



„Önvezető autók” üzemeltetése során felmerülő felelősségi kérdések

Közlekedési balesetek és a közlekedő ember
című szeminárium

Budapest, 2017. október 14.





„Önvezető autók” - autonóm járművek

11/2017. (IV.12.) NFM alapján, abból következően szabadon:

- **nem autonóm jármű:** olyan jármű, amelyben járművezető tartózkodik, aki működés közben mindenkor kézi irányítást gyakorol a jármű felett;

- **autonóm jármű:** olyan jármű, amelyben a jármű vezetője 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;

Az **automatizáltság szintjei** szerint ugyancsak az NFM rendelet szerint

I. „nem autonóm jármű”

II. „részben automatizált működések fejlesztésére szolgáló fejlesztési célú jármű”

III. „teljesen automatizált működések fejlesztésére szolgáló fejlesztési célú jármű”





A jelenlegi jogi szabályozás keretei - az üzemeltetői felelősség

A Ptk. általános felelősségi szabálya:

„Aki másnak jogellenesen kárt okoz, köteles azt megtéríteni. **Mentesül a felelősség alól a károkozó, ha bizonyítja, hogy magatartás nem volt felróható.**” (Ptk. 6: 519. §)

A gépjárművek üzemeltetése során okozott károk esetén nem az általános, hanem egy kivételes, az úgynevezett veszélyes üzemi felelősségre vonatkozó szabály alkalmazandó:

„Aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből adódó kárt megtéríteni. **Mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, ami a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik.**” (Ptk. 6:535. § (1) bek.).

A két szabály egybevetéséből megállapítható, hogy a károkozó mentesülésének szabályozása eltérő, azaz a veszélyes üzemi felelősség **objektív, tehát nem felróhatóságon alapuló.**





Önmagában az autonóm járművek megjelenése - legalábbis a **jelenlegi** jogalkotási irányt figyelembe véve - várhatóan nem változtat az üzemeltetői felelősség szabályozásán.

A jármű „autonóm” jellegétől függetlenül veszélyes üzem marad és a felelősség alóli kimentés szabályozása sem lesz megengedőbb, a gépjármű üzemeltetőjének felelőssége objektív marad.





Bírói gyakorlat: a műszaki hiba (alkatrész hibája, anyagfáradás, fékhiba stb.) soha sem esik a külső ok fogalmi körébe - elháríthatatlan külső ok lehet a villámcsapás, a károsult vagy harmadik személy elháríthatatlan magatartása.





Veszélyes üzemek találkozása esetén a Ptk. a 6:539. § szerint:

- felróhatóságuk arányában kötelesek a másoknak okozott kárt megtéríteni,
- ha azonban a károkozás egyik félnek sem róható fel az köteles a kárt megtéríteni, akinek fokozott veszéllyel járó tevékenysége körében a kár bekövetkezéséhez vezető **rendellenesség** merült fel.





A jövőbeli szabályozás lehetséges irányai - a német példa, kapcsolat a termékfelelősségi szabályozással

Jövőbeli szabályozás mintája lehet a németországi úgynevezett közúti forgalmi törvény (Strassenverkehrsgesetz-StVG) legutóbbi, 2017. július 17-i módosítása.

Egyes autonóm járművek üzemeltetésével kapcsolatos felelősségi rendszert érintő szabályozást tartalmazza.

A szabályozás rendszere a jelenlegi keretek között marad, abba illeszkedik, a felelősség kérdését a német törvényhozó továbbra is a gépjármű üzemeltetői felelősség körében szabályozza.





Csak a nagymértékben vagy teljesen automatizált vezetési funkcióval rendelkező gépjárművekre vonatkozik a **járművezető nélküli járművekre nem.**

A jogszabály tartalmazza, hogy járművezetőnek minősül az is, aki a fentiek szerinti „önvezetési” funkciót aktiválja, még akkor is, ha nem irányítja (vezeti) a járművet a rendeltetésszerű használat során.

A nagymértékben vagy teljesen automatizált vezetési funkcióval rendelkező gépjárművek olyan műszaki berendezésekkel rendelkeznek,

- amelyek az aktiválást követően képesek irányítani a járművet,
- amelyek alkalmasak arra, hogy a forgalmi előírásokat figyelemmel kísérik, betartsák,
- amelyeket a járművezető bármikor átvehet vagy deaktiválhat,
- felismeri, ha vezetői irányítás szükséges és ezt a járművezető számára vizuálisan, akusztikusan, vagy más módon megfelelő időben jelzi és
- ami jelzi a vezetési rendszer szabálytalan használatát.

A fentieknek való megfelelésről a gépjárműgyártó köteles nyilatkozatot tenni.





A törvény a **járművezető kötelezettségei** között említi, hogy

- a járművezetőnek a magas, vagy teljesen automatizált vezetési funkciók használata esetén is észlelnie kell, ha szükségessé válik a jármű vezetésének az átvétele,
- a jármű vezetésének az átvételére pedig akkor kell, hogy sor kerüljön, ha a magasan automatizált vagy teljesen automatizált rendszer ennek a szükségességét jelzi vagy,
- ha járművezető felismeri, vagy nyilvánvaló körülmények között fel kell ismernie, hogy a vezetési rendszerek szabályszerű használatának az előfeltételei már nem állnak fenn.

Az üzembentartói felelősség és ezzel összefüggésben a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás rendszere, lényegét tekintve Németországban változatlan marad.





11/2017. (IV.12.) NFM (Nemzeti Fejlesztési Miniszter) rendelet lehetővé teszi a fejlesztési célú autonóm járművek közúton történő tesztelését, de ehhez a járműfejlesztőnek a rendeletben írt feltételeket teljesítenie kell.

A rendelet tartalmazza, hogy a fejlesztési célú jármű üzemeltetési felelősségét a **járműfejlesztő** viseli.

A miniszteri rendelet a fejlesztési célú autonóm járművek közúti tesztelhetősége tekintetében a német közúti közlekedésről szóló törvényhez hasonló szabályokat, előfeltételeket tartalmaz.

A rendelet melléklete kitér arra is, hogy valamennyi fejlesztési célú autonóm jármű esetében a tesztelés teljes idejében kötelező a teljes körű felelősségbiztosítás megléte.





Az üzemi felelősség szabályrendszerének a kiegészítése mellett (szá. a nemzeti példát), az autonóm járművekkel okozott károk megtérítése történhetne a termékfelelősség szabályai szerint.

Termékfelelősség alapján a termék gyártója felel a hibás termék által okozott kárért. A termékfelelősségi tényállás megállapításához tehát a terméknek hibásnak kell lennie.

A termék csak akkor hibás, ha nem nyújtja azt a biztonságot, amely általában elvárható, figyelemmel különösen a termék rendeltetésére, ésszerűen várható használatára, a termékkel kapcsolatos tájékoztatásra, a termék forgalomba hozatalának időpontjára, a tudomány és technika állására (Ptk. 6:554. §).

A gyártó akkor is mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a termék a forgalomba hozatal időpontjában hibátlan volt, a hiba oka később keletkezett.

A Ptk. meghatározza a termékkár fogalmát is, ami valakinek a halála, testi sérülése, egészségkárosodása miatt bekövetkezett kár mellett csak a hibás termék által más dolgokban okozott károk megtérítését foglalja magában, de az

- elmaradt vagyoni előny (elmaradt haszon), továbbá
- a vagyoni és nem vagyoni hátrány csökkentéséhez vagy kiküszöböléséhez szükséges költségek nem tartoznak a fogalmi körébe, továbbá
- a károsult személye lényegében a fogyasztóra korlátozódik.





Összefoglalóan megállapítható, hogy az üzembentartói felelősség és ezzel összefüggésben a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás rendszere - egyelőre legalábbis - változatlan marad.





Köszönöm a figyelmüket.

Dr. Kovács Szabolcs
ügyvéd

office@kovacskazmer.hu

<http://www.kovacskazmer.hu/>

