

Beszámoló

Szabó András

Az Eötvös ösztöndíj finanszírozása lehetővé tette, hogy a Humboldt Universität zu Berlin jogi karán folytassam a doktori disszertációmhoz kapcsolódó kutatásomat.

Kutatásom kiterjedt a vezető fogalmára, hogy ki minősül vezetőnek. E körben kutattam, hogy a közúti közlekedésről szóló bécsi egyezmény, illetve az ENSZ által alkalmazott kapcsolódó jogforrások miként egyeztethetők össze azzal, hogy a német jogalkotás 2021-ben akképpen módosította a német közúti közlekedésről szóló törvényt, kivéve a vezetőt a gépjárművek működtetésével kapcsolatos felelősök közül a négyes szintű önvezetés esetében. Bevezetésre került ugyanis az autonóm funkciókkal ellátott járművek fogalma, amelyek esetében a vezető felügyeleti kötelezettségeit egy ún. technikai felügyelő vette át. Annak kérdésével, hogy az említett bécsi egyezménnyel összeegyeztethető a technikai felügyelő intézménye, a Prágában megtartásra került „Law and Artificial Intelligence – Challenges and Opportunities” című konferencián tartott előadásomhoz készülés során foglalkoztam. Előadásom címe az említett konferencián a „Civil liability of self-driving cars – paradigm shift in the liability system?” címet kapta, amelynek során röviden bemutattam az Eötvös ösztöndíj által lehetővé tett berlini tartózkodásom során tett megállapításaimat, hogy az egyes jelenlegi kártérítési jogi tényállások kapcsán milyen problémák merülhetnek fel, mely piaci szereplőre telepítik ezek a kockázatokat és mi lehetne az ideális megoldás. A konferencia előadást követően a hallgatóság kérdései segítik a további kutatásaimat is, ugyanis kérdéseikkel eszembe juttatták, hogy a jelenlegi kötelező felelősségbiztosítási rendszerben is, ha valamely üzembentartó – annak ellenére, hogy jogszabályilag előírt – nem rendelkezik kötelező felelősségbiztosítással, akkor a Magyar Biztosítók Szövetsége téríti meg a kárát, majd a MABISZ érvényesíti a regressz igényeit.

A német jogalkotás a négyes szintű önvezető autók szabályozásával egy lehetséges felelőst kivett a potenciális felelősök közül. A vélelmezett vétkességen alapuló felelősségi tényállás alapján felelős vezető helyére azonban egy általános deliktuális felelősség alapján felelősségre vonható entitást vezetett be, amely a károsult szemszögéből visszalépés.

Külföldi tartózkodásom alatt hazai konferencián is volt lehetőségem online részt venni. A Deák Ferenc Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola által szervezett Doktoranduszok Fóruma című konferencián „Halterhaftung aus einer vergleichenden Perspektive” címmel tartottam előadást kutatási témámnak egy részéből, amely az üzembentartói felelősséget érintette. Ennek során azt vizsgáltam, hogy továbbra is megfelelő lenne-e, ha az üzembentartók viselnék végső soron a gépjárművek üzemeltetésének kockázatát, ahogy az a jelenlegi gépjárművek esetében van. Továbbra is az üzembentartó-e az az entitás, amely a leginkább tudja minimalizálni az üzemeltetés kockázatát, illetve van-e oly mértékű ráhatása a veszélyes üzem működtetésére, hogy a felelősséget is igazságos legyen az üzembentartókra telepíteni.

Berlini tartózkodásom alatt a német nyelvű szakirodalom tanulmányozása mellett az angol nyelvű források felhasználására is igyekeztem hangsúlyt fektetni.

Kint tartózkodásom alatt a fogadó tanszékeim tagjain kívül számos európai, illetve ázsiai professzorokkal is sikerült egyeztetnem, hogy a kutatási területem kapcsán mik a

benyomásaik, álláspontjaik. A szöuli jogi egyetem társasági joggal foglalkozó adjunktusával egy esetleges egyetemi szintű együttműködés lehetősége is felmerült, csereszeminárium, vagy nyári egyetem szervezése formájában.