

Asia: VN/15033/2019-LVM-157

Luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenteen automaatiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Sensible 4 kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto liikenteen automaation periaatepäätökseen liittyen.

Alkuvuodesta 2021 toimittamamme liikenteen automaation toimenpide- ja lainsäädäntösuunnitelmaluonnoksen lausunnossa tunnistimme kohtia, jotka kaipasivat lisäselvitystä. Suuri osa niistä ovat edelleen ajankohtaisia myös tämän valtioneuvoston periaatepäätösluonnoksen kohdalla. Erityisesti haluamme nostaa esille seuraavat asiat:

- 1) Algoritmisen läpinäkyvyyden määritelmää on muutettu niin, että vain nk. "top-down" lähestymistapa on jäljellä ja "bottom-up" on poistunut. Mielestämme olisi tarpeen tarkentaa kyseisen muutoksen seuraamukset ja tarkentaa myös mitä kyseinen lähestymistapa pitää sisällään. Algoritmisen, sekä yleisen läpinäkyvyyden ja luottamuksen rakentamisen keinot jäävät vielä epäselviksi.
- 2) Suomen kansallinen tekoälyn eettistä käyttöä koskeva ohjeistus on epäselvä EU-kontekstissa.
- 3) Vastuihin liittyvät haasteet tulevilla regulaatiomuutoksissa Suomessa on jätetty käsittelemättä tässä dokumentissa. Tarkoittaako se, että niiden priorisoinnista on luovuttu vai ovatko ne edelleen periaatepäätöksessä mukana?
- 4) Selkeämpi ymmärrys mainitusta pilotointi- ja testaustoimintaa rajoittavien regulaatioiden poistamisesta, eli mitkä regulaatiot erityisesti ja kuinka ne poistetaan, on kentässä toimijoille ensiarvoisen tärkeää tulevaisuuden suunnittelua varten.

5) Kappaleessa 4.1 indikoidaan, että kehityksen tulee hyödyttää yksilöitä ja yhteiskuntaa, ei teknologiaa. Tämän merkitys teknologiakehittäjille ja toimenpiteet tavoitteen valvomiseksi ovat epäselviä ja näin ollen hälyttäviä. Jokaisella vaatimuksella on kehitykseen vaikuttava hinta, joka tulee lopulta käyttäjien maksettavaksi. Epäselvyydet alussa kertautuvat teknologiakehityksessä kalliina muutostarpeina loppua kohden.

6) Käsittlemättä on jäänyt erityisesti tieliikenteen osalta yhteistoiminnan puute standardointiorganisaatioiden välillä, kuten ISO tai muut hankkeet, sekä ECE:n ja hallitusten välillä. Tällä on suuri merkitys teknologiakehittäjille sekä määriteltyjen tavoitteiden saavuttamiselle. Yhtenä esimerkkinä Autonomisen ajamisen järjestelmän (ADS) määritelmä on erilainen ISO (ISO/TR 4804) sekä ECE/TRANS/WP.1/173/Add.1 välillä. Suomen tulee toimia aktiivisesti myös standardien ja suositusten yhtenevyyden varmistamiseksi.

Yleisesti ottaen kannatamme vahvasti ei pelkästään mainittujen selvitystöiden, mutta myös selvityksissä tunnistettujen keinojen ripeää toimeenpanoa. Viivytykset tulevat koitumaan kalliiksi liikenteen automaation kentällä toimiville.

Mustonen Timo
Sensible 4 Oy