

Lausunto

19.02.2021

Asia: LVM035:00/2019

## **Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Logistiikan digitalisaatio, valtioneuvoston periaatepäätös

Kiitos liikenne- ja viestintäministeriölle logistiikan digitalisaatioverkon aktiivisesta toiminnasta sekä valtioneuvostonperiaatepäätöksen valmistelusta.

Periaatepäätöksellä luodaan puitteet yhteistyölle ja lainsäädännölle, jotka osaltaan tekevät logistiikan digitalisaatiosta keinon tehostaa liike-toimintaa ja vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä.

Periaatepäätöksessä on tiiviisti esitetty logistiikan digitalisaation edistämistoimet sisältäen myös kytkennät muihin liikenne- ja viestintäministeriössä laadittaviin ohjelmiin. Näitä ovat mm. fossiilittoman liikenteen tiekartta ja Liikenne 12 -ohjelma.

Toimenpiteissä luetellaan myös muita toimialoja ja hallinnonaloja koskevat kehityskulut, kuten reaaliaikataulouteen siirtyminen, osaamisen kehittäminen, digi-infran kehittäminen, kyber- ja tietoturvatyö, siihen liittyvä riskien hallinta sekä kuntien toimet.

Logistiikkapalveluissa on käynnissä digitaalinen murros, jossa palvelutuottajat, asiakkaat ja viranomaistoiminnot kehittyvät yhtäaikaaisesti, mutta usein eritahtisesti. Logistiikkapalvelujen tuottajille asiakaskunnan heterogeenisuus merkitsee digitaalisten palvelujen räätälöintiä asiakkaan

tilanteen mukaisesti. Digitaalisia ratkaisuja tai järjestelmäva-lintoja tehdään samoilla kriteereillä kuin muitakin yrityksen investoin-teja.

Valtioneuvoston periaatepäätöksen keskeiset tavoitteet liittyvät tieto-pohjan haasteisiin kuten standardisointiin, luotettavuuteen, yksityisy-teen ja tietosuojaan sekä kuljetusketjun ilmastovaikutusten arviointiin.

Toimitusketjuissa tarvittavan tiedon saatavuus, laadukkuus ja yhteen toimivuus tulee varmistaa alan toimijoiden sekä julkisen sektorin yh-teistyössä. Kyse on data-avaruuden hahmottamisesta ja hallinnasta, jossa pitäisi sopia selvemmin roolit eri osapuolille. Jonkun tulisi keski-tetysti olla verkosto- ja kehittämistyön "omistaja", johon muut voivat liit-tyä omista lähtökohdistaan.

Toimitusketjutiedon harmonisointia ja standardisointia tulee tehdä vä-hintään EU-tasolla, ja aina kun mahdollista globaalisti. Toimenpiteissä korostetaan EU-säädännön merkitystä sekä datatalouden että logis-tiikkaa koskevien aloitteiden yhteydessä. Suuri osa tavarakuljetuksista Suomessa on jo tällä hetkellä kansainvälisiä, joihin kansalliset ratkai-sut voivat soveltua huonosti.

VAK-tiedon tarkastelu olisi hyvä laajentaa kuljetusketjuista kattamaan toimitusketjut kokonaisuudessaan. Vaarallisten aineiden varastointi, siirtäminen, lastaukset ja kuljetukset edellyttävät erityisosaamista ja tiedoissa ja niiden luotettavuudessa on alan mukaan kehitettävää.

Ilmastovaikutusten arvioinnin kannalta on toivottavaa, että toimitusket-jun päästöjen laskentaa kehitetään kansainvälisenä standardina. Yri-tyksissä tätä kehitystyötä on jo tehty pitkälle, ja valtaosa huolinta- ja lo-gistiikkayrityksistä tuottaa asiakkaille päästölaskelmat kuljetuksista. Nämä yritykset toteuttavat kuljetuksia kaikkialle päin maailmaa ja kai-killä kuljetusvälineillä ja eri kuljetusmuotoja yhdistellen. Kansainväli-nen standardi mahdollistaisi yritysten päästölaskelmien paremman vertailtavuuden.

Asiakkailla voi olla tarve tietää kuljetusketjun päästövaikutukset tar-keemmin kuin logistiikkayritykset voivat esittää. Päästövaikutuksia arvi-oidaan usein keskimääräisillä ja laskennallisilla tiedoilla, kun asiak-kaan tarve voi olla tarkempi tieto rahtikohtaisesti tai kuljetusosuus-ain. Todellisten ja luotettavien tietojen saannilla on asiakkaille merki-tystä silloin, kun oman toiminnan päästövaikutuksia halutaan aktiivi-sesti ja nopeastikin vähentää ja saada näkyviin parantamistoimien merkitys. Olisiko esimerkiksi mahdollista sopia käytännöstä, jossa kul-jetusyritysten tulisi ensisijaisesti esittää todelliset päästövaikutukset ja ellei se ole mahdollista, niin toissijaisesti keskimääräiset tai laskennal-liset vaikutukset.

Logistiikan t&k&i-ohjelman tekeminen on erittäin kannatettava. Ohjelma tulee suunnitella tiiviissä yhteistyössä logistiikka-alan palveluyritysten kanssa.

Toimenpiteiden kuvauksia voisi edelleen terävöittää ja tuoda esille, mitä kullakin toimenpiteillä tavoitellaan ja millaiseen tulokseen pyritään. Toimenpiteiden vastuutus olisi hyvä selkeyttää yhdelle taholle. Lyhyt yhteenveto tavoitteista, toimista, vastuista, aikatauluista voisi myös vielä kirkastaa toimenpideohjelmaa, samoin toimenpiteiden järjestäminen tärkeyden mukaan.

Periaatepäätöksen toimeenpanossa on tärkeää varmistaa, että yhteistyö nimenomaan logistiikka-alan yritysten kanssa on tiivistä. Yhteistyö tutkijoiden ja konsulttien kanssa on hyvä tuoda lähelle alan liiketoimintaa.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK viittaa Suomen Huolinta- ja logistiikkaliiton ja Logistiikkayritysten liiton lausuntoihin tarkemman sisällön osalta.

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Petri Vuorio

Johtaja

Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka

Vuorio Petri  
Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Haapasalo Tiina  
Elinkeinoelämän keskusliitto EK

