Ikt. sz.: IUB-42/9-5/2024.

IUB-2/2024. sz. ülés
(IUB-43/2022-2026. sz. ülés)

J e g y z ő k ö n y v

az Országgyűlés **Igazságügyi Bizottság**ának
2024. február 15-én, csütörtökön, 10 óra 01 perckor
a ZalaZONE Járműipari Tesztpálya Konferenciaközpontjában
(Zalaegerszeg, ZalaZONE tér 1.)
megtartott kihelyezett üléséről

Tartalomjegyzék

Az ülés megnyitása, a határozatképesség megállapítása, a napirend elfogadása **5**

Tanácskozás az önvezetőautók jogáról, a felelősség kérdésének lehetséges jogalkotási irányairól **5**

Prof. dr. Palkovics László megnyitója *5*

Hamar Zoltán kiegészítése *8*

Vigh László beszámolója *10*

Dr. Nyalka Csaba kiegészítése *12*

Kérdések, észrevételek *18*

Az ülés berekesztése **23**

Napirendi javaslat

Tanácskozás az önvezetőautók jogáról, a felelősség kérdésének lehetséges jogalkotási irányairól

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

Elnököl: **Dr. Vejkey Imre** (KDNP), a bizottság elnöke

Dr. Kovács Zoltán (Fidesz), a bizottság alelnöke
Vigh László (Fidesz), a bizottság alelnöke
Dr. Mészáros Lajos (Fidesz)
Dr. Pajtók Gábor (Fidesz)

Helyettesítési megbízást adott

Czunyiné dr. Bertalan Judit (Fidesz) Dr. Vejkey Imrének (KDNP)
Dr. Vitányi István (Fidesz) dr. Kovács Zoltánnak (Fidesz)
Demeter Zoltán (Fidesz) dr. Pajtók Gábornak (Fidesz)

A bizottság titkársága részéről

Gáborné dr. Túri Izabella bizottsági főmunkatárs
Dr. Nagy Zoltán bizottsági munkatárs

Meghívottak

Hozzászólók

Prof. dr. Palkovics László ügyvezető (Autóipari Próbapálya Zala Kft.)
Hamar Zoltán ügyvezető (AVL ZalaZONE Kft.)
Dr. Nyalka Csaba ügyvéd (DLA Piper)

(Az ülés kezdetének időpontja: 10 óra 01 perc)

Az ülés megnyitása, a határozatképesség megállapítása, a napirend elfogadása

DR. VEJKEY IMRE (KDNP), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Tisztelt Képviselőtársaim! Tisztelt Meghívottak! Köszöntöm a bizottság valamennyi megjelent tagját, vendéglátóinkat, a meghívottakat. A bizottság ülését ezennel megnyitom.

Ismertetem a helyettesítések rendjét: jómagam helyettesítem Czunyiné Bertalan Judit képviselő asszonyt, Kovács Zoltán alelnök úr helyettesíti Vitányi István alelnök urat, és Pajtók Gábor képviselőtársunk helyettesíti Demeter Zoltán képviselőtársunkat. Megállapítom, hogy a bizottság határozatképes.

Most soron következik mai ülésünk napirendjének megállapítása. Napirend módosítására irányuló kezdeményezés nem érkezett. Bizottságunk egy új, eddig nem ismert jogterülettel kíván foglalkozni ezen az ülésen, és több, a témában jártas szakértő meghívását kezdeményezte. Ezért azt javaslom, hogy előadóink számára a hozzászólás, valamint az álláspontjuk, felszólalásaik kifejtéséhez szükséges szemléltetés lehetőségét a napirendi javaslat elfogadásával adjuk meg.

Kérdezem tehát most képviselőtársaimat, ki támogatja a napirendi javaslatot az általam tett kiegészítésekkel. Aki egyetért vele, kézfelemeléssel most szavazzon! *(Szavazás.)* Köszönöm. Aki nem? *(Szavazás.)* Aki tartózkodott? *(Szavazás.)* Nem volt ilyen.

Megállapítom, hogy a bizottság egyhangúlag, 8 igen szavazattal, 0 nem ellenében, 0 tartózkodás mellett a napirendi javaslatot szemléltetés lehetőségével elfogadta.

Tanácskozás az önvezetőautók jogáról, a felelősség kérdésének lehetséges jogalkotási irányairól

Soron következik első és egyetlen napirendi pontunk, az önvezető autók jogáról, a felelősség kérdésének lehetséges jogalkotási irányairól szóló tanácskozásunk. Nagy tisztelettel köszöntöm az ülésünkön megjelent prof. dr. Palkovics László miniszter urat, az Autóipari Próbapálya Zala Kft. ügyvezetőjét, Hamar Zoltán urat, az AVL ZalaZONE Kft. ügyvezetőjét és Nyalka Csaba ügyvéd urat a DLA Piper részéről.

Tájékoztatom a tisztelt bizottságot, hogy tanácskozásunkat Palkovics László miniszter úr és Hamar Zoltán ügyvezető úr megnyitójával kezdjük, majd Vigh László alelnök úr prezentációja következik, végezetül Nyalka Csaba ügyvéd úr ismerteti elgondolásait az önvezető autók jogával, különös tekintettel a felelősség kérdésével összefüggő jövőbeni szabályozásokról. Ezután következnek majd a képviselői kérdések, vélemények, bizottsági ülésünk bezárása után pedig megtekintjük a tesztpályát, ebédelünk, és indulunk vissza Budapestre. A feszes menetrendre figyelemmel kérnék mindenkit a rendelkezésre álló időkeret betartására.

Elsőként felkérem a miniszter urat. Tessék parancsolni, miniszter úr.

Prof. dr. Palkovics László megnyitója

PROF. DR. PALKOVICS LÁSZLÓ ügyvezető (Autóipari Próbapálya Zala Kft.): Köszönöm szépen. Tisztelt Elnök Úr! Képviselő Urak! Hölgyeim és Uraim! Köszönöm szépen a lehetőséget. Fura világban élünk. Én jobban örültem annak, hogy ez a bizottság jön ma Zalaegerszegre, mintha mondjuk a Gazdasági Bizottság jött volna. Az is fura helyzet, ha majd itt megnézik az elkövetkező prezentációkat, hogy a bizottság egyik tagja, Vigh képviselő úr fog beszélni arról, hogy mit csinálunk mi itt, Zalaegerszegen.

Tehát egy fura helyzet alakult ki, de egyébként ezt lehet élvezni, majd látni fogjuk. Nyalka ügyvéd úrral mi, azt hiszem, huszonegynéhány éve ismerjük egymást, viszonylag

keveset találkozunk, de van olyan terület, ami mind a kettőnket érdekel, ez az önvezető autók területe, egy kicsit tágabban értelmezve a mesterséges intelligencia jogi aspektusai. Azért mondtam, hogy fura a helyzet, mert azt, hogy hogy kell önvezető autót gyártani, már tudjuk, egészen pontosan régóta tudjuk. Egy dolgot nem tudunk, hogy milyen jogi környezetet kell teremteni olyan eszközök köré, amikor a mesterséges intelligencia - most akármi is legyen az - hoz döntéseket olyan helyzetben, aminek a következményeit meg majd az emberek fogják látni. Na, ez egy érdekes jogi helyzet.

Én most a Széchenyi István Egyetem kuratóriumának az elnöke vagyok, és a Széchenyi István Egyetem jogi kara nyilván nem az ország alkotmányjog szempontjából legkomolyabb kara, viszont egy területen mindenképpen az, mégpedig pontosan a mesterséges intelligencia, sőt, az intelligens gépek, eszközök jogi aspektusainak, jogi következményeinek a vizsgálata területén. Azt kell mondanom, hogy Zalaegerszegen, Győrben MIT-szintű vitákat folytatunk erről a területről.

Azt is mondhatjuk egyébként, hogy a világ a tudomány területén, a műszaki tudományok területén elkezdett eltolódni olyan tudományágak irányába, mint a jog meg az erkölcs, és ez az, ami az életünket meghatározza. Ebből fognak ma itt egy egészen komoly szeletet kapni, nagyjából három dolog miatt. Ahol most vagyunk, ez a világ tulajdonképpen ebben a pillanatban legmodernebb olyan járművalidációs környezete, ahol képesek vagyunk arra, hogy ne csak emberek által vezetett autókat tudjunk vizsgálni, hanem gép által vezetettet, sőt, nemcsak egyet, hanem többet, sőt, nemcsak olyanokat, amik egyébként a földön haladnak, hanem mondjuk repülnek is fölöttünk. Tehát kooperatív rendszerek vizsgálatára vagyunk képesek. Erről itt a kollégáim majd részletesen beszámolnak, a jogi részéről és a műszaki részéről, illetve arról, hogy hogy kell ezt csinálni, erről pedig Vigh képviselő úr fog egy hosszú előadást tartani. Tegnap láttam, kiváló, mintha én csináltam volna - sőt, lehet, hogy egy kicsit jobb is. *(Derültség.)* Ez egy komoly dolog.

Amiről én röviden beszélni szeretnék, csak néhány dolgot szeretnék felvillantani, alapvetően nem ezekről a témákról, az autóipar meg a járműipar környezetéről. Ezt az ábrát én sem értem, az látszik rajta, hogy borzalmasan összevissza. Ez az ábra azt mutatja, hogy hogyan változtak a járműiparban - mondjuk az elmúlt, nem olyan nagyon hosszú időben, 2014 és ’19 között - azok a prioritások, hogy hova is haladunk a járművekkel, milyen lesz a hajtáslánca, mi vezetjük, más vezeti őket, telefon lesz-e az autó. Az ipar cikcakkozik, tehát ezért ilyen homályos ez a kép. Ha szabad megnézni azt, hogy mi történik most a járműiparban: fél évvel ezelőtt még teljesen biztosak voltunk abban, hogy az elektromos autó a mi jövőnk, most meg már nem vagyunk benne biztosak. Megint visszatértünk arra, hogy lesz ebből belső égésű motor is, lesz ebből elektromos hajtás, lesz ebből hibrid is meg lesz sokfajta dolog.

Az a jármű, ami ott áll, egy érdekes kombináció egyébként, ez egy 1900-as évek eleje-közepe táján készült Fiat Tipora épült. Ez egy vintage autó, ami eredetileg belső égésű motorral volt hajtott, de ez a darab például villamos géppel hajtott; egy kicsit jobb vezetni. Van egy csomó hátránya, de a világ ebbe az irányba halad. Úgyhogy megint nem tudjuk, hogy mi fog történni. Az biztos, hogy nem olyan egyszerű a világ, már az autóiparban, mint mondjuk százötven évvel ezelőtt volt, amikor eldőlt, hogy nem villamos hajtású lesz az autó, hanem belső égésű motoros. Na, ilyen nem lesz, tehát itt kombinációk lesznek. Alkalmazási területtől függően lesz olyan, amit akkumulátorral, akkumulátorban tárolt energiával hajtunk, lesz olyan, amit belső égésű motorral, meg lesz olyan, ami a kettőnek a kombinációja lesz. Az ipar ebbe az irányba halad.

Itt ezt megint nem a technológia hozta össze, a jog. Két évvel ezelőtt környezetvédelmi miniszterként még ott ültem az egyik brüsszeli ülésen, ahol érdekes módon Habeck miniszter úr, a németek zöldminisztere fölállt, és azt mondta, hogy igen,

ez a jogszabály, ami azt mondja, hogy 2035-től csak elektromos hajtású autót lehet az útra vinni. Ez egy nagyon fontos jogszabály, életünket és vérünket azért, hogy ne legyen lokálisan emisszió, de azért írjuk bele a preambulumba azt, hogy igen, ilyeneket lehet, meg lehet olyanokat is, amelyet olyan üzemanyaggal hajtunk vagy olyan módon hajtunk, hogy az üzemanyag maga karbonneutrális. Na, ezzel megágyaztunk a belső égésű motor továbbélésének, ezt egyébként mi is támogattuk. Tehát én rögtön felálltam, és mondtam, hogy Magyarország támogatja az álláspontot. Néztek rám: Magyarország támogat valamit Brüsszelben? Ugye, csak szórakoztok? *(Derültség.)* Nem, mondom, teljesen komolyan. Habeck megkérdezte, hogy mit akarunk érte cserébe. Mondtam, hogy mit akarunk érte cserébe, azt ő teljesítette, és rendben van. Ez a mi jövőnk is egyébként.

Mindenesetre a világ összetett. Az látszik, hogy Kína egyértelműen letette a voksát az akkumulátorban tárolt villamos energiával hajtott autó mellett. Ők nem nagyon tehettek mást, harminc éve kezdték.

Harminc éve azt a döntést hozták, hogy nem fognak bele belsőégésűmotor-fejlesztésbe, mert úgyis lemaradnának a többiek mögött, ezért ők mást csináltak, azért ők vannak ma a legjobb helyzetben. Az Európai Unióval, ugye - főleg politikai motivációval - elkezdtünk az elektromos autózás irányába haladni. Most elkezdünk belőle szépen visszajönni. Lesz ilyen is, meg olyan is, ahogy mondtam.

A japánok nem kapkodó emberek. Ők azt mondták, hogy hát, az elektromos hajtás, meg konnektorból tölteni, a hálózatot terheljük. Az ő esetükben gyakorlatilag a belső égésű motor jelentős mértékben megmaradt, és inkább belső égésű motorral is szerelt, soros hibrid járművek lesznek a komoly dolgok.

Az amerikaiak meg úgy tesznek - nem teszik, ők szeretik a 8 hengeres vagy 16 hengeres, 8 literes, 30 litert fogyasztó benzinmotoros járműveket - én is szeretem - ezért aztán ők meg csak mondanak valamit, de nem nagyon tesznek semmit. Tehát diverz a kép. Ugye, ezt kell majd értelmezni valamilyen formában.

Ja, és Magyarország! Ugye, ez a vita zajlik, hogy akkumulátort gyártsunk, ne gyártsunk, jó akkumulátor-e a magyar akkumulátor, vagy csak a német akkumulátor a jó akkumulátor. Ez egy értelmetlen vita.

A technológia olyan irányba fejlődik, hogy igényli az akkumulátort bárhol. Ha megnézzük, hogy mi van rajtunk: a pacemakerünktől kezdődően az órákon keresztül a mobiltelefonig mindenben akkumulátor van, tehát nem fog a jövőnk enélkül működni, tehát nem érdemes ezt a vitát folytatni.

Itt egy nagyon komoly mondás van: biztonságos kell hogy legyen ez a gyártás. Pont! És erre az Energia21 kezdeményezés azt a javaslatot tette, hogy legyen olyan, mint a németeknél, úgyhogy a magyar kormány most a német szabályozást ülteti át a magyar joggyakorlatba. Tehát itt jó irányban állunk.

Ami fontos, hogy nagyon jól tudtunk csatlakozni ebbe az új világba, tehát az elektromos hajtású járművek világába, de úgy, egyébként, hogy nem kell eldobnunk a régit sem, hiszen autót is gyártunk, meg motort is gyártunk.

A másik terület - és akkor mindjárt befejezem, mert nekem sajnos el kell mennem Budapestre, mert repülök Münchenbe - pedig a jármű irányítása: ki fogja vezetni az autót? Ez a jobb fölső ábra nagyon szép dolog. Ott ül egy ilyen robot, ez a mesterséges intelligencia, akármit is jelent ez; tehát ott ül egy robot, és vezeti az autót. Amíg megyünk előre, addig ezzel nincsen baj, legalábbis jogi szempontból.

A probléma ott kezdődik, hogy átfut egy gyerek előttünk, és balról szemből jön egy nagy teherautó, és ennek a robotnak el kell döntenie, hogy most akkor mi legyen. Ott áll egy helyzetben, dönteni kell, mi is döntünk ilyenkor.

Ott áll egy ilyen helyzetben: üssük el a gyereket, vagy menjünk neki a teherautónak? Nyilván a gyereket nem ütjük el, a teherautónak meg nem megyünk neki,

mert akkor mi halunk meg, innentől kezdve viszont akkor van egy dilemma. Ezt a dilemmát mi föl tudjuk oldani, emberek vagyunk, döntünk valahogy, aztán majd vállaljuk a következményeit, az erkölcsi, jogi következményeit. De hát egy ilyen robotot nem lehet megbüntetni, nem tudunk vele mit kezdeni.

Na, ezek azok a kérdések, amiről ügyvéd úr majd hosszasan fog szerintem értekezni, hogy hogyan oldjunk meg egy ilyen helyzetet. Van neki megoldása, ezt most nem mondom el, mert remélhetőleg a végére ez majd úgy ki fog derülni.

Ez pedig a másik ügy, amivel az autóiparban foglalkozunk, hogy hogyan irányítsuk. Mi próbáltuk ezt egyszerűsíteni. A magyar kormány 2016-ban hozott egy bölcs döntést. Az az ipar, ami Magyarországon jelentős - autóiparunk is, gépiparunk is, elektronikai iparunk is -, támogassuk meg ezt az ipart azzal, hogy létrehozzuk azt a környezetet, ahol az előzőhöz hasonló helyzeteket lehet vizsgálni egyszer, kétszer, egymilliószor. Ez az autóipari fejlesztés, és egyébként ezt bocsássuk a járműipar rendelkezésére! Ez a tesztpálya, és ez a tesztpálya környezete, itt tudunk vizsgálni egyes autókat, amiket mi vezetünk, tudunk vizsgálni autót, amit valaki más vezet - egy robot - tudunk vizsgálni több autót, amelyek egymással kommunikálnak, és úgy mennek valahova, tudunk energetikai vizsgálatokat végezni annak az autónak mind más autónak különböző jellemzőit tudjuk nézni.

Erre vannak ezek a tesztpályák, és én ennyit...; nem, sokkal többet szerettem volna mondani, de ha esetleg megtisztelnek bennünket egy másik alkalommal, akkor ennek van egy sor aspektusa, amiről lehet, hogy érdemes még tárgyalni.

Kívánok mindenkinek jó időtöltést, és abban biztos vagyok, hogy a képviselő úrnál, ügyvéd úrnál, igazgató úrnál jó kezekben hagyom önöket, és úgy fognak távozni a végén, hogy tulajdonképpen jó döntést hozott a magyar kormány, hogy ezt létrehoztuk.

Van ennek egy aspektusa, az a nagy szürke épület, oda nem tudunk átmenni. Ez a Rheinmetall gyára, ezt is a magyar állam építtette. A gyár a miénk, a Rheinmetall üzemelteti, tehát ott gyártjuk azokat a harci eszközöket, amiket a magyar hadsereg vett eddig, meg ezentúl is venni fog. Úgyhogy kellemes időtöltést, és akkor javaslom, hogy minden olyan kérdést tegyenek fel, amit az ember egyébként nem tudna föltenni. Mindenképpen válasz lesz mindegyikre. Köszönöm. *(Taps.)*

Hamar Zoltán kiegészítése

HAMAR ZOLTÁN ügyvezető (AVL ZalaZONE Kft.) Üdvözlöm én is önöket. Hamar Zoltán vagyok, az AVL ZalaZONE Kft. ügyvezetője.

Az idő rövidsége miatt nem traktálnám önöket prezentációkkal. A műszaki vezető kollégánk, Gangel Kálmán fogja vezetni a körbejárást, ahol majd további részleteket fognak hallani.

Kicsit részletezném, árnyalnám azt a képet, amit a miniszter úr itt fölvázolt. Onnan kezdeném, hogy kontextusba tudják helyezni ezt az egész dolgot, hogy hogyan is jött létre a tesztpálya. A miniszter úr említette, hogy ez kiváló példája az ipar és a magyar állam együttműködésének.

Ami kevéssé ismert, hogy Magyarország önvezető járműves technológiák szempontjából vezető hatalomnak számít minden túlzás nélkül. Tehát most Magyarországon van nagyjából 5-10 ezer közötti autóipari fejlesztőmérnök, aki ezen a területen dolgozik. Ebből csak a Bosch négyezret foglalkoztat egyedül, és ezek a cégek voltak azok, amelyek a fejlesztéseikhez kapcsolódóan küzdöttek azzal a problémával már a 2000-es évek elejétől, hogy nem tudják hol elvégezni a teszteket, vagyis hát el tudják, de ez messze van. A legközelebbi tesztpálya 1000 kilométer, ami hasonló funkcionalitású vagy hát ahhoz hasonló ahhoz, amit akkor képzeltünk vagy álmodtunk, az meg 1500-2000 kilométerre van.

Tehát mi akkor - a miniszter úrral én 25 éve dolgozom -, a Knorrnál dolgoztunk mindketten, én a járműtesztekért, fejlesztésért feleltem, ő pedig a fejlesztési vezető volt. Akkor mondtuk azt, 2008 környékén, hogy próbáljunk meg egy olyan projektet elindítani, amelynek majd a vége egy ilyen tesztkörnyezet lesz.

Miért lesz ez jó? Ez azért lesz jó - azonkívül, hogy a cégeknek jó, mert hogy effektíve ebben dolgoznak - , mert ennek van egy olyan multiplikátorhatása, hogy Magyarországra fog hozni egy csomó olyan plusz fejlesztői munkahelyet, ami enélkül nem jött volna létre.

Akkor egyébként háromezer főnyi fejlesztő dolgozott nagyságrendileg Magyarországon 2008-ban ezen a területen. Az autóipar - nem csak önvezetés, akkor még főleg nem az -, most manapság olyan tizenötezer fejlesztő van, és ennek nagyságrendileg a fele - azt gondolom, az egy jó becslés - az önvezetéshez kapcsolódó dolgokkal foglalkozik. Tehát innen indultunk.

És akkor még egy gyakori kérdés szokott lenni, hogy miért az állam finanszírozza ezt. Azért, mert mint kutatási infrastruktúra, ez önmagában piaci szemmel nézve nem annyira vonzó befektetés, nemzetgazdasági szinten viszont nagyon is, és mindezt a tapasztalatunkat vagy ezt a felismerést az is megerősítette akkor, hogy sehol máshol nem is építettek piaci finanszírozással ilyen pályát.

Két modell van. A miénk az első modell, ami a leginkább elterjedt, hogy egy régió, egy kormány finanszíroz egy ilyen infrastruktúrát, és ezzel plusz hozzáadott értékű tevékenységeket hoz a régióba. Európa piacvezető pályája Barcelonában van, IDIADA-nak hívják. Ők ugyanezt a modellt választották vagy járják ezt az utat.

A másik modell pedig az, hogy a gyártó a saját exkluzív pályáját megnyitja mások előtt, a piacon a második szereplő a Mercedes tesztpályája. Innen indultunk.

Mi, anno dacumál, az egyetemekkel együttműködve specifikáltuk azt, hogy milyen igények merülnek föl az ipari szereplők részéről, beépítve ebbe azokat az ismert technológiákat, amiket akkor tudtunk, 2008-tól kezdődően. És egy-két év után kiterjesztettük ezt a fókuszt az önvezetésre, asszisztált vezetésre.

Önvezetés alatt értjük az asszisztált vezetést is. Gondolom, Nyalka Csaba fog erről majd beszélni, hogy milyen szintekről van szó, és minden, ami igazából valamilyen módon a kontrollt átveszi - legyen az bármely szint, akár egy asszisztensrendszer, egy sávtartórendszer vagy egy adaptív sebességtartó vagy egy teljes önvezetés, ezt önvezetés szóval szoktuk illetni, csak különböző szinteken.

Ezek fejlődése akkor indult meg, és akkor itt jött el az a stratégiai pont - és az a stratégiai előny számunkra -, hogy mi tudunk lenni és vagyunk máig az egyetlen olyan pálya, aki ezekre a technológiákra fel van készülve ilyen kutatás-fejlesztési infrastruktúra szempontjából.

Ez a munkacsoport akkor nemcsak erre gondolt, hanem például arra is, hogy hogyan lehetne ezeket a teszteket országútra kiterjeszteni, ha a jármű megfelelően biztonságos ahhoz már, hogy országúton közlekedjen, és 2017-ben volt egy Köhém-rendelet-módosítás, amelynek folyományaként ez egy javaslat volt, amelyet utána akkor a minisztériummal együtt kidolgoztunk, és megjelent az TM-rendelet. Ezek alapján egyébként Magyarországon lehet közúton ilyen teszteket végezni.

A következő lépcső, és speciális aktualitását adja az önök mostani látogatásának - nem ez volt a fő cél, de ezzel párhuzamosan elindult egy ilyen együttgondolkodás -, hogy eddig, ugye mi a fejlesztési tevékenységekre fókuszáltunk, ezeknek van egy nagyon jól kidolgozott jogszabályi háttere, ami működik, viszont a megvehető szériajárművek szabályozásával kapcsolatban Magyarországon egyelőre nincsen semmiféle szabályozás önvezetés szempontjából.

Úgyhogy szeretnénk elindítani egy ilyen együttgondolkodást önökkel, a minisztériummal és az ipari szereplőkkel. Úgyhogy ugyanúgy, ahogy ezt az anno tesztelésre vonatkozó KöHÉM-rendeletet együtt dolgoztuk ki, bízunk benne, hogy itt is el tudunk indítani egy ilyen közös munkát, aminek eredményeként néhány hónap, esetleg egy év múlva kialakul egy olyan javaslat, ami alapján Magyarország ezt megnyugtatóan rendezni tudja. Nem mi leszünk az elsők, Németországban van már egy ilyen törvény, úgyhogy ezt nyugodtan használhatjuk példaként, mint oly sokszor, és az szakmailag egyébként jól kidolgozott.

Úgyhogy a jövőre nézve, én azt gondolom, hogy valószínűleg - remélem - fogunk még találkozni, és támogatják ezt a kezdeményezést. A tesztpályára vonatkozóan pedig Vigh képviselő úr már régóta szedi itt magára az autóipari know-how-t, és nagyon jól kikupálódott, úgyhogy a prezentációjában át fogja majd adni ezeket az információkat, és utána pedig lesz majd egy pályabemutató, amit a műszaki vezetőnk fog guide-olni, és a végén lesz egy kicsi élményprogram is a pályán, ahol majd én is részt fogok venni. Köszönöm, én ennyit terveztem most. *(Taps.)*

ELNÖK: Köszönjük szépen ügyvezető úrnak. Felkérem Vigh László alelnök urat, hogy tartsa meg beszámolóját.

Vigh László beszámolója

VIGH LÁSZLÓ (Fidesz), a bizottság alelnöke: *(Előadását kivetített prezentáció kíséri.)* Én is nagyon nagy tisztelettel köszöntöm az Igazságügyi Bizottságot. Nagyon szerény volt Hamar úr, amit itt látni fognak a hölgyek és urak, azt mind ő találta ki. Tehát amit itt megvalósítottunk, természetesen hozott anyagból, mert dolgozott azért nagyon sok helyen Németországban is, de a mérnök úr munkájának a következménye, amit itt fognak látni.

Azt mondták, hogy az autóban öt fokozat van: az első, amit a Zsiguli tudott, a második, amit a Tesla most tud, sávtartó funkció, ráfutásgátlás, parkoló funkció, és az ötödik fokozat az lesz az autókban, amikor az autókban nem lesz sem kormány, sem pedál.

Ahol most vagyunk, ez egy 260 hektáros terület, én elneveztem a járműipar Szilícium-völgyének, mert itt az irányításelmélet, az elektronika, a digitalizáció, a számítógépes tudományok minden egyben megtalálható, és ahogy mondta az igazgató úr, a világ legmodernebb pályája. Mindig azt kérdik tőlem, hogy mikor készül el - ezt én találtam ki -; soha nem fog elkészülni, ugyanis mindig lesz újabb és újabb kérés a járműgyártók részéről, amit meg kell valósítanunk.

Szeretném bemutatni a pályaelemeket, amelyek itt találhatók. Ez egy dinamikai felület, ez egy 300 méter átmérőjű kör. Látjátok, középen az autók mintegy 7-800 méteres befutás után 140-150-160-nal érkeznek erre a pályára, és itt lehet csinálni a jávorszarvastesztet. Ez kettős sávváltást jelent. Megyünk az autópályán, valami beugrik vagy valami bejön, akkor elkapjuk a kormányt, és az autónak akkor is meg kell maradni a helyén. Az egyik leguniverzálisabb pályaelem, erről készítettünk egy videót is. *(A videó lejátszása megkezdődik.)* Erre a pályára egyébként építünk fel dolgokat, majd láttok bólyákat, és az autóknak azt kell kerülgetni. Semmi gond, ha az autó eltéveszti, nem tudja bevenni azt a bólyát, ugyanis a pálya mellett egy húszméteres kavicságy található, és a kavicságy megfogja az autót.

Kérdezem közben az igazgató urat, hogy itt lesz-e a tesztünk. *(Hamar Zoltán: A kezelhetőségi pályán lesz.)* Igen. Ez a kezelhetőségi pálya. Itt azt találtam ki, hogy társadalmasítottam a rendezvényt. Az első alkalommal mintegy ötszázan voltak, a második alkalommal, amit most láttok, ezer kerékpáros jött el, és őket kísértük körbe.

Ez egy két kilométeres pályaszakasz. Ez nem úgy lett kialakítva, ahogy a mérnökök gondolták, hogy legyen egy kanyar balra, egy jobbra, nagyon sokan összedugták a fejüket, és azt kérték, hogy a pályaelem így legyen kialakítva a legfontosabb tesztekhez - sávtartó funkció vagy ráfutásgátlás -, a kormányszerkezeteket lehet így tesztelni. Elindíthatjuk a videót, amit készítettünk róla. *(A videó lejátszása megkezdődik.)* 90 és 110 kilométer per órás sebességhatárok között lehet ezen a pályán közlekedni, és itt is látjátok mellette a kavicságyat. Tehát ha az autó véletlenül nem tudja bevenni a kanyart és kisodródik, akkor a kavicságy megfogja, és nem ütközik semmivel. Természetesen minden évszakban, tehát télen, nyáron, tavasszal, ősszel tesztelünk, amikor vizes a burkolat, fagyos és sorolhatnám.

Ez az egyik olyan pályaelem, amely minden tesztpályán megtalálható, a fékfelületek. Itt a bal oldalánál kezdeném, ez például egy sakktáblafelület, ahol a sima és az érdes felület tulajdonképpen váltja egymást. Ez azt jelenti, hogy ha megyünk az úton, és be van fagyva a széle, az autónak akkor is egyben kéne maradni, ha fékezünk, ha haladunk, akkor is az úton meg kéne maradni.

A második pályaelem a kerámiafelület, ez vizezhető. Ez azt jelenti, hogy nyáron tudunk téli teszteket előállítani. Én elneveztem ezt a szakmát, aki beindítja az öntözőberendezést, úgy neveztem el, hogy időjárást megváltoztató gépkezelő. *(Derültség.)* Tehát ilyen is található a pályán. Van jobboldalt egy olyan fékfelületünk, amit úgy hívunk, aquaplaning, amit 2 millimétertől 20 milliméterig található vízfelülettel lehet ellátni. Ez azt jelenti, hogy nyáron megyünk, felhőszakadás van, az autóknak akkor is az úton kéne maradni, és ha fékezünk, meg kéne tudni állni. Erről is készítettünk felvételeket. 800 méteres ráfutás után 200 méter hosszan kéne megállni az autónak, ezt mutattam, ezt mondtam az előbb, amikor vizes felületen megy. Ez egy kamion, ami nem tudott megállni. Ez a sakktáblafelület, ahol az autónk megy.

A következő az autópályaszakaszunk; ezt Palkovics miniszter úrral avattuk fel. Az egyik autóban Palkovics miniszter úr van, a másikban én vagyok. Másfél kilométer hosszú autópályaszakaszunk van. Elindíthatjuk a videót, és közben mondom. *(A videó lejátszása megkezdődik.)* Tulajdonképpen a legingerszegényebb környezet, ahol a felhajtást, a lehajtást tudjuk szimulálni, illetve az autóknak, a különböző motoroknak, teherautóknak, személygépkocsiknak a közlekedését, a sávváltását tudjuk szimulálni, illetve felette átmegy egy híd, amely szintén a kísérleteket szolgálja.

A következő felületünk az ADAS-felület. Erről azt kell tudni, hogy sok mindent szeretnénk felépíteni, amikor más használja a másik tesztkörnyezetet. Egyszerre öt különböző szegmensben tudják használni az autóipar szereplői a tesztpályát, és el tudjuk őket különíteni, hiszen belátásgátlók, dombok vesznek körbe egy-egy pályaszakaszt, és ide építünk fel bizonyos dolgokat.

Amit ott láttok baloldalt, mellette, az egy fűthető szarvas. Ugyanis szeretnénk azt is - elindíthatjuk majd a videót is -, tehát azt szeretnénk, hogy ha megyünk az autónkkal, és bármelyik irányból befutna egy őz vagy egy szarvas, ne kelljen nekünk azt figyelni, hanem a hőkamera lássa azt, mi megyünk, és akkor megáll az autó, automatikusan lelassít, mert nem tudunk balra-jobbra-elölre nézni, hogyha nem látjuk a szarvast, hogy mikor fog befutni.

A következő felületünk: a dombok. Öt különböző meredekségű dombot építettünk föl. Amit a közepén láttok - és akkor mehet is már a videó -, az egy kerámiafelület, szintén lehet vizezni. Ez azt jelenti, hogy meredek dombon megállunk, elindulunk vagy lassítunk, ezt próbáltuk ezeken szimulálni. Én azt hiszem, hogy az egyik legkiválóbb pályatestünk ez, és majd látjátok, hogy az autók hogy viselkednek. Az egyik kereke felmegy azon a szakaszon, amely tulajdonképpen vizes, a másik fele pedig a

normál szakaszon megy, és a differenciálművet mutatja, hogy hogy gondolkodik ez az autó, amikor meg kell állni vagy el kell indulni.

A következő a zajmérő szakaszunk. Nagyon nagy viták vannak ebből, hogy az autóinkkal hogy közlekedjünk, mekkora hatással van a környezetünkre. Elmesélek egy történetet, még ne menj tovább! Egy elektromos autóval autóztam egy évvel ezelőtt, és hihetetlen volt, Zalaegerszeg belvárosában odaértem egy gyalogátkelőhelyhez, és a hölgy, aki lelépett, nem nézett se balra, se jobbra, lelépett elém. Én természetesen láttam, és megálltam az autóval; semmilyen hangja nem volt az autónak. A hölgy jött, odaért mellém, és meglátta az autót, hogy ott áll - majdnem szívinfarktust kapott.

Tehát ezzel is kell foglalkoznunk, hogy vannak olyan autóink, hogy semmilyen hangjuk nincs, és azért sokszor a fülünkre hagyatkozunk, amikor lelépünk, közlekedünk, úgyhogy ez is egy érdekes kérdés lesz a következő időszakban.

Ez a zajmérő, amely egy ponton méri a zajokat, hogy milyen hangosak az autóink. Itt, Zalaegerszegen készítettünk egy olyan autós szakaszt, amelybe gumidarálékot építettünk be, és sokkal hangtalanabb lett az autók közlekedése; úgyhogy nagyon sok kísérlet zajlik.

A másik, ami nagy büszkeségünk, és ki fogunk benneteket vinni, az a Smart City, okosváros: 16 hektáron felépítettünk egy komplett Zalaegerszeget, hogy belvárosi viszonyokat tudjunk előállítani. Itt egy tömegbalesetet szimuláltunk: egy részeg sofőr nekimegy egy másik autónak, és jön a tűzoltóság, jön a rendőrség, és elviszi.

Mindent, ami Zalaegerszeg belvárosában megtalálható, azt felépítettük. Látjátok, szűk járatokat, épületek közötti útelágazásokat, gyalogátkelőhelyeket, buszmegállókat és gyorsforgalmi utakat, mindent, ami előfordulhat a városban, azt itt mind kialakítottuk. Nem sok helyen van a világban ilyen pályaszakasz, ahol tulajdonképpen egy belvárosi szakaszt tudunk tesztelni.

Ez a technikai épületsorunk. Ide 16 személyautó és 6 teherautó tud beállni. Ezt úgy képzeljétek el, mint a Forma 1-en a boxokat. Itt biztosítunk mindent az autók számára, és a szerelők számára, tehát nem kell Németországból, Amerikából semmilyen eszközt hozniuk, mindent biztosítunk ahhoz, ami az autó átalakításához, szereléséhez szükségeltetik.

Ahol most vagyunk, ez a technikai fogadóépületünk. Ez egy 2000 négyzetméteres épület. Az elején csak azt hittük, hogy a járműipar szereplői akarnak idejönni, de azt látjuk, hogy a világ minden tájáról mindenféle szakmacsoport ide akar jönni, itt akarja tartani a konferenciáit, úgyhogy egy igazi konferenciaturizmus indult meg a járműipari tesztpálya felé, és nem gondoltuk, hogy ez a pálya mágnesként fog működni.

Azért jött ide - amit Palkovics miniszter úr mondott - a Rheinmetall, azért jött ide a Rheinland, az AVL, a Bosch, a TÜV Rheinland és a többi cég. Tehát úgy néz ki, hogy kevés lesz ehhez a 400 hektár, ami van. Én megjósoltam miniszerelnök úrnak most, hogy avattuk, hogy a következő település Bagod, 7 kilométerre található, szeretném neki egy-két év múlva jelenteni, hogy beépültük ezt a részt. Köszönöm megtisztelő figyelmeteket. *(Taps.)*

ELNÖK: Köszönjük szépen, alelnök úr. Végezetül megadom a szót téma jogi szakértőjének, Nyalka Csaba ügyvéd úrnak. Tessék parancsolni, ügyvéd úr! Öné a szó.

Dr. Nyalka Csaba kiegészítése

DR. NYALKA CSABA ügyvéd (DLA Piper): Köszönöm a szót, elnök úr. Valójában az előttem szóló urak szinte mindent elmondtak már, úgyhogy nekem alig maradt szerepköröm. Terveztem, hogy hogy indítom ezt a kis tájékoztatást, de Vigh László

alelnök úr mindjárt felülírta azzal a kiváló példával, amit a gyalogossal kapcsolatban említett.

Én egy olyan példával találkoztam, ami nem messze tőlünk, Bécsben, Seestadt városrészben történt, ahol autonómbusz-tesztelés zajlott. És ott egy 30 éves hölgy fejhallgatóban, mobiltelefont nézve lépett le az úttestre, ahol közeledett egy autonóm kisbusz, amit éppen teszteltek.

És a kisbusz 12 kilométer per órás sebességgel ment, a szenzorok érzékelték azt, hogy valaki lelépett az útra, hangjelzéssel figyelmeztetett, vészfékezett, és 1,6 másodpercen belül megállt a kisbusz. A hölgy szerencsére kisebb horzsolásokat szenvedett, és egy nagyon alapos kivizsgálás után a projekt újraindítható volt. Ez arra egy példa, hogy mennyire sokszereplős ez a közlekedés, és mennyire nem mindegy, hogy a mai technológiával és mindenféle eszközökkel átitatott világunkban például egy gyalogos is miként, hogyan mozog az úton, és ezt hogyan, miként érzékeli egy jármű.

Egyebekben egyetértek az előttem szólókkal, hogy a mostani kihelyezett bizottsági ülés helyszíne tényleg szimbolikus, mert világszintű helyszínen vagyunk, ahol világszínvonalú járműtesztelés zajlik. A világszínvonal számomra is annyiban komoly hívószó volt, hogy én 25 éve dolgozom ügyvédként - több, mint 25 éve -, és volt szerencsém számos nemzetgazdasági szempontból is jelentős beruházásban, gyárépítésben, kutatási-fejlesztési központ építésében részt venni, amelyek a hazai járműiparhoz kötődtek.

Ez adott már egy alapvető érdeklődést az ipar irányába, és erre épültek rá a járműipari rendezvényeken szerzett tapasztalataim, és az ott kapott impulzusok alapján több, mint hat éve elkezdtem vizsgálni az automatizált és hálózatba kapcsolt közlekedés jogi, etikai és társadalmi kérdéseit.

Ennek során vizsgáltam és vizsgálom az ENSZ dokumentumait, az európai uniós kodifikációt, illetve az EU-s tagállamok közül a magyar, a német és az osztrák jogalkotás fejleményeit. Az aktuális fejleményekről pedig időszakosan cikkeket írok, amelyek az interneten megtalálhatók.

A mai bizottsági ülés különlegességét abban látom, hogy a jogalkotás, a jogalkalmazás és a műszaki terület képviselői egyaránt jelen vannak, ez pedig egybecseng azzal, hogy a közlekedés átalakulásának folyamatában csak szakmákon átívelő interdiszciplináris gondolkodásmód vezethet sikerre, és ennek szellemében osztok meg önökkel néhány gondolatot.

Milyen témákról lesz szó? Azt gondoltam, hogy első körben a jog szerepéről beszéljünk egy kicsit, majd a szabályozással érintett főbb jogterületekről, a kodifikáció szintjeiről és a jogi felelősségi kérdésekről. Az egyszerűség kedvéért ez a slide marad most kivetítve, úgyhogy így gondolom, hogy folytassuk.

Belecsapva az első témakörbe: mi a jog szerepe a közlekedés átalakulásának folyamatában? Alapvetően az, hogy az eddig nem ismert tényállásokat megvizsgálja; megtalálja ezen tényállások helyét és szabályozza azokat a jogrendszerben, illetve ezeket a megalkotott szabályokat beillessze a mindennapi életbe, tehát összességében a technológia átalakulásának keretet adó jogszabályi rendszert kell kialakítani.

A jog feladata a terminológia egységesítése. Ez azt jelenti, hogy részben szerencsés, ha nemcsak hazai, hanem világszinten is ugyanazokat a fogalmakat használjuk, és a másik célkitűzés az, hogy a fogalmak ugyanazzal a jelentéstartalommal bírjanak. Ez nyilván azért fontos, hogy mindez erősíti a jogbiztonságot és a technológiai újdonságok társadalmi elfogadottságát.

Itt már több előadótársam részről előkerült a terminológia kapcsán a járműipari mérnökök társaságának a J 3016. szabványa, ami meghatározza azokat a szinteket, amelyekről érdemes néhány szót említeni.

Ez a szabvány többször módosításra került, de az alapvetés a következő. Itt nullától az ötödik szintig vannak meghatározva az automatizáltsági szintek, fokok. A nulla a nem automatizált, az első szint a vezetőt segítő rendszer, a második a részleges, a harmadik a feltételes, negyedik a magas szintű, az ötödik pedig a teljes automatizáltság szintje.

Ez annyiban érdekes, hogy a nullától a második szintig a humánvezető irányít úgy, hogy az első és a második szinten már használ vezetéstámogató rendszereket, ugyanakkor a harmadiktól az ötödik szintig különböző mértékben, de már az automatizált vezetési rendszer az, ami irányít.

Tehát az a lényeg, hogy az emberi közrehatás egyre csökken, és az ötödik szinten a vezető gyakorlatilag utassá válik. Hogy egy picit érzékeljük a hármas, négyes, ötös szint közötti különbségeket, ezt egy picit részletesebben kifejteném.

A harmadik szinten, ahol a feltételes automatizálás szintjéről beszélünk, ott az automatizált vezetési rendszer ellátja a dinamikus vezetési feladatokat, de a vezetőnek - ez a lényeg - minden időpillanatban képesnek kell lennie arra, hogy visszavegye az uralmat a jármű fölött. Például egy közlekedési dugó esetében, amikor valaki bekapcsol egy megfelelő asszisztenst, de ha a rendszer jelzéssel él vagy a külső körülmények ezt mutatják, akkor azonnal vissza kell venni az irányítást.

A negyedik szint, a magas szintű automatizálás szintje akkor is ellátja a már említett dinamikus vezetési feladatokat, hogyha az ember nem reagál megfelelően. Később ez világossá válik majd, amit mondok, egy német példán keresztül, de már most felvezetném, hogy a műszaki felügyelet bekapcsolódása ez az esetkör.

Az ötödik a teljesen automatizált szint, ez pedig az, amikor a jármű minden szempontból ellátja ezeket a dinamikus vezetési folyamatokat. Nagyon fontos - és talán itt ebben a körben különösen, hiszen itt a tisztelt bizottsági tagok szavakkal dolgoznak - , hogy az automatizált és az autonóm kifejezések nem szinonim fogalmak. Ami szinonim, az az autonóm, az önvezető és a teljesen automatizált. Tehát ezek szinonimak, az előzőek nem.

Még egy nagyon fontos dolog, talán érdekes önök számára, hogy tapasztalataim szerint nincs hosszú évekig változatlanul maradó, időtálló jogszabályi környezet. Ennek az az oka, hogy a technológia folyamatosan fejlődik. Tehát én azt tapasztaltam a különböző jogi dokumentumokban, hogy elő is írnak bizonyos időtartamokat, másfél-két évet, amikor kötelezően felül kell vizsgálni a jogszabályi rendelkezéseket. Itt a szabályozás célja egyébként, illetve a szabályozás során... *(Hamar Zoltán jelzésére:)* Parancsolj!

HAMAR ZOLTÁN ügyvezető (AVL ZalaZONE Kft.): Ne haragudj, hogy megszakítalak, Csaba! Annyit szeretnék csak hozzáfűzni, hogy kontextusba tudjuk helyezni, hogy most hol tartunk ezen az ötös skálán.

DR. NYALKA CSABA ügyvéd (DLA Piper): Igen! Ez szerintem nagyon hasznos, hogyha ezt a kiegészítést megteszed.

HAMAR ZOLTÁN ügyvezető (AVL ZalaZONE Kft.): Tehát mi arról beszélünk, hogy teljes önvezetés, utasként utazunk az autóban, ez nagyon messze van az ötös szinttől. A mai magyar jogszabályok és jellemzően a világon mindenhol a jogszabályok kettes szintű asszisztált vezetést tesznek lehetővé, asszisztensrendszerek, adaptív radaros tempomat, sávtartó, ezek azok a rendszerek, amelyek a leginkább ismertek. A hármas szint már részleges vezetést jelent, ezeknek a jóváhagyási folyamata elindult bizonyos országokban, az USÁ-ban, Németországban van már néhány jármű, ami ezt

tudja, és van egy jogszabályi háttér. Ezt mintaként használnánk majd ebben a folyamatban, amit remélhetőleg elindítunk. A négyes szintet már elkezdik ezzel összekapcsolni. Az USA, Japán, Németország és egyébként a világ maradék része pedig az asszisztált vezetésnél, tehát a kettes szintnél meghúzza a határt jogszabályilag. Úgyhogy minden, ami efölött van jellemzően, az most még nem legális termék, vagy csak nagyon kevés helyen. Köszönöm és elnézést!

DR. NYALKA CSABA ügyvéd (DLA Piper): Köszönöm szépen. Abszolút, hogyha ilyen jellegű megjegyzés van, akkor bátran, nyugodtan. Én majd a németről beszélek egy picit részletesebben, hogy ők most, per pillanat hová, merre jutottak el. Mindenesetre visszatérve, a szabályozás során egy különleges feladata a jogalkotónak, hogy megtalálja az egyensúlyt a gyártók és a fogyasztók érdekei között, amelyek nem feltétlenül ugyanazok akár a felelősség, akár az adatkezelés vonatkozásában.

Lássuk a második témakört, a szabályozással érintett jogterületeket! Nem vitatható, hogy a közlekedés átalakulásával összefüggésben kiemelt kérdéskör a felelősségi viszonyok változása, amit a maga szemszögéből mind a polgári jog, mind pedig a büntetőjog értékel. De itt van például a közlekedési jog mint külön jogterület, a közlekedési jog, amelyik a szabályozás kiemelt terepe. Tehát azért itt minden más jogterület az itt meghatározott fogalmakból és szabályokból építkezik. Itt lehet megtalálni az új járműdefiníciókat, a járművek engedélyezésére és üzemeltetésére vonatkozó szabályokat, valamint a gyártó, az üzembentartó és a járművezető kötelezettségeit.

De további jogterület az adatvédelmi jog. Nagyon helyes és nagyon támogatandó, hogy a közlekedésbiztonság és hatékonyság növelése érdekében az adatokat felhasználjuk. De a kérdések ott vannak, hogy kit illetnek ezek az adatok, mikor lehet ezeket az adatokat felhasználni, továbbítani harmadik személy részére, mikor lehet ezeket gyűjteni, mikor kell ezeket gyűjteni, illetve harmadik személy rendelkezésére bocsátani. Ezek megválaszolása az adatvédelmi jog feladata.

Ezek csak kiemelt jogterületpéldák voltak, de a sort lehetne folytatni a biztosítási joggal, a telekommunikációs joggal, a környezetvédelmi joggal, a szerzői joggal vagy a versenyjoggal. A lényeg, amit nyomatékosítani szerettem volna - és talán ez egy információ önök számára -, egy: számos érintett jogterületről van szó, amelyeken műszaki és jogi tudást egyaránt igénylő kodifikációra van szükség, kettő: a szabályozás tárgya nem kizárólag a felelősség kérdésköre.

Van még egy körülmény, amit itt kiemelnék, különösen, hogy több jogász hátterű, jogi végzettségű bizottsági tag is jelen van most, nevezetesen azt, hogy az említett jogterületeken való biztonságos eligazodás ma már egy nagyon specializált tudást feltételez. Tehát aki például IT-, telekommunikációs joggal foglalkozik, nem feltétlenül ért a büntetőjogi aspektusokhoz - nem kizárt, de nem feltétlenül -, ezért inkább az a jellemző, hogy még akár a jogi területen is különböző jogterületekhez értő jogászok kapcsolódnak egymáshoz és segítik a jogszabályalkotást.

A harmadik témakörünk a kodifikáció szintjei. Melyek tehát a jogi szabályozás szintjei? A közlekedés sajátossága az országhatárokon átívelő jelleg, emiatt az egyes államok között összehangolt szabályozásra van szükség. Joggal teszik fel önök a kérdést: nemzetközi szinten van-e már egységes és átfogó szabályozás az automatizált és hálózatba kapcsolt vezetés vonatkozásában? Még nincs. Vannak-e érdemi lépések ebben az irányban? Abszolút. Igen, vannak. Lássuk akkor egyenként ezeket a szinteket!

A globális, univerzális szabályozásnál valójában az ENSZ-ről, illetve az ENSZ égisze alatt létrehozott dokumentumokról beszélünk. Ezek közül az első és megkerülhetetlen az 1968. évi bécsi közúti közlekedési egyezmény. Ez egy nemzetközi

szerződés, ahol az volt a kiindulópont, hogy egy mozgó járműnek vagy járműszerelvénynek minden esetben vezetővel, azaz természetes személy vezetővel kell rendelkeznie, akinek mindig uralnia kell a járművet. Ezt a helyzetet realizálta az asszisztensrendszerek elterjedése, és ez igényelt egy tisztázást, ami gyakorlatilag 2016-ban megtörtént. 2016. március 23-án hatályba lépett egy olyan módosítás, aminek az eredménye a következő: bizonyos vezetéstámogató rendszerek alkalmazása egyenértékű az emberi vezető jármű feletti uralmával. Ugyanakkor felhívom a figyelmet arra, hogy ez a módosítás nem jelent természetes személy vezető nélküli járműirányítást.

Ezenkívül az ENSZ égisze alatt egy külön létrehozott és a járműszabályozások egységesítéséért felelős szervezet, egy világfórum 2019-ben egy keretdokumentumot is elfogadott, de talán ennél még konkrétabbak, még figyelemreméltóbbak az ENSZ vonatkozó előírásai, amelyek alapján az illetékes hatóságok csak olyan járműtípusokra adhatnak típusjóváhagyást, amelyek megfelelnek az adott leírásban leírt követelményeknek.

Itt csak példálózó jelleggel: van egy 155. számú ENSZ-előírás, amely a kiberbiztonságra és a kiberbiztonsági irányítási rendszerre vonatkozó követelményeket tartalmazza. A 156. számú ENSZ-előírás a szoftverfrissítésre vonatkozó követelményeket tartalmazza, de ami jelentős volt, az 2022-ben a 159. számú ENSZ-előírás, ami alapján a harmadik szintnél a személygépkocsik és a könnyű-haszongépjárművek esetében az autópályákon a maximális sebességet 60 kilométer per óráról 130 kilométer per órára növelték akkor, hogyha aktiválják az automatizált vezetési rendszert. Ez az előírás tavaly januárban lépett hatályba azoknál a szerződő feleknél, amelyek az alkalmazás mellett döntöttek; az Európai Unióban Németország volt az első, aki ezt így alkalmazta.

Tehát látható, hogy valamilyen részeredmények vannak, de átfogó és koherens kodifikáció azért vesz hosszabb időt igénybe ezen a globális szinten, mert a tagállamok nagy számmal bírnak, illetve különböző érdekek vezérlik az egyes tagállamokat. Hogyha egy picit szűkítjük a kört, és regionális EU-s szintre közeledünk, akkor valami nagyon hasonlót látunk.

Tehát nem állt még itt össze EU-s szinten sem az a szabályozási környezet, ami ideálissá tenné a szabályokat, illetve a jelenlegi helyzetet megfelelő módon rendezné, az EU is hozott egy stratégiát a kooperatív intelligens közlekedési rendszerekről még 2016-ban, majd ezt követően megszületett egy állásfoglalás is. Itt is típusjóváhagyási rendeletek születtek meg, de nincs igazándiból komoly előrelépés. Előrelépések vannak, de hogy ez összeállna egy egységes rendszerré, az nem mondható el.

És itt érkezünk a harmadik elemhez, az állami szintű szabályozáshoz, és itt most egy picit részletesebben kellene beszélnem Németországról; azért, mert az állami szintű szabályozásnál Németország éllovas akart lenni, és Németország különböző jogszabályokban kinyilvánította, hogy ő azért lép tovább, mert éppen a globális és éppen az európai uniós szintű szabályozások még hiányoznak, ezért ő előremegy. De azt mondta, hogy ha megszületnek ezek a magasabb szintű szabályok, akkor természetesen a saját hazai belső jogszabályait ezekhez fogja alakítani.

2017-ben Németországban hatályba lépett a közúti közlekedési törvény módosítása, ami a harmadik szintű járművek és a vezetők közötti viszonyrendszert szabályozta.

És 2021. július 28-án pedig az igazgató úr által is említett, önvezetésről szóló törvény lépett hatályba, amit a 2022. július 1-jén hatályba lépett minisztériumi rendelet töltött fel részletes tartalommal.

Na most, mit jelent az új rendszer? Szerintem most lehet, hogy az egész előadásomnak ez az egyik lényegi pontja. Az új rendszer azt jelenti, hogy

Németországban a szabályozás alapján a negyedik szintnek megfelelő járművekkel - engedélyek birtokában, meghatározott utakon - üzemszerűen is lehet közlekedni Németországban. Tehát nem tesztjelleggel, üzemszerűen.

Erre egy példa, ami akár most megtörténhetne: egy cég vásárol egy járműflottát, beszerzi a szükséges engedélyeket és a kijelölt sávban bármely két helyszín között az úgynevezett műszaki felügyelet bevonása mellett utasokat vagy árut szállíthat.

Joggal teszik föl a kérdést, hogy jó, jó, de mi történik egy baleseti helyzetben. Na most, ekkor a járművezető nem köteles irányítani az önvezető funkcióval rendelkező járművet - hangsúlyozottan az üzemeltetési területen - és az úgynevezett minimális kockázatú állapotba sem kell hoznia, hanem a vezető helyére a távoli irányítóközpontban ülő műszaki felügyelő lép, aki át tudja venni a jármű feletti irányítást. Ez jelent igazi újdonságot a közúti közlekedés történetében.

Viszont arra fölhívom a figyelmet, hogy ez a műszaki felügyelet nem játszik proakív szerepet, tehát ő csak akkor léphet, ha a jármű felől jelzést kap. Hozzá kell tenni, hogy itt azért a németországi tényleges megvalósulás is a gyakorlatban még várat magára, de a jogszabályi háttér a kodifikációs munka nagyon előrehaladott állapotba került.

A hazai szabályozás vonatkozásában több minden elhangzott. Itt azt kell kiemelni, hogy nagyon jól állunk, ami a tesztelést illeti. Tehát itt az igazgató úr által említett 5/1990. és a 6/1990. számú KöHÉM-rendeletek teljeskörűen lefedik a tesztelés teljes folyamatát, tehát gyakorlatilag a járműfejlesztők mind közúti forgalom elől elzárt területen, mind zárt tesztpályán, mind pedig közúti forgalomban egyaránt el tudják végezni a vizsgálataikat. Eddig a tesztelés kérdésköre volt fókuszban, és amennyiben az üzemszerű működés szabályozása terítékre kerül a hazai kodifikáció során, akkor meglátásom szerint ez négy hazai jogszabályt biztosan érinteni fog.

Az egyik a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvényt, ugye, a KRESZ néven ismert 1/1975. évi KPM-BM együttes rendeletet, és a már említett két KöHÉM-rendeletet.

Itt, ebben a körben mindannyian tudjuk, hogy az Országgyűlés a kormány aktuális törvényalkotási programja szerint tavasszal tárgyalni fogja az egyes közlekedési tárgyú törvényeket, ideértve a KRESZ módosítását. Meglátjuk, hogy ott milyen jellegű fejlemények történnek. Ez most előkészítés alatt áll.

Gyakorlatilag ezen a horizontális irányon most értünk végig, az 1., 2. és 3. témakörökön. Most jutunk el a felelősséghez, amit nagyon röviden, szerintem öt percben még összefoglalnék, nevezetesen itt a polgári jogi felelősség kapcsán azt kell látni, hogy itt az a döntő, hogy egy adott időpillanatban kinél van a jármű irányítása: a humán vezetőnél, vagy pedig a rendszernél.

Ez egy újdonság, ezt kezelnie kell a jognak. A polgári jogi felelősség kapcsán vizsgálat tárgya: ki vagy mi okozhat kárt egy baleset során, és itt négy alapvető esetkör van.

Az egyik, amikor a vezető felróható magatartása miatt következik be a baleset. Ezt nem kell kezelni valójában, ezen új történések apropóján, hiszen ez nem fog változni, amíg vezetőről beszélhetünk, tehát egy ittas, bódult állapot, egy sebességtúllépés irányadó lesz a továbbiakban is.

Itt az üzembentartó felelőssége objektív, és a veszélyes üzemi szabály felelősségi rendszere, szabályrendszere lesz az irányadó, és itt a kötelező felelősségbiztosítás az, ami a háttérben ezt rendezi.

A következő esetkör a mechanika által okozott baleset, amikor tehát a fékhiba vagy a futómű meghibásodása miatt történik egy ilyen nem várt szituáció. Valójában a jog ezt is rendezi. Ez sem tűnik speciálisnak, ez sem jelent újdondságot.

Ami újdonság, az a következő. A jármű döntéseiért felelős szoftver hibája miatt bekövetkező baleset. Na, ez az újdonság. Erre példa, hogy egy automatizált vezetési rendszer valamely időjárási vagy egyéb körülményt nem megfelelően értékelt, és ezért következik be a baleset. Ez egy új és specifikus helyzet.

A jelenlegi szabályok alapján az üzembentartói felelősség lenne az irányadó, de nagyon sokan fölvetik szakértői körökben, hogy ez azért nem méltányos, mert hogy az üzembentartónak csak az volt felróható, hogy az automatizált vezetési rendszer aktiválásakor megbízott a jármű gyártójában. A gyártó viszont nem osztozik vele a felelősségben.

Sokan azt a példát hozzák fel, hogy amikor egy taxiban ülünk, és azt használjuk, akkor a taxisofőr által okozott balesetért sem a szolgáltatást igénybe vevő utas felel. Hogy ez mennyire helytálló vagy mennyire sántít ez az analógia, ezt mindenki el tudja dönteni. Mindenesetre az látszik, hogy ez az a kritikus kérdéskör, ami itt felmerül a technológia fejlődése kapcsán, és a megoldás még formálódik. Gondolkodás zajlik, hogy a szoftveres meghibásodásért a gyártó, a forgalmazó felel-e, az üzembentartó pedig akkor lenne felelős, hogyha nem szervizeltette megfelelően a járművet, nem frissítette a szoftvert az előírásoknak megfelelően. De van olyan elgondolás, hogy a gyártóknak kötelező termékfelelősség-biztosítási szerződést kell majd kötniük. Van olyan is, hogy egy külön pénzalapot kellene létrehozni az így bekövetkező balesetek esetére.

Tehát az látható, hogy a gyártó felelőssége jobban fókuszba kerül a korábbiakhoz képest, és az új szereplőket be kell integrálni ebbe a felelősségi rendszerbe. Viszont az nagyon fontos, hogy az ötödik szintig középpontban marad az üzembentartó objektív felelőssége, előreláthatólag nőni fog a biztosítók szerepe, és új biztosítási termékek jelennek meg a piacon.

Én most erre a polgári jogi részre szerettem volna kitérni, így az előadás után szívesen megosztom önökkel a büntetőjogi aspektust is. Talán intenzív volt ez a félóra, de remélem, hogy az elmúlt percekben sikerült egy kicsit kontextusba helyeznem a közlekedés átalakulásával kapcsolatos jogi történéseket. Köszönöm a megtisztelő figyelmet. *(Taps.)*

Kérdések, észrevételek

ELNÖK: Köszönjük szépen, ügyvéd úr. Most a kérdések, észrevételek jönnek.

Én azt tudom mondani, hogy én úgy jöttem ide Zalaegerszegre, hogy azt hittem, hogy az engem e vonatkozásban feszítő kérdésekre megnyugtató válaszokat fogok kapni - ehhez képest újabb kérdések merültek fel. Ez körülbelül olyan, ahhoz hasonló, mint amikor azt mondják, hogy a tudás és a nemtudás felülete hasonlít egy gömbhöz. Akinek kicsi a tudása valamiről, az egy kis teniszlabda nagyságú, de ahogy az ember egyre több tudást felszed az adott témában, ez a gömb annál nagyobb lesz, akár egy kosárlabda nagyságúvá, vagy még nagyobbá is nőhet. Tehát a tudás és a nemtudás felülete egyre inkább csak nő, minél többet tudunk, és ezt itt ma is megtapasztaltuk.

Voltak előtte irodalmak, amiket olvastam, ehhez képest újabb jogi és morális kérdések vetődtek fel bennem. Ha itt hátulról megyünk a felelősség kérdésétől, itt az üzembentartó felelősségét én nem szívesen állapítanám meg. Nyilván valami objektív felelősségnek kell lenni, de én úgy gondolom, hogy az üzembentartónak ott már szinte semmilyen felelőssége nincs, megvásárol egy terméket, beül abba a termékbe, az viszi A-tól B pontig. Az, hogy közben a szoftver meghibásodik, a hardver rosszul működik... - hiszen itt most tulajdonképpen nem is gépkocsikról, hanem számítógépekről beszélünk, és a számítógép viszi az egyik A pontból a B pontba az embert. Tehát én úgy gondolom, hogy itt kifejezetten a gyártónak kell hogy egy óriási felelőssége legyen.

Aztán bizony súlyos kérdés merül fel a tekintetben is, hogy ha itt ezek már nem is annyira gépkocsik, hanem számítógépek, akkor ezeket a számítógépeket központból lehet irányítani. E vonatkozásban pontosan lehet tudni, hogy ki hol van, ki merre van, milyen másodpercben, de egyéb adatokat is. Tehát ezek az adatok kinek a kezében vannak? Mert a bűnüldözés szempontjából rendkívül jó dolog, hogy ha egy emberre rá tudunk fókuszálni, és tudjuk, hogy egy ilyen prototípussal iksz pontból ipszilon pontba megy. A becsületes embert ez nem zavarja, mert neki az alibi, hogy ő vétlen volt, ő nem volt benne semmi deliktumban adott esetben - és most nem közlekedésire gondolok. De hát mégis fölvet olyan kérdéseket, ami adatvédelmi kérdés. Nagyon súlyosan fölvet adatvédelmi kérdéseket.

Láttuk azt, hogy Kína mennyire előrehaladott például ebben az elektronikus autóban, tudjuk, hogy az arcfelismerő rendszerekben is, sőt, hallottunk olyat - nem tudom, hogy igaz-e vagy nem -, hogy bizonyos lehetőségek a saját polgáraik számára attól függenek, hogy mennyire elégedettek, mennyire mosolygósan vesznek részt a mindennapi életben vagy nem. Tehát hogyha ezt most már a közlekedés területére is lebontjuk, félelmetes dolgokat tudunk vizionálni. Na, most nekünk az lenne a feladatunk, hogy ezeket a félelmetes dolgokat valahogy feloldjuk, valahogy biztonságot, jogi biztonságot adjunk az embereknek. Én azt látom, hogy a technika elhatalmasodik, és egyre nehezebb jogi biztonságot adni az egyénnek.

Tehát ez egy óriási kihívás, nagyon sok gondolkodást rejt magában. Nagyon sok mindent megtehetünk, de mégse tehetünk meg, mert morális gát van. A kérdés, hogy hol vannak a morális gátak, hol van a morális gát és a technika lehetőségének a határa, amin még továbbmehetünk, és hogy ezt a morális gátat mire építjük. Nyilván Magyarországon a keresztény értékekre építünk, hiszen egy nemzeti keresztény országot építünk.

Tehát én úgy gondolom, hogy nagyon-nagyon komoly, tényleg ezer csáppal rendelkező kérdésekről van szó, és nagyon szépen köszönöm az igazgató úrnak is, az ügyvéd úrnak is, a miniszter úrnak is, neked is, alelnök úr, hogy ezekbe bevezettél bennünket. És akkor a kérdések következnek. *(Jelzésre:)* Gábor és Kovács Zoltán!

DR. PAJTÓK GÁBOR (Fidesz): Nem is feltétlen kérdés, hanem ugyanúgy, mint az elnök úrnak, nekem is gondolatok jutottak az eszembe.

DR. NYALKA CSABA ügyvéd (DLA Piper): Ez volt a célom egyébként, hogy ez a gondolatindítás megtörténjen.

DR. PAJTÓK GÁBOR (Fidesz): Azért ami itt elhangzott, és mi tényleg - az ügyvéd kollégának mondanám - most kapcsolódunk ebbe bele. Tehát ilyen értelemben hendikepben vagyunk meg valószínűleg maradunk is, mert nemcsak ezzel fogunk foglalkozni.

De az bizonyossá kezd válni, hogy a jogi szabályozás szintjének akár a felelősségi viszonyok szempontjából is meg egyéb, kivéve mondjuk, talán még azt is megkockáztatom, hogy a terminológia kapcsán is differenciáltnak tűnik mondjuk a harmadik, negyedik vagy ötödik fokozatú járműhöz kötődő viszonyoknak a szabályozása. Hiszen, ahogy az elnök úr is utalt rá, egy ötödik szintű autónál, valóban, gyakorlatilag zárjuk ki a benne ülők felelősségét vagy épp a jármű tulajdonosának a felelősségét, sokkal inkább, mint azokét, akik gyártják és a szoftvert működtetik. Egy negyedik szintnél viszont, ahol esetleg kívülről be tudnak avatkozni, vagy épp mondjuk az ember is be tud avatkozni, ott szintén egész másfajta jogi aspektusok jöhetnek a felelősség szintjén, most csak a felelősség szintjét hangsúlyozom.

Aztán azért az felmerült bennem, csak így megosztom, biztosan mindenki, aki itt ül, hallott róla, hogy most épp valahol Kaliforniában gyújtottak fel egy ilyen autót, amelyik, azt hiszem, negyedik szintű vezetési képességgel rendelkezett. Abban például - ez a kérdésem, lehet, hogy tudja is az igazgató úr - ült-e olyan ember, akinek vezetési lehetősége lett volna vagy sem? Vagy egyáltalán miért történik meg az, hogy felgyújtják? - és akkor innentől kezdve a gépromboláshoz kötődő morális és filozófiai dolgok merülnek fel, amit meg Bogár György világított meg nagyon érdekesen, hogy a proletárok idegenkednek attól a világtól, ami úgymond veszélyeztetheti az ő életüket.

Aztán az is felmerült bennem még Vigh László képviselőtársam előadása kapcsán: vajon lehet-e minden körülményt előre látni? Biztos mindig lesznek ilyenek, és itt megint csak az jön, amit az ügyvéd kolléga mond, hogy itt egy szisztematikus jogalkotási folyamat lesz, ami kétséges, mert a jog amúgy is mindig lekövet.

Na, de hát itt hihetetlen gyorsan változhatnak az aspektusok, amiket le kell követnie. És most - bocsánat, hogy ezt mondom -, de akkor a tesztpálya is a tudás adott szintjéhez van most éppen méretezve vagy vannak a bizonyos értelemben az útviszonyok, amik még a légköri viszonyokkal, ha úgy tetszik, nincsenek összefüggésben, hogy köd van vagy sűrű hóesés, de hát még hány és hány szituáció lehet, amiben ezeket a kocsikat nem lehet tesztelni. Köszönöm.

ELNÖK: Alelnökként, Zoli, parancsolj!

DR. KOVÁCS ZOLTÁN (Fidesz), a bizottság alelnöke: Jó napot kívánok mindenkinek. Én is köszönettel kezdeném nyilván Lacinak meg az itt jelen lévő vendéglátóknak. Szerintem ez egy jó ötlet volt, hogy eljöttünk, különösen az előadások meghallgatása után nekünk, mint jogalkotóknak.

Azt látom, hogy a műszaki rendszerekben jóval előbbre járunk, mint a jogalkotásban. És azért lett volna például adott esetben izgalmas, hogyha az ágazati szabályozók, tehát a minisztériumok képviselői is itt ülnek, akik nem tudtak vagy nem jöttek el. Lehet, hogy még mindig így gondolják, hogy a csík tolja a repülőt.

De az a helyzet, hogy lehet, hogy én nem vagyok annyira optimista. Ugye, járműipari tesztpályáról beszélünk, de például a kötöttpályás vasúti rendszerről nem beszéltünk. Én ma azt látom, hogy ahol ennek a jövőbeli műszaki megoldása, ahol hamar lehetne eredményeket elérni, és erre már van néhány példa, a kötöttpályás vasúti rendszer - metró például - vagy pedig az autópályák használata.

Ott is talán két Zalaegerszeg és Budapest közötti összekötő autópálya, ahol lehetne vezető nélkül vezetni ezeket a járműveket, párhuzamos közlekedés van, és ott, ugye nincs az a probléma, meg a kötöttpályásnál is, ugye, Amerikában volt kiírva az egyik vasúti átjáróban, hogy a gyorsvonat 14 másodperc alatt halad át ezen a vasúti átjárón akkor is, ha ön keresztbe áll az autójával.

Tehát az a helyzet, hogy itt egyszerűbb feladatok műszaki megoldása lehetséges. Tehát az, ami az ötödik kategória, ami az álomvilág, talán a levegőben lehet ezt megoldani, de hát ma a légtér is annyira tele van, hogy ott is azt is nyilván szabályozni kell.

Ami izgalmas, csak kérdezném, hogy egyébként önöket megkeresték-e a KRESZ-módosítással kapcsolatban a jogalkotók egyáltalán? Hogy zajlik maguk között a KRESZ-módosítás? És az már egy fontos szabályozás, hogy e tekintetben a KRESZ-be is valahogy bele kellene építeni a jelenlegi tudásunk szerint a felelősségi szabályokat, azok a legizgalmasabbak.

A másik, hogy sok ágat érintettünk, de például a fogyasztóvédelem is egy izgalmas történet, amikor vásárolunk egy ilyen gépjárművet; hogy ott a fogyasztóvédelmi szabályok hogy jelennek meg.

Vagy a biztosítási kérdés. Nyilván a mai világban a biztosítók ilyenre nem kötnének szerződést vélhetően, tehát azt is ki kellene dolgozni elérhető biztosítási díjakkal és felelősségi rendszerrel. Ez is egy izgalmas történet, azt gondolom.

És ebből egy dolog következik: jogalkotás tekintetében lemaradásban vagyunk. Erre mondtam, hogy a műszaki világ jóval előrébb tart, mint a jog, tehát kullogunk utána, illetve van egy stratégia, talán '20-ban készült el ennek a stratégiának a főbb eleme, hogy mit kell csinálni, csak nem találkoztam vele mint jogalkotó, hogy előkészíti.

Lehet, hogy van ilyen a minisztériumoknál, hogy előkészítettünk volna egy átfogó kerettörvényt, annak az ágazati szabályozását a jelen tudásunk szerint. Tehát még annál is hátrább tartunk, legalábbis azt gondolom.

Úgyhogy nyilván, amit az elnök úr felvetett, alapvetően morális kérdésként jelenik meg, ami most nagy vita a világban, az IT-rendszerekkel, hogy mi van, és a példa jó: kifut egy gyerek egy labda után, és hogy az önvezető autóban akkor mi úgy döntünk, hogy ne a gyereket üssük el, inkább lelavírozunk vagy manőverezünk, hogy próbáljuk kikerülni és esetleg villanyoszlopnak vagy az ott lévő falnak vagy korlátnak megyünk, mert az emberélet az elsődleges.

Lehet, ezt nem tudom, hogy a műszaki világban miként lehet IT-rendszerbe átültetni. De hát ez messze vezet, nyilván majd az igazgató úr erre talán tud válaszolni, de sok ilyen, amit az elnök úr felvetett, morális és műszaki megoldás kell valahogy, mert a jogi felelősségi rendszert összehozni, szerintem a XXI. század legnagyobb kihívása lesz. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönjük szépen. Tessék parancsolni!

HAMAR ZOLTÁN ügyvezető (AVL ZalaZONE Kft.): Egyetlenegy hozzáfűznivalóm lenne. Majd Csaba megerősít, hogy jól mondom-e. Én úgy tudom, hogy a német alkotmánybíróság hozott egy olyan általános állásfoglalást, hogy ilyen típusú műszaki rendszerek nem hozhatnak morális jellegű döntéseket, tehát visszatérve erre az egyszerű példára: a járműnek az lesz a feladata és a benne futó szoftvernek is, hogy elkerülje a balesetet, és nem mérlegelheti azt, hogy ott egy kisgyerek van, a másik oldalon meg egy nagymama, és ezért akkor majd én eldöntöm, hogy kit szeretnék életben hagyni.

Amikor elindult ez az önvezetéses diszkusszió 10-15 éve, akkor az MIT-nek - a Massachusettsi Műszaki Egyetemnek - volt egy felmérése, ami egy webes felmérés volt, most is elérhető, hogy ilyen helyzetekben milyen döntések születnek. *(Elhangzik egy jegyzőkönyvön kívüli megjegyzés.)* Én ezt akkor, amikor elindult, kitöltöttem. Tehát ilyen döntést nem hozhat a jármű műszaki oldalról szemlélve, neki egyetlenegy feladata van, hogy elkerülje a balesetet. Azzal, hogy ennek milyen morális következménye lehet, ő nem foglalkozhat. Ez most így nagyjából a műszaki megközelítés.

ELNÖK: Köszönjük szépen. Nekem még ehhez kapcsolódóan van kérdésem, utána átadom a szót. Ugye, nagyon fontos az, hogy bocsánat, hogy ezt mondom, de ne informatikusok határozzák meg azt, hogy a kocsi kit preferáljon, kit védjen, kit ne védjen, hanem azt nekünk, jogászkoknak, jogalkotónak kell meghatározni, hogy az informatikus mit szabályozzon le!

Mert ha ezt az informatikusra bízzuk, vagy rábízzuk adott esetben a biztosítóra, akkor ő azt fogja nézni, hogy a kocsi maradjon ép. És hogy fog ép maradni? Ha nem a

betonfalnak ütközik, hanem mondjuk egy embernek ütközik, mert akkor neki kisebb reparációt kell végrehajtania. Kevesebb költségbe kerül a gépkocsi reparációja.

Nekünk pedig az embert kell előtérbe állítani. Tehát nagyon-nagyon fontos, hogy nyilván az informatikusok mérföldekkel előttünk vannak, még a műszakiak előtt is ott vannak, de nekünk, úgy gondolom, igenis, hogy bele kell menni ebbe a témába, igenis, hogy pontosan meg kell vizsgálni ezeket a kérdéseket, és az informatikának az a feladata, hogy azt vigye a számítógépekbe, amit a törvények előírnak, amit a jogászok e vonatkozásban meghatároznak.

VIGH LÁSZLÓ (Fidesz), a bizottság alelnöke: Csak annyit mondanék, hogy 20 perce kint vagyunk a pályán. Tehát 20 perce kint vagyunk. Tehát tudunk beszélgetni, de akkor 4 órakor lesz az ebéd.

DR. NYALKA CSABA ügyvéd (DLA Piper): Még két mondatot mondanék, mert szerintem ez nagyon jól összefoglalja azt a jellegű diskurzust, ami itt most elindult. Részben az adatokkal, adatvédelemmel kapcsolatos példák már vannak, hogy azt hogyan szabályozzuk.

Tehát pont ez a németországi kodifikáció már nagyon sok adatot és adatkezelési kérdést megalkotott. Ezentúl, 2017-ben Németországban szintén egy etikai bizottság jött létre, ami pont ezekről a kérdésekről adott ki jelentést, ami itt most előkerült ezen kis eszmecsere kapcsán. Ennek a 14 tagú bizottságnak Udo Di Fabio volt az elnöke, aki alkotmánybíró volt, és a bizottság érdekessége, hogy az élet különböző területeiről jöttek a tagok.

Tehát volt közöttük jogász, műszaki ember, egyházi képviselő, tehát mindenféle irányból érkeztek, és ők egy 20 tézist megfogalmazó jelentést tettek le, ami az interneten egyébként elérhető, és ott azért nagyon vaskos, nagyon védhető megjegyzések voltak.

Például az, hogy az emberélet esetén nem lehet különbséget tenni életkor, nemi jelleg, testi vagy szellemi állapot alapján. És megerősítem azt, amit Zoltán is mondott, hogy igen, persze, ez a jelentés is arról szól, hogy a programozás során legfőképpen arra kell törekedni, hogy elkerüljük ezeket a baleseteket, de ha nem, akkor az teljesen egyértelmű, hogy az emberélet áll mindenek felett és nem a tárgy. Tehát ha egyik oldalon ott van az ember, a másik oldalon a Porsche, és melyikkel ütközzünk, akkor az nem kérdés.

Még egy dolog felmerült itt a géprombolás kapcsán, hogy mit bír el a társadalom. Szerintem ez egy nagyon fontos kérdés. A technológia szempontjából a határ a csillagos ég. De tényleg az lesz az igazi kérdés - és ebben ránk, jogászokra is szükség lesz -, hogy a társadalmi elfogadás hogy néz ki, mennyire vagyunk hajlandóak egy gép kezébe, egy rendszer kezébe átadni a döntést vagy mennyire nem. De ez még a jövő zenéje. Köszönöm szépen. *(Dr. Pajtók Gábor: Két mondat!)*

ELNÖK: Köszönöm szépen.

DR. PAJTÓK GÁBOR (Fidesz): Két mondat, hogy a pályáról ne késsünk le.

ELNÖK: Parancsolj, Gábor!

DR. PAJTÓK GÁBOR (Fidesz): Az egyik mondat, csatlakozva Kovács Zoltánhoz. Valószínű, hogy itt az nem annyira lesz tartható, hogy a jog majd a tapasztalatokra reagáljon, hanem itt a jognak egy picit előrébb kell járni. Tehát nagyon körültekintő

szabályozást követően lehet majd kiengedni ezeket a gépeket az útra. Ez volt az egyik megjegyzés.

A másik pedig, az jutott eszembe egyébként a felelősség meg az egyéb dolgok, a mesterséges intelligenciának kiadott parancsok közben, hogy ha benn ülünk egy kocsiban, mi vezetjük, és olyan szituációba kerülünk, amiket itt hallottunk, mi az első. Szerintem az, hogy az utasokat, akik az autóban vannak, azokat mentsük, és szerintem itt is ez lehet a kiindulópont, mert nem az... - bocsánat, akkor én be is fejezem, mert itt ez megint sokféleképpen lehet elgondolni. De ösztönösen úgy fogunk cselekedni, hogy mi, illetőleg akik mellettünk vannak, azok meneküljenek meg, akár tetszik, akár nem. Szerintem ez egy jó kiindulópont lehet a szabályozásnál, mondom én.

HAMAR ZOLTÁN ügyvezető (AVL ZalaZONE Kft.): A képviselő úrnak igaza van, induljunk el, és közben elmondom, hogy a német autóipari cégek azt is mondják, hogy ők nem fognak olyan járművet eladni, amelyek a saját utasaikat, a vevőket veszélybe sodorják.

ELNÖK: Én nagyon szépen köszönöm ezt a nagyon izgalmas tanácskozást. Sokkal izgalmasabb lett, mint amire eredetileg gondoltunk.

Nagyon szépen köszönöm a már úton lévő miniszter úrnak, nagyon szépen köszönöm az ügyvezető igazgató úrnak, köszönöm szépen az ügyvéd úrnak, és köszönöm szépen az alelnök úrnak, hogy ezt itt végig megszervezte. Köszönöm szépen még a ZalaZONE valamennyi munkatársának is, hogy lehetővé tették nekünk, hogy technikailag itt tarthassunk egy kihelyezett igazságügyi bizottsági ülést.

Az ülés berekesztése

Köszönöm mindenkinek a megjelenést, és az ülést berekesztem.

(Az ülés befejezésének időpontja: 11 óra 23 perc)

Dr. Vejkey Imre
a bizottság elnöke

Jegyzőkönyvvezetők: Farkas Cecília és Barna Beáta