



NEMZETI
KÖZSZOLGÁLATI
EGYETEM
LUDOVIKA

ÁLLAMTUDOMÁNYI ÉS NEMZETKÖZI
TANULMÁNYOK KAR
CIVILISZTIKAI TANSZÉK

OPUSCULA CIVILIA

Csitéi Béla

***Gondolatok az autonóm járművek által
okozott károkért való veszélyes üzemi
felelősség alóli mentesülésről***

2023/1.

Gondolatok az autonóm járművek által okozott károkért való veszélyes üzemi felelősség alóli mentesülésről

1. Bevezetés

Tanulmányunkban azt vizsgáljuk, hogy a veszélyes üzemi felelősség kimentési klauzulája mennyiben lesz majd képes befogadni az autonóm járművek által okozott káresemények tényállásait azzal, hogy hipotézisünk szerint az autonóm jármű üzemeltetése fokozott veszéllyel járó tevékenységként nyer majd értékelést.²

A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (a továbbiakban: Ptk.) 6:535. § (1) bekezdése két konjunktív feltétel együttes fennállása – és a károkozó általi bizonyítása – esetén teszi csak lehetővé a felelősség alóli mentesülést: a kárnak a tevékenységi körön kívül eső (külső) és elháríthatatlan okból kell származnia. A tanulmányban a kimentési feltételeket egymás követően elemezzük azzal, hogy előbb mindig az eddigi joggyakorlat és az ahhoz kapcsolódó szakirodalom kerül bemutatásra, majd a leírtakat ezután vonatkoztatjuk az autonóm járművekre.

2. Tevékenységi kör

2.1. A tevékenységi körről általában

A tevékenységi kör fogalma kapcsán előjáróban az alábbi általános sajátosságokra hívjuk fel a figyelmet:

- a tevékenységi kör megítélésével összefüggésben irányadó, hogy azt nem a pillanatnyi helyzet szerint kell vizsgálni, hanem a veszélyes tevékenység folytatásának folyamatában, egységesen kell értékelni;³
- nem csupán a gépjármű, hanem az annak üzemeltetéséhez kapcsolódó forgalmi/közlekedési helyzet is része a tevékenységi körnek,⁴ akár csak az üzemmel egységben működtett berendezések,⁵ valamint az azzal kapcsolatba kerülő személyek;⁶
- a jármű tágabb értelemben vett közege (például időjárás) szintén része a tevékenységi körnek, ha azonban abban a szokásos mértékű és kockázatú változást meghaladó változás következik be, akkor az már kívül esik a normál működési kör

¹ Tanársegéd, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Államtudományi és Nemzetközi Tanulmányok Kar, Civilisztikai Tanszék.

² Lásd bővebben: Csitéi Béla (2022): „Újra feltalálni a kereket?” – avagy az autonóm járművek jogi interpretációja, különös tekintettel a magyar extrakontraktuális felelősségre. PhD értekezés, Széchenyi István Egyetem Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola, Győr.

³ BH 1977.491.

⁴ Vö. Márton Mária (2009): Okozatossági problémák az objektív felelősség körében. *Collega*, 2009/1-2., 52-53.; Nochta Tibor (2014): *A kártérítési felelősség a 2013. évi V. törvény alapján*, Menedzser Praxis Kiadó, Budapest, 29.; BDT 2019.4078.; BDT 2009.2108.; BDT 2009.1950.; BH 2002.359.; Kúria Pfv.20.587/2021/6.; Kúria Pfv.20.539/2020/3.; Kúria Pfv.20.215/2020/9.; Kúria Pfv.20.830/2018/4.; Kúria Pfv.20.418/2018/5.; Kúria Pfv.21.805/2014/3.

⁵ Vö. Márton (2009) 53.; Pusztahelyi Réka: Felelősség a fokozott veszéllyel járó tevékenységért. In Barta Judit – Barzó Tímea – Csák Csilla (szerk.): *Magyarázat a kártérítési jogról*, Jogtár, forrás: <https://uj.jogtar.hu/> (2022.09.25.); BH 1997.182.

⁶ Vö. Bata Zoltán (2003): A felpattanó kő esete. A veszélyes üzemi felelősség alapja és gyakorlati problémák. *Cég és Jog*, 2003/4., 22.; Kúria Pfv.20.370/2021/6.; Fővárosi Törvényszék P.21.034/2020/6.

területén (függetlenül annak előreláthatóságától),⁷ így külső okból következik be a kár például akkor, ha gépjárműre a szarvas ráugrik és onnan a szemközti sávba átvágódva okoz balesetet,⁸ vagy ha a buszra harmadik személy által elhelyezett és felrobbant bomba okoz kárt;⁹

– a tevékenységi kör egyre inkább tágul,¹⁰ amit egyértelműen bizonyít a bírói gyakorlat.¹¹

Az irodalomban tipikusan a *vis maior*, harmadik személy vagy a károsult elháríthatatlan magatartása, valamint valamely állat elháríthatatlan magatartása jelenik meg a tevékenységi körön kívül eső okként,¹² amiből egyúttal az is következik, hogy nem kizárólag a *vis maior* lehet külső ok.¹³ Megjegyezzük, hogy a szerzők egy része a külső okot és az elháríthatatlanságot nem választja el élesen egymástól, hanem azokat egységiesen tárgyalja.¹⁴

2.2. A kár „klasszikus” forrásai

A továbbiakban arra törekszünk, hogy listázzuk a káresemények lehetséges okait, majd eldöntjük, hogy azok a fokozott veszéllyel járó tevékenység körébe tartoznak-e vagy sem. Előbb kizárólag azokat az okokat vesszük számba, amelyek valamennyi – hagyományos, automatizált és autonóm – jármű kapcsán releváns kárforrásként értékelhetőek.¹⁵

1. A műszaki eredetű (hardveres) hibák mindig a tevékenységi körbe tartoznak.¹⁶ Nemcsak az autonóm, hanem a fejlettebb automatizált járművek esetében is nívumként értékelhető, hogy egyre több szenzor kerül felszerelésre a járművekre, amelyek meghibásodása újfajta, eltérő súlyú balesetekhez vezethet. Szükségesnek tartjuk hangsúlyozni, hogy amennyiben a szenzor műszaki – azaz fizikai természetű – hibában nem szenved, azonban az azt működtető szoftver nem funkcionál megfelelően, illetve a feldolgozott adatok továbbítása során lép fel valamilyen hiba, akkor a probléma nem hardveres eredetű. Ez történhet például akkor, ha az autonóm jármű képtelen érzékelni a zebrán áthaladó gyalogost, mert az infravörös szenzor működése váratlanul leáll.¹⁷

⁷ Vö. Fuglinszky Ádám (2015): *Kártérítési jog*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 379.; Kúria Pfv.21.734/2012/8.

⁸ EBH 2009.2040.

⁹ BH 2000.200.

¹⁰ Lábady Tamás – Parlagi Mátyás: Felelősség fokozott veszéllyel járó tevékenységért. In Vékás Lajos – Gárdos Péter (szerk.): *Nagykommentár a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvényhez*, Jogtár, forrás: <https://uj.jogtar.hu/> (2021.11.28.); Nochta (2014) 29.; Pusztahelyi Réka

¹¹ Vö. BDT 2010.2357.; BDT 2010.2236.; BDT 2009.2108.; BDT 2009.1950.; BH 2014.244.; EBH 2004.1026.

¹² Vö. Csécsy Andrea (2019): Felelősség fokozott veszéllyel járó tevékenységért. In Kiss Tibor (szerk.): *Kártérítési jog. A kontraktuális és deliktuális kárfelelősségi rendszer a 2013. évi V. törvény alapján*, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Debrecen, 133.; Csécsy Andrea (2010): Speciális felelősségi alakzatok a Ptk.-ban. A veszélyes üzemi felelősség. In Fézer Tamás (szerk.): *A kártérítési jog magyarázata*, CompLex Kiadó, Budapest, 175.; Eörsi Gyula (1966): *A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 288.; Fuglinszky (2015) 376-377.; Havasi Péter – Salamonné Piltz Judit (2021): A felelősség egyes esetei. In Wellmann György (szerk.): *Polgári jog. Kötelmi jog. Harmadik, Negyedik, Ötödik és Hatodik Rész*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 807.; Lábady – Parlagi; Nochta (2014) 29.; Pusztahelyi Réka; Zsembery István (1961): A „veszélyes üzem” felelősségének néhány kérdése a Polgári Törvénykönyvben. *Magyar Jog*, 1961/5., 212.

¹³ Vö. Zsembery (1961) 212.

¹⁴ Vö. Csécsy (2010) 175.; Eörsi (1966) 288.; Nochta (2014) 29.

¹⁵ Tanulmányunkban az automatizált jármű olyan jármű, amelyet a járművezetőt támogató eszközökkel szereltek fel, míg az autonóm jármű ismérve, hogy a járművezetőnek nem kell felügyeletet gyakorolnia a jármű működése felett.

¹⁶ Vö. Fuglinszky (2015) 376.

¹⁷ Udvary Sándor (2017): Az önvezető gépjárművek egyes technikafüggő szabályozási kérdései, In Gellén Klára (szerk.): *Jog, innováció, versenyképesség*, Wolters Kluwer Kft., Budapest, 85.

Természetesen ilyenkor is vizsgálható, hogy az üzembentartó mennyiben tett eleget a karbantartási – lényegében kármegelőzési – kötelezettségének, azonban ez pusztán a kármegosztás során nyerhet értékelést, a kimentés elégtelenségét nem befolyásolja. A vezetéstámogató rendszerek elszaporodásával párhuzamosan nyilvánvaló, hogy egyre több káresemény háttérben fog meghúzódni valamely szenzor meghibásodása, azonban az üzembentartó ezekben az esetekben sem fog tudni mentesülni az objektív felelősség alól.

2. A járművezető magatartása is része az üzembentartó tevékenységi körének,¹⁸ még annak hirtelen bekövetkező rosszullete, eszméletvesztése sem minősül külső oknak.¹⁹ Bár az autonóm járművek biztonságos működése emberi közrehatás hiányában is megvalósul, azonban nem elképzelhetetlen, hogy a jogalkotó speciális – az üzemeltetés során irányadó – kötelezettségeket telepít majd az autonóm járművek hasznáira. Ezeknek a jogellenes mulasztásoknak a kockázata kizárólag a tevékenységi körön belül értékelhető.

3. A természeti körülmények – ahogyan arra fentebb már utaltunk – olykor a tevékenységi körbe tartoznak, máskor külső oknak minősülnek. Előbbire jó példát szolgáltat az a per, amelyben a Legfelsőbb Bíróság azt vizsgálta, hogy ha a gépjármű kerekeitől felpattanó kő a másik gépjármű szélvédőjében kárt okoz, akkor a kő a tevékenységi körön belüli vagy azon kívüli okként értékelhető-e. A Legfelsőbb Bíróság a következőképpen értelmezte a tevékenységi kör fogalmát: „*a jogszabály a rendellenesség fogalmát nem szűkíti le a fokozott veszéllyel járó tevékenység eszközére. Az ugyanis mindig valamilyen konkrét módon körülhatárolható térben, jelentkezik, és annak egy meghatározott körében fejt ki hatását. A perbeli esetben ebbe a körbe mind a személygépkocsi, mind az általa igénybe vett közút, mind pedig az azon esetlegesen elhelyezkedő kő beletartozik. Ez a kő ugyanis önmagában vagy egy gyalogossal (kerékpárossal, lovas kocsival) találkozáskor nem jelent olyan veszélyforrást, mely egy másik személygépkocsi megsérülésének és károsodásának a lehetőségét hordozná magában.*”²⁰ A tevékenység veszélyes üzemi jellege tehát „átsugárzik” a káreseményt kiváltó okra – függetlenül attól, hogy az rendes körülmények között hordoz-e magában fokozott veszélyt vagy sem –, és kizárja a mentesülést még akkor is, ha az ok egyébként elháríthatatlan volt. A közlekedési szituáció különböző elemei jellemzően a tevékenységi kör részét képezik.²¹

4. A lopás szintén minősülhet belső és külső oknak egyaránt. A kommentárirodalom alapján valamely harmadik személy elháríthatatlan magatartása külső ok;²² úgy gondoljuk, hogy ezen a ponton a tevékenységi kör és a magatartás elháríthatósága összekapcsolódik, a hangsúly elsősorban az utóbbira helyeződik. Ha az üzembentartó megelőzhetette volna, hogy a tolvaj sikerrel járjon, akkor a kár oka elhárítható volt, emiatt a tevékenységi kör kérdését nem is szükséges vizsgálni. Ellenkező esetben az elháríthatóság hiányával megvalósul mindkét konjunktív feltétel.²³

¹⁸ Vö. Fuglinszky (2015) 376.; BDT 2020.4183.

¹⁹ Csécsy (2010) 177.; Csécsy (2019) 131.; Havasi – Salamonné Piltz (2021) 806.; Petrik Ferenc (2002): *Kártérítési jog. Az élet, testi épség, egészség megsértésével szerződésen kívül okozott károk megtérítése*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 122.; BH 1975.267.

²⁰ BH 2000.348.

²¹ Somkutas Péter – Köhidi Ákos (2017): *Az önvezető autókkal kapcsolatos szerzői jogi és felelősségi kérdések*, Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság, 22-23., forrás: https://nmhh.hu/dokumentum/192074/somkutas_kohidi_onvezeto.pdf (2021.01.18.).

²² Vö. Fuglinszky Ádám (2014): *Felelősség fokozott veszéllyel járó tevékenységért*. In: Osztovits András (szerk.): *A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény és a kapcsolódó jogszabályok nagykommentárja. IV. kötet*, Opten Informatikai Kft., Budapest, 125-126.; Havasi – Salamonné Piltz (2021) 807.; Lábady – Parlagi

²³ Mindebből az a logikai következtetés is levonható, hogy a gépjármű eltulajdonításának kockázata rendes körülmények között nem tartozik az üzembentartó tevékenységi körébe.

2.3. Új(szerű) kárforrások

Az autonóm járművek elterjedésével újfajta kárforrások jelenhetnek meg, illetve válhatnak tipikussá. Az Európai Parlament 2018. februári tanulmánya (PE 615.635) az Európai Uniónak az összekapcsolt és az autonóm járműveket érintő perspektíváját részletezi, különös tekintettel a felelősség és a biztosítás kérdésére. Az EP tanulmány a már korábban is létező kockázatok mellett további négy kockázatot nevesít:

- a szoftveres hibát;
- a hálózati hibát;
- a hackelés/kiberbűnözés veszélyét;
- a program választásából származó kockázatot.²⁴

Munkánk építkezik az EP tanulmányban megjelenő fogalmakra azzal, hogy a szoftveres hibák és a program választásából származó kockázatok elkülönült tárgyalását nem tartjuk indokoltnak.

1. A szoftveres hibák rendkívül sokfélék lehetnek. Egyrészt szoftveres hiba az adatfeldolgozás folyamatát érintő hiba, amikor bár a szenzor által begyűjtött információ pontos, azonban azt a jármű mégsem képes helyesen értelmezni, vagy a szenzor által feldolgozott adat nem is jut el a jármű döntéshozatalért felelős hardveréhez.

Emellett szoftveres eredetű a baleset, ha annak hátterében valamely helyesen értelmezett inputra adott helytelen output áll. Ilyen helyzet áll elő akkor, amikor az autonóm jármű rendelkezik a helyes döntés meghozatalához szükséges adatokkal, azonban a programozó helytelenül szabályozza az inputra adandó választ. Például bár felismeri a jármű a stop tábla színét és formáját, azonban fokozza a sebességet ahelyett, hogy megállna.²⁵ A szoftveres eredetű kárhoz ugyanakkor nem szükségképpen kapcsolódik hiba. Elképzelhetőek olyan helyzetek, amikor a jármű döntésétől függetlenül nincs mód a kár megelőzésére, vagyis nincs „helyes” döntés, legfeljebb olyan, amely kisebb kárt okoz. Ennek tipikus példája az ún. „alagút probléma”²⁶ vagy a trolis probléma.²⁷ Etikailag nehezen megítélhető esetekben a jármű kénytelen lesz életek között választani, a döntés következménye pedig nem tekinthető majd fejlesztői hibának, feltéve, hogy megfelel az irányadó, etikai természetű jogi normáknak.²⁸ Természetesen lehetséges az is, hogy az autonóm jármű olykor amiatt nem lesz képes megfelelően reagálni, mert az adott szituációra „nem lett felkészítve”, azaz a programozó

²⁴ Az Európai Parlament Kutatószolgálatának 2018. februári tanulmánya az összekapcsolt és autonóm járművek felelősségi szabályaira és biztosítására vonatkozó közös uniós megközelítésről (PE 615.635) (a továbbiakban: EP tanulmány) (2018), Európai Parlament Kutatószolgálat, 20-22.

²⁵ Udvarý (2017) 84-85.

²⁶ Vö. Boóc Ádám (2016): Robotautókkal, közösségi taxikkal és kereskedelmi drónokkal kapcsolatos felelősségi kérdések. In Tóth András (szerk.): *Technológia jog – Új globális technológiák jogi kihívásai*, Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Budapest, 215-216.

²⁷ Vö. Udvarý Sándor (2020): A non-humán ágensek (intelligens rendszerek) jogi szabályozása – robotok, dedikált rendszerek (önvezető autók). In Homicskó Árpád Olivér (szerk.): *A digitalizáció hatása az egyes jogterületeken*, Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Budapest, 247-248.

²⁸ A kívánatos döntést a jármű tulajdonosa, gyártója vagy maga a jogalkotó is előre meghatározhatja. Ezek közül az utóbbi megoldást tartjuk a legmegfelelőbbnek, mivel a jogalkotás képes jogbiztonságot garantálni a gyártók számára, több szempont egyidejű becsatornázását is lehetővé teszi, valamint egyfajta legitimitációt is biztosít a jármű döntéseinek, elősegítve azok közvélemény általi elfogadását. Mégsem gondoljuk, hogy az állam által lefektetett normák mindig a legjobb eredményre vezetnének, illetve képesek lennének valamennyi etikai probléma feloldására [Gurney, Jeffrey (2016): *Crashing into the Unknown: An Examination of Crash-Optimization Algorithms Through the Two Lanes of Ethics and Law*. *Albany Law Review*, Volume 79, March 2016, 252-261.].

nem számolt bizonyos helyzetek lehetőségével. Egy ilyesfajta „véletlen” – pontosabban az arra adott válasz hiánya vagy elégtelensége – a programozó hibájából származtatható.

Végül vannak olyan szoftveres eredetű hibák, amelyek nem sorolhatóak a fentebb megjelölt kategóriák egyikébe sem. Ilyen hiba például az, amikor lefagy a szoftver, azaz egyáltalán nem reagál a forgalomra, és az autonóm jármű emiatt okoz balesetet.²⁹ Ennek számos oka lehet, ha azonban a probléma forrása kizárólag a járműben keresendő, akkor kétségtelen, hogy a tevékenységi körbe tartozó okról van szó.

A szoftveres hibák kivétel nélkül belső okok, azaz kizárják az üzemeltető felelősség alóli mentesülését.³⁰

2. A hálózati hiba abból fakad, hogy az autonóm jármű által külső forrásból szándékozni nyert információ nem jut el a járműhöz. Míg a szinguláris autonóm jármű esetében az adattovábbítást érintő probléma egyértelműen része a tevékenységi körnek, hiszen a folyamat kizárólag a járművön belül játszódik le, addig az összekapcsolt autonóm jármű (*Connected and Autonomous Vehicle*; a továbbiakban: CAV) kapcsán a válasz úgy tűnhet, hogy kevésbé egyértelmű.³¹

Ha az autonóm jármű külső forrásból – például egy felhőből – származó információra kénytelen hagyatkozni, és ez az információ nem jut el a járműhöz vagy pontatlan, akkor az emiatt bekövetkező baleset oka álláspontunk szerint szintén a tevékenységi kör részét képezi. Fentebb már utaltunk arra, hogy az irodalom alapján tipikusan mely okok minősülnek külső oknak,³² az infrastruktúra, illetve az üzem működéséhez szükséges háttér pedig egyértelműen nem tartozik ezek közé. Úgy gondoljuk, hogy a jogalkalmazó a hálózatot a közlekedési infrastruktúra részeként kell, hogy értékelje, és a tevékenységi kör határainak kiszélesítésével – függetlenül a hiba elháríthatóságától – ki kell, hogy zárja a felelősség alóli mentesülést, ha a kár hálózati rendellenességre vezethető vissza.

3. Szintén az autonóm járművek sajátja a kiberbiztonsági kockázat: a jármű könnyen válhat rosszindulatú hackertámadások célpontjává, ez pedig a közlekedésben részt nem vevőket is fokozott veszélybe sodorhatja. A hacker célpontja mind a szinguláris autonóm jármű, mind a CAV esetében lehet az autonóm – vagy akár automatizált – jármű szenzorja azzal céllal, hogy torzítsa a jármű által a valóságról alkotott képet. Szintén célpont lehet a CPU, azaz az adatok feldolgozásáért és a döntéshozatalért felelős hardver: ilyenkor a szenzor által nyert információ nem torzul, azonban egy arra nem jogosult személy az inputhoz kapcsolódó outputot felülírja.³³ Emellett a CAV kapcsán tipikus kockázat lehet a külső forrásból – a közlekedési infrastruktúra részét képező szenzorokból vagy valamely felhőalapuló szolgáltatásból – származó adatok blokkolása vagy torzítása.

Bár látszólag nincs érdemi különbség a tolvaj és a hacker között, azonban a tevékenységi kör mégis eltérő megközelítést igényel. Míg ugyanis a járműnek a tolvajokkal szembeni abszolút védelme eleve kizárt – tehát előfordulhat, hogy valóban valamely harmadik személy elháríthatatlan magatartásáról, azaz külső okról van szó –, addig a hackertámadások megelőzése

²⁹ Boóc (2016) 216.

³⁰ Juhász, Ágnes – Pusztahelyi, Réka (2016): Legal Questions on the Appearance of Self-Driving Cars in the Road Traffic with Special Regard on the Civil Law Liability. *European Integration Studies*, Volume 12, Issue 1, 18-19.

³¹ A szinguláris vagy egyedi autonóm jármű kizárólag a saját szenzorjaiból nyert információkat használja fel, szemben a CAV-val, amely a szenzorok adatait kiegészíti külső forrásból – például a közutat szegélyező szenzorokból vagy más járművekből – származó adatokkal [Udvary (2017) 79.].

³² Vö. Csécsy (2010) 175.; Csécsy (2019) 133.; Eörsi (1966) 288.; Fuglinszky (2015) 376-377.; Havasi – Salamonné Piltz (2021) 807.; Lábady – Parlagi; Nochta (2014) 29.; Pusztahelyi Réka; Zsembery (1961) 212.

³³ Udvary (2017) 86.

legalább elvi szinten lehetséges. Igaz, hogy az üzemeltetőnek erre nincs ráhatása,³⁴ de ez nem érinti, hogy a megfelelő szintű kiberbiztonság garantálása csak a tevékenységi kör részeként értelmezhető. A hackerakciók álláspontunk szerint tehát nem minősülnek külső oknak, mivel az ezekkel szembeni fellépés lehetséges, sőt, kifejezetten aktív beavatkozást igényel.³⁵

A leírtak megerősítéséül szolgálnak Udvary Sándor gondolatai: „[f]igyelemmel arra, hogy a kibernetikai biztonság megteremtése a tevékenység részét képezi – merthogy a robot per definitionem adatalapú interakcióban van a környezetével – a magam részéről a kibernetikai biztonság sérelmét nem látom külső oknak. Ebből az is következik, hogy a vírustámadás miatt meghibásodott robot cselekményeiért a veszélyes üzemi felelősség rezsimjében nehezen képzelhető el a kimentés.”³⁶ Hasonló következtetésre jut Juhász Ágnes és Pusztahelyi Réka is: „[a] jelenlegi bírói gyakorlat fényében megállapítható, hogy az önvezető autó működési rendellenessége, belső rendszerhibája vagy programozási hiányosságai nem tekinthetők a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül eső oknak. Sőt, véleményünk szerint a vezeték nélküli kapcsolattal kommunikáló járművek esetében a hálózati hibák, az adatátviteli hibák vagy a hackelés sem tesz eleget sem a fenti feltételnek, sem az elháríthatatlanság követelményének.”³⁷

A leírtak alapján úgy gondoljuk, hogy az autonóm járművekhez kapcsolódó újfajta kockázatok mind a tevékenységi körbe tartoznak, ezért kizárják az üzemeltető felelősség alóli mentesülését, függetlenül a kár okának elháríthatóságától. Erre tekintettel az az álláspontunk, hogy a veszélyes üzemi felelősség, valamint annak kimentési klauzulája az autonóm járművek üzemeltetéséből származó károk megtérülését is hatékonyan tudja majd szolgálni.³⁸ Ezen a ponton a Ptk. szabályai valószínűleg nem szorulnak majd módosításra, köszönhetően a kimentési feltételek szigorú és általános megfogalmazásának.³⁹

A tevékenységi körön belül és kívül eső kockázatok szemléltetéséül az 1. számú melléklet szolgál.

³⁴ Ezen az sem változtat, ha az üzemeltető rendelkezik a jármű szoftveres rendszerének biztonságosabbá tételéhez szükséges tudással, mivel a gyártók minden bizonnyal nem fogják engedélyezni a rendszer integritásának megbontását.

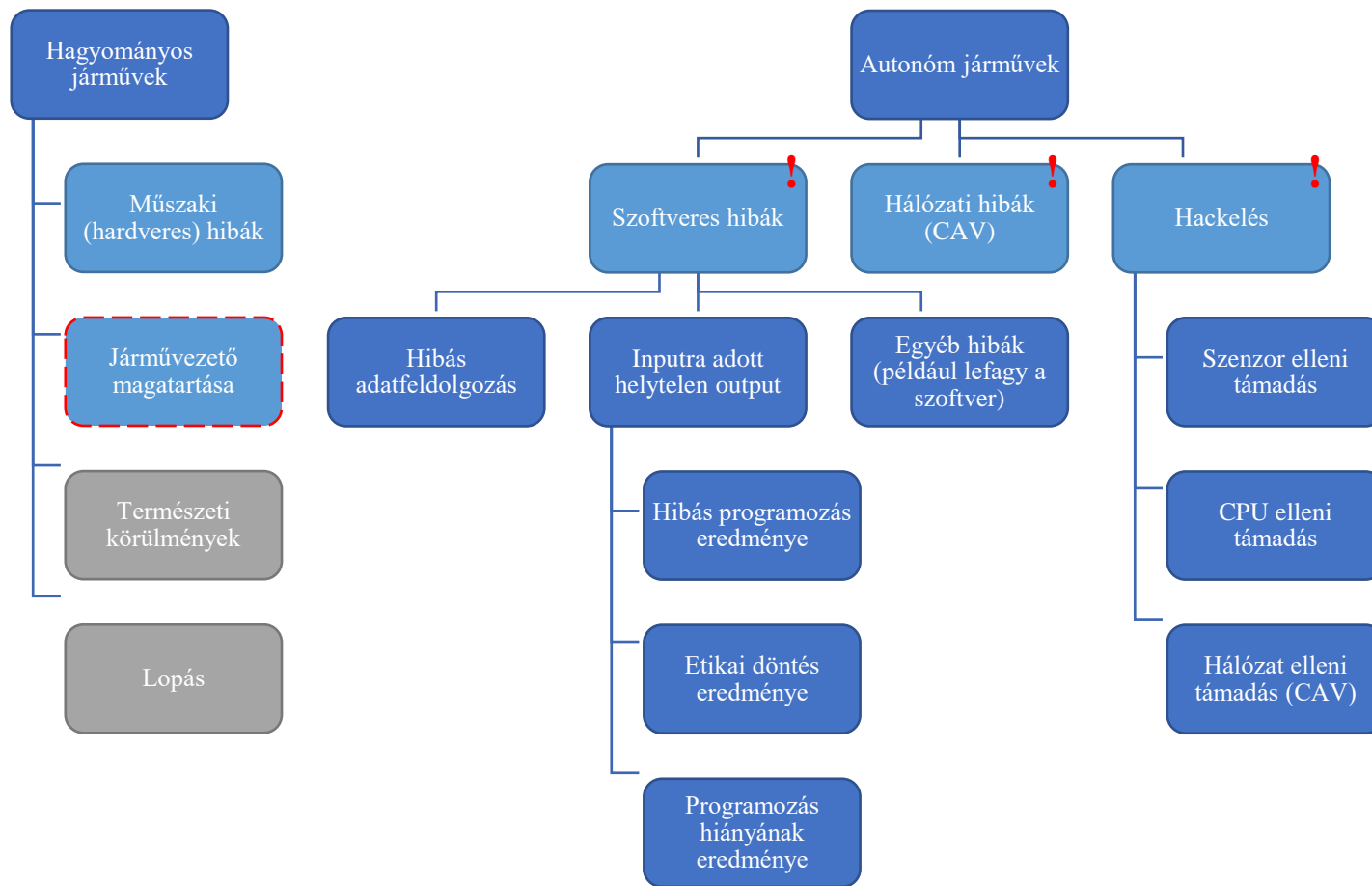
³⁵ Összegezve: a tolvaj cselekménye főszabály szerint elháríthatatlan külső ok, ezzel szemben a hackertevékenység el nem hárítható belső oknak minősül, feltéve, hogy az üzemeltető a szoftverfrissítési kötelezettségének eleget tesz.

³⁶ Udvary Sándor (2018): Fémrabszolga vagy rivális életforma? A robotok jogi szabályozásának első lépései. *Gazdaság és Jog*, 2018/12., 20.

³⁷ Juhász – Pusztahelyi (2016) 18-19.

³⁸ Más kérdés, hogy a kártelepítés ezen formája mennyiben lesz képes akár csak részben is biztosítani a kártérítés preventív funkcióját. Míg ugyanis a hagyományos járművek esetében a veszélyes üzemi felelősség sokszor a járművezető felróható magatartását szankcionálja – részben preventív céllal –, addig az autonóm járművek kapcsán felróható közrehatásról az üzemeltető részéről csak elvétve lehet szó, a tevékenységi kör részét képező elháríthatatlan eseményekért való felelősség viszont nem bír preventív jelleggel.

³⁹ Pusztahelyi Réka (2020): A veszélyes üzemi felelősség tényállása a mesterséges intelligencia fejlődésének tükrében. In Certicky Mária (szerk.): *Innovatív magánjogi megoldások a társadalmi-gazdasági haladás szolgálatában. Tanulmánykötet*, Magánjogot Oktatók Egyesülete, Miskolc, 69.



Tevékenységi körbe tartozó kockázat

 (lehetséges) Külső ok

 Megszűnő kockázat

 !
 Újszerű/bővülő kockázat(ok)

1. számú melléklet. Kockázatok az üzemeltető tevékenységi körén belül és kívül
 (a szerző saját szerkesztése).

3. Elháríthatóság

3.1. Elháríthatóság mint a tevékenységi kör immanens eleme

Mivel az autonóm járművekhez kapcsolódó újfajta kockázatok véleményünk szerint részét fogják képezni az üzembentartó tevékenységi körének, ezért úgy tűnhet, hogy az elháríthatóság mélyebb vizsgálata – a kimentési feltételek konjunktív jellegéből adódóan – nem is indokolt. Mégis úgy gondoljuk, hogy az elháríthatóság bemutatása nem nélkülözhető amiatt, mivel a veszélyes üzemi felelősségnek éppen ez az a tényállási eleme, amely néhány kivételtől eltekintve kiüresedhet az autonóm járműveket érintő jogalkalmazásban.

Először azt a kérdést törekszünk megválaszolni, hogy az elháríthatóság és a felróhatóság milyen kapcsolatban állnak egymással. Eörsi Gyula szerint a két fogalom nem ellentétes, ugyanakkor nem is teljesen azonos: míg az elvárható magatartás elve a szándékos és a gondatlan magatartásokra terjed ki, addig az elháríthatóság ennél bővebb terjedelmű: „*a tételesen kifejezetten megállapított konkrét jogi kötelezettségeken túlmenő erőfeszítés ki nem fejtése*”.⁴⁰ Megjegyzi, hogy vétkesség esetén a károsodást nem lehet elháríthatatlan külső okra visszavezetni.⁴¹ Ennek megfelelően úgy gondoljuk, hogy a felróható magatartás – mivel kizárja az elháríthatóságot – biztosan megalapozza a felelősséget.⁴² Ebből következik az is, hogy az üzemeltetésre irányadó szabályoknak [például a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet], a különféle műszaki előírásoknak és a szabványoknak való megfelelés – az elvárható magatartás részeként – szükséges, de nem elégséges feltétele a mentesülésnek.⁴³

Az elvárható magatartás tehát az elháríthatóság minimuma, ugyanakkor további kérdés, hogy hol húzható meg az utóbbi határa. Az irodalomból kitűnik, hogy elháríthatóság – hasonlóan a felróhatósághoz – nem szubjektív természetű fogalom, azaz nem az üzembentartó személyes adottságaihoz és teherbíró képességéhez igazodik,⁴⁴ ehelyett azt vizsgáljuk, hogy *általában* lehetséges-e a kár elhárítása.⁴⁵ Több szerző szerinti is az bír döntő jelentőséggel, hogy létezik-e olyan megoldással, amellyel a kár bekövetkezését el lehetett volna kerülni,⁴⁶ ugyanakkor ezt ki kell egészíteni azzal, hogy a kimentés nem abszolút elháríthatatlanságot vár el.⁴⁷ Vannak olyan eseti döntések, amelyek objektív elháríthatóságra utalnak,⁴⁸ ami véleményünk szerint nem a bárki általi elháríthatatlanságot jelenti, hanem a fogalom objektivizált jellegét hangsúlyozza. Egyet tudunk érteni Pusztahelyi Réka álláspontjával, amely szerint az elháríthatatlanság nem kizárólag szubjektív vagy objektív, azaz nem függ a károkozó képességeitől, azonban bárki általi elháríthatatlanságként sem értelmezhető.⁴⁹ Ennek megfelelően a fogalom objektivizált jellege mellett foglalnunk állást, ami azzal jár, hogy

⁴⁰ Eörsi Gyula (1960): *A fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség alapkérdéseiről*, Akadémiai Nyomda, Budapest, 391-392.

⁴¹ Eörsi (1966) 286.

⁴² Vö. Zoltán Ödön (1961): *Felelősség szerződésen kívül okozott károkért*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 53.; Zsembery (1961) 212.; BDT2020. 4141.

⁴³ Vö. Bata (2003) 22-23.; Csécsy (2010) 176.; Eörsi (1960) 381-382.; Fuglinszky (2015) 371.; Havasi – Salamonné Piltz (2021) 805-806.; BH 1980.98.; EBH 2002.748.

⁴⁴ Vö. Havasi – Salamonné Piltz (2021) 805.; Menyhárd Attila (2021): *Felelősség fokozott veszéllyel járó tevékenységért*. In Csehi Zoltán (szerk.): *2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről kommentárja*, Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2262.; Pusztahelyi Réka

⁴⁵ Zsembery (1961) 212.

⁴⁶ Vö. Csécsy (2010) 175.; Havasi – Salamonné Piltz (2021) 805-806.; Pusztahelyi Réka

⁴⁷ Csécsy (2010) 175.; Havasi – Salamonné Piltz (2021) 805.

⁴⁸ Vö. BH 2003.321.; EBH 2002.748.

⁴⁹ Pusztahelyi Réka (2015): *A veszélyes üzemi felelősség egyes kérdései az új Ptk. rendszerében*. *Publicationes Universitatis Miskolcensis. Sectio Juridica et Politica*, 2015, 310.

nemcsak *vis maior* esemény lehet elháríthatatlan, hanem akár olyan is, amire a károkozó nem bír ráhatással, de más viszont lehet.⁵⁰

Megjegyezzük, hogy az elháríthatóság immamens – és a tényállási elem objektivizált természetét megalapozó – eleme a gazdasági elháríthatatlanság tesztje. Ennek lényege, hogy amennyiben a technika aktuális fejlettségi szintjére és a gazdaság/társadalom teherbíró képességére figyelemmel nem lehetséges a védekezés a kárforrással szemben, akkor a kár nem elhárítható.⁵¹ Szemléletes példával él Tókey Balázs: elméletileg lehetséges lenne, hogy a vonatok és a gépjárművek összeütközésének megelőzése céljából – alul- és felüljárók kiépítésével – valamennyi vasúti átjáró felszámolásra kerüljön, azonban ez olyan magas költségekkel járna, hogy a gyakorlatban mégsem kivitelezhető.⁵²

A leírtakra figyelemmel úgy gondoljuk, hogy az elháríthatóság értékelése körében bizonyos szerepet kap az elvárhatóság.⁵³ Ebből pedig az következik, hogy mivel az elhárítható kár kizárja a felelősség alóli mentesülést, ezért a fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség is bír objektivizáltan szubjektív elemmel.⁵⁴ A kimentés ugyanis legfeljebb akkor lehet eredményes – vagyis annak minimuma –, ha az üzemeltető bizonyítja, hogy minden lehetséges és célszerű intézkedést (*ami az adott helyzetben általában elvárható*) megtett annak érdekében, hogy elkerülje a kárt.⁵⁵

A továbbiakban pusztán utalunk az elháríthatóság néhány további, a kimentés körében releváns ismértvére:

- az elháríthatóság szoros kapcsolatban áll a kár előreláthatóságával: az előreláthatóság hiánya egyben elháríthatatlanságot is eredményezhet (például valamely harmadik személy váratlan magatartása beékelődik az okfolyamatba),⁵⁶ azonban az üzemeltető az előre nem látható, de megfelelő gondosság mellett megelőzhető károkért is felelős,⁵⁷ ezt pedig bírói döntés is alátámasztja (így a légitözlekedés körében a technika, a tudomány és az ismeretek adott szintje mellett elhárítható például a rendkívüli időjárási körülmény miatt beálló kár akkor is, ha az nem volt előre látható);⁵⁸
- az elháríthatóság vizsgálata során a bíróság nem pusztán a kár bekövetkezésének időpontjára koncentrál,⁵⁹ hanem a károkozó azt megelőző magatartását és az eset

⁵⁰ Vö. Kőhidi Ákos (2015): Az elháríthatatlanság fogalmának relativizálódása a magyar polgári jogban. In Keserű Barna Arnold – Kőhidi Ákos (szerk.): *Tanulmányok a 65 éves Lenkovics Barnabás tiszteletére*, Eötvös József Könyv- és Lapkiadó Bt., Budapest, 231.

⁵¹ Vö. Kőhidi Ákos (2018): A speciális felelősségi alakzatok. In Fazekas Judit (szerk.): *Kötelmi jog. Általános rész*, Gondolat Kiadó, Budapest, 282.; Szalai Ákos (2015): Veszélyes üzemi felelősség – joggazdaságtani hatások. *Állam- és Jogtudomány*, 2015/4., 51.; Tókey Balázs (2020): *Szerződésen kívüli kötelek. Károkozás és az egyéb kötelekkel érintett tények*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 80.; Fővárosi Törvényszék P.21.723/2018/38.

⁵² Tókey (2020) 80-81.

⁵³ Eörsi (1960) 389.; Eörsi (1966) 287-288.

⁵⁴ Vö. Eörsi (1960) 398-399.; Márton (2009) 52.; Petrik (2002) 121.

⁵⁵ Vö. Csécsy (2010) 177.; BH 1980.98.; BH 1977.146.

⁵⁶ Pusztahelyi (2015) 313.

⁵⁷ Pusztahelyi (2015) 312-313.

⁵⁸ Kúria Pfv.IV.21.734/2012/8.

⁵⁹ Vö. BH 1992.434.; Kúria Pfv.20.587/2021/6.; Szegedi Ítéletábrla Pf.20.018/2018/4.; Fővárosi Törvényszék P.21.723/2018/38.; Tatabányai Törvényszék P.20.158/2018/90.

A PK 39. számú állásfoglalás kimondja, hogy ha egy óvodás gyermek váratlanul a gépjármű elé szalad, akkor a károsult belátási képessége hiányában is elháríthatatlan lehet a kár, ha viszont „a gyalogjárón haladó gyermek ugrándozásából, gyermektársaival való hancúrozásából kellő előrelátás esetén számítani lehetett arra, hogy a gyermek vigyázatlanul a gépkocsi elé kerülhet, akkor az ilyen baleset nem tekinthető feltétlenül elháríthatatlannak,

valamennyi körülményét is elemzi (elháríthatatlan a kár például akkor, ha a gyalogos féktávolságon belül lép a gépjármű elé, kivéve, ha a jármű túllépte a megengedett sebességhatárt, és a féktávolság emiatt hosszabbodott meg);⁶⁰

– nem elháríthatatlan a kár pusztán amiatt, mert azt nem az üzembentartó, hanem valamely más, az üzem tevékenységi körébe tartozó személy okozta;⁶¹

– a technikai fejlődése miatt az elháríthatóság határai állandó mozgásban vannak,⁶² napjainkban egyre inkább zsugorodni látszanak.⁶³

Számunkra úgy tűnik, hogy az elháríthatóság és a tevékenységi kör kapcsolata nem tisztázott sem a joggyakorlatban, sem az irodalomban. Előbbire szemléletes például szolgál az az eseti tényállás, amelyben egy Cessna T210K típusú repülőgép rendkívüli időjárási körülmények között szenvedett balesetet, és amelyet az ügyben eljáró bíróságok háromféleképpen bíráltak el. A Fővárosi Bíróság arra az álláspontra helyezkedett, hogy bár az időjárás a repülést befolyásoló kockázat, azonban a perbeli repülés során érvényesülő időjárási és légköri viszonyok az általánoshoz képest rendkívülinek voltak tekinthetőek, emiatt elháríthatatlan külső okként jelentkeztek („*a viharfelhőben nem a várható és a pilóta számára kiszámítható légköri viszonyok uralkodtak*”).⁶⁴

Ezzel szemben a Fővárosi Ítélet tábla arra hivatkozott, hogy a légkör – amelyben a légi jármű mozog – az időjárás kiszámíthatatlanságával, előre nem látható hirtelen változásaival együtt része az üzembentartó tevékenységi körének, ezért a perben kimentésre nincs mód.⁶⁵

A Kúria szintén megállapíthatónak ítélte az üzembentartó felelősségét, de mással érvelt: „*[a] légkör természetes velejárója az esetleges és előre nem látható, hirtelen változás, ugyanúgy, mint adott esetben a tengeri közlekedésnél a vihar, vagy a vasúti közlekedésnél a sín meghibásodása. Önmagában ez a légköri jelenség valóban a működési körbe tartozik. Egyes esetekben azonban megállapítható, hogy az általános és a kiszámítható kockázati körbe tartozó közegváltozás olyan mértékű, amely a mennyiségi változás eredményeként már minőségi változást idéz elő, azaz olyan változás következik be a működési közegben, amely már kívül esik a normál működési kör területén.*”⁶⁶ Az érintett ügyben a kár oka tehát nem volt része a tevékenységi körnek, ugyanakkor ezt követően a Kúria azzal folytatta, hogy „*a pilótának volt információja arról a tervezett útvonalon kialakult vihargócra, amely miatt az indulást el is halasztotta. Nincs ugyanakkor adat arra, hogy olyan információt kapott volna, amely a veszélyforrás teljes megszűnéséről tájékoztatta, azaz kockázatvállalás nélkül megkezdhette a repülést. Emellett az is tény, hogy a perbeli kisgépet nem rendelkezett olyan technikai eszközökkel, amelyek már a légtérben a pilóta számára a repülés biztonságát veszélyeztető körülményeket felismerhetővé tették volna.*”⁶⁷ Erre tekintettel a kár elhárítható volt, mivel „*kellő előrelátással vagy megfelelő technikai felszereltséggel a veszély felismerhető lett volna*

mert az óvatosság fokozása és a sebesség csökkentése mellett elkerülhető lett volna”. Megjegyezzük, hogy a PK 39. számú állásfoglalást az 1/2014. számú PJE határozat – az új Ptk. eltérő rendelkezése miatt – nem tartja irányadónak.

⁶⁰ Fuglinszky (2014) 120-121.

⁶¹ Vö. BDT 2020.4183.; Fővárosi Törvényszék P.21.723/2018/38.; Fővárosi Törvényszék P.24.274/2017/70.

⁶² Eörsi (1966) 287.

⁶³ Vö. Lábady – Parlagi; Stefán Ibolya (2019): A drónok használata, mint lehetséges fokozott veszéllyel járó tevékenység. In Kékesi Tamás – Vadászné Bognár Gabriella – Dabasi-Halász Zsuzsanna (szerk.): *Diáktudomány. A Miskolci Egyetem tudományos diákköri munkáiból. 2018-2019.*, Miskolci Egyetem, Miskolc, 106.

⁶⁴ Fővárosi Bíróság P.21.946/2009/56.

⁶⁵ Fővárosi Ítélet tábla Pf.21.787/2011/5.

⁶⁶ Kúria Pfv.21.734/2012/8.

⁶⁷ Uo.

*és a baleset elhárítható lett volna akár a repülés további elhalasztásával, akár a veszélyforrás repülés közbeni felismerése után visszafordulással vagy kényszerleszállással”.*⁶⁸

A jogerős döntésből az a fajta jogértelmezés olvasható ki, hogy mind a tevékenységi körbe eső, mind a külső okok egyaránt lehetnek elháríthatóak és elháríthatatlanok (2. számú melléklet), önmagában a Ptk. nyelvezetéből pedig nem következik, hogy a bíróság döntése dogmatikailag helytelen lenne. Mégis úgy gondoljuk, hogy az elhárítható ok nem lehet egyben külső is, álláspontunkat pedig az alábbiakra alapozzuk.

Mint ahogyan arra fentebb már utaltunk, az elháríthatóság immanens eleme az elvárhatóság;⁶⁹ ez az indoka annak, hogy a felróhatóan okozott kár az objektív felelősségi tényálláson belül sem vezethet a felelősség alóli mentesüléshez. Úgy gondoljuk, hogy az elvárható magatartás elvének való megfelelés – mint a polgári jog egészét meghatározó, alapelvi szintű követelmény – nem értelmezhető a tevékenységi körön kívül eső kérdésként, ebből viszont az is következik, hogy az elháríthatóság *legalább részben* a tevékenységi körbe vonható. Azért csak részben, mert az elháríthatóság többre terjed ki, mint amit az elvárható magatartás elve megkövetel. Erre jó példa a vonattal vagy más, kötött pályás szerelvényvel való ütközés elkerülése céljából kihelyezett műszaki berendezés, illetve sorompó,⁷⁰ amely üzemeltetésének elmulasztása nem felróható magatartás, ugyanakkor utóbb, valamely baleset bekövetkezését követően a kárt elháríthatónak minősítheti. Ugyanígy elhárítható a mozgó vonatból a nyitott ajtón kizuhanó utas kára, még akkor is, ha központilag zárható ajtók működtetése nem elvárható.⁷¹ Legfeljebb ennek a magasabb szintű – az elvárható magatartás elvét meghaladó – elháríthatóságnak az elmulasztása értelmezhető tehát külső okként (3. számú melléklet), véleményünk szerint azonban nem ez a megfelelő jogértelmezés.

Álláspontunk azon alapszik, hogy az üzembentartó részéről elhárítható kár egyben megelőzhető is, a kár megelőzésével kapcsolat mulasztás pedig – hasonlóan az elvárható magatartás tanúsításához – nem vonható ki a tevékenységi körből. Különösen igaz ez annak tükrében, hogy a jármű üzemeltetéséhez kapcsolódó forgalmi/közlekedési helyzet,⁷² az üzemmel egységben működtetett berendezések,⁷³ valamint az azzal kapcsolatba kerülő személyek is részei a tevékenységi körnek⁷⁴ még akkor is, ha azokra az üzembentartó semmilyen ráhatással nem bír. Ha viszont a baleset elhárításának elmulasztása csak belső okként nyerhet értelmezést, akkor ebből az is következik, hogy külső ok – szemben a belső okokkal – csak elháríthatatlan lehet, ami megszünteti a tényállás két kimentési feltételének különeműségét (4. számú melléklet).

A leírtak további alátámasztásául az alábbi – olykor csak közvetett jellegű – indokokat jelöljük meg:

- a tolvaj mint harmadik személy elháríthatatlan magatartása külső ok,⁷⁵ amiből még nem következik, hogy az elhárítható magatartás nem lehet külső és belső ok

⁶⁸ Uo.

⁶⁹ Eörsi (1960) 389.; Eörsi (1966) 287-288.

⁷⁰ Vö. Eörsi (1966) 287.

⁷¹ Vö. Csécsy (2019) 132-133.

⁷² Vö. Márton (2009) 52-53.; Nocht (2014) 29.; BDT 2019.4078.; BDT 2009.2108.; BDT 2009.1950.; BH 2002.359.; Kúria Pfv.20.587/2021/6.; Kúria Pfv.20.539/2020/3.; Kúria Pfv.20.215/2020/9.; Kúria Pfv.20.830/2018/4.; Kúria Pfv.20.418/2018/5.; Kúria Pfv.21.805/2014/3.

⁷³ Vö. Márton (2009) 53.; Pusztahelyi Réka; BH 1997.182.

⁷⁴ Vö. Bata (2003) 22.; Kúria Pfv.20.370/2021/6.; Fővárosi Törvényszék P.21.034/2020/6.

⁷⁵ Vö. Fuglinszky (2014) 125-126.; Havasi – Salamonné Piltz (2021) 807.; Lábady – Parlagi

egyaránt, ugyanakkor ésszerűtlen eredményre vezetne, ha a lopás megelőzésére képes üzembentartó mulasztását külső oknak minősítenénk;⁷⁶

– az irodalomban további elháríthatatlan okként jelennek meg a károsult elháríthatatlan magatartása és valamely állat elháríthatatlan magatartása, amelyek esetében szintén irányadóak a tolvajhoz kapcsolódóan leírtak, valamint a *vis maior*, ami szükségképpen nemcsak külső, hanem egyben elháríthatatlan okot is jelöl;⁷⁷

– a szerzők egy része a külső okot és az elháríthatatlanságot nem választja el élesen egymástól, hanem azokat egységesen tárgyalja.⁷⁸

Mindezek alapján tehát úgy gondoljuk, hogy a veszélyes üzemi felelősség alóli mentesüléshez elegendő annak bizonyítása, hogy a kár külső okból következett be, mivel az szükségképpen elháríthatatlan ok is kell, hogy legyen; elhárítható és elháríthatatlan okokat kizárólag a tevékenységi körön belül különböztethetünk meg. Nem gondoljuk, hogy a Ptk. normaszövege nem felel meg ennek a megközelítésnek: a törvény szerint az üzembentartó „*[m]entesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik.*” A jogszabály tehát az elháríthatatlan okok körében szelektál, és csak azokat értékeli releváns jogi tényként, amelyek egyben külső okok is. Véleményünk szerint ez a fajta megfogalmazás egyfajta „vonalvezetőként” szolgál a jogalkalmazók számára, biztosítva, hogy a tévedésből külsőnek minősített, de az elháríthatóságuk miatt valójában belső okok ne vezessenek mentesülésre.

3.2. Az elháríthatóság kiüresedése

A leírtakból úgy tűnhet, hogy mivel az autonóm járművekkel együtt járó újszerű kockázatok mind a tevékenységi körbe tartoznak, ezért ezek kapcsán a kár elháríthatósága irreleváns. Mégsem mehetünk el szó nélkül amellett, hogy a kimentés ellehetetlenülésének háttérben milyen változások húzódnak meg.

Jelenleg a közúti közlekedési balesetek kb. 90%-a a járművezető felróható magatartása miatt következik be.⁷⁹ Bár a tényállás objektív természeténél fogva a felelősség alóli mentesülés a felróhatóságtól függetlenül kizárt, azonban ez nem változtat azon, hogy ezeknek a baleseteknek a felelősei legalább részben felróható magatartásuk miatt válnak a kártelepítés alanyaivá, sőt, ilyenkor a baleset eredője kifejezetten az üzembentartó vagy valamely más személy felróható cselekménye. Talán nem túlzás azt állítanunk, hogy az üzembentartók számára mindaddig észrevétlen marad a veszélyes üzemi felelősség objektív természete, amíg a tevékenységi körön belül bekövetkező káresemény elhárítható lett volna a megfelelő gondosság tanúsítása mellett.

Az autonóm járművek világában ez az arány gyökeresen megváltozni látszik, ami az alábbiakkal indokolható:

– a járművezetői teendők megszűnésével az elháríthatóság néhány kivételtől eltekintve – ideértve elsősorban a jogosulatlan hozzáférés megakadályozását szolgáló, szoftveres jellegű és egyéb intézkedések elmulasztását – lényegében kiüresedik, a kimentés sikere (még ha el is választjuk a külső és az elháríthatatlan okokat) szinte kivétel nélkül a tevékenységi kör kérdésén nyugszik;

⁷⁶ Megjegyezzük, hogy az irodalom a hackertámadásokat pont amiatt tekinti belső oknak, mert azokat – még ha nem is az üzembentartó által – ki lehet védeni [Vö. Juhász – Pusztahelyi (2016) 18-19.; Udvary (2018) 20.].

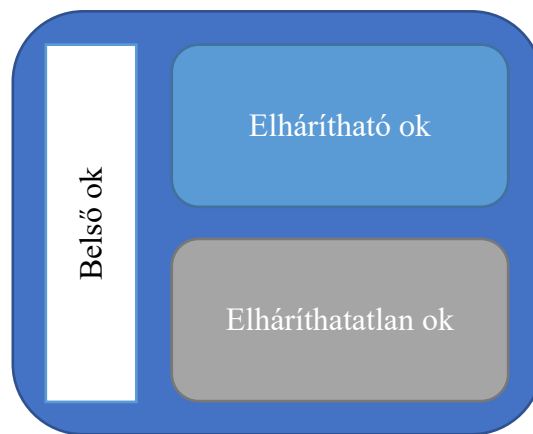
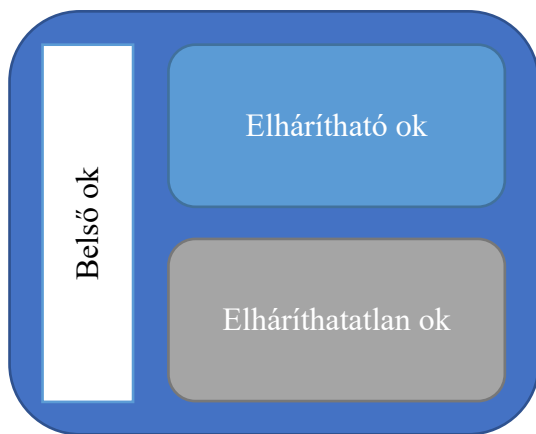
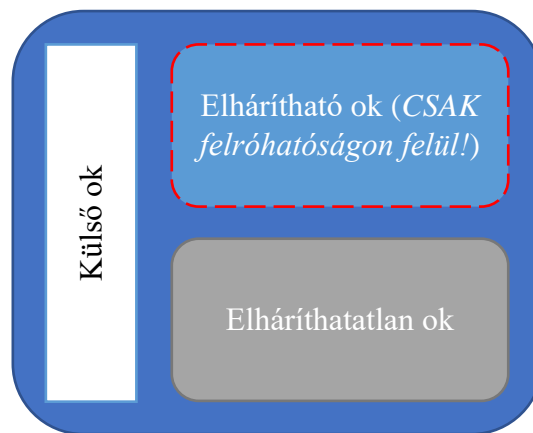
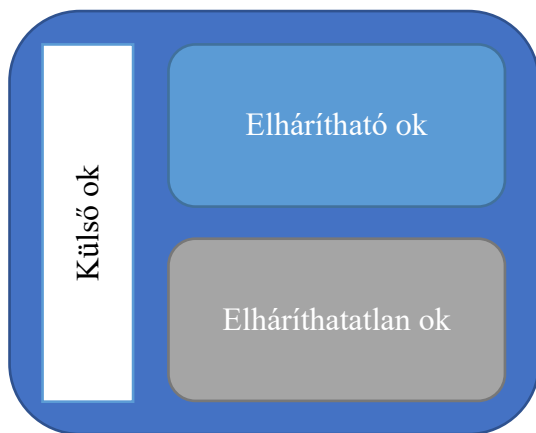
⁷⁷ Vö. Csécsy (2010) 175.; Csécsy (2019) 133.; Eörsi (1966) 288.; Fuglinszky (2015) 376-377.; Havasi – Salamonné Piltz (2021) 807.; Lábady – Parlagi; Nochta (2014) 29.; Pusztahelyi Réka; Zsembery (1961) 212.

⁷⁸ Vö. Csécsy (2010) 175.; Eörsi (1966) 288.; Nochta (2014) 29.

⁷⁹ Andorkó Imre (2017): *Önvezető autók? A jövő elkezdődött!*, Ars Boni, forrás: <http://arsboni.hu/onvezeto-autok-a-jovo-elkezdodott/> (2020.02.05.).

- emellett tovább növekszik azoknak a kockázatoknak a száma, amelyek nem vonhatók ki a tevékenységi kör hatálya alól, emiatt feltételezhető, hogy az üzembentartó arányaiban véve még gyakrabban fog objektíve – anélkül, hogy felróható magatartást tanúsítana – felelni az okozott kárért.

Ez a tendencia odáig vezethet, hogy az üzembentartó nem felróhatóságtól *függetlenül*, hanem egyenesen felróhatóság *hiányában* fog felelni a károsulttal szemben, ez pedig – úgy gondoljuk – eliminálhatja a kártérítési jog ma még létező preventív funkciójának maradékát is, legalábbis a veszélyes üzemi felelősség területén. Mindezek alapján akár arra a következtetésre is juthatunk, hogy nem szükségképpen a polgári jogi felelősség a megfelelő eszköz, ha a jogpolitika cél a károk megelőzése.



2. számú melléklet.

Tevékenységi kör és elháríthatóság a Kúria Pfv.21.734/2012/8. számú döntése alapján *(a szerző saját szerkesztése)*.

3. számú melléklet.

Tevékenységi kör és elháríthatóság a felróható magatartások megkülönböztetése mellett *(a szerző saját szerkesztése)*.

4. számú melléklet.

Tevékenységi kör és elháríthatóság a szerző álláspontja szerint *(a szerző saját szerkesztése)*.

4. Záró gondolatok

Az eddig leírtak alapján úgy látjuk, hogy a Ptk.-ban szabályozott veszélyes üzemi felelősség mindenfajta nehézség nélkül képes befogadni az autonóm járművek kárfelelősségi tényállásait, egyúttal biztosítani a károsult kárának kompenzációját. Nem hagyhatjuk figyelmen kívül azonban, hogy míg korábban a tényállás jellemzően felróható magatartásokra reflektált,⁸⁰ addig az autonóm járművek kapcsán felróhatóságról, sőt, a kár okának elháríthatóságáról csak szűk körben beszélhetünk (5. számú melléklet). Pedig a károsultnak nemcsak a reparációhoz, hanem a prevencióhoz is érdeke fűződik, bárminemű szubjektív jelleg hiányában a felelősség ilyen funkcióval viszont nem hisszük, hogy bír.⁸¹

Mindezekre tekintettel arra a kérdésre keressük a választ, hogy a kár hatékony reparációját szolgáló objektív felelősségi szabályok megtartása mellett biztosítható-e valamilyen módon az a fajta prevenció, amelyet eddig – még ha rejtve is – a veszélyes üzemi felelősség is szolgált.

Álláspontunk szerint lehetséges megoldásnak mutatkozik az üzembentartóval szemben támasztott követelmények átláthatóságának fokozása *ex ante* jellegű, közjogi természetű szabályok megfogalmazásával. Ezzel a felelősség reparatív funkciója nem szenvedne sérelmet (ne felejtjük el, hogy az elháríthatóság kizárólag a tevékenységi körön belül értelmezhető), viszont a kár ismét elháríthatóvá válna, ami képes lenne biztosítani a preventív funkció érvényesülését (6. számú melléklet).

Ex ante jellegű kötelezettségekkel ma is nagy számban találkozhatunk a közlekedési jog területén,⁸² amelynek kereteit jellemzően közjogi szabályok, valamint hatósági előírások jelölik ki. A közjogi jogellenesség ugyanakkor nem jelent egyben magánjogi értelemben vett jogellenességet is, azaz az üzembentartó közjogi normákba ütköző magatartása nem alapozza meg automatikusan a polgári jogi felelősséget. Ugyanez igaz a kimentésre: a mentesüléshez nem elég, ha az üzembentartó eleget tesz a gépjármű üzemeltetésére és használatára irányadó szabványoknak és hatósági elvárásoknak, mivel tőle ennél nemcsak a fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség, hanem még az elvárható magatartás elve is többet vár el.⁸³ Ezeknek a közjogi normáknak a betartása tehát nem bír ügydöntő jelentőséggel a polgári jogi felelősség megítélése során;⁸⁴ inkább úgy érdemes fogalmaznunk, hogy ez csak a „minimum”, vagyis a magánjog ennél többet vár el. Sőt, könnyen megeshet az is, hogy a kár nem a közjogi szabályszegéssel okozati összefüggésben következik be, emiatt a jogellenes magatartás irreleváns marad a kártérítési jog számára.

A leírtak további alátámasztásául szolgál az esetjog. A Legfelsőbb Bíróság – miközben megállapította, hogy az autópályák üzemeltetése nem minősül veszélyes üzemi tevékenységnek – kimondta, hogy „[a] szabványoknak, műszaki előírásoknak megfelelő helyzet önmagában nem alkalmas a kártérítési felelősség alóli kimentésre, vagyis annak bizonyítására, hogy az ezeknek megfelelő üzemeltetés miatt a kezelő eleve nem vétkes. A szabványok, hatósági előírások – egyéb szempontok mellett – valóban arra szolgálnak, hogy a létesítmény biztonságos legyen, betartásuk ezért is kötelező, ám ha azokat az üzemeltető nem tartja be,

⁸⁰ Vö. Kúria Pfv.21.805/2018/11.; Kúria Pfv.20.830/2018/4.

⁸¹ A leírtak további következménye lehet, hogy az üzembentartó szigorú felelőssége elrettentí a fogyasztókat a technológia alkalmazásától, mérsékelve a gyártók innovációs hajlandóságát.

⁸² A közúti közlekedési jog fogalma nem bevett *terminus*; azon jogi előírások összességéként határozható meg, amelyek a közterületeken, valamint a közforgalom számára megnyitott utakon és térségeken zajló közúti közlekedéshez valamilyen módon kapcsolódnak [*Polgárőr alapismeretek. Segédlet a polgárőr egyesületek tagjai bűnmegelőzési alapismereti képzéséhez* (2006), Országos Polgárőr Szövetség, Budapest, 108.].

⁸³ Pusztahelyi Réka (2019): Hatósági előírások betartása és az üzembentartó mentesülése a kártérítési felelősség alól – a bírói gyakorlat tükrében. *Pro Publico Bono – Magyar Közigazgatás*, 2019/1., 216-217.

⁸⁴ Pusztahelyi (2019) 220.

annak másfajta, és nem feltétlenül kártérítési következményei lehetnek.”⁸⁵ Egy másik döntésében a Kúria az autópálya melletti szalagkorlát hiányos kivitelezése kapcsán fejtette ki, hogy „[a] kárfelelősség megállapítása során nem önmagában a szabványok betartását kell vizsgálni, hanem azt, hogy felróható-e az alpereseknek olyan magatartás (mulasztás), amely a károsodás bekövetkezésével okozati összefüggésben áll.” Ettől függetlenül hangsúlyozta, hogy a szabályok védelmi, kármegelőző funkciót szolgálnak, emiatt – a felróhatóság körében – indokolt annak vizsgálata, hogy a szalagkorlát kialakítására az előírásoknak megfelelően került-e sor.⁸⁶

A hivatkozott döntésekből a magánjogi és közjogi normák különválasztása mellett még valami kitűnik: az, hogy az érintett közjogi szabályok többek között kármegelőzési célt is szolgálnak.

A közjogi normák további sajátossága, hogy *ex ante* jelleggel szabályozzák az üzembentartó magatartását, szemben a kártérítési felelősséggel, ami a már bekövetkezett balesetekre utólag, *ex post* reagál. Ezen a ponton utalunk Richard Posner, a *Court of Appeals* bírójának munkájára, amelyben összeveti az *ex ante* és az *ex post* szabályozás előnyeit és hátrányait. Kifejti, hogy mivel az *ex ante* szabályozás még a magatartás tanúsítását megelőzően támaszt követelményeket a jogalanyokkal szemben, egyúttal egyértelműsíti az elvárások tartalmát, ezért jobban szolgálja az azoknak való megfelelést. Emellett az *ex ante* szabályok megszegése megelégszik enyhébb jogkövetkezmény alkalmazásával, tekintettel arra, hogy a veszély előidézése kevésbé súlyos szankciót igényel, mint a sérelem (kár) okozása. Ha pedig a szabályoknak való megfelelés nem igényel végrehajtást, akkor az eljárási költségek is alacsonyan tarthatóak, míg a homályosabb tartalmú *ex post* szabályok többnyire vitatható jogsértéseket – és emiatt hosszan elhúzódó eljárásokat – eredményeznek.⁸⁷ A leírtakat ugyanakkor kiegészíti azzal, hogy az előzetes és az utólagos szabályozás valójában nem elválasztható: mindig működnie kell *ex post* mechanizmusnak is azokkal szemben, akik nem tartják magukat a normákhoz.⁸⁸

Mіндеzek alapján úgy látjuk, hogy a veszélyes üzemi tevékenység egyaránt igényli az előzetes jellegű hatósági (közjogi) és a jogsértésre utólag reflektáló polgári jogi (magánjogi) szabályozást.⁸⁹ Az autonóm jármű működtetéséhez kapcsolódó *ex ante* szabályok lefektetése amiatt is tűnik különösen indokoltnak, mivel az üzembentartóval szemben támasztott elvárások akár taxatív is szabályozhatóak (szemben a járművezető kötelezettségeivel, amelyeket kimerítően felsorolni nem lehet).

Az autonóm járművek üzemeltetésével járó kötelezettségek kimerítő számbavétele véleményünk szerint a következő előnyökkel járna:

- hatékonyabb prevenció, mivel a kötelezettségek listázása egyértelműsíti azok tartalmát, elősegítve az azoknak való megfelelést és biztosítva a balesetek tényleges megelőzését;
- szintén a prevenciót mozdítja elő, hogy ha a joghátrányt valamely előzetesen lefektetett kötelezettség megszegését követően szabja ki a jogalkalmazó, akkor nemcsak jogellenes, hanem egyben felróható magatartást is szankcionál;

⁸⁵ BH 2006.10.; EBH 2005.1207.

⁸⁶ BH 2017.17.

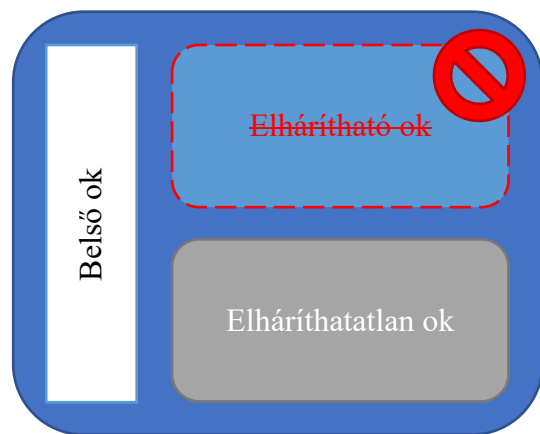
⁸⁷ Posner, Richard (2010): Regulation (Agencies) versus Litigation (Courts). An Analytical Framework. In Kessler, Daniel edit.: *Regulation vs. Litigation. Perspectives from Economics and Law*, University of Chicago Press, Chicago, 13-14.

⁸⁸ Posner (2010) 13-14.

⁸⁹ Pusztahelyi (2019) 226.

- ha a kimentés feltételrendszerét a közjogi kötelezettségekkel azonosítaná a bírói gyakorlat, akkor meg lehetne húzni a tevékenységi kör egzakt határait, ezzel is szolgálva a jogbiztonság követelményének hatékonyabb érvényesülését (fentebb már utaltunk arra, hogy jelenleg a joggyakorlat nem elégszik meg a közjogi előírások megtartásával);
- világos szabályok megfogalmazásával, és így az átláthatóság és a jogbiztonság fokozásával növelni lehetne az autonóm járművek elfogadottságát, ezzel is támogatva a technológiai fejlődést.

A kötelezettségek tartalmának lehetséges mintájaként a német modellt jelöljük meg: a német jogalkotó a német közúti közlekedési törvény (*Straßenverkehrsgesetz*; a továbbiakban: StVG) 1f. §-ában és az autonóm járművek engedélyezéséről és üzemeltetéséről szóló rendelet (*Autonome Fahrzeug-Genehmigungs- und Betriebsverordnung*; AFGBV) 12-14. §-ában rögzítette az autonóm vezetési funkcióval rendelkező gépjárművek tulajdonosaira, műszaki felügyelőire és gyártóira irányadó azon kötelezettségeket, amelyek megszegése felróható magatartásként nyerhet értékelést, így az StVG szerinti, a járművezetőre irányadó objektív felelősséget, valamint a német polgári törvénykönyv (*Bürgerliches Gesetzbuch*; BGB) szerinti szubjektív felelősséget is egyaránt megalapozhatja.



5. számú melléklet.

Az autonóm jármű által okozott kárért való veszélyes üzemi felelősség hatályos modellje (a szerző saját szerkesztése).

6. számú melléklet.

Az autonóm jármű által okozott kárért való veszélyes üzemi felelősség *ex ante* modellje (a szerző saját szerkesztése).

Felhasznált irodalom

Andorkó Imre (2017): *Önvezető autók? A jövő elkezdődött!*, Ars Boni, forrás: <http://arsboni.hu/onvezeto-autok-a-jovo-elkezdodott/> (2020.02.05.).

Az Európai Parlament Kutatószolgálatának 2018. februári tanulmánya az összekapcsolt és autonóm járművek felelősségi szabályaira és biztosítására vonatkozó közös uniós megközelítésről (PE 615.635) (2018), Európai Parlament Kutatószolgálat.

Bata Zoltán (2003): A felpattanó kő esete. A veszélyes üzemi felelősség alapja és gyakorlati problémák. *Cég és Jog*, 2003/4., 22-23.

Boóc Ádám (2016): Robotautókkal, közösségi taxikkal és kereskedelmi drónokkal kapcsolatos felelősségi kérdések. In Tóth András (szerk.): *Technológia jog – Új globális technológiák jogi kihívásai*, Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Budapest, 214-226.

Csécsey Andrea (2019): Felelősség fokozott veszéllyel járó tevékenységért. In Kiss Tibor (szerk.): *Kártérítési jog. A kontraktuális és deliktuális kárfelelősségi rendszer a 2013. évi V. törvény alapján*, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Debrecen. 127-151.

Csécsey Andrea (2010): Speciális felelősségi alakzatok a Ptk.-ban. A veszélyes üzemi felelősség. In Fézer Tamás (szerk.): *A kártérítési jog magyarázata*, CompLex Kiadó, Budapest. 163-186.

Eörsi Gyula (1960): *A fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség alapkérdéseiről*, Akadémiai Nyomda, Budapest.

Eörsi Gyula (1966): *A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.

Fuglinszky Ádám (2014): Felelősség fokozott veszéllyel járó tevékenységért. In Osztovits András (szerk.): *A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény és a kapcsolódó jogszabályok nagykommentárja. IV. kötet*, Opten Informatikai Kft., Budapest. 99-175.

Fuglinszky Ádám (2015): *Kártérítési jog*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest.

Gurney, Jeffrey (2016): Crashing into the Unknown: An Examination of Crash-Optimization Algorithms Through the Two Lanes of Ethics and Law. *Albany Law Review*, Volume 79, March 2016, 183-267.

Havasi Péter – Salamonné Piltz Judit (2021): A felelősség egyes esetei. In Wellmann György (szerk.): *Polgári jog. Kötelmi jog. Harmadik, Negyedik, Ötödik és Hatodik Rész*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest. 799-853.

Juhász, Ágnes – Pusztahelyi, Réka (2016): Legal Questions on the Appearance of Self-Driving Cars In the Road Traffic with Special Regard on the Civil Law Liability. *European Integration Studies*, Volume 12, Issue 1, 10-28.

Köhidi Ákos (2018): A speciális felelősségi alakzatok. In Fazekas Judit (szerk.): *Kötelmi jog. Általános rész*, Gondolat Kiadó, Budapest. 279-297.

Köhidi Ákos (2015): Az elháríthatatlanság fogalmának relativizálódása a magyar polgári jogban. In Keserű Barna Arnold – Köhidi Ákos (szerk.): *Tanulmányok a 65 éves Lenkovich Barnabás tiszteletére*, Eötvös József Könyv- és Lapkiadó Bt., Budapest, 225-242.

Lábady Tamás – Parlagi Mátyás: Felelősség fokozott veszéllyel járó tevékenységért. In Vékás Lajos – Gárdos Péter (szerk.): *Nagykommentár a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvényhez*, Jogtár, forrás: <https://uj.jogtar.hu/> (2021.11.28.).

Márton Mária (2009): Okozatossági problémák az objektív felelősség körében. *Collega*, 2009/1–2., 52-55.

Menyhárd Attila (2021): Felelősség fokozott veszéllyel járó tevékenységért. In Csehi Zoltán (szerk.): *2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről kommentárja*, Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest. 2260-2265.

Nochta Tibor (2014): *A kártérítési felelősség alaptanai a 2013. évi V. törvény alapján*, Menedzser Praxis Kiadó, Budapest.

Petrik Ferenc (2002): *Kártérítési jog. Az élet, testi épség, egészség megsértésével szerződésen kívül okozott károk megtérítése*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest.

Polgárőr alapismeretek. Segédlet a polgárőr egyesületek tagjai bűnmegelőzési alapismereti képzéséhez (2006), Országos Polgárőr Szövetség, Budapest.

Posner, Richard (2010): Regulation (Agencies) versus Litigation (Courts). An Analytical Framework. In Kessler, Daniel (ed.): *Regulation vs. Litigation. Perspectives from Economics and Law*, University of Chicago Press, Chicago, 11-26.

Pusztahelyi Réka (2015): A veszélyes üzemi felelősség egyes kérdései az új Ptk. rendszerében. *Publicationes Universitatis Miskolcensis. Sectio Juridica et Politica*, 2015, 306-325.

Pusztahelyi Réka (2020): A veszélyes üzemi felelősség tényállása a mesterséges intelligencia fejlődésének tükrében. In Certicky Mária (szerk.): *Innovatív magánjogi megoldások a társadalmi-gazdasági haladás szolgálatában. Tanulmánykötet*, Magánjogot Oktatók Egyesülete, Miskolc, 61-74.

Pusztahelyi Réka: Felelősség a fokozott veszéllyel járó tevékenységért. In Barta Judit – Barzó Tímea – Csák Csilla (szerk.): *Magyarázat a kártérítési jogról*, Jogtár, forrás: <https://uj.jogtar.hu/> (2022.09.25.).

Pusztahelyi Réka (2019): Hatósági előírások betartása és az üzembentartó mentesülése a kártérítési felelősség alól – a bírói gyakorlat tükrében. *Pro Publico Bono – Magyar Közigazgatás*, 2019/1., 214-229.

Somkutas Péter – Köhidi Ákos (2017): *Az önvezető autókkal kapcsolatos szerzői jogi és felelősségi kérdések*, Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság, 1-32., forrás: https://nmhh.hu/dokumentum/192074/somkutas_kohidi_onvezeto.pdf (2021.01.18.).

Stefán Ibolya (2019): A drónok használata, mint lehetséges fokozott veszéllyel járó tevékenység. In Kékesi Tamás – Vadászné Bognár Gabriella – Dabasi-Halász Zsuzsanna (szerk.): *Diáktudomány. A Miskolci Egyetem tudományos diákköri munkáiból. 2018-2019.*, Miskolci Egyetem, Miskolc, 102-109.

Szalai Ákos (2015): Veszélyes üzemi felelősség – joggazdaságtani hatások. *Állam- és Jogtudomány*, 2015/4., 45-69.

Tőkey Balázs (2020): *Szerződésen kívüli kötelmek. Károkozás és az egyéb kötelemkeletkeztető tények*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest.

Udvary Sándor (2020): A non-humán ágensek (intelligens rendszerek) jogi szabályozása – robotok, dedikált rendszerek (önvezető autók). In Homicskó Árpád Olivér (szerk.): *A*

digitalizáció hatása az egyes jogterületeken, Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Budapest, 239-256.

Udvary Sándor (2017): Az önvezető gépjárművek egyes technikafüggő szabályozási kérdései, In Gellén Klára (szerk.): *Jog, innováció, versenyképesség*, Wolters Kluwer Kft., Budapest, 75-88.

Udvary Sándor (2018): Fémrabszolga vagy rivális életforma? A robotok jogi szabályozásának első lépései. *Gazdaság és Jog*, 2018/12., 14-21.

Zoltán Ödön (1961): *Felelősség szerződésen kívül okozott károkért*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.

Zsembery István (1961): A „veszélyes üzem” felelősségének néhány kérdése a Polgári Törvénykönyvben. *Magyar Jog*, 1961/5., 211-214.

Impresszum

Kiadó: Nemzeti Közszolgálati Egyetem Államtudományi és Nemzetközi Tanulmányok Kar
Civilisztikai Tanszék

A kiadásért felel: Dr. Deli Gergely rektor

Cím: 1083 Budapest, Ludovika tér 2.

Postacím: 1441 Budapest, Pf. 60.

E-mail: asztalos.zsofia.agnes@uni-nke.hu

Weboldal: <https://antk.uni-nke.hu/tanszekek/civilisztikai-tanszek/opuscula-civilia/az-opuscula-civilia>

ISSN: 2560-2039 (online)

Szerkesztő: Muzsalyi Róbert

A szerkesztőbizottság tagjai: Dr. Auer Ádám, Dr. Barta Judit, Dr. Barzó Tímea, dr. Csitéi Béla, Dr. Dúl János, Dr. Muzsalyi Róbert, Dr. Papp Tekla