



NEMZETI
KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM
ÁLLAMTUDOMÁNYI ÉS NEMZETKÖZI TANULMÁNYOK KAR
CIVILISZTIKAI TANSZÉK

OPUSCULA CIVILIA

Csitei Béla

***Elérkezett az idő a közlekedési jog
reformjára?
Gondolatok a KRESZ
alkalmazhatóságáról***

CSITEI Béla¹

Elérkezett az idő a közlekedési jog reformjára? Gondolatok a KRESZ alkalmazhatóságáról

1. Bevezetés

Korunk egyik meghatározó jelentőségű mozzanata a digitalizáció, amely tárgyát képezi számos – műszaki- és társadalomtudományi – kutatásnak egyaránt. A digitalizáció középpontjában olyan eszközök és technológiák állnak, amelyek felhasználása gazdasági és társadalmi előnyökkel is kecsegtet: fokozható a termelékenység, kényelmesebbé tehető az emberek mindennapjai, emellett pedig arra is esély mutatkozik, hogy fenntarthatóbbá váljon valamennyiünk élete. Talán nem meglepő, hogy a negyedik ipari forradalom technológiai vívmányai között is kitüntetett figyelem övezi az autonóm – a köznyelvi szóhasználattal élve „önvezető” – járműveket.

Az autonóm járművek által indukált kérdések közül nemcsak a világsajtóban, hanem a jogi szakirodalomban is azokról olvashatunk a leggyakrabban, amelyek a járművek által okozott balesetek felelőseit keresik, legyen szó akár a polgári jogi felelősség elbírálásáról, akár valamely büntetőjogi tényállás alkalmazhatóságáról. Kevesen foglalkoznak ugyanakkor azzal, hogy valamennyi tényállás különféle fogalmakat használ; az egyes fogalmak jelentésének pontos ismerete, vagy legalább körülhatárolása nélkülözhetetlen feltétele a szubszumpciónak. Másképpen megfogalmazva, a tényállás alkalmazásának előkérdése a tényállásban szereplő fogalmak jelentésének meghatározása, azaz az egyes fogalmak értelmezése.

Megkerülhetetlen feladat tehát választ adni többek között arra a kérdésre, hogy az autonóm – vagy akár az automatizált jármű – egyáltalán járműnek minősül-e, vagy az autonóm járműben helyet foglaló személy tekinthető-e vezetőnek. Ha ugyanis úgy döntünk, hogy az autonóm járműveket „kiszakítjuk” a járművek fogalmi köréből, *ad absurdum* létrehozunk egy önálló, *sui generis* járműkategóriát, akkor a jármű fogalmával operáló törvényi tényállások nem lesznek irányadóak az autonóm járműveket érintő történeti tényállásokra, de minimum megkérdőjeleződik azok alkalmazhatósága.

Például említhető, hogy a járművezetéstől eltiltás büntetés csak akkor alkalmazható, ha a bűncselekménnyel érintett jármű vezetéséhez vezetői engedély szükséges.² Amíg nem

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

² Kúria Bfv. 460/2018/5.

tisztázott, hogy az autonóm jármű felügyelete igényel-e valamilyen speciális vezetői kvalifikációt, illetve a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendeletben foglaltak mennyiben irányadóak az autonóm járművek utasaira, addig nem adható válasz arra a kérdésre sem, hogy a jármű karbantartására vonatkozó kötelezettségét nem teljesítő vezetővel szemben van-e mód ilyenfajta büntetés kiszabására.

Ugyancsak nem egyértelmű, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény (a továbbiakban: Gfbt.) 4. § (1) bekezdése szerinti biztosítási kötelezettség kiterjed-e az autonóm járművekre. Ennek indoka, hogy a Gfbt. a gépjárművek üzembentartóit kötelezi a biztosítóval való szerződés kötésre, azonban az autonóm jármű fogalmának a közlekedési jog rendszerébe való beillesztésére még nem került: amennyiben azonos elbírálás alá esik a többi gépjárművel, akkor üzembentartóját a hatályos szabályok alapján szerződés kötési kötelezettség terheli, ám indokolt lehet megfogalmazni egy kivételt a gépjármű általános definíciójához képest. Nyilvánvaló, hogy a Gfbt. tartalma csak a gépjármű fogalmát ismerve értelmezhető.

A fenti példákban is jól látható, hogy a járműközlekedésre irányadó joganyagot jellemzően más jogszabályok töltik ki tartalommal; a keretszabályokban megjelenő normák ismerete, valamint a tényállások alapjául szolgáló fogalmak egzakt meghatározása, egymástól való elhatárolása a következetes jogalkalmazás elengedhetetlen előfeltétele. A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) rögzíti a közúti közlekedést érintő legfontosabb fogalmakat. E rövid tanulmány arra tesz kísérletet, hogy az automatizált és az autonóm járműveket elhelyezze a KRESZ rendszerében, vagyis megtegye az első lépést a közlekedési jog modernizációja érdekében. A KRESZ fogalmaival harmonizálandó az arra épülő jogszabályok tartalma.

Szükséges megjegyezni, hogy a digitalizáció egy komplex jelenség, amely komplex szabályozást és jogalkalmazást igényel. A szabályok átláthatósága hiányában a bíróság számos olyan új esettel találkozhat, amelyekre nem tudja egyértelműen meghatározni az alkalmazandó jogot, így az új jelenségekre – a jogalkotó helyett – maga lesz kénytelen válaszokat adni.³ Ugyancsak szem előtt kell tartanunk, hogy a digitalizáció globális folyamat, éppen ezért nincs mód arra, hogy a hatályos hazai joganyag aktualizálása során kizárólag az államhatáraink keretei között gondolkodjunk.

³ PARTI Tamás: Gondolatok a jogalkotás és a jogalkalmazás technológiai fejlődéshez való alkalmazkodásáról. *Gazdaság és Jog*, 2019/9. 6.

Tanulmányomban gyakran használom az automatizált és az autonóm jármű fogalmát, amely különbségtétel elsősorban az Európai Unió gyakorlatára vezethető vissza. Az automatizált jármű a járművezetőt támogató különböző technológiákat alkalmaz, míg az autonóm jármű egy teljes mértékben automatizált eszköz, amely a vezetési funkciókat emberi közrehatás nélkül is képes ellátni.⁴ A két fogalom tehát semmiképpen sem szinonim jelleggel kerül alkalmazásra.

2. A nemzetközi jog irányadó szabályai

Mindenekelőtt érdemes megvizsgálni, hogy az automatizált vagy az autonóm jármű – vagy akár a vezető – fogalma megjelenik-e valamely nemzetközi egyezményben.

A közúti közlekedésre irányadó nemzetközi szerződések közül a következőket érdemes kiemelni: a Párizsi Autóközlekedésre Vonatkozó Nemzetközi Egyezményt (1926), a Genfi Közúti Közlekedési Egyezményt (1949) és a Bécsi Közúti Közlekedési Egyezményt (1968). A felsorolt szerződések egymás módosításául, illetve helyettesítéséül szolgáltak, azonban a részes államok köre nem azonos, így továbbra is mindhárom szerződés hatályos.⁵

A Párizsi Autóközlekedésre Vonatkozó Nemzetközi Egyezmény megszületésének évében a gépjárműközlekedés még nem volt olyan elterjedt, mint napjainkban: közlekedés céljára többen használtak igásállatokat, mint motoros járműveket, így nem meglepő, hogy a vizsgált három fogalom közül csak a vezető jelent meg a normaszövegben; ugyanez igaz a Genfi Közúti Közlekedési Egyezményre is.⁶ Mivel Magyarországra nézve a Bécsi Közúti Közlekedési Egyezményben (a továbbiakban: Egyezmény) foglaltak irányadóak, ezért a továbbiakban kizárólag annak vizsgálatára kívánok koncentrálni.⁷

Az Egyezményt Magyarország az 1980. évi 3. törvényerejű rendeletben hirdette ki; sem az automatizált, sem pedig az autonóm jármű fogalmát nem használja, az egyes fogalmak jelentéséről nem rendelkezik.

⁴ *Automated vehicles in the EU. Briefing*, European Parliament, January 2016. 1–2.

⁵ PÉTERVÁRI Kinga: *Autonóm járművek és jogi felelősség – a „Tesla” baleset; avagy ki vezet(het)i az autót. Gazdaság és Jog*, 2017/9. 33.

⁶ Uo.

⁷ Jelenleg az Egyezmény minősül a közúti közlekedést szabályozó legjelentősebb nemzetközi jogforrásnak. Az Egyezmény 48. Cikke kifejezetten rögzíti, hogy „*az Egyezmény hatálybalépésével, a Párizsban 1926. április 24-én aláírt, a gépjármű-közlekedésre vonatkozó nemzetközi Egyezményt és a közúti közlekedésre vonatkozó nemzetközi Egyezményt, a Washingtonban 1943. december 15-én aláírásra megnyitott, az amerikai közúti gépjárműközlekedés szabályozására vonatkozó Egyezményt és a Genfben 1949. szeptember 19-én aláírásra megnyitott, a közúti közlekedésre vonatkozó Egyezményt a Szerződő Felek közötti viszonyban hatályon kívül helyezi és azok helyébe lép.*”

Az ENSZ Gazdasági és Szociális Tanácsán belül működő Közúti Közlekedésbiztonsági Munkacsoport 78. ülésén (WP.1) megfogalmazásra került egy olyan jelentés, amely érinti az Egyezmény módosításának kérdését. A munkacsoport elnöke az Egyezmény módosítása helyett egy olyan egyezmény kidolgozására tett javaslatot, amely megteremti a járművek automatizációjának nemzetközi kereteit. Fehéroroszország és Franciaország teljes mértékben támogatta a javaslatot, azonban Belgium, Portugália, Szlovákia, Svájc és az Egyesült Királyság aggályokat fogalmazott meg: egy új egyezmény kidolgozása időigényes, emellett fragmentálttá válhat a közúti közlekedés nemzetközi szabályozása.⁸ Az Egyezmény módosítására vagy új egyezmény elfogadására eddig még nem került sor.

A Gépjármű Előírásokat Összehangoló Világforum 178. üléséről (WP.29) szintén készült egy releváns keretdokumentum, amely célként jelöli meg fogalomalkotást,⁹ emellett kimondja, hogy az automatizált jármű nem idézhet elő nem megengedett kockázatokat, azaz nem okozhat sérüléssel vagy halállal járó olyan közlekedési baleseteket, amelyek megelőzhetők lettek volna.¹⁰ Többek között kiberbiztonsági és adatvédelmi elveket fogalmaz meg az automatizált járművekkel szemben,¹¹ azonban mind az automatizált, mind az autonóm járművek fogalmáról hallgat.

Nemzetközi szerződés tehát még nem tesz említést egyik járműkategóriáról sem. A közúti közlekedés határokon átnyúló jellegénél fogva ugyanakkor kézenfekvő lenne legalább európai szinten törekedni az egységes szabályozásra,¹² és minimum fogalmi szinten biztosítani a jogharmonizációt.

Érdemes kitekinteni arra is, hogy mit mond az Egyezmény a vezetőről. Az Egyezményt kihirdető törvényerejű rendelet 8. cikk 1. pontja előírja, hogy „*minden mozgó járműnek, illetőleg minden mozgó járműszerelvénynek legyen vezetője*”. A 8. cikk 3. pontja követelményként fogalmazza meg, hogy „*minden vezető rendelkezzen a szükséges testi és szellemi képességekkel, és legyen vezetésre alkalmas testi és szellemi állapotban*”, míg a 8. cikk 5. pontja megköveteli, hogy „*minden vezető legyen mindenkor ura járművének, illetőleg tudja irányítani állatait*”. Utóbbi fordulat többféleképpen is értelmezhető,¹³ különösen annak

⁸ *Report of the Global Forum for Road Traffic Safety on its seventy-eighth session*. United Nations, Economic and Social Council, 16 April 2019, 5.

⁹ *Framework document on automated/autonomous vehicles*. United Nations, Economic and Social Council, 15 April 2019, 2.

¹⁰ Uo. 2-3.

¹¹ Uo. 3-4.

¹² AMBRUS István – OROSZ Noémi: Száguldó elektromos rollerek és segway-ek nyomában – a 21. századi közlekedési eszközök egyes szabályozási problémái. *Magyar Jog*, 2020/1. 12.

¹³ PÉTERVÁRI (2017), 33.

tükrében, hogy az Egyezmény hiteles angol fordítása a következőképpen szól: „*every driver shall at all times be able to control his vehicle or to guide his animals*”.

A közelmúltban sor került az Egyezmény – nevezetesen a 8. cikk – módosítására. A 8. cikk 5. pontjához kapcsolva az alábbi szabályok jelennek meg a normaszövegben:

- „*vehicle systems which influence the way vehicles are driven shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with paragraph 1 of Article 13, when they are in conformity with the conditions of construction, fitting and utilization according to international legal instruments concerning wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles*”;
- „*vehicle systems which influence the way vehicles are driven and are not in conformity with the aforementioned conditions of construction, fitting and utilization, shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with paragraph 1 of Article 13, when such systems can be overridden or switched off by the driver*”.

Összegezve kijelenthető, hogy az Egyezmény teret enged a különféle vezetést támogató rendszerek alkalmazásának azzal, hogy azok megfelelnek a nemzetközi jog szakmai sztenderdjeinek, illetve van lehetőség a működésüket korrigálni, továbbá az eszközt kikapcsolni. Ebből azonban álláspontom szerint még nem vonatható le az a következtetés, hogy a vezető nem lehet köteles helytállni a rendszer működéséért.

Érdemes megjegyezni, hogy hazánkban az Egyezményt kihirdető törvényerejű rendeletben a 8. cikk kiegészítésére eddig még nem került sor.

3. A közlekedési jog hazai forrásai

Magyarországon a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) minősül a közúti közlekedést szabályozó generális jogforrásnak. A Kkt. 47. § 2. pontja határozza meg a közúti jármű fogalmát: „*közúti szállító vagy vontatóeszköz (ideértve az önjáró és vontatott munkagépet is); az egyes járműfajták meghatározására a közúti közlekedés szabályairól szóló jogszabályban (KRESZ) foglaltak az irányadók*”. A definíció különösen absztrakt, a részletszabályok megfogalmazását a Kkt. a KRESZ-re utalja.

A közúti közlekedés egészét írott és íratlan normák egyidejűleg szabályozzák. Nem vitatott, hogy az írott szabályok közül a KRESZ bír a legnagyobb súllyal, míg az íratlan

szabályok köre kultúránként változó. Utóbbira jó példa besorolás alkalmával a cipzár-elv alkalmazása.¹⁴

A KRESZ – mint ahogyan arra 2. § is utal – 1. számú Függeléke határozza meg a rendeletben használt egyes fogalmakat:

- a II. rész *a)* pont rögzíti a jármű fogalmát;
- a II. rész *b-c)* pontjai adják meg a gépjármű és a gépkocsi definícióját;
- a II. rész *d-zs)* pontok speciális járműkategóriákat nevesítenek;
- a III. rész *a)* pontja rendelkezik a vezetőről.

A továbbiakban előbb a járművekre, majd a vezetőre irányadó fogalmakat ismertetem, kitérve arra, hogy az automatizált és az autonóm járműveket miként lehetne beilleszteni a KRESZ rendszerébe, illetve a vezető fogalmát mennyiben indokolt kiegészíteni, cízellálni.

3.1. A jármű fogalma

A KRESZ a jármű általános fogalma alatt megismétli a Kkt. által leírtakat, egyúttal negatív formában rögzíti, mi nem minősül járműnek: „*a mozgáskorlátozottak közlekedésére szolgáló, emberi erővel tolt vagy hajtott kerekes szék és a gépi meghajtású kerekes szék – ha sík úton önerejéből 10 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes, továbbá a gyermekocsi és a talicska – azonban nem minősül járműnek*”. Ezek az eszközök gyalogosokként ítélandók meg.

Az általános definíció megadását követően a rendelet különböző speciális járműkategóriákat sorol fel: ilyennek minősül többek között a személygépkocsi, az autóbusz, a trolibusz, a motorkerékpár, de a kerékpár vagy a quad is. A gépjármű és a gépkocsi a járműhöz képest speciális, de számos járműkategóriához viszonyítva általános fogalom; előbbi főszabály szerint a gépi erővel hajtott járműveket jelöli, míg utóbbi ezek közül is csak azokat, amelyeknek – a négykerekű motorkerékpárt ide nem értve – négy vagy több kereke van.

Talán nem meglepő, hogy a KRESZ nem ismeri sem az automatizált, sem pedig az autonóm jármű fogalmát, a bevezetésben szereplő okoknál fogva azonban kétségtelen, hogy a jogalkotó idővel kénytelen lesz kiegészíteni a rendelet függelékét, hiszen csak így biztosítható, hogy a KRESZ fogalmaira épülő keretdiszpozíciók alkalmazása ne okozzon problémát a jogalkalmazó szervek számára.

Mindenekelőtt szükséges megjegyezni, hogy az automatizált járművek – szemben az autonóm járművekkel – nem szükségképpen kell, hogy megjelenjenek a KRESZ-ben. Több alkalommal is utaltam arra, hogy a KRESZ fogalmi rendszere más jogszabályok értelmezéséhez

¹⁴ TÓTH Péter: Az autózás mint társadalmi-technikai rendszer. *Tér – Gazdaság – Ember*, 2019/1. 35.

nyújt segítséget, így amennyiben a jogalkotó nem látja indokoltnak, hogy az automatizált járművekre egyedi szabályokat alkalmazzon, úgy annak sincs gyakorlati jelentősége, hogy elhelyezi-e a fogalmat a KRESZ-ben. Ugyanez igaz abban az esetben, ha az automatizált járművekhez kapcsolódóan csak olyan jogszabályok állapítanak meg rendelkezéseket, amelyek közvetlenül nem kapcsolódnak a közúti közlekedéshez. Ha a jogalkotó például csak az adatvédelmi törvény kiegészítését tartja szükségesnek, akkor kézenfekvő, ha a fogalmat a törvényben – és nem a KRESZ-ben – definiálja.

Másképpen ítélandók meg az autonóm járművek, amelyek hosszú távon minden bizonnyal a teljes közlekedési jogi rendszer megkettőződéséhez vezetnek majd. Kétségtelen, hogy az autonóm járművek is járműnek minősülnek, azon belül is a gépkocsik körébe tartoznak, emiatt a jogalkotó kétféle technikát alkalmazhat:

- érintetlenül hagyja a KRESZ függelékét, aminek az lesz a következménye, hogy a gépkocsikat érintő valamennyi szabály irányadó lesz az autonóm járművekre is;
- az autonóm járművet a gépkocsihoz képest speciális járműkategóriaként határozza meg, ezzel lehetővé téve, hogy a járművekre kötelező normák főszabály szerint az autonóm járművekre is vonatkozzanak, azonban lehetőség legyen speciális szabályok vagy a főszabály alóli kivételek megfogalmazására.

Az utóbbi megoldás formai szempontból szintén kétféleképpen valósítható meg: az autonóm járműveket érintő közúti közlekedési szabályok egésze a KRESZ-en belül helyezhető el, azonban arra is van mód, hogy a különböző járműkategóriákra irányadó szabályok átláthatóságát prioritizálva az autonóm járművek szabályanyaga önálló jogforrásban jelenjen meg. Utóbbi esetben a részletes szabályok alkotására felhatalmazó normát lehetne rögzíteni a Kkt.-ben,¹⁵ vagyis a törvény – akár az autonóm jármű fogalmának meghatározását követően – felhatalmazhatná a Kormányt, hogy rendeletben állapítsa meg az autonóm járművekre vonatkozó részletes szabályokat.

Nem hagyható ugyanakkor figyelmen kívül, hogy az autonóm járművek térnyerésével párhuzamosan – vagy inkább még azt megelőzően – számos új, még nem szabályozott közlekedési eszköz jelenik meg a mindennapokban. Ilyen eszközök például az elektromos rollerek vagy a segway-ek, amelyeknek a jogrendszerbe való beillesztése még szintén várat magára. Megfontolandó lehet, hogy amennyiben az újonnan megjelenő közlekedési eszközök hasonló sajátosságokkal is bírnak, akkor a jogalkotó alkotson egy *genus proximum* fogalmat,

¹⁵ MISKOLCZI BODNÁR Péter: A drónokhoz kötődő aktuális jogalkotási, jogalkalmazási és etikai teendők. In: HOMICSKÓ Árpád Olivér (szerk.): *Egyes modern technológiák etikai, jogi és szabályozási kihívásai*. Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Budapest, 2018. 149.

majd ehhez képest határozza meg a különböző alcsoportokat, illetve dolgozza ki a részletszabályokat.¹⁶

3.2. A vezető fogalma

A KRESZ a vezető fogalmát a következőképpen határozza meg: „*az a személy, aki az úton járművet vezet, vagy állatot hajt (vezet)*”. A segédmotoros kerékpárt és a kerékpárt toló személy nem minősül vezetőnek. Ugyanez igaz a tanulóvezetőre is: a gépkocsivezetés oktatása és az azt követő gyakorlati vizsga során az oktatót kell vezetőnek tekinteni.

A KRESZ 4. §-a rögzíti a járművezetés kritériumait. A vezetőnek rendelkeznie kell a szükséges engedéllyel, valamint nem állhat járművezetéstől eltiltás hatálya alatt, emellett olyan állapotban kell lennie, amely képessé teszi a biztonságos járművezetésre. A normaszövegből egyértelműen megállapítható, hogy vezető kizárólag természetes személy lehet,¹⁷ ezért a vezetőt terhelő kötelezettségek más személyeket – például az autonóm járművek gyártóit – nem terhelnek, az utasokra ugyanakkor nem alkalmazhatók, mivel ők nem minősülnek vezetőnek.

Érzelhető, hogy ha a jogvita tárgyául szolgáló közlekedési szituációban egy autonóm jármű is érintett, akkor a jogalkalmazónak nem lesz módja arra, hogy a feleket „egyenlően” kezelje, mivel az autonóm járműben helyet foglaló személyek a KRESZ hatályos szabályai alapján utasoknak minősülnek, így rájuk a rendelet 23. §-ában foglaltak lesznek irányadóak. Megoldás lehet, ha újragondolásra kerül a vezető fogalma, de ehelyett a jogalkotó dönthet úgy is, hogy különbséget tesz az utasok között, egyúttal az utasokat terhelő kötelezettségeket differenciáltan határozza meg.

3.3. Egyéb fogalmak

Érdemes megjegyezni, hogy a közlekedési szabályok jelentős része jelenleg sem egzakt követelményt fogalmaz meg, hanem a vezető általi mérlegelést igényel. A mérlegelést igénylő kifejezések körébe vonható például a „kellő időben”, a „fokozott óvatossággal” vagy éppen a „mérsékelt sebességgel” fordulat. E szabályok tartalmát a gyakorlatban jellemzően a jogalkalmazó szervek állapítják meg.¹⁸ Az autonóm járművek részletszabályainak lefektetését követően sem várható el a teljes kazuisztika; lesznek olyan szabályok, amelyek jelentését érdemben a joggyakorlatnak kell kimunkálnia.

¹⁶ AMBRUS – OROSZ (2020), 10.

¹⁷ SOMKUTAS Péter – KÖHIDI Ákos: Az önvezető autó szoftvere magas szintű szellemi alkotás vagy kifinomult károkozó? *In Medias Res*, 2017/2. 255–256.

¹⁸ MAJOR Róbert: *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira. PhD értekezés.* Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar Doktori Iskola, Pécs, 2009. 314.

4. Más országok gyakorlata

A közlekedési jog hazai reformját megelőzően érdemes lehet szemügyre venni a külföldi mintát. Mintául a német és az osztrák jogot választottam, mivel a három jogrendszer számos rokon vonással bír, így feltételezhető, hogy e két ország által alkalmazott megoldások könnyedén implementálhatók a magyar jogba.

4.1. Németország

A Német Közúti Közlekedési Törvény (*Straßenverkehrsgesetz*; a továbbiakban: StVG) 1a § (1) bekezdése mindenekelőtt kimondja, hogy engedélyezett a nagymértékben és teljes mértékben automatizált járművek használata, amennyiben arra rendeltetésszerűen kerül sor. Ezt követően az StVG 1a § (2) bekezdése kitér arra, hogy melyek a nagymértékben és teljes mértékben automatizált járművek ismérvei:

- képesek vezetési feladatok – különös tekintettel a hosszirányú és az oldalirányú kontroll – végrehajtására;
- az automatizált funkciók működtetése közben is megfelelnek a forgalmi előírásoknak;
- az automatizált rendszer működését a vezető manuálisan bármikor felülírhatja vagy kikapcsolhatja;
- képesek felismerni, hogy mikor szükséges visszaadnia az irányítást a vezetőnek;
- képesek vizuális, akusztikus, tapintható vagy bármely más módon figyelmeztetni a vezetőt az irányítás visszavételének szükségességére, biztosítva az ehhez szükséges időt;
- képesek figyelmeztetni a vezetőt arra, hogy a rendszert nem az előírásoknak megfelelően használja.

Az StVG 1a § (4) bekezdése egyértelművé teszi, hogy vezetőnek minősül az a személy is, aki a nagymértékben vagy teljes mértékben automatizált vezetési funkciót bekapcsolja és használja, még akkor is, ha nem gyakorolja azt a felügyeletet a jármű felett, amelyet az automatizált funkció rendeltetésszerű használata megkövetelne. Bár a német jog használja a vezető fogalmát, azonban nem fejt ki annak tartalmát, fogalom meghatározó normát nem alkalmaz.

A német jog tehát teret enged a nagymértékben és a teljes mértékben automatizált járművek használatának, azonban az autonóm járművekről nem szól, sőt közvetve tilalmat fogalmaz meg. Erre lehet következtetni az StVG 1b §-ából, amely nyomatékosítja, hogy a vezető nem „aludhat el” a volán mögött: bár figyelmét nem kell állandó jelleggel a forgalomra

fordítania, azonban kellően ébernek kell maradnia ahhoz, hogy észlelje a jármű feletti kontroll visszavételének szükségét.

4.2. Ausztria

Ausztria a hatályos jogszabályok kiegészítése helyett önálló rendeletben helyezte el az automatizált járművekre irányadó szabályokat.

Az Automatizált Vezetési Rendelet (*Automatisiertes Fahren Verordnung*; a továbbiakban: AutomatFahrV) sajátossága, hogy részletes leírását adja a különféle vezetést támogató rendszerek alkalmazásának. Az AutomatFahrV 7–11. §-ai a következő eszközökről rendelkeznek:

- autonóm mikrobusz;
- autópálya-pilóta automatikus sávváltással;
- önjáró katonai jármű;
- parkolási segítség;
- autópálya-asszisztens automatikus követéssel.

Az autonóm mikrobusz és az önjáró katonai jármű gyakorlatilag autonóm járműnek minősül; mindkét járműkategória olyan járműveket foglal magába, amelyek képesek valamennyi vezetési feladatot önállóan teljesíteni. E járművek ugyanakkor csak tesztelés céljából használhatók, az AutomatFahrV 3. § (1) bekezdése pedig ilyenkor is megköveteli, hogy vezető üljön a számára kijelölt helyen. Bizonyos autonóm járművek üzemeltetése tehát engedélyezett, de csak célhoz kötötten, valamint közvetlen felügyelet biztosítása mellett. Ugyancsak tesztelés céljából engedélyezett az autópálya-pilóta használata.

A német joghoz hasonlóan az osztrák jogra is igaz, hogy az AutomatFahrV keretei között nem adja meg a vezető definícióját, azonban részletezi a vezetőt terhelő kötelezettségeket: indokolt esetben felelős a vezetési feladatok visszavételéért, megfelelő képesítéssel kell rendelkeznie és ismernie kell az eszköz működését. Ha a jármű használatára tesztelés céljából kerül sor, akkor a vezetőnek hozzá kell járulnia ahhoz, hogy a jármű rögzítse és tárolja a tesztvezetésből származó adatokat. Az Osztrák Közúti Közlekedési Rendelet (*Straßenverkehrsordnung*) szintén a vezető feladataira koncentrál.

5. Konklúzió

A külföldi példákkal összemérve érzékelhetőek igazán a magyar szabályok hiányosságai. Mind a német, mind az osztrák jog teret enged bizonyos automatizált járművek közúton való

használatának, valamint meghatározza, hogy a vezetőt a vezetést támogató rendszer alkalmazásával egyidejűleg milyen kötelezettségek terhelik. Ellentétes kikötés hiányában Magyarországon sem tiltott ezeknek az eszközöknek a bekapcsolása, azonban az átláthatóság jegyében indokolt lenne kiegészíteni a Kkt. vagy a KRESZ szabályait, illetve – az osztrák mintát követve – jogszabályt alkotni.

Említésre méltó, hogy a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet (a továbbiakban: ER.) és a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet (a továbbiakban: MR.) is ismeri fejlesztési célú autonóm jármű fogalmát. Az ER. 2. § (3b) bekezdés b) pontja alapján a fejlesztési célú autonóm jármű *„olyan fejlesztési célú jármű, amely részben vagy teljesen automatizált működések fejlesztésére szolgál, és amelyben a jármű vezetőjének minősülő tesztvezető tartózkodik, aki az automatizáltság szintjétől függően vagy bármely, a közlekedés biztonságát veszélyeztető helyzetben, a működés közben szükséges mértékben kézi irányítást gyakorol, illetve a kézi irányítást bármikor átveheti a jármű felett”*. E járművek tehát kizárólag tesztelés céljából használhatóak, üzemeltetésük és további műszaki feltételeik szabályairól az MR. 17. melléklete rendelkezik. Előremutató, hogy az MR. 18. melléklete további kategóriákat határoz meg: fejlesztési célú nem autonóm járműveket, részben automatizált működések fejlesztésére szolgáló fejlesztési célú autonóm járműveket és teljesen automatizált működések fejlesztésére szolgáló fejlesztési célú autonóm járműveket határol el egymástól.

A fogalmi háttér tehát rendelkezésre áll, azonban az ER.-ben és az MR.-ben foglaltakat is figyelembe véve a jogalkotónak legalább az automatizált járművek közúti használatáról rendelkeznie kellene, hiszen a vezetők a gyakorlatban jelenleg is alkalmaznak különböző vezetést támogató rendszereket.

Az első lépés megtétele további változásokat indukálhat a közlekedési jog egészében: szükségessé válhat az automatizált járműveket érintő további részletszabályok kidolgozása, valamint ezzel párhuzamosan a hatályos szabályok kiegészítése, kivételek megfogalmazása. A vezetést támogató rendszerek bekapcsolása az általánoshoz képest eltérő sebességhatár megtartása mellett lehet megengedett; a későbbiekben ugyanez lehet igaz az autonóm járművek használatára.¹⁹ Idővel megváltozhatnak a közúti infrastruktúrára, különösen a közúti jelzésekre irányadó szabályok, de akár a vezetői engedély megszerzésének alapjául szolgáló feltételrendszer is átalakulhat.

¹⁹ HORVÁTH Márton Tamás – TETTAMANTI Tamás – VARGA István: Az autonóm járműforgalom modellezhetősége mikroszkopikus forgalomszimulációs szoftverben. *Közlekedéstudományi Szemle*, 2018/2. 39.

Végül nem feledkezhetünk meg a jogforrási hierarchiából fakadó követelményekről sem. A közlekedési jog a közlekedésben résztvevő emberekhez, a járművekhez és a közlekedési környezethez kapcsolódó szabályokból épül fel. A valamennyi részterületre egyformán irányadó normákat törvényi keretek között – elsősorban a Kkt.-n belül – kell elhelyezni. Ebbe a körbe sorolandók elsősorban a közúti közlekedést érintő alapfogalmak, így például a járművek fogalmi meghatározásai,²⁰ de a vezető fogalma is. Az egyes járműkategóriákat érintő speciális szabályokat ugyanakkor célszerű lehet rendeleti szinten megjeleníteni, valamint – az átláthatóságot is szem előtt tartva – elkülönülten megfogalmazni, azaz egyedi jogszabályba foglalni.

Felhasznált irodalom

- [1.] AMBRUS István – OROSZ Noémi: Száguldó elektromos rollerek és segway-ek nyomában – a 21. századi közlekedési eszközök egyes szabályozási problémái. *Magyar Jog*, 2020/1. 1–12.
- [2.] *Automated vehicles in the EU. Briefing*, European Parliament, January 2016.
- [3.] *Framework document on automated/autonomous vehicles*, United Nations, Economic and Social Council, 15 April 2019.
- [4.] HORVÁTH Márton Tamás – TETTAMANTI Tamás – VARGA István: Az autonóm járműforgalom modellezhetősége mikroszkopikus forgalomszimulációs szoftverben. *Közlekedéstudományi Szemle*, 2018/2. 34–44.
- [5.] MAJOR Róbert: *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira. PhD értekezés*. Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar Doktori Iskola, Pécs, 2009.
- [6.] MISKOLCZI BODNÁR Péter: A drónokhoz kötődő aktuális jogalkotási, jogalkalmazási és etikai teendők. In: HOMICSKÓ Árpád Olivér (szerk.): *Egyes modern technológiák etikai, jogi és szabályozási kihívásai*. Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Budapest, 2018. 139–178.
- [7.] PARTI Tamás: Gondolatok a jogalkotás és a jogalkalmazás technológiai fejlődéshez való alkalmazkodásáról. *Gazdaság és Jog*, 2019/9. 1–7.
- [8.] PÉTERVÁRI Kinga: Autonóm járművek és jogi felelősség – a „Tesla” baleset; avagy ki vezet(het)i az autót. *Gazdaság és Jog*, 2017/9. 31–34.

²⁰ MAJOR (2009), 386–387.

- [9.] *Report of the Global Forum for Road Traffic Safety on its seventy-eighth session.* United Nations, Economic and Social Council, 16 April 2019.
- [10.] SOMKUTAS Péter – KŐHIDI Ákos: Az önvezető autó szoftvere magas szintű szellemi alkotás vagy kifinomult károkozó? *In Medias Res*, 2017/2. 232–269.
- [11.] TÓTH Péter: Az autózás mint társadalmi-technikai rendszer. *Tér – Gazdaság – Ember*, 2019/1. 33–58.

2020. május