



MTA Law Working Papers **2022/15**

AI and Law Series

**Az önvezető autók által felvetett problémákra,
különösképp a villamos-dilemmára adható lehetséges
válaszok a magyar büntetőjog alapján**

Agócs Petra Márta

ISSN 2064-4515

http://jog.tk.mta.hu/mta_lwp

*Társadalomtudományi Kutatóközpont – MTA Kiválósági
Kutatóhely Eötvös Loránd Kutatási Hálózat
Centre for Social Sciences – MTA Centre of
Excellence Eötvös Loránd Research Network*

Az önvezető autók által felvetett problémákra, különösképp a villamosdilemmára adható lehetséges válaszok a magyar büntetőjog alapján²

1. Bevezetés és a probléma körülírása

A technológia fejlődésének köszönhetően sok új eszköz segíti a mindennapjainkat, és nincs másképp az autóvezetés esetében sem. Az önvezető autó emberi befolyás nélkül, csak a digitális technológiára támaszkodva közlekedik az utakon. Habár még nem teljesen elterjedtek mindenhol a világban ezen autonóm járművek, sok helyen már hétköznapi a jelenlétük, és elmondható, hogy valószínűleg hamarosan hasonló szituációban találhatjuk magunkat, mint amikor az autók felváltották a lovaskocsikat.³ A célja ezen gépjárműveknek az, hogy a közlekedést biztonságosabbá tegyék, azáltal, hogy a mesterséges intelligencia a sofőr hibázási lehetőségeit voltaképp kizárja. Az autonóm járműveket különféle fokozatok szerint lehet csoportosítani, pontosabban 0.-tól az 5. szintig,⁴ ahol a nulladik szinten az autó egyáltalán nem automatizált, az ötödiken pedig már minden közlekedési szituációval meg tud egyedül küzdeni.⁵ Nincs kormányja, gáz- és fékpedálja, teljes mértékben az algoritmusok adta segítségektől függ az irányítása. Felismeri a környezetét, önmagát navigálja, elkerüli a közlekedési dugókat és csökkenti a balesetek valószínűségét, viszont önműködő volta számtalan megválaszolatlan kérdést hagy maga után.

Ahogy említettem, sok helyen már jelen vannak a mindennapi életben az önműködő járművek, például az Amerikai Egyesült Államokban.⁶ 2016-ban egy baleset is történt, amit egy Tesla-S modell okozott „*autopilot*“ módban, ami normális esetben arra szolgál, hogy a

¹ A szerző a Szegedi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar joghallgatója.

² A Társadalomtudományi Kutatóközpont Jogtudományi Intézete által meghirdetett „A mesterséges intelligencia jogi felelősségének vetületei” című tudományos pályázatának I. helyezett pályaműve.

A tanulmány a 138965. számú NKFIH pályázat és a Mesterséges Intelligencia Nemzeti Laboratórium keretében készült, az Innovációs és Technológiai Minisztérium, valamint a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Hivatal támogatásával.

³ Sabine GLESS – Ruth JANAL: „Hochautomatisiertes und autonomes Autofahren – Risiko und rechtliche Verantwortung.” *Juristisches Rundschau*. 2016. 561.

⁴ SAE Standards News: J3016 automated-driving graphic update, 2019.

www.sae.org/news/2019/01/sae-updates-j3016-automated-driving-graphic.

⁵ HERKE Csongor: „A kriminalisztika alapkérdései és az önvezető járművek”. *Belügyi Szemle*, 2021/1. 90.

⁶ HERKE, 2021. 87.

sofőrt az autópályán segítse, de az autó szenzorai az erős napfény miatt nem ismerték fel az előttük haladó fehér kamiont és az utánfutóját, ezért történt a baleset.⁷ 2021-ben hasonló okokból történt még kettő hasonló szerencsétlenség.⁸ Biztosan állítható, hogy az önvezető gépkocsik megjelenése sok megválaszolandó kérdést vet fel. Kinek a cselekménye alapján állapítható meg büntetőjogi felelősség? Melyik lehetőséget kell „választania” az autónak, ha többféle út van arra, hogy a balesetet elhárítsa? Illetve mit kellene tenni akkor, ha szinte biztos, hogy valakinek meg kell sérülnie az adott szituációban? Hogyan lehet eldönteni, hogy egy adott esetben ki élje túl a balesetet és kit „áldozzon fel a gépkocsi”? Egyáltalán lehet különbséget tenni emberéletek között ilyen módon? Jelen tanulmány a már létező megoldási kísérletekre reflektál és jogeseteken keresztül próbálja feloldani a felmerülő kollíziós problémákat.

2. Autóvezetés és balesetek új megvilágításban

Ha valaki egy nem autonóm, „átlagos” jármű vezetése során a közúti közlekedés szabályait megszegi, és ezzel okozati összefüggésben másnak szándékosan testi sérülést okoz, vagy halálát idézi elő, akkor tényállásszerű testi sértésről vagy emberölésről beszélhetünk. A tettes a büntetőjogi felelősség alól a jogellenesség szintjén végszükség okán mentesülhet akkor, ha a közúti közlekedési szabályok megszegésére azért kerül sor, mert azzal saját, illetve más személyét vagy javait közvetlen és másként el nem hárítható veszélyből menti, vagy a közérdek védelme érdekében jár el így, és nem okoz nagyobb sérelmet, mint amelynek elhárítására törekedett. Azaz például csak úgy tudott menekülni egy frontális karambol elől, hogy a gépjármű kormányát elrántva szándékosan elütött egy kerékpárost.

Érdekes kérdések merülnek fel, ha ugyanezt a szituációt az önvezető autók mezejére tereljük. Ebben a fejezetben kitérek a megjelenő alapproblémára és annak etikai-morális hátterére, majd a magyar büntetőjogi szabályozás alapján kísérletet teszek a fent említett kérdésekre választ adni.

2.1. A dilemmáról általánosságban

Az alapproblémát etikai, morális kérdésekre lehet visszavezetni. A jog és az erkölcs találkozása nem új jelenség, egymással szoros összefüggésben vannak. Georg Jellinek már

⁷ www.tesla.com/blog/tragic-loss.

⁸ www.nytimes.com/2021/04/18/business/tesla-fatal-crash-texas.html.

1887-ben vizsgálta a jog és erkölcs kapcsolatát, állítása szerint a „*jog etikai minimum*”.⁹ Tehát az etika követelhet többet, mint a jog, de a jognak is feltétlen kell, hogy legyen morális tartalma, alapja.¹⁰ A villamos-dilemma, angolul *trolley problem* szintén etikai és morálfilozófiai kérdéseket vet fel, amelyekre régóta próbáltak választ találni. Már az időszámításunk előtt is létezett hasonló gondolat kísérlet, például a Karneadész-eset, mi szerint két hajótörött (X és Y) egy deszkán kapaszkodnak, de az nem elég stabil. Ezért X lelöki Y-t azért, hogy mentse a saját életét.¹¹ Mindennek kettős eredménye van. Egyrészt X életben marad, azonban másik következményként Y halála is bekövetkezik. Egy másik példa (az ún. hegymászó-eset) szerint a két hegymászó, miután leestek a szikláról, egy kötélen kapaszkodnak. A fentebb lévő elvágja a kötelet azért, hogy saját életét mentse, mert ha nem vágná el, mindketten lezuhannának.¹² Az önvezető járművekkel kapcsolatos dilemmát azonban a legjobban a villamos-probléma szemlélteti. Régóta fennálló morál-filozófiai dilemmát testesít meg de az autonóm gépkocsik megjelenésével még jelentősebb lett. Ezt a gondolat kísérletet nagyon sokszor említik együtt az önvezető járművekkel kapcsolatos etikai kétségekkel összefüggésben.¹³

De mi is maga a dilemma? A kérdés az, hogyan kellene a váltókezelőnek dönteni, vagy szabad-e egyáltalán, ha a vonat öt vasúti munkás felé halad, és a bekövetkezendő baleset egyetlen elhárítási lehetősége a kötött pálya miatt az, hogy egy mellékvágányra tereli a vonat. Viszont a mellékvágány sem üres, egy ember dolgozik rajta, akinek az életébe kerülne az, hogy a többi munkás ne haljon meg.¹⁴ Ám míg a Karneadész- és a hegymászó esetben az emberi életek száma egyező (X és Y) itt öt illetve egy ember élete konkurál. Ahogy látni, a mérleg egyik oldalán az aziránti érdek áll, hogy öt ember életét megmentésük, a másikon pedig ennek ára, vagyis egy ember halála. Fel lehet tenni a kérdést, hogy melyik irányba billenjen a mérleg. Ami nagyon fontos, hogy az emberéletek értékét egymáshoz nem lehet hasonlítani. Minden ember élete ugyanannyit ér – ezt nagyon sok nemzeti és nemzetközi

⁹ TAKÁCS Péter: „Államelmélet a XIX–XX. században. Georg Jellinek elmélete” *Pro Publico Bono Online*. 2011/2. 2.

¹⁰ PÖDÖR Lea: „Az önvezető járművek, a trolley probléma és az emberi élet védelme – Szélgjegyzetek egy jogi-erkölcsi dilemma margójára.” *Alkotmánybírósági Szemle*, 2020/1. 11.

¹¹ NAGY Ferenc: „Esetek és nézetek a büntetőjogi végszükség köréből.” *Acta Universitatis Szegediensis: Acta Juridica et Politica*, 2004. 662-663.

¹² NAGY, 2004. 668.

¹³ Iris EISENBERGER: „Das Trolley-Problem im Spannungsfeld autonomer Fahrzeuge: Lösungsstrategien grundrechtlich betrachtet”. in I. Eisenberger, Lachmayer, G. Eisenberger: *Autonomes Fahren und Recht*. 2017. 96.

¹⁴ Judith JARVIS THOMSON: „The Trolley Problem.” *The Yale Law Journal*, vol. 94, no. 6, 1985, 1395.p.

jogi instrumentum garantálja.¹⁵ Az emberi méltósághoz és az élethez való jog – amelyek mindenkit megilletnek – oszthatatlanok,¹⁶ ezért nincs olyan ember, aki „méltóbb” lenne az életre, mint egy másik.

2.2. A dilemma az önvezető járművekkel kapcsolatban

Ahogy látjuk, a fentebb említett probléma egy komoly jogfilozófiai dilemma. Lehet életet menteni úgy, hogy közben feláldozunk egy másik életet? Az autonóm járművek esetében pedig teljesen új megvilágításban lehet vizsgálni ezt a helyzetet. Ha az ember egy teljesen önműködő autóban utazik, amelynek nincs kormányja és nem rendelkezik gáz- illetve fékpedállal, a használatba vevő nem tudja befolyásolni a haladási irányt, sebességet, és így teljes mértékben a gépjárműre hagyatkozik minden szituációban.

Ezért, ha az utasok balesetet szenvednek, véleményem szerint nem lehet beszélni a felelősségükről, habár ők voltak jelen a megtörténtekor, de az eredmény nem az ő cselekményük folytán alakult ki, hanem azért, mert a gépkocsi egy előre megadott algoritmus alapján változtatott irányt vagy sebességet. Az autó „döntése” azzal kapcsolatban, hogy az adott közlekedési helyzetben hogy „viselkedjen”, már a jármű programozásánál, gyártásánál megszületik, ekkor még „a tudatlanság fátyla alatt”.¹⁷ Ezért az autonóm, önműködő technológia megjelenése szükségessé teszi azt, hogy a gyártók a modern filozófiát, jogszociológiát és a pszichológiát is figyelembe vegyék.¹⁸ Elmondható, hogy a programozó önmaga nem döntheti el, hogy az autó milyen irányt vegyen hasonló esetekben, mint a villamos-probléma esetén, ennek eldöntésére jogi szabályozás lenne szükséges. Fontos különbség az önvezető autók mozgása és a „megszokott” ember által irányított autó között, hogy a sofőr a konkrét szituáció körülményeit egy esetleges baleset előtt maga előtt látja, saját maga tud mérlegelni, és ezek alapján tud döntést hozni. Ezzel ellentétben az autonóm

¹⁵ „Magyarország az alapvető jogokat mindenkinek bármely megkülönböztetés, nevezetesen faj, szín, nem, fogyatékoság, nyelv, vallás, politikai vagy más vélemény, nemzeti vagy társadalmi származás, vagyoni, születési vagy egyéb helyzet szerinti különbségtétel nélkül biztosítja.” Magyarország Alaptörvénye XV. cikk és „Minden emberi lény szabadon születik és egyenlő méltósága és joga van.” 1. cikk, Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozata, 1948.

¹⁶ 23/1990. (X. 31.) AB határozat. ABH 1990, 88 – 114, 93.

¹⁷ Thomas WEIGEND: „Notstandsrecht für selbstfahrende Autos?” *Zeitschrift für Internationale Strafrechtsdogmatik* 10/2017 602.

¹⁸ AMBRUS István: „Az autonóm járművek és a büntetőjogi felelősségre vonás akadályai”. In: Mezei Kitti (szerk.): *A büntügyi tudományok és az informatika*. Magyar Tudományos Akadémia Jogtudományi Intézet. Budapest-Pécs, 2019. 15.

járművek esetében az előre programozott rendszer hoz döntést absztrakt tulajdonságok alapján.¹⁹

Feltehető a kérdés, milyen lehetséges körülmények befolyásolhatják az autó útvonalát ez alapján pedig milyen döntési mechanizmust lenne indokolt az önvezető járművekbe táplálni dilemmaszituáció esetére. Létezik személy-, eredmény- és folyamatorientált elmélet.²⁰ Az első felfogás szerint azt kellene elütnie az önvezető autónak, aki bizonyos ismertetőjeggyel rendelkezik, például nők – férfiak, betegek – egészségesek, idősek – fiatalok. Viszont ahogy fentebb említettem, nagyon fontos, hogy életeket egymáshoz nem lehet mérni. Számos nemzeti és nemzetközi diszkriminációellenes norma megsértéséhez vezetne, ha ezen elméletnek engednének teret. A második elgondolás, vagyis az eredményorientáció szerint, ha elkerülhetetlen, hogy a jármű kisebb vagy nagyobb csoporttal ütközzön, azt az irányt kell választania, amivel a kisebb sérelmet okozza.²¹ A folyamatorientáció szerint pedig a véletlennek kell eldöntenie, hogy ki sérül meg, és ki menekül meg a balesetből.²²

3. A dilemmára adható lehetséges válaszok a magyar büntetőjogi dogmatika alapján

Ebben a fejezetben a fentebb demonstrált jogi-etikai problémára keresem a lehetséges megoldásokat a magyar büntetőjog alapján, fiktív jogesetek segítségével, amik a következők:

- A) *A* egyedül ül az önvezető járművében, mindeközben *B* feltűnik az úton. Ahhoz, hogy az autó ne üsse el *B*-t, az autónak *A*-val ki kellene tértnie és egy betonfalba csapódnia, ezáltal *A* halála következik be.
- B) Ezzel szemben a második jogesetben egy emberekből álló csoporttal találja magát szemben az autó, az egyedüli lehetőség, hogy elkerülje a több személlyel történő ütközést, hogyha az autó elüti *C*-t, aki a járdán áll egyedül.

Ahhoz, hogy egy adott esetben bűncselekményről lehessen beszélni, négy fogalmi elemnek kell megfelelnie, amelyek a következők: egy olyan cselekménynek kell lennie, ami tényállásszerű, jogellenes és bűnös. Már az is egy komoly dogmatikai problémát vet fel, hogy meghatározzuk, mi is a cselekmény illetve ki a tettes ezen szituációban, amellyel

¹⁹ WEIGEND, 2017. 600-603.

²⁰ EISENBERGER, 2017. 99-100.

²¹ WEIGEND, 2017. 605.

²² EISENBERGER, 2017. 100.

kapcsolatban különféle lehetséges megoldások születtek.²³ A hatályos büntetőjogi dogmatika szerint a cselekmény emberi magatartás, amely akaratlagos és hatóképes.²⁴ Ha az algoritmus programozására vezetjük vissza a cselekmény mivoltot, az első elem megvalósul a program megírásakor, ami alapján majd az autó a forgalomban közlekedni fog.²⁵ Ekkor a mesterséges intelligenciát működtető személy felelősségét lehet megállapítani, aki egyfajta eszközként használja fel a bűncselekmény realizálásához.²⁶ Ambrus szerint ekkor a felróható előmagatartása alapján lehetne visszavetíteni a felelősséget a programozó személyre. Érdekes kérdéseket vethet fel az, ha a vezetőülésben ülőnek még van arra módja, hogy befolyásolja az autó menetirányát.²⁷ Ekkor a már előbb megnevezett cselekmény (programozóé) és az eredmény (halál, sérülés) között megjelenik egy másik emberi magatartás, amely akár megalapozhatja a vezető felelősségét, azonban jelen tanulmány a felelősség kérdésére ennél részletesebben nem tér ki.

A második elem, amelynek meg kell valósulnia az, a tényállásszerűség. A cselekmény első pillantásra több tényállás alá szubsumálható. Azonban a *Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény* (továbbiakban: Btk.) szerint az emberölés lesz tényállásszerű.²⁸ Az elkövető tudata átfogja a cselekmény releváns elemeit (az adott szituációban megvalósuló program megírása) és azt, hogy okozati összefüggés van a magatartás és a bekövetkezett (illetve a program megírásakor majdan potenciálisan bekövetkező) halál között.²⁹

Lehetne még vizsgálni a közlekedési bűncselekmények körét is a két történeti tényállás alapján, pontosabban a halált okozó közúti veszélyeztetést³⁰ és a szintén halált okozó közúti baleset okozását.³¹ E két bűncselekmény megvalósulása azért zárható ki, mert a megvalósuló eredményre (halálra) csakis a gondatlansága terjedhet ki az elkövetőnek,³² szándékosság esetén már nem közlekedési bűncselekmény valósul meg, hanem szándékos emberölés.³³

²³ AMBRUS István: *Digitalizáció és büntetőjog*. Wolters Kluwer Hungary. Budapest. 2021. 172.

²⁴ NAGY Ferenc: *Anyagi Büntetőjog Általános Rész*. Iurisperitus Bt. Szeged, 2014. 148.

²⁵ WEIGEND, 2017. 603.

²⁶ AMBRUS, 2021. 173-174.

²⁷ Léteznek olyan önvezető autók, amelyek rendszere kéri a sofőrt, hogy vegye át az irányítást, ld. 3. szint: www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/autonomes-fahren/grundlagen/autonomes-fahren-5-stufen/.

²⁸ „Aki mást megöl, büntett miatt öt évtől tizenöt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő” Btk. 160.§

²⁹ KARSAI Krisztina – SZOMORA Zsolt – VIDA Mihály: *Anyagi Büntetőjog, Különös Rész I.* Iurisperitus Bt. Szeged, 2013. 22.

³⁰ Btk. 234.§ 2. bekezdés c) pont.

³¹ Btk. 235.§ 2. bekezdés b) pont.

³² TÓTH Mihály - NAGY Zoltán (szerk.): *Magyar büntetőjog. Különös rész*. Osiris. Budapest, 2014. 212.

³³ KARSAI – SZOMORA – VIDA, 2013. 231.

Jelen esetben pedig a program előre megírása szándékosságot feltételez, hiszen a programozó az algoritmust kifejezetten krízisszituációra írja, ezáltal tudata a cselekmény kifejtésekor átfogja, hogy amennyiben az autó „döntési szituációba kerül”, valakinek a halálát elő fogja idézni.

A tényállásszerűség megállapítása után a jogellenesség síkján kell folytatni a vizsgálatot, hogy esetleg van-e olyan jogellenességet kizáró ok, amely fennállása miatt nem valósul meg bűncselekmény. Ezek a Btk. Általános Részében szabályozott jogos védelem, végszükség és jogszabály engedélye. Léteznek még olyan jogellenességet kizáró okok, amelyek szokásjogi alapon nyugszanak.³⁴ Jelen esetekben a következők lesznek relevánsak: a megengedett kockázat és a jogellenességet kizáró kötelességösszeütközés.

3.1. Vizsgálat a jogellenességet kizáró okok rendszerében

Az elsőként felsorolt jogos védelem³⁵ rögtön kizárható, nem lehet alkalmazni jelen esetre. Nem jelenik meg jogtalan támadás a tényállásokban, ami a jogos védelem feltétele,³⁶ két jogos érdek kollidál.

A következő fejezetben a végszükséggel folytatom a vizsgálatot. A két személy, A és B, illetve C és a csoport ún. veszélyközösséget alkotnak: együtt úgy vannak veszélyben, hogy csak egyikük feláldozásával lehet elkerülni a másik halálát.³⁷ Az egyik fél jogos érdeke csak a másik árán tudna megmenekülni.³⁸ A veszélyközösség tehát az egyformán veszélyeztetett jogalanyok körében jön létre,³⁹ és akkor is fennáll, amikor a veszély létrehozásában mindannyian részt vesznek.⁴⁰

3.1.1. A végszükség szabályozása a magyar büntetőjogban

„Nem büntetendő annak a cselekménye, aki saját, illetve más személyét vagy javait közvetlen és másként el nem hárítható veszélyből menti, vagy a közérdek védelme érdekében így jár el,

³⁴ NAGY, 2014. 208.

³⁵ „Nem büntetendő az a cselekmény, amely a saját, illetve más vagy mások személye, javai vagy a közérdek ellen intézett, illetve ezeket közvetlenül fenyegető jogtalan támadás elhárításához szükséges.” Btk. 22.§ 2. bekezdés

³⁶ KIS Norbert – HOLLÁN Miklós: *Büntetőjog I. Az anyagi büntetőjog általános része*. Dialóg Campus. Budapest – Pécs, 2013. 111.

³⁷ NAGY, 2004. 667.

³⁸ MÉSZÁROS Ádám Zoltán: „A végszükség szabályozásának alakulása, tekintettel az új Btk. -ra” *Jogelméleti szemle*, 2012. 4. sz. 94.

³⁹ ERWIN DEUTSCH: „Die Selbstopferung im Straßenverkehr.” *Archiv für die civilistische Praxis*, 1965. 210.

⁴⁰ DEUTSCH, 1965. 200.

feltéve, hogy a cselekmény nem okoz nagyobb sérelmet, mint amelynek elhárítására törekedett.” (Btk. 23.§)

A végszükség a jogos védelemmel ellentétben két jogos érdek kollízióját feltételezi,⁴¹ ⁴² így kizárja a társadalomra veszélyességet, ha egy személy érdekesélyeztetést hárít el azáltal, hogy másnak sérelmet okoz.⁴³ Magát a végszükségi helyzetet az adott érdekek veszélybe kerülésre hozza létre.⁴⁴ A veszély objektív feltétele a másként el nem háríthatóság, ami azt jelenti, hogy sérelem bekövetkezésére alkalmas, és időleg és térben is behatárolt.⁴⁵ ⁴⁶ Egy további követelmény, hogy egy, a Btk. tényállásai közé illeszkedő magatartással legyen elhárítható,⁴⁷ viszont, ha büntetőjogilag közömbös úton elhárítható, akkor ezt kell választani.⁴⁸ A legfontosabb vizsgálendő körülmény a végszükségi arányosság, amit tárgyi elemek vizsgálata alapján lehet eldönteni.⁴⁹ Különböző jogi érdekek ütközésénél könnyedén meg lehet állapítani fennálltát, illetve hiányát. Például annak cselekménye mindig aránytalan sérelmet okoz, aki anyagi javakat ment a közvetlen, és másként el nem hárítható veszélyből, és ezáltal egy életet feláldoz.⁵⁰

Jelen jogesetek első pillantásra beleillhetnek a végszükség kritériumaiba: a veszély közvetlen és másként el nem hárítható, de a jármű irányváltoztatása nem maradna jogellenesség hiányában büntetlen: a cselekmény nem lesz arányos, hiszen azonos, vagy *nagyobb sérelmet okoz, mint aminek elhárítására törekedett.*

3.1.2. A törvény feletti végszükség

Ahogy fentebb említettem, a jogellenességet kizáró okok egy részét a Btk. szabályozza. Léteznek azonban törvény feletti jogellenességet kizáró okok is.⁵¹ Fontos kiemelni, hogy egy tényállásszerű cselekményt csak akkor lehet majd bűnösség síkján is vizsgálni, ha mind formálisan, alakilag és mind materiálisan jogellenes. Ez azt jelenti, hogy norma megszegésén

⁴¹ TOKAJI Géza: *A bűncselekménytan alapjai a magyar büntetőjogban*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó. Budapest, 1984. 266.

⁴² NAGY, 2014. 225.

⁴³ BALOGH Ágnes – TÓTH Mihály (szerk.): *Magyar Büntetőjog. Általános rész*. Osiris. Budapest, 2010. 133.

⁴⁴ NAGY Ferenc: *Tanulmányok a Btk. Általános Részének kodifikációjához*. HVG-ORAC. Budapest, 2005. 117.

⁴⁵ BELOVICS Ervin [et al.] *Büntetőjog I. A 2012. évi C. törvény alapján*. HVG-ORAC. Budapest, 2012. 256.

⁴⁶ MÉSZÁROS Ádám Zoltán: *Az ártatlant sújtó szükségcselekmények a büntetőjogban*. Doktori értekezés. Budapest, 2017. 67.

⁴⁷ MÉSZÁROS Ádám Zoltán: „Adalékok a végszükség fogalmához.” *Iustum aequum salutare*. 2014. 10/4. 117.

⁴⁸ BODNÁR M. László: „A végszükség a büntetőjogban” *Acta Universitatis Szegediensis : Acta juridica et politica*, 1981.33.

⁴⁹ BELOVICS [et al] 2012. 257.

⁵⁰ VISKI László – IMRE Iván – TERNAI Zoltán: *Közúti közlekedési balesetek elbírálása*. Közgazdasági és jogi könyvkiadó. Budapest, 1963. 166-167.

⁵¹ BODNÁR, 1981. 13-14.

alapszik, szankcióval fenyegetett, valamint, ennek tartalmi indokaként,⁵² hogy veszélyes a társadalomra.⁵³

A materiális jogellenesség bizonyos esetekben hiányozhat, és emiatt nem lehet bűncselekményről beszélni, mivel az ún. törvény feletti végszükség kizárja a megvalósulását, ezáltal lehetséges, hogy nem egy konkrét jogellenességet kizáró ok, hanem a társadalomra veszélyesség hiánya miatt nem valósul meg a bűncselekmény tudományos fogalmának egyik eleme, azonban *Belovics* szerint a társadalomra veszélyesség hiánya nem törvény feletti jogellenességet kizáró ok, illetve bűncselekmény csak Btk. rendelkezésen alapulhat.⁵⁴ *Viski* szerint viszont kivételesen előfordulhat, hogy a nem jogellenes cselekmény társadalomra veszélyes marad, és ilyenkor az más kriminálpolitikai megfontolásból nem lesz jogellenes.⁵⁵

A jogellenességet kizáró köteletségösszeütközés szokásjogilag teret nyert jogellenességet kizáró ok a magyar büntetőjogban. Esetében két vagy több köteletséget kell ellátni, de az egyik megvalósulása egyidejűleg szükségképpen a többi megsértését, lehetetlenné tételét jelenti,⁵⁶ ezért egy tényállásszerű cselekmény valósul meg.⁵⁷

A köteletség-kollíziókat jelen jogesetekben több szemszögből lehet vizsgálni. Az első esetben a programozónak egy mulasztási kötelezettsége van *A* irányában: úgy kell írnia a programot, hogy az autó a mozgása, irányváltztatása során ne ölje meg. *B* esetében pedig egy tevési kötelezettsége keletkezik miszerint a járműnek ki kell kerülnie. Általános szabályként elmondható, hogy mindig a magasabb rangú köteletségnek kell eleget tenni, viszont jelen esetben ezek egyenrangúak: ha pedig a veszélyeztetett jogi tárgyak egyformák, akkor a mulasztási kötelezettség megelőzi a tevési köteletséget.⁵⁸ Így véleményem szerint az algoritmus megalkotójának a mulasztási köteletségének kell eleget tennie: az autót úgy programoznia, hogy *A*-t hagyja életben.

A második esetben a kötelességek szintén heterogének, mulasztás áll szemben tevéssel. *Weigend* szerint ilyen esetben a numerikus alapon kellene döntenie: a járműnek olyan irányt kell vennie, amelyik esetében kevesebb számú emberrel ütközik.⁵⁹ Viszont felmerülhet a

⁵² BODNÁR, 1981. 13.

⁵³ „Társadalomra veszélyes cselekmény az a tevékenység vagy mulasztás, amely mások személyét vagy jogait, illetve Magyarország Alaptörvény szerinti társadalmi, gazdasági, állami rendjét sérti vagy veszélyezteti.” Btk. 4.§, ld. még: Nagy, 2014. 194-197.

⁵⁴ BODNÁR, 1981. 13-14. és BELOVICS Ervin: „A jogellenesség és a társadalomra veszélyesség konfliktusa.” *Iustum Aequum Salutare* III. 2007/3. 38-42.

⁵⁵ BODNÁR, 1981. 28.

⁵⁶ TOKAJI, 1984. 267.

⁵⁷ NAGY, 2014. 240.

⁵⁸ NAGY, 2014. 240-241.

⁵⁹ WEIGEND, 2017. 605.

kérdés, mennyire elvárható az emberi természettől az, hogy hagyná elveszni a saját életét,⁶⁰ olyan autót vásárolva, amiről tudott, hogy ilyen esetekben nem a tulajdonosa javára „dönt”. Ezért nehéz eldönteni, hogy helyes lenne-e az, hogyha a programírónak az emberi túlélési ösztönök fölé kellene helyeznie ezt az objektív, racionális megközelítést.⁶¹

3.1.3. A megengedett kockázat

Számos baleset történik Magyarországon hónapról hónapra. 2020-ban 13 778 személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset történt,⁶² amiből 12 932 a sofőr hibájára volt visszavezethető, és csak 55 esetben okozta a járművek műszaki hibája a balesetet,⁶³ tehát megközelítőleg csak az esetek 0.4%-ában vezethető vissza technikai rendellenességre az okozott szerencsétlenségek száma. Kijelenthető, hogy a közlekedési balesetek száma az önvezető autók elterjedésével valószínűleg jelentősen csökkenne. Az automatizálás által sok tipikus vezetői hiba, balesetre okot adó körülmény, például a fáradtság, rosszullet, döntés, különféle döntési hibák, kiszűrhetőek lennének,⁶⁴ ezáltal redukálna a közúti balesetek és az ebből fakadó halálozások, sérülések száma is. Ez viszont felveti a büntetőjogi megítélésének dilemmáját is, ami a következő: ha az autonóm járműveknek köszönhetően csökkenne a közlekedési deliktumok száma, ez az előny esetleg engedhetne-e teret megengedett kockázat címén jogellenességet kizáró oknak? Maradhatnának büntetlenül ezáltal az önvezető járművek okozta balesetek?⁶⁵ Ambrus szerint az emberi életet nem lehet kioltani szokásjogi alapon nyugvó jogellenességet kizáró okra alapozottan.⁶⁶ Joggal tehető fel a kérdés, hogy esetlegesen a jogellenesség vagy a bűnösség kizárása ilyen veszélyközösségi helyzetben mennyire rémítené meg a társadalmat, illetve mennyire ingatná meg a jogbiztonságot.⁶⁷ Ezért mindenféleképp az lenne a megnyugtató megoldás, ha jogilag válna szabályozottá a terület szokásjogi alapon nyugvó kizárás esetleges figyelembevétele helyett.⁶⁸

⁶⁰ NAGY, 2014. 228.

⁶¹ WEIGEND, 2017. 603.

⁶² www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0073.html.

⁶³ www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0034.html.

⁶⁴ HODULA Máté: „Az önvezető járművek és a büntetőjogi felelősség” *Jogelméleti Szemle* 2018/3. 70.

⁶⁵ AMBRUS, 2021. 171-172.

⁶⁶ AMBRUS, 2019. 18-19.

⁶⁷ Claus ROXIN: „§ 22. Der verantwortungsausschließende Notstand und ähnliche Fälle.” in Claus ROXIN- Luis GRECO: *Strafrecht Allgemeiner Teil Bd. 1: Grundlagen. Der Aufbau der Verbrechenslehre*. 1997. 893.

⁶⁸ AMBRUS, 2019. 20.

3.2. Bűnösséget kizáró végszükség a magyar büntetőjogban

Ahogy már felsejtettem, a Btk. huszonharmadik szakasza alapján a végszükség egy jogellenességet kizáró ok, viszont jelen jogeseteket a bűnösség síkján is lehet tovább vizsgálni. Felmerülhet a második bekezdés alkalmazásának lehetősége: ez alapján nem büntethető az, aki *azért okoz nagyobb sérelmet, mint amelynek elhárítására törekedett, mert ijedtségből vagy menthető felindulásból nem ismeri fel a sérelem nagyságát.*⁶⁹ De jelen esetben nem lesz releváns ezen büntethetőséget kizáró ok, mivel az önvezető autó mögötti mesterséges intelligencia sem megijedni, sem olyan állapotba kerülni nem tud, amely menthető felindulásra vezethető vissza,⁷⁰ ezen kívül pedig a programozó oldaláról ez egy „előre megtervezett” cselekmény, ezért sem lehet ezen kritériumoknak való megfelelésről beszélni.⁷¹

A magyar szabályozás a végszükséget egységesen jogellenességet kizáró oknak tekinti, de ez dogmatikailag nem konzekvens. Ha az okozott sérelem azonos, vagy nagyobb, mint amelynek az adott személy az elhárítására törekedett, ezáltal nem lesz arányos, nem lesz alkalmazható a jogellenességet kizáró végszükség a javára. Viszont a bűnösség síkján, pontosabban az utolsó eleménél, az elvárhatóságnál kizárhatja a bűncselekmény megvalósulását.⁷² Ez azzal függ össze, hogy senkitől nem elvárható az, hogy a saját életét feláldozza másért.

Szintén fontos megemlíteni azt, hogy az Alkotmánybíróság 1990-ben a halálbüntetés eltörlésével kapcsolatos határozatában megállapította többek között azt is, hogy csak az emberi méltóságtól való önkényes megfosztást tilos, és kell, hogy maradjon tere a nem önkényes megfosztásnak, tehát az Alkotmánybíróság szerint az élettől való megfosztás nem mindig jogtalan, más ember élete és méltósága egymással már konkurálhat.⁷³ Mészáros szerint társadalmilag hasznosabb lenne az, ha megengednék, hogy egy ember élete más árán megmeneküljön, mintha mindkettőn veszni hagynák. Abban az esetben pedig, ha nem azonos számú személy élete van veszélyben, mint a második jogesetben, az arányosság kérdése – mivel minden ember élete egyenlő – csakis a számok alapján lesz eldönthető.⁷⁴

⁶⁹ Btk. 23.§ (2) bekezdés.

⁷⁰ AMBRUS István: „A mesterséges intelligencia és a büntetőjog” *Állam- és jogtudomány*, LXI. évfolyam. 2020. 20.

⁷¹ PÖDÖR, 2020. 21.

⁷² NAGY, 2014. 225-226.

⁷³ 23/1990. (X. 31.) AB határozat. ABH 1990, 88 – 114, 108.

⁷⁴ MÉSZÁROS, 2014. 122.

Ha a fentebb taglalt a gondolatmeneteket továbbvezetjük, és jelen jogesetre alkalmazzuk, elmondható lesz, hogyha a bűnösség síkján keressük a megoldást, az első jogesetben nem lesz elvárható az autóban utazó életének feláldozása. Így a tényállásszerű, jogellenes cselekmény nem lesz bűncselekmény. A második jogesetben pedig úgy kellene az autó irányát meghatározni, hogy azt az utat válassza, amivel kevesebb ember halálát okozza.

4. Összefoglalás és nyitott kérdések

Habár az autonóm járművek elterjedése országunkban még valószínűleg a távoli jövő kérdése, az biztos, hogy számos büntetőjogilag releváns kérdést vet fel, amivel érdemes már most foglalkozni. A villamos dilemma szemléltetni a legjobban az a teoretikus problémát, ami a teljesen önműködő autók - amik minimális emberi beavatkozást sem igényelnek - esetében jelenik meg. Remélhetőleg nem, vagy csekély számú hasonló szituáció fog előfordulni a jövőben, de az biztos, hogy a program megírásának jogi alapokon kell nyugodnia.

Az első jogesetben, mint jogellenességet kizáró ok a kötelességösszeütközés, illetve a jogellenességet kizáró végszükség lehetséges alkalmazása merült fel. Az előbbi alapján a mulasztási kötelezettségnek kellene eleget tenni, mivel annak teljesítése a vele egyenrangú tevési kötelezettséget megelőzi. Az azonban kérdéses, hogy mennyiben ingatná meg a jogbiztonságot, ha egy ilyen komolyságú eset jogellenességének kizárása szokásjogon alapulna. A felelősség kizárása a bűnösség síkján, azon belül az utolsó eleménél, az elvárhatóságnál is vizsgálható, mivel senkitől nem elvárható, hogy feláldozza saját életét, ezért a programozónak úgy kell az autót információval ellátnia, hogy az utas életét ilyen esetben ne vegye el.

A második eset megítélése valószínűleg megosztaná a társadalmat, mivel magára az alap gondolatkísérletre sem adható megfelelő válasz. „Számítani” szemszögből a társadalom számára mindenféleképpen előnyösebb lenne, ha több ember menekülne meg a veszélyből, viszont a felmerülő etikai és filozófiai kérdéseket sem lehet figyelmen kívül hagyni, illetve azt, hogy az emberi életek egymással egyenrangúak. Aktuális álláspontok szerint a legjobb megoldás abban állna, ha a jármű a csekélyebb számú ember életének elvételét választja.

Irodalomjegyzék

1. 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről
2. 23/1990. (X. 31.) AB határozat. ABH 1990, 88 – 114.
3. AMBRUS István: „A mesterséges intelligencia és a büntetőjog” *Állam- és jogtudomány*, LXI. 2020. 4-23.
4. AMBRUS István: „Az autonóm járművek és a büntetőjogi felelősségre vonás akadályai” In: Mezei Kitti (szerk.): *A bűnügyi tudományok és az informatika*. Magyar Tudományos Akadémia Jogtudományi Intézet, Budapest-Pécs, 2019. 9-25.
5. AMBRUS István: *Digitalizáció és büntetőjog*. Wolters Kluwer Hungary. Budapest, 2021.
6. BALOGH Ágnes – TÓTH Mihály (szerk.): *Magyar Büntetőjog. Általános rész*. Osiris. Budapest, 2010.
7. BELOVICS Ervin [et al.] *Büntetőjog I. A 2012. évi C. törvény alapján*. HVG-ORAC. Budapest, 2012.
8. BELOVICS Ervin: „A jogellenesség és a társadalomra veszélyesség konfliktusa.” *Iustum Aequum Salutare* III. 2007/3. 31-43.
9. BODNÁR M. László: „A végszükség a büntetőjogban” *Acta Universitatis Szegediensis :Acta juridica et politica*, 1981. 1-41.
10. Claus ROXIN: „§ 22. Der verantwortungsausschließende Notstand und ähnliche Fälle.” Claus ROXIN- Luis GRECO: *Strafrecht Allgemeiner Teil Bd. 1: Grundlagen. Der Aufbau der Verbrechenslehre*. 1997. 1092-1160.
11. Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozata, 1948.
12. Erwin DEUTSCH: „Die Selbstopferung im Straßenverkehr.” *Archiv für die civilistische Praxis*, 1965. 193-219.
13. HERKE Csongor: „A kriminalisztika alapkérdései és az önvezető járművek” *Belügyi szemle* (2010-), 2021. 69/1. 87-105.
14. HODULA Máté: „Az önvezető járművek és a büntetőjogi felelősség” *Jogelméleti Szemle* 2018/3. 68-90.
15. Iris EISENBERGER: „Das Trolley-Problem im Spannungsfeld autonomer Fahrzeuge: Lösungsstrategien grundrechtlich betrachtet”. In: I. EISENBERGER, LACHMAYER, G. EISENBERGER: *Autonomes Fahren und Recht*. 2017. 91-107.

16. Judith JARVIS THOMSON: „The Trolley Problem.” *The Yale Law Journal*, vol. 94, no. 6, 1985. 1395-1415.
17. KARSAI Krisztina – SZOMORA Zsolt – VIDA Mihály: *Anyagi Büntetőjog, Különös Rész I. Iurisperitus* Bt. Szeged, 2013.
18. KIS Norbert – HOLLÁN Miklós: *Büntetőjog I. Az anyagi büntetőjog általános része.* Dialóg Campus. Budapest – Pécs, 2013.
19. Magyarország Alaptörvénye
20. MÉSZÁROS Ádám Zoltán: „A végszükség szabályozásának alakulása, tekintettel az új Btk.-ra.” *Jogelméleti szemle*, 2012. 4. sz 88-96.
21. MÉSZÁROS Ádám Zoltán: „Adalékok a végszükség fogalmához.” *Iustum aequum salutare*. 2014. 10/4. 113-124.
22. MÉSZÁROS Ádám Zoltán: *Az ártatlant sújtó szükségcselekmények a büntetőjogban.* Doktori értekezés. Budapest, 2017
23. NAGY Ferenc: *Anyagi Büntetőjog Általános Rész.* Iurisperitus Bt. Szeged, 2014.
24. NAGY Ferenc: *Tanulmányok a Btk. Általános Részének kodifikációjához.* HVG-ORAC. Budapest, 2005.
25. NAGY Ferenc: „Esetek és nézetek a büntetőjogi végszükség köréből.” *Acta Universitatis Szegediensis : acta juridica et politica*, (65) 1-44. 661-680. (2004)
26. PÖDÖR Lea: „Az önvezető járművek, a trolley probléma és az emberi élet védelme – Szélgjegyzetek egy jogi-erkölcsi dilemma margójára” *Alkotmánybírósági Szemle*, 2020/1. 11-22.
27. Sabine GLESS – Ruth JANAL: „Hochautomatisiertes und autonomes Autofahren – Risiko und rechtliche Verantwortung” *Juristisches Rundschau*. 2016 561.-565.
28. SAE Standard News: J3016 automated-driving graphic update, 2019.. www.sae.org/news/2019/01/sae-updates-j3016-automated-driving-graphic
29. TAKÁCS Péter: „Államelmélet a XIX–XX. században. Georg Jellinek elmélete” *Pro Publico Bono Online*. 2011/2. 1-7.
30. Thomas WEIGEND: „Notstandsrecht für selbstfahrende Autos?” *Zeitschrift für Internationale Strafrechtsdogmatik* 10/2017. 599-605.
31. TOKAJI Géza: *A bűncselekménytan alapjai a magyar büntetőjogban.* Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó. Budapest, 1984.
32. TÓTH Mihály - NAGY Zoltán (szerk.): *Magyar büntetőjog. Különös rész.* Osiris. Budapest, 2014.

33. VISKI László – IMRE Iván – TERNAI Zoltán: *Közúti közlekedési balesetek elbírálása*. Közgazdasági és jogi könyvkiadó. Budapest, 1963.
34. www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/autonomes-fahren/grundlagen/autonomes-fahren-5-stufen/
35. www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0034.html
36. www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0073.html
37. www.nytimes.com/2021/04/18/business/tesla-fatal-crash-texas.html
38. www.tesla.com/blog/tragic-loss

© Agócs Petra Márta

MTA Law Working Papers

**Kiadó: Társadalomtudományi Kutatóközpont (MTA Kiválósági
Kutatóhely)**

Székhely: 1097 Budapest, Tóth Kálmán utca 4.

Felelős kiadó: Boda Zsolt főigazgató

Felelős szerkesztő: Kecskés Gábor

Szerkesztőség: Hoffmann Tamás, Mezei Kitti, Szilágyi Emese

Honlap: <http://jog.tk.mta.hu/mtalwp>

E-mail: mta.law-wp@tk.mta.hu

ISSN 2064-4515