

Lausuntoyhteenveto: Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta

Johdanto

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi 5.10.2020 logistiikan digitalisaatiostrategian, jossa määritellään visio, tavoitteet ja toimenpiteet logistiikan digitalisaatiokehityksen vahvistamiseksi ja edistämiseksi. Strategian toimeenpanon tueksi pidetään tärkeänä linjata erillisessä valtioneuvoston periaatepäätöksessä logistiikan digitalisaatiosta keskeiset eri ministeriöiden ja hallinnonalojen toimet strategian tavoitteiden saavuttamiseksi. Periaatepäätöksessä kootaan yhteen myös ne logistiikan digitalisaation liittyvät toimenpiteet, jotka sisältyvät muihin keskeisiin ministeriön ohjelmiin kuten fossiilitoman liikenteen tiekartta, Liikenne 12 -ohjelma ja ICT-alan ilmasto- ja ympäristöstrategia.

Logistiikan digitalisaatiostrategialla ja sen toimeenpanolla toteutetaan hallitusohjelman tavoitteita:

- Käyttää täysimittaisesti liikenteen digitalisaation, palveluistumisen ja yhteiskäytön mahdollisuudet järjestelmän kehittämiseksi, päästöjen vähentämiseksi ja saavutettavuuden parantamiseksi
- Lisätä Suomen tunnettuutta teknologisen kehityksen, innovatiivisten hankintojen ja kokeilukulttuurin edelläkävijänä muun muassa kehittämällä säädosympäristöä ja hallintoa siten, että ne mahdollistavat digitalisaation ja kestävä kehityksen sekä laajan kokeilukulttuurin
- Vauhdittaa toimialojen kasvuhakuisuutta ja tulevaisuuden haasteisiin vastaavaa rohkeaa uudistumista muun muassa ottamalla huomioon digitalisaation edistämisessä ja tietopolitiikassa pk-yritysten kyky tarttua uusiin mahdollisuuksiin avoimien rajapintojen kautta

Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi oikeusministeriön lausuntopalvelu.fi – palvelussa julkaistulla pyynnöllä (LVM035:00/2019) lausuntoja luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi logistiikan digitalisaatiosta. Luonnos oli lausuttavissa palvelun kautta 3.2.2021 – 19.2.2021 välisen ajan.

Lausuntopyyntöillä pyrittiin kartoittamaan erityisesti sitä, vastaavatko toimijoiden näkemykset periaatepäätösluonnosta, joka on muodostettu logistiikan digitalisaatiostrategian pohjalta. Logistiikan digitalisaatiostrategia on valmisteltu yhdessä sidosryhmien kanssa ja siinä on hyödynnetty tausta-aineistoa, jotka on lisätty logistiikan digitalisaatiostrategiaa koskevaan hankkeeseen: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM035:00/2019>. Lausunnonantajat saivat esittää näkemyksiään ja kommenttejaan periaatepäätösluonnoksen eri osa-alueisiin lausuntopyyntönsä vapaakentässä.

Yleistä lausunnoista

Lausuntoa pyydettiin yhteensä 371:ltä taholta. Lausunnon jätti yhteensä 63 tahoja. Määräaikaan mennessä lausunnon jätti 60 tahoja ja kolme tahoja määräajan jälkeen. Listaus kaikista lausunnon antaneista tahoista on tämän asiakirjan liitteenä (Liite 1).

Listauksessa mainituista tahosta neljä (Oikeusministeriö, Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymä, Helsingin yliopisto ja Valtioneuvoston kanslia) toteivat, ettei heillä ole lausuttavaa asiassa.

Lausuntojen mukaan luonnos oli hyvin ja huolellisesti laadittu sekä perusteltu. Periaatepäätöksen tavoitteita pidettiin kunnianhimoisena ja sen toimenpiteitä pidettiin tervetulleina. Eräässä lausunnossa kiitettiin, että digitalisaatiostrategian tueksi on laadittu erillinen periaatepäätös, jossa linjataan keskeiset ministeriöiden ja hallinnonalojen toimet strategian tavoitteiden saavuttamiseksi. Eräässä lausunnossa kiitettiin, että periaatepäätös on laadittu yli hallitusohjelman. Eräässä lausunnossa todettiin, että luonnoksessa on hyvin tunnistettu keskeiset kytkökset parhailaan käynnissä oleviin strategisiin suunnitelmiin, ohjelmiin ja tiekarttoihin. Toisaalta yhdessä lausunnossa nostettiin myös esiin, että periaatepäätöksessä tulisi kirjata kokonaan auki eri suunnitelmissa, tiekartassa ja strategiassa, mitkä toimenpiteet ovat yhteensovitettu mihinkin ohjelmaan eikä jättää pelkkien viittausten varaan.

Lausuntopalaute

Tavoitteet

Yleisesti periaatepäätösluonnoksen tavoitteita pidettiin kannattavina. Osassa lausunnoista todettiin kuitenkin, että tavoitteet pitäisivät olla konkreettisempia tai mitattavia. Tavoitteiden saavuttamista havainnoiviksi mittareiksi esitettiin esimerkiksi päästö- tai kustannustavoitteita. Eräässä lausunnossa todettiin, että kansaintalouden tasolla kuljetusten nykyistä tehokkaampi yhdistyminen ja täyttöasteen nouseminen ovat tarkoituksenmukaisia tavoitteita. Eräässä lausunnossa nostettiin esiin, että periaatepäätös ei ole liian "visionäärinen", vaan konkretia säilyy siinä hyvin.

Useassa lausunnossa myös huomioitiin ja pidettiin hyvänä, että tavoitteet on synkronoitu yhteen ilmastotavoitteiden osalta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja fossiilittoman liikenteen tiekartan kanssa. Toisaalta eräässä lausunnossa todettiin, että useissa käynnissä olevissa lausuntopyyntöissä viitataan ristiin eri strategioihin ja tiekarttoihin, jolloin lausujan

mukaan kokonaisuus jää epäselväksi. Yleisesti logistiikan digitalisaatiostrategiaa pidettiin hyvänä digitalisaation edistämiseksi ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

Eräässä lausunnossa ehdotettiin, että tehokkuus ja tuottavuus tulisi ottaa osaksi periaatepäätösluonnoksen tavoitteistoa. Lausunnossa nostettiin esiin, että kansantalouden tasolla kuljetusten nykyistä tehokkaampi yhdistyminen ja täyttöasteen nouseminen ovat tarkoituksenmukaisia tavoitteita.

Tiedonjaon hyödyntämisen ja tiedon tuottamisen kehittäminen koko kuljetusketjulla sekä laadukkaan tietopohjan kehittäminen

Useassa lausunnoissa painotettiin sitä, että liikenteestä saatava tieto tulee pystyä jakamaan ja hyödyntämään, ottaen huomioon henkilöiden yksityisyydensuoja, yritysten liikesalaisuudet sekä esimerkiksi liikenne- ja lastiturvallisuus. Muutamassa lausunnossa todettiin, että on myös varmistettava, että suurille toimijoille ei synny määräävää asemaa tiedon hyödyntämisessä. Myös tavoitetta teknologianeutraaliudesta pidettiin useassa lausunnossa kannatettavana.

Myös tiedon laatuun kiinnitettiin useassa lausunnossa huomiota. Lausunnoissa todettiin, että suunnittelun ja optimoinnin perustana tulee olla reaaliaikainen ja jopa proaktiivinen tieto. Lainsäädännön kehittämisen osalta useammassa lausunnossa todettiin, että logistiikan digitalisaatiota tulisi edistää se lähtökohta huomioiden, että viranomaisten tehtävänä on poistaa lainsäädännön esteet.

Lausunnoissa myös huomautettiin, että kuljetuksiin liittyvässä tiedossa on paljon kuljetusyritysten liikesalaisuuksia ja vielä enemmän heidän asiakkaidensa luottamuksellista tietoa. Eräässä lausunnossa nostettiin esiin, että se, mikä ei välttämättä näytä viranomaisesta toimitusketjuun liittyvältä liikesalaisuudelta kuten ajoneuvon käyttöaste, voi olla logistiikka-alalla toimivien ja alan pelisäännöt paremmin tuntevien logistiikkayritysten näkökulmasta hyvinkin keskeinen hinnoitteluun vaikuttava tieto. Lisäksi on myös paljon kuljetuksia kuten vaarallisten aineiden kuljetus ja lääkkeet, joiden kuljetukset ovat rikollisia kiinnostavia ja siten niistä tietoa tulee jakaa hyvin rajoitetusti.

Muutamassa lausunnossa todettiin, että uudet digitalisaatioon liittyvät innovaatiot syntyvät yleensä yrityksissä. Lausunnoissa nousi esiin, että yritysten välinen yhteistyö onnistuu vain, jos siitä syntyy aitoa ja todellista hyötyä yhteistyöhön osallistuville.

Muutamassa lausunnossa nostettiin esiin, että tavoitteena logistiikka-alalla on läpinäkyvät digitaaliset toimitusketjut, jotka perustustuvat markkinaehtoisuuteen ja sopimusvapauteen. Kuljetusasiakasten tai logistiikkapalveluyritysten kytkeytyminen toimitusketjuun tulee lähtökohtaisesti perustua vapaaehtoisuuteen ja markkinaehtoisuuteen ja yritysten tulee itse saada päättää mitä tietoa ja millä ehdoin ne jakavat toimitusketjuun liittyviä tietoja toisten yritysten kanssa.

Muutamassa lausunnossa myös korostettiin, että työntekijöiden yksityisyydensuojaan on myös kiinnitettävä erityistä huomiota ja tulee varmistaa se,

ettei datan keruun ja käytön varjolla laajenneta työntekijöiden seurantaa ja valvontaa.

Kansalaisten ja yritysten mahdollisuudet vaikuttaa omaan hiilijalanjälkeensä

Eräässä lausunnossa todettiin, että tavoite on hyvä ja kannatettava, mutta se on pyrittävä toteuttamaan niin, ettei kansallinen, velvoittava lainsäädäntö aiheuta kotimaisille kuljetusyriyksille kilpailuhaittaa kansainvälisen standardoinnin puuttuessa.

Useassa lausunnossa todettiin, että tiedon saatavuus tulisi olla tasapuolista. Yhdessä lausunnossa todettiin, että olisi erittäin hyvä, jos liikenteen tietopohjaa ja tiedon hyödyntämistä kehitetään niin, että kaikilla toimijoilla on oikeus ja aito mahdollisuus hyödyntää omia tietojaan tai jakamaansa tietoa. Yhdessä lausunnossa nostettiin myös, että luonnollinen monopolisoitumiskehitys tulee huomioida, jonka vuoksi markkinoiden toimintakenttä tulisi harjittavan pidettävän julkisin toimin tasaisena.

Toimenpiteet

Suuressa osassa lausunnoista todettiin, että toimenpiteitä pidettiin kannatettavina. Eräässä lausunnossa nostettiin esiin, että kokonaisuutta pidettiin onnistuneena ja muutamassa lausunnossa todettiin myös, että toimenpiteet ovat osin kiireellisiä.

Eräässä lausunnossa nostettiin esiin, että digitalisaatio on ylivoimaisesti tärkein, edullisin ja nopein keino parantaa tiedon laatua, alentaa kustannuksia, sujuvoittaa toimintaa ja vähentää päästöjä sekä parantaa suomalaisten toimijoiden kilpailukykyä. Toisaalta yhdessä lausunnossa nostettiin esiin, että muutokset tapahtuvat kuitenkin käytännössä markkinatoimijoiden toimenpiteillä ja valtiovalta voi tukea toimintaympäristöä luomalla suotuisat puitteet.

Yhdessä lausunnossa todettiin, että toimenpiteiden kuvauksia voisi edelleen terävöittää ja tuoda esiin, mitä kullakin toimenpiteellä tavoitellaan ja millaiseen tulokseen pyritään. Lisäksi lausunnossa ehdotettiin, että toimenpiteiden vastuu olisi hyvä selkeyttää yhdelle taholle. Lisäksi lausunnossa nostettiin esiin, että lyhyt yhteenveto tavoitteista, toimista, vastuista ja aikatauluista voisi vielä kirkastaa toimenpiteitä. Lausunnossa myös ehdotettiin toimenpiteiden järjestämistä tärkeiden mukaan.

Eräässä lausunnossa kiiteltiin, että toimenpiteissä on selkeä sisältö, vastuutahot on nimetty ja toimenpiteiden toteutukseen on myös osoitettu resursseja. Toisaalta muutamassa lausunnossa ehdotettiin eräiden vastuutahojen lisäämistä. Lausunnossa nostettiin esiin, että periaatepäätösluonnoksessa on otettu huomioon sekä kansallinen että kansainvälinen näkökulma ja niissä on mukana sekä julkinen sektori, akatemia että yksityinen sektori. Yhdessä lausunnossa nostettiin esiin, että luonnos sisältää hyviä ehdotuksia ja toimenpiteitä erityisesti yhteneväisen ja sähköisen tiedon eli datan hallintaan ja hyödyntämiseen logistiikka toiminnan kehittämiseksi.

Tietoympäristön kehittäminen

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö

Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
Helsinki

Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto

Puhelin
029516001

w www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Tietoympäristön kehittäminen nähtiin useassa lausunnossa tärkeänä toimenpiteenä. Eräässä lausunnossa nostettiin esiin, että datan välittäminen ja yhdistely on tärkeää, jotta tieto saadaan toimitusketjussa siirtymään eteenpäin. Suunnittelun kuten optimoinnin kannalta on tärkeää saada tietoa toimitusketjusta jo aikaisemmista vaiheista, jotta toimia voidaan ennakoida. Eräässä lausunnossa nostettiin esiin, että tietoympäristöjen kehittäminen on kiireisin ja priorisoitavin asia ohjelmassa.

Useassa lausunnossa nostettiin keskeiseen rooliin harmonisoinnin ja standardisoinnin tarve digitaalisissa toimitusketjuissa. Eräässä lausunnossa tämä nostettiin myös tietoympäristöjen kehittämisen näkökulmasta. Lausunnossa todettiin, että tietoympäristöjä on tällä hetkellä useita ja tiedon jakamiseen osallistuu useita tahoja. Lausunnossa nostettiin myös esiin, että pelisääntöjä ja toimintatapoja tulee tässä kehittää edelleen, mitä tulee tehdä vähintään EU-tasolla ja mieluummin globaalisti.

Eräässä lausunnossa todettiin, että kansalliset ratkaisut eivät toimi, koska suuri osa toimitusketjuista on kansainvälisiä. Rajapintojen kehittämisestä useammassa lausunnossa todettiin, että viranomaistiedot tulee kerätä vain kertaalleen ja ainakin EU-tasolla samassa muodossa hyödyntäen avoimia rajapintoja.

Paikkatietojen kehittämisen osalta lausunnoissa nousi esimerkiksi osoitetietojärjestelmän kehittämisen tärkeys, sillä osoitetietojen puutteellisuus ja virheellisyys nostettiin yhdeksi keskeiseksi ongelmaksi etenkin paperittomassa toimitusketjussa. Eräässä lausunnossa nostettiin myös, että kansallisen osoitejärjestelmän edistäminen jakelutietoineen on tärkeää.

Semantiikan ja tietomallien osalta eräässä lausunnossa todettiin, että kaikkien toimijoiden tulisi käyttää yhdenmukaisia käsitteitä ja tarvitaan yhteistyössä laadittuja sanastoja, joihin tulisi sitoutua. Lausunnossa todettiin myös, että semanttista yhteentoimivuutta tukevat yhteisesti sovitut koodistot, tietomallit ja standardit, mikä lisää myös kustannustehokkuutta. Eräässä lausunnossa nostettiin myös esiin, että tarvittavien lohkoketjujen kehittyminen edistyy, kun tietoympäristö on riittävällä tasolla.

Muutamassa lausunnossa todettiin, että tavara- ja matkustajalogistiikan yhteistarkastelu lisää tehokkuutta esimerkiksi kuljetusten loppuetapeilla. Nämä lausunnot korostivatkin sitä, että logistiikan molempia puolia tulisi tarkastella yhtenä kokonaisuutena synergiaetujen tavoittamiseksi. Eräässä lausunnossa nostettiin esiin, että erityisesti kansainvälistä kulmaa tulisi vahvistaa entisestään. Lausunnossa nostettiin myös esiin, että olisi hyvä, jos kansalliset viranomaiset yhdessä yritysten kanssa ottaisivat entistä vahvemman roolin kehitystyössä, mitä esimerkiksi EU:ssa edistetään.

Yhdessä lausunnossa nousi esiin, että toimitusketjun digitalisoinnissa tulee saada ketjun alkupää, kuljetusasiakaskunta, toimittamaan logistiikkaansa koskevaa tietoa logistiikkapalveluyrityksille ja suorittaville rahdinkuljettajille digitaalisesti ja perustuen yleisiin standardeihin.

Eräässä lausunnossa painotettiin, että tietojenkeruun kustannuksista on saatava korvaus. Yrityksiltä ei voi vaatia suuriakin investointeja vaatineen

tiedonkeruun tuloksia vastikkeetta yhteiskunnan tai kilpailevien yritysten käyttöön. Lausunnon mukaan jatkovalmistelussa tulisi suhtautua pidättyväisesti yksityisiä toimijoita koskevien uusien velvoitteiden säätämiseen. Yksi lausunto taas nosti esiin, että jatkotyössä tulisi kiinnittää huomiota siihen, ettei digitalisaation myötä synnytetä uutta kerrosta hallinnollista taakkaa ja kohtuuttomia kustannuksia yrityksille, joka osaltaan vaikeuttaisi yritysten siirtymää kohti digitalisoituja toimintatapoja.

VAK-tietojen hyödyntäminen

VAK-tietojen hyödyntämiseen liittyvät asiat nousivat muutamassa lausunnossa esiin. Yhdessä lausunnossa ehdotettiin, että kuljetusketjut tulisi laajentaa kattamaan toimitusketjut kokonaisuudessaan. Lausunnossa todettiin, että vaarallisten aineiden varastointi, siirtäminen, lastaukset ja kuljetukset edellyttävät erityisosaamista ja tällä hetkellä niiden luotettavuudessa on kehitettävää. Eräässä lausunnossa todettiin, että digitaalinen ja varmistettu tiedon saaminen ja hallinta myös VAK-kuljetusten osalta on tärkeä osa täysin digitaaliseen kuljetusketjuun siirtymistä. Eräässä lausunnossa nostettiin esiin, että erityisesti arvioitu saapumistieto, ETA-tieto, ja vaarallisia aineita koskevat tiedot tulisi olla paremmin hyödynnettävissä.

Yhdessä lausunnossa todettiin, että toimenpide edellyttää myös toimenpidekohtien yksi ja kaksi kehittymistä. Tätä perusteltiin sillä, että pelkästään digitaalisesti välitettävä VAK-tieto on todennäköisesti vain omiaan lisäämään logistiikka-alan kustannuksia, koska VAK-lähetyksiinkin liittyy yritys-salaisuus ja lastiturvallisuusnäkökulmat.

Eräässä lausunnossa todettiin, että kuljetusyritykset ja asiakkaat eivät kannata tiedon avaamista. Esimerkkinä nostettiin VAK-lakiuudistus, jossa lausunnon mukaan aiheutetaan tarpeetonta rasitusta suomalaisille yrityksille. Tämän osalta lausunnossa todettiin, että olisi syytä edetä EU:n kanssa yhteisin toimenpitein ja yhteisellä aikataululla.

Seurantatiedon saatavuus ja tilastoinnin kehittäminen

Toimenpidettä päästöihin liittyvän seurantatiedon saatavuudesta pidettiin yleisesti lausunnoissa kannatettavana ja tärkeänä. Useassa lausunnossa haluttiin yhdenmukaistaa päästöjen raportointi. Monessa lausunnossa pidettiin erityisen toivottavana sitä, että toimitusketjun päästöjen laskentaa kehitetään kansainvälisenä standardina. Tätä perusteltiin lausunnoissa toimitusketjun kansainvälisyydellä ja tietojen vertailtavuuden haasteilla. Lausuntojen mukaan kansainvälinen standardi mahdollistaisi yritysten päästölaskelmien paremman vertailtavuuden ja mittauksen. Muutama lausunto korosti sitä, että päästöt tulee pystyä laskemaan todenmukaisesti ja kehittäminen on tärkeää sekä Suomen että EU-tasolla, jotta laskentaperusteet ovat yhteneväisiä ja perustuvat uusimpaan tietoon esimerkiksi eri käyttövoimien vaikutuksista.

Yhdessä lausunnossa painotettiin, että päästöjen monitoroinnille ja raportoinnille tulisi kuitenkin luoda kannustimia, jotta yritykset alkaisivat käyttämään niitä. Erään lausunnon mukaan toimenpiteen toteuttaminen ei tulisi

tehdä puhtaasti kansallisena toimen eikä nähty järkevästi tehtävän pakottavan lainsäädännön kautta.

Eräässä lausunnossa nousi esiin asiakkaan tarve saada tietää päästövaikutukset tarkemmin kuin logistiikkayritykset voivat esittää. Lausunnossa esitettiin, olisiko esimerkiksi mahdollista sopia käytännöstä, jossa kuljetusyritysten tulisi ensisijaisesti esittää todelliset päästövaikutukset tai toissijaisesti keskimääräiset tai laskennalliset vaikutukset.

Eräässä lausunnossa nostettiin myös esiin, että mahdollisuuksien mukaan olisi tarpeen pyrkiä tukemaan myös kuluttajan valitseman kuljetustavan todellisia päästöjä, sillä logistiikkaketjulla on eri paikoissa erilaiset päästöparametrit. Lausunnossa nostettiin myös esiin, että tämä edellyttää merkittäviä investointeja yksityisiltä kuljetuspalveluiden tuottajilta, mikä voi vaatia valtiolta taloudellista tukea, mikä olisi tarpeen tuoda esiin periaatepäätöksessä.

Eräässä lausunnossa huomioitiin hiilijalanjäljen seurannan osalta edellyttävän toimijoilta voimakasta kehitystä sekä tiivistä yhteistyötä eri kuljetusmuotojen välillä. Lausunnossa myös korostettiin, että tässä tulee huomioida erikokoisten toimijoiden toimintaedellytykset ja taloudelliset mahdollisuudet kehittämiseen. Yhdessä lausunnossa nostettiin esiin, että toimet tiedonvaihdon edistämiseksi ovat kuitenkin vain osittaisratkaisu, sillä yritysten toiminnanohjausjärjestelmien uudistaminen kattamaan päästötiedot tavarakuljetuksen lähdöstä perille toimitukseen saakka edellyttää huomattavia yksityisen sektorin investointeja.

Muutama lausunto piti tärkeänä, että toimenpiteessä tulee edetä vapaaehtoisuuden kautta. Lisäksi eräässä lausunnossa nousi esiin, että keskeistä on myös osallistua yritykset toimitusketjun luotettavan päästölaskennan aikaansaamiseksi. Lausunnossa korostettiin, että valtion roolina tulee ole tukemassa tätä kehitystä, ei pakottamassa kansainvälistä toimitusketjua kansalliseen ratkaisuun. Eräässä lausunnossa nostettiin myös esiin tietopohjan yhteismitallisen kehittämisen tärkeys päästömallien näkökulmasta. Lausunnossa korostettiin, että tiedon on oltava vertailukelpoista myös EU- ja kansainvälisellä tasolla.

Yhden lausunnon mukaan hanke ei todennäköisesti tule onnistumaan, jos se aiotaan toteuttaa lähinnä yritysten vapaaehtoisten sopimusten kautta. Lausunnossa kannatettiin soveltuvien säädösten valmistelua alusta lähtien. Myös toisen lausunnon mukaan on vaikeata nähdä asiassa edistymistä ilman lainsäädäntöä ja yhteiskunnan regulaatiota.

Pilotit ja hankkeet

Muutamit lausunnot nostivat esiin pilottimahdollisuuksien tärkeyden. Lausunnoissa korostettiin esimerkiksi, että logistiikan pilotti- ja kehitysprojektit pitää pystyä vaiheistamaan siten, että niissä on selkeä alku ja loppu. Lisäksi nostettiin esiin, että ne tulisi pystyä rakentamaan siten, että niihin osallistuville yrityksille on taloudellista hyötyä myös nähtävissä.

Eräässä lausunnossa nostettiin esiin, että Suomen tulisi luoda avointa ympäristöä, jossa yritykset pääsevät kokeilemaan ja pilotoimaan todellisessa

tuotantoympäristössä. Lausunnossa nostettiin myös esiin, että pilotteja tulee järjestää multimodaalin logistiikan eri vaiheisiin ja eri teemoilla kuten rajat ylittäviin operaatioihin, tuotteen alkuperätiedon tai vaarallisten aineiden hallintaan sekä hiilijalanjäljen laskentaan. Lausunnossa todettiin myös, että yrityksille avoimet pilotit voivat olla kansallisessa ohjauksessa, mikä lausujan mukaan on teollisuudessa todettu tärkeäksi toimintamalliksi.

Yhdessä lausunnossa nostettiin esiin, että esimerkiksi Ryhti-hankkeessa ja rakennetussa ympäristössä tehtävä työ soveltuu erinomaisesti yli hallinnonalojen rajojen ylittävien tietoympäristöjen kehittämiseen. Eräässä lausunnossa pidettiin erinomaisena, että valtio aikoo edistää kaupunkilogistiikan kehittämistä kohdentamalla tutkimus- ja innovaatorahoitusta sekä tuemalla EU-rahoituksen hankkimista kuntien ja yritysten pilottihankkeisiin.

Talousdatan saatavuus ja reaaliaikataloutteen siirtyminen

Muutamassa lausunnossa kannatettiin reaaliaikaisen taloustiedon tehokkaampaa hyödyntämistä, talousdatan parempaan saatavuuteen tähtäviä toimia sekä siihen liittyvien toimintamallien kehittämistä. Tässä esimerkkinä nostettiin sähköisen kuitin käyttöönottoa toimien edistämistä.

Muutama lausunto lähti siitä, että toimenpide auttaa saavuttamaan tavoitteen, jossa koko kuljetustapahtuma on sähköinen tilauksesta laskuun. Eräässä lausunnossa kuitenkin muistutettiin, että merenkulun osalta suuri osa kuljetuksista toteutetaan ulkomaisten yritysten toimesta, jolloin Suomessa tapahtuva merilogistiikan tiedonvaihdon kehitys tulee nivoa mukaan kansainväliseen kehitykseen.

Eräässä lausunnossa todettiin, että valtion tulee edistää tarvittavan datainfrastruktuurin syntymistä muun muassa julkisen rahoituksen avulla. Samalla lausunnossa todettiin huolehdittavan myös siitä, ettei pienemmille yrityksille koidu kohtuuttomia haasteita reaaliaikatalouden ratkaisujen käyttöönotossa. Eräässä lausunnossa nostettiin esiin reaaliaikataloushankkeen toteutumisen tärkeys. Lausunnossa todettiin, että perusrakenteet ja yhdessä sovitut ratkaisut luovat mahdollisuuksia erilaisille käyttöä rkoituksille tulevaisuudessa ja nämä mahdollistavat uudenlaisten palveluiden kehittämisen sekä datan hyödyntämisen uudella tavalla myös liikennesektorilla.

Yhdessä lausunnossa todettiin, että jatkossa tulisi vielä täsmentää, mitä tavaralogistiikan tarpeita ja mahdollisuuksia tai tavarakuljetuksiin liittyviä tietoja käsitellään osana PRH:n Yrityksen digitalous (RTE) –hanketta.

Digitaalisen infrastruktuurin kehittäminen

Eräs lausunto piti tärkeänä, että resursseja kohdennetaan digitaalisen infrastruktuurin ja myös liikenteen sähköisen tilannekuvan kehittämiseen erityisesti kaupungeissa. Yhdessä lausunnossa todettiin, että periaatepäätösluonnoksen toimeenpano vie logistiikka-alaa lähemmäksi kansainvälisiä miljardimarkkinoita. Toisessa lausunnossa korostettiin, että digitaalisen ja fyysisen infrastruktuurin kehittämisessä tulee panostaa kansallisten toimijoiden yhteistyöhön, jotta saadaan houkuttelevia markkinalähtöisiä ratkaisuja Suomen verkostolle.

Yksi lausunto taas painotti, että infrastruktuurin tulisi tukea tehtyjä ratkaisuja kaikkien käyttäjäryhmien osalta, jolloin digitalisaatiosuunnitelmassa tulee alusta alkaen huomioida esimerkiksi erityistä tietojen luokitusta vaativat logistiset palvelut. Eräässä lausunnossa painotettiin Digiroadin tietojen kattavuuden kehittämisen tärkeyttä. Lausunnossa nostettiin esiin, että kehittämissä tulee huomioida myös yksityistieverkko, jota hyödyntävät esimerkiksi metsäsektori, muut maaseudun elinkeinot, asukkaat ja pelastustoimi.

Sähköiset rahtikirjat ja satamailmoitukset

Huomioita sähköisiä rahtikirjoja koskien nousi useammassa lausunnossa esiin. Eräässä lausunnossa kiitettiin, että myös eFTI- ja EMSW-asetukset on huomioitu hyvin periaatepäätöksessä ja tiedon yhteen toimivuuden ja käytettävyyden näkökulmia on tarkasteltu. Lausunnossa pidettiin hyvänä, että asetuksen toteuttamiseen varataan resursseja ja valmistaudutaan säädösmuutoksiin.

Yhdessä lausunnossa todettiin erittäin hyväksi seikaksi, että EMSW-ratkaisu kehitetään kansallisesti ja Fintraffic-vetoisesti, millä varmistetaan yhtenäisyys ja tasapuolisuus. Lausunnossa todettiin myös, että kehitystyötä tehtäessä tulisi varmistaa rajapintayhteensopivuus mahdollisimman laajasti, jotta mahdolliset kansainväliset linkit ja olemassa oleviin järjestelmiin ovat mahdollisimman mutkattomia.

Useammassa lausunnossa kiitettiin, että satamat on huomioitu hyvin periaatepäätöksessä. Eräässä lausunnossa nostettiin esiin, että solmupisteitä kehittämällä pyritään edistämään toimijoiden välistä tiedonvaihtoa, lyhentämään kuljetusaikoja ja parantamaan tehokkuutta.

Kyber- ja tietoturvaluus

Kyber- ja tietoturvaluuden varmistamista pidettiin useissa lausunnoissa erittäin tärkeänä ja keskeisenä toimenpiteenä. Lausunnoissa pidettiin kannatettavana, että periaatepäätöksessä on huomioitu kyber- ja tietoturvaluuden toteutumisen tärkeys. Muutamassa lausunnossa korostettiin erityisesti, että mitä digitaalisemmiksi toimitukset tulevat, sitä suurempia ovat kyber- ja tietoturvariskit ja nämä riskit eivät ole vähenemässä.

Yhdessä lausunnossa mainittiin myös näiden tärkeys poikkeusoloissa huoltovarmuuden takaamiseksi. Eräässä lausunnossa nostettiin esiin, että myös raideliikenne digitalisoituu nopeasti ja kaikissa uusissa hankkeissa tulee ottaa kyberturvaluus huomioon jo suunnitteluvaiheessa ja ennen järjestelmien käyttöönottoa tulisi varmistaa niiden kyberturvaluus koko elinkaaren ajan.

Muutamassa lausunnossa nousi esiin, että logistiikan digitalisaatio vaatii säädöspohjan, jolla varmistetaan yksilön tietosuoja ja yksilön vahvat oikeudet omien tietojensa hallintaan. Eräässä lausunnossa pidettiin erittäin tärkeänä sitä, että on käytössä mahdollisimman toimivat globaalisti yhteentoimivat menettelyt kyber- ja tietoturvan varmistamiseen ja myös riittävät valvontaresurssit tieto- ja kyberturvatyöhön.

Tutkimus- kehitys- ja innovaatiotoiminta

Muutama lausunto kannatti kehittämissuunnitelman laatimista logistiikan digitalisaation tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoiminnan kehittämiseksi. Eräässä lausunnossa korostettiin, että koska logistiikka on hyvin markkina-lähtöinen, digitalisaatioon liittyvät uudet innovaatiot syntyvät pääasiassa yrityksissä. Yhdessä lausunnossa katsottiin, että ohjelma tulisi suunnitella tiiviissä yhteistyössä logistiikka-alan palveluyritysten kanssa. Toinen lausunto piti keskeisenä, että markkinatoimijat ovat mukana.

Muutamassa lausunnossa painotettiin, että toimialalla tarkoitettaisiin tässä yhteydessä nimenomaan logistiikka-alan palveluyrityksiä, jotka tällä hetkellä vapailla ja kilpailuilla kuljetusmarkkinoilla toteuttavat logistiikkaketjun kuljetuspalvelut. Ekosysteemisen ajattelun tärkeyttä nostettiin myös eräässä lausunnossa, sillä lausunnossa nostettiin ekosysteemien tärkeys innovaatioiden muodostumisessa.

Kaupunkilogistiikka

Kaupunkilogistiikka nousi useammassa lausunnossa esiin ja niissä todettiin kaupunkilogistiikan edistämisen olevan tärkeä tavoite. Yksi lausunto kannatti erityisesti reaaliaikatedon lastaus- ja latauspaikoista saamista kaikkien saataville, sillä tehostaisi yritysten logistiikkaketjuja ja vähentäisi turhasta kiertelystä aiheutuvia päästöjä kaupungeissa.

Lausunnon mukaan kaupunkilogistiikassa ja erityisesti lähijakelussa on myös tarvetta yöjakelun lisäämiselle ja muun muassa uusille malleille, joissa eri kuljetusmuotoja yhdistetään päästöjä vähentäen. Ehdotus standardoidusta kaupunkijakeluyksiköstä ei kuitenkaan ole lausunnon mukaan toimiva, koska kuljetukset ovat varsin erilaisia.

Eräässä lausunnossa nostettiin esiin droonien hyödyntäminen kaupunkilogistiikkaa koskevassa toimenpiteessä. Lausunnossa todettiin, että droonit edistävät siirtymää kohti kestäväää logistiikkaa, ja ensimmäisiä edistysaskelaita on otettu. Lausunnossa todettiin myös, että drooneja hyödynnetään myös henkilökuljetuksissa, mutta arvioitiin, että ensimmäiset käyttökohteet löytyvät tavarankuljetuspuolella.

Droonien osalta lausunnossa ehdotettiin myös, että selkeät ohjeet digitaalisesta ja fyysisestä infrastruktuurista madaltaisivat kynnystä hyödyntää droonipalveluita. Lisäksi lausunnossa nostettiin esiin, että hyviä käytäntöjä tulisi jakaa siitä, miten palveluita voidaan käyttää turvallisesti. Yhdessä lausunnossa korostettiin myös, että olosuhtedon optimaalinen hyödyntäminen on toimintaedellytys digi-ilmailulle kaupunkilogistiikassa.

Suomi-Venäjä yhteistyö

Muutamassa lausunnossa todettiin, että kyseinen toimenpide on Suomelle tärkeä ja tarjoaa laajasti mahdollisuuksia. Eräässä lausunnossa nostettiin esiin, että Venäjä-yhteistyö tarjoaa pidemmällä tähtäimellä mahdollisuuksia

Suomelle logistiikan eri sektoreille ja roolia myös EU:n logistiikkasektorissa älyliikenteen käytävien kehittämisessä.

Yhdessä lausunnossa nostettiin esiin, että COVID-19 on tuonut uudella tavalla kysyntää myös maakuljetuksiin Suomen ja Venäjän välillä sekä aina Aasiaan asti. Lausunnossa todettiin, että logistiikalle tämä voi tarkoittaa uutta erikoistumisalaa, jota voidaan tarjota kaupallisena palveluna muualle EU:hun. Myös yhteistyön tärkeyttä nostettiin tässä yhteydessä. Lausunnossa pidettiin tärkeänä ylläpitää hyviä suhteita Suomen ja Venäjän viranomaisten välillä.

Lisätoimenpiteet

Lausunnoissa annettiin myös ehdotuksia periaatepäätökseen lisättävistä toimenpiteistä. Yksi ehdotettu lisätoimenpide oli eurooppalaisiin standardointiaktiviteetteihin. Lausunnon mukaan esimerkiksi GAIA-X voisi olla hyvä alusta Euroopan laajuisesti yhteensopivalle datalle.

Eräs lausunto painotti, että reaaliaikainen tieto matkustustarpeista ja kuljetuskapasiteetista tulisi olla kaikkien toimijoiden käytössä yhtäläisin ehdoin, jonka vuoksi lausunnossa ehdotettiin harkittavaksi, että suunnitelmaan lisätään toimenpide, jolla kehitetään järjestelmä tämän tiedon tuottamiseksi julkisena palveluna alustalle, jota kaikki palveluntarjoajat käyttävät. Yhdessä lausunnossa ehdotettiin myös lisättävän toimenpide tiestön kunnon kartoittamisesta digitaalisesti ja kuntotiedon ylläpitämistä.

Muut huomiot

Muutama lausunto painotti yhteistyön tärkeyttä periaatepäätöksen toimeenpanossa. Niiden mukaan on tärkeä varmistaa, että yhteistyö nimenomaan logistiikka-alan yritysten kanssa on tiivistä ja yhteistyö tutkijoiden ja konsulttien kanssa on hyvä tuoda lähelle alan liiketoimintaa. Yhden lausunnon mukaan tärkeää on poikkihallinnollinen yhteistyö, jotta vaikutuksia ja tavoitteita saavutetaan laajasti.

Eräässä lausunnossa todettiin, että periaatepäätösluonnos pitää sisällään useita teemoja, mutta sen konkretiaso ei välttämättä ole riittävä ohjaamaan ja kannustamaan parempiin ratkaisuihin. Myös toisessa lausunnossa toivottiin, että periaatepäätöksen jatkotyössä keskitytään tiukemmin siihen, mitä konkreettisia toimia logistiikan digitalisaation edistämiseksi voidaan tehdä. Myös esitettyihin budjettiarvioihin kiinnitettiin muutamassa lausunnossa huomioita.

Kahdessa lausunnossa nousi esiin, että myös saavutettavuus ja terveysvaikutukset tulisi huomioida periaatepäätöksessä ilmastovaikutusten, kuten melun ja pölyn lisäksi. Eräässä lausunnossa puolestaan todettiin, että periaatepäätöksen tulisi tunnistaa logistiikan multimodaalisuus nykyistä voimakkaammin ja selkeämmin erityisesti periaatepäätöksen toimenpiteissä 1-2, 5, 11-14.

Yhdessä lausunnossa myös nostettiin esiin, että periaatepäätöksen toimien toteuttamisen yhteydessä tulee vielä kiinnittää erityistä huomiota saavutettaviin hyötyihin toimenpiteittäin eri näkökulmista kuten taloudellinen, ympäristö ja turvallisuus, jolloin toimenpiteiden merkittävyys korostuisi.

Eräässä lausunnossa nostettiin esiin, miten COVID-19 kriisi on osoittanut toimitusketjujen resilienssin tärkeyden ja, että resilienssin parantaminen onkin yksi logistiikan digitalisaation etu. Lausunnossa ehdotettiin tämän näkökulman korostamista dokumentissa.

Yhdessä lausunnossa ehdotettiin tarkasteltavan tarkemmin yksityisten logistiikkatoimijoiden roolia digitalisaatiostrategian tavoitteiden saavuttamisessa. Lausunnon mukaan myös näiden toimijoiden osallistaminen mukaan toimenpiteisiin on huomioon otettavaa, jotta hyödytsaavutettaisiin täysimääräisesti, eikä päädyttäisi optimoimaan ainoastaan osia logistiikkaketjuista.

Lausunnon antaneet tahot

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
 Business Finland Oy
 CaaS Nordic ry
 CAP-Group Oy
 DBE Core Oy, DBE LAB
 Elinkeinoelämän keskusliitto EK
 Elisa Oyj
 Finnair Oyj
 HaminaKotka Satama Oy
 Helsingin kaupungin liikennelaitos
 Helsingin kaupunki
 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
 Helsingin yliopisto
 Ilmatieteen laitos
 ITS Finland ry
 Ixtriim Oy
 Kesko Oyj
 Keskuskauppakamari
 Kuopion kaupunki
 Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
 Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy
 Logistiikkayritysten Liitto ry
 Maanmittauslaitos
 Metsäteho Oy
 Metsäteollisuus ry
 Oikeusministeriö
 Onnettomuustutkintakeskus
 Palvelualojen työnantajat Palta ry
 Poliisihallitus
 Porin kaupunki
 Posti Group Oyj
 Posti- ja logistiikka-alan unioni PAU ry
 Puolustusministeriö
 Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	w www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

Safety4Traffic Oy
Sisäministeriö
Solita Oy
Sosiaali- ja terveysministeriö
STTK ry
Suomen Akatemia
Suomen Erillisverkot Oy
Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
Suomen Laivameklariliitto
Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGO ry
Suomen Satamaliitto ry
Suomen Taksiliitto ry
Suomen Tieyhdistys ry
Suomen Vesitieyhdistys ry, Suomen Vesitiet ry
Suomen Yrittäjät
Tampereen kaupunki
Terveyden ja hyvinvoinninlaitos THL
TIEKE Tietoyhteiskunnan kehittämiskeskus ry
Tietosuojavaltuutetun toimisto
Tulli
Työ- ja elinkeinoministeriö
Valtioneuvoston kanslia
Valtiovarainministeriö
Vediafi Oy
VR Group
Väylävirasto
Yhteinen Toimialaliitto ry
Ympäristöministeriö

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	w www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--