

ÖNVEZETÉS A BTK. HATÁLYA ALATT, AVAGY AZ AMERIKAI JOGGYAKORLAT ADAPTÁLHATÓSÁGÁNAK KÉRDÉSEI

Absztrakt

Hazánkban jelenleg nincsen az önvezető gépjárművekre vonatkozó hatályos szabályozás, ezért tanulmányomban főleg külföldi, angolszász forrásokra és precedensekre támaszkodom, emellett néhány olyan amerikai állam felelősségi rendszerével foglalkozom részletesebben, ahol az automatizált gépjárművek forgalomba helyezése már megtörtént. Az amerikai jogban kimunkált új felelősségi alakzat a products culpability (lásd később) egy lehetséges válasz lehet az önvezető gépjárművek okozta büntetőjogi felelősségi problematikára. Jelen cikk keretében ennek az új felelősségi alakzatnak hazai jogunkba történő adaptálhatóságának feltételeivel, kérdéseivel foglalkozom.

Kulcsszavak: önvezető gépjármű, büntetőjogi felelősség.

BEVEZETÉS

Eddig az USA 50 állama közül 7 hozott az önvezető gépjárműveket érintő szabályokat⁴⁹ és mindösszesen (a közúti tesztleleteket leszámítva) három államban (Kalifornia, Florida, Nevada) és Washington D.C.-ben⁵⁰ történt meg a forgalomba helyezésük. A hatályos állami szabályok alapján az önvezetés elé támasztott követelményeket a következőképpen foglalhatjuk össze nagyvonalakban. Az autonóm gépjárművekre vonatkozó előírások két nagyobb csoportba bonthatók. Egyrészt különböző szabályok vonatkoznak a gépjárművezetők személyére, személyes kvalifikáltságaira, másrészt az automatizált járművek technikai jellemzőire. A teljes önvezetés számos lehetőséget hozhat magával. Például lehetővé teheti a fogyatékossgal élő személyek közötti közlekedésben történő részvételét vagy a törvény által meghatározott véralkohol szintet csekély módon meghaladó személyek közlekedésben történő biztonságos részvételének a feltételeit is megteremtheti.⁵¹ Mindez azonban még odébb van, hiszen jelenleg a feltételes automatizáltság (3. szint) szintjén e többlet lehetőségek kihasználásának feltételeit a vezetők felé támasztott követelmények még nem teszik lehetővé.

A gépjárművezető elsődleges kötelezettsége a jelenlét, tehát humán operátor nélküli önvezető gépjármű a forgalomban nem vehet részt.⁵² A jelenlétből következik a gépjárművezetővel szemben támasztott második kötelezettség; a beavatkozási képesség, veszélyhelyzetekben a szükséges kontrollfunkciók ellátása. Álláspontom szerint talán ez a legmegkérdőjelezhetőbb a vezető felé támasztott kötelezettségek közül, ugyanis a veszélyhelyzetek rendkívül szűk körében tud érvényesülni. Az önvezetés megemeli a gépek felé támasztott elvárásokat, de a humán tényező felé támasztott elvárások egy bizonyos szint elérése után nem emelhetők tovább. Az automatizált gépjármű szenzorai által érzékelt információkat a gépjármű fedélzeti számítógépe olyan töredék idő alatt dolgozza fel, amely alatt egy esetleges malfunkció során a természetes személy aligha tudna cselekedni, hiszen a Merkel-féle törvény alapján figyelembe vett reakcióidő az emberi oldalról nézve, egy bizonyos szint alá sosem csökkenthető.⁵³ A természetes személy csak azért büntethető, ami tőle elvárható, tehát, amire adott, saját kvalitásai alapján képes. Ebben az esetben kérdésessé válik, hogy valós képességen

⁴⁹ LUNDERS, CRISTINA K. – TARPLEY, PHILIP: *Autonomous Vehicles, The legal landscape in the US and Germany*, 2016, Norton Rose Fulbright, 6.

⁵⁰ SMITH, BRYANT WALKER: *Automated vehicles are probably legal in the United States*, 2012, The Center for Internet and Society, Stanford Law School, Stanford, 78-85.

⁵¹ CRANE A., DANIEL – LOGUE D., KYLE – PILZ C., BRYCE: *A Survey of Legal Issues Arising from the Development of Autonomous and Connected Vehicles*, 2016, The University of Michigan Law School Ann Arbor, Michigan, 28.

⁵² ANDERSON, JAMES M. – NIDHI, KARLA: *Autonomous Vehicle Technology*, 2014, Rand Corporation, Santa Monica, 43-46.

⁵³ VISKI LÁSZLÓ: *Közlekedési büntetőjog*, 1974, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 61.

alapul-e az a büntetőjogi elvárás, hogy adott esetben a természetes személy korrigáljon a gép után. Amennyiben a gép még nem tökéletes, eljárása humán korrekcióra (feltételes automatizáltság, SAE level 3.) szorul, nem érdemes önvezetésről beszélni, mert az hamis biztonság tudatot keltve kevésbé tudatos felhasználókat eredményez.

Szintén a gépjárművezetők felé támasztott, a beavatkozási képességhez kapcsolódó követelmény, hogy rendelkezzenek érvényes jogosítvánnyal,⁵⁴ továbbá megjelenik a biztonságos, körültekintő vezetés követelménye. Az önvezető gépjárművekkel szemben alapvető elvárás, követelmény, hogy legyenek alkalmasak a biztonságos közlekedésre, *a contrario* minden olyan gépjármű közúti közlekedésben való részvétele egyúttal tiltott, amelyek nem teljesítik ezt az elvárást (a különböző módosított, műszaki sztenderdeket el nem érő járműveket értjük ezalatt).⁵⁵ Technikai jellegű, majdhogynem magától értetődő előírás, hogy az önvezető járműveken elhelyezett szükséges kiegészítő felszerelések (szenzorok, radarok, kamerák, lámpák) csak olyanok lehetnek, amelyek egyúttal nem zavarják a közlekedés biztonságát.⁵⁶ Mindemellett természetesen az egyes állami jogalkotók többtötelezettségeket, elvárásokat is megfogalmazhatnak. Ilyen például az a nevadai regula, amelynek értelmében az önvezető gépjárműnek veszélyhelyzet során abban az esetben is képesnek kell lennie biztonságosan megállni, ha a gépjárművezető nincs abban a helyzetben, hogy átvegye az irányítást és/vagy elhárítsa a veszélyhelyzetet.⁵⁷

1. AZ ÖNVEZETÉS ÁRNYOLDALAI. HALÁLOS BALESETEK A BIZTONSÁGOSABB VEZETÉS (REMÉNYE) ELLENÉRE

Számos érv szólhat az önvezetés mellett; például a közlekedés mobilizálása, a közlekedési dugók elkerülhetősége, ezáltal a károsanyag kibocsátás csökkentése vagy a munkavállalók produktivitásának növelése az ingázás alatti multitasking alól történő felszabadításukkal. Az érvek közül talán a leghangsúlyosabb a biztonságosabb közúti közlekedés elérése az egyre fejlettebb baleset-elkerülő mechanizmusok által.⁵⁸ Az önvezető ipar nagyjai egytől egyig a magasabb fokú közlekedési biztonságot tűzték ki célként maguk elé. Tény és való, hogy a közlekedési balesetek oka az esetek túlnyomó részében a gépjárművezetők hanyagságára, figyelmetlenségére vezethető vissza és a „forradalmi” technológia ezt hivatott kiküszöbölni, de mindezzel az autóipari, szoftvergyártó óriások saját maguk elé is egyre magasabb mércéket állítottak. A magasra helyezett léccel a társadalmi elvárások is megnöttek a technológiával szemben, ezért egy-egy baleset képes „nagy port kavarni” és akár az önvezetés bevezetését, elterjedését is negatívan befolyásolni, hátráltatni.

Az első önvezető gépjárművet is érintő súlyos baleset a Tesla-hoz kapcsolódik. 2016 májusában Floridában egy Autopilot módban közlekedő Tesla S modell egy teherautó utánfutójával ütközött, halálos sérüléseket okozva ezzel a Tesla gépjárművezetőjének. Az ügy ugyan a bírósági szakig nem jutott, „csak” hatósági ügy lett belőle⁵⁹, de tökéletesen rávilágít arra, hogy a hármas szintű automatizáltság (conditional automation) mennyire nem független még az emberi, humán tényezőtől. Az ügyirat alapján a balesetet az okozta, hogy a gépjármű automatikus vészféke, az Automatic Emergency Braking (AEB) nem lépett működésbe és az önvezető Autopilot rendszer sem észlelte a veszélyhelyzetet, nem közölt figyelmeztető jelzést a fékrendszer felé az ütközés elkerülése előtt. Fontos kiemelni, hogy vészfékezés a gépjárművezető részéről sem történt, holott a Tesla Autopilot rendszere kifejezetten előírja és a gépjárművezető kötelezettségévé teszi, hogy kövesse figyelemmel a forgalmat (a rendszer még arra is figyelmeztet, hogy a vezető tartsa a kormánykeréken a kezét)⁶⁰ és szükség esetén avatkozzon be. Az ügy konklúziója zanzásítva, hogy a gépjárművezető hamis

⁵⁴ Californian Vehicle Code, § 12500 (elérhető: http://leginfo.ca.gov/faces/codes_displayexpandedbranch.xhtml?tocCode=VEH&division1).

⁵⁵ SMITH: *i. m.* 73.

⁵⁶ RO, YUNA – HA, YOUNGWOK: A factor Analysis of Consumer Expectations for Autonomous Cars, in *Journal of Computer Information Systems*, 2017, Daejeon, 2-5.

⁵⁷ MÜNCH, BENEDIKT: *Legal Questions with Autonomous Cars*, 2014, AV Akademikerverlag, Saarbrücken, 34.

⁵⁸ LEVALLEY, DYLAN: *Autonomous Vehicle Liability—Application of Common Carrier Liability*, 2013, Seattle Law Review, Seattle, 5.

⁵⁹ <https://static.nhtsa.gov/odi/inv/2016/INCLA-PE16007-7876.PDF>.

⁶⁰ Tesla Accident Investigation NHTSA, 4.

biztonságtudatában az Autopilot rendszer figyelmeztetéseit (kéz a kormánykeréken) figyelmen kívül hagyva saját mulasztásával okozta a balesetet. Az eset „szerencsésnek” mondható abban a viszonylatban, hogy a gépjárművezető mulasztásával saját, és nem más életének vetett véget.

2018. március 18-án az arizonai Tempe-ben az Uber egyik önvezető Volvo-ja halálra gázolt egy gyalogost.⁶¹ Az ügyben jelenleg is folyik a nyomozás. Egyelőre a hatósági tájékoztatások alapján annyit lehet tudni, hogy az úttesten szabálytalanul átkelő gyalogost a gépjármű önvezető módban gázolta halálra, mert szenzorai nem észlelték a sötétből hirtelen előbukkanó gyalogost. Az ügy következtében Arizona állam kormányzója felfüggesztette az Uber teszt engedélyét Arizonában, mert több szempontból is megkérdőjelezhetőnek vélte az Uber jelenlegi felkészültségét a tesztelesek folytatására.⁶² Az eset nem csak az Uber, hanem az automatizáltság vonatkozásában is elgondolkodtat, vajon készen áll-e már a technológia az adaptálhatóságra vagy még annak közelében sem jár? Mégsem a formálódó jogi keretrendszer jelenti a technológia bevezetésének egyetlen hátrányát?

2. DE LEGE FERENDA JAVASLAT(OK)

Az angolszász jogban kimunkált, az önvezető gépjárművek büntetőjogi felelősségi rendszerbe illeszthetőségének alapjait megteremtő felelősségi alakzat, a products culpability megfelelő kiindulási pontként szolgálhat a hazai büntetőjogi gondolkodás számára is. Jóllehet a két jogrendszer büntetőjogi szankciórendszerei között meghatározó különbségek mutatkoznak (ahol szükségeltetik, erre majd kitérek), de a büntető anyagi felelősség vonatkozásában a fundamentális meghatározások, lényegi distinkciók valamelyest rokonságot mutatnak.

Hazai büntetőjogi rendszerünket és az azt kiegészítő keretdiszpozíciókat vizsgálva először a bécsi egyezmény determináló jellegű és hazai jogunkba átültetett, vonatkozó rendelkezéseivel foglalkozom, amelyek megadják az önvezetés keretében az „alaphangot”. Hasonlóan az amerikai szabályrendszerhez – ahol a genfi egyezmény –, hazánk esetében a bécsi egyezmény határozza meg a vezető fogalmát és a vezetőtől elvárt általános kötelezettségeket. Az adaptációt követően az 1980. évi 3. törvényerejű rendeletben foglalt meghatározás alapján a *vezető* olyan személy, aki gépjárművet vagy más járművet vezet, vagy aki a közúton, egyesével vagy csoportosan, állatokat, vagy igás-, málhás, illetőleg nyerges állatokat hajt.⁶³ A vezetőkre vonatkozó általános előírásokat a 8. cikk határozza meg. Itt is megjelenik, hogy minden mozgó járműnek szükségszerűen kell, hogy legyen vezetője, a vezető rendelkezzen a vezetéshez szükséges testi és szellemi képességekkel és legyen a vezetésre alkalmas állapotban.⁶⁴ Továbbá megjelenik a minden körülmények közötti irányítás képessége is az által az elvárás által, hogy a vezető legyen minden körülmények között ura a járművének.⁶⁵ A meghatározások tágran értelmezhető jellegéből adódóan, az amerikai gyakorlat analógiájával tehát a nemzetközi jog hazánk tekintetében sem gördít akadályokat az önvezető gépjárművek szankciórendszerünkbe történő beemelése elé.

Az amerikai dogmatikától eltérően (strict-liability crimes) hazai büntetőjogunk a természetes személy egyéni, szubjektív felelősségére épít. A tudati oldal viszonyában a bűncselekmény elkövethető szándékosan (egyenes, eshetőleges szándékkal) vagy gondatlanul (tudatos gondatlanság, hanyagság). A bűncselekmény megvalósulásának további feltétele, hogy jogi tárgyat támadjon. Ennek hiányában nem állapítható meg a bűncselekmény elkövetése, illetve a veszélyeztetés távoli volta vagy a védett érdek sérelmének csekély mértéke eredményezheti a cselekmény társadalomra veszélyességének a hiányát.⁶⁶ A products culpability alkalmazhatóságának megteremtéséhez, természetesen a Btk. különös részi tényállásainak, különösképpen a közúti veszélyeztetés, közúti baleset okozása, cserbenhagyás megreformálása, újragondolása válik szükségessé.⁶⁷ Nyilvánvalóan a Btk. mellett a közúti közlekedési törvénynek, valamint a keretdiszpozícióként funkcionáló KRESZ-

⁶¹ http://hvg.hu/cegauto/20180322_Felvetel_keszult_az_onvezeto_auto_halalos_gazolasarol.

⁶² <https://www.cnb.com/2018/03/27/uber-arizona-governor-suspends-ability-to-test-self-driving-cars.html>.

⁶³ Az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Közlekedési Egyezmény kihirdetéséről szóló 1980. évi 3. törvényerejű rendelet, 1. cikk v) pont.

⁶⁴ Uo. 8. cikk 1. és 3. pont.

⁶⁵ Uo. 8. cikk 5. pont.

⁶⁶ FÜLÖP ÁGNES (szerk.): *Közlekedési Büntetőjog*, 2008, HVG ORAC Lap és Könyvkiadó, Budapest, 21.

⁶⁷ A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (továbbiakban: Btk.), 234. §, 235. §, 239. §.

nek is át kell esni egy-egy jogalkotói reformon, például a járművezetés személyi feltételeinek vagy a járművek közlekedésben való részvételi feltételeinek a vonatkozásában.⁶⁸ E technikai kérdések helyett azonban ehelyütt még az anyagi büntetőjogi felelősség kérdéskörével foglalkozom.

Amint azt már kifejtettem, a products culpability körében az önvezető gépjárművek, mint a jogi személy „képviselői” által okozott kriminális cselekményekért a gyártók, mint jogi személyek felelősségre vonhatóak. Szintén az korábbiakra utalva, a szándékos bűncselekmények az önvezetés terén kívül esnek a problematikus kérdéskörön. Az új felelősségi alakzat kiváltképp azokra a helyzetekre szorítkozik, amikor vagy a gépjárművezető vagy az automatizált vezetést támogató rendszer „mulasztásából” kifolyólag következik be bűncselekmény. Hazai jogunkban a jogi személy, – a közösség felelősségre „vonhatatlanságának” elvéből fakadóan –, bűnös ugyan nem lehet, de büntethetőségét járulékos jelleggel a jog elismeri.⁶⁹ A Btk. az intézkedések között utal arra, hogy a jogi személyekkel szemben alkalmazható büntetőjogi intézkedésekről külön törvény rendelkezik.⁷⁰ A 2001. évi CIV. törvény⁷¹ (továbbiakban: Jsz. tv.) teremti meg hazai jogunkban a jogi személyek büntetőjogi felelősségre vonásának a lehetőségét a Btk.-beli szándékos deliktumok kapcsán, amennyiben a bűncselekmény elkövetése a jogi személy javára előny szerzését célozta vagy eredményezte, illetve a bűncselekményt a jogi személy felhasználásával követték el, és a bűncselekményt a jogi személy vezető tisztségviselője, képviselőre feljogosított tagja... tevékenységi körében követte el vagy a tag, alkalmazott által tevékenységi körében elkövetett bűncselekményt a vezető tisztségviselő... ellenőrzési kötelezettsége teljesítése során a bűncselekmény elkövetését megakadályozhatta volna.⁷² A koncepció lényegében megfeleltethető az amerikai párjának. A Jsz. tv.-ben meghatározott keretnek a szándékos bűncselekmények mellett az önvezető gépjárművel megvalósítható gondatlan közlekedési bűncselekményekre történő kiterjesztésével, a products culpability lényegében adaptálható lenne és megteremthetné az automatizált gépjárművek büntetőjogi felelősségi rendszerünkbe történő beillesztését.

Mindehhez azonban még rengeteg kérdést kell megválaszolni. Ahhoz, hogy az ember, gép, jog, hármasa egységes rendszert alkothasson, a rendszer mindhárom elemét megfelelő mértékben ismernünk kell. Az önvezetés jelenlegi szintjén egy adott közúti balesetben a legfontosabb tisztázandó kérdés, hogy a gépjárművezető megtett-e minden tőle elvárhatót a veszélyhelyzet megszüntetése, baleset elhárítása érdekében. Akkor is felelősségre kell vonni tehát, ha passzív marad vagy késedelmesen cselekszik, ebben az esetben csupán felelősségének mértéke alakul másként.⁷³ A baleset elhárítás e tartalmát több tényező alakítja: a háritás módja, intenzivitása és megkezdésének időbelisége.⁷⁴ A sérelem bekövetkezésének időbeli közelsége indokolja, hogy az elhárításnak nem kell a legcélszerűbb módon történni, hiszen rendkívül rövid idő alatt kell döntést hozni az adott helyzetben. E tekintetben a kiforrott bírói gyakorlat alapján a kritikus forgalmi helyzetben történő veszélyelhárítás – a megfontolhatóság korlátozottsága miatt – hibás elhárítási mód választása esetén is célravezetőnek tűnhet.⁷⁵ Egységes a joggyakorlat abban a tekintetben is, hogy a háritásnak felróható késedelem nélkülinek kell lennie. A következetes bírói gyakorlat alapján átlagosan 1-1,5 másodperc az a baleseti cselekvési késedelem, ami még nem felróható.⁷⁶ Adott esetben ez a mérték akár 50-100%-kal is növekedhet (például sötét ruha, kivilágítatlanul közlekedő kerékpáros), amely az elvárhatóság mércéjét egyúttal csökkentheti.⁷⁷ Az automatizáltság jelen szintjén az önvezető gépjármű számítógép

⁶⁸ A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet.

⁶⁹ FANTOLY ZSANETT: *A jogi személyek büntetőjogi felelőssége*, 2008, HVG-ORAC Lap-és Könyvkiadó, Budapest, 191.

⁷⁰ Btk. 63. § (1) bek. i) pont.

⁷¹ A jogi személlyel szemben alkalmazható büntetőjogi intézkedésekről szóló 2001. évi CIV. törvény.

⁷² Uo. 2. §.

⁷³ BH 1981. 488.

⁷⁴ FÜLÖP: *i. m.* 105.

⁷⁵ BH 1981. 488., BH 2004. 173.

⁷⁶ BH 2013. 205., EBH 2011. 2299.

⁷⁷ BH. 1997. 296.

vezérelt rendszere század, sőt ezred másodpercek alatt végzi el a szükséges kalkulációkat⁷⁸, amelyeket veszélyhelyzetekben a gépjárművezetőknek kellene felülbírálniuk.

Az ember részéről bizonytalan, hogy mik a valós képességei, vajon képes-e még uralni a technikát? Az automatizáltság hármasszintje nem támaszt-e túlzó elvárásokat a gépjárművezetők felé? Ezek a kérdések feltehetőek, de komplexitásuk lévén teljeskörű megválaszolásuk (legalábbis rövid időbeli távlatokban) aligha lehetséges.

Miután az emberről már tudunk mindent, utána következhetne a gép átható megismerése. Tudjuk-e, hogy valójában mire képes? Erre a válasz az említett balesetek következtében, azok kivizsgálása eredményeképpen lassan, de körvonalazódik. Ideális esetben, ha már mindent tudnánk az emberről és a gépről, akkor jöhetne a jogi szabályozás. A modell felborul, hiszen az emberről nem tudunk eleget, holott talán ez lenne a legfontosabb elem. A gépi, technikai oldal rohamos fejlődése következtében, a jogalkotás kénytelen azzal lépést tartani, de megfelelő információk hiányában a rohanó jogalkotás egy pusztán feltételezéseken alapuló, hipotetikus, joghézagosszabály-, szankciórendszerhez vezethet.

ÖSSZEGZÉS

Tanulmányomban a büntető anyagi jog és az önvezető gépjárművek miatt felmerült felelősségi kérdéskörök relációjával foglalkozom. A téma nem kezelhető elnagyoltan és egyáltalán nem elhanyagolható, hiszen a jövő egyértelműen a közlekedés automatizálódását vetíti elénk. A vezető nélküli járművek harmadik szintje az első olyan sürgető kérdés, amelyre a jelen jogalkotásának feltétlenül reagálnia kell. Mindezek érdekében elsőként megvizsgáltam azokat a kardinális jelentőségű nemzetközi egyezményeket, amelyek egyfajta keretet adva tulajdonképpen lehetővé tették az autonóm gépjárművek különböző szabály/szankciórendszerek alá illeszthetőségét. Az előzőekben nevesített közúti közlekedési egyezmények flexibilisen értelmezhető definíciói révén megkezdődött az amerikai jogban e személygépjárművek büntetőjogi „adaptációja”. A folyamat eredményeként kimunkált *products culpability*, mint új felelősségi alakzat determináló jelleggel hathat a jelen/jövő jogalkotására, hiszen olyan elfogadható és egyben működőképes felelősségi struktúrát vázol fel, amely akár nemzetközi, akár hazai szinten (természetesen a szükséges jogi reformok megtétele mellett) alkalmazható lehet.

A jelen elvárásai tehát adottak, de a technika egy irányba mutató, rohamos fejlődése mellett ezek az elvárások a jövőre nézve egyre összetettebbé és szerteágzóbbá válnak. Csak idő kérdése, és az önvezetés ötödik szintjével elérkező teljesen automatizált rendszerek egy egészen új koncepció megalkotását irányozzák elő, amely majd megfelelően tud differenciálni – a fizikai értelemben vett, humán gépjárművezető hiányában bekövetkező balesetekben – a szoftverfejlesztő, gyártó, forgalmazó stb. közötti felelősségteljesítés kérdéskörében. A precizitás növelésével és az emberi „hibatényező” kiiktatásával jelentősen csökkenhet a közúti balesetek száma, de esetleges bekövetkezésük teljességgel nem kiküszöbölhető. Ahhoz, hogy az állami büntetőhatalom érvényre juthasson, az olyan helyzetekben is meg kell találni a felelőst, ahol az egy szinte végtelenül összetett felelősségi láncolat végén helyezkedik el. Itt utalok a *products culpability-n* belül megjelenő jogi személy büntethetőségére, amely, mint konstrukció „életképes” ugyan, de az egyéni felelősséget nem váltja ki. Mivel a jogi személlyel szemben alkalmazható büntetőjogi intézkedések eltérnek a természetes személlyel szemben alkalmazható szankcióktól, valamint e megkülönböztető jellegükből kifolyólag más célból is kerülnek alkalmazásra, ezért a jogi személy szankcionálása csak bizonyos helyzetekre jelenthet megoldást, de közel sem mindre. Mindez előirányoz egy napjainkban egyelőre kevésbé sürgető, de a közeljövő szempontjából elengedhetetlen, második büntetőjogi paradigmaváltást.

A téma komplexitását adja, hogy az anyagi jogi megújulás szükségképpen magával hozza az alaki jog reformját is. Ha módosításra kerül például a vezető fogalma, valamint az említett különös részi tényállások, akkor a megreformált, új tényállási elemeket is bizonyítani kell majd, amely a lehetségesen felmerülő bizonyítási nehézségek vonatkozásában új kihívásokat támaszt a büntető eljárásjog felé is. Megválaszolandó kérdések merülnek fel nem csak a jogalkotás, hanem a

⁷⁸ MERAT, NATASHA – LEE, D. JOHN: Preface to the Special Section on Human Factors and Automation in Vehicles: Designing Highly Automated Vehicles With the Driver in Mind, in *The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, SAGE, Wisconsin, 683.

jogalkalmazás előtt egyaránt. Ideális esetben a társadalom gazdasági, technikai, technológiai eredményei és a jogalkotás szorosan követik egymást, egyiknek sem javallott elmaradnia a másiktól. Erre a kulcsponthoz, harmonikus fejlődési igényre világítok rá az önvezető gépjárművek képében megjelenő büntetőjogi felelősségre vonás problémakörén keresztül.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1.] CRANE A., DANIEL - LOGUE D., KYLE - PILZ C., BRYCE: *A Survey of Legal Issues Arising from the Development of Autonomous and Connected Vehicles*, 2016, The University of Michigan Law School Ann Arbor, Michigan.
- [2.] LUNDERS, CRISTINA K. - TARPLEY, PHILIP: *Autonomous Vehicles, The legal landscape in the US and Germany*, 2016, Norton Rose Fulbright.
- [3.] FANTOLY ZSANNETT: *A jogi személyek büntetőjogi felelőssége*, 2008, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó, Budapest.
- [4.] FÜLÖP ÁGNES: *Közlekedési Büntetőjog*, 2008, HVG ORAC Lap és Könyvkiadó, Budapest.
- [5.] ANDERSON, JAMES M. - NIDHI, KARLA: *Autonomous Vehicle Technology*, 2014, Rand Corporation, Santa Monica.
- [6.] LEVALLEY, DYLAN: *Autonomous Vehicle Liability—Application of Common Carrier Liability*, 2013, Seattle Law Review, Seattle.
- [7.] MERAT, NATASHA-LEE, D. JOHN: Preface to the Special Section on Human Factors and Automation in Vehicles: Designing Highly Automated Vehicles With the Driver in Mind, in *The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, SAGE, Wisconsin.
- [8.] MÜNCH, BENEDIKT: *Legal Questions with Autonomous Cars*, 2014, AV Akademikerverlag, Saarbrücken.
- [9.] SMITH, BRYANT WALKER: *Automated vehicles are probably legal in the United States*, 2012, The Center for Internet and Society, Stanford Law School, Stanford.
- [10.] VISKI LÁSZLÓ: *Közlekedési büntetőjog*, 1974, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- [11.] RO, YUNA - HA, YOUNGWOOK: A factor Analysis of Consumer Expectations for Autonomous Cars, in *Journal of Computer Information Systems*, 2017, Daejeon.

JOGFORRÁSOK

- [1.] A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény.
- [2.] A jogi személlyel szemben alkalmazható büntetőjogi intézkedésekről szóló 2001. évi CIV. törvény.
- [3.] A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet.
- [4.] Az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Közlekedési Egyezmény kihirdetéséről szóló 1980. évi 3. törvényerejű rendelet.
- [5.] Californian Vehicle Code.

ESETI DÖNTÉSEK

- [1.] BH 1981. 488.
- [2.] BH. 1997. 296.
- [3.] BH 2004. 173.
- [4.] EBH 2011. 2299.
- [5.] BH 2013. 205.

EGYÉB FORRÁSOK

- [1.] <https://static.nhtsa.gov/odi/inv/2016/INCLA-PE16007-7876.PDF>.
- [2.] http://hvg.hu/cegauto/20180322_Felvetel_keszult_az_onvezeto_auto_halalos_gazolasarol.
- [3.] <https://www.cnbc.com/2018/03/27/uber-arizona-governor-suspends-ability-to-test-self-driving-cars.html>.