

HERKE CSONGOR

# A jogtalanság mint a büntetendő cselekmény ismérve – az önvezető járművekkel kapcsolatos büntetőjogi problémák Finkey Ferenc akadémiai székfoglaló beszédének tükrében

**Injustice as a Criterion of Punishable Acts - Criminal Law Problems related to Self-Driving Vehicles in the Light of the Inauguration Speech by Ferenc Finkey**

**Abstract:** Ferenc Finkey gave his inauguration speech at the Hungarian Academy of Sciences, entitled *Injustice as a Criterion of Punishable Acts*. This inauguration speech can also be paralleled with problems today such as the issue of criminal liability for self-driving vehicles. In the case of offences caused by self-driving vehicles, the issue of illegality depends on the degree of automation. For vehicles with higher automation, it is already questionable who is responsible for the accident at all (the manufacturer, the programmer, the owner/operator, the user, or the car as a digital person), and the issue of injustice may vary depending on this. According to Finkey, it is not necessary to define the concept of injustice in the Criminal Code. At the same time, it states that lawful action is not punishable, and this should be the guiding principle in determining criminal liability for self-driving vehicles.

**Keywords:** injustice, culpability, self-driving vehicles, purpose of punishment, criminal liability

**Összefoglaló:** Finkey Ferenc *A jogtalanság mint a büntetendő cselekmény ismérve* címmel tartotta székfoglaló beszédét a Magyar Tudományos Akadémián. Ez a székfoglaló beszéd olyan mai problémákkal is párhuzamba állítható, mint az önvezető járművekkel kapcsolatos büntetőjogi felelősség kérdése. Az önvezető járművek által okozott bűncselekmények esetén a jogtalanság kérdése függ az automatizáltság fokától. A magasabb automatizáltságú járműveknél már az is kérdéses, hogy egyáltalán ki felel az okozott balesetért (a gyártó, a programozó, a tulajdonos/üzembentartó, a felhasználó, avagy az autó mint digitális személy), és ettől függően változhat a jogtalanság kérdése is. Finkey szerint nem szükséges a Btk.-ban a jogtalanság fogalmát meghatározni. Ugyanakkor leszögezni: a jogszerű cselekvés nem büntethető, és ez irányadó kell hogy legyen az önvezető járművekkel kapcsolatos büntetőjogi felelősség megállapításakor.

**Kulcsszavak:** jogtalanság, bűnösség, önvezető járművek, a büntetés célja, büntetőjogi felelősség

## 1. Bevezetés

Finkey Ferenc 1909. március 8-án tartotta székfoglaló beszédét a Magyar Tudományos Akadémián *A jogtalanság mint a büntetendő cselekmény ismérve* címmel.<sup>1</sup> Finkey székfoglaló beszédében a tőle megszokott tudományos alapossggal járta körül a jogtalanság kérdését, és ez olyan mai problémákkal is párhuzamba állítható, mint az önvezető járművekkel kapcsolatos büntetőjogi felelősség kérdése.

Az önvezető járművek osztályozásának számos rendszere van. A nemzetközileg legelismertebb az ME International (Autómérnöki Szövetség) J3016. sz. szabványa (SAE), amely 0-tól 5-ig hat szintre osztja az autók automatizálását.<sup>2</sup> Cappellini a SAE J3016 szabvány szerinti hat szintet az alábbiak szerint nevezi meg:<sup>3</sup>

0. szint: nincs vezetési automatizálás,
1. szint: vezetősükséglet,
2. szint: részleges vezetési automatizálás,
3. szint: feltételes vezetési automatizálás,
4. szint: magas vezetési automatizálás,
5. szint: teljes vezetési automatizálás.

Amíg a 0. vezetési szint esetén semmilyen automatizálás nincs a gépjárműben (ami a mai világban szinte elképzelhetetlen, hiszen legalább szervokormány, szervofék minden gépjárműben megtalálható), addig az 5. szint azt jelenti, hogy a gépjármű annyira automatizált, hogy még kormány vagy pedálok sincsenek benne. Azaz az 5. szintű (teljesen) önvezető jármű felhasználója nem is tudja befolyásolni a gépjármű haladását, ezért vezetőnek már nem is nevezhetjük.

Sokan még ma is a jövő fikciójának tartják az önvezető járművek megjelenését az utakon, holott egyes USA-tagállamokban már most is járnak önvezető járművek kísérleti jelleggel, a Svéd Közlekedési Ügynökségnek az autonóm vezetésről szóló tanulmánya pedig azt jósolja, hogy 2025-ben már a mindennapi forgalomban is megjelenhetnek az önvezető járművek.<sup>4</sup> Nevada volt az első USA-tagállam, ahol engedélyezték az önvezető járműveket,<sup>5</sup> a második pedig Columbia.<sup>6</sup> Kaliforniában 2012. szeptember 25. óta engedélyezett az önvezető járműveknek a közutakon való részvétele (eleinte azzal a megkötéssel, hogy egy vezetésre képes személynek mindvégig jelen kell lennie). 2018 áprilisa óta pedál és kormánykerék nélküli önvezető járművek is közlekedhetnek Kaliforniában, de a gyártóknak egy olyan módszert kell kifejleszteniük, amellyel a

<sup>1</sup> Megjelent: PAUER Imre, FEJÉRPATAKY László (szerk.): *Értekezések a társadalmi tudományok köréből*, Budapest, Magyar Tudományos Akadémia, 1915, 1–76.

<sup>2</sup> Society of Automotive Engineers (SAE), International Technical Standard Provides Terminology for Motor Vehicle Automated Driving Systems, <https://www.sae.org/news/2019/01/sae-updates-j3016-automated-driving-graphic> (letöltés ideje: 2021. 01. 28.)

<sup>3</sup> CAPPELLINI Alberto: *Profili penalistici delle self-driving cars*, Diritto Penale Contemporaneo, 2019/2, 328.

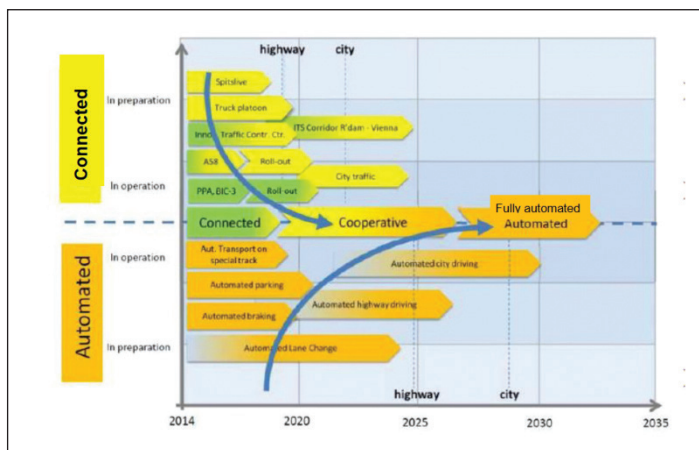
<sup>4</sup> LINDGREN Sanna: *Straffansvar vid autonom bilkörning*, Juridiska Institutionen Vårterminen, 2016. 1.

<sup>5</sup> Nevada Assembly Bill No. 511.

<sup>6</sup> Columbia Autonomous Vehicle Act of 2012.

rendőrök kommunikálhatnak az önvezető járművel és megállíthatják azt.<sup>7</sup> 2012 óta 41 USA-tagállamban engedélyezték az önvezető járműveknek a közúti forgalomban való részvételét.<sup>8</sup>

Ilyen körülmények között az önvezető járművek közutakon való megjelenése nem-hogy a jövő, hanem már a jelen. Az Európai Bizottság GEAR 2030 elnevezésű 2016-os vitairatának 2. sz. melléklete az alábbiakban vázolja fel az automatizáció jelenlegi és várható szintjét (idővonalát):<sup>9</sup>



Az ábráról jól látszik, hogy az automata szállítás speciális utakon, az automatizált parkolás és fékezés már régóta jelen van a közlekedésben, de már az automatizált sávváltás is megjelent néhány típusú járműben. Az is kivehető, hogy a 2016-os vitairat 2025-re jósolta az autópályákon a teljesen automatizált vezetés megjelenését, és rá 4-5 évre azt, hogy a városi forgalomban is mindennaposak legyenek a teljesen önvezető járművek.

Az önvezetés mint végcél két nagy iparág: az autókat szenzorokkal, vezérlőkkel felszerelve szállító (autó)gyártók és az ezekhez illeszkedő vagy illeszthető szoftvereket, adott esetben célhardvereket szállító szoftver- és hardvergyártók tevékenységéből áll elő.<sup>10</sup>

<sup>7</sup> Immer wieder Unfälle mit autonomen Autos, <https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/fahrzeubau/unfaelle-mit-autonomen-autos/> (letöltés ideje: 2021. 01. 28.)

<sup>8</sup> <http://www.ncsl.org/research/transportation/autonomous-vehicles-self-driving-vehicles-enacted-legislation.aspx>. (letöltés ideje: 2021. 01. 28.). Egyes tudósok szerint egyébként az USA-ban túl hamar engedték a közutakra az önvezető járműveket, elsősorban a pénzügyi nyomásnak engedve. Ld. Immer wieder Unfälle mit autonomen Autos, <https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/fahrzeubau/unfaelle-mit-autonomen-autos/> (letöltés ideje: 2021. 01. 28.)

<sup>9</sup> <https://circabc.europa.eu/sd/a/a68ddb0-996e-4795-b207-8da58b4ca83e/Discussion%20Paper%C2%A0-%20Roadmap%20on%20Highly%20Automated%20Vehicles%2008-01-2016.pdf> (letöltés ideje: 2021. 01. 28.)

<sup>10</sup> SOMKUTAS Péter, KÓHIDI Ákos: Az önvezető autókkal kapcsolatos szerzői jogi és felelősségi kérdések, ld. <http://nmhh.hu/cikk/192073> (letöltés ideje: 2021. 01. 28.)

De hogyan kapcsolhatók össze Finkey XX. század eleji fejtegetései ezzel a XXI. századi problémával?

Abban a kérdésben a nemzetközi szakirodalom egyetért, hogy az önvezető járművek bevezetésével radikálisan csökkennének a balesetek.<sup>11</sup> Cappellini rámutat: a balesetek 90%-a emberi okokra vezethető vissza, mivel ezek a jogszabály tudatos megsértésének a következményei, amelyeket az alkoholfogyasztás vagy a járművezető kábítószeres állapota okoz, vagy egyéb emberi gondatlanság következménye.<sup>12</sup>

Az önvezető járművek bevezetésének tehát bizonyos szempontból biztosan társadalmi hasznossága lenne. Ugyanakkor az önvezető járművek által okozott közlekedési bűncselekmények esetén az automatizáltság fokának emelkedésével egyre nehezebb megállapítani a büntetőjogi felelősség kérdését. Amíg a 0. szintű önvezető (egyáltalán nem önvezető) jármű esetén főként a jármű vezetőjének a felelőssége merülhet fel (kivéve, ha pl. a baleset olyan műszaki hibára vezethető vissza, ami a gyártó felelőssége, akkor polgári jogi szempontból a gyártó is felelhet; ha az autószerelő hibásan adja ki a gépjárművet, akkor ő is felelősségre vonható stb.), addig a szintek emelkedésével más és más személy (a gyártó, a programozó, a tulajdonos/üzembentartó, a felhasználó, de végső soron az autó mint digitális személy) felelőssége is felmerülhet.<sup>13</sup>

A közlekedési bűncselekmények esetén Magyarországon az objektív beszámítás elméletét alkalmazzák, ami három lépcsőfokot jelent:

1. a normaszegés megállapítása,
2. az elkövetői magatartás és az eredmény közötti okozati összefüggés vizsgálata,
3. végül: van-e relevancia a magatartás és az eredmény között.<sup>14</sup>

Viski szerint nem normaszegő a magatartás, ha a káros eredmény a normaszegés nélkül is elkerülhetetlen lett volna, vagy az eredmény nem a megszegett szabály védelmi céljának a körében következett be.<sup>15</sup>

Ezen megállapítások fényében könnyen belátható, hogy a Finkey által vizsgált jogtalan-ság mint a büntetendő cselekmény ismérve szoros kapcsolatban állhat az önvezető járművekkel kapcsolatos büntetőjogi felelősséggel. Elsősorban akkor merül fel a sajátos probléma, ha már az önvezetés olyan szintre jut, hogy a járműben ülő személyt legfeljebb felhasználónak és nem járművezetőnek nevezhetjük. Ilyenkor ugyanis joggal merül fel a kérdés: az önvezető jármű által megvalósított cselekmény jogtalan-e, és szükséges-e ennek a jogtalan-ságnak a tudata? És ha szükséges, akkor kinél kell ezt vizsgálni? Az alábbiakban Finkey gondolatmenetén végighaladva vizsgáljuk ezeket a problémákat.

<sup>11</sup> COCA-VILA Ivó: *Coches autopilotados en situaciones de necesidad. Una aproximación desde la teoría de la justificación penal*, Cuadernos de Política Criminal, 2017/9, 244.

<sup>12</sup> CAPPELLINI Alberto: *i. m.*, 324–329.

<sup>13</sup> Részletesen ld. HERKE Csongor: „*De biztos Úr, én nem is tudok vezetni!*” – a terhelt az önvezető járművekkel kapcsolatos büntetőeljárásban, Magyar Jog, 2020/11.

<sup>14</sup> HODULA Máté: *Az önvezető járművek és a büntetőjogi felelősség*, Jogelméleti Szemle, 2018/3, 70.

<sup>15</sup> VISKI László: *Közlekedési Büntetőjog*, KJK, Budapest, 1974, 519.

## 2. A büntetés célja

Ahogy Finkey fogalmaz: „a *'büntetendő cselekmény'* elkövetése az egyén részéről az az alap, a mi az államot a büntetés alkalmazására jogosítja”.<sup>16</sup> Noha Finkey maga is elismeri, hogy a büntetés célja részben a megelőzés, annak lényege szerintre továbbra sem más, mint a megtorlás. Ezt elsősorban Frank gondolataira vezeti vissza, aki ugyan háromféle büntetést különböztet meg:

- célbüntetést (Zweckstrafe),
- védelmi büntetést (Schutzstrafe) és
- megtorló büntetést (Vergeltungsstrafe),

ugyanakkor arra a következtetésre jut, hogy mindegyik büntetés tartalma a megtorlás.

Szerinte tehát téves az a felfogás, miszerint a büntetésnek a megtorlás a célja, hanem annak szükségszerű tartalma (Begriff notwendigiger Inhalt).<sup>17</sup>

Ez a kérdés az önzetű járművek vonatkozásában azért merülhet fel, mert egy önzetű jármű esetén a megelőzés mint a büntetőeljárás (végső soron a büntetés) célja nehezebben értelmezhető. Ha azonban a büntetés végső tartalma a megtorlás, azaz egy joghátrány kilátásba helyezése, illetve alkalmazása a megsértett társadalmi érdek miatt, akkor már kevésbé fontos az, hogy a joghátránnyal sújtandó a gyártó, a programozó, a tulajdonos/üzembentartó, a felhasználó, vagy akár az autó mint digitális személy. Ha tehát elfogadjuk Finkey következtetését, akkor az kifejezetten megkönnyíti a teljesen önzetű járművek által okozott bűncselekmények miatti felelősségre vonást.

Finkey leszögezi: a nulla poena sine lege elvének maradéktalanul érvényesülnie kell a büntetőeljárásban. Ahogyan ő fogalmaz: „*az államnak előre meg kell állapítania, melyek azok a cselekmények, a melyeket ő büntetendőnek tekint s a bíró csak valamely elkövetett büntettért szabhat valakire büntetést, illetőleg rendelhet el biztosító kényszerintézkedést*”.<sup>18</sup>

Ennek megfelelően tehát csak olyan cselekmény miatt szabható ki büntetés, amelyet a törvény előzetesen büntethetővé nyilvánít. És azt, hogy az önzetű jármű által elkövetett cselekmény jogtalan-e, az eset összes körülményének a vizsgálatával kell megállapítani.

Az már más kérdés, hogy miként értelmezzük egy önzetű jármű vonatkozásában Finkey azon megjegyzését, miszerint „*a tett mellett vegyük mindig figyelembe a tettes egyéniségét*”.<sup>19</sup> Ez még a gyártó vagy a programozó esetén is kérdéses lehet (inkább bűnös az a programozó, akinek az egyénisége alapján erre a következtetésre kell jutni?), különösen nehezen értelmezhető a jármű mint digitális személy vonatkozásában.

Ezért is egyet kell érteni azokkal, akik szerint az önzetű járművek széles körű megjelenése előbb-utóbb jogalkotási kényszerhez vezet, mivel a kifejezetten erre a körre alkotott speciális jogszabályi rendelkezések kiterjedhetnek a felelősség ezen sajátos területére is.

<sup>16</sup> FINKEY Ferenc: *A jogtalanság mint a büntetendő cselekmény ismérve. Székfoglaló értekezés*, Magyar Tudományos Akadémia, Budapest, 1915, 6.

<sup>17</sup> FRANK Reinhard: *Vergeltungsstrafe und Schutzstrafe*, Tübingen, 1908, 22.

<sup>18</sup> FINKEY: *i. m.*, 7.

<sup>19</sup> *Uo.*, 8.

### 3. A jogtalanság formai elemei

Finkey rámutatott, hogy a Btk. is számos esetben használja a különös részi tényállások esetén a „jogtalanság” különböző fogalmait („törvényellenesen”, „jogtalanul”, „jogosítatlanul”, „jogtalan vagyoni haszon” végett stb.).<sup>20</sup> Ez a hatályos Btk. esetén is igaz<sup>21</sup> (sőt, még tényállás elnevezésében is, ld. Btk. 378. §: jogtalan elsajátítás), amely szintén használja a „jogtalan” jelzőt számos tényállásnál:

- a „jogtalan visszatartást” (Btk. 148. §: hadikövet elleni erőszak);
- a „jogtalan haszonszerzést” (Btk. 220. §: közérdekű adattal visszaélés, Btk. 346. §: okirattal visszaélés, Btk. 348. §: gépjármű kilométer-számláló műszer által jelzett érték meghamisítása, Btk. 373. §: csalás, Btk. 374. §: gazdasági csalás, Btk. 375. §: információs rendszer felhasználásával elkövetett csalás);
- a „jogtalan hátrányt” (Btk. 285. §: ügyvédi visszaélés, Btk. 305. §: hivatali visszaélés, Btk. 306. §: közfeladati helyzettel visszaélés, Btk. 346. §: okirattal visszaélés, Btk. 410/A. §: bennfentes információ jogosulatlan közzététele, Btk. 418. §: üzleti titok megsértése, Btk. 441. §: szolgálati visszaélés);
- a „jogtalan előnyt” (Btk. 290. §: vesztegetés, Btk. 291. §: vesztegetés elfogadása, Btk. 293. §: hivatali vesztegetés, Btk. 294. §: hivatali vesztegetés elfogadása, Btk. 295. §: vesztegetés bírósági vagy hatósági eljárásban, Btk. 296. §: vesztegetés elfogadása bírósági vagy hatósági eljárásban, Btk. 298. §: befolyás vásárlása, Btk. 299. §: befolyással üzérkedés, Btk. 305. §: hivatali visszaélés, Btk. 306. §: közfeladati helyzettel visszaélés, Btk. 346. §: okirattal visszaélés, Btk. 410/A. §: bennfentes információ jogosulatlan közzététele, Btk. 413. §: gazdasági titok megsértése, Btk. 418. §: üzleti titok megsértése, Btk. 441. §: szolgálati visszaélés);
- a „jogtalan vagyoni előnyt” (Btk. 291. §: vesztegetés elfogadása, Btk. 294. §: hivatali vesztegetés elfogadása, Btk. 296. §: vesztegetés elfogadása bírósági vagy hatósági eljárásban, Btk. 299. §: befolyással üzérkedés);
- a „jogtalan megszerzést” (Btk. 346. §: okirattal visszaélés, Btk. 393. §: készpénz-helyettesítő fizetési eszközzel visszaélés);
- a „jogtalan megsemmisítést” (Btk. 346. §: okirattal visszaélés);
- a „jogtalan megrongálást” (Btk. 346. §: okirattal visszaélés);
- a „jogtalan elvételt” (Btk. 346. §: okirattal visszaélés, Btk. 393. §: készpénz-helyettesítő fizetési eszközzel visszaélés);
- a „jogtalan eltitkolást” (Btk. 346. §: okirattal visszaélés);
- a „jogtalan eltulajdonítást” (Btk. 365. §: rablás, Btk. 366. §: kifosztás, Btk. 367. §: zsarolás, Btk. 370. §: lopás, Btk. 372. §: sikkasztás);
- a „jogtalan használatot” (Btk. 380. §: jármű önkényes elvétele);
- a „jogtalan igénybevételt” (Btk. 396. §: költségvetési csalás).

<sup>20</sup> *Uo.*, 9.

<sup>21</sup> Az általános részben is találunk ilyen megfogalmazásokat, mint „jogtalan támadás” vagy „jogtalan behatolás” (Btk. 21–22. §, jogos védelem), ennek azonban témánk szempontjából nincs jelentősége.

Ezekkel kapcsolatosan Finkey felveti, hogy vajon miért van szükség ezeknek a jelzőknek a használatára, ha egyébként is csak a jogtalan cselekményeket üldözzük? Egyáltalán létezhet-e objektív (alanyi bűnösség nélküli) jogtalanság, ahogyan azt Löffler állítja, avagy Merkelnek van igaza, és a jogtalanság csak bűnösséggel együtt értelmezhető?<sup>22</sup>

Ahogyan Finkey rámutat,<sup>23</sup> Liszt azokban az esetekben, amikor a „jogtalanul”, „törvényellenesen” stb. a bűncselekmény fogalmában szerepel, szükségesnek tartja, hogy az elkövető tisztában legyen a jogtalansággal, mert a szándékos cselekménynél a tettesnek ismernie kell a tényállás összes törvényes ismervét, így az elkövetés vagy a célzat jogtalanságát is. Ezzel ért egyet Werner, Fayerés Angyal Pál is. Szerintük az, aki a jogtalanság tudatában téved, vagy nem tudja, hogy tevékenységével jogtalanságot követ el, az tulajdonképpen ténybeli tévedésben van, mert egy tényállási ismérvről nem bír tudomással.<sup>24</sup> Finkey szerint azonban ez a gondolatmenet sántít, mert ha általában nem lehet hivatkozni arra, hogy valaki nincs tisztában a cselekménye jogtalanságával („a jog nem tudása nem mentesít”), akkor indokolatlan ezt megengedni azon bűncselekmények esetén, ahol szerepel a tényállásban a „jogtalanság” szó.<sup>25</sup>

Finkey szerint „*a jog egyaránt szabály, zsinórmérték, kötelesség, parancs, végső esetben állami kényszer, valamint szabadság, igénykielégítés, hatalom, szükség esetében nyers egyéni erő*”.<sup>26</sup> Ez a kötelezettség az egyénre, a társadalomra, sőt az államra egyaránt vonatkozik, ezek cselekvését a jog irányítja. Mivel ez a parancs nemcsak az egyénekre vonatkozik, hanem azok közösségére, sőt az egyéntől elvont személyekre is, így a jogsértés sem csak az egyén szemszögéből értelmezhető. Jogsértést követ el tehát ezen felfogás szerint a teljesen önvezető jármű is, még akkor is, ha a személyes, egyéni felelőssége nehezen állapítható meg.

Noha erre a következtetésre jut Finkey is, az előző pontban említetthez hasonlóan (ld. a „tettes felelősségét” is vizsgálni kell) itt is tesz egy olyan megjegyzést, miszerint a fentiek alapján „jogtalan cselekmény [...] a jog szabályainak meg nem felelő, a jog elveivel, eszméivel ellenkező emberi cselekmény”.<sup>27</sup> Tehát végső soron Finkey mindig eljut az emberi cselekményig, noha a fejtegetéseiből nem feltétlenül kell erre következtetni.

A jogtalan cselekménynek Finkey szerint négy fő eleme van:<sup>28</sup>

1. alakilag: jogtalan a szabályellenes, a tételes jog szabályait, normáit sértő cselekmény (Binding);
2. tartalmilag (anyagilag): társadalomellenes, kötelességellenes, a társadalmi rendet sértő vagy veszélyeztető magaviselet, más egyének, a társadalom vagy az állam jogos érdekeinek megtámadása vagy fenyegető veszélyeztetése (Ihering, Merkel, Liszt);
3. tárgyilag, az állam szemében: tiltottság, engedetlenség, a jogi parancsot nem teljesítő, tiltott (tilos), meg nem engedett vagy meg nem engedett úton véghezvitt cselekmény (Stammler, Dohna);

<sup>22</sup> FINKEY: *i. m.*, 10.

<sup>23</sup> *Uo.*, 52.

<sup>24</sup> ANGYAL Pál: *Büntetőjogi előadásai. II. kötet*, Pécs, 1906–8, 212.

<sup>25</sup> FINKEY: *i. m.*, 53.

<sup>26</sup> *Uo.*, 15.

<sup>27</sup> *Uo.*, 16.

<sup>28</sup> *Uo.*, 16.

4. alanyilag, az egyén részéről: hatalmaskodás, „alanyi bűnösségből”, akaratból származó vagy arra visszavezethető tevékenység (Kant, Hegel).

Könnyen belátható, hogy a teljesen önvezető járművek esetén a jogtalanság első három fogalmi eleme maradéktalanul megállapítható. Egy önvezető jármű által okozott bűncselekmény esetén ugyanis könnyen megállapítható a szabályellenesség (alaki jogtalanság), az, hogy a jármű megsértette-e a tételes jog szabályait (pl. a közlekedési szabályokat). Ugyanígy nem okozhat gondot annak vizsgálata, hogy az önvezető jármű „magatartása” sértette-e a társadalmat vagy más egyént (pl. okozott-e sérülést), azaz tartalmilag (anyagilag) jogellenes volt-e. Tárgyilag is jogellenes lehet az önvezető jármű magatartása, amennyiben tiltott, meg nem engedett módon járt el az adott helyzetben.

Az egyetlen kérdés a 4. fogalmi elemmel kapcsolatosan merül fel: lehet-e „alanyi bűnösségről” beszélni egy önvezető jármű cselekménye esetén? Márpedig Finkey szerint a jogtalansággal kapcsolatos egyes elméleteknek az a legfőbb hibájuk, hogy a jogtalanság négy ismérve közül csak egyiket-másikat veszik figyelembe.<sup>29</sup> Azaz mindenképpen vizsgálni kell ezt a negyedik elemet is, ha arra a következtetésre szeretnénk jutni, hogy a teljesen önvezető jármű által okozott cselekmény jogellenes. Mivel egy gép esetén alanyi bűnösségről semmiképpen nem beszélhetünk, két lehetőség áll előttünk: vagy ismét visszanyúlunk valamilyen emberi magatartásra, ami az okfolyamatot elindította, azaz ismét keresünk „háttér-felelőst” (gyártó, programozó, felhasználó stb.), vagy alkotunk olyan büntető jogszabályt, amely alapján értelmezhető a jogtalanság ilyen esetben is. A teljesen önvezető járművek által okozott bűncselekmények miatti büntetőjogi felelősség megállapításához mintát adhat a jogi személy büntetőjogi felelősségének szabályozása, hiszen a jogi személy esetén sem beszélhetünk a klasszikus értelemben vett bűnösségről.

Ahogy Finkey fogalmaz: „*ha jogszerű cselekmény az, mely a jog végső céljával összhangban áll, jogszerűtlen (unrechtsmüßig) az a cselekvési mód, amely ezt a tulajdonságot nélkülözi, amely nem felel meg a jog legbensőbb gondolatának és törekvésének*”.<sup>30</sup>

## 4. A jogtalansági alakzatok

A jogtalanságot Finkey két fő szempont szerint osztályozza:<sup>31</sup>

a) alakilag (tárgyilag):

1. magánjogi,
2. közjogi (büntetőjogi, közigazgatási, ez utóbbi rendészeti, pénzügyi és feyelmi lehet),
3. nemzetközi jogi,

b) a megsértett érdek szerint:

1. egyéni,
2. társadalmi,
3. állami érdekeket sértő vagy veszélyeztető.

<sup>29</sup> *Uo.*, 17.

<sup>30</sup> *Uo.*, 26.

<sup>31</sup> *Uo.*, 30.



Formailag Finkey szerint nincs nagy különbség a magánjogi és a büntetőjogi jogtalanság között, hiszen a magánjogi vétség (éppúgy, mint a büntetendő cselekmény)

- alakilag: szabályellenes, a magánjogi szabályokba ütköző;
- tartalmilag: a magánjogi érdekeket sértő (rend- és köteleességellenes);
- tárgyilag: tiltott, a magánjogi parancsokat, tilalmakat megszegő;
- alanyilag: vétkes cselekmény.<sup>32</sup>

Hasonlóan vélekedik Merkel is, aki szerint elvi, minőségi különbség a magánjogi és büntetőjogi jogtalanság között egyáltalán nincs, a különbség csupán mennyiségi, illetőleg a jogi következményekben áll.<sup>33</sup>

Finkey szerint ez a kettő (mennyiségi eltérés, jogkövetkezmenyi eltérés) kiegészül a jogkövetkezmeny céljában való eltéréssel: a büntetőjogi szankció célja erkölcsi jellegű (megtorlás, megelőzés) és az államot illeti, míg a magánjogi jogkövetkezmeny célja a megzavart magánjogi érdekkör helyreállítása és a „sértettet” illeti.<sup>34</sup>

A teljesen önvezető járművek által okozott cselekmények miatti felelősséggel kapcsolatban megállapítható, hogy a magánjogi felelősség kérdése jóval egyszerűbb lehet. Ha ugyanis a szabályszegéssel a jármű kárt okoz, akkor annak megtérítésére főszabályként a felhasználó lesz köteles, kivéve, ha bizonyítja, hogy a kárért más felel (pl. a gyártó termékfelelőssége, a programozó hibája stb.). Mivel a felhasználó polgári jogi felelőssége esetén a biztosító fizet, így a gyakorlatban kevesebb nehézséggel állunk szemben a polgári jogi kérdések vonatkozásában.<sup>35</sup>

## 5. A jogtalanságnak a büntetendő cselekményhez való viszonya

A jogtalanságnak a büntetendő cselekményhez való viszonya vonatkozásában Finkey három fő kérdést emel ki:<sup>36</sup>

a) Minden büntetendő cselekmény tartalmilag jogtalan cselekmény, vagyis a jogtalanság a büntetendő cselekmények általános (kivétel nélküli) ismérve (de ami jogtalan, még nem biztos, hogy büntetendő, ld. pl. magánjogi jogtalanság). A „jogtalan” jelző tehát Finkey szerint kifejezi a joggal való általános és a büntetőjoggal, a büntetőtörvénnyel

<sup>32</sup> *Uo.*, 32

<sup>33</sup> MERKEL Adolf: *Lehrbuch des deutschen Strafrechts*, Stuttgart, 1889, 12.

<sup>34</sup> FINKEY: *i. m.*, 32–33.

<sup>35</sup> A polgári jogi kérdésekkel foglalkozik a magyar szakirodalomban például Boóc Ádám: *Robotautókkal, közösségi taxikkal és kereskedelmi drónokkal kapcsolatos felelősségi kérdések = Technológia jog – Új globális technológiák jogi kihívásai*, szerk. TÓTH András, KRE ÁJK, Budapest, 2016, 214–226.; SOMKUTAS, KÓHIDI: *i. m.*; UDVARY Sándor: *Az önvezető gépjárművek egyes technikafüggő szabályozási kérdései = Jog, Innováció, versenyképesség*, szerk. GELLÉN Klára, Wolters Kluwer, Budapest, 2017, 75–88.; UDVARY Sándor: *Felelős vagyok a rózsámért. És az autómért... = Sci-fi és jog? A jövő jogalkalmazási kérdései*, szerk. PRIBULA László, Debrecen, 2019, 91–101.; UDVARY Sándor: *Sofőr nélkül biztonságosabb? Az önvezető gépjárművek formálódó jogi háttere*, Ügyvédvilág, 2016. szeptember, 16–17.; UDVARY Sándor: *Vehere necesse est – az önvezető gépjárművekhez kapcsolódó jogi kérdések körvonalazása = Lege et fidei. Ünnepi tanulmányok Szabó Imre 65. születésnapjára*, szerk. GELLÉN Klára, GÖRÖG Márta, Iurisprudentius Kiadó, Szeged, 2016, 644–653.

<sup>36</sup> FINKEY: *i. m.*, 36–38.

való különös ellenkezést, a normaellenességet és a tiltottságot, valamint azt, hogy a bűncselekmény a jogrend és az alanyi jog, a magánjogi, társadalmi vagy állami érdekek megtámadása vagy veszélyeztetése.

b) A jogtalanság a büntetendő cselekmény tárgyi oldalához, a cselekvéshez tartozik (a jogtalanság tudata a tényálláshoz és a beszámításhoz nem szükséges), bár a jogosság felőli tévedés enyhítő körülmény, esetleg büntetethőséget kizáró ok lehet.<sup>37</sup>

c) Ahol a cselekvés objektív jogtalansága világosan nem mutatható ki, ott nincs büntetendő cselekmény, azaz a jogos cselekvés a beszámítást kizáró okot képez, vagyis nem büntethető.

ad a) A „jogtalanság” fejezi ki a büntetendő cselekmény jogi tartalmát, a „büntetéssel fenyegetés” pedig az állam által való elítélést.<sup>38</sup>

A jogtalansággal és a büntetettséggel összefüggésben veti fel Finkey az erkölcs kérdését.<sup>39</sup> Ahogy rámutat, minden büntetendő cselekmény, mint a fennálló közhatalom ellen kiadott szabályokkal ellenkező, törvény- és kötelességellenes magatartás, az erkölcsstan szabályaiba is ütközik, vagyis többé-kevésbé erkölcsellenes is. Bölcsészeti szempontból minden büntetendő cselekmény egyúttal erkölcstelen cselekmény is.<sup>40</sup>

A korábban kifejtettek alapján nem lehet vitás, hogy egy teljesen önvezető jármű által elkövetett cselekmény lehet büntetendő, büntetéssel fenyegetett. A kérdés tehát az, hogy „erkölcstelennek” tekinthetjük-e?

Nem valószínű, hogy bárki is egy autót „erkölcstelennek” tartana. De még az is nehezen elképzelhető, hogy valakiben erkölcsi aggályok keletkezzenek egy önvezető jármű cselekménye miatt. Ha valamivel összefüggésben fel is merülnek az erkölcsi-etikai kérdések, akkor az leginkább a jármű gyártójával, programozójával vagy felhasználójával összefüggésben értelmezhető: Hogyan gyárthat valaki egy olyan autót, amely emberi beavatkozás nélkül (sőt azt kizárva) jár az utakon és okoz balesetet? Mennyire járt el az adott helyzetben megfelelő módon az a programozó, aki nem gondolt az adott közlekedési szituációra, vagy arra helytelen válaszreakciót programozott be? Erkölcsileg támogatható-e, hogy valaki beüljön egy ilyen autóba és „üzemeltesse” azt, előre tudván, hogy ha balesetközeli szituációba kerül, akkor semmiképpen nem tudja befolyásolni a jármű mozgását?

Ezekre a kérdésekre nem könnyű választ adni. Ugyanakkor már a mai közlekedésben is részesei vagyunk hasonló szituációknak. Senkiben nem merül fel az a gondolat, hogy be kell szüntetni egy adott gépjármű gyártását pusztán azért, mert egy ilyen típusú járművel sok balesetet okoznak. Ugyanígy, ha a vonatbaleset a vonatok váltóinak programozására vezethető vissza, attól még nem állítják le a vonatközlekedést. És ha valaki az USA-ban beül egy taxiba a hátsó ülésre (ahol üvegfal választja el a sofőrtől), nem felel a taxisofőr magatartásáért, noha a beülés pillanatában tudja, hogy nem fogja tudni befolyásolni a jármű mozgását.

<sup>37</sup> Az önvezető járművek vonatkozásában Ambrus a tévedés fogalmi körébe vonja azt az esetet, ha egy hirtelen technikai zavar (pl. elmegy a GPS-jel, elromlik a radar stb.) okozza a balesetet. Ld. AMBRUS István: *Az autonóm járművek és a büntetőjogi felelősségre vonás akadályai = A bűnügyi tudományok és az informatika*, szerk. MEZEI Kitti, Budapest–Pécs, 2019, 23.

<sup>38</sup> FINKEY: *í. m.*, 39.

<sup>39</sup> Uo., 41.

<sup>40</sup> Finkey itt utal Hegel, Hölschner, Bar, Merkel, Wundt, Westermarck, Esterházy, Vámbéry R. műveire.

Valószínűleg ezek az erkölcsi kérdések még nagyon sokáig fenn fognak állni. Gless szerint<sup>41</sup> az önvezető járművek bevezetésével kapcsolatos félelem hasonló ahhoz, amikor a lovaskocsikat váltották fel a gépjárművek, és ezzel kapcsolatosan volt ellenérzés, sőt túlzott elővigyázatosság.<sup>42</sup> Valószínűsíthetően a jövő útja a fokozatos automatizálás: először csak a figyelmeztető, segítő rendszerek jelentek meg (pl. holttér-figyelmeztetés), később a támogatást is nyújtó funkciók is (pl. automatikus sebességtartó automatika), majd az automatizált vezetési funkciók. Ez utóbbiak használata sem a távoli jövő, hiszen pl. ma már számos autóban található ún. „forgalmi dugó sofőr”, amely a dugóban teljesen átveszi az irányítást a vezetőtől (nemcsak a sebességet szabályozza automatikusan, hanem a kormányzást is átveszi). Ez utóbbi már a SAE 3. szintje, és aki azt gondolná, hogy jelenleg itt a határ, annak jelezzük, hogy az USA-ban már megjelentek a 4. szintű helyi sofőrmentes taxik prototípusai is.<sup>43</sup> Tehát ahogyan a XX. században felváltották a lovakat az autók, úgy váltják fel várhatóan (fokozatosan) a XXI. században a sofőröket a robotok.

Finkey erkölcs alatt nem valami misztikus, isteni, metafizikai erkölcsöt ért, hanem annak emberi fogalmát, a társadalom általános meggyőződését, közzelfogását a jóról, a helyesről, igazságosról, és így az erkölcs és az erkölcstelenség fogalmát sem tekinti örök érvényű, abszolút, megváltozhatatlan fogalomnak, hanem az is relatív és változó a korok és a társadalmak szerint.<sup>44</sup> Éppen ezért a büntetendő cselekmények megalkotásának folyamatosan követnie kell a társadalom erkölcsfelfogását. Manapság még egyértelmű ellenérzést vált ki az emberekből az, ha egy olyan autót látnak, aminek nincs sofőrje. De ahhoz már kezdünk hozzászokni, ha egy vonatnak nincs vezetője (lehet, hogy nem is tudunk róla), és semmilyen ellenérzés nem mutatható ki a budapesti 4-es metró vonatkozásában amiatt, hogy azokat a járműveket sem vezeti ember. Ez a fokozatosság fog várhatóan megjelenni a hétköznapi vezető nélküli járművekkel kapcsolatosan is. Az, aki nap mint nap jár vezető nélküli taxival a munkahelyére vagy éppen haza a kocsmából, könnyebben elfogadja, ha mind több ilyen autót lát a közlekedésben, és előbb-utóbb lehet, hogy rászánja magát egy ilyen gépjármű vásárlására is.

Finkey szerint az erkölcstelenség nem immanens része a jogtalanság fogalmának. Ennyiben vitatkozik is Vámbéry Rusztemmel, aki kifejezetten azt mondta, hogy a büntetendő cselekmény fogalmi meghatározásából hagyjuk ki a jogtalanságot mint semmitmondó, magától értetődő ismérvet, és helyette az erkölcstelenséget illesszük be.

<sup>41</sup> GLESS Sabine: „*Mein Auto fuhr zu schnell, nicht ich!*“ – *Strafrechtliche Verantwortung für hochautomatisiertes Fahren = Intelligente Agenten und das Recht*, szerk. GLESS Sabine, Seelmann Kurt, Nomos, Baden-Baden, 2016, 231.

<sup>42</sup> A kocsik előtt vörös zászlós embernek kellett futnia, hogy figyelmeztessen a gépjármű közeledésére. Ld. The Locomotives on Highways Act (1861), The Locomotive Act (1865), The Highways and Locomotives (Amendment) Act (1878).

<sup>43</sup> 2019 végére már több mint 100 000 utat tett meg a Waymo, az Alphabet Inc. önvezető autója, amelyet a vállalat termékvezetője, DanChu szerint főként az ingázók és az éjszakai bulizásból hazafelé tartók vettek igénybe az arizonai Chandlerben. Ld. NAUGHTON Keith: Waymo's Autonomous Taxi Service Tops 100,000 Rides, Bloomberg, 2019. december 5., <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-12-05/waymo-s-autonomous-taxi-service-tops-100-000-rides> (letöltés ideje: 2021. 01. 29.)

<sup>44</sup> FINKEY: *i. m.*, 42.

Finkey szerint a jogtalanság fejezi ki a szabályellenességet, míg az erkölcstelenség a magatartás bölcsészeti hátterét, elméleti jellegét, színezetét domborítja ki, de a jogászai meghatározásba nem tartozik bele.<sup>45</sup> És – noha Finkey a társadalomra veszélyességet csak a szociológiai és a szocialista iskolák törekvésének tartotta, és nem pedig minden büntetendő cselekmény kivétel nélküli, elengedhetetlen ismérvének – a büntetendő cselekmény fogalma szerinte nem más, mint a jogtalan, állami büntetéssel fenyegetett és rendszerint erkölcsellenes és társadalmilag veszélyes cselekmény.

ad b) Finkey leszögezi, hogy a jogtalanság a büntetendő cselekmény tárgyi oldalához, a cselekvéshez tartozik.<sup>46</sup> A jogtalanság vagy a büntettség tudata a tényálláshoz és a beszámításhoz nem szükséges (a jogosság felőli tévedés azonban enyhítő körülményt, esetleg beszámítást kizáró okot képez).

Ez felveti azt a kérdést, hogy a jogtalanság tudata szükséges-e a bűncselekmény megállapíthatóságához? A szándék ugyanis soha nem jogos vagy jogtalan, mivel ez a két jelző csak a cselekvésre, az érzékelhető tevékenységre vagy mulasztásra használható.<sup>47</sup>

Ha így van, akkor a teljesen önvezető jármű cselekménye lehet jogtalan, hiszen ennek megállapíthatóságához nem szükséges a szándék vizsgálata. Ugyanakkor maga Finkey is úgy fogalmaz, hogy darázsfszerekbe nyúlunk, ha azt a kérdést vetjük fel, hogy szükséges-e a bűncselekmény megállapításához, a büntetethez az, hogy a tettes tudja, ismerje a cselekmény jogtalanságát.<sup>48</sup> Ebben a kérdésben a kor nagy jogtudósai sem jutottak egyezségekre. Míg Binding és Feuerbach szerint pl. a jogtalanság (a normaellenesség, kötelességellenesség, büntetendőség, büntetésreméltóság) tudata elengedhetetlen a szándékos büntetendő cselekmény megállapításához, addig Liszt határozottan állította, hogy nem szükséges a jogtalanság tudata a szándékossághoz.<sup>49</sup> Binding ezt később annyiban árnyalta, hogy a tettesnek tudnia kell a jogtalanságot (pl. hogy nem szabad lopni), de azt nem szükséges tudnia, hogy a lopás a Btk. szerint büntetendő.

Finkey megerősíti: elméleti és gyakorlati szempontból is helytelen a jogtalanság tudatának megkívánása a szándékos cselekményhez, illetőleg a beszámításhoz. Ha megengednénk, hogy a vádlott arra hivatkozzon, hogy nem tudott a cselekmény jogtalanságáról, akkor minden esetben be kellene bizonyítani, hogy a terhelt tisztában volt a cselekmény jogtalanságával, ami általánosságban megnehezítené a büntetőjogi felelősségre vonást.<sup>50</sup>

ad c) Finkey székfoglaló beszédében hosszan elemzi azokat a szituációkat, amikor a cselekmény objektíve nem jogtalan, bár látszólag az.<sup>51</sup> Éppen az objektív jogtalanság hiánya miatt nem büntetjük a fodrászt a haj levágásáért (bár formálisan testi sértést követ el), az orvost a műtétért (bár pl. kivágja a vakbelet). Ez nem azt jelenti ugyanakkor, hogy nem lehetnek olyan esetek, amikor ezen személyek magatartása már objektíve is jogtalan (pl. ha a fodrász levágja az ügyfele fülét, vagy az orvos tiltakozás nélkül végez

<sup>45</sup> *Uo.*, 43.

<sup>46</sup> *Uo.*, 47.

<sup>47</sup> *Uo.*, 48.

<sup>48</sup> *Uo.*, 49.

<sup>49</sup> *Uo.*, 49. A szerző utal: BINDING Karl: *Die Normen und ihre Übertretung*, Leipzig, 1872, illetve LISZT Franz: *Lehrbuch des deutschen Strafrechts*, 16-17. kiadás, Berlin, 1908, 178.

<sup>50</sup> FINKEY: *i. m.*, 49.

<sup>51</sup> *Uo.*, 57–58.

nem szükséges amputálást). Maga a jogtalan cselekményhez való hozzájárulás is jogossá teheti azt, amíg az hivatásszerű, szabályos, megfelel az előírásoknak.<sup>52</sup>

## 6. Összegzés

A teljesen önvezető járművek által okozott balesetek (közlekedési bűncselekmények) esetén való felelősségmegállapítással kapcsolatban számos vélemény alakult ki a szakirodalomban. Bénéjat szerint a büntetőjogi felelősség megítélése mindig bonyolultabb, mint a polgári jogi. Franciaországban a polgári jogi felelősség kérdését jobban kidolgozták (járművezető, önvezető járműnél az üzembentartó), a büntetőjoginál még az is kérdéses, hogy ki felel.<sup>53</sup>

Az önvezető járművek által okozott bűncselekmények esetén a jogtalanság kérdése függ az automatizáltság fokától (minél kevésbé automatizált a jármű, annál könnyebb a felelősséget a jármű vezetőjéhez telepíteni), és a magasabb automatizáltságú járműveknél már az is kérdéses, hogy egyáltalán ki felel az okozott balesetért (a gyártó, a programozó, a tulajdonos/üzembentartó, a felhasználó avagy az autó mint digitális személy), és ettől függően változhat a jogtalanság kérdése is.

Finkey szerint nem szükséges a Btk.-ban a jogtalanság fogalmát meghatározni, különösen nem annak összes elképzelhető esetét taxatív felsorolni. Ugyanakkor leszögezni: a jogszerű cselekvés nem büntethető<sup>54</sup> – és ez irányadó kell hogy legyen az önvezető járművek büntetőjogi felelősségének megállapításakor.

## Irodalomjegyzék

1. AMBRUS István: *Az autonóm járművek és a büntetőjogi felelősségre vonás akadályai = A bűnügyi tudományok és az informatika*, szerk. MEZEI Kitti, Budapest–Pécs, 2019.
2. ANGYAL Pál: *Büntetőjogi előadásai. II. kötet*, Pécs, 1906–8.
3. BÉNÉJAT Murielle: *Le droit pénal des véhicules sautonomes: éléments d'actualité*, Dalloz actualité, 2019.
4. BINDING Karl: *Die Normen und ihre Übertretung*, Leipzig, 1872.
5. BOÓC Ádám: *Robotautókkal, közösségi taxikkal és kereskedelmi drónokkal kapcsolatos felelősségi kérdések = Technológia jog – Új globális technológiák jogi kihívásai*, szerk. TÓTH András, KRE ÁJK, Budapest, 2016.
6. CAPPELLINI Alberto: *Profili penalistici delle self-driving cars*, Diritto Penale Contemporaneo, 2019/2.

<sup>52</sup> *Uo.*, 59, 61.

<sup>53</sup> BÉNÉJAT Murielle: *Le droit pénal des véhicules sautonomes: éléments d'actualité*, Dalloz actualité, 2019. 04. 16., <https://www.dalloz-actualite.fr/dossier/droit-penal-des-vehicules-autonomes-elements-d-actualite#.XxA0r-e8pPY> (letöltés ideje: 2021. 01. 29.)

<sup>54</sup> FINKEY: *i. m.*, 74.

7. COCA-VILA IVÓ: *Coches autopilotados en situaciones de necesidad. Una aproximación desde la teoría de la justificación penal*, Cuadernos de Política Criminal, 2017/9.
8. FINKEY Ferenc: *A jogtalanság mint a büntetőendő cselekmény ismérve. Székfoglaló értekezés*, Magyar Tudományos Akadémia, Budapest, 1915.
9. FRANK Reinhard: *Vergeltungsstrafe und Schutzstrafe*, Tübingen, 1908
10. GLESS Sabine: „*Mein Auto fuhr zu schnell, nicht ich!*“ – *Strafrechtliche Verantwortung für hochautomatisiertes Fahren = Intelligente Agenten und das Recht*, szerk. GLESS Sabine, SEELMANN Kurt, Nomos, Baden-Baden, 2016.
11. HERKE Csongor: „*De biztos Úr, én nem is tudok vezetni!*” – *a terhelt az önvezető járművekkel kapcsolatos büntetőeljáráásban*, Magyar Jog, 2020/11.
12. HODULA Máté: *Az önvezető járművek és a büntetőjogi felelősség*, Jogelméleti Szemle, 2018/3, 70.
13. LINDGREN Sanna: *Straffansvar vid autonom bilkörning*, Juridiska Institutionen Vårterminen, 2016.
14. LISZT FRANZ: *Lehrbuch des deutschen Strafrechts*, 16-17. kiadás, Berlin, 1908.
15. MERKEL Adolf: *Lehrbuch des deutschen Strafrechts*, Stuttgart, 1889.
16. PAUER Imre, FEJÉRPATAKY László (szerk.): *Értekezések a társadalmi tudományok köréből*, Budapest, Magyar Tudományos Akadémia, 1915.
17. SOMKUTAS Péter, KÖHIDI Ákos: *Az önvezető autókkal kapcsolatos szerzői jogi és felelősségi kérdések*.
18. UDVARY Sándor: *Az önvezető gépjárművek egyes technikafüggő szabályozási kérdései = Jog, Innováció, versenyképesség*, szerk. GELLÉN Klára, Wolters Kluwer, Budapest, 2017.
19. UDVARY Sándor: *Felelős vagyok a rózsámért. És az autómért... = Sci-fi és jog? A jövő jogalkalmazási kérdései*, szerk. PRIBULA László, Debrecen, 2019.
20. UDVARY Sándor: *Sofőr nélkül biztonságosabb? Az önvezető gépjárművek formálódó jogi háttere*, Ügyvédivilág, 2016. szeptember.
21. UDVARY Sándor: *Vehere necesse est – az önvezető gépjárművekhez kapcsolódó jogi kérdések körvonalazása = Lege et fidei, Ünnepi tanulmányok Szabó Imre 65. születésnapjára*, szerk. GELLÉN Klára, GÖRÖG Márta, Iurisprudentiust Kiadó, Szeged, 2016
22. VISKI László: *Közlekedési Büntetőjog*, KJK, Budapest, 1974.

## Források

1. <https://www.sae.org/news/2019/01/sae-updates-j3016-automated-driving-graphic> (letöltés ideje: 2021. 01. 28.)
2. <https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/fahrzeugbau/unfaelle-mit-autonomen-autos/> (letöltés ideje: 2021. 01. 28.)
3. <http://www.ncsl.org/research/transportation/autonomous-vehicles-self-driving-vehicles-enacted-legislation.aspx>. (letöltés ideje: 2021. 01. 28.)
4. <https://circabc.europa.eu/sd/a/a68ddba0-996e-4795-b207-8da58b4ca83e/Discussion%20Paper%C2%A0-%20Roadmap%20on%20Highly%20Automated%20Vehicles%2008-01-2016.pdf> (letöltés ideje: 2021. 01. 28.)
5. <http://nmhh.hu/cikk/192073> (letöltés ideje: 2021. 01. 28.)
6. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-12-05/waymo-s-autonomous-taxi-service-tops-100-000-rides> (letöltés ideje: 2021. 01. 29.)
7. <https://www.dalloz-actualite.fr/dossier/droit-penal-des-vehicules-autonomes-elements-d-actualite#.XxA0r-e8pPY> (letöltés ideje: 2021. 01. 29.)