

A MESTERSÉGES INTELLIGENCIA MINT SZOFTVER MEGÍTÉLÉSE POLGÁRI JOGI SZEMPONTBÓL A FEJLŐDŐ TECHNOLÓGIÁKRA, KÜLÖNÖSEN AZ ÖNVEZETŐ AUTÓKRA TEKINTETTEL*

THE EXAMINATION ARTIFICIAL INTELLIGENCE AS A SOFTWARE FROM THE ASPECTS OF CIVIL LAW REGARDING TO DEVELOPING TECHNOLOGIES ESPECIALLY AUTONOMOUS CARS

Erdélyi Dóra**

Abstract

In the present study I am rowing in an area of civil law that needs to be amended. Artificial intelligence, as a software is an essential component of new digital technologies which make our life easier and more comfortable. It is necessary to place the software itself within the framework of civil law and decide which provisions must be applied when it comes to damage caused by one of the products operated by software. The most important thing is to decide whether the software is a product or a service.

Keywords: liability, product, producer, defective product, automated vehicles, artificial intelligence system

Kulcsszavak: felelősség, termék, gyártó, hibás termék, önvezető autók, mesterséges intelligencia rendszerek

Bevezetés

A szoftver számos új technológia elengedhetetlen eleme, valamint a folyamatosan fejlődő – és életünk részévé váló – mesterséges intelligencián alapuló rendszerek alapvető tényezője. A jog, valamint a jogrendszer feladata és célja az, hogy megteremtse a kereteket a mindennapi élet történéseivel kapcsolatban. Ebből következik, hogy a jognak nemcsak reagálnia kell az újdonságokra, hanem meg kell teremtenie az új technológiák okozta kihívások megoldásának jogszabályi környezetét.

Korábbi kutatásom során főként a termékfelelősséget vizsgálva azt a kérdést boncolgattam, hogy vajon a termékfelelősségi irányelv¹ tárgyi hatálya kiterjed-e az önvezető autóba szerelt szoftverre, vagyis, hogy a szoftverre lehet-e termékként tekinteni. A szoftver megítélése továbbra sincs tisztázva, hiszen nem (birtokba vehető, kézzel fogható) ingó dolog, tehát nem lehet termék, de az sem egyértelmű, hogy szolgáltatásnak minősül. Ebből adódik, hogy a termékfelelősség szabályai, tehát a például termékhibára, termékkárra vonatkozó rendelkezések

* Jelen tanulmány az Magyar Jogász Egylet Ösztöndíjprogram támogatásával készült.

** Erdélyi Dóra, harmadéves, nappali tagozatos jogász hallgató, Miskolci Egyetem, Állam- és Jogtudományi Kar, erdora9@gmail.com; Konzulens: Dr. Pusztahelyi Réka, egyetemi docens, Miskolci Egyetem, Állam- és Jogtudományi Kar, Polgári Jogi Tanszék.

¹ A Tanács 85/374/EGK irányelve a hibás termékekért való felelősségre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről (1985. július 25.).

alkalmazhatósága megkérdőjeleződik a mesterséges-intelligencia vezérelte technológiai újdonságok esetében.²

Mindenképpen figyelemmel kell lenni arra az esetre, amikor az adott új termék, technológia meghibásodik – hiszen semmi sem tökéletes – és ezáltal okoz balesetet, káreseményt.

1 .A mesterséges intelligencia rendszer fogalmi meghatározása – kapcsolata a szoftverrel

A mesterséges intelligencia (továbbiakban: MI) rendszer fogalmi meghatározása a legkevésbé sem egységes jelenleg. Stefán Ibolya is rámutat arra, hogy az MI jogi megítélése kapcsán a szakirodalomban három irányzat rajzolódik ki, szoftverként, jogalanyként és dologként nyer értékelést.³

Alapvetően az MI rendszerek összetettsége és sokfélesége akadályozza az egységes és vita nélküli fogalomalkotást. A Bizottság 2020. évi jelentése szerint az MI rendszerek „képesek kombinálni a hálózati összekapcsoltságot, az autonómiát és az adatfüggőséget, hogy ily módon alacsony mértékű emberi ellenőrzés vagy felügyelet, illetve ennek teljes hiánya mellett végezzenek el feladatokat. A mesterséges intelligenciával ellátott rendszerek tapasztalatokból való tanulás útján is képesek javítani saját teljesítményüket. Összetettségük egyaránt tükröződik az ellátási láncban részt vevő gazdasági szereplők sokszínűségében, valamint az új technológiai ökoszisztémákat együttesen alkotó elemek, alkatrészek, szoftverek, rendszerek vagy szolgáltatások sokféleségében.”⁴ Jelenleg nincs olyan konkrét MI fogalom, amelyet a tudományos élet képviselői egységesen elfogadnának. Az egyes jogi relevanciával bíró dokumentumok a mesterséges intelligenciát, mint kifejezést általában olyan átfogó jelleggel alkalmazzák, hogy magába foglaljon egymástól igencsak különböző technológiákon alapuló számítógépes alkalmazásokat, melyek általában véve az emberi intelligenciához hasonlítanak. Az Artificial Intelligence Act (AI Act)⁵ szerint a jogbiztonság biztosítása végett egyértelműen meg kell határozni az MI-rendszer fogalmát, ugyanakkor rugalmasságot kell biztosítani a jövőbeli technológiai fejlődéshez való alkalmazkodás érdekében.⁶ Az Európai Bizottság tervezetében az MI rendszer fogalma így hangzik:

„[o]lyan szoftver, amelyet meghatározott (az 1. mellékletben felsorolt) technológiákkal és eljárásmoddall fejlesztenek ki és ember által meghatározott célok elérése érdekében olyan kimeneteket generálhat, mint az összefüggések, előrejelzések, döntések vagy ajánlások, amelyek befolyásolják azt a környezetet, amellyel kölcsönhatásba lép”.⁷

A javaslat fent említett 1. melléklete azokat a technológiákat és eljárásmodokat sorolja fel, amelyeket ma az MI rendszerek fejlesztéséhez használnak. Ennek megfelelően az MI rendszer

² PUSZTAHELYI Réka: Az autonóm járművek a magyar közutakon és a veszélyes üzemi felelősség – Az üzembentartó személyét, a mentesülést és a felelősségbiztosítást érintő egyes kérdésekről ln.: Lévainé Fazekas Judit – Kecskés Gábor (szerk.): Az autonóm járművek és intelligens rendszerek jogi vonatkozásai, Széchenyi István Egyetem, ÁJK, Győr, 2020. 282. o.

³ Stefán Ibolya: A mesterséges intelligencia fogalmának polgári jogi értelmezése. Pro Futuro 2020/1. szám 28-41. <https://ojs.lib.unideb.hu/profuturo/article/view/7551/7264> (letöltés: 2022.03.22.)

⁴ A Bizottság jelentése a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek és az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak: Jelentés a mesterséges intelligencia, a dolgok internete és a robotika biztonsági és felelősségi vonatkozásairól (COM(2020) 64 final) 2.o.

⁵ Az Európai Bizottság javaslata „A mesterséges intelligenciára vonatkozó harmonizált szabályok (a mesterséges intelligenciáról szóló jogszabály) megállapításáról és egyes uniós jogalkotási aktusok módosításáról szóló rendeletre (COM/2021/206 final, 2021. április 21.; a továbbiakban AI Act vagy AI Act javaslat).

⁶ AI Act (6) preambulumbekkezdés.

⁷ AI Act 3. cikk (Fogalom meghatározások) 1. pont.

fogalma egy sor szoftver-alapú technológiára utalna, amelyek magukban foglalják a *gépi tanulást*, a *logikai és tudásalapú rendszereket* és a *statisztikai megközelítéseket*.

Ezen tág meghatározás lefedi mindazon MI rendszereket is, amelyeket akár a termék komponenseként, akár önállóan alkalmaznak. Ezen túlmenően a jogszabály-tervezet célja, hogy a jövőben is megbízható és kiszámítható jogszabályi környezetet teremtsen, továbbá kiterjedjen a jelenlegi és jövőbeli technológiai fejlesztések okozta kihívásokra is. E célból az Európai Bizottság az 1. mellékletben szereplő listát az MI rendszerekhez felhasznált új technológiákkal és eljárásmodokkal ki fogja egészíteni, amint azok megjelennek – felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásával.

Az Európai Parlamentnek az Európai Bizottságnak szóló, a mesterséges intelligencia polgári jogi felelősségi rendszerével kapcsolatos 2020. októberi állásfoglalása⁸ szerint az MI rendszer fogalma a következő:

„Szoftveralapú vagy hardvereszközökbe beágyazott rendszer, amely intelligenciát szimuláló magatartást mutat többek között adatok gyűjtése és feldolgozása, környezetének elemzése és értelmezése, valamint általa, hogy konkrét célok elérése érdekében – bizonyos mértékben autonóm módon – cselekszik”⁹

A két fogalom összevetéséhez még elengedhetetlen az is, hogy feltárjuk, mit ért az állásfoglalás az „autonóm cselekvés” alatt: *„bizonyos bevitelek értelmezésével és előre meghatározott utasítások alkalmazásával üzemel, anélkül, hogy ezekre az utasításokra korlátozódna, annak ellenére, hogy a rendszer magatartását korlátozza és a rendszer magatartása arra irányul, hogy teljesítse a számára kitűzött célt és a fejlesztő által hozott egyéb releváns tervezési döntéseket”¹⁰*

Különbségként említhető meg, hogy a mesterséges intelligenciát az AI Act kifejezetten szoftverként, az Európai Parlament állásfoglalása viszont szoftvert is magában foglaló rendszerként határozza meg. Közös elem, hogy az ember által meghatározott cél elérésére fejlesztik ki. Az AI Act meghatározása inkább arra utal, hogy az MI rendszer hatással van a környezetére, a döntéseivel kölcsönhatásba lép a rajta kívül álló dolgokkal. Ezzel szemben az EP állásfoglalása arra koncentrál, hogy a szoftver egy olyan rendszer, amely adatokat, információkat gyűjt a környezetről, nem emeli ki kifejezetten a környezettel való interakciót, viszont kifejezetten megjelenik az autonóm cselekvés, amely ez utóbbit is magába foglalja, valamint az MI rendszernek azon korábban már említett sajátossága, mint lényegi jellemvonása, hogy az emberi intelligenciát szimuláló magatartásra képes.

A fent említett két definíció ötvözte adja azt a meghatározást, amely véleményem szerint a legközelebb áll a tudomány által megkívánthoz. Így, ha a meghatározásokat összefésüljük, akkor arra jutunk, hogy az MI rendszer egy olyan szoftver, amely kapcsolatba lép a környezetével, adatokat gyűjt és feldolgozza azokat, miközben egy ember által előre meghatározott cél elérése érdekében bizonyos mértékben autonóm módon cselekszik.

Az Európai Parlamenti állásfoglalás preambuluma G) pontja egyébként arra nézve tesz javaslatot, hogy az *„automatizált döntéshozatal”* lehetne az a meghatározás, amely segítségével elkerülhető a mesterséges intelligencia kifejezés esetleges kétértelmősége. *„Mivel az „automatizált döntéshozatal azt jelenti, hogy a felhasználó a döntést először részben vagy egészben egy szoftver vagy szolgáltatás használata révén egy szervezetre ruházza át; mivel ezt*

⁸ Európai Parlament: A mesterséges intelligencia polgári jogi felelősségi rendszere (P9_TA(2020)0276). Az Európai Parlament 2020. október 20-i állásfoglalása a Bizottságnak szóló ajánlásokkal a mesterséges intelligenciára vonatkozó polgári jogi felelősségi rendszerrel kapcsolatban (2020/2014(INL)) (A továbbiakban: EP állásfoglalása) https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0276_HU.pdf

⁹ EP állásfoglalása (P9_TA(2020)0276) 3. cikk a) pont

¹⁰ EP állásfoglalása (P9_TA(2020)0276) 3. cikk b) pont

követően ez a szervezet automatikusan végrehajtott döntéshozatali modelleket használ egy művelet felhasználó nevében történő elvégzéséhez, vagy a felhasználó döntéseiről való tájékoztatáshoz a művelet felhasználó nevében történő elvégzéséhez, vagy a felhasználó döntéseiről való tájékoztatáshoz a művelet végrehajtása során”.¹¹

A hazai szakirodalomban is több szerző tett kísérletet a mesterséges intelligencia-fogalom meghatározására. Ennek kapcsán kiemelném, Gyekiczky Tamást, aki egy cikkében¹² ezen kérdést feszegeti. A magyar elnevezés a német példán, annak szó szerinti fordításán alapul (Künstliche Intelligenz – KI), azonban a mesterséges itt inkább a művészetet, az intelligencia pedig az emberi tulajdonságra utal, azonban egyik sem megfelelő szóhasználat, hiszen maga a jelenség „olyan gépi (számítógép által vezérelt) logikai rendszerről, amely az emberi elméhez hasonló eredményeket hoz létre.”¹³ A cikkben arra utal a szerző, hogy talán a legáltalósabb kifejezés az angol elnevezés, mert ez feddi legjobban azt a jelenséget, amiről valóban szó van. „*A nemzetközileg elterjedt artificial intelligence kifejezés első része az ember által készített, a természetben található dolog emberi utáztatára utal. Maga a fogalom azonban az informatikusok által írt olyan szoftvereket takarja, amelyek kreatívan képesek problémákat megoldani.*”¹⁴ Látszik, hogy még ez sem tökéletes kifejezés, de ez áll a legközelebb ahhoz, ahogy ez a „rendszer” működik.

A mesterséges intelligencia, mint szoftver fogalmának meghatározásával Eszteri Dániel is foglalkozott egy tanulmányában.¹⁵ Ő az USA New Jersey államában elfogadott törvény mesterséges intelligencia – fogalmát vizsgálta, amely szerint „*mesterséges intelligenciáról akkor beszélünk, ha a számítógépet és azzal összekapcsolt berendezéseket olyan célra használják, hogy egy gép utánozza, vagy lemásolja az emberi viselkedést.*”¹⁶ A szerző szerint ezen meghatározás nem állja meg a helyét, hiszen ez csak arra vonatkozik amikor emberi viselkedést másol le egy rendszer, berendezés. „*Az MI fejlesztés célja általában nem az emberi viselkedés utáztatása, hanem racionálisan cselekvő rendszerek építése, továbbá nem csak gépek és robotok irányítására írnak ilyen szoftvereket, hanem attól teljesen eltérő célokra is.*”¹⁷ Ezen kívül rávilágított arra is, hogy a mesterséges intelligencia fogalmi megragadása a szoftver fogalom segítségével sem problémamentes, hiszen maga a szoftver jogi fogalma is kétséges.

2. A mesterséges intelligencia, mint szoftver alkalmazásával okozott kár: kontraktuális vagy deliktuális felelősség

A mesterséges intelligencia rendszerek napjainkban fejlődő alkalmazási területei közül kiemelkedik az önvezető autó, pontosabban a magas szinten vagy teljesen automatizált vezetési funkciókkal bíró gépjárművek, amelyek vonatkozásában a gépjármű autonóm működését biztosító MI alkalmazás, mint szoftver működése miatt bekövetkezett káreseményeket és azok következményeit vizsgálom.

¹¹ EP állásfoglalása (P9_TA(2020)0276) G. preambulumpont

¹² GYEKICZKY Tamás: A digitális társadalom olvasatai – VII. <https://jogaszvilag.hu/vilagjogasz/a-digitalis-tarsadalom-olvasatai-vii/> (megtekintés: 2021. január 7.)

¹³ Uo.

¹⁴ Uo.

¹⁵ ESZTERI Dániel: A mesterséges intelligencia fejlesztésének és üzemeltetésének egyes felelősségi kérdései. Infokommunikáció és Jog. 2015/2-3. szám, 47-57., 51. o.

¹⁶ Uo.

¹⁷ Uo.

De hogyan is tudja a szoftver irányítani a gépjárművet? – erre a választ Somkutas Péter és Kőhidi Ákos adja meg közös tanulmányában: „*A válasz röviden: sehogya! Önmagában a szoftver tökéletesen alkalmatlan bármilyen forgalmi helyzet megoldására. Az önvezető szoftvert, mint a mesterséges intelligencia bölcsőjét tehát fel kell ruházni a felismerés és a döntés képességével. Hihetetlenül nagy mennyiségű adat tanítása során áll elő az a tudás, amely alapján a rendszer a forgalmi helyzetek megítélésében és a gépjármű viselkedéséről dönt.*”¹⁸ A szerzőpáros szerint az önvezető autók tekintetében a szoftver hibás volta miatti baleset bekövetkezését legfontosabb megvizsgálni. Egy ilyen baleset következtében bekövetkezett károkért való felelősség megállapításánál elsősorban azt kell figyelembe venni, hogy a károkozás szerződésszegés eredménye vagy szerződésen kívül okozott kár.

A polgári jogban egy adott káresemény vizsgálatánál mindig az az elsődleges kérdés, hogy a károkozót szerződésszegéssel okozott kár vagy szerződésen kívül okozott kár miatt kell felelősségre vonni. Amennyiben a felek között (károsult és károkozó) szerződéses viszony állt fenn, és annak valamely pontját szegte meg az egyik fél, akkor mindenképpen kontraktuális felelősség alapján kell a károkozónak elszámolnia a károsult felé. Minden más esetben a deliktuális felelősség szabályait kell alkalmazni. Érvényesül ugyanis a non-cumul szabály¹⁹, amely kizárja a kontraktuális és deliktuális igény alapján való felelősségrevonás egymás melletti alkalmazását. Az említett szabály szerint, ha egy adott káresemény mindkét módon elbírálható lenne, akkor főszabály szerint a szerződésszegéssel okozott károkért való felelősség szabályait kell alkalmazni. Az önvezető autóba épített szoftver esetén is felmerülhet szerződésen kívül okozott kár. Ha ilyen káreseményt állapítunk meg, meg kell vizsgálni, hogy a deliktuális felelősségen belül melyik körbe tartozik az adott károkozás, azaz milyen tényállás, kauza alapján követelhet kártérítést a károsult. Ami szóba jöhet a gépjárművet „vezető” szoftver esetén az alapvetően az általános felelősségi alakzat, a veszélyes üzemi felelősség és a termékfelelősség.

3. Szerződésszegéssel okozott kár, különös tekintettel a hibás teljesítésre

A 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről (továbbiakban: Ptk.) 6:137.§-a szerint „*A szerződés megszegését jelenti bármely kötelezettség szerződésszerű teljesítésének elmaradása.*”²⁰ A szerződésszegés objektív és eredményelvű, független a szerződésszegő fél kimentésétől, vagy attól, hogy az adott magatartás konkrétan megjelölésre került-e a szerződésben.²¹ A szerződésszegés oka a felek bármelyikének vagy mindegyikének magatartása, tevékenysége vagy mulasztása, bekövetkezhet a szerződésben nem nevesített kötelezettség megszegésével vagy elmulasztásával is, okozhatja a feleken kívül álló jogi tények, események, körülmények bekövetkezése, harmadik személyek tevékenysége vagy mulasztása, illetve ezek együtthatása.²²

A mesterséges intelligencia alkalmazás szoftverkénti megközelítése ráirányítja a figyelmünket a digitális tartalom szolgáltatásokkal, illetve a digitális szolgáltatások nyújtásával

¹⁸ SOMKUTAS Péter – KŐHIDI Ákos: Az önvezető autó szoftvere magas szintű szellemi alkotás vagy kifinomult károkozó? In *Medias Res* 2017/2. szám 232–269. 240.o. <https://media-tudomany.hu/lapszamok/archivum/> (letöltés ideje 2022.02.20.)

¹⁹ Ptk. 6:145.§

²⁰ Ptk. 6:137. §

²¹ FAZAKAS Zoltán József: A szerződésszegéssel okozott kárért való felelősség In: Barta Judit –Barzó Tímea – Csák Csilla (szerk.): *Magyarázat a kártérítési jogról*, Wolters Kluwer, Budapest, 2018. 165.o.

²² Uo.

kapcsolatos új uniós szabályozásra, pontosabban az önvezető autók vezérlő szoftverei vonatkozásában kötött szerződések megszegéséből (hibás teljesítéséből) eredő kártérítési igényekre. Az Európai Parlament és Tanács által 2019 folyamán elfogadott ún. ikerirányelvek²³ és annak megfelelően az implementációt megvalósító magyar jogszabály²⁴ különböző rendelkezéseket tartalmaznak a fogyasztó és az eladó közötti áru adásvételére irányuló szerződéses viszonyra, így meghatározzák a szerződésszerűség szubjektív és objektív feltételeit, az eladó helytállását, a hibás teljesítés esetén rendelkezésre álló jogorvoslatokat, stb. Az áruk adásvételére irányuló szerződések egyes vonatkozásairól, valamint a digitális tartalom szolgáltatására és digitális szolgáltatás nyújtásáról szóló irányelvek folyamatosan utalnak egymás rendelkezéseire. Az áruk adásvételéről szóló irányelv szerinti áru-fogalomnak ki kell terjednie a *digitális elemeket tartalmazó árukra* is, tehát vonatkoznia kell azon digitális tartalmakra és szolgáltatásokra, amelyek az árukba úgy vannak beépítve, hogy az említett digitális tartalom vagy digitális szolgáltatás nélkül az adott áru nem tudná betölteni funkcióját.²⁵ „Az áruba beépített vagy azzal összekapcsolt digitális tartalom lehet bármilyen adat, amelyet digitális formában állítottak elő és szolgáltatnak, mint például az operációs rendszerek, az alkalmazások és bármely egyéb szoftver”²⁶. Az irányelvek tárgyi hatályuk alá vonják tehát azt az esetet, amikor az áruhoz, amelyet az eladó és a vevő adásvételi szerződés tárgyává tesz valamilyen digitális tartalom szolgáltatása vagy digitális szolgáltatás nyújtása kapcsolódik. Hogy a konkrét esetben az áruhoz digitális elem kapcsolódik-e vagy sem, az a szerződés tartalmától függ. Elsősorban azért, mert a felek meghatározhatják, hogy a szerződés tárgya kizárólag az áru vagy pedig az ahhoz kapcsolódó digitális tartalom, illetve szolgáltatás nyújtása is. A felek kifejezett rendelkezésén kívül jogszabály is előírhatja, hogy az áru digitális elemeket is tartalmaz. „Ennek ki kell terjednie az olyan beépített vagy összekapcsolt digitális tartalomra vagy digitális szolgáltatásra, amelynek szolgáltatását, illetve nyújtását a szerződés kifejezetten előírja.”²⁷ Ezen kívül előállhat az az eset is, hogy vagy a forgalmi szokásokból következik, vagy pedig az eladó – vagy az értékesítési lánc egyéb tagja – által tett nyilatkozat alapján arra lehetett észszerűen következtetni, hogy az említett tartalom szolgáltatására vagy szolgáltatás nyújtására irányulnak, tehát a szerződés részét képezik.

Az iker-irányelvek keretei között az önvezető autót lényegében, mint digitális elemeket tartalmazó árut írhatunk körül. Az önvezető autót irányító szoftvert/szoftvereket tehát, mint szolgáltatott digitális tartalmat, illetve mint nyújtott digitális szolgáltatást értelmezhetjük és vizsgálhatjuk.

Szintén fontos kitérni itt arra is, hogy az önvezető autók működéséhez elengedhetetlenül szükséges infrastruktúra az irányelvben meghatározott digitális környezet fogalma körébe vonható, amely nem más, mint a fogyasztó által a digitális tartalomhoz vagy a digitális szolgáltatáshoz való hozzáféréshez vagy annak igénybevételéhez használt hardver, szoftver és hálózati kapcsolat.²⁸

²³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/770 irányelve (2019. május 20.) a digitális tartalom szolgáltatására és digitális szolgáltatások nyújtására irányuló szerződések egyes vonatkozásairól; továbbá az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/771 irányelve (2019. május 20.) az áruk adásvételére irányuló szerződések egyes vonatkozásairól, az (EU) 2017/2394 rendelet és a 2009/22/EK irányelv módosításáról, valamint az 1999/44/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről.

²⁴ Vö. 373/2021. (VI. 30.) Korm. rendelet a fogyasztó és vállalkozás közötti, az áruk adásvételére, valamint a digitális tartalom szolgáltatására és digitális szolgáltatások nyújtására irányuló szerződések részletes szabályairól.

²⁵ 2019/771 (EU) irányelv (14) preambulumbekzdése

²⁶ Uo.

²⁷ 2019/770 (EU) irányelv (21) preambulumbekzdése.

²⁸ 2019/770 (EU) irányelv 2. cikk 9. pont

Amennyiben az áru funkciójának betöltéséhez elengedhetetlen a digitális tartalom szolgáltatása vagy a digitális szolgáltatás nyújtása, lényeges, hogy az eladó – az adásvételi szerződésben előre meghatározott – frissítéseket tegyen elérhetővé a vevő számára. Ezen frissítések azért fontosak, például a szoftver, pontosabban egy önvezető autó szoftvere esetében, mert megvédi az újabb biztonsági fenyegetésektől (kibertámadás), illetve újabb funkciókat sajátíthat el, javíthatja az eredetileg programozottakat. Fontos megvizsgálni, hogy az adott frissítés szerződésszerű volt-e, hiszen hibás teljesítésnek kell tekinteni az adásvételi szerződésben megállapított frissítések teljesítésének elmulasztását is.²⁹ Amennyiben elmaradt a frissítés, az eladó köteles szerződésszerűvé tenni az árut, azonban a vevő nem várhatja ezt el akkor, ha ő nem végezte el az árun az eladó által kínált, a szerződésben meghatározott frissítést.

Az adásvételi szerződések egyik alapvető eleme az eladó károkért való felelőssége. Ezért, ha az eladó hibásan teljesít vagy egyéb módon sérti meg a szerződésben foglaltakat, például az áru tulajdonságai nem felelnek meg a szerződésben leírtaknak, ezzel szemben megfelelő lehetőséget kell biztosítani a vevőnek arra, hogy kárigényét érvényesítse. Azonban azt is figyelembe kell venni, hogy egy adott áru előállításában általában több szereplő vesz részt, akik az értékesítési láncot alkotják. Ebből adódik, hogy az értékesítési lánc szereplőinek egymással szemben is felmerülhetnek igényei, amennyiben az eladó szerződésszegése egy harmadik fél cselekménye, vagy mulasztására vezethető vissza. Az eladónak biztosított visszereseti jognak³⁰ magában kell foglalnia az olyan hibás teljesítésből eredő jogorvoslatot, mint a frissítés – többek között a biztonsági frissítés – elmulasztása, amely szükséges lett volna a digitális elemeket tartalmazó áru szerződésszerűségének fenntartásához.”³¹ Itt kell megjegyeznünk, hogy az ikerirányelvek nem tartalmaznak kártérítési szabályokat; e jogorvoslatok, így a szerződésszegéssel okozott kár megtérítése a nemzeti jogszabályok alapján történik, ahogyan arra az alábbiakban kitérünk.

Az ikerirányelvek fogalommeghatározásai a digitális tartalom és a digitális szolgáltatás esetében egybeesnek, vagyis digitális tartalom a „digitális formában előállított és szolgáltatott adat”³², a digitális szolgáltatás pedig „a) olyan szolgáltatás, amely lehetővé teszi a fogyasztó számára, hogy digitális adatokat hozzon létre, kezeljen, tároljon vagy azokhoz hozzáférjen; vagy b) olyan szolgáltatás, amely lehetővé teszi a fogyasztó és a szolgáltatás más igénybe vevői által feltöltött vagy létrehozott digitális adatok megosztását, illetve az azokkal való egyéb interakciót”.³³ Esetenként ezen fogalmakat igen nehéz elhatárolni egymástól, pontosabban azt a kérdést megválaszolni, hogy az adott szerződésre alkalmazni kell-e a digitális tartalom szolgáltatására illetve a digitális szolgáltatás nyújtására irányadó 2019/770 (EU) irányelvet. Ebben segítséget nyújt az Európai Bizottság a fogyasztó jogairól szóló irányelvvel kapcsolatos iránymutatása³⁴, amelyben azt a megállapítást teszi, hogy a digitális tartalom jellemzően egyszeri szolgáltatás nyújtását jelenti, a digitális szolgáltatás viszont valamilyen folyamatos tevékenységet feltételez. Amennyiben a szerződés értelmében a digitális tartalom szolgáltatása, illetve a digitális szolgáltatás nyújtása meghatározott időtartamon keresztül folyamatosan történik, a digitális tartalom vagy a digitális szolgáltatás tekintetében a teljesítés szerződésszerűségét a szerződés teljes időtartama alatt biztosítani kell.

²⁹ 2019/771 (EU) irányelv 7. cikk (3) bekezdés

³⁰ 2019/771 (EU) irányelv 18. cikk és 2019/770 (EU) irányelv 20. cikke.

³¹ 2019/771 (EU) irányelv (63) preambulumbekkezdés

³² 2019/771 (EU) irányelv 2. cikk

³³ U.o.

³⁴ A Bizottság 2021/C 525/01 közleménye a fogyasztók jogairól szóló 2011/83/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmezésére és alkalmazására vonatkozó iránymutatásról 10.o. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021XC1229\(04\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021XC1229(04)&from=EN) (utolsó megtekintés: 2022.03.28.)

A szerződésszegéssel okozott károk esetén tehát az önvezető autót „működtető” mesterséges intelligencia, mint szoftver az említett irányelvek szerint digitális szolgáltatás nyújtásának minősül, folyamatosan teljesítendő kötelezettséget ró az eladó terhére, hiszen a szoftverfrissítések elengedhetetlenek az autó rendeltetésszerű használatához. Abban az esetben, ha a felek között létrejött a szerződés (adásvételi szerződés), akkor az azt megszegő magatartással okozott károkért a felek felelősséggel tartoznak attól függően, hogy kinek a „felróható” magatartása okozta a szerződés megszegését.

A Ptk. rendelkezése szerint³⁵ akkor van lehetőség a szerződésszegésért való felelősség alóli mentesülésre, ha a fél bizonyítja, hogy „a szerződésszegést ellenőrzési körén kívül eső, a szerződéskötés időpontjában előre nem látható körülmény okozta, és nem volt elvárható, hogy a körülményt elkerülje vagy a kárt elhárítsa.” A szerződésszegés lehet részleges, közbenső vagy előzetes³⁶. Az önvezető autók tekintetében a részleges szerződésszegés nem értelmezhető, hiszen az önvezető autó nem osztható szolgáltatás. Közbenső szerződésszegés esetén az egyik fél elmulaszt megtenni olyan intézkedést vagy nyilatkozatot, amely a másik fél kötelezettségének teljesítéséhez szükséges. Ez felmerülhet a szoftver esetén, ha egy szoftverfrissítést a fél elmulaszt, ebben az esetben az eladó nem tudja tanúsítani azt a magatartást, amelyet a szerződésben kikötöttek, vagyis, hogy biztosítja a szoftver megfelelő működését. Ha tovább visszük ezt a gondolatot, akkor egy elmulasztott szoftverfrissítésre visszavezethető hiba miatti káresemény is bekövetkezhet, ebben az esetben az eladó nem tehető felelőssé, hiszen magatartása nem volt felróható. Az előzetes szerződésszegés is megvalósulhat, ha a kötelezett nem teljesít a szolgáltatás esedékességekor, ekkor alkalmazhatóak a késedelem jogkövetkezményei.

A szerződésszegés egyik nevesített esete a hibás teljesítés, amely jelen esetben az önvezető autó szoftvere kapcsán is bekövetkezhet úgy, hogy a számítógépes programot hibásan írják meg. Ezt részletezi Eszteri Dániel³⁷. Az adott, szerződésben rögzített szolgáltatásnak, jelen esetben a szoftvernek meg kell felelnie olyan követelményeknek, amelyeket jogszabály vagy a felek a szerződésben kikötöttek, amennyiben nem felel meg ennek, a teljesítés hibásnak minősül. Ha a szoftver tekintetében sem a felek, sem jogszabály nem állapított meg minőségi követelményeket, akkor a Ptk. 6:123. §-ban foglalt feltételeknek kell megfelelnie. Egyrészt az önvezető autó adott forgalmi helyzetben való döntéséért felelős szoftvernek alkalmasnak kell lennie a jogosult által meghatározott célra, ha azt a jogosult a szerződéskötés előtt a kötelezett tudomására hozta³⁸, vagyis például arra, hogy elkerülje a balesetet, ne lépje túl a megadott sebességet. Másrészt a szoftvernek alkalmasnak kell lennie azokra a célokra, amelyekre más, azonos rendeltetésű szolgáltatásokat rendszerint használnak, jelen esetben a szoftver használatának az a célja, hogy levegye a terhet az ember válláról és adott esetben helyette irányítsa az autót.³⁹ A hivatkozott bekezdés c) pontja szerint a szolgáltatásnak rendelkeznie kell azzal a minőséggel, és nyújtania kell azt a teljesítményt, amely azonos rendeltetésű szolgáltatásoknál szokásos, és amelyet a jogosult elvárhat, figyelembe véve a kötelezettnek vagy – ha nem a kötelezett állítja elő a szolgáltatás tárgyát – a szolgáltatás előállítójának és ezek képviselőjének a szolgáltatás konkrét tulajdonságaira vonatkozó nyilvános kijelentését⁴⁰.

³⁵ Ptk. 6:142. §

³⁶ Ptk. 6: 149. §; 6:150. §; 6: 151. §

³⁷ ESZTERI i.m. 53. o.

³⁸ Ptk. 6:123. (1) bek. a) pont

³⁹ Ptk. 6:123. (1) bek. b) pont

⁴⁰ Ptk. 6:123. (1) bek. c) pont. Itt kell megjegyezni, hogy a fent említett ikerirányelvek implementálása, és abban az objektív és szubjektív kritériumok további részletezése a Ptk.-nak ezen, a szerződésszerűsége (a szolgáltatás minőségére) vonatkozó rendelkezését nem érintette.

Az önvezető autó szoftverét nem egyetlen személy állítja elő, ahogy magát az autót sem egyetlen gyártó gyártja le. Ezért fontos, hogy az értékesítési lánc tagjai tájékoztassák egymást minden fontos információról a szolgáltatással kapcsolatban, hiszen az értékesítési lánc tagjai csak így tudnak megfelelő nyilatkozatot, nyilvános kijelentést tenni a fogyasztók felé. Az eladó helyállása kiterjed arra az esetre is, ha a nem-szerződészerű szoftver olyan szoftverből áll vagy olyan szoftverre épül, amelyet az értékesítési lánc korábbi szakaszában szabad és nyílt forráskódú licenc alapján térítésmentesen bocsátottak rendelkezésre. Ebben az esetben viszont az értékesítési lánc ezen tagjaival szemben megtérítési igény nem fogja megilletni.⁴¹

A következő minőségi követelmény szerint a szoftvernek rendelkeznie kell a kötelezett által adott leírásban szereplő vagy az általa a jogosultnak mintaként bemutatott szolgáltatásra jellemző tulajdonságokkal⁴². A szerződészerű teljesítés miatt fontos, hogy maga a szolgáltatás megfeleljen a szerződésben leírtaknak. Amennyiben bármely tulajdonsága nem megfelelő, hibás teljesítésről beszélünk. Végül a Ptk. úgy rendelkezik, hogy a szolgáltatásnak – szoftvernek – meg kell felelnie a jogszabályban meghatározott minőségi követelményeknek.⁴³ A szoftverek tekintetében jelenleg nem létezik ilyen jogszabályi előírás, így a Ptk. rendelkezéseire kell hagyatkoznunk.

Auer Ádám tanulmányában a mesterséges intelligencia alkalmazásával kapcsolatban kiemeli annak fontosságát, hogy „szoftverre, adatbázisra épülő eszköz, amely a napi működésbe lép, csak biztonságosan legyen használható”.⁴⁴ Ez azért nagyon fontos gondolat véleményem szerint, mert minőségi előírásként a szoftver esetében fontos a biztonságos működés, hiszen olyan döntéseket bízunk az önvezető autó szoftverére, amelyek akár élet, testi épség vagy egészséget érintő kérdések is lehetnek, ha adott esetben a közlekedési szituációban olyan döntést hoz, amely valamely felsorolt érték sérelmével jár.

A hibás teljesítéshez kapcsolódnak a kellékszavatossági igények. Kellékszavatossági igénnyel az élhet, aki nem teljesít szerződészerűen, amennyiben a felek a szerződés szerint kölcsönös szolgáltatásokkal tartoznak.⁴⁵ A kellékszavatossági jog keretében a jogosult - vagyis az a személy, aki a szoftvert használja, futtatja – kérheti a felhasználóval kötött szerződés alapján futtatott szoftver kijavítását vagy kicserélését. A szoftverek esetében a javítás megoldható egy szoftverfejlesztő által biztosított szoftverfrissítéssel. A jogosult továbbá kérheti a szolgáltatás árának leszállítását, kérheti a hiba kijavítását a kötelezett terhére, kijavíthatja valaki mással, illetve elállhat a szerződéstől, ha érdeke megszűnt a termék kicserélésére vagy kijavítására.⁴⁶ A kellékszavatossági igények a teljesítés időpontjától számított egy éven belül évülnek el.⁴⁷ Ez felveti azt a problémát, hogy a szoftver, mint szolgáltatás hosszabb távra van tervezve, mint egy év. Az önvezető autó döntéseiért felelős szoftver öntanuló képessége és a folyamatos frissítések miatt folyamatosan fejlődik, így nehéz megmondani, hogy pontosan mire lesz képes a szoftver, ezt előre nem lehet rögzíteni a szerződésben.

⁴¹ 2019/770 (EU) irányelv (78) preambulumbekkezdés

⁴² Ptk. 6:123. (1) bek. d) pont

⁴³ Ptk. 6:123. § (1) bek. e) pont

⁴⁴ AUER Ádám: Gondolatok a mesterséges intelligencia egyes polgári jogi kérdéseiről, *Scientia et Securitas*, (106-113.) 107.o. <https://akjournals.com/view/journals/112/2/1/article-p106.xml> (letöltés dátuma: 2022. 04. 06.)

⁴⁵ Ptk. 6:159. § (1) bekezdés

⁴⁶ Ptk. 6: 159. § (2) bekezdés

⁴⁷ Ptk. 6:163. § (1) bekezdés

4. Szerződésen kívül okozott károk megítélése az önvezető autó döntéseiért felelős szoftver tekintetében

Az Európai Parlament Jogi Bizottsága a kártérítési jog új kihívásai miatt adta ki „Az Európai Parlament állásfoglalására irányuló indítványt a Bizottságnak szóló ajánlásokkal a robotikára vonatkozó polgári jogi szabályokról⁴⁸” szóló dokumentumát. Ennek az volt a fő oka, hogy többek között a mesterséges intelligencia különböző formái egyre növekvő hatékonysággal imitálják az emberi intelligenciát. Az indítvány szerint addig, amíg saját erejükből vagy alkotóik segítségével öntudatra nem ébrednek, úgy kell tekinteni, hogy – ezen szabályozás – címzettjei a tervezők, gyártók és üzemeltetők.⁴⁹ A javaslat külön kitér azokra a területekre, ahol leginkább megjelennek a robotok: autóiipar (autonóm járművek), gondozás körében (gondozó robotok), orvosi robotok (sebészeti beavatkozásnál), drónok. Felmerül továbbá, hogy az ilyen károkozások fedezetét jelentené egy kötelező felelősségbiztosítási rendszer, de ezen túlmenően – a biztosítással nem fedezett károokra – általánosan vagy minden egyes robotkategóriában pénzalapot is létre kellene hozni.⁵⁰

4.1. A kártérítési felelősség általános szabálya

A szerződésen kívüli kárfelelősség a következő, együttesen meglévő feltételek megvalósulása esetén valósulhat meg: kár, jogellenesség, okozati összefüggés a károkozó és a kár között, valamint a felróhatóság.⁵¹ A károsultnak kell bizonyítania a kárt és az ok-okozati kapcsolatot a bekövetkezett kár és a károkozó magatartása között. A károkozó pedig „*Mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy magatartása nem volt felróható.*”⁵²

Az elvárhatóság mércéje azonban esetről esetre változik. Ezért rögzíti azt az Európai Parlament állásfoglalásában, hogy az MI rendszer üzemeltetőtől elvárható kellő gondosságnak egyrészt az MI-rendszer jellegéhez; másrészt a jogi védelmet élvező, esetlegesen sérült joghoz; harmadrészt az MI-rendszer által potenciálisan okozható sérelemhez vagy kárhoz; valamint az ilyen kár valószínűségéhez kell igazodnia.⁵³

Az önvezető, illetve autonóm autók tekintetében a károsultnak nehéz dolga van abban a tekintetben, hogy – mint hozzá nem értő – nehéz bebizonyítani az okozati összefüggést. Olyan technológia és programalkotás áll a mesterséges intelligencia mögött, amely a hétköznapi emberek számára átláthatatlan. Lehetősége van a károsultnak megvizsgáltatni szakemberrel a kár pontos okát, azonban ez számára indokolatlanul nagy költséggel járna. Éppen ezért lenne fontos, hogy ebben a tekintetben, az ilyen összetett és öntanuló rendszerek esetén az okozati összefüggés bizonyításának terhe lekerüljön a károsult terhéről. Mivel a hiba megállapítása nem egyszerű feladat és sokszor lehetetlen, a károsult nem tudhatja, hogy pontosan kit kell perelnie, mint károkozó, hiszen nem derül ki, hogy az értékesítési lánc mely szereplője tehető felelőssé a hibáért.

⁴⁸ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2020-0178_HU.html; vö. a fent idézett Európai parlamenti állásfoglalással (P9_TA(2020)0276).

⁴⁹ Hivatkozva UJVÁRINÉ ANTAL Edit: A kártérítési felelősség általános szabálya – Új kihívások a kártérítési jogban In: Barta Judit – Barzó Tímea – Csák Csilla (szerk.): Magyarázat a kártérítési jogról, Wolters Kluwer Kiadó, Budapest, 2018., 63. o.

⁵⁰ U.o.

⁵¹ UJVÁRINÉ ANTAL i.m. 64. o.

⁵² Ptk. 6:519. §

⁵³ Európai Parlament állásfoglalása (P9_TA(2020)0276) (18) Preambulumbekezdés

Az általános felelősségi alakzaton belül ebben az esetben a többek közös károkozása merülhet fel. „*Ha többen közösen okoznak kárt, felelősségük a károsulttal szemben egyetemleges.*”⁵⁴ „*Az egyetemleges felelősség alkalmazásának mellőzése esetén a bíróság a károkozókat magatartásuk felróhatósága arányában, ha ez nem megállapítható, közrehatásuk arányában marasztalja. Ha a közrehatás arányát sem lehet megállapítani, a bíróság a károkozókat egyenlő arányban marasztalja.*”⁵⁵ Az értékesítési lánc tagjainak felelősségét tehát ezen bekezdések alapján lehetne megállapítani. Mivel egyetemlegesen felelnek, így máshogy tartoznak a külső és az egymás közötti belső jogviszonyban. Vegyünk egy olyan esetet, amikor az önvezető autó döntéseiért felelős szoftver nem megfelelő programozása miatt történik egy baleset. Nem lehet megállapítani, hogy a programot alkotó személyek közül ki tehető felelőssé, vagyis a gyártók közül ki az, akit a károsult perelhet. Ebben az esetben a károsult a gyártónak minősülő személyektől egyetemlegesen kérheti kárai megtérítését, vagyis választhat, hogy kitől követeli a felmerült összeget. Amint az értékesítési lánc egyik tagja teljesít, a többi tag is szabadul a kötelemből. A gyártónak minősülő személyek egymás közötti viszonyukra is rendelkezést találunk a Polgári Törvénykönyvben, miszerint „*A károkozók a kárt egymás között magatartásuk felróhatóság arányában, ha ez nem megállapítható, közrehatásuk arányában viselik. Ha a közrehatás arányát sem lehet megállapítani, a kárt a károkozók egymás között egyenlő arányban viselik.*”⁵⁶ Ezen bekezdés alkalmazásához szükséges megvizsgálni, hogy ki vétett hibát az előállítás során, azonban a jogalkotó arra is megoldást ad, hogyan kell akkor megosztani a kár viselését, ha nem megállapítható a közrehatás, illetve a felróhatóság aránya (egyenlően).

Mindenképpen ki kell emelni a Polgári Törvénykönyv azon paragrafusát, amely kimondja, hogy a „szándékosan okozott, továbbá az emberi életet, testi épséget vagy egészséget megkárosító károkozásért való felelősséget korlátozó vagy kizáró szerződési kikötés semmis”.⁵⁷ A felek, tehát az eladó (autó gyártója) és a vevő (a későbbi üzembentartó) között nem jöhet létre jogszerűen olyan szerződés, amely kizárja az önvezető autó által okozott, a törvényben meghatározott értékek sérelmét előidéző károkért való felelősségre vonás lehetőségét.

4.2. Veszélyes üzemi felelősség

Az önvezető autó működése során bekövetkezett káresemény miatti felelősség a szerződésen kívül okozott károkért elsősorban a veszélyes üzemi felelősség körébe vonható. Azonban, ha elkülönítjük a szoftvert, mint megfoghatatlan „dolgot”, akkor már nem olyan egyértelmű ezen jogintézmény alkalmazása.

A szoftver dologkénti minősítésével foglalkozik Stefán Ibolya fent említett tanulmányában⁵⁸, amelyben kitér arra, hogy lehet-e a szoftvert dolognak tekinteni. Megállapította, hogy a szoftver a szerzői jogról szóló törvény⁵⁹ hatálya alá tartozik, amennyiben a mesterséges intelligenciát ekként fogjuk fel. Az említett törvény „*nem tartalmaz a szoftver általi károkozásra és a felelősségre vonatkozó szabályokat. Ennek oka, hogy a gyakorlatban azt a felek közti felhasználási szerződés rendezi, az esetek nagy részében a károkért való*

⁵⁴ Ptk. 6:524. § (1) bekezdés

⁵⁵ Ptk. 6:524. (2) bekezdés

⁵⁶ Ptk. 6:524. (3) bekezdés

⁵⁷ Ptk. 6:526. §

⁵⁸ STEFÁN i.m. 33.o.

⁵⁹1999. évi LXXVI. törvény a szerzői jogról

*felelősséget a felhasználó személyre telepítve.*⁶⁰ Ebből következik, hogy a szoftver a szerződésben, mint szolgáltatás jelenik meg, amely szolgáltatás nyújtását a jogosult követelheti a kötelezettől a kötelelem alapján. Itt visszakanyarodunk tehát a szerződéses jogviszony kérdéskörére.

Ezen kitekintés után a veszélyes üzemi felelősség tényállását vizsgálva megállapíthatjuk, hogy talán ez az, ami a legkönnyebben „ráhúzható” egy adott önvezető autó okozta káresemény történeti tényállására. Az autonóm gépjármű részvétele a forgalomban veszélyes üzemként minősíthető⁶¹ *A sofőr dönt arról, hogy a gépjárműben az önvezető, azaz a magas szinten automatizált vagy autonóm vezetési funkciókat bekapcsolja-e, ezzel a hagyományos gépjárművekhez képest új veszélyforrásokat hozva működésbe. Így az a kérdés is felmerül, hogy az önvezető autó vezérlő szoftvere, illetve annak működtetése minősíthető-e fokozott veszéllyel járó tevékenységnek.* Korábban említettem, hogy a szoftver fogalmakban előkerül az a tulajdonság, hogy kapcsolatba lép a környezetével. Azáltal, hogy fennáll ez a kapcsolat szinte ötven-ötven százalék esély van arra, hogy adott esetben jól dönt és arra is, hogy hibázik. És itt felmerül az a kérdés, hogy mi számít jó döntésnek, azonban ez inkább a morális kérdések körébe tartozik. Egy esetleges – önvezető autó okozta - kár bekövetkezése után meg kell vizsgálni, hogy ki az üzembentartó, hiszen nem biztos, hogy ő tartózkodott a járműben. Az üzembentartó a Ptk. szerint az a személy, „akinek érdekében a veszélyes üzem működik. Ha a veszélyes üzemnek több üzembentartója van, őket közös károkozónak kell tekinteni”⁶² Az üzembentartó, ha az önvezető autókat egy kalap alá vesszük a nem-automatizált, hagyományos autókkal, akkor a gépjárművekre vonatkozó kötelező felelősségbiztosítás igénybevételével teljesítheti a károsult oldalán felmerült kárigényt. Azonban nem tudjuk, hogy a leendő szabályozás milyen módon fogja ezt a kérdést rendezni, így ez a kérdés még nyitva áll. Ha több üzembentartó van, akkor természetesen a többiek közös károkozására vonatkozó szabályokat kell megfelelően alkalmazni, vagyis egyetemlegesen felelnek. A következő kérdés a károsulti közrehatás. Ebben az esetben az „üzembentartónak nem kell megtérítenie a kárt annyiban, amennyiben az a károsult felróható magatartásából származott.”⁶³ Ez akkor fordulhat elő, ha az üzembentartónak nem minősülő utas vagy használó elmulasztotta a szoftver frissítését.

3.3. Termékfelelősség

A termékfelelősség alkalmazása az önvezető autót „vezérlő” szoftver, avagy mesterséges intelligencia működésére már akkor akadályba ütközik, akkor, ha a jelen felelősségi tényállásra vonatkozó Ptk. rendelkezések közül a legelsőre tekintünk. „*A termékkárért a hibás termék gyártója felelősséggel tartozik.*”⁶⁴ Ezen bekezdés alkalmazásának elősegítése érdekében is fontos lenne, hogy megállapítást nyerjen a gyártó, a termék és a hiba fogalma, ezen kifejezések alkalmazása a szoftverre. A Ptk. szerint „*termék minden ingó dolog, akkor is, ha utóbb más dolog alkotórészévé vált.*”⁶⁵ Még nincs tisztázva az sem, hogy a mesterséges intelligencia dolognak minősül-e. Ahogy említettem a hazai szakirodalom afelé hajlik, hogy a - könnyebb jogalkalmazás és a jogbiztonság érdekében – szoftvert dolognak tekintsük. Azonban a szoftver felfogható úgy, mint egy olyan „dolog”, amely utóbb alkotórészévé vált. A Szegedi Ítéltábla Pf.I.20.724/2011. számú ügy tényállása alapján vizsgálta az alkotórész önálló termék mivoltát.

⁶⁰ STEFÁN i.m. 33.o.

⁶¹ Ptk. 6:535. § (2) bekezdés

⁶² Ptk. 6:536. §

⁶³ Ptk. 6:537. § (1) bekezdés

⁶⁴ Ptk. 6:550. §

⁶⁵ Ptk. 6:551. §

A tényállás szerint egy gépkocsi *alkotórészévé vált* elektromos panel hibája miatt a gépjármű kigyulladt, ennek következtében maga az autó is kitétt. A károsult kárigényét az elsőfokú bíróság elutasította, az ítéletet a Szegedi Ítéltábla helyben hagyta azzal az indokkal, hogy akkor minősülhetett volna önálló terméknek a panel, ha az utóbb vált volna az autó alkotórészévé. A panel beszerelése a másodfokú bíróság szerint egységessé és oszthatatlanná tette a járművet, mivel az autót már úgy értékesítették, hogy a panel be volt szerelve. Erre a döntésre alapozva maga a szoftver sem minősülhet önálló terméknek a jelenlegi joggyakorlat szerint, amennyiben úgy került az autó a vevő tulajdonába, hogy abba már be volt szerelve a szoftver.

Az önvezető autó ingó dolognak minősül, az azt működtető szoftver, ebbe a dologba beépítve ölt testet. Alapesetben az önvezető gépjármű gyártóját, az alkotórész, azaz a működtető szoftver hibája miatt keletkezett kárért is terheli termékfelelősség. A következő kérdés, vajon az önvezető autót irányító szoftver önálló terméknek minősülhet-e, így annak gyártóját (a szoftverfejlesztőt) a termékfelelősségi szabályok alapján kártérítésre lehet-e kötelezni. Somkutas Péter és Kőhidi Ákos közös tanulmányukban külön kitérnek a szoftver hibája okozta baleset kérdésére. Elsőként rögzítik, hogy „a hazai szakirodalom egyetért abban a kérdésben, hogy a szoftverek is terméknek minősülnek”⁶⁶. Ehhez hozzá kell tenni, hogy a magyar kommentáriródalom szerint széles körben elfogadott az Európai Bizottság állásfoglalásán alapuló megközelítés, amely a szoftver termék mivoltát tekinti meghatározónak, de csak abban az esetben, ha CD-n vagy más tárgyi adathordozón eladott szoftverről van szó.⁶⁷ A szoftver szolgáltatásnak tekintendő, amikor egy szoftvert egyéni megrendelésre készítenek el, hiszen ez esetben nem kerül forgalomba, csupán egy szolgáltatás teljesítése történik meg.⁶⁸

Véleményem szerint az önvezető autók működéséért felelős szoftver, mint fizikai termékbe épített „szellemi tulajdon” egyértelműen terméknek minősül. A termékfelelősségről szóló irányelv⁶⁹ 2. cikke szerint terméknek minősül a villamos energia is. Ha megvizsgáljuk, maga a villamos energia megfoghatatlan dolog, kell hozzá egy vezeték, amelyben „érvényesülni tud” és amely segítségével használni tudjuk. Az önvezető autó is azáltal lesz önvezető, hogy az azt működtető szoftver méri fel a körülményeket, ő dönt az ember helyett és így tovább. Vezeték nélkül a villamos energia nem használható, szoftver nélkül az autó nem lesz önvezető. Így a (termékfelelősségről szóló irányelv) 2. cikke értelmében úgy gondolom, hogy a szoftver olyan elengedhetetlen eleme az önvezető autónak, hogy azt olyan ingó dolognak kell tekinteni, amely más dolog részét alkotja. Így a szoftver nem szolgáltatásnak, hanem terméknek tekintendő az önvezető autók esetében.

Csítei Béla ezzel kapcsolatban fő problémaként azt jelöli meg, hogy a „termékfelelősségi irányelv alkalmazhatósága kétségesnek mutatkozik a szoftveres alapon működő eszközökre, valamint az összekapcsolt és egymástól függő rendszerekre, akárcsak az adatátvitelre és a különböző felhőalapú szolgáltatásokra.”⁷⁰ Arra a következtetésre jut, hogy a Ptk. dologra vonatkozó meghatározását lenne célszerű módosítani, annak érdekében, hogy minél jobban illeszkedjen az uniós megközelítéshez. Erre a jogbiztonság miatt lenne szükség, hiszen az egységes értelmezés megkönnyíti annak felismerését, hogy milyen szabályok alkalmazhatók magára a szoftverre.

⁶⁶ SOMKUTAS – KŐHIDI i.m. 258. o.

⁶⁷ FUGLINSZKY Ádám: Kártérítési jog, HVG_ORAC, Budapest, 2015. 614. o.

⁶⁸ FUGLINSZKY i.m. 614. o.

⁶⁹ A Tanács 85/374/EGK irányelve.

⁷⁰ CSITEI Béla: Az autonóm járművek és a termékfelelősség, avagy mennyiben indokolt a termékfelelősségi szabályok reformja. Jog – Állam – Politika. 2021/3. szám 87-103. 89-90. o. <https://jap.sze.hu/13-efolyam-2021>

A Polgári Törvénykönyv a termékkár tekintetében különbséget tesz személyt ért és más dolgot ért káresemény között. Az egyének élete, testi épsége és egészsége ellen irányulhat a káresemény, más dolog tekintetében azonban euróban (500 euró) meghatározott határt túllépő kárt tekinti a törvény termékkárnak.⁷¹

A termékkár általában valamilyen termékhiba miatt következik be, de az autók esetén az emberi döntéseket is figyelembe kell venni, azonban, ha az önvezető autó úgy működik, hogy az utas teljesen átadta az irányítást az abba beszerelt mesterséges intelligenciának, akkor újabb kérdésként merül fel, hogy egy káresemény esetén milyen arányban tehető felelőssé az utas azért, mert nem lépett közbe a baleset megelőzése érdekében, mert például elaludt vagy éppen dolgozott a laptopján. A Ptk. szerint a termék „akkor hibás, ha nem nyújtja azt a biztonságot, amely általában elvárható, figyelemmel különösen a termék rendeltetésére, észszerűen várható használatára, a termékkel kapcsolatos tájékoztatásra, a termék forgalomba hozatalának időpontjára, a tudomány és a technika állására.”⁷² A mesterséges intelligencia vezérelte járművekkel kapcsolatosan még nem született olyan szabályozás, amely azok biztonságos működésére vonatkozna, problémaként merül fel, hogy ha a mesterséges intelligenciát, mint szoftvert frissítik, az új terméknek minősül és szükséges-e újra megvizsgálni, hogy megfelel-e a biztonsági követelményeknek? Egy újabb terméket nem tekinthetünk kevésbé biztonságosnak csak azért, mert egy újabbat, esetleg biztonságosabbat dobtak piacra.⁷³ Az önvezető autóknek is újabb és újabb változatai jelennek majd meg, amelyek egyre jobban képesek lesznek saját, megfelelő döntések meghozatalára az adott forgalmi szituációkban, és nem kizárt, hogy sokkal biztonságosabb lesz a közlekedés, ha a forgalom folyamatos résztvevőivé válnak. Mindez nem teszi majd a régebben piacra dobott vagy a frissítés előtt álló autót kevésbé biztonságossá.

A termékfelelősség esetén is a károsultat terheli annak bizonyítása, hogy a termék hibás volt. Mint már korábban kifejtettem, ez a bizonyítási teher aránytalanul nagy a kárt elszenvedett fél számára, hiszen egy ilyen fejlett technológia esetén egy átlagos, hétköznapi ember nem tudja megvizsgálni vagy megvizsgáltatni egy egyszerű autószerelővel a szoftver programjában rejlő hibát, amennyiben feltételezhetően arra vezethető vissza a kár bekövetkezése. Ehhez a fejlett technológiákhoz értő, megfelelő szakember felkeresése lenne szükséges, azonban ez nem kifejezetten pénztárcakímélő megoldás a károsult szemszögéből. Itt újra szóba kerül a termék gyártója megállapításának nehézsége, hiszen, ha nem derül ki, hogy mi okozta a hibát, a károsult nem tudja, hogy ki ellen nyújtson be keresetet. Ezért az ilyen fejlett technológiákkal működtetett termékek esetén észszerűbb lenne, ha nem kellene megállapítani, hogy pontosan mi okozta a kárt, elegendő lenne annak megállapítása, hogy ki vagy mi volt az adott balesetben a vétkes fél.

Amennyiben a szoftvert terméknek tekintjük, a termékfelelősségi rendelkezések alkalmazása alapján a termék gyártója bizonyos, törvényben meghatározott esetekben mentesülhet a felelősségre vonás alól. A Polgári Törvénykönyv szerint a gyártó öt okból mentesülhet a felelősségre vonás alól. Ezek közül kiemelném azt az esetet, amikor a gyártó arra hivatkozik, hogy „a termék az általa történő forgalomba hozatal időpontjában hibátlan volt, és a hiba később keletkezett.”⁷⁴ Elengedhetetlen, hogy megvizsgáljuk az önvezető autókat abból a szempontból, hogy bizonyos megközelítésben ezek „szoftver-hardver termékek”. Köztudott, hogy a szoftverek frissítéseknek vannak kitéve, ezért ismét felmerül a kérdés, hogy egy frissítés után az adott szoftver új terméknek minősül-e vagy sem. Könnyen előfordulhat, hogy a hiba

⁷¹ Ptk. 6:552. §

⁷² Ptk. 6: 554. §

⁷³ Ptk. 6:554. (2) bekezdés

⁷⁴ Ptk. 6:555. § (1) bekezdés c) pont

megjelenése és a hiba miatti baleset bekövetkezése egy szoftverfrissítés (vagy annak elmaradása) eredménye. A Somkutas Péter és Kóhidi Ákos szerzőpáros szerint ezen kimentési ok különösen releváns az önvezető autók szempontjából. A gyártó ugyanis hivatkozhat erre, ha az üzembentartó saját maga hajt végre frissítést a felhasználási szerződés keretein kívül, egy biztonsági szempontból lényeges frissítést elmulaszt.⁷⁵ Felmerül azonban a kérdés, hogy a gyártó felelősségre vonható-e akkor, ha a szoftverfrissítés elmulasztása után a felhasználó még használhatja a terméket? Meg kell említeni a kibertámadást is, hiszen ennek is ki van téve a szoftver. Egy olyan esetben, amikor hackerek támadják meg a jármű rendszerét és átírnak benne programsorokat, a bekövetkező hiba utólagosnak tekinthető vagy a megfelelő védelmi rendszer hiánya miatt a gyártó az, aki felelőssé tehető?

Az általam vizsgált jogterület - bártan mondhatom, hogy - valamennyi jogalkotó részéről úttörő feladatmegoldást igényel. A jogalkotók feladata ebben az esetben nem csupán egy adott társadalmi jelenség jogi szabályozása, jogi keretek közé szorítása, hanem egy igen komplex, több tudományterületet érintő problémakör megoldása. A közúton közlekedő járművek veszélyes üzemi szabályozása, a felmerülő kártérítési felelősségi és termékfelelősségi szabályok már viszonylag régóta egységes szabályozást kaptak, mind uniós, mind a nemzeti szabályozás szintjén. A mesterséges intelligenciával, mint szoftverrel és az önvezető autókkal kapcsolatos problémakör azonban műszaki, informatikai, humán tényezők összehangolását és értékelését teszi szükségessé a jogi szabályozás során és olyan, előre nem látható tényezők is felmerülhetnek – és fel is merülnek – amelyek szükségszerűen az eddig megalkotott jogszabályok megváltoztatását, helyzethez igazítását fogják eredményezni.

⁷⁵ SOMKUTAS – KÓHIDI i.m. 265.o.