

Asia: VN/13450/2020

## **Luonnos logistiikan digitalisaatiostrategiaksi**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja -teollisuus ry kiittävät mahdollisuudesta antaa lausunto LVM:n valmistelemasta logistiikan digitalisaatiostrategiasta. Strategia kokoaa ansiokkaasti taustaa ja kärkitoimia, joilla voidaan nopeuttaa logistiikan digitalisaatiota.

Tavaralogistiikan digitalisaatio sisältää monia erilaisia toimenpiteitä lähtien sähköisistä rahtikirjoista, paluulogiikan suunnittelusta, kuormien yhdistelystä ja reittien optimoinnista. Kuljetusketjujen digitalisaatioon kuluu myös muun muassa letka-ajon mahdollistava ajoneuvojen verkottuminen sekä taloudellisen ajotavan kuljettajaa avustavat järjestelmät.

Digitalisaatiostrategian merkitys on erityisen suuri liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisen kannalta. Logistiikan digitalisaatio on viimeaikaisissa liikenne- ja kuljetusalan liikenteen päästöjä vähentämistä käsittelevissä tiekartoissa tunnistettu yhdeksi tärkeimmistä tavaraliikenteen päästövähennystoimista. Logistiikan digitalisaatio nousee esiin kärkitoimena muun muassa Liikenne- ja kuljetusalan 28.5.2020 julkaistussa Vähäpäästöisen liikenteen tiekartassa sekä 16.6.2020 julkaistussa Liikenteen ja logistiikan tiekartassa. Logistiikan digitalisaatiolla on EU:ssa arvioitu voitavan vähentää tavaraliikenteen hiilidioksidipäästöjä jopa 15–30 prosentilla. Päästöjen vähentämisen kannalta tärkeimmät toimenpidekokonaisuudet liittyvät kuljetusketjujen suunnitteluun ja taloudelliseen ajotapaan.

Näkemyksemme mukaan logistiikkastrategiassa tulisi olla nykyistä vahvempi painotus ajoneuvoteknologian toimenpiteisiin ja uuden teknologian yleistymisen nopeuttamiseen. Suomessa kuorma-autokalusto on keskimäärin iäkästä, kuorma-autokannan keski-ikä on noin 13,9 vuotta. Kuorma-autokannan kierron nopeuttamiseen tulisi etsiä mahdollisuuksia ajoneuvokannan uusiutumista nopeuttavien taloudellisten kannusteiden lisäämisellä.

Erilaisten kuljettajaa avustavien järjestelmien on ennakoitu yleistyvän uusissa ajoneuvoissa jo 2020-luvulla. Ajotavan merkitys korostuu erityisesti pyrittäessä vähentämään ajoneuvon energiankulutusta ja päästöjä uusilla aiempaa pidemmällä ja raskaammilla ajoneuvoyhdistelmillä, joiden merkitys on Suomen keskimääräistä suuremmilla kokonaismassoilla huomattava. Kuljettajaa aktiivisesti avustavien älykkäiden taloudellisen ajon järjestelmien on arvioitu vähentävän merkittävästi raskaan kaluston polttoaineenkulutusta.

Pidemmällä aikavälillä 2030-luvulla myös esimerkiksi letka-ajon ja ajoneuvojen autonomisten ominaisuuksien hyödyntämisen potentiaali kasvaa, kun ajoneuvoteknologia ja liikennejärjestelmän kehittyvä digitalisaatio mahdollistavat ajoneuvojen ja infran verkottumisen. Näistä syistä ehdotamme yhdeksi painopistealueeksi liikenneinfran kehittämistä siten, että väyläverkko vastaisi ominaisuuksiltaan kehittyvien digitaalisten palvelujen ja ajoneuvojen autonomisten ominaisuuksien asettamia edellytyksiä. Liikenneinfran digitalisaatiovalmiuksien ennakoinnilla on suuri merkitys sen kannalta, kuinka nopeasti uudet teknologiset avaukset voidaan tavaraliikenteessä hyödyntää.

Lisäksi jaamme Elinkeinoelämän Keskusliiton lausunnossa ja Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:n lausunnossa esitetyn huolen tiedonjakoekosysteemien kehittymiselle asetettuihin odotuksiin, sillä mm. tiedon standardisointiin, omistajuuteen, hintaan, luotettavuuteen, yksityisyyteen, turvallisuuteen ja tietosuojaan liittyy monia haasteita ja lainsäädännöllisiä rajoituksia.

Pekka Rissa, Autoalan Keskusliitto ry

Tero Kallio, Autotuoajat ja -teollisuus ry

Kalenoja Hanna  
Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuoajat ja -teollisuus ry