VTT

Asiantuntijalausunto
Lausuntopyyntö. E 62/2021 vp

Viite:	Lausuntopyyntö. Tulevaisuusvaliokunta perjantai 29.10.2021 klo 10.00 / E 62/2021 vp
Lausunnon pyytäjä:	Eduskunnan tulevaisuusvaliokunta / Olli Hietanen
Vastaaja:	**Matti Kutila**, Research Team Leader, Automated Vehicles, puh. +358 40 820 8334
Tarkastaja:	**Ari Aalto**, Vice President, Mobility and Transport

VTT kiittää asiantuntijalausuntopyynnöstä koskien Tekoälyn etiikkaan liittyvää U 28/2021 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta tekoälyn harmonisoiduksi sääntelyksi (Artificial Intelligence Act).

Tämä lausunto rajautuu automaattista liikennettä ja sitä tukevia taustajärjestelmiä koskeviin asioihin asetuksessa.

Asetusluonnoksesta teimme seuraavia huomioita:

- Komission luonnoksessa tekoälypohjaiset järjestelmät on jaettu korkean ja matalan riskin sovelluksiin ja tämä asetus keskittyy korkean riskin järjestelmiin. Tämä on periaatteessa hyvä jako, mutta liikenneympäristössä ja automaation ollessa kyseessä, on epäselvää jakaa sovellukset riskitason mukaan. Useat yritykset käyttävät tekoälyä liikennedatan jalostamiseen markkinoille sopivaan muotoon ja järjestelmät ovat informatiivisia kuten junien kulkuaikojen seuranta. Tällöin järjestelmä ei muodosta turvallisuusuhkaa vaan mahdollisesti harmistusta laiturilla odottaville ihmisille jos kulkuaikaennuste ei pitänytkään paikkansa. Automaattiauto sen sijaan saattaa käyttää samaa järjestelmää varmentamaan, ettei ajoneuvo tasoristeyksessä kohtaa junaa. Tällöin kulkuaika -ennusteen virheellä voi olla kohtalokkaat seuraukset. Kysymys onko järjestelmä matalan vaiko korkean riskin tekoäly -sovellus ei siis riipukaan itse järjestelmästä, vaan järjestelmää hyödyntävästä tahosta, jota välttämättä järjestelmän tekijä ei edes tiedä.

- Lainsäädännöllä ja normeilla on luonnollisesti hyvä tarkoitus, mutta liian yksityiskohtaisella sääntelyllä saatetaan rajoittaa yritysten orastaa kasvua tekoälyn saralla. Kappaleessa 2 todetaan, että EU:n tavoite on nimenomaan luoda suotuisa ympäristö tekoälyn kehittämiselle. Tämä on tärkeä asia erityisesti Suomelle, sillä tänne on muodostunut vahva PK-yrityksiin nojaava ICT -sektori viime vuosina start-upien nousun seurauksena. Pienillä yrityksillä ei ole samanlaisia mahdollisuuksia seurata ja varmentaa lakien ja säädösten yksityiskohtaista noudattamista kuin isoilla yrityksillä, joilla on mm. omat lakiosastot. On tärkeää kotimaisen PK-sektorin kannalta, että lainsäädännöstä muodostuu paremminkin kannustava kuin rajoittava tekijä. Olennainen kysymys on, miten valvova viranomainen toimii yritysrajapinnassa. Liikenteen alalla Suomessa on n. 500 pientä yritystä, joilla on tekoälyn ja liikennedatan louhinnan kanssa jotain tekemistä, mutta niiden mahdollisuudet varmentaa missä kaikkialla heidän tuotteitaan käytetään on käytännössä rajallista. Ehdotamme selvitettäväksi mahdollisuutta tukea pieniä tekoäly-yrityksiä keskitetyllä tukipalvelulla, jotta varmistetaan lainmukainen toiminta.

- Liikenteen alueella Venäläinen Yandex, Yhdysvalloissa Microsoft/Google ja Kiinassa Baidu hyödyntävät tekoälyä ihmisten liikkuvuuden tukemisessa (julkisen liikenteen aikataulut ja autoilijoiden/kävelijöiden reittiohjeet, jne.). Samoin Uberin, DiDi:n ja monen taksipalvelun toiminta pohjautuu tekoälyyn. Valitettavasti Eurooppa ei ole täysin pystynyt vastaamaan tähän kehitykseen. Ihmisillä on tapana käyttää sovelluksia, jotka ovat helppoja ja hyödyllisiä eivätkä he useinkaan edes tutustu ohjelmistojen tai käyttöjärjestelmien käyttöehtoihin vaikka niissä käytännössä sitoudutaan luovuttamaan jopa henkilöiden reittitiedot ja olinpaikat yritysten hyötykäyttöön. Jos Eurooppa rajoittaa liikaa omien markkinoiden kehitystä on vaarana, että kehitys jossa isot kansainväliset tekoäly -yhtiöt hallitsevat pelikenttää Euroopan ulkopuolelta ei tule muuttumaan. Tällöin

käytännössä lainsäädännöstä saatava hyöty jää rajoitetuksi. Suosittelemmekin, että Eurooppalainen tekoälylainsäädäntö seuraisi globaalia kehitystä, ja pyrkisi pitämään pelisäännöt kaikille alan yrityksille samanlaisina.

- Luonnoksessa määritetään, että valvovana viranomaisena toimii liikenteen turvallisuusvirasto (TrafiCom). Tämä on kuitenkin uusi aihe organisaatiolle ja sen valmiudet ottaa vastaan tämän kaltainen lisätehtävä tulisi selvittää ennen toimeenpanoa. Tehtävän vastaanotto vaatinee henkilöstön perehtyneisyyttä tekoälyn hyödyntämisestä sekä sen positiivisesta ja negatiivisista vaikutuksista. Valvovalla viranomaisella tulisi olla myös keinot todentaa epäily "korkean riskitason" tekoäly algoritmien käyttämisestä. Ongelmana eivät ole ne, jotka käyttävät tekoälyä lain sallimissa rajoissa, vaan ne jotka haluavat käyttää sitä jopa rikollisiin tarkoituksiin tai ovat muuten välinpitämättömiä. On oletettavaa, että sellaiset tahot eivät vapaaehtoisesti rekisteröidy valvovalle viranomaiselle.

Tampere, 16.10.2021

Matti Kutila
Tutkimustiimin vetäjä, TkT
Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy