

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite 1: Asiantuntijapyyntö U 28/2021 vp

Viite 2: Asiantuntijapyyntö E 62/2021 vp

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto dokumentteihin: U-kirje ”Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi tekoälyn harmonisoiduksi sääntelyksi (Artificial Intelligence Act)” sekä E-kirje ”Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi tekoälyn harmonisoiduksi sääntelyksi (Artificial Intelligence Act)”

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston kirjelmistä ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Yleistä

ITS Finland on älykkään liikenteen verkosto, joten keskitymme lausunnossamme pääasiassa liikenteen näkökulmaan. ITS Finland suhtautuu myönteisesti yhteiskunnan digitalisoitumista ja yritysten kilpailukykyä edistävien tietopolitiisien linjauksien ja datataloutta edistävän tekoälyn nostamiseen eurooppalaisen yhteistyön ja sääntelyn ytimeen.

Liikenteen näkökulmasta teema on erittäin ajankohtainen. Liikennesektori on kokonaisuudessaan siirtymässä kohti digitaalista multimodaalijärjestelmää, jossa ajoneuvo- ja kulkumuotokohtaisista ratkaisuista siirrytään yhteen toimiviin ja aktiivisesti dataa ja analysoitua informaatiota välittäviin järjestelmätason ratkaisuihin. Digitalisaatio, tekoäly, koneoppiminen, kyberturvallisuus, automaatio, konenäkö, lohkokehitykset, IoT, 5G, sensorit sekä lidarit, sonarit ja radarit ovat nykyään liikennealan jokapäiväistä perustanastoa.

Liikennealalla tekoälyn osalta korostuvat nimenomaan tekoälyn mahdollisuudet. Tämä on sikäli ymmärrettävää, kun tiedetään, että liikenteessä kuolee edelleen maailmanlaajuisesti 1,2 miljoonaa ihmistä ja loukkaantuu 50 miljoonaa ihmistä. Kun tiedämme, että onnettomuuksista peräti 95 %:a johtuu kuljettajan tekemistä virheistä, nähdään erilaisissa kuljettajaa avustavissa järjestelmissä iso potentiaali pienentää kasvavan liikenteen aiheuttamia inhimillisiä ja taloudellisia vahinkoja.

Tekoäly opettaa jo nyt autonomisia ajoneuvoja ajamaan – autovalmistajien ei kannata ohjelmoida jokaista mahdollista liikennetilannetta autonomisen ajoneuvon ohjelmakoodiin. Paljon tehokkaampaa on kerätä ajoneuvojen erilaisilla kamera- ja tutkajärjestelmillä havaintodataa, analysoida sitä tekoälyn avulla ja opettaa ajoneuvo itse oppimaan virheistään. Ja ennen kaikkea opettaa ajoneuvot kollektiivisesti oppimaan muiden ajoneuvojen virheistä. Jos yksi ajoneuvo ajaa kolarin, sen tekemät virheet ajolinjoissa, tilannenopeudessa tai tehdyissä valinnoissa voidaan analysoida tekoälyn avulla muutamissa minuuteissa pilvipalvelussa ja lähettää opitun perusteella viritetyt algoritmit tiedoksi kaikille autonomisille ajoneuvoille. Aiemmin tähän tehtävään

valjastettiin onnettomuustutkijat ja analyysit saatiin paperille ja tuotekehityksen tietoon ja tuotantolinjoille pahimmillaan vuosien viiveellä.

Ja samaa autonomisiin ajoneuvoihin kehitettävää teknologiaa voidaan hyödyntää jo nykyisissä ajoneuvoissa ja myös laajemmin liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Lausunto

Komission ehdotuksessa on hyvin tunnistettu tekoälyn merkitys eurooppalaiselle kilpailukyvyille, joka on yksi keskeisiä tekoälyn kehittämisen motivaatioista. Kilpailukyvyn näkökulmasta Suomen kannassa korostettu vaatimus, että EU:n markkinoilla toimivilta kolmansien maiden yrityksiltä tulee edellyttää samojen sääntöjen noudattamista kuin eurooppalaisilta yrityksiltä EU:n markkinoilla, on erittäin tärkeä näkökulma.

Ehdotuksessa keskitytään ylätasen tekoälypolitiikan kuvaukseen, jossa painottuvat eurooppalaiset eettiset arvot, avoimuuden korostaminen, yksilön oikeuksien suojaaminen sekä erityisesti turvallisen tiedon hyödyntämisen periaatteet. Painotukset ovat sinällään kannatettavia, mutta ei liian puritaanisesti toteutettuina. Ajatustapa lähestyä tekoälyä mahdollisuuksien ja riskien kautta on hyvä, mutta vaatii tarkkaa tasapainoilua ja vaikutusarviointia ettei liian korostetulla riskien karttamisella rajata pois mahdollisuuksien toteutumista. Seuraavassa ajatuksia ehdotuksen näkökulmien laajentamiseksi:

1. Eettisyyden korostaminen vie huomion ihmiskeskeiseen tietoon ja jättää ulkopuolelle voimakkaasti kasvavan IoT-maailman. Esineiden internet tuottaa koko ajan enemmän tietoa älyn lisääntyessä erilaisissa koneissa ja laitteissa. Hyvä esimerkki ovat uudet autot, joita voi pitää jo pyörillä kulkevinä päätelaitteina.
2. Avoimuudesta on tullut yksi datatalouden keskeisiä ominaisuuksia. Puhutaan mm. avoimesta datasta, avoimesta lähdekoodista ja läpinäkyvistä algoritmeista. Avoimuuden korostaminen luo helposti vaikutelman, että kaiken datan tulee olla avointa ja ilmaista. Yritysten näkökulmasta kilpailukyky perustuu tietovarantoihin ja -prosesseihin ja suuri osa yritysten tiedosta ei ole avointa vaan kuuluu liikesalaisuuksien piiriin. Avoimuuden ja läpinäkyvyyden periaate on kannatettava, mutta siihen pitää pyrkiä yritysten kilpailukykyä vaarantamatta.
3. Tietopolitiikan eettisyyttä korostettaessa tulee tiedostaa, että vahva tietosuoja ja omadata -ajattelu voivat myös vaikeuttaa palvelujen kehittämistä. Esimerkiksi vahva tietosuoja voi tehokkaasti estää erilaiset henkilötietoa ja paikkatietoa yhdistelevät palvelut. Tekoälyn hyödyntämisessä on analytiikan, laskentatehojen ja algoritmien rinnalla tärkeää huolehtia datan saatavuudesta ja laadusta. Tekoälyn kyvykkyys ja sen hyödyntämisen datan laatu ovat suoraan sidoksissa keskenään.
4. Perusfilosofiana riskiperusteinen lähestyminen voi jarruttaa tekoälyn potentiaalin saavuttamista. Liikenteessä nykyinen vastuujärjestelmä perustuu puhtaasti kuljettajan vastuuseen, ja riskit realisoituvat liikenteessä joka päivä. Liikenteessä kuolee joka ikinen päivä kuuden Jumbo Jet -koneen matkustajia vastaava määrä. Mikäli tulevaisuudessa tekoälyn ja automaattisuuden myötä vastuu siirtyy kuljettajalta ajoneuvovalmistajalle tai jopa algoritmin koodaajataholle, voi riskiperusteisesta lähestymisestä tulla este mahdollisuuksien ulosmittaamiselle. Älykkään liikenteen maailmankongressissa tekoälyä hyödyttäviä au-

8.6.2021

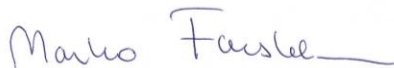
tomaattiautoja kehittävän yrityksen kehitysinsinööri totesi, että mikäli he saavat puolitetua USA:ssa liikenteessä menehtyvien lukumäärän nykyisestä 40.000 henkilöstä, niin todennäköisesti he eivät saa kiitosta säästyneistä 20.000 hengestä, vaan pikemminkin 20.000 haastetta oikeuteen menehtyneiden osalta. Yritykset tunnistavat varmasti tekoälyn mahdollisuudet, komissiolle ja kansallisille regulaattoreille jää tehtäväksi rakentaa sellainen oikeudellinen perusta, jossa riskiperusteisuus ja vastuullisuuskysymykset antavat tilaa mahdollisuuksien saavuttamiselle.

Lopuksi

Komission ehdotuksen aihe ja ajankohta ovat erittäin onnistuneet. Ehdotuksen konkretisoinniseksi toteutettu "Tekoälyn koordinoitun toimintasuunnitelman päivitys" on tarpeellinen ja siinä esitetyt neljä kappaletta tarkentavat päivityksen tavoitteita ja asettavat tavoitteille konkreettiset ja kannatettavat suositukset. On erittäin hyvä, että liikenne on tunnistettu yhdeksi seitsemästä korkean vaikutustason sektoriksi.

Kansallisesti on hyvä pitää mielessä, että Suomessa liikennesektorilla on erinomaista osaamista datapohjaisissa digitaalisissa teknologioissa ja palveluissa. Suomalaiset yritykset hyödyntävät ja kehittävät aktiivisesti kaikkia tekoälyn liittyviä elementtejä, ja olemme ehdotonta kansainvälistä kärkeä erilaisten vaativien olosuhdetietojen keräämisessä, analysoinnissa ja hyödyntämisessä. Työ- ja elinkeinoministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön johtamassa "Liikennealan kestävä kasvun ohjelma 2021-2023" -ohjelmassa rakennetaan suomalaisesta liikenteen teknologiaosaamisesta vientivetoista kasvualaa, jossa tekoälyllä ja automaatio-osaamisella on merkittävä rooli, kaikkien liikennemuotojen osalta. Eli samalla, kun peräänkuulutetaan EU:n investointeja tekoälyn edistämiseksi ja eurooppalaisen kilpailukyvyn turvaamiseksi, on hyvä varmistaa samojen näkökulmien toteutuminen kansallisella tasolla eri hallinnonalojen budjeteissa.

Kunnioittavasti,



Marko Forsblom
Toiminnanjohtaja
ITS Finland ry