



Főszerkesztő: Mohay Ágoston (PTE ÁJK)

**Szerkesztők: Csoknya Tünde (PTE ÁJK) Mészáros Pál
(PTE ÁJK), Hengl Melinda (PTE ÁJK), Kis Kelemen Bence (PTE ÁJK)**

A szerkesztőbizottság elnöke: Szalayné Sándor Erzsébet (PTE ÁJK / AJBH)

**A szerkesztőbizottság tagjai: Cseporán Zsolt (Budapesti Metropolitan Egyetem), Jorn van Rij (The Netherlands National Police), Hornyák Szabolcs (PKKB), Kokoly Zsolt (Sapientia – EMTE), Csink Lóránt (PPKE JÁK), Farkas Csaba (SZTE ÁJK), Pozsonyi Norbert (SZTE ÁJK), Szomora Zsolt (SZTE ÁJK), Tóth Norbert (NKE ÁNTK),
Mészáros Bence (NKE RTK)**

**Kiadja a Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar Óriás Nándor
Szakkollégiuma.**

Felelős kiadó: Dr. Fábián Adrián, dékán

A kiadó székhelye és postacíme: 7622 Pécs, 48-as tér 1.

Email: szakkollegium@ajk.pte.hu

Tartalom

Krónika	4
Botló Andrea: Az automatizált és autonóm járművek megjelenésével kapcsolatos büntetőjogi kihívások	6
Horváth Zsombor: Az online platformok sötét oldala: a dark pattern	25
Reflexió	
Balogh Márton: Döntéshozatal az Európai Unió külpolitikájában	40
Kőszegi Gergő – Zaka Noémi Maja: A krími konfliktus történeti előzményei	47
Várallai Luca: A szociális igazgatásról és szociális ellátásokról szóló 1993. évi III. törvény módosításáról	54

Krónika

A 2022/2023-as tanév őszi szemeszterében is számos szakmai és csapatépítő programon vehettek részt a szakkollégium tagjai. Ugyanakkor ez a félév legfőképpen az elméleti és gyakorlati elmélyülésről szólt, a Tudományos Diákköri Konferencia kari fordulója állt a középpontban.

A felvételi eljárás az elmúlt időszakokhoz képest is kiemelkedő sikerűnek mondható, a szakkollégium hét új taggal bővült. Az Elméleti-Történeti Tagozatba sikeresen felvételt nyert Farkas-Kozics Iván, Kőszegi Gergő, Miklai Kamilla, valamint Zaka Maja. A Bűnügyi Tagozathoz Hollósi Beatrix csatlakozott, a Közjogi Tagozatba Kemény Bálint és Szántó Soma nyert felvételt. Az Elméleti-Történeti Tagozatban Szentes Dalma vette át a Tagozatvezetői posztot. Kiss Mátyás és Várallai Luca alelnöki megbízatása lejárt, így a Közgyűlés új alelnököket választott további egy évre. Jávorszki Hunor Bendegúz lett az új alelnök, míg Várallai Luca továbbra is az alelnöki feladatokat látja el, mindkettőjüket egyöntetűen szavazta meg a Közgyűlés.

Szakkollégistáink kiválóságát és szorgalmát jelzi, hogy az őszi szemeszterben is rengetegen részesültek különböző ösztöndíjakban. Így többek között az Igazságügyi Minisztérium Nemzeti Kiválósági Ösztöndíjban, Új Nemzeti Kiválósági Ösztöndíjban, Kriszbacher Ildikó Tehetséggondozó Ösztöndíjban, Intézményi Szakmai, Tudományos Ösztöndíjban, valamint Tanulmányi Ösztöndíjban. Külön kiemelendő, hogy Szentes Dalma elnyerte a Közjegyzői Kamara Kiválósági Ösztöndíját, Kiss Mátyás pedig Pro Universitate Juventutis emlékéremben, valamint Óriás Nándor-díjban részesült. A Szakkollégium történetében első alkalommal a szervezet – a Pécsi Tudományegyetem által biztosított tehetséggondozási támogatás révén – őszi szemeszterben a legkiemelkedőbb hallgatókat pályázati alapon ÓNSZ Kiválósági Ösztöndíjban részesítette, ezzel is támogatva, illetve motiválva tevékenységüket.

Nagy örömünkre szolgál, hogy sikeresen megvalósítottuk az NTP-SZKOLL-21-0018. sz. pályázati projektünket. A Nemzeti Tehetségprogram Pályázat lezárásaként az őszi félév elején a „Jog és technológia” című online nemzetközi konferencia keretében a kolozsvári Collegium Iuridicummal közösen előadásokat hallhattunk a szakkollégisták írásaiból, amelyek „A technológia és a jog korrelációja” című kiadványunkban jelentek meg. A kötetben megjelent tanulmányok szerzőinek nagy része részt vett a konferencián, kifejthette további álláspontját a kutatott témájával kapcsolatban. A kolozsvári Collegium Iuridicummal így továbbra is kapcsolatot tartva egy újabb projekt valósulhatott meg.

A Kari Tudományos Diákköri Konferencia volt a félév egyik prioritása, így szinte minden szakkollégista az általa készített TDK dolgozatával, kutatásával is foglalkozott. A szakkollégiumi hagyományoknak megfelelően 2022. október 13-án tartottuk az Intézményi Tudományos Diákköri

Konferencia „0. fordulóját”, amelyen minden TDK-n indulni kívánó szakkollégista kipróbálhatta magát közönség előtt. Az előadások után észrevételeket, javaslatokat kaptak az előadók egymástól és az ÓNSZ oktató tagjaitól, ezzel elősegítve a későbbi sikeres szereplést. A szakkollégium egyik fő feladata a tehetséggondozás, így ez a program kiemelt jelentőséggel bír.

A félév egyik legnagyobb szakmai programjára 2022. november 11-én került sor. A budapesti Nemzeti Közszerületi Egyetem Szent György Szakkollégiumának rendezésében szakmai napon vehettünk részt Budapesten. A házigazda szakkollégium mellett az eseményen részt vett továbbá a győri egyetem jogi karának Batthyány Lajos Jogász Szakkollégiuma is. A programon rendkívül érdekes és tartalmas, egyben interaktív előadásoknak lehettünk tanúi – és résztvevői. Betekintést nyerhettünk az egyetemen működő ún. szituációs házba, és megismerhettünk különböző helyszíni szemlével, helyszíni kutatással kapcsolatos vizsgálati, nyomrögzítési módszereket.

Az ÓNSZ meghívására 2022. november 15-én a Pécsi Törvényszék elnöke, dr. Sipos Balázs bíró úr a tisztességes eljáráshoz való jogról tartott előadást, amelyet egy kerekasztal-beszélgetés követett. Minden tagozat egy-egy tagja pár percben összegezte az adott tagozatának aspektusából lényeges elemeket a tisztességes eljárás követelményét illetően, amellyel kikristályosodott e jog jelentősége a főbb jogterületek vonatkozásában. A szakkollégisták és az érdeklődők betekintést nyerhettek abba, hogyan érvényesül a gyakorlatban a tisztességes eljáráshoz való jog, ezáltal nem csak elméleti síkon tanulhattak az alapelvről.

Végül az ÓNSZ beiskolázási és tudománynépszerűsítő tevékenységével kapcsolatban megemlítjük, hogy részt vehettünk a Ciszterci Rendi Nagy Lajos Gimnáziumban rendezett expón, remélve, hogy az érdeklődő középiskolások közül többen is a jövőben a PTE ÁJK szakkollégiumának tagjaivá válnak, emellett az ÓNSZ tagjai több egyéb beiskolázási rendezvényen is részt vettek az „Ikonikus filmek – jogász szemmel” című előadással. Az ÓNSZ-t képviselve a Közjogi Tagozat tagjai pedig 2022-ben is előadást tartottak a Kutatók Éjszakája elnevezésű programon.

A félév mind közösségi, mind egyéni szinten programokkal és sikerekkel bővelkedett, ennek következtében hasonlóan feladatokban, élményekben gazdag következő félévet remélünk.

ÓNSZ Elnökség

Botló Andrea

joghallgató (PTE ÁJK), az ÓNSZ Bűnügyi Tagozatának tagja

Az automatizált és autonóm járművek megjelenésével kapcsolatos büntetőjogi kihívások

I. Bevezetés

A technológiai innováció napjainkban rendkívül felgyorsult, számos új technikai lehetőség előtt nyitva meg a kaput. Ezt a rohamos fejlődést Ipar 4.0-nak nevezzük, melynek egyik legfontosabb vívmánya az automatizált és az autonóm járművek megjelenése.¹ Ezek a járművek, bár segítik – illetve idővel akár át is alakíthatják – mindennapjainkat, számos új kihívás elé állítják mind a jogalkotást, mind a jogalkalmazást.²

Tanulmányomban bemutatom azt az utat, amely az autonóm járművek megjelenéséhez vezetett, majd áttekintem az ezzel kapcsolatos alapfogalmakat és a különböző automatizáltsági szinteket. Megvizsgálom, hogy e járművek megjelenése és a velük/általuk történő bűncselekmény elkövetés miként hat a bűncselekmény fogalmára és a különböző fogalmi elemek megvalósulására, továbbá ebből adódóan hogyan alakul a büntetőjogi felelősség kérdése, milyen új bűncselekmények jelenhetnek meg, majd kitérek a kriminalisztikai hatásokra is.

II. Az autonóm járművek megjelenése

Az autonóm járművek megjelenését az Ipar 4.0 tette lehetővé, amely nem más, mint a negyedik ipari forradalom.³ Annak a folyamatnak a megértéséhez, amely során az autonóm járművek utópisztikus álmokból valósággá váltak, röviden áttekintem az ipari forradalmakat, illetve az Ipar 4.0 alapvető működési elveit, mechanizmusait. E technikai fejlődés nélkül nem jelenhettek volna meg az önvezető járművek sem.

II.1. Az ipari forradalmak

A történelem során mindig is alapvető célként volt jelen az életminőség javítása, a mindennapi élet megkönnyítése. Ennek a folytonos törekvésnek köszönhetőek azok a technikai vívmányok, amelyek az ipari forradalmakhoz vezettek. Az első ipari forradalom a XVIII. század végén, XIX. század elején

¹ Nagy Judit – Pórusz Mónika: Ipar 4.0 és önvezető járművek alkalmazásának tapasztalatai. Logisztikai trendek és legjobb gyakorlatok 2019/1. sz. 25-26. o.

² Klein Tamás – Tóth András: A robotika egyes szabályozási kérdései. In: Egyes modern technológiák etikai, jogi és szabályozási kihívásai. (szerk. Homicskó Árpád). Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Budapest 2018. 94-95. o.

³ Nagy Judit: Az ipar 4.0 fogalma, összetevői és hatása az értéklánra. Budapesti Corvinus Egyetem Vállalatgazdaságtan Intézet, Budapest 2017. 8. o.

indult el Angliából, a gőzgép feltalálásával.⁴ Megjelentek a gőzhajók és gőzmozdonyok, amelyek lehetővé tették az egyes részfolyamatok gépesítését. A gépesítésnek köszönhetően a manufaktúrákban kialakult a munkamegosztás, munkahelyek szűntek meg, de ezzel egyidőben más területeken megnövekedett a munkaerő iránti kereslet. A folyamat hatására kialakult a munkásosztály.⁵ Az első ipari forradalom a mobilitás fokozódásához, majd a kommunikáció felgyorsulásához vezetett.⁶

A második ipari forradalom kezdete a XIX. század végéhez, XX. század elejéhez köthető, a tömeggyártás és az elektromosság elterjedéséhez. A vegyipar, az acél- és gépipar, az elektronika rohamos fejlődésnek indult. Megkezdődött a közművek hálózatának kiépítése. Ennek, illetve az egyre nagyobb gyárak növekvő munkaerőigényének következtében fokozódott az urbanizáció. A kommunikáció és a mobilitás szintje a telefonok és a gépjárművek általánossá válásának köszönhetően tovább fejlődött.⁷

A harmadik ipari forradalom az 1970-es években ment végbe, a számítástechnika, az informatika, az elektronika, valamint a közlekedés rohamos fejlődése által. Az új találmányok elterjedése miatt elkezdődött a termelés automatizálása. Megjelent az internet, ami lehetővé tette az azonnali, országhatárokon átnyúló, folyamatos összeköttetést és kommunikációt.⁸ A mobilitás, az információtechnológia, a robotok megjelenése előrevetítette a következő ipari forradalom küszöbön állását.⁹ Tekintve, hogy az ipar fejlettségi szintje országoként, sőt régióként is jelentős eltéréseket mutat, egyes szerzők szerint a harmadik ipari forradalom ma is tart.¹⁰

II.2. Az ipar 4.0 autonóm járműveket érintő legfontosabb alapfogalmai

A magas fokú automatizáltság, az internethálózatok széles körű kiépítése, a robotok folyamatos fejlődése indította el a negyedik ipari forradalmat. Az Ipar 4.0 egyszerre, integráltan használja a régi és új technológiákat, azonban ezek együttesen más működési módot és teljesítményt valósítanak meg. Az integrált technológiák egy közös magra építenek, amiket magtechnológiáknak neveznek. Ilyen magtechnológia a Big Data, a felhő, a dolgok internete (Internet of Things, továbbiakban: IoT), a programok, a virtuális valóság, a robotok, valamint az additív termelés. A magtechnológiáknak két fő vonulata különböztethető meg: a Big Datára épülő digitális technológiák és a fizikai valósághoz kapcsolódó technológiák (ilyenek a kollaboratív robotok és az additív termelés). A digitális technológiákhoz tartoznak az önvezető járművek megjelenését lehetővé tévő és működtető olyan

⁴ Nagy: i.m. 8. o.

⁵ Erdei Edina: Az ipar 4.0 fejlődése, használata és kihívásai napjainkban. Acta Carolus Robertus 2019/1. sz. 51. o.

⁶ Nagy: i.m. 8. o.

⁷ Erdei: i.m. 52. o.

⁸ Uo. 52. o.

⁹ Nagy: i.m. 9. o.

¹⁰ Erdei: i.m. 52. o.

technológiák, mint a felhőrendszer, az IoT, illetve a szimulációk, vagy más néven programok.¹¹ A digitális technológiák alapja az adatok, információk valós időben történő rendelkezésre állása és a gépek közötti kapcsolat, melynek előfeltétele a hálózat megléte. Mindehhez nélkülözhetetlen a digitalizáció.¹²

Tekintve, hogy az autonóm járművek működése is ezen alapul, ahhoz, hogy a jogi problémák megfelelő körültekintéssel vizsgálhatók legyenek, meg kell ismerni e járművek előbb említett működési elveit, technikáit, ezért elengedhetetlennek tartom ezek rövid bemutatását.

Az autonóm járművek egymással, illetve a környezetükkel való kommunikációjának alapja a Big Data, az IoT, illetve a felhő. A Big Data nem más, mint egy hatalmas adathalmaz, amely a különböző okos gépek és eszközök összekapcsolásával jött létre. A kifejezés magába foglalja az adatok kezelését, felhasználását és integrálását is.¹³ Az IoT az a csatorna, amely a hálózatban történő működést teszi lehetővé.¹⁴ A felhő lényegében egy rendszer, amely adattárolásra és -gyűjtésre alkalmas,¹⁵ és az „IoT segítségével összekapcsolt gépekről és szenzorokról származó adatokat gyűjti, kezeli, az azokhoz kapcsolódó programokat futtatja, szükség esetén pedig vizualizálja az adatokat.”¹⁶

Az automatizált vagy autonóm járművek jogi szabályozásának vizsgálata szempontjából ismerni kell néhány, széles körben használt kifejezés jelentését is, ezek pedig az AI, az M2M, V2V, illetve V2I rövidítések. A fogalmak mindegyike a fentebb ismertetett technológiákon alapul.¹⁷

Az AI, azaz az Artificial Intelligence mesterséges intelligenciát (magyarul röviden: MI) jelent, amely „egy gép, program vagy mesterségesen létrehozott tudat által megnyilvánuló intelligencia, értelmi működés, általában valamilyen számítógéphez rendelhető adottság, funkció”.¹⁸ Hasonlóan viselkedik, mint az élő, emberi tudat; képes tanulni, a környezetétől szerzett információkra reagálni, bizonyos céloknak megfelelően cselekedni, mindezt önállóan, emberi beavatkozás nélkül. Az ilyen mesterséges intelligenciák teszik lehetővé, hogy a járművek önállóan tudjanak közlekedni.¹⁹

Az M2M (Machine-to-Machine) a gépek közötti kommunikációt jelenti. A folyamat során a gépek képesek önálló döntést hozni, az előre meghatározott programozás alapján. A gépek egymással folytatott kommunikációja során információt kérnek és kapnak egymástól, a hatékony működés

¹¹ *Losonci* Dávid – *Takács* Olga – *Demeter* Krisztina: Az ipar 4.0 hatásainak nyomában – a magyarországi járműipar elemzése. *Közgazdasági Szemle* 2019/2. sz. 188-189. o.

¹² *Szűjő* Krisztina: Ipar 4.0 – út a digitalizált jövő felé. Az Ipar 4.0-ra való felkészültség vizsgálata globális és európai vonatkozásban. *Tér-Gazdaság-Ember* 2019/1. sz. 178. o.

¹³ *Csizmadia* Zoltán – *Rechnitzer* János (szerk.): Az önvezető járművek világa [Digitális kiadás.]. Akadémiai Kiadó, Budapest 2021. https://mersz.hu/dokumentum/m813aojv_1/ (2022.11.10.)

¹⁴ *Szűjő*: i.m. 179. o.

¹⁵ *Losonci* – *Takács* - *Demeter*: i.m. 188. o.

¹⁶ Uo. 188. o.

¹⁷ *Csizmadia* – *Rechnitzer*: i.m.

¹⁸ Uo.

¹⁹ Uo.

érdekében összehangolják tevékenységüket.²⁰ A V2V (Vehicle-to-Vehicle) ugyanezt a folyamatot jelöli, ha az járművek között valósul meg. A V2I (Vehicle-to-Infrastructure) kifejezés a járműveknek a közlekedési infrastruktúrával (pl. a közlekedési lámpákkal) folytatott kommunikációját fejezi ki.²¹

Az ipar 4.0 technikai vívmányai egyre inkább jelen vannak a termelésben, sőt, az emberek mindennapi életében is. Nem meglepő, hogy a járműipar is igyekszik alkalmazkodni a rohamosan változó világhoz. A digitalizáció, az új technológiák termékekbe történő beépítése átalakítja mind a termelést, mind a fogyasztást, ez az átalakulás pedig újabb innovációkhoz vezet. Ennek a permanens átalakulásnak az eredménye az autonóm járművek megjelenése is. A folyamatos fejlődésnek köszönhetően a járművek önvezetése fokozatosan valósult meg, az egyes technológiák pedig egyre nagyobb automatizáltságot tesznek lehetővé.²²

III. Az automatizáltság szintjei

A fentebb vizsgáltak alapján kijelenthető, hogy az autonóm járművek bonyolult, az Ipar 4.0. által létrehozott technológiákon alapulnak. E technológiák folyamatos fejlődésen mentek keresztül, ahogy egyre több került beépítésre, alkalmazásra, egyre kevesebb emberi beavatkozásra lett szükség a járművek működtetéséhez, egyre inkább autonómabbakká váltak.²³

Az emberi beavatkozás szükséges mértéke szerint különböző automatizáltsági szinteket lehet megkülönböztetni, vagyis a járművek automatizáltságának foka eltérő. Ennek kiemelkedő szerepe lehet jogi szempontból is. A különböző fokozatok közötti eligazodást az 1905-ben alapított Society of Automobile Engineers (Autóipari Mérnökök Szövetsége, továbbiakban: SAE) által kidolgozott és folyamatosan frissített, nemzetközileg elismert szabvány segíti.²⁴

A SAE 5+1 szintűet különböztet meg. A legalacsonyabb, 0. szinten egyáltalán nincs automatizáltság, a jármű teljesen mértékben manuálisan működik, ember által vezérelt.²⁵

Az 1. szinten az asszisztensrendszerekkel támogatott vezetés áll.²⁶ Ehhez a szinthez tartozik az ACC adaptív sebességtartó automatika, amely tartja az előre beállított sebességet és a kiválasztott távolságot a többi járműhöz képest, illetve rendelkezik táblafelismerő rendszerrel, amivel összefüggésben képes reagálni a sebességkorlátozásokra is. Ide sorolható a Front Assist vészfékasszisztens is, amely a lehetséges ütközések előtt jelzésekkel figyelmeztet, illetve felkészíti a járművet a vészfékezésre. Ez a rendszer arra is képes, hogy amennyiben a vezető egyáltalán nem

²⁰ *Szűjő*: i.m. 179. o.

²¹ *Csizmadia – Rechnitzer*: i.m.

²² *Rechnitzer*: i.m. 15-16. o.

²³ Uo. 15-16. o.

²⁴ SAE International: About SAE International. <https://www.sae.org/about/history> (2022.11.12.)

²⁵ SAE International: Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles. 2021. https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104/ (2022.11.12.)

²⁶ SAE International: i.m.

reagál, bekapcsol az automatikus részleges fékezés.²⁷

A 2. szintet a részben automatizált vezetés jelenti.²⁸ Ezen a szinten a vezetést támogató rendszerek már egyidejűleg több feladatot vesznek át a vezetőtől, pl. támogatják gyorsulásnál, kormányzásnál vagy fékezésnél, ezzel átvállalva bizonyos részfeladatokat, akár kritikus helyzetekben is. Ezen a szinten található a távirányítású parkolás is, melynek köszönhetően a jármű még a legszűkebb parkolóhelyekre is önállóan, a gépjárművezető segítségével nélkül bemanőverezik.²⁹

A 3. szint nem más, mint a feltételesen automatizált vezetés.³⁰ Itt már a jármű képes önállóan, automatikusan gázt adni, előzni, fékezni, illetve bizonyos kikerülő manővereket is végre tud hajtani. Ennek köszönhetően a járművezető mással is foglalkozhat, azonban bármelyik pillanatban képesnek kell lennie arra, hogy a rendszer erre irányuló jelzése esetén a jármű irányítását azonnal visszavegye.³¹

A 4. szint már magas fokú automatizáltságot jelent.³² A jármű bizonyos zárt területeken, pl. autópályákon tartósan átveszi az irányítást. Ma már léteznek olyan gépjárművek is, amelyek korlátozott közlekedési viszonyok között, pl. városi környezetben teljesen automatizáltan képesek közlekedni, ezért nincs szükség járművezetőre, az utasok bármivel foglalkozhatnak az utazás során.³³

A legmagasabb, 5. szinten valósul meg a teljes automatizáltság, vagyis az önvezetés.³⁴ Ezen a szinten a járművek teljesen önállóan vesznek részt a közlekedésben. Megvalósul a környezetfelismerés, a folyamatos hálózati kapcsolat, a V2V és a V2I kommunikáció, ezért egyáltalán nincs szükség vezetőre, az autonóm jármű önmaga érzékeli környezetét, és a többi járművel, valamint az infrastruktúrával kommunikálva emberi segítség nélkül közlekedik. Ennek köszönhetően a jövőben a járművek belső tere átalakíthatóvá válhat – akár irodává is –, és nem lesz szükség bizonyos alkatrészekre – pl. kormányra – sem.³⁵

Bár gyakran hallható – helytelenül – egymás szinonimáiként használva, a fentiek alapján kijelenthető, hogy mind a precizitás, mind pedig a jogi relevancia szempontjából fontos különbséget tenni az automatizált, valamint az autonóm (önvezető) járművek között. Az Európai Unió meghatározása szerint az automatizált jármű olyan technológiákkal rendelkezik, amelyek a vezetőt segítik, így a vezetés bizonyos feladatait számítógépes rendszer látja el. Ezzel szemben az autonóm jármű teljesen automatizált, az összes vezetési funkciót minden emberi ráhatás, beavatkozás nélkül

²⁷ Volkswagen AG: Az önvezetés öt szintje. https://www.volkswagen.hu/e-mobilitas-es-id-hub/id-hub/id-magazin/az-onvezetes-5-szintje?fbclid=IwAR2a1aaCke0y4qWyUe3uz4Ys1ascWkeJ4M4SSXLYvfjNe78wW9eLZw_hv38 (2022.11.12.)

²⁸ SAE International: i.m.

²⁹ Volkswagen AG: i.m.

³⁰ SAE International: i.m.

³¹ Volkswagen AG: i.m.

³² SAE International: i.m.

³³ Volkswagen AG: i.m.

³⁴ SAE International: i.m.

³⁵ Volkswagen AG: i.m.

képes elvégezni.³⁶

E fogalom meghatározások alapján önvezető járműnek valójában csak a teljesen autonóm járművek tekinthetők, amelyek a SAE kategorizálása szerint az 5., vagyis a legmagasabb szinten helyezkednek el. Az 1-4. szintre sorolható járművek szigorúan véve nem tartoznak az önvezető kategóriába, azok kizárólag automatizáltnak nevezhetők.³⁷

IV. A büntetőjogi szabályozás kérdései

A büntetőjogban megjelenő kihívások vizsgálata során a büntetőjog ultima ratio jellegéből kell kiindulni. Ez a büntetőjogi alapelv azt jelenti, hogy büntetőjogi felelősségre vonásra csak akkor kerülhet sor, ha más felelősségi forma nem biztosítja a társadalmi rend védelmét, egyfajta utolsó eszközként kell rá tekinteni. Törvényhozási szinten a jogalkotónak azt kell megvizsgálnia, hogy szükséges-e egyáltalán büntetőjogi norma megalkotása, és ha igen, milyen mértékű büntetés az, amely a társadalom védelme érdekében elengedhetetlen. Fontos, hogy az állam csak akkor nyilvánítson egy adott magatartást bűncselekménnyé, ha az a fentiek figyelembevételével feltétlenül szükséges.³⁸ A büntetőjogi kihívások megítélése kapcsán figyelembe kell venni az autonóm járművek megjelenésének közlekedési balesetekre gyakorolt hatásait.

IV.1. Közúti balesetek száma

Európai uniós statisztikák szerint 2019-ben 22 800 halálos kimenetelű közúti balesetet regisztráltak a tagállamokban. Egymillió lakosra 51 halálos közúti baleset jutott, amely, bár magas szám, az előző évekhez képest mégis csökkenő tendenciát mutat. Ez többek között a széles körben elfogadott közlekedésbiztonsági intézkedéseknek köszönhető, amik magukba foglalják a különböző vezetést támogató rendszerek egyre szélesebb körben történő alkalmazását is.³⁹ Magyarországon a KSH adatai szerint 2020-ban összesen 13 778 személyi sérüléssel járó közúti balesetet regisztráltak, amelyből 423 volt halálos kimenetelű. Országos szinten vizsgálva is megfigyelhető – hasonlóan az egész európai uniós trendekhez – a csökkenő tendencia a balesetek számában, hiszen 2006-ban még 20 977 regisztrált személyi sérüléssel járó közúti balesetből 1173 volt halálos kimenetelű, 2010-ben 16 308 balesetből 649, 2018-ban, bár a balesetek száma nőtt, azonban 16 951-ből „csak” 567 járt halálos eredménnyel.⁴⁰

Az egyes közúti balesetekre vonatkozó adatok alapján megállapítható, hogy a technika

³⁶ Susanne Pillath: Automated vehicles in the EU. Briefing, European Parliament 2016. 2. o.

³⁷ Lukovics Miklós – Udvari Beáta – Zuti Bence – Kézy Béla: Az önvezető autók és a felelősségteljes innováció. Közgazdasági Szemle 2018/9. sz. 953-954. o.

³⁸ Balogh Ágnes – Tóth Mihály: Magyar büntetőjog. Általános rész. Osiris kiadó, Budapest 2015. 38. o.

³⁹ Európai Bizottság. 2019. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/HU/qanda_20_1004 (2022.11.15.)

⁴⁰ Központi Statisztikai Hivatal. https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0033.html (2022.11.15.)

fejlődésével, illetve az egyre fejlettebb automatizáltsági szintek elérésével fokozatosan csökken a balesetek, azon belül is különösen a halálos kimenetelű közlekedési balesetek száma.⁴¹

Véleményem szerint addig, amíg a közlekedési balesetek száma a nullára redukálódik, szükséges, hogy legyen releváns jogi szabályozás, ezért kiemelten fontos az új jogi megoldások keresése, az újonnan felmerülő jogi kérdések vizsgálata. Lehetségesnek tartom, hogy az egyre kevesebb baleset azt vetíti előre, hogy a jövőben az autonóm járművek elterjedése miatt a közlekedési baleset ismeretlen fogalommá válik, ezért nem lesz szükség a büntetőjogi (illetve más jogági) szabályozásra. Ez azonban nem predesztinált, lehet, hogy soha nem fog megvalósulni, mert bár a balesetek száma határozottan csökkenő tendenciát mutat, az autonóm járművek is képesek lehetnek balesetet okozni, ezt bizonyítják az alább, IV.2. cím alatt bemutatott, már megtörtént esetek.

IV.2. Önvezető járművek által okozott balesetek

Az első önvezető járműhöz kapcsolódó balesetet egy (az automatizáltság 3. fokán álló) Tesla S modell okozta 2016 májusában. A jármű Autopilot üzemmódban közlekedett Floridában, amikor egy teherautó utánfutójával ütközött. A baleset a Tesla gépjárművezetőjének halálát okozta. Az ügyirat szerint az ütközést az okozta, hogy a jármű automatikus vészfékrendszere nem lépett működésbe, és a veszélyhelyzetet sem az Autopilot rendszer, sem pedig a gépjárművezető nem észlelte, annak ellenére, hogy a rendszer a gépjárművezető kötelezettségévé teszi a forgalom folyamatos figyelemmel kísérését. A vezetőnek bármikor képesnek kell lennie arra, hogy szükség esetén beavatkozzon.⁴²

Egy másik eset az Uber önvezető Volvojához kapcsolódik, amely 2018-ban halálra gázolt egy gyalogost Arizonában. A gyalogos szabálytalanul kelt át az útesten, az önvezető módban közlekedő jármű szenzorai pedig a sötét miatt ezt nem érzékelték. Később kiderült, hogy a balesetet egy szoftverhiba okozta.⁴³

A fent ismertetett esetek kapcsán felmerül a kérdés, hogy készen áll-e a technika az önvezető járművek közúti közlekedésben való alkalmazására, illetve, hogy autonóm jármű által okozott baleset esetén kinek a felelőssége állapítható meg? Lehetséges-e egyáltalán megállapítani felelősséget? Ha nem, felelősség hiányában történhet-e bűncselekmény? Amennyiben igen, kivel szemben, illetve lehetséges/szükséges-e jogkövetkezményként büntetőjogi szankció alkalmazása?

IV.3. A bűncselekmény fogalmi elemeinek megvalósulása

⁴¹ Gál Linda – Sipos Tibor: Autonóm gépjárművek elterjedésének hatása a fajlagos nemzetgazdasági veszteségértékekre vonatkozóan. Közlekedéstudományi Szemle 2018/4. sz. 78-80. o.

⁴² US Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration. <https://static.nhtsa.gov/odi/inv/2016/INCLA-PE16007-7876.PDF> (2022.11.18.)

⁴³ Uber in fatal crash had safety flaws says US investigators. BBC News. <https://www.bbc.com/news/business-50312340> (2022.11.18.)

E kérdések megválaszolásához meg kell vizsgálni a bűncselekmény fogalmát, illetve annak egyes elemeit. A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (továbbiakban: Btk.) meghatározása szerint:

„Bűncselekmény az a szándékosan vagy – ha e törvény a gondatlan elkövetést is büntetni rendeli – gondatlanságból elkövetett cselekmény, amely veszélyes a társadalomra, és amelyre e törvény büntetés kiszabását rendeli.”⁴⁴

A meghatározás alapján akkor valósul meg bűncselekmény, ha a cselekmény, a társadalomra veszélyesség (jogellenesség), a büntetni rendeltség (tényállásszerűség) és a bűnösség megállapítható.⁴⁵ A fogalmi elemek közül a cselekmény, a társadalomra veszélyesség, valamint a bűnösség igényel a büntetőjogi szabályozási kihívások szempontjából további vizsgálatot.

IV.3.1. A cselekmény

A cselekmény mindig valamilyen emberi magatartást jelent, amely lehet aktív vagy passzív egyaránt, azaz tevőleges cselekmény és mulasztás különböztethető meg. Az emberi magatartásnak két alkotóeleme van: az akaratlagosság és a hatóképesség. Az akaratlagosság szubjektív kategória, azt jelenti, hogy a cselekményt előidéző magatartást az ember tudata, szándéka vezérli, ezáltal az akarat és a magatartás között okozati összefüggésnek kell fennállnia. A hatóképesség objektív kategória, az ember tudatától független. Egy adott cselekmény akkor hatóképes, ha az általános élettapasztalat szerint alkalmas a tényállásban meghatározott káros következmény előidézésére. Emberi magatartás, azaz cselekmény tehát kizárólag adott személy akarata által végbemenő, a meghatározott káros következmény előidézésére alkalmas magatartás által valósulhat meg, valamely fogalmi elem hiánya esetén nincs cselekmény.⁴⁶

Ezzel kapcsolatban felvetődik a kérdés, hogy ezek alapján lehet-e szó egyáltalán cselekményről, megvalósul-e emberi magatartás az automatizált és autonóm járművekkel okozott közúti balesetek esetén? Ennek megítélése érdekében automatizáltsági fokok szerint szükséges a járműveket differenciálni. Különbséget kell tenni a teljes mértékben ember által vezérelt járművek; a részben automatizált, emberi felügyelet alatt működő járművek; és a teljesen autonóm járművek között.

Az első esetben nem kérdés az emberi cselekmény megvalósulása, hiszen a jármű teljes mértékben emberi tevékenység által működtetett, így nem okoz problémát sem az akaratlagosság, sem a hatóképesség jelenlétének megállapítása.⁴⁷

⁴⁴ A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény, 4. § (1)

⁴⁵ Balogh – Tóth: i.m. 87. o.

⁴⁶ Ambrus István – Kovács Gábor – Németh Imre: Az önvezető járművek kapcsán felvethető általános büntetőjogi problémák. JURA 2018/2. sz. 23-25. o.

⁴⁷ Csítei Béla: Az autonóm járművek és a büntetőjogi felelősség, avagy gondolatok a bűncselekmény fogalmának alkalmazhatóságáról. Moór Gyula tudományos pályázat. 2020. 28-29. o.

A második esetben már nem ilyen egyszerű a helyzet, hiszen a működés egy részét a jármű önállóan végzi. Ennek ellenére a kérdéskör vizsgálata során abból kell kiindulni, hogy részben automatizált jármű esetén a járművezető a jármű önvezérlése során is köteles folyamatosan figyelemmel kísérni a forgalmat és a jármű működését, szükség esetén pedig képesnek kell lennie arra, hogy késedelem nélkül beavatkozzon. Amennyiben ennek a kötelezettségének nem tesz eleget, mulasztás történik. Ez a tény önmagában elegendő lehet a büntetőjogi felelősség megállapításához.⁴⁸

Ennél is nehezebb az utolsó, harmadik eset vizsgálata, amikor a jármű teljes mértékben önvezető, működéséhez semmiféle emberi beavatkozásra nincs szükség, ezért emberi magatartás nem valósul meg, vagyis elkövetési magatartás sem állapítható meg.⁴⁹

Álláspontom szerint, bár ebben az esetben nem közvetlenül az adott személy magatartása vagy mulasztása keletkezteti a büntetőjogilag releváns tényállást, közvetetten mégis van emberi magatartás. Az autonóm jármű egy adott személy érdekében, érdekkörében működik, ezért véleményem szerint, ha az önvezető jármű működése során káros eredményt okoz, akkor az e személy mulasztásának tudható be, mert mint a jármű használója, felelősséggel tartozik annak rendeltetésszerű működéséért. A jövőben elképzelhetőnek tartom, hogy bizonyos feltételek teljesülése esetén e felelősséget átháríthatja más személyre. Ez lehet a gyártó (pl. ha a káros eredményt valamilyen gyárilag hibásan összerakott vagy beszerelt alkatrész vagy szenzor rendellenes működése okozza), a programozó (pl. ha elmulasztja a megfelelő tesztek lefuttatását a szoftver jóváhagyása előtt) vagy akár a szerelő (pl. ha elmulasztja a szoftverfrissítést), de e kérdés pontos megválaszolását a kiforratlan jogi szabályozás és az autonóm járművek csekély elterjedtsége miatt jelenleg nem tartom lehetségesnek.

Ebből kiindulva a büntetendő közvetett emberi magatartást elsősorban mulasztásként tudom elképzelni. Ha a közúti baleset valamely tevőleges magatartás eredményeként valósul meg (pl. a programozó szándékosan hibás szoftvert telepít), véleményem szerint egészen más megítélés alá esik. Ezekben az esetekben szükség lehet új törvényi tényállások által új bűncselekmények meghatározására. E kérdéskörre a továbbiakban, az IV.5. cím alatt visszatérek.

IV.3.2. Társadalomra veszélyesség és ultima ratio

A Btk. meghatározása szerint: „társadalomra veszélyes cselekmény az a tevékenység vagy mulasztás, amely mások személyét vagy jogait, illetve Magyarország Alaptörvény szerinti társadalmi, gazdasági, állami rendjét sérti vagy veszélyezteti.”⁵⁰

Ahogy korábban kitértem rá, a cselekménynek emberi cselekménynek kell lennie, de mi a helyzet a veszélyességgel? A bemutatott statisztikai adatok szerint, minél magasabb a járművek

⁴⁸ Uo. 28-29. o.

⁴⁹ Uo. 28-29. o.

⁵⁰ A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény, 4. § (2)

általános automatizáltsági foka, annál kevesebb a közúti balesetek száma.⁵¹

A különböző technikai vívmányok elterjedésével a közlekedés, a közúti forgalomban való részvétel egyre biztonságosabbá, balesetmentesebbé válik. A technikai eszközök segítségével a balesetek többnyire elkerülhetők, az autonóm járművek megjelenésével pedig előfordulásuk szinte a nullára redukálható.⁵²

Felmerül tehát a kérdés, hogy autonóm járművek esetén szükséges-e a közlekedési bűncselekmények büntetőjogi szabályozása? Veszélyeztetik, illetve sértik-e az autonóm járművek által elenyésző számban okozott balesetek mások személyét, ezáltal veszélyeztetik-e a társadalmi rendet, vagy megállapítható, hogy használatuktól nagyobb előny várható, mint amekkora hátrányt esetlegesen okozhatnak?

Amennyiben az autonóm járművektől várható előny nagyobb, mint az esetlegesen általuk okozott hátrány, akkor ez egyfajta jogellenességet kizáró okként is értelmezhető. Ezért ebből, valamint a büntetőjog ultima ratio jellegéből kiindulva előfordulhat, hogy a jövőben egyes, jelenlegi közlekedési bűncselekmények dekriminalizációjára kerül sor, mert a társadalom védelmének érdeke nem fogja megkövetelni a büntetőjogi fellépést. Természetesen ez nem zárja ki más, büntetőjogon kívüli eszközök alkalmazását, mint pl. a szabálysértési jog vagy a polgári jog egyes intézményei.⁵³

Meglátásom szerint a jövőben ezek a büntetőjogon kívüli eszközök fognak előtérbe kerülni, büntetőjogi szabályozásra a közlekedési bűncselekményeket illetően egyáltalán nem, vagy csak nagyon kirívó esetben lesz szükség. Az autonóm járművek által okozott közúti balesetek esetén a kompenzáció, a kártérítés, valamint a jóvátétel sokkal gyakrabban alkalmazott szankciók lesznek, mint a büntetőjog más, hagyományos, jelenleg sokkal elterjedtebb jogkövetkezményei (pl. pénzbüntetés, szabadságvesztés).

IV.4. Büntetőjogi felelősség

Amennyiben mégis büntetőjogi felelősség megállapítására kerül sor, meg kell vizsgálni, hogy ki az, aki az adott balesetért, közlekedési bűncselekmény megvalósulásáért felelősségre vonható. A kérdés megválaszolása az autonóm járművek kapcsán válik igazán bonyolulttá, amelyeknél emberi beavatkozásra már nincs szükség, a jármű teljesen önállóan működik.⁵⁴

Első körben felmerülhet a járművezető felelőssége, azonban ez több aggályt is felvet. A KRESZ meghatározása szerint „vezető az a személy, aki az úton járművet vezet, vagy állatot hajt

⁵¹ *Csitei*: i.m. 23. o.

⁵² *Banyár József*: Az önvezető autók lehetséges hatásai az életmódra és a gazdaságra. *Polgári Szemle* 2019/4-6. sz. 144-145. o.

⁵³ *Ambrus – Kovács – Németh*: i.m. 17. o.

⁵⁴ *Csitei*: i.m. 27. o.

(vezet).⁵⁵ Ez a meghatározás azonban autonóm jármű esetén nem értelmezhető, hiszen a jármű magától működik, ezért nincs hagyományos értelemben vett járművezető. Szükséges tehát a fogalom de lege ferenda kiterjesztő értelmezése vagy újraszabályozása. A probléma megoldásához vezetne, ha járművezetőnek kellene tekinteni azt a személyt is, aki az autonóm járművet működésbe helyezi, használja, vagy akinek az autonóm jármű az érdekkörében működik.⁵⁶

Véleményem szerint a vezető fogalmának megreformálása nélkül is megvalósulhat más, a közlekedési bűncselekmények kategóriáján kívül eső bűncselekmény, így a büntetőjogi felelősség megállapítható marad. Ilyen megvalósuló bűncselekmény lehet a gondatlan emberölés vagy testi sértés. Azt is elképzelhetőnek tartom, hogy az önvezető jármű az elkövetés eszközének minősül, a jármű használója pedig, mint közvetett tettes kerül felelősségre vonásra.

Szóba kerülhet a tulajdonos, illetve az üzembentartó felelőssége is. E körben azt kell vizsgálni, hogy a tulajdonos a szükséges karbantartást, szoftverfrissítést elvégezte-e, a jármű kifogástalan állapotáról meggyőződött-e a működésbe helyezés előtt. Amennyiben a baleset ezen indokokra vezethető vissza, e magatartások, mint *actio libera in causa* – felróható előmagatartás – megalapozhatja a büntetőjogi felelősséget.⁵⁷

Szintén felmerülhet a szoftverfrissítést elvégző személy, illetve a jármű gyártójának felelőssége is,⁵⁸ ezekre az eshetőségekre IV.3.1. cím alatt már kitértem.

Mivel a működés emberi beavatkozást nem igényel, felmerülhet az autonóm jármű felelőssége is. Ebben az esetben azonban a felelősségre vonás jelenleg jogilag nem lehetséges, mert az autonóm járművek nem rendelkeznek jogalanyisággal, azaz jogok és kötelezettségek alanyai nem lehetnek. Nem rendelkeznek akaratelhatározási képességgel, döntéseiket előre betáplált szoftveres utasítások alapján hozzák. Nem állapítható meg a bűnösség sem, hiszen nem lehet sem akaratlagosságról, sem belátási képességről beszélni, így a büntetőjogi felelősség sem állapítható meg. Ahhoz, hogy az autonóm járművek jogalanyiséga megállapítható legyen, szükséges lenne elismerni a robotok jogalanyiségét. A jogalanyisághoz önálló döntési, akaratelhatározási és belátási képesség szükséges, amelyre a technológia napjainkban még – mindenfajta emberi közrehatás, ember által megalkotott program és ember által előzetesen betáplált adatok nélkül – nem képes.⁵⁹ Amennyiben a jövőben ezek az előfeltételek megvalósulnak, az autonóm járművek jogalanyiséga, mint digitális személy elismerésre kerülhet. Ez azonban újabb kérdéseket vethet fel. Meg kell vizsgálni, hogy vannak-e olyan szankciók, amelyek alkalmasak a büntetés céljainak elérésére egy digitális személy, egy autonóm jármű esetén, és

⁵⁵ 1. számú függelék az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelethez. III. A közúti forgalommal kapcsolatos fogalmak. a)

⁵⁶ *Ambrus – Kovács – Németh*: i.m. 20. o.

⁵⁷ *Csitéi*: i.m. 31-32. o.

⁵⁸ *Ambrus – Kovács – Németh*: i.m. 27. o.

⁵⁹ *Csitéi*: i.m. 29-30. o.

ha igen, akkor e szankciók miként hajthatók végre.⁶⁰

Véleményem szerint egy új jogalany elismerése természetesen nem csak a büntetőjog alapjait rengetheti meg, hanem átalakításokat tenne szükségessé a jog minden területén. Emellett megkérdőjelezhetővé válnának az államok alkotmányos alapjai, sőt, az egész társadalom ma ismert rendje. Ez jelenleg azonban nagyon futurisztikus kérdés, ha sor is kerül ilyen jogi szabályozási kérdésre, annak megfelelő megítélése a távoli jövőben történhet csak meg.

Úgy gondolom, nem célszerű a felelősséget – jelenleg még – élettelen tárgyakra hárítani, hiszen az ember, mint befolyásoló tényező nem vonható ki teljes mértékben a folyamatból. Tegyük fel, hogy az autonóm járművek rendelkeznek valamiféle öntudattal, ezáltal pedig korlátozott akaratelhatározási képességgel. Az akaratelhatározási képesség jelenleg minden esetben csak korlátozott lehet, mert mindig van bizonyos szoftveres alapja. A szoftver beállításai pedig még magas fokú automatizáció esetén is valamilyen mértékben kizárólag az embertől származnak. Nem zárható ki az ember részvétele teljesen a gyártási folyamatból sem. Még abban az esetben sem, ha az előállítási folyamat teljesen gépesített, mert a járműveket készítő, összeszerelő gépek és robotok programja szintén az embertől származik.

IV.5. Sajátos bűncselekmények megjelenése

A gépjárművek teljesen önvezetővé válása magában rejti annak a veszélyét, hogy nem csak közlekedési bűncselekmények elkövetésére használhatják fel őket, hanem teljesen új bűncselekmények megvalósításához is. Ennek következtében az autonóm járművek a bűncselekmény alanyából könnyen a bűncselekmény eszközévé válhatnak. Különösen megnövekszik a kiberbűncselekmények tömeges előfordulásának veszélye, vagyis az az eset, amikor ellenséges hackerek számítógépes úton eltérítik és saját céljaikra használják fel a kiválasztott járművet.⁶¹

A kibertámadásoknak számos célja lehet, a különböző balesetek szándékos okozásától az emberrablásig. Előfordulhat, hogy anyagi haszonszerzés céljából zsarolóvírusokat küldenek az autonóm jármű szoftverére, rákényszerítve a jármű utasát meghatározott kifizetések teljesítésére. Az autók által rögzített és tárolt adatok, felvételek ellopása, jogtalan felhasználása újfajta visszaélést valósíthat meg.⁶² Véleményem szerint e magatartások az információs rendszer felhasználásával elkövetett csalás bűncselekményének sajátos elkövetési módjává válhatnak.

Megnő a terrortámadások kockázata is, hiszen a terrorcselekmény bűncselekményének az elkövetéséhez adott esetben elegendő lehet egyetlen jármű szoftveres felülírása ahhoz, hogy

⁶⁰ Herke Csongor: A kiberbűnözés és a teljesen önvezető járművek. In: Ünnepi tanulmányok a 75 éves Németh Zsolt tiszteletére (szerk. Barabás A. Tünde, Christián László). Ludovika Egyetemi Kiadó, Budapest 2021. 216. o.

⁶¹ Herke: A kiberbűnözés...216-217. o.

⁶² Uo. 217-218. o.

tömegszerencsétlenség következzen be.⁶³ Álláspontom szerint további veszélyforrásként jelentkezhethet, hogy autonóm jármű felhasználása esetén nem szükséges a terrorista életének veszélyeztetése, feláldozása sem, így sokkal nagyobb számban fordulhatnak elő ilyen támadások. Véleményem szerint a bűnüldöző és terrorellhárító szervek munkáját is megnehezítheti az autonóm járművek terrorcselekményben történő felhasználása, különösen a bűncselekmény felfedezését és a katasztrófa elhárítását tekintve, mert míg a terrorista viselkedésének, terrorhálózat kiépülésének vannak tipikus mintái, előjelei – akár egy zavartan, gyanúsán viselkedő személy sporttáskával a tömegben –, addig autonóm jármű esetén nincsenek ilyen szemmel látható jelek. Hiszen mi lenne gyanús egy autonóm jármű viselkedésében? Természetesen lehetnek jelei annak, ha egy terrorszervezet átveszi az uralmat egy ilyen jármű felett, de ezek felismerése és beazonosítása hatalmas nehézségeket okozhat.

Hasonlóan a terrorcselekményhez, álláspontom szerint más bűncselekmények eszközeként felhasználva is súlyos következményei lehetnek az autonóm járművek elterjedésének, pl. egy közönséges rablás esetén. A rabló a járműbe helyezi az eltulajdonított pénzt és ékszereket, majd ő maga egy másik járműbe szállva távozik a helyszínről. A gép reakcióideje rövidebb, vezetési képességei a V2V és a V2I kommunikációnak köszönhetően sokkal jobbak, mint az emberi sofőröké, így üldözés esetén megnőhet az esélye annak, hogy az elkövető sikeresen elmenekül a hatóságok elől. Természetesen előfordulhat, hogy a hatósági gépjárművek is önvezetőek, így csak be kell állítani, hogy a hatósági gépjármű melyik járművet kövesse, ebben az esetben azonban – mivel az üldözött jármű is kommunikál a többi járművel és az infrastruktúrával – úgy gondolom, hogy egy végeláthatatlan ördögi kör veheti kezdetét, amelynek kimenetelében a legnagyobb szerepet a szerencse játssza.

E kockázatok csökkentése érdekében számos megelőző intézkedés tehető. Fontos egy olyan biztonsági eszköz beépítése, amely lehetővé teszi, hogy a jármű utasa bármikor átvehesse az irányítást az autó felett, illetve, hogy a bűnüldöző szervek rendelkezzenek megfelelő eszközökkel arra az esetre, ha a járművek azonnali megállítása válik szükségessé. Elengedhetetlen a szoftveres védekezés is, ehhez pedig biztonsági rendszereket kell telepíteni, ideértve akár a víruskereső programokat is.⁶⁴

Új bűncselekmények is szabályozásra kerülhetnek, meglátásom szerint ilyen lehet az autonóm jármű szoftverének tiltott átírása bűncselekmény, amely tényállása akkor valósulna meg, ha valaki szándékosan, ilyen tevékenység végzésére szóló engedély nélkül, azért írja át az önvezető jármű programját, hogy ezzel közlekedési balesetet okozzon. Minősített eset valósulhatna meg, ha a közlekedési baleset súlyos testi sértést vagy halált okoz, illetve privilegizált esetnek minősülhet, ha a bűncselekményt gondatlanságból követik el.

⁶³ Uo. 217-218. o.

⁶⁴ Uo. 217-218. o.

Emellett úgy gondolom, hogy egyes bűncselekmények dekriminalizációjára is sor kerülhet, ilyen bűncselekmény lehet a járművezetés ittas vagy bódult állapotban bűncselekmény is, hiszen hagyományos értelemben vett vezető nélkül ezek a bűncselekmények nem tudnak megvalósulni.

IV.6. Kriminálisztikai kérdések

Röviden szükségesnek tartom kitérni arra is, hogy az autonóm járművek nem csak a büntetőjogi szabályozásra, hanem a teljes büntetőeljárás menetére kihatással vannak. A nyomozási, bűncselekmény felderítési folyamat szintén átalakulhat a teljes önvezetés megvalósulása és az autonóm járművek széleskörű elterjedése miatt. Fenyvesi Csaba szerint a kriminálisztikának hét alapkérdése van, amelyek a következők: mi, hol, mikor, hogyan, ki, kivel és miért.⁶⁵ A továbbiakban megvizsgálom az egyes kérdésekre adható válaszokat az autonóm járművekkel kapcsolatos bűncselekmények esetén.

Az első négy kérdésre könnyen adható válasz, ugyanis az autonóm jármű érzékelőivel folyamatosan adatokat rögzít, ezen adatok és kamerafelvételek vizsgálata által pedig pontosan kiderülhet, hogy mi, hol, mikor és hogyan történt. A nyomozás első szakasza ezáltal felgyorsulhat, egyszerűbbé válhat, ami a korábbi bizonyítási nehézségek megszűnését és az eset körülményeinek egyértelművé válását eredményezheti.⁶⁶

A ki, illetve kivel követte el a bűncselekményt kérdésekre már nehezebb lesz válaszolni. A problémával részletesen foglalkoztam a IV.4. cím alatt, ezért itt csak utalok arra, hogy a büntetőjogi felelősség megállapíthatósága erősen függ a jármű automatizáltsági szintjétől, illetve attól, hogy meghatározott körülmények között ki tekinthető vezetőnek.

A miért kérdésre adható válasz különösen érdekes lehet önvezető járművek esetén. Amennyiben a bűncselekményt okozó hiba az autonóm járműnek, mint digitális személynek tudható be, a kérdés lényegtelenné válhat. Természetesen, ha az önvezető járművet a bűncselekmény eszközeként használják fel, a kérdés ismét lényeges lesz.⁶⁷

Véleményem szerint, ha az autonóm jármű felelőssége megállapítható, és jelen is van valamiféle öntudat, a hagyományos értelemben vett szándékosság vagy gondatlanság esetükben akkor sem merülhet fel. Ennek ellenére el tudok képzelni olyan jövőbeli eshetőséget, amelyben az autonóm jármű már elismert jogalanyként öntudattal rendelkezik, vannak saját érzelmei, önálló gondolatai, így saját akaratú elhatározásból, pl. aljas indokból, szándékosan okoz közlekedési balesetet, ekkor természetesen ismét jelentőssé válhat a miért kérdésre adott válasz.

⁶⁵ Fenyvesi Csaba: A kriminálisztika alapkérdései. In: Tanulmányok „A változó rendészet aktuális kihívásai” című tudományos konferenciáról (szerk. Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán). Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport, Pécs 2013. 341–349. o.

⁶⁶ Herke Csongor: A kriminálisztika alapkérdései és az önvezető járművek. Belügyi Szemle 2021/1. sz. 95. o.

⁶⁷ Uo. 99. o.

V. Az Európai Unió jog és a nemzetközi jog szabályai

Az Európai Parlament és a Tanács 2019/2144 rendelete (továbbiakban: EU Rendelet) szabályozza az automatizált és az autonóm járművek kérdéskörét. A szabályozás célja egy integrált közlekedésbiztonsági megközelítés részeként a járművek biztonsági teljesítményének javítása a veszélyeztetett úthasználók nagyobb védelme érdekében,⁶⁸ valamint új technológiák bevezetése a súlyos sérülések és halálos kimenetelű balesetek számának minimalizálása érdekében.⁶⁹ Az EU Rendelet fogalom meghatározása szerint automatizált jármű az „olyan gépjármű, amelyet arra a célra terveztek és gyártottak, hogy bizonyos ideig folyamatos járművezetői felügyelet nélkül, önállóan közlekedjen, de amelynek tekintetében továbbra is elvárt vagy szükséges a járművezetői beavatkozás”,⁷⁰ a teljesen automatizált jármű pedig „olyan gépjármű, amelyet arra a célra terveztek és gyártottak, hogy járművezetői felügyelet nélkül, önállóan közlekedjen.”⁷¹

Az EU Rendelet a meghatározott célok eléréséhez kötelezővé teszi az intelligens sebességszabályozó, a járművezető fáradékonyságát és figyelmét érzékelő figyelmeztető rendszer, a járművezető figyelmetlenségét érzékelő fejlett figyelmeztető rendszer, vészfékjelzés, tolatóradar, és eseményadat-rögzítő gépjárművekbe történő beszerelését, illetve indításgátló alkoholszonda előkészítését.⁷² Emellett egyedi követelményeket fogalmaz meg az automatizált és a teljesen autonóm járművekkel kapcsolatban, melyeknek rendelkeznie kell a járművezetőt a jármű vezetésében helyettesítő rendszerekkel, a jármű állapotát és a környezetet ismertető, valós idejű információkat biztosító rendszerekkel, a járművezető készültségét figyelő rendszerekkel, eseményadat-rögzítővel, az adatcsere harmonizált formátumával, továbbá a többi úthasználónak biztonsági információkat nyújtó rendszerekkel.⁷³

A bevezetett uniós rendelkezések megalapozhatják a teljesen autonóm járművek fokozatos elterjedését és elősegítheti egy átfogó nemzetközi szabályozás kialakítását. Az EU Rendeletben nevesített funkciók képesek befolyásolni, adott esetben megváltoztatni a járművezető döntéseit, azonban a vonatkozó cikkek tartalmából kitűnik, hogy a járművezető készültsége még teljesen autonóm járművek esetén is elvárt követelmény.⁷⁴

A nemzetközi szinten az Egyesült Nemzetek Szervezete (továbbiakban: ENSZ) foglalkozik egyre mélyrehatóbban a kérdéskörrel. Bár az autonóm járművek engedélyezése még az államok belső

⁶⁸ Európai Parlament és a Tanács 2019/2144 rendelete (3)

⁶⁹ Európai Parlament és a Tanács 2019/2144 rendelete (5)

⁷⁰ Európai Parlament és a Tanács 2019/2144 rendelete 3. cikk 21.

⁷¹ Európai Parlament és a Tanács 2019/2144 rendelete 3. cikk 22.

⁷² Európai Parlament és a Tanács 2019/2144 rendelete 6. cikk (1)

⁷³ Európai Parlament és a Tanács 2019/2144 rendelete 11. cikk (1)

⁷⁴ Bors Bálint: Javaslatok az autonóm járművekre vonatkozó haza közigazgatási jogi követelmények felülvizsgálatára. Közigazgatási és Infokommunikációs Jogi PhD Tanulmányok 2022/1. sz. 56-57. o.

kizárólagos joghatóságába tartozik, a nemzetközi szerződések közül az 1968-as Bécsi Közúti Közlekedési Egyezmény 2016-os módosítása kiemelkedő előrelépést valósított meg a nemzetközi szabályozás terén.⁷⁵

Az egyezmény határokon átnyúló jelleggel rendelkezik a közúti közlekedésről, a járművek forgalomba bocsátásáról és a gépjárművezetőkéről. Célja a nemzetközi közúti közlekedés könnyebbé tétele, valamint a biztonság növelése a közutakon. A módosítást a különböző asszisztensrendszerek, illetve a vezetést támogató rendszerek elterjedése tette szükségessé. A módosítások a 8. és a 39. cikkeket érintették. A módosításnak köszönhetően a jármű irányítását befolyásoló technikai rendszerek akkor elfogadhatók, ha azok megfelelnek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottság (továbbiakban: ENSZ-EGB) előírásainak vagy a rendszert a jármű vezetője felülbíráhatja, illetve kikapcsolhatja, azaz a kézi irányítást visszaveheti. E rendelkezésnek köszönhetően magas szintű automatizáltsági szintig, közvetlenül a teljesen autonóm szint előtti szakaszig elfogadhatóvá váltak az automatizált járművek, azonban a módosítás nem tette lehetővé a teljesen autonóm vezetést, mert a járműveknek továbbra is vezetővel kell rendelkezniük. A vezető definíciója sem került megváltoztatásra, az továbbra is csak személy lehet, olyan rendelkezés azonban nem szerepel az egyezményben, amely meghatározná, hogy a vezetőnek hol kell tartózkodnia, ezért lehetségessé válhat a kívülről történő irányítás is.⁷⁶

A nemzetközi jog fejlesztésében szintén kulcsszerepet játszanak az ENSZ egyes intézményei. A Nemzetközi Távközlési Egyesület találkozót szervez a mesterséges intelligencia fenntarthatóságban betöltött szerepéről és a fenntarthatósági célokat szolgáló műszaki megoldásokról. Ezzel összhangban az ENSZ-EGB létrehozta a járműszabályozások egységesítéséért felelős világfórumot, amely a járművek technikai fejlesztése mellett 2014 óta az önvezető járművek speciális szabályozási keretrendszerén is dolgozik. A Nemzetközi Távközlési Egyesület és az ENSZ-EGB közösen szervezi meg a Future Networked Car eseménysorozatot, amelyen az autóiipar újabb generációinak etikai, fejlesztési és fenntarthatósági szempontjait vitatja meg az ipar szereplőivel.⁷⁷

Véleményem szerint jelentős kezdeményezések folynak mind az uniós, mind a nemzetközi jog területén, azonban jelenleg még a szabályozás kiforratlan, inkább az automatizált járműveket érinti, nem tartalmaz konkrét rendelkezéseket az autonóm járművek megjelenésével kapcsolatos büntetőjogi kihívásokkal kapcsolatban.

⁷⁵ Kecskés Gábor: Az autonóm járművek jogi kérdéseinek nemzetközi kontextusa, különös tekintettel a környezetjogi vetületekre. *Állam- és Jogtudomány* 2020/4. sz. 53-54. o.

⁷⁶ Pardani Mariann: Újabb mérföldkő: felgyorsult az önvezető autók nemzetközi szabályozása. *Autopro*. <https://autopro.hu/trend/ujabb-merfoldko-felgyorsult-az-onvezeto-autok-nemzetkozi-szabalyozasa/182041> (2022.12.05.)

⁷⁷ Kecskés: i.m. 58. o.

VI. Összegzés

Az Ipar 4.0. technikai vívmányai lehetővé tették a teljesen önvezető járművek megjelenését, alapját az olyan modern technológiák alkotják, mint a Big Data, az IoT, a felhő, valamint a V2V és a V2I kommunikáció.⁷⁸

Fontos különbséget tenni az automatizált és autonóm járművek fogalma között.⁷⁹ Ehhez nyújt segítséget a SAE által kidolgozott 5+1 automatizáltsági szint. A legmagasabb, 5. szinten valósul meg az autonóm vezetés, azaz a hétköznapi értelemben vett önvezetés, az alsóbb szinteken valójában csak automatizált járművekről lehet beszélni.⁸⁰

A büntetőjogi szabályozásban kérdésként merül fel, hogy a bűncselekmény fogalmi elemei közül az autonóm jármű által okozott baleset esetén melyik valósul meg, beszélhetünk-e egyáltalán cselekményről, és ha igen, milyen alapon? A szabályozás jelen állása szerint a cselekmény mindig valamilyen emberi magatartás, létrejöttéhez szükséges az akaratlagosság és a hatóképesség.⁸¹ A cselekmény megvalósulásának megítélése annál nehezebb, minél magasabb a jármű automatizáltságának foka. Automatizált jármű esetén a vezető kötelessége, hogy szükség esetén átvegye a jármű irányítását, ha ezt nem teszi meg, mulasztást követ el, így a cselekmény ebben az esetben megvalósul. Teljes önvezetésnél azonban emberi magatartás közvetlenül nincs jelen a folyamatban, a jármű önállóan működik.⁸² Közvetetten azonban van emberi magatartás. Az autonóm jármű egy adott személy érdekében, érdekkörében működik, ezért véleményem szerint, ha az önvezető jármű működése során káros eredményt okoz, akkor az e személy mulasztásának tudható be, mert mint a jármű használója, felelősséggel tartozik annak rendeltetésszerű működéséért.

Az egyre magasabb szintű automatizáltságnak köszönhetően a balesetek száma csökkenő tendenciát mutat.⁸³ Ebből adódóan előfordulhat, hogy az autonóm járművek tömeges megjelenése miatt a közlekedési bűncselekmények dekriminalizálására lesz szükség, mert a járművek nagyobb előnyt nyújtanak, mint amekkora hátrányt okozhatnak, így megszűnik a társadalomra veszélyesség. Ezen esetek megítélése során különösen figyelembe kell venni a büntetőjog ultima ratio jellegét, amire tekintettel más, büntetőjogon kívüli eszközök igénybe vétele sokkal célravezetőbb lehet, mint bűncselekmény megállapítani és szankciót meghatározni.⁸⁴

Különösen érdekes a büntetőjogi felelősség kérdése, vagyis az, hogy ki, milyen esetben felelős az esetlegesen felmerülő balesetekért, károkozásokért. A teljesen önállóan működő járműveknél nem lehet a hagyományos értelemben vett vezetőt felelőssé tenni, mert nem az a személy vezeti a járművet,

⁷⁸ Nagy – Pónus: i.m. 25-26. o.

⁷⁹ Pillath: i.m. 2. o.

⁸⁰ SAE International: i.m.

⁸¹ Ambrus – Kovács – Németh: i.m. 23-25. o.

⁸² Csíte: i.m. 28-29. o.

⁸³ Gál – Sipos: i.m. 78-80. o.

⁸⁴ Ambrus – Kovács – Németh: i.m. 17. o.

aki benne ül. Megoldást jelenthet a vezető fogalmának de lege ferenda megreformálása, vagy az autonóm járművet a bűncselekmény eszközének tekintve, a járművet használó személy közvetett tettesként való felelősségre vonása.⁸⁵ Az *actio libera in causa* alapján adott esetben felelősségre vonható a tulajdonos, a gyártó, vagy a programozó is.⁸⁶ A távolabbi jövőben szükségessé válhat az autonóm jármű, mint digitális személy jogalanyiségének elismerése is, amely megoldhatja a felelősségi problémákat.⁸⁷ Véleményem szerint az emberi tényező jelenleg még nem vonható ki az autonóm járművek működéséből, illetve működtetéséből, ezért a büntetőjogi felelősség vizsgálatánál az egyes személyeknek a bűncselekmény megvalósulásában betöltött szerepét, közrehatását kell elsősorban vizsgálni.

Az autonóm járművek elterjedése számos új kihívás elé állítja az egyes bűncselekmények büntetőjogi megítélését, emellett számos új bűncselekmény és elkövetési mód is megjelenhet általuk.⁸⁸ Megnövekszik a kibertámadások és terrorcselekmények kockázata, ezért elengedhetetlen a különböző biztonsági rendszerek, víruskereső programok telepítése és folyamatos fejlesztése, valamint egy olyan vészkapcsoló beépítése, amivel végső esetben a jármű irányítása visszaszerezhető vagy működése leállítható.⁸⁹

Az autonóm járművek hatással vannak a bűncselekmények felderítésére is. Egyes kérdésekre a válasz egyértelművé válik a kamerafelvételeknek és a működés során folyamatosan rögzített adatoknak köszönhetően, ami jelentősen megkönnyíti a nyomozást.⁹⁰ Annak megállapítása, hogy a bűncselekményt ki, kivel, és miért követte el, jelentősen függ a jármű automatizáltsági fokától és attól, hogy a jövőben az autonóm jármű által elkövetett bűncselekmény esetén a szabályozás kinek a felelősségre vonását teszi majd lehetővé.⁹¹

Unió szinten az Európai Parlament és a Tanács 2019/2144 rendelete már foglalkozik az automatizált és az autonóm járművek kérdéskörével.⁹² Az EU Rendelet kötelezővé teszi egyes biztonsági rendszerek beépítését,⁹³ valamint megfogalmazza az autonóm járművekkel kapcsolatos minimumkövetelményeket.⁹⁴ A nevesített funkciók képesek befolyásolni, adott esetben megváltoztatni a járművezető döntéseit, azonban a vonatkozó cikkek tartalmából kitűnik, hogy a járművezető készsége még teljesen autonóm járművek esetén is elvárt követelmény.⁹⁵

⁸⁵ Uo. 20. o.

⁸⁶ *Csitei*: i.m. 31-32. o.

⁸⁷ *Herke*: A kiberbűnözés... 216. o.

⁸⁸ Uo. 216-217. o.

⁸⁹ Uo. 217-218. o.

⁹⁰ *Herke*: A kriminalisztika... 95. o.

⁹¹ Uo. 99. o.

⁹² Európai Parlament és a Tanács 2019/2144 rendelete (3)

⁹³ Európai Parlament és a Tanács 2019/2144 rendelete 6. cikk (1)

⁹⁴ Európai Parlament és a Tanács 2019/2144 rendelete 11. cikk (1)

⁹⁵ *Bors*: i.m. 56-57. o.

A nemzetközi jogban az ENSZ égisze alatt létrejött, 1968. évi Bécsi Közúti Közlekedési Egyezmény 2016-os módosítása jelentett áttörést, amely lehetővé tette egészen a magas fokú automatizáltsági szintig (4. szint) történő járművek közúti közlekedésben való alkalmazását.⁹⁶

Álláspontom szerint a számos uniós és nemzetközi kezdeményezés ellenére a jog nem követi megfelelő ütemben a technika fejlődését. Jelenleg még nem jelent problémát a szabályozás hiányossága, azonban az autonóm járművek széleskörű elterjedésével jelentős módosítások lesznek szükségesek.

⁹⁶ *Pardavi: i.m.*

Horváth Zsombor

jogballgató (PTE ÁJK)

Az online platformok sötét oldala: a *dark pattern*

I. Témaválasztás indoklása

Az online kereskedelmi platformok és közösségi oldalak terjedésével megjelent az úgy nevezett *dark pattern* jelenség. Habár mind az Európai Unióban és az USA-ban megjelent már a szándék, és több esetben a konkrét szabályozás is, Magyarországon egyelőre a törvényi szinteken nem nevesítették a jelenséget. Jogalkalmazói szinten a GVH több esetben foglalkozott már *dark pattern*-nel érintett esetekkel, de ők sem használták a kifejezést a megvalósult jogsértések kapcsán. A dolgozatom során teljes körű áttekintést szeretnék nyújtani a jelenség kapcsán mind elméleti, fogalmi szinten, mind pedig a konkrét törvényhozás és jogalkalmazás kapcsán. A dolgozat első részében a fogalom meghatározás mellett számba veszem Magyarországot, az Európai Unió és az USA szabályozását a téma kapcsán, a második felében pedig konkrét jogsértéseket és eljárásokat veszek számba, végül pedig a törvényhozói és jogalkalmazói szférán kívül jelenségeket ismertetem a *dark pattern* kapcsán.

II. Fogalommeghatározás

II.1. A magyarországi fogalommeghatározás

A *dark pattern* kifejezés az utóbbi években jelent meg a köztudatban, az online tér, a weboldalak vonatkozásában. Magyar fordításban többnyire a sötét megoldás, sötét minta, vagy sötét jel kifejezés a használatos. A fogalom meghatározás nem egyszerű feladat, mivel rendkívül szerteágazó jelenségről van szó. A sötét mintákkal foglalkozó *darkpattern.org* weboldal meghatározása szerint ez egy olyan, weboldalakon és applikációkban használt megoldás vagy trükk, amivel a vásárlókat ráveszik arra, hogy olyan dolgokat tegyenek meg, ami eredetileg nem állt szándékukban.¹ Ilyen lehet a vásárlás vagy egy weboldalra történő regisztráció.

A *dark pattern* kifejezést először Harry Bignull használta, aki később a jelenség kapcsán megalkotta a *roach motel* kifejezést is.²

Tóth András szerint a *dark pattern* lényege, hogy a fogyasztó hozzájárulását olyan grafikus megoldással szerzik meg, ami azt a benyomást kelti, hogy a fogyasztó egyetlen lehetősége a

¹ What are dark patterns? Deceptive Design. <https://www.darkpatterns.org/> (2022.03.20.)

² Sean Kellogg. How US, EU approach regulating 'dark patterns.' IAPP. <https://iapp.org/news/a/ongoing-dark-pattern-regulation/> (2022.03.20.)

beleegyezés.³

Az Állami Számvevőszék 2022-ben megjelent elemzésében a *dark pattern*-t együtt említi a *FOMO*, és a *scarcity bias* jelenségekkel⁴. Az elemzés szerint ezek a jelenségek felugró üzenetek formájában a kínálat szűkösségére hívják fel a figyelmet, ezzel is a lemaradás érzését keltve a fogyasztóban.

II.2. Az Európai Unió fogalommeghatározása

2021-ben már Európai Unió is részletesebben foglalkozott a kérdéskörrel. Az Európai Bizottság adott ki tavaly decemberben egy közleményt „a belső piacon az üzleti vállalkozások fogyasztókkal szemben folytatott tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatairól szóló 2005/29/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv” értelmezéséhez és alkalmazásához. E szerint a *dark pattern* egy rosszindulatú befolyásolás, amit a különböző digitális interfészekbe építenek be.⁵ A közlemény külön kitér a mintázatok jellegére, amely lehet személy- vagy adatközpontú, de általános alapon végrehajtható is. A továbbiakban sem a közlemény, sem az irányelv nem határoz meg konkrét jogi fogalmat a jelenség kapcsán.

II.3. Az amerikai fogalom meghatározás

Az amerikai Mark R. Warner szenátor a *Deceptive Experiences To Online Users Reduction (DETOUR) Act* kapcsán a sötét mintákat olyan megtévesztő felületeknek és alapléteztett beállításoknak nevezi, amelyek viselkedépszichológiai jelenségekre támaszkodva veszik rá a fogyasztót olyan magatartások tanúsítására, amik alapvetően nem állnának szándékában. A nyilatkozatban a személyes adatok megszerzését jelöli meg célul a szenátor. A másik előterjesztő szenátor, Deb Fischer szerint ezek olyan felhasználói felületek, amik szándékosan korlátozzák a megértést, és gyengítik a fogyasztó választási lehetőségét.⁶

II.4. A fogalmak összegzése

A legtöbb fogalom meghatározás nagyban fedi egymást, így kijelenthető, hogy a *dark pattern* egy, a

³ Tóth András: A tisztességes adatkereskedelmet biztosító szabályozás szükségességéről. Állam- és Jogtudomány 2021/3. sz.

⁴ Elemzés. A techipar, az e-kereskedelem, a magyar termékek kereskedelme és a kapcsolódó uniós szabályozásának az elemzése. Állami Számvevőszék. https://www.asz.hu/storage/files/files/elemzesek/2022/E2124_Techipar_e_ker.pdf?ctid=1310 (2022.03.20.)

⁵ A Bizottság közleménye – Iránymutatás a belső piacon az üzleti vállalkozások fogyasztókkal szemben folytatott tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatairól szóló 2005/29/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmezéséhez és alkalmazásához (2021/C 526/01).

⁶ Senators Introduce Bipartisan Legislation to Ban Manipulative 'Dark Patterns'. Warner Senate. <https://www.warner.senate.gov/public/index.cfm/2019/4/senators-introduce-bipartisan-legislation-to-ban-manipulative-dark-patterns> (2022.03.30)

felhasználói felületbe épített, sok esetben grafikai megoldást is tartalmazó üzenet, vagy funkció, amely a felület létrehozója számára előnyös irányba befolyásolja fogyasztói döntést. A fogalom meghatározók abban is egyetértenek, hogy az ilyen gyakorlat tisztességtelen, a fogyasztók érdekeit sérti.

III. A dark pattern helye a magyarországi szabályozásban

III.1. Tisztességtelen kereskedelmi gyakorlat

A magyarországi törvényhozás a tisztességtelen piaci magatartásokat az 1996. évi LVII. számú, a tisztességtelen piaci gyakorlatról és a versenykorlátozás tilalmáról szóló törvényben, valamint a 2008. évi XLVII számú, a fogyasztókkal szembeni tisztességtelen piaci gyakorlat tilalmáról szóló törvényben szabályozza. Ezen törvények tételesen nem említik a *dark pattern*-t, mint jelenséget.

A megfelelő rendszertani elhelyezéshez a *dark pattern* fogalmát szükséges elemezni. Ebben az esetben az előzőekben említett fogalom második részére szükséges koncentrálni, miszerint *a felület létrehozója számára előnyös irányba befolyásolja a fogyasztó döntését*. A 2008. évi XLVII. törvény, a fogyasztókkal szembeni tisztességtelen piaci gyakorlat tilalmáról 3.§ így fogalmaz:

„Tisztességtelen az a kereskedelmi gyakorlat, ... amely érzékelhetően rontja azon fogyasztó lehetőségét az áruval kapcsolatos, a szükséges információk birtokában meghozott tájékozott döntésre, akivel kapcsolatban alkalmazták, illetve akibe eljut, vagy aki a címzettje, és ezáltal a fogyasztót olyan üzleti döntés meghozatalára készíti, amelyet egyébként nem hozott volna meg (a továbbiakban: a fogyasztói magatartás torzítása), vagy erre alkalmas.”⁷

A fent leírtakra tekintettel a fogalom alapján a *dark pattern* fogyasztókkal szembeni tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatnak minősíthető, hiszen a törvény fogalmazása szerint tilos minden olyan kereskedelmi gyakorlat, ami a fogyasztót olyan üzleti döntés meghozatalára készíti, amit egyébként nem hozott volna meg. Az előző részben taglalt fogalmak közül több is külön kitér arra, hogy különböző viselkedépszichológiai mintázatokra építve veszi rá a fogyasztót a kívánt döntés meghozatalára (pl.: kimaradás vagy lemaradás érzet keltése.)

Meg kell jegyezni, hogy az Fttv. 1.§ (1) bekezdés és 2.§ a) pontja szerint tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatot kizárólag olyan természetes személy ellen lehet elkövetni, aki önálló foglalkozásán és gazdasági tevékenységén kívül eső célok elérése érdekében cselekszik.⁸

Fontos kiemelni, hogy a törvény szerint nem tekinthető tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatnak, ha egy reklám (pl.: felugró ablakban megjelenő hirdetés) túlzó, ha nem haladja meg a reklám természetéből fakadó mértéket.⁹ Ezen megkötés miatt sok esetben nehezen meghatározható,

⁷ A fogyasztókkal szembeni tisztességtelen piaci gyakorlat tilalmáról szóló 2008. évi XLVII. törvény 3. § (2) (a továbbiakban: Fttv.)

⁸ Juhász Miklós – Ruszthiné Juhász Dorina – Tóth András: Kommentár a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló 1996. évi LVII. törvényhez. Gazdasági Versenyhivatal, Budapest 2014. 783. o.

⁹ Fttv. 4. § (3)

hogy *dark pattern*-nek minősíthető-e egy ilyen felugró ablak.

III.2. Megtévesztő kereskedelmi gyakorlat

A magyar szabályozási környezet és egyes fogalom meghatározások tekintetében megtévesztő kereskedelmi gyakorlatnak is minősülhetne a *dark pattern*. A törvény szerint megtévesztő kereskedelmi gyakorlat, ha valótlan tényt állít, vagy valós tényt olyan módon állít, hogy a fogyasztó olyan döntést hoz meg, amit egyébként nem hozott volna meg.¹⁰ A törvény a tételes felsorolás során említi azt, ha az ilyen tény az áru mennyiségére vonatkozik.¹¹ A *dark pattern* gyakori felhasználási módja, amikor egy adott weboldal a rendelhető áru mennyiségét úgy tünteti fel, hogy a fogyasztó annak következtében – tartva a le vagy kimaradástól (*FOMO* jelenség) – úgy rendel meg, hogy azt egyáltalán nem tervezte, vagy a tervezett időnél előbb rendel meg. Gyakori eset még, hogy csak a jelenleg rendelkezésre álló árumennyiség van feltüntetve, amiből a fogyasztó tévesen feltételezheti, hogy a jövőben nem készül több a megtekintett termékből.

Szintén vonatkozhat a *dark pattern*-re a törvény 7.§ paragrafusában miszerint megtévesztő az a kereskedelmi gyakorlat, amely, „...az adott helyzetben a fogyasztó tájékozott ügyleti döntéséhez szükséges és ezért jelentős információt elhallgat, elrejt, vagy azt homályos, érthetetlen, félreérthető vagy időszerűtlen módon bocsátja rendelkezésre”.¹² Ide sorolhatók a sötét minták azon formái, mint például, amikor nem ismerhető meg, vagy csak aránytalanul nehezen ismerhető meg az ÁSZF, illetve a weboldalon csak aránytalanul nehezen található meg a leiratkozás vagy a felhasználói fiók törlésének lehetősége.

Amennyiben összevetjük a két kereskedelmi gyakorlatot, úgy látható, hogy a *dark pattern* mindkettőhöz közel áll, azonban mégis inkább minősíthető tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatnak. Ezt a fogalom meghatározásból lehet kikövetkeztetni, mivel a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlat fogalmában jelenik meg célként a fogyasztó olyan ügyleti döntésre való ösztönzése, amelyet egyébként nem hozott volna meg.

IV. A dark pattern helye az európai uniós szabályozásban

IV.1. Tisztességtelen kereskedelmi gyakorlat

Az Európai Parlament és a Tanács 2005/29/EK irányelve szerint tisztességtelen az a kereskedelmi gyakorlat, amely a termékkel kapcsolatban jelentősen torzítja vagy torzíthatja azon átlagfogyasztó gazdasági magatartását, akihez eljut vagy aki a címzettje, illetve – amennyiben a kereskedelmi gyakorlat

¹⁰ Fttv. 6. § (1)

¹¹ Fttv. 6. § (1) bb)

¹² Fttv. 7. § (1) a)

egy bizonyos fogyasztói csoportra irányul – a csoport átlagtagjának a gazdasági magatartását.¹³ Fontos kiemelni, hogy a magyar szabályozáshoz hasonlóan jelen irányelv is külön kitér, és nevesít a fogyasztó fogalmát. Ahogy a magyar szabályozásban, úgy a fogyasztó itt is olyan természetes személy, aki a kereskedelmi gyakorlat során a kereskedelmi, ipari, kézműipari vagy szakmai tevékenységén kívül eső célok elérése érdekében cselekszik.¹⁴ Az irányelv fogalommeghatározása kifejti a „fogyasztók gazdasági magatartásának jelentős torzítása” fordulatot is. E szerint fogyasztók gazdasági magatartásának jelentős torzítása alkalmas arra, hogy érzékelhetően rontsa a fogyasztó tájékozott döntés meghozatalára való képességét, ezáltal olyan döntés meghozatalára ösztönzi a fogyasztót, amelyet egyébként nem hozott volna meg.¹⁵ Ha összevetjük ezt a fogalmat a *dark pattern* fent leírt fogalmaival, láthatjuk, hogy a második fordulat („olyan döntés meghozatalára ösztönzi a fogyasztót, amelyet egyébként nem hozott volna meg”) pontosan egyezik az egyik legfontosabb, és gyakran előforduló fogalmi elemmel.

IV.2. Megtévesztő kereskedelmi gyakorlat

Az európai uniós szabályozás is külön beszél a megtévesztő kereskedelmi gyakorlatokról ugyanennek a 2005/29/EK irányelvnek a keretein belül. Hasonlóan a magyar szabályozáshoz, megadja, hogy melyek azok az lényeges információk, amelyek kapcsán a valótlan állítás, vagy félrevezető megjelenítés kimeríti a megtévesztő kereskedelmi gyakorlat fogalmát.¹⁶ A felsorolás a második helyen említi a termék elérhetőségét, amely sok esetben vonatkozhat az elérhető raktárkészlet mennyiségére.¹⁷ Ahogy fent említettem, több weboldal tüntet fel ellenőrizhetetlen információkat a rendelkezésre álló raktárkészletről, ami sok esetben folyamatosan csökken az oldalon tartózkodás ideje alatt, és ezzel folyamatosan abba az irányba tereli a fogyasztót, hogy minél előbb rendelje meg az adott terméket, vagy lemarad (ebben az esetben a weboldal tudatosan épít a *FOMO* jelenségre a fogyasztókkal szemben).

Ahogy a magyar, úgy az európai uniós szabályozás esetében is be kell sorolnunk a *dark pattern*-t a megtévesztő, vagy a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlat fogalma alá. Az uniós szervek ezen a téren már előrébb járnak, mint a magyar jogalkotó. A Bizottság a *belső piacon az üzleti vállalkozások fogyasztókkal szemben folytatott tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatairól szóló 2005/29/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv* értelmezéséhez és alkalmazásához kiadott iránymutatása a *dark pattern*-t

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács 2005/29/EK irányelve a belső piacon az üzleti vállalkozások fogyasztókkal szemben folytatott tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatairól (a továbbiakban: 2005/29/EK irányelv) 5. cikk (2) b)

¹⁴ 2005/29/EK irányelv 2. cikk a)

¹⁵ 2005/29/EK irányelv 2. cikk e)

¹⁶ 2005/29/EK irányelv 6. cikk (1)

¹⁷ 2005/29/EK irányelv 6. cikk (1) b)

többször a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatok között említi.¹⁸ Mindazon által az iránymutatás kijelenti azt is, hogy az adott *dark pattern* milyenségétől függően lehet megtévesztő piaci gyakorlat, vagy pedig agresszív piaci gyakorlat is.¹⁹

IV.3. A nevesített *dark pattern* módszerek

A 2005/29/EK irányelv mellé kiadták annak I. számú mellékletét is. Ez a melléklet tartalmaz, és tilt több olyan esetet, amelyek *dark pattern*-nek minősülhetnek a Bizottság iránymutatása szerint.²⁰

Ebben a felsorolásban kap helyet, az úgy nevezett „*bait and switch*” nevű jelenség is.²¹ Ennek során a kereskedő meghatározott áron kínál egy terméket, amely kapcsán nem tűnteti fel, hogy nem elérhető (a melléklet ezt csalogató reklámnak minősíti). Ezután az adott rendelést nem veszik fel, vagy ésszerűtlen szállítási időt jelölnek meg, majd egy másik terméket kezdenek népszerűsíteni helyette.²²

A felsorlás egy másik eleme az a kereskedelmi gyakorlat, melynek során a kereskedő a sürgősség és a kimaradás veszélyének éreztét kelti a fogyasztóban azáltal, hogy a választott termék csak erősen korlátozott ideig kapható, vagy pedig a korlátozott időn felül különleges körülmények mellett lesz kapható.²³ A Bizottság iránymutatása az irányelvről ezen a ponton említi a már általam is fentebb taglalt, különböző weboldalakon beállított hamis, ellenőrizhetetlen visszaszámlálókat és az ezekkel járó korlátozott készletre vonatkozó állításokat.²⁴

Szintén említik azt a jelenséget, melynek során a fogyasztót félretájékoztatják az adott termék fellelhetőségéről, és azzal kapcsolatos piaci feltételekről, és ezáltal próbálják rábírní a termék kevésbé kedvező feltételek melletti megvásárlására.²⁵

A felsorolásban megjelennek a különböző nyereményjátékok, amik azt állítják a fogyasztó (vagy weblap felhasználó) nyert, azonban ezek a nyeremények később sem kerülnek kiosztásra²⁶ és szintén itt említi a valótlanul, „ingyenes”, „díjtalan” és a „térítésmentes” jelzővel ellátott termékeket is.²⁷

¹⁸ Iránymutatás a belső piacon az üzleti vállalkozások fogyasztókkal szemben folytatott tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatairól szóló 2005/29/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmezéséhez és alkalmazásához (a továbbiakban: Iránymutatás a 2005/29/EK irányelv értelmezéséhez és alkalmazásához) 4.2.7.

¹⁹ Iránymutatás a 2005/29/EK irányelv értelmezéséhez és alkalmazásához 4.2.7.

²⁰ Iránymutatás a 2005/29/EK irányelv értelmezéséhez és alkalmazásához 4.2.7.

²¹ 2005/29/EK irányelv I. Melléklet, 5) és 6)

²² Iránymutatás a 2005/29/EK irányelv értelmezéséhez és alkalmazásához 4.2.7.

²³ 2005/29/EK irányelv I. Melléklet, 7)

²⁴ Iránymutatás a 2005/29/EK irányelv értelmezéséhez és alkalmazásához 4.2.7.

²⁵ 2005/29/EK irányelv I. Melléklet, 18)

²⁶ 2005/29/EK irányelv I. Melléklet, 19) és 31)

²⁷ 2005/29/EK irányelv I. Melléklet, 20)

Az iránymutatás utolsóként említi a melléklet felsorolásából azt a jelenséget, mely ismétlődő, tartós, tolakodó és nem kívánt felhívásokat használ fel arra, hogy a fogyasztó valamit elfogadjon, vagy megtegyen.²⁸ Az irányelv szerint ez tartós és nem kívánt megkeresésnek minősülhet.²⁹

Az iránymutatás a sötét minták közé sorolja a „megtévesztő ingyenes próbákat és előfizetési csapdákat”, mivel a felhasználói felület tervezése közben a kereskedőknek szem előtt kell tartani, hogy ugyan olyan könnyű legyen leiratozni az adott előfizetésről, mint ahogy előfizetett rá a fogyasztó.³⁰

Szintén *dark pattern* lehet az iránymutatás szerint az az eset, amikor az online kereskedők elrejtik a további szolgáltatások meg **nem** rendelésnek lehetőségét.³¹

V. Az USA szabályozása a *dark pattern* kapcsán

V.1. A „DETOUR” javaslat

Az USA-ban is felfigyeltek az utóbbi években a *dark pattern* terjedésére. Egy 2019-ben megjelent tanulmány szerint, minden tizedik online kereskedelmi platform használ valamilyen módon *dark pattern*-t.³² Mára több javaslat, törvényjavaslat és törvény született a jelenség megfékezésére.

Az egyik ilyen javaslat az általam már említett, Mark R. Warner és Deb Fischer szenátorok „DETOUR” program javaslata, amely a sötét minták betiltását célozza. Mutatja az ügy jelentőséget az is, hogy a program két párti, mivel az egyik szenátor a Demokrata Párt tagja, míg a másik a Republikánus Párt színeiben politizál. A „DETOUR” javaslat szerint meg kell tiltani, hogy a több, mint 100 millió aktív havi felhasználóval rendelkező online platformok olyan felhasználói felületeket hozzanak létre, amelyek szándékosan rontják a felhasználók megalapozott döntéshozatalának lehetőségét.³³ Létrehoznának egy szakmai tanácsadó testületet, amely képes lenne vezetni egy listát a *dark pattern*-t megvalósító tervezési gyakorlatokról.³⁴ Ebben az elképzelésben az FTC egy fajta felügyelőként, szabályozás végrehajtóként kapna szerepet.

V.2. A kaliforniai szabályozás

Kaliforniában 2021. március 15-én lépett hatályba a *California Consumer Privacy Act* azon rendelkezése,

²⁸ 2005/29/EK irányelv I. Melléklet, 26)

²⁹ Iránymutatás a 2005/29/EK irányelv értelmezéséhez és alkalmazásához 4.2.7.

³⁰ Iránymutatás a 2005/29/EK irányelv értelmezéséhez és alkalmazásához 4.2.7.

³¹ Iránymutatás a 2005/29/EK irányelv értelmezéséhez és alkalmazásához 4.3.1.

³² Arunesh Mathur – Gunes Acar – Michael J. Friedman – Elena Lucherini – Jonathan Mayer – Marshini Chetty – Arvind Narayan. Dark Patterns at Scale: Findings from a Crawl of 11K Shopping Websites. Proceedings of the ACM on Human-Computer Interaction 2019/2. sz.

³³ Senators Introduce Bipartisan Legislation to Ban Manipulative 'Dark Patterns'. Warner Senate. <https://www.warner.senate.gov/public/index.cfm/2019/4/senators-introduce-bipartisan-legislation-to-ban-manipulative-dark-patterns> (2022.03.30.)

³⁴ Ld. Uo.

amely tiltja a *dark pattern*, valamint minden olyan webhely design és tervezés használatát, amely ráveheti a fogyasztókat adataik megosztására.³⁵ Kalifornia volt az első állam az USA-ban, aki betiltotta a *dark pattern* használatát, és emellett 30 napos határidőt kaptak a cégek, hogy befejezzék az ilyen jellegű törvénysértéseket. Allan Ahtar cikkéből kiderül, hogy a kaliforniai törvényhozás is tisztességtelen piaci gyakorlatnak minősíti a *dark pattern*-t.³⁶

V.3. A Federal Trade Commission álláspontja

2021-re már az amerikai *Federal Trade Commission* (FTC) is tájékoztatta a fogyasztókat, és vállalatokat, hogy fellép a *dark pattern* használata ellen. Az FTC konkrétan arra figyelmeztette a vállalatokat, hogy jogi lépéseket foganatosítanak azon vállalatokkal szemben, akik nem teszik lehetővé a megfelelő előzetes tájékozódást a hozzájárulás előtt, valamint az előfizetés vagy regisztráció egyszerű lemondását.³⁷ A nyilatkozat szerint a vállalatoknak három kulcsfontosságú feltételt kell teljesíteniük az új szabályozás kapcsán.³⁸

Világos és jól látható közzététele a termékre vagy szolgáltatásra vonatkozó minden részletnek. Ideértve a további fizetés elkerüléséhez szükséges lemondás határidejét, a díjak összegét és gyakoriságát, valamint az elállás módját. A nyilatkozat itt külön részletezi, hogy mint jelent az egyértelmű és szembeűnő kifejezés az adott helyzetben, valamint, hogy a lemondás lehetőségének legalább olyan szembeűnőnek kell lennie, mint az előfizetési ajánlatnak.

A cégeknek a fogyasztó kifejezett hozzájárulását kell kérni mielőtt díjat számítana fel a szolgáltatásért. Tiltja az úgy nevezett „*negative option feature*” használatát az ilyen beleegyezések során.

Biztosítani kell a könnyű és egyszerű elállást a szolgáltatástól.

Szintén az USA-ban, az FTC eljárásai kapcsán kezdték emlegetni a *dark pattern* mellett, az úgy nevezett „*roach motel*” jelenséget. A jelenséget úgy jellemzik, mint „ahova könnyű bejutni, de lehetetlen kijutni”. A kifejezést jelenleg az előfizetések lemondása kapcsán használják, abban az esetben, ha túlságosan nehéz vagy körülményes a díjfizetés lemondása.

³⁵ Allana Ahtar. California is banning companies from using 'dark patterns,' a sneaky website design that makes things like canceling a subscription frustratingly difficult. Business Insider. <https://www.businessinsider.in/California-is-banning-companies-from-using-dark-patterns-a-sneaky-website-design-that-makes-things-like-canceling-a-subscription-frustratingly-difficult/articleshow/81538172.cms> (2022.04.05.)

³⁶ Ld. Uo.

³⁷ FTC to Ramp up Enforcement against Illegal Dark Patterns that Trick or Trap Consumers into Subscriptions. Federal Trade Commission. <https://www.ftc.gov/news-events/news/press-releases/2021/10/ftc-ramp-enforcement-against-illegal-dark-patterns-trick-or-trap-consumers-subscriptions> (2022.04.05.)

³⁸ Ld. Uo.

VI. A magyarországi szankciórendszer

VI.1. Felelősség a dark pattern alkalmazása esetén

Az Fttv. 9.§ szerint a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlat esetén az a vállalat felel a tilalom megszegéséért, amelyik a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlattal érintett ügylet ösztönzése érdekében állt.³⁹ Szintén a 9.§ paragrafus rendelkezik arról, hogy amennyiben szerződés alapján, a vállalkozás érdekében más valósítja meg a jogsértést, abban az esetben is vállalkozás felel⁴⁰, azonban a *dark pattern* esetén nem csak az a vállalkozás felel, akinek érdekében állt az ügylet ösztönzése. A (3) bekezdés kimondja, hogy:

„A (2) bekezdéstől eltérően, a kereskedelmi kommunikáció megjelenítési módjával összefüggő okból eredő jogsértésért az is felel, aki a kereskedelmi kommunikációt az arra alkalmas eszközök segítségével megismerhetővé teszi, valamint aki önálló gazdasági tevékenysége körében a kereskedelmi kommunikációt megalkotja vagy ezzel összefüggésben egyéb szolgáltatást nyújt”.⁴¹

A *dark pattern* jellegéből fakadóan sok esetben az üzleti kommunikáció megjelenésének körében említhető, mivel több esetben is a különböző kereskedelmi platformokon jelenik meg, és célja a vásárlás ösztönzése. Ahhoz, hogy megállapítsuk, hogy a kereskedelmi kommunikáció kapcsán felmerülhet-e dark pattern használata a kereskedelmi kommunikáció törvényi fogalmat kell elemezni. Az Fttv. 2.§ d) pontja az alábbiak szerint definiálja a kereskedelmi kommunikációt: „a vállalkozás önálló foglalkozásával vagy gazdasági tevékenységével közvetlenül összefüggésben történő információközlés, függetlenül annak megjelenési módjától, eszköztől”.⁴² A fogalomból láthatjuk, hogy az információ közlés független a megjelenési módtól, illetve eszköztől. A megjelenési módok kapcsán a törvényhez írott nagykommentár ad támpontot. Dr. Zavodnyik József példaként a kültéri plakátokat említi, és szerinte a jogsértés megítélése szempontjából döntő jelentősége van a plakát kialakításának, színeinek és betűméretének.⁴³ A legtöbb *dark pattern* fogalom meghatározás egyetért abban, hogy a sötét mintákat digitális terekben használják, és a törvény meghatározás értelmében a kereskedelmi kommunikáció megvalósulhat online, illetve digitális térben is. Ebben az esetben a törvény szerint a platform tervezője, vagy megalkotója felel, azonban a törvény tartalmaz egy kikötést. A (3) bekezdés folytatásban olvasható egy fordulat, miszerint amennyiben a jogsértés annak a vállalkozásnak az utasításából fakad, akinek érdekében

³⁹ Fttv. 9. § (1)

⁴⁰ Fttv. 9. § (2)

⁴¹ Fttv. 9. § (3)

⁴² Fttv. 2. § d)

⁴³ Zavodnyik József: Nagykommentár a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatról szóló törvényhez. Wolters Kluwer, Budapest 2013. 414. o.

az ösztönzés történik, abban az esetben a vállalkozás és az a kereskedelmi kommunikációt megismerhetővé tevő személy egyetemlegesen felel.⁴⁴

VI.2. Az eljáró hatóság

A törvény főszabály szerint eljáró hatóságként a fogyasztóvédelmi hatóságot jelöli meg.⁴⁵ A törvény két kivételt jelöl meg az eljáró hatóságok kapcsán. Az első ilyen kivétel a Magyar Nemzeti Bankot, mint Felügyeletet jelöli meg eljáró hatóságként, amennyiben az adott kereskedelmi gyakorlat olyan tevékenységgel függ össze, amit a Felügyelet felügyel. A második kivétel a Gazdasági Versenyhivatalt jelöli meg eljáró hatóságként, abban az esetben, ha az adott kereskedelmi gyakorlat a gazdasági versenyt érdemben befolyásolhatja.⁴⁶ A törvény 10.§ 3) bekezdésének értelmében megállapítható, hogy a *dark pattern*-nel érintett esetekben a GVH jár el. Szintén törvény fogalmazza meg, hogy mely esetekben befolyásolja egy piaci gyakorlat a gazdasági versenyt. A 11.§ (1) a) pontjának értelmében a gazdasági verseny befolyásolásának megállapításánál különös figyelemmel kell számba venni többek között a kommunikáció eszközének jellegét.⁴⁷ A kommunikáció jellegéből, és az érintett földrajzi terület nagyságából fakadóan erősen alkalmas a verseny befolyásolására a különböző weboldalakon megjelenő sötét minta, mivel ezek többnyire országos (vagy még nagyobb) eléréssel rendelkeznek, szemben a különböző *print* típusú reklámokkal és kiadványokkal.

VI.3. Az eljárás

Az eljárás kapcsán több fontos elemet kell kiemelni a törvény rendelkezései közül. Főszabály szerint az eljárás a jogsértést követő három éven belül indítható meg, illetve folyamatos jogsértés esetén az abbahagyást követő három éven belül.⁴⁸ A *dark pattern* kapcsán különös jelentőséggel bírhat a törvény 16.§-a. Ez azt mondja ki, hogy amennyiben a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlat még nem valósult meg, de a vállalkozás részéről már történt előkészület annak megvalósítására, abban az esetben az eljáró hatóság már előzetesen megtilthatja a tervezett kereskedelmi gyakorlatot.⁴⁹ A törvényhez készült nagykommentár példaként említi a már legyártott, de még fel nem ragasztott óriásplakátok esetét. Itt fontos kiemelni, hogy a kommentár szerint az előzetes megtiltáshoz szükséges a megalapozott felvetése annak, hogy az eljáró hatóság beavatkozása nélkül megvalósulna

⁴⁴ Fttv. 9. § (3)

⁴⁵ Fttv. 10. § (1)

⁴⁶ Fttv. 10. § (2) és (3)

⁴⁷ Fttv. 11. § (1) a)

⁴⁸ Fttv. 13. §

⁴⁹ Fttv. 16. §

jogsértés.⁵⁰ Az óriásplakátok esetének analógiáján említhető a *dark pattern* esetében, ha a weboldal (vagy annak valamely grafikai eleme, adatvédelmi tájékoztatója, interfész elem) már elkészült, azonban a fogyasztók számára még nem, vagy részben még nem hozzáférhető.

VII. A magyarországi, *dark pattern*-ben érintett jogsértések

VII.1. Booking.com B.V elleni eljárás

A GVH 2018-ban indított vizsgálatot a hollandiai székhelyű *booking.com B.V*-vel szemben. A GVH közleménye szerint az eljárás a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlat tilalmának feltételezett megsértése miatt indult.⁵¹

A GVH három olyan kereskedelmi gyakorlatot talált, amely a fogyasztókkal szemben tisztességtelennek minősült.⁵²

Az első ilyen pont szerint a vállalat megtévesztett a fogyasztókat a weboldalon, televízióban, illetve különböző Google Ads hirdetésekben a szálláshelyek *ingyenes lemondhatóságát* hirdette. Ez a jogsértés a határozat szerint 2017. augusztus 1-től valósult meg.⁵³

A második pont szerint 2015. június elsejétől valósított meg agresszív kereskedelmi gyakorlatot. A határozat szerint a weboldalon és az alkalmazásban foglalható szálláshelyek kapcsán sürgető, pszichés nyomásgyakorlásra alkalmas tájékoztatásokkal próbálta rávenni a fogyasztókat a szállás foglalásra.⁵⁴

A harmadik pont értelmében a szakmai gondosság követelményeit sértette meg azzal, hogy a „Ezen a szálláson SZÉP kártyával is foglalhat és fizethet” állítást nem egységesen jelenítette meg.⁵⁵

A fent említett pontok közül látható, hogy az második kettő pont teljes mértékben megfeleltethető a *dark pattern* jelenségnek.

A második pontban említett sürgető, pszichés nyomásgyakorlással való döntés befolyásolás a *dark pattern* egy nagyon gyakori esetének számít. A határozat szövege szerint a weboldal úgy nevezett „hiányállításokat” fogalmazott meg a megtekintett szálláshelyekkel kapcsolatban.⁵⁶ A határozat a későbbi részben kifejti, hogy a hiányállítás jelen esetben arra vonatkozott, hogy a weboldal valószínűsíthetően azt a látszatot kelti a fogyasztó számára, hogy az által tervezett időpontban, az általa választott szálláshelyen már számos szállás le van foglalva, illetve folyamatosan érkeznek a további foglalások. Ez a kommunikációs gyakorlat valószínűsíthetően

⁵⁰ *Zavodnyik*: i.m. 414. o.

⁵¹ A Gazdasági Versenyhivatal határozat: Vj-17/2018/110. számú határozata.

⁵² Ld. Uo. I. rész

⁵³ Ld. Uo.

⁵⁴ Ld. Uo.

⁵⁵ Ld. Uo.

⁵⁶ Ld. Uo. III. rész

alkalmas arra, hogy a fogyasztó döntést pszichés nyomással befolyásolja.⁵⁷ Több *dark pattern* fogalom meghatározás konkrétan említi a pszichés nyomásgyakorlást mint a sötét minták egyik céleszközét. A GVH közzé tett egy táblázatot is, amin az adott időszakban a sürgető üzenetek eszközökre lebontott statisztikája látható:

1. ábra: A weboldalon megjelentetett sürgető üzenetek eszközöknként eloszlása. (Forrás: GVH)

Üzenet/Eszköz	Asztali gép	Tablet	Mobil web	Android (app)	iOS (app)
„Nagyon keresett! Az elmúlt 24 órában 17-szer foglaltak itt”	✓	✓	✓	✓	✓
„Az utóbbi 6 órában 2 foglalás érkezett ide”	✓	✓	✓	×	✓
„Újabb foglalás! Három órája foglaltak itt utoljára!”	✓	✓	✓	×	×
„Már csak 1 szoba maradt!”	✓	✓	✓	✓	✓
„Felkapott! Már csak 2 ilyen van!”	✓	×	×	×	✓
„Épp most foglaltak 2 olyan szállodában, mint X hotel.”	✓	×	×	×	×
„Épp most foglaltak itt!”	✓	✓	×	✓	✓
„Lekéste ... 2 napja foglalták le az utolsó itteni szobánk.”	✓	✓	✓	✓	×
„Még 32-en nézik”	✓	✓	✓	✓	✓
„Nemrég foglalták”	✓	×	×	×	×
„Egyvalaki épp azt fontolgatja, hogy ezen a szálláson foglal”	✓	✓	×	×	×
„1 személy látott neki a foglalásnak ezen a szálláson”	✓	×	×	×	✓
„Utolsó foglalás a szálláson: Épp az imént!”	✓	×	×	×	×

A harmadik pontban a Széchenyi Pihenő Kártyát elfogadó szállashelyek esetében nem volt egységesen megjelenítve az említett fizetési lehetőség. A GVH szerint a weboldal nem minden Széchenyi Pihenő Kártyát elfogadó szálláshely esetében jelenítette meg a szálláshely vagy a hirdetés aloldalán a SZÉP kártyás fizetési lehetőséget, amivel a fogyasztókat több esetben eltéríthette az eredetileg meghozott döntésétől.⁵⁸

Az első pontban említett eset kapcsán nehezen meghatározható, hogy jelen van-e a *dark pattern* jelenség. A GVH indoklásában úgy fogalmaz:

„2017. augusztus 1-jétől kezdődően a www.booking.com weboldalon nyújtott, online szállásfoglalás szolgáltatást népszerűsítő kommunikációs eszközein azt a látszatot keltette, hogy a weboldalon elérhető szállásajánlatok a legtöbb esetben ingyenesen lemondhatóak, holott azon szállásajánlatok esetében, ahol az adott szállásadó azonos szállásforgalmazást (szállás csomagajánlatot) „ingyenes lemondás” ajánlattal és anélkül is kínál, a két csomagajánlat közötti árkülönbséget valószínűsíthetően az ingyenes lemondás lehetőségének árát jelenti.”⁵⁹

⁵⁷ A határozat indoklása I. rész 1. b)

⁵⁸ A határozat indoklása I. rész 3. b)

⁵⁹ A határozat indoklása I. rész 1. a)

Látható, hogy ebben az esetben nincs igazolva, hogy az árkülönbözet valóban az ingyenes lemondás lehetőség miatt van. Amennyiben ez igazolható, és ez nincs megfelelően feltüntetve a „ingyenes lemondás” hirdetésben, úgy már lehet sötét mintáról beszélni a hirdetés esetében.

A GVH a fent említett három pontban vázolt jogsértések miatt kétmilliárd-ötszázmillió forint bírságot szabott ki a booking.com B.V-re.⁶⁰ Ezenfelül 2021.január 1-jétől eltiltotta booking.com B.V-t a jogsértő kereskedelmi gyakorlattól, és kötelezte, hogy 2021. március 31-ig írásban, hitelesen igazolja, hogy nem alkalmazza az „ingyenesen lemondható” állítást amennyiben ezért a szolgáltatásért magasabb árat kell fizetni, valamint a további kereskedelmi gyakorlatokban a pszichés nyomást célzó állítások nem jeleníti meg a teljes foglalási folyamatban.⁶¹

A GVH döntésének indoklásában több piaci elemzést is közzétesz, amelyek jól mutatják, hogy a különböző kiemeléseket a fogyasztók többsége (55%) a legegyszerűbb értelmezés szerint veszi figyelembe, miszerint azok a legnépszerűbb szálláshelyek.⁶² Mivel egy ilyen kiemelés a fent említett értelmezéssel párosulva alkalmas arra, hogy a fogyasztót egy bizonyos döntés felé terelje, ha nincs feltüntetve, hogy mi alapján történt a kiemelés, akár szintén *dark pattern* jelenségnek fogható fel.

Szintén ebből a piackutatásból derül ki az is, hogy bár a fogyasztók nagy része alaptalannak tartja az egyes szálláshelyek kapcsán a foglaltságra vonatkozó jelzéseket, és ezektől tudatosan próbál függetlenedni, mégis hatékonyan működik az érzelmi befolyásolás, ami egy hirtelen meghozott döntés felé tereli őket.⁶³ Az érzelmi befolyás és a megalapozatlan döntés tekintetében ez a jelenség is felfogható sötét mintaként, főként, ha a kiderül, hogy a foglaltságra vonatkozó jelzés nem vagy részben nem megalapozott.

VIII. Külföldi, *dark pattern*-nel érintett jogesetek

VIII.1. Az Amazon ügy

Több haza hírportál is cikkezett a 2021 januárjában kezdődött, Amazon ügy néven elhíresült eljárásról. A Norvég Fogyasztóvédelmi Tanács (NCC) kezdte vizsgálni az Amazon egyik kereskedelmi gyakorlatát, mely szerint az Amazon Prime előfizetéses szolgáltatás lemondása esetén a fogyasztóknak egy hat oldalas kérdőívet kellett kitölteni, és csak ezután mondhatták le az előfizetést. A Norvég Fogyasztóvédelmi Tanács szerint ez sok fogyasztót visszatartott az ezzel kapcsolatos döntés meghozatalától. Az NCC szerint ezenkívül a kitöltendő oldalakon sárga,

⁶⁰ A Gazdasági Versenyhivatal határozat: Vj-17/2018/110. számú határozata. II. rész

⁶¹ A Gazdasági Versenyhivatal határozat: Vj-17/2018/110. számú határozata. III. rész

⁶² GVH indokolás: VJ/17/2018. III.2.3.

⁶³ Ld. Uo.

figyelem felhívó háromszögek találhatóak „tartsa meg az előnyeit” felirattal, amely szintén a dark pattern módszerek közé sorolható.⁶⁴

Később Franciaországban, Németországban, Dániában és Görögországban is eljárást kezdeményeztek az ügy kapcsán. Az USA-ban a Public Citizen nevű fogyasztói érdekképviseleti szervezet nyújtott be panaszt a Federal Trade Commission-nél.

VIII.2. Franciaország bírságai a Google és a Facebook felé

Franciaországban a *dark pattern*-nel érintett ügyekben a CNIL adatszabályozó hatóság jár el. A Google 150 millió eurós bírságot kapott, míg a Facebooknak összesen 60 millió eurót kellett fizetnie. A bírságok indoka mindkét esetben az úgy nevezett *cookie*-k letiltásához kapcsolódott. A cégek nem teljesítették az úgy nevezett „egyenértékűségi” követelményt, mely szerint a *cookie*-k letiltásának ugyan olyan egyszerűnek kell lennie, mint az engedélyezésének.⁶⁵

IX. Figyelemfelhívás és a *dark pattern* elkerülése

IX.1. A fogyasztók figyelmének a felhívása a *dark pattern* veszélyeire

A *dark pattern* fogalom megalkotója Harry Brignull hozta létre 2010-ben a *darkpatterns.org* nevű weboldalt (mára *deceptive.design.org*), ami tájékoztatja a fogyasztókat a *dark pattern* jelenségről és listát vezet azokról a vállalatokról, akik használnak vagy használtak sötét mintákat.

Az oldal külön listába szedte a leggyakoribb *dark pattern* módszereket:⁶⁶

- *Trick questions*: egy űrlap a kitöltés során próbál rávenni, hogy a szándékolttól eltérő választ adjunk
- *Sneak into basket*: online vásárlás során a weboldal egy vagy több plusz terméket helyez a fogyasztó kosarába
- *Roach motel*: egy adott előfizetés könnyedén megvásárolható, de aránytalanul nehezen mondható le
- *Privacy zuckering*: a weboldal ráveszi a fogyasztót, hogy több információt osszon meg magáról, mint amennyi szándékában állt
- *Price comparison prevention*: a platform megnehezíti egy adott terméket árának összehasonlítását egy másik termékkel

⁶⁴ Jane Wakefield: Amazon faces legal challenge over Prime cancellation policy. BBC. <https://www.bbc.com/news/technology-55637140> (2022.04.18.)

⁶⁵ Scott Ikeda: Google and Facebook Hit With Fines Over “Dark Patterns”, Allegedly Misleading Users Into Cookie Consent. CPO Magazine. <https://www.cpomagazine.com/data-protection/google-and-facebook-hit-with-fines-over-dark-patterns-allegedly-misleading-users-into-cookie-consent/> (2022.04.18.)

⁶⁶ Types of deceptive design. Deceptive Design. <https://www.deceptive.design/> (2022.04.18.)

- *Misdirection*: a weboldal dizájnya egy konkrét dologra összpontosítja a figyelmet és elvonja azt egy másik dologról
- *Hidden costs*: a fizetési folyamat utolsó lépésénél kerülnek elő újabb költségek (pl.: szállítási díj)
- *Confirshaming*: egy adott lehetőség elutasítását úgy fogalmazza meg a weboldal, hogy a fogyasztó szégyent érezzen az elutasítás esetén
- *Disguised ads*: egy adott hirdetés más típusú tartalomnak van álcázva, és ezzel éri el, hogy rákattintsanak
- *Forced continuity*: abban az esetben valósul meg, ha egy ingyenes próba időszak végén a fizetőeszközre való terhelés további megerősítés kérése nélkül történik. Súlyosabb esetben megnehezítik az előfizetés lemondását
- *Friend spam*: A weboldal elkéri az e-mail címet, vagy Facebook azonosítót, hogy elérje a barát listát, ehelyett azonban az ismerősöknek üzenetet küldd a fogyasztó nevében

IX.2. A dark pattern alkalmazásának elkerülése

Magyarországon létrejött a *megfontoltan.hu* weboldal, melynek célja, hogy segítsen elkerülni a sötét minták használatát a weblapoknak, és kivédeni a fogyasztóknak, amennyiben ilyennel találkoznak. A weboldal készített egy kutatást a vállalkozások számára, amely segít etikussá tenni a weboldalak felépítést, valamint elkerülni a *dark pattern* használatát.

X. Összegzés

A tanulmányom elkészítése során megerősítést nyert a *dark pattern*-re kiterjedő konkrét szabályozás szükségessége Magyarországon is. Habár a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatok tilalma kiterjed a *dark pattern* jelenségére, a konkrétan erre kiterjedő szabályozás lehetővé tenné mind a szigorúbb szankcionálást, valamint a részletszabályok alkalmazása lehetőséget adna arra, hogy a *dark pattern* azon módjai, amelyek jelenleg nem feltétlen esnek a törvény hatálya alá, bekerüljenek oda, és ezáltal szankcionálhatóvá válnának.

Véleményem szerint szintén szükséges az állami részről történő tájékoztatás a fogyasztók felé a jelenség kapcsán. Nagyon jó kezdeményezésnek tartom a *deceptive.design.org*-hoz és a *megfontoltan.hu*-hoz hasonló oldalak létrehozását, de ezek nem minden esetben érnek el elegendő fogyasztót.

Kiderült számomra továbbá, hogy a GVH már felfigyelt a jelenségre, azonban továbbra is szükséges – akár a nemzetközi és más nemzeti hatóságokkal együtt működve – a nagyobb nemzetközi vállalatok és tech óriások (pl.: Meta) gyakorlatait is megvizsgálni, és azokat komoly szankciókkal sújtani.

Balogh Márton


jogballgató (PTE ÁJK), az ÓNSZ Közjogi Tagozatának tagja

Döntéshozatal az Európai Unió külpolitikájában*

I. Bevezetés

Reflexiómban az Európai Unió Közös Kül- és Biztonságpolitikájának a döntéshozatali mechanizmusát, rendhagyó szabályozását és a szankciórendszerét fogom elemezni, amelyhez a 2022/267/KKBP¹ határozatot is megvizsgálom.

A Közös Kül- és Biztonságpolitika (továbbiakban: KKBP) az Európai Unió egyetlen kormányközi szakpolitikája.² Fontos a bevezetőben különbséget tenni a kormányköziség és a szupranacionalitás között. A két együttműködési forma elhatárolását elsősorban abban kell megragadni, hogy a résztvevők milyen módon jutnak el a döntések meghozatalához, azt kik és hogyan hozzák meg, valamint ezen döntések végrehajtása – esetleg a végre nem hajtása – mennyire szigorúan ellenőrzött, és milyen szabályok szerint működik. Az Európai Unió jogában a kormányköziség a vétójoggal rendelkező szuverén nemzetállamok együttműködését jelenti, míg a szupranacionalizmus az Európai Bizottság kezdeményezését és az Európai Unió Bíróságának a hatáskörét és joghatóságát hangsúlyozza, röviden tehát a kormányköziségben kevésbé biztosított a döntések kikényszeríthetősége a tagállamok részéről. A döntéshozatal formái különböző hatalmi konstellációkat, így eltérő politikai folyamatokat vonnak maguk után, ennek pedig történelmi indokai (is) vannak. Az Európai Unió létrejöttekor a kontinens államainak szövetségét hozta létre, és nem egy európai népen alapuló államot alkotott.³ Az Európai Unió tagállamai a Lisszaboni Szerződésben a külpolitikát nem emelték szupranacionális szintre,⁴ amelynek véleményem szerint a szakpolitika „kényessége” az oka, ugyanis a KKBP szupranacionalizálása több politikai kérdést is felvethet – ideértve például az imént Paczolay Pétertől idézett tagállami szövetség vagy európai népen alapuló

*  A KULTURÁLIS ÉS INNOVÁCIÓS MINISZTERIUM ÚNKP-22-2 KÓDSZÁMÚ ÚJ NEMZETI KIVÁLÓSÁG PROGRAMJÁNAK A NEMZETI KUTATÁSI, FEJLESZTÉSI ÉS INNOVÁCIÓS ALAPBÓL FINANSZÍROZOTT SZAKMAI TÁMOGATÁSÁVAL KÉSZÜLT.

¹ A Tanács (KKBP) 2022/267 határozata (2022. február 23.) az Ukrajna területi integritását, szuverenitását és függetlenségét aláásó vagy fenyegető intézkedések miatti korlátozó intézkedésekről szóló 2014/145/KKBP határozat módosításáról (HL L 42I., 2022).

² Jakob C. *Øbrgaard*: International relations or European integration: is the CFSP *sui generis*? In: Rethinking European Union Foreign Policy (szerk. Ben *Tonra* – Thomas *Christiansen*). Manchester University Press, Manchester 2018.

³ *Paczolay* Péter: A magyar alkotmány jövője és az uniós csatlakozás. Politikatudományi Szemle 2004/1-2. sz. 44. o.

⁴ *Horváth* Zsuzsanna – *Mohay* Ágoston – *Pánovics* Attila – *Szalayné* Sándor Erzsébet: Európai Közjog 2. Elektronikus oktatási segédanyag. Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Pécs 2016. 211-212. o.

állam közötti differenciát. Jogilag ennél egyszerűbb válasz adható a kérdésre, ugyanis az alapító szerződések módosítása nélkül nem lehet a szakpolitikát átalakítani. Meg kell azonban jegyezni, hogy a KKBP döntései manapság jobban, mint eddig bármikor hatással vannak életünkre. A szankciók, különösen az Ukrajnában kitört háború folyamán bevezetett korlátozásokat előíró határozatok végrehajtása kardinális jelentőségű feladat az Európai Unió világhatalmi státuszának megőrzése érdekében.

II. Döntéshozatal a Közös Kül- és Biztonságpolitikában

A Közös Kül- és Biztonságpolitika szabályozása rendhagyó, ugyanis az EU szakpolitikái az Európai Unió Működéséről szóló Szerződésben (EUMSZ)⁵ kerültek szabályozásra kivéve a KKBP-t, amelyről az Európai Unióról szóló Szerződés (EUSZ)⁶ rendelkezik. Ennek jelentősége az, hogy egyetlen kormányközi szakpolitikaként a szerződéseket elfogadó tagállamok a KKBP ilyen módon történő elhatárolására is törekedtek.

„Az Unió közös kül- és biztonságpolitikára vonatkozó hatásköre a külpolitika minden területére és az Unió biztonságát érintő valamennyi kérdésre kiterjed” – így rendelkezik az EUSZ 24. cikke az uniós külpolitikai hatáskört létrehozó jogalapról. A döntéshozatalban három uniós intézmény tevékenysége meghatározó: az Európai Tanács, a Tanács és az Európai Unió külügyi és biztonságpolitikai képviselője⁷. A KKBP-ben az Európai Tanács állapítja meg a KKBP stratégiai érdekeit és célkitűzéseit, valamint az általános iránymutatásokat, amelyek alkalmazásához szükséges határozatokat már a Tanács fogadja el.⁸ Az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviseleje a KKBP kidolgozásához járul hozzá, betölti az Európai Parlament Külügyek Tanácsának elnöki tisztjét és gondoskodik a KKBP határozatok végrehajtásáról.⁹

Főszabály szerint az Európai Tanács és a Tanács egyhangúlag¹⁰ fogadja el a határozatokat, azonban az EUSZ 31. cikk szabályozza a nemzeti képviselők tartózkodását. Egy tagállamnak minden lehetősége megvan a tartózkodásra, *„Ebben az esetben nem köteles a határozatot alkalmazni, de elfogadja, hogy a határozat köti az Uniót.”*¹¹ Panos Koutrakos, a londoni The City Law School egyetem professzora ezt hívja a *„konstruktív tartózkodás”* intézményének, amely szerint a tartózkodó államnak az is a kötelezettsége, hogy ne hátráltassa tevékenységében a határozatot elfogadott tagállamok munkáját.¹²

⁵ HL 2012 C 326. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata.

⁶ HL 2012 C 326. Az Európai Unióról szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata.

⁷ A tisztelet 2019 óta Joseph Borrell tölti be. Az EU külügyi és biztonságpolitikai képviselője az Európai Bizottság alelnöke is egyben. Josep Borrell Fontelles: Responsibilities. https://ec.europa.eu/commission/commissioners/2019-2024/borrell-fontelles_en. (2022.11.28.)

⁸ EUSZ 26. cikk

⁹ EUSZ 27. cikk

¹⁰ Az egyhangúság minden tanácstag egyetértését követeli.

¹¹ EUSZ. 31. cikk (1) második bekezdés

¹² Panos Koutrakos: EU international Law (second edition). Hart Publishing, Oxford 2015. 439. o.

Látható, hogy a szerződés rendelkezése gyakorlatinak egy nem-tevési korlátozás ellenére igencsak megengedő a tagállamok felé. Az EUSZ 31. cikk (1) pontjának második bekezdése szerint a tartózkodás jogkövetkezménye egy esetben egyenesen megakadályozza a határozat elfogadását, ugyanis „Ha a Tanácsnak azok a tagjai, akik tartózkodásukhoz ilyen nyilatkozatot fűztek, a tagállamok legalább egyharmadát és egyben az Unió népességének legalább egyharmadát képviselik, a határozat nem kerül elfogadásra.” Ez a szabályrendszer biztosítja a tagállamok autonóm döntéseit, de nehézséget jelent az egységes külpolitikai fellépésekben és a szankciók egységes alkalmazásában.

Az EUSZ négy kivételt határoz meg a főszabályt jelentő egyhangóság alól. Ezekben az esetekben minősített többséggel hozható döntés a KKBP-ben. Elsőként, „amikor az Európai Tanácsnak az Unió stratégiai érdekeit és célkitűzéseit meghatározó, a 22. cikk (1) bekezdése szerinti határozata alapján az Unió fellépését vagy álláspontját meghatározó határozatot fogad el”¹³. A cikkben foglalt stratégiai érdekeket és azok védelmére szóló rendelkezéseket a 21. cikk (1)-(3) pontjai sorolják fel, jelentőségük, hogy a KKBP szankciók ezek megsértése esetén kerül napirendre.¹⁴ Koutrakos professzor szerint az első eset lényegében a KKBP hatékonyságát segíti, hiszen ezzel egy másik egyhangúlag elfogadott határozathoz kapcsolódó éppen kidolgozás alatt álló határozatot minősített többséggel is meg lehet szavazni.¹⁵ A második kivétel az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének a szerepét emeli ki. A Főképviselő intézményét kettős céllal hozták létre. Egyrészt egyszerűbbé teszi a kapcsolatfelvételt a nemzetközi partnerekkel, egyúttal pedig hidat képez a külpolitikai döntéshozatal résztvevői között uniós szinten.¹⁶ A Tanács akkor is minősített többséggel határoz, ha a főképviselő a saját vagy az Európai Tanács kezdeményezésére külön felkéri erre. A Főképviselő intézménye duális funkciójának második eleme tehát a javaslattétel minősített többséggel hozott döntésekben. A további két eset előfordulhat, ha a Tanács „amikor az Unió valamely fellépését vagy álláspontját meghatározó határozat megvalósítására vonatkozó bármilyen határozatot fogad el” illetve, „amikor a 33. cikknek megfelelően különleges képviselőt nevez ki.”¹⁷ A tagállamoknak a minősített többségű szavazás esetén is törekedniük kell a közös döntések meghozatalára és azok megvalósítására, azonban az EUSZ ismét egy biztonsági féket adott a nemzeti érdekek érvényesülése érdekében. Ennek lényege az, hogy a Tanácsban egy képviselő állama által „létfontosságú és általa megnevezett nemzeti politikai okokból” ellenezheti a

¹³ EUSZ. 31. cikk (2) pont

¹⁴ Az Unió külső tevékenységének (külpolitikájának) az EUSZ 21. cikk (1) pont szerinti alapelvei „a demokrácia, a jogállamiság, az emberi jogok és alapvető szabadságok egyetemes és oszthatatlan volta, az emberi méltóság tiszteletben tartása, az egyenlőség és a szolidaritás elvei, valamint az Egyesült Nemzetek Alapokmányában foglalt elvek és a nemzetközi jog tiszteletben tartása.” Több itt felsorolt alapelve fogok a 2022/267/KKBP elemzése során visszautalni.

¹⁵ Koutrakos: i. m. 438. o.

¹⁶ Koutrakos: i. m. 428. o.

¹⁷ EUSZ. 31. cikk (2) pont. Nota bene: Jelenleg 9 különleges képviselő segíti a főképviselő munkáját, ilyen például Eamon Gilmore, az EU emberi jogi különleges képviselője. Lásd: Emberi jogok: az EU új különleges képviselőt nevezett ki. <https://www.consilium.europa.eu/hu/press/press-releases/2019/02/28/human-rights-eu-appoints-a-new-special-representative/>. (2022. 11. 28.)

minősített többséggel hozandó KKBP határozat elfogadását, ilyenkor szavazásra nem kerül sor és egy „intenzív konzultáció” veszi kezdetét a főképvisező vezetésével a tagállam számára elfogadható megoldás felkutatására.¹⁸ A *fontos ok létfontosságú* okra ugyan módosult az Amszterdami és Nizzai Szerződés óta, azonban jellegében nem változott a KKBP határozatok nemzeti érdekek mentén történő elfogadhatóságának megakadályozása,¹⁹ amely igencsak megnehezíti a döntéshozatali mechanizmus hatékonyságát a KKBP-ben. A rendelkezés „fék” jellegét az adja, hogy a szavazásra nem kerülhet sor. A cikknek ez a fordulata két dolgot jelez: az EUSZ biztosítaná a lehetőséget minősített többségű szavazás esetén is a leghatékonyabb együttműködésre, azonban a Lisszaboni szerződésben is számos hatásköre megmaradt az Európai Tanácsnak, vagyis a tagállamok állam- és kormányfőinek arra, hogy politikai okokból a határozatokat ne kelljen elfogadniuk (sikertelen konzultáció esetén is megvan a lehetőség a visszakozásra azzal, hogy az ügyet egyhangú szavazásra az Európai Tanács elé terjesztik). Az Európai Unió kormányközi külpolitikája a legutóbbi szerződésmódosításban több teret adott a tagállamok közös érdekeinek érvényesülésére, azonban ezek határait változatlanul a tagállamok önös érdekei határozzák meg.²⁰ A tagállamok képesek kikapukat találni a konszenzusos döntések meghozatalában, illetve azok végrehajtásában azzal, hogy a tagállam által megnevezett nemzeti politikai okokból ellenezni tudja a minősített többséggel meghozandó határozatok elfogadását. Emiatt lassú és széttartó döntések szülehetnek. Véleményem szerint a tagállamok ilyen szintű széttartására lehetőséget adó lehetőségek korlátozása érdekében a változtatás célszerű lenne.

*Az állampolgárok hangját*²¹ jelentő Európai Parlament (EP) KKBP-ben biztosított hatáskörének vizsgálata azért fontos, ugyanis éppen az EP a leginkább demokratikusként illelhető uniós szerve.²² A döntéshozatalban meghatározott három intézmény (Európai Tanács, Tanács és Főképvisező) között nem szerepel az EP, az EUSZ 24. cikke pedig kizárja a jogalkotási aktusok elfogadását a KKBP területén, ezzel szintén erősítve hatáskörének korlátait. Az Európai Parlamentnek informális befolyása van a KKBP-re. Befolyással lehet a tagállamok intézkedéseire, ugyanis az EP Külügyi Bizottságának két albizottsága – az emberi jogok és a biztonság és védelem albizottság – felügyelheti az EU külpolitikáját, ez azonban mégsem elég akkor, ha a tagállamok bármilyen döntést

¹⁸ EUSZ. 31. cikk (2) pont

¹⁹ Koutrakos: i. m. 439. o.

²⁰ A KKBP-ben az Európai Unió Bírósága (a továbbiakban: EUB) előtti ítélkezési gyakorlatában hasonló a helyzet a tekintetben, hogy a tagállamok az EUB hatásköreit a szakpolitikában két esetre korlátozták, mégis, ameddig érdekeiket az nem sérti, addig *hallgatólagos megegyezéssel* tűrik az EUB jelenlegi kiterjesztő szerződés-értelmezését, amely szerint a Bíróság egyre több eljárásban állapítja meg hatáskörét a szerződések kifejezett engedélye nélkül. Amennyiben a tagállamok ezzel nem értenének egyet, minden lehetőségük meglenne a szerződésmódosításra, ezzel pedig az EUB KKBP-ben gyakorolt hatásköreinek szorosabbra vonására.

²¹ The European Parliament: The Citizen's Voice in the EU. A short guide to the European Parliament. https://www.europarl.europa.eu/pdf/divers/EN_EP%20brochure.pdf. (2022. 11. 29.)

²² Tudniillik az EP képviselőit ötévente közvetlenül választják az „Európai Unió állampolgárai”.

meghiúsíthatnak érdekeikkel nem egyező szankciókat előíró határozatok elfogadása tekintetében.²³ Azzal, hogy a Parlament ki van zárva a döntéshozatalból, a KKBP-ben változatlanul fennáll az Európai Unió demokrácia-deficitje, ugyanis egyedül közvetett legitimitással bír az, hogy a Tanács és az Európai Tanács tagjait a saját államuk állampolgárai választják.

Érdeemes a döntéshozatal hatékonysága tekintetében az ún. *passarelle* klauzulát elemezni, amely meglátásom szerint egy újabb félmegoldás a KKBP-ben. „Az Európai Tanács egyhangúlag elfogadott határozatban úgy rendelkezhet, hogy a Tanács a (2) bekezdésben említettektől eltérő esetekben is eljárhat minősített többséggel.”²⁴ Az idézett cikk tehát biztosítja – az Európai Tanács egyhangúságával – azt, hogy a Tanács minősített többséggel határozhasson főszabály szerint egyhangúságot előíró szavazás eseteiben is, azzal, hogy a minősített többségről és a *passarelle*-klauzuláról szóló bekezdések a katonai vagy védelmi vonatkozású határozatokra nem alkalmazhatóak. Az eddigiekhez hasonlóan szintén elősegíti a közös érdekek érvényesülését a klauzula, azonban ebben sem kötelezhető szinte semmire egy egyet nem értő tagállam. A két meghatározott korlát (katonai és védelmi kérdések) alátámasztja az Európai Unióval szemben felállított kritikákat, amelyek szerint annak tagállamai nem akarják feladni szuverenitásukhoz erősen kötődő önálló katonai és védelmi döntésekbeli hatáskörüket – ennek megtörténtét az EUSZ áthidaló záradéka is teljesen kizárja.²⁵ Garanciát biztosít az EUSZ a döntések hatékonyabbá tételére, azonban kivételt tesz egyes – szuverenitást sértő – esetekben, ami számomra „félmegoldást” jelent. Nehéz kompromisszumra jutni, ha a feleknek a kihátrálásra adott lehetőségei biztosítottak.

Véleményem szerint a döntéshozatal ilyen szintű szabadsága, különös tekintettel azok „fékeire” rossz üzenetet küld a tagállamoknak. A döntések elfogadásának a tagállamok szabad akaratába bocsátásával azok végrehajtása és alkalmazása lassúvá és nehézkessé válik (ha egyáltalán születik döntés a kérdésben). Az Európai Unió államai más célokkal és érdekekkel ülnek a tárgyalóasztalhoz, azonban az EU kétségtelenül politikai, mintsem kizárólag gazdasági kooperációvá alakult fejlődése során, ezért szükség lenne a külpolitikában szorosabb együttműködést előíró irányzó rendelkezésekre.

III. KKBP szankciók

A reflexió ebben a részében egy Tanács által elfogadott KKBP határozat mutat be, ezzel szemléltetve az eddig felvázolt jogszabályi háttér jelentőségét. A Tanács 2022/267/KKBP határozata

²³ Ligia Corduneanu: CFSP – Vacillating Between Supranationalism and Intergovernmentalism? CES Working Papers 2014/1. sz. 59-60. o.

²⁴ EUSZ 31. cikk (3) pont

²⁵ Az EUSZ-ben a 31. cikkhez hasonlóan a klauzula a 48. cikk (7) pontjában is szerepel: „Amennyiben az Európai Unió működéséről szóló szerződés vagy e szerződés V. címe egy meghatározott területen vagy esetben a Tanács számára egyhangú határozathozatalt ír elő, az Európai Tanács határozatban felbatalmazhatja a Tanácsot, hogy az adott területen vagy esetben minősített többséggel határozzon. Ez az albekezdés nem alkalmazható a katonai vagy védelmi vonatkozású döntések esetén.”

a 2014/512/KKBP²⁶ határozat módosításáról szóló rendelkezéseket tartalmazza, amely az Ukrajna szuverenitásának és területi integritásának megőrzése érdekében az orosz állampolgárokra rótt gazdasági szankciókat. A 2022/267 határozat felvette a korábbi határozat mellékletébe azokat, akik az Oroszországi Föderáció Szövetségi Gyűlésének Állami Dumája tagjaiként igennel szavaztak a V.V. Putyinhoz, az Oroszországi Föderáció elnökéhez intézett határozatra, hogy ismerje el független államokként Ukrajna a Donyecki- és a Luhanszki Népköztársaságok szeparatisták által követelt részeit.²⁷ Az igennel szavazókat sújtó szankciók szükségességét az uniós tanácsi határozat melléklete úgy indokolja, hogy szavazatuk hozzájárult Ukrajna területi integritásának sértéséhez, veszélyezteteti szuverenitását és függetlenségét, valamint hozzájárult Ukrajna további destabilizálásához. A Tanács által hozott határozatban az Európai Unió saját értékei tükröződnek, azaz *„az államok szuverén egyenlősége és területi integritása, a határok sérthetetlensége, az erőszakkal való fenyegetéstől, illetve az erőszak alkalmazásától való tartózkodás, és az államok szabadsága, hogy megválaszthassák vagy megváltoztathassák saját biztonsági megoldásaikat.”*²⁸ A határozat (3) pontja levezeti létrehozásának mechanizmusát is: *„az Európai Tanács felkérte a Bizottságot és az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjét is, hogy terjesszenek elő további korlátozó intézkedésekre vonatkozó opciókat, ideértve a gazdasági szankciókat is.”* E határozat jól illusztrálja azt, hogy a KKBP döntések hatékonysága és a döntéshozatali mechanizmus reformja az aktuális geopolitikai helyzetre való gyors és hatékony reakciót segítheti, különös tekintettel a szankciópolitikára.

IV. Konklúzió

Az Európai Unió *„Egyesülve a sokféleségben”*²⁹ jelmondata azt a hihetetlen eredményt szimbolizálja, hogy a kezdeti integrációs kísérleteit követően mára odáig jutott, hogy huszonnég merőben különböző európai állam közös külpolitikai döntéseket hozhat. Úgy gondolom, hogy különösen az Ukrajnában zajló háború hatására, ahol akár egyik pillanatról a másikra is szükség lehet a tagállamok közös, egyhangú fellépésére, a tagállamoknak el kell dönteniük, hogy szuverenitásuk önmaguk általi következetes gyakorlása vagy a döntéseik hatékonysága a fontosabb. Különösen a külpolitikában egységes fellépésre van szükség, amelyet a jelenlegi döntéshozatali mechanizmus a maga valójában biztosít ugyan, de számos lehetőséget fenntart a tagállamok tartózkodására. Megvalósítható vajon a

²⁶ A Tanács 2014/512/KKBP Határozata (2014. július 31.) az ukrajnai helyzetet destabilizáló orosz intézkedések miatt hozott korlátozó intézkedésekről. (HL L 229., 2014.) Nota bene: A határozat egyébként aktuálpolitikai jelentősége mellett különös igazságszolgáltatási relevanciával is bír, ugyanis komoly szakirodalmi vita keletkezett a Rosneft ügyben ezt a határozatot vizsgáló ítélet hatására. (2017. március 28-i Rosneft ítélet, C-72/15., EU:C:2017:236.)

²⁷ Mint az köztudott a 2022. február 21-ei rendelet aztán elrendelte orosz fegyveres erőknek az említett területekre vezénylését, és kitört a háború.

²⁸ 2022/267/KKBP határozat (5) pont

²⁹ Az EU jelmondata. https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/symbols/eu-motto_hu. (2022. 11. 30.)

KKBP szupranacionalizálása? Ahogyan a Bel- és Igazságügyi Együtműködés (továbbiakban: BEI) terén, úgy a Közös Kül- és Biztonságpolitikában is megvalósítható, mindez azonban a nemzeti szuverenitás egy részének közös gyakorlásával járna együtt. Felmerül a kérdés, hogy készen állnak-e a tagállamok erre, valamint egyáltalán céljuknak tekintik-e ezt. A BEI sem volt mindig szupranacionális, mégis a Lisszaboni Szerződésben az EU kizárólagos hatásköreibe integrálódott.³⁰ Az Európai Unió nemzetei beismerték, hogy a nemzetközi bűnözés könnyebben felderíthető együttműködésükkel. A beismeréshez társult még egy fontos tényező: a tagállamok közös értékei. Az Európai Unió tagállamainak fontos a szabadság, a biztonság és a jog érvényesülése, azzal, hogy az „alapvető jogokat és a tagállamok eltérő jogrendszereit és jogi hagyományait”³¹ továbbra is tiszteletben kell tartania az EU intézményrendszereinek. Úgy gondolom, hogy a KKBP fejlődését a BEI-hez hasonlóan érdemes vizsgálni: ha a tagállamok érdekét képezi, akkor változtatni fognak a jelenlegi döntéshozatali mechanizmuson. Ez egyszerre fogja azt is jelenteni, hogy a tagállamok részlegesen átadják a külpolitikai szuverenitásuk egy részét az Európai Uniónak. A kérdés az, hogy a jelenlegi geopolitikai helyzet, valamint a háború mit fog eredményezni: közelebb hozza a tagállamokat egymáshoz, vagy eltaszítja őket egymástól. Végzőként Robert Schumann, az Európai Unió alapító atyjának véleményét idézném az Európai integrációról: lemondás a szuverén hatalomról a közös főhatóság javára.³²

³⁰ Horváth – Mabay – Pánovics – Szalayné: i. m. 182. o.

³¹ EUMSZ 67. pont

³² Robert Schumann: Európáért. Pannónia könyvek, Pécs 2004. 93. o.

Zaka Noémi Maja

jogballgató (PTE ÁJK), az ÓNSZ Elméleti-Történeti Tagozatának tagja

Kőszegi Gergő

jogballgató (PTE ÁJK), az ÓNSZ Elméleti-Történeti Tagozatának tagja

A krími konfliktus történeti előzményei

I. Bevezetés

A Krím-félsziget sorsa napjainkban az egész világot foglalkoztatja, és nem volt ez máshogy a múltban sem. A történelem során ennek a területnek a sorsa több konfrontációhoz vezetett, melyben fontos szerepe volt a nemzetközi gazdálkodás szempontjából kulcsfontosságú kikötővárosainak, például Harkivnak vagy Mariupolnak. A jelenleg is húzódo háborús helyzet Földünk számos térségére befolyással van, és mindemellett kihat a polgárok mindennapi életére is, elég csak egy pillantást vetnünk a tőzsdei változásokra. Véleményünk szerint úgy lehet igazán megérteni a jelen történéseit, ha előtte megismerjük az ezt kiváltó történelmi eseményeket és azok hátterében meghúzódó hatalmi viszonyokat, így tanulmányunk fókuszába a krími konfliktus előzményeinek, Oroszország és Ukrajna ehhez kapcsolódó történelmének és a jelenkor helyzetének bemutatását helyeztük, kitekintve a 2014-es események mellett a 2022-es ukrán-orosz szembenállás alapjaira is.

II.1. A Krím-félsziget történelme

Az újkori események, a modern háborúk korán túl visszatekintve a félsziget történelmére, már az ókorban is harcok folytak ezért a területért. Kr. e. 47-ben a Római Birodalom rettegett vezére, Julius Caesar legyőzte Pharnakész királyt, akinek fennhatósága alá tartozott a Boszporuszi Királyság is, amely a mai Krím-félsziget keleti részén helyezkedett el. Hérodotosz világhírű történetíró feljegyzéseiből kiderül, hogy a félszigeten elterülő városok közül a mai Kerics még a bizánci időszakot is megélte. A Boszporuszi Királyság története Caesar hódításaitól kezdve összefonódott a Római Birodalom történelmével, így a mai Krím-félsziget keleti oldalának krónikája is.¹

A mai félsziget területe 882 óta a Kijevi Rusz része volt, amely közel három évszázadon keresztül nagyobb harcok nélkül is meg tudta ezt tartani. A 12. század elején a kunok támadást indítottak a Rusz ellen, de ezt a fellépést könnyen háritotta el a fejedelemség. A következő évszázadban azonban a nagy Arany Horda hosszas háború után megszerezte a mai Krím területét, amely akkoriban a Nagy Selyemút nyugati felének egyik végállomása volt, így kiemelkedő volt a

¹ Takács Levente: A Krím és a Római Birodalom. Újkor. <https://ujkor.hu/content/a-krim-es-a-romai-birodalom> (2022.11.26.)

nemzetközi gazdálkodás szempontjából, hiszen ez a kereskedelmi út kötötte össze Kis-Ázsiát Kelet-Európával.² A tatár hódítások ezután ezt a térséget is elérték, Timur Lenk végső csapást mért a Hordára 1396-ban, és lerombolta a mai Krím térségét. A században genovai kereskedők jelentős városokat hoztak létre a romokon, hiszen a tatár vezér külön engedélyezte ezt számukra, felvirágoztatva a félsziget kereskedelmét. A Horda romjain utódállamok jöttek ezután létre, köztük a Krími Kánság is.³ A kedvező földrajzi helyzet elősegítette a krími tatárok birodalmának függetlenedését, e kánságot I. Hádzsi Giráj alapította. A 15. századi oszmán hódítások elérték a Krími Kánság területét is, de szokatlan módon a krími kán és a török szultán között érdekszövetség alakult, ez a megállapodás azonban nem volt hosszúéletű, a belső problémákat kihasználó II. Mehmed a Krími Kánságot behódoltatta az Oszmán Birodalomnak. Közel kétszáz év elteltével Oroszország területszerzése látványos mértéket öltött, és a IV. Iván vezette seregek célpontjává vált a krími térség is. A cárnak nem sikerült a területet annektálni, de a Krími Kánság innentől állandó veszélynek volt kitéve, amely a 18. századra megpecsételte a sorsát.⁴

II.2. A szembenálló országok háttere

Ahhoz, hogy megértsük azt, miért húzódik ez a konfliktus a két ország között a jelenben, fontos visszatekinteni arra is, hogy Oroszországot, illetve Ukrajnát a történelem során milyen viszony fűzte ezekhez a területekhez. A 18. század közepén az orosz vezetés kiemelkedően fontos célnak tartotta a mai Krím-félsziget területének megszerzését, amely ekkor a Krími Kánság uralma alatt állt, és vazallusa volt az Oszmán Birodalomnak.⁵ II. Katalin orosz cárnő 1768-ban támadást indított, és a hat évig tartó orosz-török háború végén az orosz vezetés rendkívül nagy sikert könyvelhetett el, hisz a hatalmas területszerzés mellett orosz kézre került a Fekete-tengerre vezető kijárat, amely stratégiaiilag kimagaslóan fontos eredmény volt.⁶ Az 1774-ben véget érő háború markáns következményei a területgyarapítás mellett a Krími Kánság teljes függetlenedése, illetve a kikötővárosok megszerzése, ekkor alapította a birodalom a Don-kanyarban Herszon városát,⁷ amely a későbbiekben az ukrán-orosz szembenállás egyik fő eleme lett. A cárnő úgy döntött, annektálja a területet, amelynek kiváltó oka az lehetett, hogy az európai nagyhatalmak nem támogatták az orosz terjeszkedést nyugat irányába.⁸ 1783-ban Nagy Katalin úgy határozott, hogy a félszigetet birodalmához csatolja, így a Krím-

² Fedinec Csilla – Font Márta – Szakál Imre – Varga Beáta: *Ukrajna története: régiók, identitás, államiság*. Gondolat Kiadó, Budapest 2021. 87. o.

³ Uo.

⁴ Fedinec – Font – Szakál – Varga: i. m. 137. o.

⁵ Nánay Mihály: *Az újorosz végeken. Mi fán terem Dél-Ukrajna*. Rubicon Online. <https://rubicon.hu/cikkek/az-ujorosz-vegeken?rovat=aktualtortenelem> (2022.11.26.)

⁶ Fedinec – Font – Szakál – Varga: i. m. 285. o.

⁷ Uo.

⁸ Fedinec – Font – Szakál – Varga: i. m. 286. o.

félsziget Oroszországon belüli kormányzósági státuszt kapott. A század végén az Oszmán vezetés indított egy támadást az elcsatolt területek visszaszerzése érdekében, ennek utóhatása az lett, hogy ebből a háborúból is győztesen kikerülő cári vezetés megszerezte egész Dél-Ukrajnát. Ezután 1812-ig még folyamatosak voltak a hódítások, az év végére orosz befolyás alá került a Fekete-tenger északi partvidéke is, amelyet szokás Új-Oroszországnak nevezni. A 19. század elején alapították a mai legfontosabb kikötővárosok többségét, példának okáért Mariupol és Szevasztopol városát is.⁹ Kimondható tehát, hogy Oroszországnak nagy szerepe volt a félsziget városainak kialakításában, és már akkor birtokolta e területet, amikor a mai szembenálló fél, Ukrajna még nem is létezett.

A Krím-félszigeten az I. világháborút követően, 1921-ben kikiáltották a Krími Autonóm Szovjet Szocialista Köztársaságot. Ez az államalakulat sokáig nem állhatott fenn, hiszen a II. világháborút követően feloszlatták, és területét az Oroszországi Szovjet Szocialista Köztársasághoz csatolták. Némileg meglepő fordulat volt, hogy 1954. február 19-én a szovjet pártfőtitkár, Nyikita Hruscsov a félsziget területét az Ukrán Szocialista Szövetségi Köztársaságnak ajándékozta. Ez az eseménysor a jelenkor történéseit nézve kiemelkedő fontosságú szereppel bírt. A Szovjetunió aranykorszaka után az 1980-as évek elején következett a hanyatlás időszaka, 1991-ben pedig örökre megszűnt létezni. Ekkor a Krím-félsziget Krími Autonóm Köztársasággá változott, jelképesen mégis Ukrajna része maradt.¹⁰ A mai szembenállás megértése érdekében említést kell tenni az 1994-es Budapesti Memorandumról is.¹¹ A megállapodás elsődleges célja az volt, hogy garantálja Ukrajna szuverenitását és területi integritását a szembenállókkal szemben. A Memorandumban leszögezték azt a tényt, hogy más nagyhatalmak mellett Oroszország is elismeri Ukrajna határait, valamint a szerződés kijelenti, hogy Oroszország nem indíthat fegyveres inváziót Ukrajna ellen, csakis önvédelem céljából. Gyengesége azonban a Memorandumnak, hogy bár nemzetközi szerződésnek minősül, bizonyos normáinak kötelező ereje megkérdőjelezhető.¹² Látható tehát, hogy Oroszország a történelme során teljes befolyást alakított ki a félsziget felett, de az 1954-es ajándékozás mindent megváltoztatott, és a mából szemlélve kimondható, hogy az egész világra hatással van, hiszen a két ország közti konfliktus a mai napig tart.

III. A kikötővárosok jelentősége

Az orosz-ukrán szembenállás legjelentősebb színterei közé tartoznak a Krím-félszigeten a Fekete-

⁹ Nánay: i. m.

¹⁰ William R. *Slomanson* (ford. Szemesi Sándor): A Krím félsziget jogi helyzete a nemzetközi jog szemszögéből. Pro Futuro 2016/1. sz. 9. o.

¹¹ A Budapesti memorandum hivatalos szövegét lásd <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=0800000280401fbb> (2022.11.26.)

¹² Budapesti memorandum. Grotius Folyóirat. http://www.grotius.hu/publ/displ.asp?id=FSZGXP&fbclid=IwAR2rJwEG_HYIrirDaO1LS2YU6zQyybxFs6onEu4VUotjuHoq_jlSjILU9qo (2023.01.09.)

tenger partján elterülő kikötővárosok, ezek közül is kiemelkedő szerepet tölt be Mariupol és Szevasztopol.

Mariupol Ukrajna délkeleti részén, a donyecki régióban található, kiemelten fontos városa Ukrajnának, hiszen az ország gépiparának és kohászatának központja is itt helyezkedik el. A várost a 18. században alapították, és hamar nélkülözhetetlenné vált egy új kereskedelmi kikötő építése ezen a területen, mivel a donyecki szénbányák készletének nagy hányadát ide szállították feldolgozásra. Ennek eredményeképpen a 19. század végére abszolút kohászati centrummá vált a Krím térségben. Kereskedelmi központi státusza miatt az első világháború idején számos csata színteréül szolgált, majd 1919-ben bolsevik kézre került, amely lehetőséget adott az orosz Fekete-tengeri flotta újraélesztésére. Harmincöt évvel később ukrán fennhatóság alá került a város, amikor Hruscsov az ukránoknak ajándékozta a félsziget teljes területét.¹³ Jelentősége az idők során csak nőtt, napjainkban az ország gépészeti központja, illetve az államkincstár devizabevételének jelentős százalékát teszi ki. Ennek okán a mai háborús konfliktus egyik legfőbb célkitűzése a város területének végleges megszerzése volt, amelyet 2022. május 16-án sikerült is véghez vinnie Oroszországnak.

A másik említésre méltó kikötőváros a félsziget délnyugati részén, ugyancsak a Fekete-tenger partján fekvő Szevasztopol. A 18. század végi, Orosz Birodalom általi alapítása óta haditengerészeti bázisként funkcionált, valamint 1784 és 1804 között az orosz fekete-tengeri flotta központja volt.¹⁴ A városnak a jelenben zajló támadások nem hatnak újdonságként, a történelem során két igazán nagy ostrom is sújtotta, előbb az 1853 és 1856 között folyó krími háború során, majd a második világháború alatt, mindkétszer elestét okozva.¹⁵ 2014-ben a szevasztopoli lakosok megkérdőjelezhető körülmények között úgy határoztak, hogy Oroszországhoz kívánnak tartozni az ukrán fennhatóságot megszüntetve, majd a területet 2014. március 21-én az Oroszországi Föderációhoz csatolták. Napjainkban Szevasztopol ukrán ellentámadások színhelye, melynek oka a térségben található hőerőmű, amely a környező települések áramellátásáért felelős.¹⁶

IV. Az orosz-ukrán konfliktus kiteljesedése

A mai orosz-ukrán konfliktus megértése érdekében vissza kell tekintenünk a 2014-es eseményekre, melyek a két ország közötti nemzetközi fegyveres konfliktus kialakulásához vezettek. 2013-ban

¹³ Mariupol Városának Története. Cultureoeuvre. <https://hu.cultureoeuvre.com/10606367-history-of-the-city-of-mariupol> (2022.11.26.)

¹⁴ Bodnár Erzsébet: A keleti kérdés és a fekete-tengeri szorosok geopolitikai és gazdasági aspektusai az orosz külpolitikában, 1774–1841. In: Tanulmányok Gebei Sándor 70. születésnapjára. (szerk. Kristóf Ilona – Borbély Zoltán). Líceum Kiadó, Eger 2017. 334. o.

¹⁵ B. Molnár László: Szevasztopol, az orosz ellenállás példája. Moszkvatér. <https://moszkvater.com/szevasztopol-az-orosz-ellenallas-peldaja/> (2022.11.26.)

¹⁶ Andrákó Gábor: A Krím félsziget annektálásának orosz költségei és a folyamat visszafordíthatóságának kérdése. Külügyi Szemle 2022/1. sz. 147. o.

Ukrajna tárgyalásokba kezdett az Európai Unióval egy társulási szerződés megkötése céljából, ám végül a 2010 óta elnöki tisztséget betöltő oroszbarát Viktor Janukovics Moszkva ellenzése miatt kihátrált a helyzetből, és nem írta alá a megállapodást.¹⁷ Ennek hatására a kijevi Majdan téren tüntetések robbantak ki, és hónapok alatt aláásták Janukovics elnök hatalmát, aki az oroszoktól hatalma megvédésének érdekében beavatkozást kért, majd 2014. február 22-én elhagyta az országot, és Oroszországban talált menedékre.¹⁸ Kelet-Ukrajnában ekkor tovább fokozódtak a lázongó indulatok, ám ezen a területen a Majdan téri tüntetőkkel szemben az elnök eltávolítása miatt, az oroszok támogatásával. Csak tovább szította az indulatokat, amikor az ukrán országgyűlés majdnem elfogadta az ukrán nyelvtörvényt,¹⁹ ezek után kezdődött igazán az oroszok inváziója a Krím-félszigeten.²⁰

Ahhoz, hogy teljesen átlássuk a Krímben történeteket, ki kell térnünk a Kelet-Ukrajnában párhuzamosan zajló eseményekre, ezek közül is a legfontosabb a két szakadár népköztársaság megalakulása, a Donyecki és a Luhanszki Népköztársaságoké. Mivel Kelet-Ukrajnában oroszbarát felkeléseknek lehettünk tanúi Janukovics eltávolítása után, így talán nem meglepő, hogy az oroszok előre nyomulása is ezen a területen zajlott a leginkább zökkenőmentesen.

Az ukrán haderő 2014 májusában reagált a támadásokra, felvették a harcot az oroszok által támogatott szeparatista erőkkal, és sikeresen visszafoglaltak több nagyvárost, melyek közül a legnagyobb eredménynek Mariupol visszavétele tekinthető.²¹

Az Egyesült Nemzetek Szervezetének Közgyűlése mindvégig elhatárolódott Oroszország tevékenységétől, és a 68/262 határozatában kimondta a Krím-félszigeten tartott népszavazás érvénytelenségét, illetve felhívta az államokat, hogy a félsziget jogi helyzetében változást ne ismerjenek el. 2015. február 12-én megszületett a Minszk II. megállapodás,²² melynek értelmében tűzszünet lépett életbe Donyeck és Luhanszk területein, ennek ellenére a konfliktus nem záródott le, ezt egyértelműen mutatják a 2022-es év történései.

¹⁷ Igor *Lyubashenko*: Euromaidan: From Student's Protest to Mass Uprising. In: *The Maidan Uprising, Separatism and Foreign Intervention: Ukraine's complex transition.* (szerk. Klaus *Bachmann* – Igor *Lyubashenko*). Peter Lang GmbH, Lausanne 2014. 65. o.

¹⁸ Az ekkori események orosz értékelésére lásd például: Vladislav *Tolstykh*: Reunification of Crimea with Russia: A Russian Perspective. *Chinese Journal of International Law* 2014/4. sz. 879–886. o.

¹⁹ Mary Ellen *O'Connell*: The Crisis in Ukraine. In: *The Use of Force in International Law* (szerk. Tom *Rugg* – Oliver *Corten*). Oxford University Press, Oxford 2018. 855. o.

²⁰ *Hoffmann* Tamás: Háború vagy béke? Az államközi erőszak alkalmazásának nemzetközi jogi kérdései az orosz–ukrán konfliktusban. *Közjogi Szemle* 2022/3. sz. 1. o.

²¹ *Padányi* József – *Tomolya* János: Háború és béke Ukrajnában, avagy keleten a helyzet változatlan. 2. rész. *Hadtudomány* 2017/3-4. sz. 30-31. o.

²² A II. minszki megállapodás szövegét lásd: <https://www.ft.com/content/21b8f98e-b2a5-11e4-b234-00144feab7de> (2022.11.26.)

V. Napjaink történései

A 2014-ben kirobbanó orosz-ukrán konfliktus 2015-től egészen 2021-ig egy befagyott hidegháborús helyzetként volt jellemezhető, amikor is 2021-ben elkezdett megnőni az orosz haderő létszáma a kelet-ukrajnai orosz határ vonalában. Ez a fegyverkezés májusra enyhülni látszott, az orosz csapatok egy része visszatért állomásaikra, ám nem tartott sokáig a „békés” időszak, novemberre a helyzet újra kezdett kiéleződni, az orosz haderő egy része ismét megjelent a határnál.²³ Ezután több hetes várakozás kezdődött, amely alatt a feszültség egyre csak nőtt, orosz csapatok jelentek meg Belarusz területeken, közös gyakorlatokat végeztek, amely azt a félelmet keltette, hogy Oroszország így tervezi két irányból megtámadni az ukrán területeket. A feszültség február 21-én érte el tetőpontját, amikor a két szakadár népköztársaság vezetője Putyin orosz elnöknel kérvényezte önálló államként való elismerésüket.²⁴ Ennek az elnök egy nappal később eleget is tett, majd utasítására az orosz hadsereg megvetette lábát a szóban forgó területeken.²⁵

2022. február 24-én Putyin „különleges katonai műveletként” hivatkozott az ukránok ellen megindult támadásokra, majd Oroszországból, Fehéroroszországból és a Krímből bevonult Ukrajnába, mellyel kezdetét vette Európában a második világháború óta a legnagyobb katonai konfliktus. Az orosz elnök a támadást többek között akként indokolta, miszerint meg kell védeni a kelet-ukrán területen élő orosz ajkú lakosságot az ukrán kormány ellenük elkövetett zaklatásától és a népirtástól. Az első orosz csapások az ukrán katonai infrastruktúrára, illetve a nagyobb jelentőségű városok meghódítására, például Kijevre és Odesszára irányultak.

Az Európai Unió egyértelműen elítéli az Ukrajna ellen indított inváziót, illetve az Egyesült Nemzetek Szervezetének főtitkára is felszólítást intézett Oroszországhoz, melyben utasította a támadó felet, hogy vessen véget az agressziónak. Ennek ellenére a harcok tovább folytatódtak, melynek hatására az EU szankciókat vetett ki Oroszországra, melyek célja az orosz gazdasági bázis meggyengítése.²⁶ Ezen felül az Európai Unió teljes mellszélességgel támogatja az ukrán és a szomszédos országok menekültjeit.

Az oroszok és ukránok szembenállása nemcsak ezt a két országot, hanem egész Európát is számtalan negatív következménnyel sújtotta. Számos ország gáz- és élelmiszerpiacán válságos helyzet alakult ki, melyet tovább mélyített Oroszország azon döntése, miszerint több uniós tagállam esetében

²³ Matthew P. Fumaiolo – Joseph S. Bermudez Jr., Unpacking the Russian Troop Buildup along Ukraine’s Border. Center for Strategic and International Studies. <https://www.csis.org/analysis/unpacking-russian-troop-buildup-along-ukraines-border> (2022.11.26.)

²⁴ Donetsk and Lugansk leaders ask Putin to recognise republics’ independence. TASS. <https://tass.com/world/1407325> (2022.11.26.)

²⁵ Andrew Roth – Julian Borger. Putin orders troops into eastern Ukraine on ‘peacekeeping duties’. The Guardian <https://www.theguardian.com/world/2022/feb/21/ukraine-putin-decide-recognition-breakaway-states-today> (2022.11.26.)

²⁶ Az EU válasza Oroszország Ukrajna elleni inváziójára. Európai Tanács. <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/eu-response-ukraine-invasion/> (2022.11.26.)

felfüggesztik a gázszállítást.²⁷ A 2022 februárjában kezdődő események következményeként számos áru exportja tilos Oroszországból az Európai Unióba, többek között a nyersolajé, a széné, illetve egyéb fosszilis tüzelőanyagoké.

VI. Összegzés

Mint tanulmányunkból kiderül, a Krím-félszigetért folyó küzdelem Oroszország és Ukrajna között már bőven a mai események kirobbanása előtt elkezdődött, a történelem folyamán számos hatalomnak sikerült fennhatósága alá vonni a területet, ám egyik sem tudta véglegesen megtartani. A 2014-es és a mai eseményekkel kapcsolatban számos nemzetközi jogi kérdés felmerül, ilyen többek között a 2022-es orosz invázió jogszerűsége, a gazdasági szankciók hatásai Európa országaira, valamint a területszerzések és azok megtartásának jogi háttere. Szomorú, és figyelmen kívül hagyhatatlan tény, hogy mennyi katonai és civil áldozatot követel ez a politikai szembenállás, amely az ott élőkön kívül az Európai Unió egész lakosságára kihatással van. A konfliktus megoldása egyelőre nem látszik, és csak remélhetjük, hogy a szembenállás mielőbb békés véget ér.

²⁷ Oroszország Ukrajna elleni inváziójának hatása a piacokra: uniós válaszlépések. Európai Tanács. <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/eu-response-ukraine-invasion/impact-of-russia-s-invasion-of-ukraine-on-the-markets-eu-response/> (2022.11.26.)

Várallai Luca

jogballgató, az ÓNSZ alelnöke

A szociális igazgatásról és szociális ellátásokról szóló 1993. évi III. törvény módosításáról

I.A törvény alapvető elemei

Magyarország szociális ellátását, a szociális igazgatás főbb ágazatait az 1993. évi III. törvény (továbbiakban: Szocvtv.) és a végrehajtási rendeletek szabályozzák. A törvény célja, hogy meghatározza a szociális biztonság megteremtése és megőrzése érdekében a szociális ellátások formáit, szerkezetét, azok intézményesülését, valamint a szociális ellátásokra való jogosultság feltételeit, érvényesítési garanciáit.¹

Az évtizedek óta csak kisebb változtatásokkal ellátott jogszabályt a 2022. október 18-án benyújtott „Magyarország biztonságát szolgáló egyes törvények módosításáról” törvényjavaslat-csomag² alapján módosították. Az Országgyűlés 134 igen szavazattal elfogadta a javaslatot, így a törvény újabb rendelkezései 2023. január elsején hatályba léptek. A módosítás nem csak alapvető szociálméleti, hanem a különböző szociális ágazatokra kiterjedő szervezeti átalakulást jelent, amelynek várható következményeit és hatásait a 2023-as évben már érzékelnünk fogjuk.

A törvény egyik alapelve az ún. *szélektív normativitás*, mely alapján a jogalkotó területileg, valamint lakosságilag meghatározott csoportokhoz a sajátosságaikat figyelembe véve különböző támogatásokat kapcsol.³ A *rászorultsági elv* szerint az állam támogatja azokat a családokat és egyéneket, akik nem képesek saját erejükkel létfenntartásukról gondoskodni. A szociális igazgatásban, a szociálpolitikai döntésekben a családra, mint a társadalom legkisebb és legmeghatározóbb egységére tekintettel kell lenni.⁴ Ez nem akadályozó tényező abban, hogy bizonyos ellátások, támogatások csak bizonyos személyekre vannak meghatározva, hiszen ez a családok életére is kihatással lehet. A *pozitív diszkrimináció* szellemében pedig vannak az olyan fokozottan rászorulóknak, akiknek társadalomba való beilleszkedést és támogatását első helyre kell tenni.⁵

Az emberi méltóság tiszteletben tartásával az államnak biztosítani kell a legalapvetőbb létfenntartási szükségleteket. Emellett meg kell határozni a különböző támogatásokat, amelyek alanyi

¹ Farkas Kornélia: A szociális igazgatás jogi alapkérdései I. Pólay Elemér Alapítvány, Szeged 2005. 19. o.

² Magyarország biztonságát szolgáló egyes törvények módosításáról szóló törvényjavaslat. <https://www.parlament.hu/irom42/01620/01620.pdf> (2022.12.20.)

³ Farkas: i. m. 19. o.

⁴ Uo.

⁵ Uo.

jogon, egyedi mérlegelés alapján járnak az állampolgárnak. Az *egyedi mérlegelés*⁶ körében figyelembe kell venni az azonos rászorultsági fokozatú csoportok és a társadalom érdekei között fennálló ellentéteket, ugyanis előfordulhat, hogy az ilyen csoportba tartozó személyek száma csekély ugyan, de az állam által nyújtott pénzbeli vagy természetbeni támogatás arányosan több, mint amit a társadalom többi tagjának szánnak (lsd. különböző genetikai rendellenességek gyógyítására szánt állami pénzbeli támogatások, mint pl. SMA1-gyel, SMA2-vel diagnosztizált gyermekeknél). A mérlegelés pontosan emiatt az alapelv érvényesülése miatt fontos és az egyén gyakran érezheti elveszettnek magát. A következő kritérium, hogy a támogatásra rászorulókat elősegítsék a saját környezetükben való továbbfejlődésre és a beilleszkedésre. Ennek eszköze, hogy az adott személyt a saját mikro-környezetében kell „kezelni”, hiszen az állam nem tud minden egyes állampolgárt „végigkísérni” az életén. A *szociális igazságosság*, mint utolsó alapelv érvényesülése általánosságban azt a követelményt fogalmazza meg, hogy a hátrányos élethelyzetben lévők életét javítani kell, továbbá törekedni kell arra, hogy a társadalom többi tagja is támogassa őket.⁷

II. A törvénymódosítás szociálméletet és családjogot érintő pontjai

A módosított Szocvtv. 2.§ (1) bekezdése szerint *mindenki felelős önmagáért*. Az egyén minden cselekedetért felelősséggel tartozik, annak következményeit vállalja. Ez a kijelentés a moráletikai elemeket is figyelembe véve azonban inkább a büntetőjog vagy esetleg a magánjog egyes más tényállásaira vonatkozó követelményeket fogalmaz meg – vagy legalábbis erre asszociálhatunk –, azonban mi a helyzet akkor, ha az ember nehéz körülmények között élő családban vagy olyan élethelyzetben találja magát, amelyről önmaga nem tehet. A gyakorlatban ez a mondat azt jelenti, hogy az egyénnek először magának kell a szociális problémákból adódó élethelyzetén segíteni, majd jönnek a következő beavatkozási lehetőségek. Véleményem szerint ezeket a szituációkat nem lehet értékelni a beavatkozás, a segítségnyújtás és az adminisztráció lassúsága miatt megfelelően. Egy alkoholbeteg vagy egy más szenvedélybetegséggel kezelt ember esetében nem állapítható meg pontosan objektív alapokon, hogy az önhiba mit jelent. A polgári jog, valamint a büntetőjog célzottan és pontosan meghatározza ennek jelentéstartalmát, de a szociális jog területének sajátossága, hogy az egyéni mérlegelés körében a külső környezeti hatások nagyobb relevanciával bírnak, következésképpen az önhiba szűkebben értelmezhető. Az állampolgárok nem tehetnek a különböző gazdasági világválságokról, az inflációról, a világpolitikai helyzetről, ugyanakkor a szociális igazgatásban dolgozók a probléma forrásának feltárásakor az egyénre visszavezethető saját hibák kiküszöbölését veszik figyelembe első lépésként. Megjegyzendő, hogy az állam általában nem automatikusan

⁶ Uo.

⁷ Uo.

nyilvánítja rászorulóknak az állampolgárokat. További cselekmények szükségesek ahhoz, hogy az egyén saját maga jelezze az állami hatóságok és szervek felé, hogy támogatásra és segítségre van szüksége. A jogalkotó valószínűleg ezt a fajta felelősséget próbálta kifejezésre juttatni a törvénymódosításban, hiszen az állam kompetenciája erre már nem terjed ki. Azonban nem veszi figyelembe az eleve állami vagy nemzeti gondoskodásban élő vagy felnövő kiskorúakat, a hozzátartozók nélküli fogyatékkal élőket és más hasonló társadalmi csoportokhoz tartozókat. Az ilyen személyekkel kapcsolatban az államnak már jelzési kötelezettsége áll fenn, amely az 1992. évi LII. törvény céljából is levezethető. A kritika a Szocvtv.-ben való rögzítésre irányul, hiszen ezzel kikényszeríthetővé válik az, amelyre a következőkben térek ki.

A mindenki felelős önmagáért mondat egyáltalán nem új elem a magyar jogszabályok körében. A jogforrási hierarchiában a legmagasabb fokon álló jogforrásunk, az Alaptörvény O) cikke is rögzíti, azonban a közteherviseléssel kapcsolatban: „Mindenkinek felelős önmagáért, képességei és lehetőségei szerint köteles az állami és közösségi feladatok ellátásához hozzájárulni.”

Ha az egyén nem tudja önmagát ellátni vagy nem képes saját erejéből az adott élethelyzetéből kiszakadni, a családjára/ hozzátartozóira hárul ennek megoldása. Ezt fogalmazza meg a Szocvtv. 2.§ (2) bekezdése: „Ha az egyén önmagáról gondoskodni nem képes, őt – a képességeik és lehetőségeik szerint, a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (a továbbiakban: Ptk.) rokontartásra vonatkozó szabályai szerinti sorrendben – a *hozzátartozók segítik*.” Ez alapján a családnak kötelessége a rászoruló hozzátartozóin segíteni a Ptk. szerinti sorrendben, amelyeket a Családjogi Könyvben rögzített rokontartás szabályaival összhangban kell értelmezni. Családjogi alapkövetelmény, hogy a családtagok felelősséggel tartoznak egymásért, támogatniuk kell egymást, különösképpen a rászoruló családtagok esetében⁸. A tartási jogviszony tekintetében mind a jogosult, mind a kötelezettek oldaláról vizsgálni kell a feltételeket. Két okból is nehezen összeegyeztethető a Szocvtv. és a Családjogi Könyvnek e rendelkezései. Az önhiba – amely a jogosulti oldalon fennálló feltétel – és a tartási képesség – amely a kötelezetti oldalon áll fenn – meghatározás hiánya miatt.

A jogosulti oldalon vizsgálni kell a rászorultság kérdését, az önhiba hiányát, továbbá, hogy van-e tartásra kötelezett házastárs, volt házastárs vagy élettárs, valamint ide tartozik még az érdemtelenység hiánya. A legfontosabb tényező ezek közül az *önhiba*. Ahogy már korábban is említettem, a Szocvtv. nem fejt ki az önhiba tartalmát. Családjogi megközelítésből és a bírói gyakorlat szerint azonban az önhiba a jogosult magatartásában keresendő. Ilyen helyzet, pl. ha a szándékosan nem létesít munkajogviszonyt, pedig munkaképes állapotban van, valamint ha nem hasznosítja ingatlanát.⁹ Ez a megállapítás egyértelművé teszi, hogy az önhiba mit jelent. Azonban fennáll annak a veszélye, hogy

⁸ Hergler Csabáné–Katonáné Pehr Erika: Magyar családjog. Novissima Kiadó, Budapest 2021. 246. o.

⁹ Hergerné – Katonáné: i. m. 247. o.

az önhiba tartalmát máshogy értelmezik a családjogi, valamint a szociális jog területén. A Kúria Joggyakorlat-elemző Csoportjának a rokontartás szabályaival kapcsolatos ítélkezési gyakorlatáról¹⁰ dokumentumban található adatokból arra következtethetünk, hogy a leggyakrabban a kötelezett és a jogosult személyes kapcsolatának elhidegülésére hivatkoznak. Ennek szubjektív elemeire azonban egy olyan helyzetben, amikor a létszükséglet feltételeinek minimum biztosításáról van szó - a törvényi rendelkezésből következően -, nem lehet hivatkozni.

A kötelezettnek rendelkeznie kell tartási képességgel. Mentesül a kötelezettség alól a Ptk. 4:195. § alapján, ha ezáltal saját tartását vagy a tartás sorrendjében a jogosultat megelőző személy tartását veszélyeztetné. Ez fokozottan érvényesül, ha a saját kiskorú gyermek tartására is kötelezett személynek más személlyel szemben fennálló tartási kötelezettsége áll fenn.

Az eleve hátrányos helyzetben felnőtt gyermekek nagy valószínűséggel nehezebben indulnak el életútjukon, így, ha később a lemenő ágon történő szülőtartásra, valamint az ápolási és egyéb díjak fizetésére és megtérítésére kerülne sor, nagy valószínűséggel csak a települési önkormányzatok, majd végső soron az állam tud segíteni.

Ha a hozzátartozók sem tudnak segíteni, a Szocvtv. 2.§ (3) bekezdése szerint „Ha az egyén önmagáról gondoskodni nem képes és a hozzátartozók (2) bekezdés szerinti gondoskodásra vonatkozó kötelességüket nem teljesítik, az egyén lakóhelye szerinti települési önkormányzat jogszabályban meghatározott feltételek szerinti gondoskodási kötelezettsége áll fenn.”. A települési önkormányzatok szociális ellátásban való részvételük eddig is meghatározó volt, azonban a feladatellátásra csak akkor kerül sor, ha a felkeresett hozzátartozók valóban nem tudnak vagy nem tettek eleget e kötelezettségüknek. Legvégső esetben maga az állam avatkozik be, amelyről a törvény így fogalmaz: „Ha az egyén önmagáról gondoskodni nem képes, és a hozzátartozók a (2) bekezdés szerinti, a települési önkormányzat pedig a (3) bekezdés szerinti gondoskodásra vonatkozó kötelességet nem teljesítik, az államnak jogszabályban meghatározott feltételek szerinti kötelezettsége áll fenn.” Eddig a felelősségi köröket csupán felsorolásszerűen taglalta a jogszabály, most egy hierarchikus sorrendet állít fel, és ha a sorban elsőként lévő kötelezett nem teljesít, jön a következő alanyi kör. Az államnak a törvény módosítása előtt ezekkel párhuzamosan is felelőssége volt a szociális ellátásban. Véleményem szerint a módosítás a családok magánéletébe való túlzott beavatkozást is jelenthet hiszen egyáltalán nem elhanyagolható, hogy egy család anyagi kiadásai – főleg a mostani gazdasági helyzetben – hogyan alakulnak. Logikusan következik, hogy a munkaképes, jövedelemmel vagy bevétellel rendelkezők kötelesek lesznek akár saját szüleiket is eltartani? A szülőtartás egy elavult, mára már kevésbé ismert intézmény, de a jogalkotási folyamatok alapján olyan

¹⁰ Összefoglaló vélemény a rokontartás szabályaival kapcsolatos ítélkezési gyakorlatról. Kúria. https://www.kuria-birosag.hu/sites/default/files/joggyak/joggyak_osszefoglalo_2018_dr_makai_katalin.pdf (2023.01.05.)

konzekvenciára juthatunk, hogy ebbe az irányba terelődik a szociális gondoskodás alapja, vagyis az állam először a hozzátartozók, családtagok felelősségét kell, hogy megállapítsa, majd legvégső esetben átveszi a gondoskodást. Ezt úgy is lehet értelmezni, hogy a felelősséget áthárítja vagy csökkenti a törvényben meghatározott és ismertetett kötelezetti körre vonatkozólag.

A felelősségi sorrend felállítása olyan súlyos problémákat okozhat, hogy a különböző ellátásokat igénybe vevők egyrészt magasabb költségekkel kell, hogy számoljanak, másrészt e költségek egy részét a hozzátartozókra nagyobb százalékban lehet majd hárítani. A módosítással kapcsolatban szakmai szervezetek sem értenek egyet.¹¹

További jellegzetesség, hogy a 2.§ (5) bekezdésében utalást találhatunk arra, hogy az állam együttműködik az egyházi és a civil szervezetekkel, melynek előzményeit már a nevelőszülői hálózatok egyházi hatáskörbe kerülésekor és a gyermekvédelmi hatóságok átszerveződésével kapcsolatban is tapasztalhattuk.

III.A törvény szervezeti átalakulásokra és társadalombiztosításra vonatkozó változásai

Az öregségi nyugdíjminimum elnevezés helyett a *szociális vetítési alap* kifejezés használatos a hatályos törvény szerint, ennek célja pusztán terminológiai egységesítés volt. A fogalmi változtatás mellett a következő újdonságok észlelhetők a szakágazatokban.

A Szocvtv. 66/A § (4) és (5) bekezdésében lényegében központosítják az egészségügyi szakellátásban az ötven fő feletti, fogyatékos vagy pszichiátriai beteg személyek számára tartós ápolást, gondozást nyújtó intézményeket. A létszámcsökkenés átcsoportosítást jelent, amelynek következtében egyrészt a kisebb településeken, valamint a leszakadó régiókban sokkal nehezebb lesz az ilyen típusú szakellátásra szorulóknak megfelelő szakembert, valamint intézményt találni, másrészt a különböző kórképű betegeket akár egy ellátási forma keretében kezelhetnek. Így pl. egy súlyos pszichiátriai beteg, aki maximális 24 órás felügyeletet igényel egy kevésbé súlyos szenvedélybeteggel együtt egy kezelési struktúrába tartozhat. A túlzott központosítás hátráltatja az egészségügyi ellátás hatékonyságának kiépítését és lehetetlenné teszi a pszichiátriai betegek differenciált kezelési módját, emellett a szelektív normativitás elve is sérül azzal, hogy a leszakadó régiókban élők nem tudnak olyan ellátáshoz jutni, mint a fejlettebb országrészekben élők.

A szervezeti átalakítások nem csak az egészségügyben, de a gyermekvédelemben is érvényesülnek.

¹¹ Kertész Ákos: „Ilyet Európában még sehol sem foglaltak törvénybe.” – Szakértőket kérdeztünk a szociális törvény tervezett módosításáról. Szabad Európa. <https://www.szabadeuropa.hu/a/a-hozzatartozokra-terhelheti-a-kormany-a-szocialis-ellatas-koltsegeit/32101687.html> (2023.01.05.)

IV. Összegzés és konklúzió

Az állam nem tudja maximális mértékben garantálni az egyén szintjén, hogy megfelelő és biztonságos szociális környezetben, a létminimum felett éljen a társadalom minden tagja. Azonban kísérletet tesz rá és ezt az Alaptörvényben, valamint különböző törvényekben is egy általános értékdeklaráció képében fogalmazza meg a jogalkotó. A Szocvtv. módosításával az állami szociális feladatainak koncepcionális átértékelésére van szükség, azonban kérdéses továbbá, hogy az állam milyen eszközöket alkalmaz majd, hogy ezek érvényesüljenek. Az állam nem vonul ki a szociális ellátás rendszeréből, hiszen ez az Alaptörvénnyel, nemzetközi egyezményekkel és különböző uniós jogi normákkal összeegyeztethetetlen lenne. Így tévesnek gondolom azt a felvetést, hogy az állam teljesen magára hagyja a társadalmilag peremre szorult embereket, az viszont tény, hogy az egyénnek és hozzátartozóinak nagyobb felelősséget ad. Annak ellenőrzése, hogy ki került ténylegesen önhibáján kívül egy bizonyos élethelyzetbe, rendkívüli körülményt igényel. Ennek érdekében egyrészt a szociális szférában dolgozók számának növelése, valamint az infrastrukturális szempontok átgondolása szükséges.