

17.2.2021

**Liikenne- ja viestintäministeriölle**

Dnro: LVM035:00/2019

**Lausunto luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi logistiikan digitalisaatiosta**

Palvelualojen työnantajat Palta ry (Palta) kiittää mahdollisuudesta lausua liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) laatimasta ja 3.2.2021 julkaistusta luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi logistiikan digitalisaatiosta. Palta edustaa noin 2000 yksityistä palvelualan yritystä ja yhteisöä muun muassa logistiikka-, informaatio- ja viestintä-, asiantuntijapalvelu-, hallinto- ja tukipalvelu- sekä viihde- ja virkistystoimialoilla.

**1. Yleistä** Palta pitää hyvänä, että hallitus on laatinut valtioneuvoston periaatepäätöksen, jossa se linjaa keskeiset eri ministeriöiden ja hallinnonalojen toimet lokakuussa 2020 julkaistun logistiikan digitalisaatiostrategian tavoitteiden saavuttamiseksi. Periaatepäätöksessä kootaan tiivistetysti yhteen myös ne logistiikan digitalisaation liittyvät toimenpiteet, jotka sisältyvät muihin keskeisiin liikenne- ja viestintäministeriössä laadittaviin ohjelmiin kuten fossiilittoman liikenteen tiekartta, Liikenne 12 -ohjelma ja ICT-alan ilmasto- ja ympäristöstrategia.

Tällä samalla hetkellä on myös lausunnolla LVM:n toimesta laadittu fossiilittoman liikenteen tiekarttaluonnos sekä Liikenne 12-ohjelma, joissa on viittauksia toisiinsa. Erityisesti fossiilittoman liikenteen tiekartan ja liikenteeltä vaadittavien merkittävien päästövähennysten johdosta tämä lausunnolla oleva valtioneuvoston periaatepäätös on tärkeä, koska tässä periaatepäätöksessä tehdyillä linjauksilla luodaan pitkälti ne puitteet, joiden perusteella logistiikan digitalisaatiosta on mahdollisuus saada todellinen ja merkittävä keino liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennystalkoisiin.

**2. Paltan yleisiä logistiikan digitalisaatiota koskevia linjauksia**

Palta, joka laajasti edustaa liikenne- ja logistiikka-alan kuin myös muita palvelualojen yrityksiä, on yleisesti katsonut, että logistiikan digitalisaatiota tulisi edistää seuraavat periaatteet tai lähtökohdat huomioiden:

- viranomaisten tehtävänä on poistaa lainsäädännön esteet logistiikan digitalisaatiolta
- viranomaistiedot kerätään yrityksiltä vain kertaalleen ja ainakin EU-tasolla samassa muodossa sekä hyödyntäen avoimia rajapintoja
- harmonisoinnin ja standardisoinnin tarve digitaalisissa toimitusketjuissa on keskeisessä roolissa. Tätä pitää tehdä vähintään EU-tasolla, mutta mieluummin globaalisti. Kansalliset ratkaisut eivät toimi, koska jo tällä hetkellä suuri osa

17.2.2021

Suomessa tehtävistä tavarankuljetuksista on kansainvälisiä, joissa kansallisen lisävaatimuksen tuonti on itse asissa heikennys toimitusketjuun.

- uudet digitalisaatioon liittyvät innovaatiot syntyvät kaikkien yleisimmin yrityksissä. Yritysten välinen yhteistyö onnistuu vain, jos siitä syntyy aitoa ja todellista hyötyä yhteistyöhön osallistuville. Logistiikan pilotti- ja kehitysprojektit pitää pystyä vaiheistamaan siten, että niissä on selkeä alku- ja loppu. Lisäksi ne pitää pystyä rakentamaan siten, että niihin osallistuville yrityksille on taloudellista hyötyä myös nähtävissä. Ts. harvalla yrityksellä on kiinnostusta osallistua projekteihin vain tutkimisen ilosta.
- liikenteestä saatava tieto tulee pystyä jakamaan avoimen datan periaatteella, ottaen huomioon henkilöiden yksityisyydensuoja, yritysten liikesalaisuudet sekä liikenne- ja lastiturvallisuus.
- 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.
- Tavarankuljetuksiin liittyvässä tiedossa on paljon logistiikkayritysten liikesalaisuuksia ja myös heidän asiakkaidensa luottamuksellista tietoa. On myös paljon kuljetuksia (VAK, lääkkeet, kallisarvoiset tuotteet), joiden kuljetukset ovat rikollisia kiinnostavia ja siten niistä tietoa tulee jakaa hyvin rajoitetusti. Se mikä ei välttämättä näytä viranomaisesta toimitusketjuun liittyvältä liikesalaisuudelta (esim. ajoneuvon täyttöaste), niin kyseinen tieto voi olla logistiikka-alalla toimivien ja alan pelisäännöt paremmin tuntevien logistiikkayritysten näkökulmasta hyvinkin keskeinen hinnoitteluun vaikuttava tieto.
- Useissa logistiikkapalvelualan yrityksissä on jo valmiudet vastaanottaa ja välittää toimitusketjuun liittyvää tietoa digitaalisesti. Keskeistä toimitusketjun digitalisoinnissa on saada ketjun alkupää, eli kuljetusasiakaskunta, toimittamaan logistiikkaansa koskevaa tietoa logistiikkapalveluyrityksille ja suorittaville rahdinkuljettajille digitaalisesti ja perustuen yleisiin standardeihin.

### **3. Paltan yksittäiset huomiot logistiikan digitalisaation edistämistä koskevaan valtioneuvoston periaatepäätökseen**

Palta toteaa, että edellä mainitut näkökulmat on pääosin huomioitu suhteellisen hyvin luonnoksessa. Luonnokseen sisältyy kuitenkin muutamia toimenpide-ehdotuksia, joihin Palta haluaa päättäjien kiinnittävän huomiota valtioneuvoston periaatepäätöstä valmisteltaessa tai joihin suhtautuu kriittisesti.

17.2.2021

***Toimenpide 1: Kehitetään logistiikan tietoympäristöä osana laajempaa liikenteen data-avaruutta***

Tässä kohtaa viitataan erityisesti Paltan kohdassa 2 mainittuihin yleisiin logistiikan digitalisaatiota koskeviin linjauksiin. Toimenpide 1 kohdassa olevien toimenpiteiden vastuutahoiksi on merkitty LVM:n, Traficom:n sekä Fintrafficin lisäksi yritykset, joiden osallistaminen toimenpiteen toteuttamiseksi on keskeistä. Toimivaa logistiikka-alan tietoympäristöä on vaikea kehittää ilman alan yrityksiä ja niiden tietoa toimitusketjun käytännön toiminnasta todellisuudessa.

Miten toimenpide 1 kohdassa varmistetaan yritysten tietoisuus hankkeesta ja myös siihen aktiivinen osallistuminen? Toimenpiteestä tulee aktiivisesti tiedottaa yrityksille ja sitä pitää myös yritysten pystyä seuraamaan. Millä tavoin varmistetaan, että hankkeeseen osallistuu myös todelliset logistiikka-alan yritykset, eivätkä vain konsulttialan yritykset? Millä taholla on asiassa toimenpiteen ”omistajuus”, eli kuka kohdassa mainituista viranomaistahoista on se priimusmoottori, joka vastaa toimenpiteen organisoinnista ja resurssoinnista?

***Toimenpide 2: Huolehditaan osana kansallisen tietoympäristön kehittämistä käytännön ratkaisuihin tiedon ja standardien yhteentoimivuudesta EU:ssa ja globaalilla tasolla***

Harmonisoinnin ja standardisoinnin tarve digitaalisissa toimitusketjuissa on keskeisessä roolissa. Tätä pitää tehdä vähintään EU-tasolla, mutta mieluummin globaalisti. Kansalliset ratkaisut eivät toimi, koska jo tällä hetkellä suuri osa Suomessa tehtävistä tavarankuljetuksista on kansainvälisiä, joissa kansallisen lisävaatimuksen tuonti on itse asiassa heikennys toimitusketjuun.

Toimenpiteen 2 lopussa todetaan toimenpiteiden 1-2 osalta seuraavaa: ”Tietoympäristön kehittäminen edellyttää yksityisten toimijoiden vahvaa osallistumista hankkeen toteuttamiseen myös taloudellisesti. Yritysten kustannukset välittömien datan hyödyntämisen perusrakenteiden osalta on arviolta 25 miljoonaa euroa.”

Miten edellä mainittu yksityisten toimijoiden vahva osallistuminen on tarkoitus varmistaa?

***Toimenpide 7: Luodaan edellytykset digitaalisen talousdatan saatavuudelle logistiikan tarpeisiin vauhdittamalla reaaliaikatalouteen siirtymistä***

Palta on kannattanut reaaliaikaisen taloustiedon tehokkaampaa hyödyntämistä ja siihen liittyvien toimintamallien kehittämistä ja muun muassa sähköisen kuitin käyttöönottoa edistäviä toimia. Valtion tulee edistää tähän tarvittavan datainfrastruktuurin syntymistä muun muassa julkisen rahoituksen turvin. Samalla on huolehdittava myös siitä, ettei pienemmille yrityksille koidu kohtuuttomia haasteita reaaliaikatalouden ratkaisujen käyttöönotossa.

17.2.2021

Jatkossa tulisi vielä täsmentää, että miten tavaralogistiikan tarpeita ja mahdollisuuksia tai tavarakuljetuksiin liittyviä tietoja käsitellään osana PRH:n Yrityksen digitalous (RTE) -hanketta.

**Toimenpide 7:** *Osana VAK-lainsäädännön uudistamista parannetaan VAK-tiedon saatavuutta kuljetusketjuissa ja viranomaisten käyttöön*

Tämä toimenpide edellyttää toimenpide kohtien 1 ja 2 kehittymistä, koska pelkästään digitaalisesti välitettävä VAK-tieto on todennäköisesti vain omiaan lisäämään logistiikka-alan kustannuksia, koska VAK-lähetysinkin liittyy yrityssalaisuus ja lastiturvallisuusnäkökulmat.

Kyseisessä toimenpiteessä myös yritysten, jotka niitä VAK-kuljetuksia suorittavat, tulisi myös olla mainittu vastuutahona.

**Toimenpide 11:** *Luodaan logistiikkaketjun toimijoille edellytykset arvioida oman toimintansa ilmastovaikutuksia. Varmistetaan päästöihin liittyvien seurantatietojen saatavuus tarvittaessa lainsäädännöllä*

Tämä toimenpide on tärkeä, kun logistiikka-alan tuottamia kasvihuonepäästöjä halutaan vähentää. Jotta päästöjä voidaan kustannustehokkaasti ja järkevästi pienentää, tulee toimitusketjun päästöt myös pystyä laskemaan todenmukaisesti. Tärkeää tässä toimenpiteessä on edetä vapaaehtoisuuden kautta ja pyrkiä Suomena edistämään sitä, että toimitusketjun CO<sub>2</sub>-päästöjen laskenta on perustuu kansainväliseen standardiin, koska toimitusketjut ovat tänäpäivänä pitkälti kansainvälisiä. Tässä toimenpiteessä on keskeistä myös osallistaa yritykset toimitusketjun luotettavan päästölaskennan aikaansaamiseksi.

Paltan jäsenyrityksinä on kansainvälisiä tavarakuljetuksia organisoivia huolinta- ja logistiikka-yrityksiä, joista valtaosa jo tuottaa omille kuljetusasiakkailleen organisoimiinsa ja toteuttamiinsa Suomen ulkomaankaupan vienti- ja tuontikuljetuksiin päästölaskelmia. Kyseiset yritykset toteuttavat kuljetuksia kaikkialle päin maailmaa ja kaikilla kuljetusvälineillä ja eri kuljetusmuotoja yhdistellen. Monella yrityksellä on jo käytössään järjestelmä, joka tuottaa kuljetusten laskennalliset päästöt.

Haasteena näissä em. päästölaskelmissa on niiden vertailtavuus keskenään, sillä Paltan käsityksen mitään yhtä ja oikeaa kansainvälistä päästölaskentastandardia ei ole vielä olemassa, mutta sellaista muun muassa kehitellään käynnissä olevissa kv-projekteissa (ks. esim. [GLEC Framework](#)), joita myös EU-tasolla seurataan.

Koska valtaosa Suomen sisällä toteutettavista tavarakuljetuksista toteutetaan osana kansainvälistä toimitusketjua ja koska valtaosa näistä kv-tavarakuljetuksista jo nyt toteutetaan kansainvälisessä omistuksessa olevien logistiikka- ja huolintayritysten toimesta, niin Palta katsoo, että toimenpiteen toteuttaminen puhtaasti kansallisenä toimena, saati pakottavan lainsäädännön kautta, ei ole järkevää.

17.2.2021

Toimitusketjun päästölaskenta eteneen jo toimitusketjussa vapaaehtoisin toimenpitein ja valtion roolina tulee ole tukemassa tätä kehitystä, ei pakottamassa kansainvälistä toimitusketjua kansalliseen ratkaisuun.

**Toimenpide 14:** *Laaditaan kehittämissuunnitelma logistiikan digitalisaation tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoiminnan kehittämiseksi ja huolehditaan tuesta EU-hankerahoituksen hakemiseen*

Toimenpiteen mukaan yhdessä toimialan kanssa tulee laatia tavoitteellinen kehittämissuunnitelma logistiikan digitalisaation tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoiminnan suuntaamiseksi, osaamisen kehittämisestä ja kyberosaamisen lisäämiseksi.

Tässä kohtaa on tärkeätä, että toimialalla tarkoitettaisiin tässä yhteydessä nimenomaan logistiikka-alan palveluyrityksiä, jotka tällä hetkellä vapailla ja kilpailuilla kuljetusmarkkinoilla toteuttavat logistiikkaketjun kuljetuspalvelut.

**Toimenpide 16:** *Pelissäntöjen kirkastaminen ekosysteemeissä*

Toimenpiteen mukaan ”on luotava tahtotila, pelisäännöt, toimintatavat ja kansainvälistä standardointi- ja harmonisointityötä yhdessä, jotta tiedon saatavuus, laadukkuus ja yhteen toimivuus varmistetaan. Otetaan käyttöön uusia toimintamalleja, uudistetaan toimintatapoja sekä lisätään yhteistyötä alan toimijoiden sekä julkisen sektorin välillä.”

Tämän kohdan osalta Palta viittaa lausuntonsa kohdassa 2 mainittuihin yleisiin logistiikan digitalisaatiota koskeviin linjauksiinsa. Tavoitteena tulee olla läpinäkyvät digitaaliset toimitusketjut, jotka perustustuvat markkinaehtoisuuteen ja sopimusvapauteen. Kuljetusasiakkaiden tai logistiikkapalveluyritysten kytkeytyessä toimitusketjuun yritysten tulee lähtökohtaisesti itse saada päättää mitä tietoa ja millä ehdoin ne jakavat toimitusketjuun liittyviä tietoja toisten yritysten kanssa.

Palta logistiikka-alan palveluyrityksiä laajasti edustava liittona on valmis käymään syvempää keskustelua yhteisistä pelisäännöistä ja kaikin puolin edistämään sitä, että logistiikka-alalla toimitusketjun tiedot sähköistyvät ja että tietoa ollaan logistiikkapalveluyritysten toimesta valmiita myös jakamaan näiden omista lähtökohdista, tarpeista ja vapaaehtoisuuden pohjalta.

Kunnioittavasti,

### **Palvelualojen työnantajat Palta ry**

Tatu Rauhamäki  
Johtaja, elinkeinopolitiikka

Petri Laitinen  
Logistiikan toimialapäällikkö,  
elinkeinopolitiikka