

Gonda Zsolt: Az önvezető autók kapcsán felmerülő legfontosabb jogi kérdések

Az önvezető autók kapcsán felmerülő legfontosabb jogi kérdések

Az önvezető járművek bevezetése számottevő előnyökkel járhat majd, de számos új kockázatot is rejthet magában, nevezetesen a közúti közlekedésbiztonság, a polgári jogi felelősség és a biztosítás, a kiberbiztonság, a szellemi tulajdon-jogok, az adatvédelem és az adathozzáférési kérdések, a műszaki infrastruktúra, a szabványosítás és a foglalkoztatás tekintetében.

Magyarországon egyelőre tesztpályákra (pl. Zalaegerszeg) korlátozódik az autonóm járművek működési lehetősége. A vezetést segítő rendszerek besimultak a jogi szabályozásba, holott ezek is az autonómiának bizonyos fokát jelentik. A magyar jogalkotó semmilyen szinten nincsen lemaradva. Fontos hogy a későbbi szabályok nagyon pontos elméleti előszítést követően szülessenek meg. A szabályozási kérdések szempontjából a jog az ipari fejlődést követi.

Az 1968. évi Bécsi Közúti Közlekedési Egyezmény (a továbbiakban: Egyezmény) alapján a járműnek vezetővel kell rendelkeznie, és a vezetőnek uralnia kell a járművet: *„Minden vezető legyen mindenkor ura járművének, illetőleg tudja irányítani állatait.”* Az irányadó szöveg szerint vezetőnek csak egy ember minősülhet. Az egyezmény nem rendelkezik arról, hogy a vezetőnek végig a járműben kell-e tartózkodnia, vagy esetleg távolról is irányíthatja azt. 2016. március 23-án az Egyezmény 8. és 39. cikkeit Ausztria, Belgium, Franciaország, Németország és Olaszország javaslatára módosították. Ezek alapján a jármű irányítását befolyásoló technikai rendszereket akkor tekintik elfogadhatónak, ha azok megfelelnek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága vonatkozó előírásainak, vagy pedig olyan rendszerekről van szó, amelyeket a jármű vezetője bármikor felülbírálnak. Ez azt jelenti, hogy a sofőr bármikor kikapcsolhatja azokat, vagy visszaveheti a kézi irányítást. A módosítás eredményeként gyakorlatilag egészen a magas szintű automatizáltság szintjéig – a négyes fokozatig –, azaz a teljesen autonóm irányítás előtti szakaszig engedélyezhetővé válnak az elfogadható rendszerekkel felszerelt járművek.

Az alábbi jogi témakörök vonatkozásában szükséges a szabályozás felülvizsgálata és szükségszerű módosítása:

- A hibás termékekért való felelősség, gépjármű-felelősségbiztosítás. A polgári felelősség, a biztosítás, a regisztráció és a személyes adatok védelme – nem lesz elegendő vagy megfelelő, ha megjelennek a növekvő mértékű járműautomatizálásból, konnektivitásból és komplexitásból eredő új kockázatok. Tisztázni kell, baleset esetén kinek kell viselnie a teljesen önvezető gépjárművek által okozott károkat, indokolt-e a felelősség gyártókra történő áthárítása. A polgári jogi felelősségre vonatkozó szabályok megfelelő kiigazítása szükséges. Erre az amerikai jogi szabályozás négy, az európai megoldásokkal párhuzamos magyar pedig öt kategóriát alkotott. A legteljesebb autonómiával rendelkező gépjárműveknél az autó teljes mértékben kikerül az emberi kontroll alól. Ebben az esetben a közlekedési helyzettel együtt járó kárveszélyt telepíteni kell. Olyan új szabályokat kell alkotni, amelyek alapján megállapítható a felelősség és a kötelezettség, továbbá lépést kell tartani a mesterséges intelligencia fejlődésével. Az önvezető járművek által okozott károk esetére létrehozott, objektív felelősségen alapuló biztosítási keretrendszer létrehozása megfontolandó.
- A hagyományos és önvezető gépjárművek növekvő vegyes forgalmának tendenciájával járó kockázatokat vizsgálni kell az időtálló kutatás-fejlesztés támogatása érdekében.
- A járművek kibertámadásokkal szembeni védelmének szabályozása. A jog védelmet tud-e majd nyújtani például a terrorveszély ellen. A felelős autógyártónak a védekezést önmagában is fel kell vállalnia. Ugyanakkor az államoknak olyan szabályozást kell alkotnia, ami kötelezi a termék üzemeltetőjét, hogy ezeket a kockázatokat a lehető legkisebb mértékűre szorítsa vissza.
- Az önálló járművek adatrögzítőkkel való felszerelése. Az önvezető mobilitás fontos kihívásokat jelent a *személyes adatok és a magánélet védelmével kapcsolatban*. A járművek által gyűjtött adatok védelmére és megosztására vonatkozó szabályokat, beleértve az olyan adatokat is, amelyek közvetve azonosítják a személyeket, valamint az adatokhoz való hozzáférést megfelelően szabályozni kell tiszteletben tartva ugyanakkor az (EU) 2016/679 európai parlamenti és a tanácsi rendelet előírásait. Meg kell vizsgálni, hogy a felhasználók nyomon tudják-e követni és ellenőrizni tudják-e, illetve hogyan tudják nyomon követni és ellenőrizni az adataikhoz való hozzáférést az általános adatvédelmi rendeletnek megfelelően.
- A szellemi tulajdonjogok és a hozzá tartozó használati jogok az önvezető mobilitás céljából alkalmazott mesterséges intelligencia tekintetében (pl.: a mesterséges intelligencia által létrehozott kódokhoz, adatokhoz és találmányokhoz fűződő tulajdonosi és használati jogok). Mindezek felvetik a mesterséges intelligencia jogi elfogadásának kérdését is.
- A rendszerek közötti átjárhatóság és az adathordozhatóság lehetővé tétele a bezártsági hatás elkerülése a tisztességes verseny és innováció előmozdítása érdekében. Meg kell határozni az önvezető autók közúti tesztelésének jogi kereteit.
- Fontolóra kell venni a nemzetközi megállapodások módosítását a teljesen önvezető

gépjárművek bevezetésének megkönnyítése érdekében.

Az automatizált jármű, így az önvezető autó is gépjármű, vagyis a kialakult bírói gyakorlat szerint a veszélyes üzem relációjában a Ptk. hatálya alá vonható. A veszélyes üzemi felelősség megállapíthatóságának feltétele, hogy keletkezzen valamilyen jogellenesen okozott kár, és ez a kár ok-okozati összefüggésben álljon a fokozott veszéllyel járó tevékenységgel. Főszabály szerint a veszélyes üzemért az üzembentartó felel, mely szabály az üzembentartó definíciója tekintetében a kialakult bírói gyakorlat alapján értelmezhető marad az önvezető autók esetében is. A bírósági határozatokból és a Ptk. magyarázatából egyértelművé válik a kialakult joggyakorlat: *„az üzembentartó az a személy, aki az üzemet fenntartja, tartósan üzemelteti, illetve aki a veszélyforrást ellenőrzi, felügyeli, irányítja”*. Tekintettel erre, az önvezető autók viszonylatában meghatározható lehetne, hogy egy bekövetkezett kárért ki, kivel szemben és milyen mértékben viselje a felelősséget, ugyanakkor nehézséget jelent, hogy az önvezető autónak csak utasa van.

A veszélyes üzemet illetően szigorú joggyakorlat alakult ki: ha a jármű valamely alkatrésze hibásodik meg, az üzembentartó felelőssége megállapítható. Ennek magyarázata az, hogy a veszélyes üzem és a tevékenységi kör vonatkozásában a tevékenység veszélyes jellege áttevődik a kárt kiváltó végső okra. A hatályos szabályok alapján, ha a szoftver hibájából keletkezne kár sem specifikusabb a helyzet, mint a jármű alkatrészének meghibásodásakor, merthogy ebben az esetben is olyan ok idézné elő a kárt, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén belül esik. Kétségtelenül meg lehet közelíteni így is a problémát, de ebből világosan kiderül, hogy a veszélyes üzem jogintézményét eredendően alacsonyabb automatizáltsági fokú járműveket figyelembe véve alkották meg. Az önvezető autók működése megkívánja a magasabb automatizáltsági fokot, amely esetben figyelemmel a technológia komplexitására, a hibatípusok differenciálása lenne szükséges, úgy, hogy a veszélyes üzemen belül hardveres oldalon a jelenlegi jogelméleten és joggyakorlaton nem feltétlenül lenne szükséges változtatni, szoftveres tekintetben viszont egyértelműen a gyártók, illetve fejlesztők irányába kellene eltolni a felelősséget és a bizonyítási terhet. Ezzel párhuzamosan az osztott felelősség továbbra is alkalmazható maradna károsulti közrehatás esetén (a jármű közlekedésre alkalmas állapotban tartása változatlanul az üzembentartó kötelessége maradna). A jelenlegi jogi megoldások továbbgondolása szükséges ezekben a közel sem egyértelmű kérdésekben.

Bibliográfia

Európa legmenőbb teszt pályáján néztük meg az önvezető járművek jövőjét,

<https://qubit.hu/2019/12/13/europa-legmenobb-tesztpalyajan-neztuk-meg-az-onvezeto-kozlekedes-jovojet>

1968. évi Bécsi Közúti Közlekedési Egyezmény

Önvezető autók – Mit mond az uniós jog?,

<https://juratus.elte.hu/onvezeto-autok-mit-mond-az-unios-jog/>

Európai Parlament, vélemény a Jogi Bizottság részéről (16.10.2018) a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére az önvezető gépjárművekről az európai közlekedésben (2018/2089(INI)) http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0425_HU.html

„Úton az automatizált mobilitás felé: európai uniós stratégia a jövő mobilitásával kapcsolatban” című, 2018. május 17-i közleményét (COM(2018)0283)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1578933542972&uri=CELEX:52018DC0283>

dr. Udvary Sándor – Önvezető autók joga, <https://www.jogiforum.hu/interju/170>

Önvezető autók a közúti forgalomban,

<https://arsboni.hu/onvezeto-autok-a-kozuti-forgalomban/>

Oláh Bence: Az autók vezetnek, vagy autót vezetnek?

<https://arsboni.hu/az-autok-vezetnek-vagy-autot-vezetnek/>