



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Logistiikan digitalisaation periaatepäätöksen päivitys käynnistyy Logistiikan päästötiedot

27.5.2024



Ohjelma

14.00 Tilaisuuden avaus

Maria Rautavirta, liikenne- ja viestintäministeriö

14.05 Päivitys periaatepäätöksen logistiikan digitalisaatiosta käynnistyy

Noora Lähde, liikenne- ja viestintäministeriö

14.20 CountEmissions EU edistämässä kuljetuspalvelujen päästölaskentaa

Atte Riihelä, liikenne- ja viestintäministeriö

14.30 Tiekartta logistiikan päästöraportoinnin kehittämiseen

Erika Kallionpää, Tampereen yliopisto

14.50 Keskustelu päästötietojen roolista logistiikan digitalisaatiossa ja käytännön esimerkkejä

15.30 Tilaisuuden päätös



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Logistiikan digitalisaation periaatepäätöksen päivitys käynnistyy

Noora Lähde

Erytisasiantuntija

Liikenne- ja viestintäministeriö



Tausta: VN-periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta v.2021 ja strategia v.2020

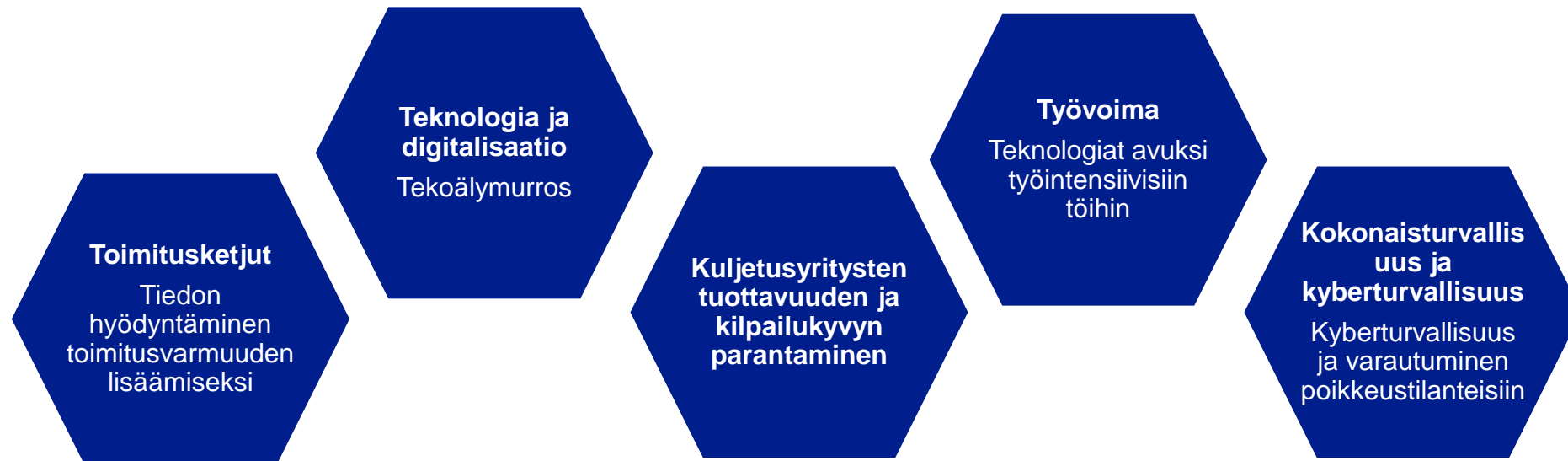
- VN periaatepäätöksen päivitys sisältyy pääministeri Orpon hallituksen valtioneuvoston yleisistunnossa ohjausasiakirjojen voimassaolosta tehtyyn päätökseen (21.3.2024)
- Toimeenpano jatkuisi mm. sääntelyn, tiedon hyödyntämisen sekä muiden teemojen osalta huomioimalla nämä esim. MAL- ja Liikenne12 -päivitysten yhteydessä
- Logistiikan digitalisaatiostrategiaan sisältyvä visio (infrastruktuuri, logistiikka ja tieto muodostavat toimivan kokonaisuuden kuljetuskäytävillä. Digitalisaatiolla Suomi on siirretty kohti tehokasta ja kestäväää logistiikkaa) on asetettu vuoteen 2032, ja sen toimeenpano jatkuu
 - Traficom seuraa toimenpiteiden etenemistä, Fintrafficin logistiikan tiedot ja rajapinnat –verkosto keskeinen tiedon välittäjä
- **Tunnistettu kuitenkin tarve päivittää strategiset linjat vastaamaan turvallisuus- ja toimintaympäristön muutoksia**



Hankkeen aikataulu

- 5/2024 Hankkeen aloitus
- 5-12/2024 Työpajat ja sidosryhmien näkemysten koonti
 - päästödata, huoltovarmuus ja resilienssi, uudet teknologiat
- 1/2025 Periaatepäätöksen luonnos
- 2/2025 Valtioneuvoston periaatepäätös valtioneuvoston yleisistuntoon

Sujuva ja turvallinen logistiikka



Konkreettisia asioita uudessa VNPP:ssä

- Päivitys koskee erityisesti seuraavia kohtia
 - Toiminta- ja turvallisuusympäristön muutokset, logistiikan kyberturvallisuus
 - EU-sääntelyn toimeenpano: eFTI/EMSW, ITS-direktiivi, CountEmissions EU, datasääntely, yhdistettyjen kuljetusten sääntelyn uudistus
 - Uudet teknologiat: Generatiivinen AI
 - VAK-tiedonkulun vahvistaminen (velvoittavalla sääntelyllä?)
 - Väyläkohtaisen tilastoinnin ja tilannekuvan kehitys
 - Alueellinen painotus Baltia-, Pohjoismaa- ja EU-yhteistyöhön

Hallitusohjelma logistiikan digitalisaation näkökulmasta

- Kasvun kaava
- Suomella on käsillä erinomaiset mahdollisuudet hyötyä globaalista puhtaan siirtymän ja uuden teknologian ennustetusta investointiaallosta.
- Hallitus vahvistaa pitkäjänteisellä teollisuuspolitiikalla Suomen ja Euroopan strategista kilpailukykyä, omavaraisuutta ja huoltovarmuutta. Huolehditaan Suomen logistisesta kilpailukyvyistä, saavutettavuudesta ja markkinoiden toimivuudesta yritysten toimintaedellytysten turvaamiseksi, kehittämiseksi ja investointien houkuttelemiseksi.
- Hallitus laatii vaalikauden alussa pitkäjänteisen teollisuuspoliittisen strategian, joka sisältää vientiteollisuudelle olennaiset politiikkakokonaisuudet, kuten logistiikan
- Hallitus vaikuttaa Euroopan unionissa aktiivisesti ja ennakkoiden Suomen teollisuuden kilpailukyvyn kannalta tärkeisiin lainsäädäntöhankkeisiin. Logistista kilpailukykyä vahvistetaan yritysten, investointien ja työpaikkojen houkuttelemiseksi.
- Uudistetaan liikenteen palveluita digitalisaatiota hyödyntäen Hallituksen tavoitteena on vahvistaa liikennepalvelumarkkinoiden toimivuutta. Hallitus edistää liikenne- ja logistiikka-alan digitalisaatiota ja automatisaatiota, uudenlaisten liiketoimintamallien syntymistä ja hyödyntämistä sekä liikennejärjestelmän tehokkuutta.

Tilannekatsaus kansallisesta toimeenpanosta EU:n sähköiset rahtitiedot –sääntelystä (eFTI, electronic freight transport information)

- EU-alueella ollaan ottamassa käyttöön sähköiset rahtitiedot v. 2027. Tavoitteena on tavaraliikenteen ja logistiikan tehokkuuden sekä kestävyuden lisääminen
 - Tavarakuljetuksia valvovien viranomaisten on hyväksyttävä rahtitiedot sähköisessä muodossa
- Kansallinen toimeenpano on käynnistetty v. 2022
- Kansallinen sääntely: liikenteen ja logistiikan tietosääntelyn päivitys (data-avaruus, osa 1) -hankkeessa valmistellaan EU-säännöksistä johtuvia muutostarpeita liikenteen tietosääntelykokonaisuuteen. Sääntelyn kautta vahvistetaan myös LVM:n hallinnonalan vastuut eFTI:n toimeenpanon toteutumiseksi
 - Hanketta koskeva hallituksen esitys on tarkoitus antaa syksyllä 2024 ja muutokset tulisivat voimaan v. 2025 alussa
 - Traficom toimeenpaneeksi viranomaiseksi ja Fintraffic tekee teknisen toteutuksen
 - Keskeistä sitouttaa yritykset mukaan, yrityksille tärkeät asetukset teknisistä ja sertifiointivaatimuksista valmistuvat vuonna 2025

eFTI:n toimeenpano edellyttää laajempaa hankeyhteistyötä

- Suomi-Viro MoU:lla keskeinen rooli toimeenpanossa EU:n tasolla
- Hanketasolla edistetään laajempaa eFTI-yhteentoimivuutta pp-yhteistyössä EU:n CEF-rahoittamalla eFTI4EU-hankkeessa (2023-2026), jossa tehdään kansallinen toteutus sekä varmistetaan laajempi yhteentoimivuus
- Standardit tiedon siirrettävyyteen ovat kv-yhteentoimivia ja niissä keskeinen yhtymäpintä reaaliaikatalouden ja kansainvälisen digitaalisen kaupan standardeihin
 - eIDAS ja digilompakot keskeinen osa yritysten digitaalista asiointia
- eFTI:n toteutus sisältyy myös laajemmin Fintrafficin dataekosysteemin verkostoyhteistyöhön ja tarkoitus sisällyttää Suomen osallistumiseen EU:n mobility and logistics data EDIC:n verkostoon
- eFTI:n täytäntöönpano toteutetaan tiiviisti EMSW:n (European Maritime Single Window:n toimeenpanon) rinnalla

Väyläkohtaisen tilastoinnin ja tilannekuvan

merkitys (tavoitteita tulevaisuuskatsauksesta ja logistiikan digitalisaatiostrategiasta toimeenpanoa varten)

- **Parempi ja laadukkaampi tilastotieto tieliikenteestä sekä ajantasainen tilannekuva mahdollistavat liikennejärjestelmän ja liikenneverkon tietopohjaisen kehittämisen sekä paremman palvelutason ja logistiikan optimoinnin**
 - Oikea, yhteismitallinen ja käytettävissä oleva tieto mahdollistaa myös kuljetusmuoto- ja yrityskohtaiset analyysit ja ennusteet.
- **Paremmin saatavilla ja hyödynnettävissä oleva tieto mahdollistaa uusia toimintamalleja ja kaluston optimointia kaupunkilogistiikassa**
 - Kuljetuksia voidaan jakaa ja yhdistellä, jolloin kalustoa voidaan käyttää paremmin tarpeen mukaan ja pienentää kalustoa lyhyissä, ensimmäisen ja viimeisen kilometrin kuljetuksissa. Pienempi kalusto on myös joustavammin muutettavissa eri käyttövoimiin, mikä vähentää myös riippuvuutta yhdestä energiamuodosta. Myös katuverkkoon liittyvä tietopohja vaatii vielä kehittämistä. Kansallisessa tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä Digiroadissa ylläpidetään katuverkon ominaisuustietoja, missä kuntien katuverkkotiedot ovat puutteellisesti saatavilla. Katuverkon reaaliaikainen liikenteen tilannekuva mahdollistaisi sujuvampia matka- ja kuljetusketjuja, liikenteen ja katuverkkoon liittyvien digitaalisten palveluiden kehittymisen sekä vastaisi liikenteen automaation tarpeisiin.
- **Päästöjä voidaan vähentää lisäämällä päästötietojen saatavuutta**
 - Logistiikkaketjun toimijoilla on oltava edellytykset arvioida oman toimintansa ilmastovaikutuksia. Kun tieto toimitusketjusta on saatavilla, esimerkiksi toimituksen kulun ja päästöjen seuranta ja valvonta on mahdollisimman reaaliaikaista ja ennakoivaa.
- **Digitaalinen kaksonen tuomaan yhteiskuntataloudellisia hyötyjä**
 - Tieto on väylien kunnossapidon, suunnittelun ja rakentamisen osalta avainasemassa. Tulevaisuudessa digitaalinen kaksonen voi myös ehdottaa erilaisia toimenpiteitä. Tavoitteena on saavuttaa yhteiskuntataloudellisia hyötyjä väylänpidon kustannustehokkuutena sekä liikenteen sujuvuudessa. Keskeisessä roolissa ovat erityisesti väylä- sekä olosuhdetiedot.
- **CountEmissions EU:sta** kansallisia tarpeita tilastoinnin ja tietokantojen hallintaan (EU-ratkaisujen soveltuminen kansallisiin tarpeisiin)



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Kiitos!



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

CountEmissions EU

**Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston
asetukseksi kuljetuspalveluiden kasvihuonekaasupäästöjen
laskemiselle**

Atte Riihelä

Erityisasiantuntija

Liikenne- ja viestintäministeriö



Aloitteen tausta ja tavoitteet

- Euroopan komissio antoi heinäkuussa 2023 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi **kuljetuspalveluiden kasvihuonekaasupäästöjen laskemiselle**.
- **CountEmissions EU** -aloite pyrkii luomaan **yhteisen viitekehyksen** tavara- ja matkustajaliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa ja raportointia varten.
- Varmistetaan kuljetuspalveluiden kasvihuonekaasupäästölaskennan tulosten **vertailukelpoisuus**, jonka avulla käyttäjät voivat valita kestävimmän vaihtoehdon.
- Edistää kuljetuspalveluiden **kasvihuonekaasupäästölaskennan käyttöönottoa** liiketoiminnassa ja auttaa toimijoita parantamaan kuljetuspalveluiden tehokkuutta.

CountEmissions EU -asetus

- Komission ehdottamalla asetuksella vahvistettaisiin yhtenäiset säännöt **unionin alueella alkavien tai siellä päättyvien** kuljetuspalveluiden kasvihuonekaasupäästöjen laskennalle ja raportoinnille.
- Asetusta **sovellettaisiin henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetuspalveluita tarjoaviin tahoihin silloin, kun** ne raportoisivat eriteltyä tietoa kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöistä mille tahansa kolmannelle osapuolelle kaupallista tai sääntelyn tarkoitusta varten.
- Päästöjen **laskennassa tulisi priorisoida ensisijaista tietoa**, jolla tarkoitetaan suoriin mittauksiin perustuvaa määrällistä arvoa. Myös **toissijaisten tietojen käyttö olisi sallittu**.
- Komission ehdotuksen mukaan **kolmansien osapuolien kehittämiä laskentatyökaluja** voisi hyödyntää päästöjen laskentaan edellyttäen, että ne läpäisevät erillisen sertifiointin.

EU:n neuvoston yleisnäkemys

- Neuvoston yleisnäkemys hyväksyttiin 4.12.2023
- Yleisnäkemyksessä nostettiin esille:
 - Hallinnollisen taakan välttämistä.
 - Olemassaolevan tiedon hyödyntämistä.
 - Standardin käyttöönoton ohjeistus ja standardin avaamista saataville.
 - Kansallisten erityispiirteiden huomioimista tietokannoissa.
 - Komissio kehittämään laskentatyökalua.
 - Kuljetuspalvelun päästötietojen jakamista ennen palvelun suorittamista.

Euroopan parlamentin kanta

- Kuljetuspalveluiden päästöjen laskemiseen mukaan myös ajoneuvojen valmistuksen, huollon ja elinkaaren loppuvaiheen päästöt.
- Kolmansien osapuolten tietokantojen käytölle lisäehtoja.
- Tuotosdata vuosittainen todennus.
- Ensisijaisten lähtötietojen käyttö pakolliseksi, pl. pk-yritykset.
 - Isot yritykset eivät voisi vaatia alihankintaketjun pk-yrityksiltä ensisijaisten lähtötietojen käyttöä.
- Seuraamuksien käyttöönotto, mikäli laskentaa tai tuotosdatan kommunikointia tehdään toistuvasti väärin tai harhaanjohtavasti.
- Standardin käyttöönoton ohjeistus ja standardin avaamista saataville.
- Komissio kehittämään laskentatyökalua.

Jatkoaskeleet

- Europarlamenttivaalien jälkeen kolmikantaneuvottelut kantojen yhteensovittamiseksi.
- Seuraavan puheenjohtajamaa Unkarin aikataulusuunnitelmista ei tarkempaa tietoa.
- Valmistautuminen neuvotteluihin työryhmässä todennäköisesti syyskuussa.



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Tiekartta logistiikan päästöraportoinnin kehittämiseksi

VN TEAS hanke LOLIPOP – Logistiikkaan liiketoiminta- ja päästövähennyspotentiaalia päästöraportoinnilla

Erika Kallionpää, Riku Viri, Heikki Liimatainen, Lasse Nykänen

27.5.2024

Logistiikan päästöraportoinnin nykytila ja kehittäminen

- Logistiikan päästöraportointi jakaa vielä toimijoita, mutta kiinnostus päästöraportointia kohtaan on viime vuosina kasvanut
- Päästöraportoinnin kehittämisessä ollaan eri vaiheissa ja käytänteet vaihtelevat
 - Raportointia tehdään yrityksestä riippuen eri tasoilla tai raportointia ei tehdä lainkaan
- Yritysten päästövähennystavoitteiden asettaminen peilautuu suoraan päästötietojen seurantaan
- Päästötiedon hyödyntäminen on monissa yrityksissä vielä alkutekijöissä
 - Kerätyn päästötiedon jalostaminen tuottaa haasteita
 - Päästötietojen hyödyntämisellä on monia myönteisiä vaikutuksia sekä yritysten että yhteiskunnan näkökulmasta
- Päästötiedon luotettavuus ja osaaminen vaikuttaa päästötiedon hyödyntämiseen

”Päästöraportointi on tärkeässä asemassa. Ajankohtainen asia. Halutaan olla ympäristöjohtaja” (Tilaaaja)

”Halutaan ymmärtää oma päästövaikutus ja asiakkaat myös pyytää päästötietoja. Osataan kohdentaa päästövähennystoimet sinne, minne kannattaa.” (Kuljetusyritys)

”Voisiko loputon ja älytön rasittaminen byrokratialla ja jonnin joutavilla muilla jutuilla jo loppua!” (Kuljetusyritys)

Logistiikan päästöraportoinnin nykytila ja kehittäminen

- Hankkeen aikana tunnistettiin useita päästöraportointiin liittyviä haasteita
 - Päästöraportoinnin haasteet liittyvät vahvasti toisiinsa → Yhden haasteen ratkaisu voi edesauttaa toisen haasteen ratkaisua
- Merkittävimmiksi haasteiksi hankkeen aikana tunnistettiin:
 - Datan ja tiedon vertailtavuus
 - Resurssien, osaamisen ja kokemuksen puute
 - Raportoinnin kokeminen vähemmän tärkeäksi/Päästötiedon arvoa ei ole tunnistettu
 - Yritysten päästöraportoinnin kehittämisen erivaiheisuus
 - Poliittisen ohjauksen puute
- Päästöraportoinnin kehittämisen tueksi toivottiin yrityselämälle suunnattua verkostotoimintaa

"Kuljetusliikkeiden myyjät ovat ulkona aiheesta, ei osaamista tai tarvittavaa tietoa" (Tilaaja)

"Ongelmana tällä hetkellä se, että eri paikkoihin lasketaan eri luvut eri tavoin, eikä yhtä keskitettyä samaa" (Kuljetusyritys)

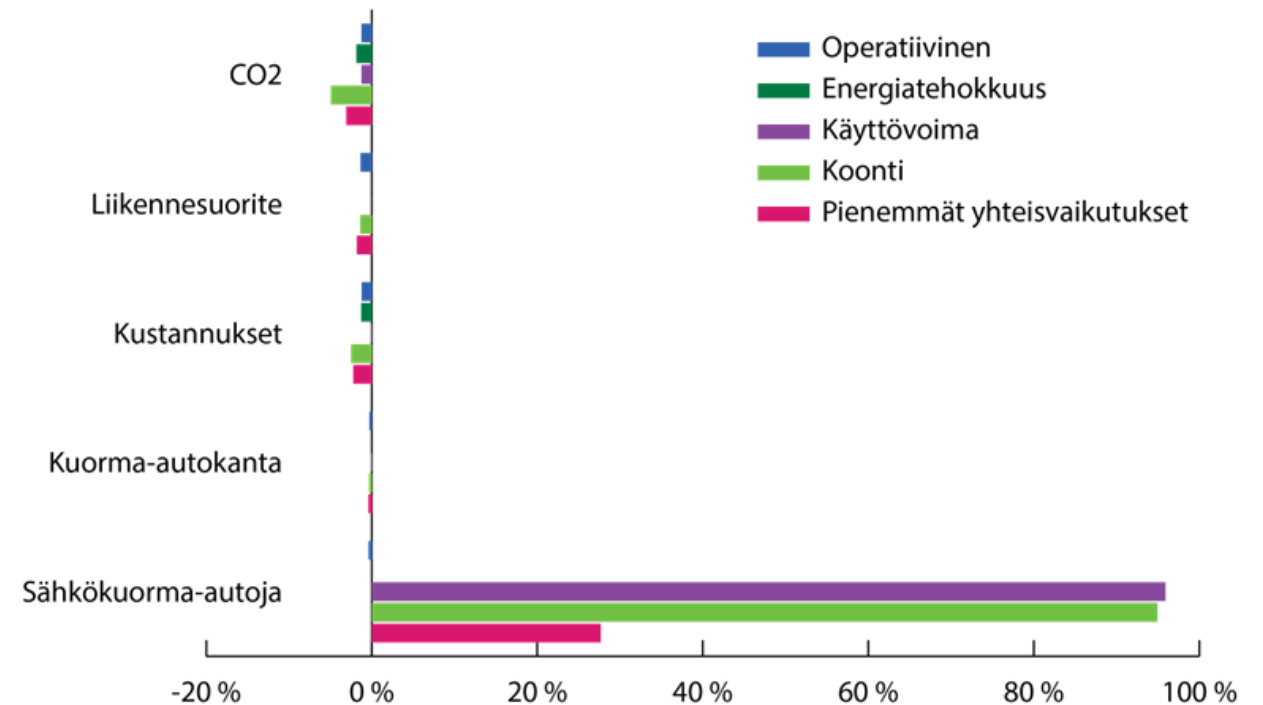
"Tiedon määrä ei ole ongelma, jalostaminen ja kiteyttäminen on" (Tilaaja)

"Keskustelu ehkä suuntautunut liikaa raportointiin, eikä päästöjen vähentämiseen" (Kuljetusyritys)

Päästöraportoinnin päästövaikutukset

- Logistiikan päästöraportointi antaa työkalut yhteistyöhön, joka johtaa päästövähennyksiin ja kuljetuskustannusten pienenemiseen
- Päästöraportoinnin päästövaikutusten täsmällinen arviointi on vaikeaa, mutta suuruusluokan arviointia voidaan tehdä
- Raportoinnin avulla saavutettava päästövähennys voi olla n. 0,08 Mt (5 % kuorma-autoliikenteen päästöistä) ja kustannussäästöt n. 100 milj. € vuonna 2030
- Pienilläkin muutoksilla ja toimenpiteillä voi olla merkittävä yhteisvaikutus!

Kuvio. Eri laskentaskenaarioiden suhteellinen muutos verrattuna perusskenaarioon.



Kohti ideaalista päästöraportointia

- Päästötiedon arvo tulee kasvamaan tulevaisuudessa
- CountEmissions EU –asetusehdotus toteutuessaan ratkaisee osan haasteista joko kokonaan tai osittain, mutta ei kaikkea
- Vaikka säädäntö ei pakota raportointiin, niin markkinat jo käytännössä velvoittavat erityisesti isoimpia yrityksiä toimimaan
 - Päästöraportoinnilla voidaan saavuttaa arvoa, liiketoiminta- ja päästövähennyspotentiaalia sekä kustannussäästöjä
 - Luottamusta siihen, että asiat kehittyvät eteenpäin
- Ideaalinen päästöraportointi on reaaliaikaista, luotettavaa ja yhteismitallista
 - **Päästöraportoinnin ja -laskennan edistämiseksi tarvitaan tukea ja toimenpiteitä → Suositukset & Tiekartta logistiikan päästöraportoinnin kehittämiseen**

Suosituksset

Suosituksset ja samalla **tiekartan viisi keskeistä tehtäväryhmää** logistiikan päästöraportoinnin kehittämiseksi ovat:

1. **Viranomaistahon tuki ja osallistuminen**
2. **Tieto kentälle – Päästöraportoinnin jalkautus**
3. **Tukimateriaalien laadinta**
4. **Kansallisen laskentatyökalun tarpeen arviointi**
5. **Uuden kansallisen yksikköpäästötietokannan kehittäminen**



1. Viranomaistahon tuki ja osallistuminen

- Viranomaistaho mukaan kehittämiseen
 - Mahdollistaa raportoinnin nopeamman jalkautuksen
 - Riski väärän tiedon leviämiseksi pienenee merkittävästi
- Viranomaistahon tehtävänä on valvoa ja hallita kokonaisuutta, sekä tarjota tietoa saataville keskitetysti tai ohjata tiedon pariin
 - Ajantasaisen tiedon keskitetty jakaminen (esim. verkkosivut)
 - Yrityksille suunnattu ja viestitty kontaktipiste
 - Hyvien käytänteiden jakamisen edistäminen
 - Oikean tiedon varmistaminen (sertifiointi- ja varmennustarpeet)
- Vastuussa ja tehtävissä on tarpeen erotella strategiset ja operatiiviset tehtävät hallinnon alalla
 - Selkeä roolitus

Vastuutaho(t)

- *Hankkeen suositus:*
strategiset tehtävät esim. Traficom ja operatiiviset tehtävät esim. Fintraffic

Aikatauluehdotus

- *Aloitus kevät 2024*

2. Tieto kentälle – Päästöraportoinnin jalkautus

- Päästöraportoinnin jalkautus ja osaamisen kehittäminen aktiivisen positiivisen tiedottamisen ja koulutuksen kautta
- Tiedottamista ja koulutusta tarjotaan eri väylien kautta eri kohderyhmille
 - Olemassa olevien yhdistysten ja verkostojen hyödyntäminen
 - Webinaarit, tietoiskut, lehtiartikkelit jne.
 - Käytännön caset ja menestystarinat näkyväksi (päästötiedon hyötynäkökulma, hiilijohtamisen työkalu, kustannusten ja päästöjen alentaminen)
 - Eritasoiset ja eripituiset koulutukset (esim. osana tutkintokoulutusta, täydennyskoulutukset)
 - Perustason tiedoista kohti yksityiskohtaisempaa tietoa
 - Tieto saataville suomeksi

Vastuutaho(t)

- *Kaikki alan toimijat ja vaikuttajat, yhdistykset, yritykset, yliopistot, ammattikorkeakoulut, muut koulutuksesta vastaavat tahot jne.*

Aikatauluehdotus

- *Aloitus kevät 2024*

3. Tukimateriaalien laadinta

- Tiivistetyn ohjeistuksen laatiminen ISO14083:2023 -standardin laskentamenetelmästä
 - CountEmissions EU –asetusehdotuksen suosittelu
 - Ohjeistuksen tulee olla selkeä, ymmärrettävä ja yksinkertainen
 - Toimialakohtaiset ohjeet
- Lisäksi erillinen ohjeistus laskentaprosessista ja laskennan käytännön toteuttamisesta
- Koulutusvideo(t)
- Tavoitteena ymmärryksen ja osaamisen lisääminen
- Tukimateriaalin tarve on ilmeinen erityisesti pienten yritysten osalta

Vastuutaho(t)

- *Hankkeen suositus: esim. Traficom määrittää ja teettää sopivaksi katsomallaan taholla;*
- *Tutkimushankkeet*
- *Materiaalit saataville Traficomia kautta (hankkeen suositus)*

Aikatauluehdotus

- *2024-2025, Ensisijainen toimenpide*

4. Kansallisen laskentatyökalun tarpeen arviointi

- Tarpeen ja konkreettisten hyötyjen arviointi
 - Erityisesti pienten toimijoiden osalta
 - Huom! laskentatyökalu vs. laskentaprosessin tekninen ohjeistus
- Tehdään katsaus olemassa oleviin laskentatyökaluihin, seurataan markkinoita ja työkalujen kehitystä sekä komission päätöksen edistymistä
 - Yhteisen laskentatyökalun mahdollisuus on noussut esille CountEmissions EU:n valmistelun aikana, mutta asiasta ei ole vielä päätetty
- Laadun varmentaminen kolmannen osapuolen toimesta on tärkeää
 - Mikäli CountEmissions EU -asetusehdotus ei tuo mukanaan vaatimusta verifiointiin, on viranomaistahon roolina seurata, toimiiko markkinat oikein

Vastuutaho(t)

- *Viranomaistaho, hankkeen suositus: LVM (EU komission päätöksen seuraaminen laskentatyökalusta)*
- *Pitää löytää taho, joka tekee tai tilaa benchmarkkauksen*
- *Pitää löytää taho palvelun laskentaprosessien todentamiseksi*

Aikatauluehdotus

- *Vuonna 2024 kartoitettu kaupalliset ratkaisut ja tehty markkinaselvitys*

5. Uuden kansallisen yksikköpäästötietokannan kehittäminen

- Selvitetään sopiva rahoitusmalli yksikköpäästötietokannan kehittämiseksi ja ylläpitämiseksi
- Yhteistyömahdollisuuksien arvioiminen ja kartoittaminen myös alueellisesti
 - Liiketoiminnallisesti isompi markkinapohja yhteistyömallin kautta (Esim. yhteistyö Ruotsin tai Pohjoismaiden kanssa)
- CountEmissions EU:n myötä on mahdollista, että myös EU tasolle tulee yhteisiä yksikköpäästötietokantoja
 - Oma kansallinen varmistaa Suomen erityispiirteiden huomioon

Vastuutaho(t)

Hankkeen suositukset:

- *Rahoitusmallin selvittäminen ja laatiminen: esim. LVM*
- *Jatkuvuuden varmistaminen: esim. LVM, Traficom*
- *Tietokannan kehittäminen: Asiantuntijataho esim. VTT*

Aikatauluehdotus

- *Selvitys 2024 →*
- *Tietokannan kehitys 2025 →*

Logistiikan päästöraportoinnin kehittämisen tiekartta

	Tehtäväryhmä	Tehtävä	Vastuutaho(t)/ Toimija(t)	Olemassa olevat resurssit/ käytänteet	Aikataulu-ehdotus	Tehtävän tavoite/ Miksi tehtävä tarvitaan?
OSAAMINEN JA OHJEISTUS	Viranomaistaho mukaan kehittämiseen	<p>Ajantasaisen tiedon keskitetty jakaminen (esim. verkkosivut)</p> <p>Selkeä yrityksille viestitty kontaktipiste kyselyille</p> <p>Oikean tiedon varmistaminen (Sertifiointi- ja varmennustarpeet)</p> <p>Hyvien käytäntöjen jakaminen, vaiheittainen eteneminen raportoinnin tasolta toiselle</p>	<p>Vastuussa ja tehtävissä hyvä erotella strategiset ja operatiiviset tehtävät hallinnon alalla:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strategiset tehtävät: Hankkeen suositus esim. Traficom • Operatiiviset tehtävät: Hankkeen suositus esim. Fintraffic 	<p>Olemassa olevat virastot, yhdistykset jne.</p> <p>Logistiikkapalvelujen ostajien verkostot, mallit päästöraportoinnin hankintaan, kytkentä CSRD:hen</p> <p>Päästöraportoinnin/vastuullisuustiedon varmentajat (esim. tilintarkastustoimistot)</p>	<p>Aloitus kevät 2024</p> <p>CountEmissions EU:n aikataulu, lainsäädännöllisen kontekstin huomiointi</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Varmistaa ajantasaisen ja oikean tiedon saatavuus (laskennan ja päästölähteiden reunaehdot jne.) • Minimoi riskit väärän tiedon leviämisen osalta → Tehdään asiat kerralla oikein • Nopeuttaa päästöraportoinnin jalkauttamisen (viranomaisten ja yritysten yhteistyö) • Selkeä roolitus • Luo jatkuvuutta
	Päästöraportoinnin jalkautus/jalkautuksen tukeminen (positiivisella tiedottamisella ja koulutuksella)	<p>Webinaarit ja tietoiskut (myös esim. lehtiartikkelit)</p> <p>Kohdennettu koulutus eri sidosryhmille</p> <p>Caset & Parhaiden käytänteiden jakaminen</p> <p>Jatkuva oppiminen/ Täydennyskoulutus</p> <p>Ajantasaisen tiedon integrointi tutkintokoulutuksiin</p>	<p>Palta, SHL, SKAL, Logistiikkayritysten liitto, Logy, Fintraffic, EK, Kaupan liitto jne.</p> <p>Yritykset (Logistiikkayritykset & Logistiikan tilaajat)</p> <p>Yliopistot, ammattikorkeakoulut jne.</p> <p>Yliopistot, ammattikorkeakoulut jne. (Logistiikka, SCM, Hankinta jne.)</p>	<p>Monella toimijalla on jo nyt ajankohtaisia webinaareja, koulutuksia, yhteenliittymiä jne. → Päästöraportointiasian integrointi olemassa oleviin resurssihin ja käytäntöihin</p> <p>GLEC-koulutukset</p> <p>Käynnissä olevien tutkimushankkeiden hyödyntäminen</p>	<p>Aloitus kevät 2024</p> <p>Jatkuvan kehittämisen mallin luonti, yhteistyötä tarvitaan jatkuvasti</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tiedon jakamiseksi • Yhdenmukaisuus raportointiin • Uusien käytänteiden kehittäminen • Päästötiedon arvon tunnistamisen parantaminen → Päästötiedon hyödyntämisen kasvattaminen • Käytännön caset kiinnostavia ja tarpeen • Tiedon lisääminen lisää rohkeutta kehittää ja investoida • Yhteistyön kehittäminen • Päästövähennystavoitteiden saavuttaminen

TIETO JA LASKENTA

Tehtäväryhmä	Tehtävä	Vastuutaho(t)/Toimi ja(t)	Olemassa olevat resurssit/ Käytänteet	Aikataulu-ehdotus	Tehtävän tavoite/ Miksi tehtävä tarvitaan?
Standardi ymmärrettäväksi/ Tukimateriaalien laadinta	<p>Tiivistetyn ohjeistuksen laatiminen + Toimialakohtaisia ohjeita</p> <p>Koulutusvideo(t)</p> <p>Sandbox: kokeile päästölaskentaa työkalu</p>	<p>Pitää löytää vastuutaho, joka laatii tai tilaa / esim. Traficom (hankkeen suositus) määrittää ja teettää sopivaksi katsomallaan taholla</p> <p>Tutkimushankkeet</p> <p>Materiaalit saataville Traficomien kautta (hankkeen suositus)</p>	<p>Alan konsultit ja asiantuntijat, tutkimusorganisaatiot</p> <p>Kytännöt eFTIn kanssa (kv-kuljetukset)</p>	2024-2025 Ensisijainen toimenpide	<ul style="list-style-type: none"> Suomenkielinen standardi ei itsessään vielä riittävä Ymmärryksen ja osaamisen lisääminen Päästöraportoinnin toteuttamisen nopeuttaminen ja laskennan kehittäminen Vertailtavuuden ja toimien vaikuttavuuden seurannan paraneminen Erilaisia ohjeistuksia tarvitaan
Kansallisen laskentatyökalun tarpeen arviointi	<p>EU komission päätöksen odottaminen yhteisestä laskentatyökalusta</p> <p>Benchmarkkaus KV-laskentatyökaluista → Näistä tiedottaminen ja markkinointi</p> <p>Laskenta palveluna – Laadun varmistaminen (Sertifointi)</p> <p>Malleja laskennan vastuutahojen määrittelyyn ja päästöjen allokaatioon alihankintaketjuissa</p>	<p>Viranomaistaho, hankkeen suositus: LVM</p> <p>Pitää löytää vastuutaho, joka tekee tai tilaa benchmarkkauksen</p> <p>Pitää löytää taho palvelun laskentaprosessien todentamiseksi</p>	<p>Markkinoilla jo nyt olevat ja kehitteillä olevat päästö-laskentatyökalut</p> <p>Alan konsultit ja asiantuntijat, tutkimusorganisaatiot, ohjelmistoyritykset</p>	<p>Vuonna 2024 kartoitettu kaupalliset ratkaisut ja tehty markkinaselvitys</p> <p>CountEmissions EU aikataulun seuraaminen + Odotetaan miten markkinat reagoi</p>	<ul style="list-style-type: none"> Markkinat kehittyvät koko ajan → laskentatyökaluja todennäköisesti tulossa lisää markkinoille EU komission päätös yhteisestä laskentatyökalusta vaikuttaa Tarve erityisesti pk-yrityksillä → vauhdittaa päästölaskennan käyttöönottoa
Kansallinen yksikköpäästö-tietokannan luominen	<p>Rahoitusmallin selvittäminen ja laatiminen</p> <p>Jatkuvuuden varmistaminen</p> <p>Tietokannan kehittäminen</p>	<p>Hankkeen suositus: esim. LVM teettää</p> <p>Viranomaistaho, hankkeen suositus: esim. LVM, Traficom</p> <p>Asiantuntijataho (esim. VTT)</p>	<p>Alan konsultit ja asiantuntijat, tutkimusorganisaatiot</p> <p>LIPASTO – yksikköpäästö-tietokanta</p> <p>Kansainvälisten tietokantojen hyödyntäminen, kunnes kansallinen</p>	<p>Selvitys 2024 →</p> <p>Mahdollisen tietokannan kehitys 2025 →</p>	<ul style="list-style-type: none"> Liiketoimintamallin, rahoitusmallin ja toimintasuunnitelman laatiminen jatkuvuuden varmistamiseksi Suomen erityispiirteiden huomioiminen Oman laskennan kehittäminen

Kiitos!

Lisätietoja: Erika Kallionpää, erika.kallionpaa@tuni.fi

Logistiikkaan liiketoiminta- ja päästövähennyspotentiaalia päästöraportoinnilla –
loppuraportti

Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2024



Kysymyksiä

Periaatepäätöksen päivitystä koskevat kysymykset (strategiset linjat [ei visio] ja toimenpiteet)

- Millaiseksi näette logistiikan digitalisaation roolin muuttuneessa toiminta- ja turvallisuusympäristössä?
 - Onko jonkin tiedon/datan jakamisen merkitys toimitusketjussanne korostunut muutosten myötä?
- Käytännön esimerkkejä hankkeista, jotka tukevat logistiikka-alan digitalisaatiokehitystä