

# Az önvezetés etikai kihívásai



## Különbséget az automatizált járművek és az autonóm/teljesen automatizált járművek között

**Automatizált:** Bizonyos, előre meghatározott lépéseket önállóan képes végezni. Szükség lehet emberi beavatkozásra, vagy bizonyos feladatok teljes átvételére: mivel a jármű egyedül nem képes önállóan elvégezni azokat, továbbra is az ember marad a felelős.

**Autonóm/teljesen automatizált:** a járműnek az elindítást követően nincs szüksége további emberi segítségre, ezért képesnek kell lennie arra, hogy saját döntéseket hozzon (ez egyben azt is jelenti, hogy nincs szükség kormánykerékre vagy gázpedálra).

**De:** Ha az emberek teljesen lemondanak az irányításról, ki vállalja a felelősséget?

## Megoldások egy erkölcsi dilemmára?

Az emberekkel ellentétben a járművek nem spontán és önkényesen hoznak döntéseket. Nagy számítási teljesítményük és számos érzékelőjük segítségével az autonóm járművek gyorsabban képesek felismerni a helyzeteket és reagálni rájuk. Ugyanakkor valakinek (pl. a programozónak) minden döntést előre át kell gondolnia és le kell programoznia. A etikai bizottságok főként a teljesen automatizált járművekre koncentrálnak.

Etikai szempontból minden egyes emberi élet ugyanolyan értékes, és ezért sérthetetlen. Öt emberi élet megmentése *nem* indokolhatja egy másik elvesztését. Annak érdekében, hogy mégis legyenek irányelvek, tudósok, jogászok és technikusok etikai bizottságokba tömörülnek. A németországi automatizált és hálózatba kapcsolt vezetés etikai bizottsága például 20 szabályt alkotott meg a témára vonatkozóan.

Íme ezekből néhány:

„Elkerülhetetlen baleseti helyzetek esetén szigorúan tilos a személyes jellemzők (életkor, nem, fizikai vagy mentális alkati) alapján történő bárminemű minősítés.”

„Tilos áldozatokkal számolni.

A közlekedési veszély kialakításában részt vevők nem áldozhatják fel azokat, akik nem érintettek.”

„Az emberek védelme elsőbbséget élvez minden más haszonelvű megfontolással szemben.

A cél a károk olyan mértékű csökkentése, hogy azok akár teljesen elkerülhetőek legyenek.”

Az Európai Bizottság 2021 tavaszán javaslatokat dolgozott ki a mesterséges intelligenciába vetett bizalom emelését célzó új uniós szabályokra vonatkozóan is. Például: mind az autonóm vezetés, mind más, kockázatos alkalmazások esetében, ahol az emberek élete veszélybe kerülhet, a bevont adatállományt úgy szükséges megválasztani, hogy senki ne kerülhessen hátrányos helyzetbe. Emellett a végső ellenőrzést mindig embernek kell elvégeznie, és pontosan dokumentálni kell, a rendszer fejlődését és hogy milyen következtetéseket vont le.

A német autóipar igyekszik megelőzni a balesetek esetén felmerülő erkölcsi dilemmákat: úgy programozzák autóikat, hogy azok egy elkerülhetetlen baleset előtt a lehető legnagyobb mértékben csökkentsék sebességüket a saját sávjukban maradva, elejét véve ezzel a legrosszabb lehetséges forgatókönyvnek.

## Milyen problémák merülnek fel?

**A felelősség kérdése:** Ki dönt élet és halál kérdésében egy baleseti helyzetben?

Az önvezető autókat lehet úgy programozni, hogy baleset esetén a lehető legtöbb életet óvják meg. De etikus ez? Ki dönti el, hogy melyik élet ér kevesebbet egy baleset során?

**Magánélethez való jog:** „Mindenkinek joga van a rá vonatkozó személyes adatok védelméhez”. (Forrás: Az Európai Unió Alapjogi Chartája) A számtalan érzékelő és a legkülönbébb adatok gyűjtésére alkalmas innovációk, mint a beszéd felismerés és a hangvezérlés révén, az autó valóságos lehallgató eszközzé válik.

Te beleegyeznél abba, hogy a biztosító társaság pontosan tudja, hogy munkába menet 15 km/h-val gyorsabban hajtasz, és néha nem használod az irányjelzőt?



### „Beépített adatvédelem”

Az ilyen technikai intézkedések révén az adatvédelem már a fejlesztés során beépítésre kerül. Az adatokat már a folyamat elején titkosítják vagy anonimizálják.