

Asia: LVM/237/01/2018

## **Valtioneuvoston periaatepäätös kehittämissuunnitelmaksi logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

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

Liikenne- ja viestintäministeriön on pyytänyt 1.2.2018 lausuntoa luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi tavaralogistiikan digitaalisesta tulevaisuudesta ”kehittämissuunnitelmaksi logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamisesta”. Esitys sisältää 33 toimenpidettä.

Keskuskauppakamari lausuu periaatepäätösluonnoksesta seuraavaa.

Valtioneuvoston periaatepäätös kehityssuunnitelmaksi logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamisesta on tavoitteiltaan oikeansuuntainen, mutta periaatepäätöksessä voisi tuoda vahvemmin esille yritys- ja markkinalähtöisyyttä.

Keskuskauppakamari näkee valtion mahdollisen roolin tavaralogistiikan digitalisaation edistämässä mahdollistavana (mm. lainsäädännön esteiden poistaminen). Keskuskauppakamari pitää hyvänä, että valtio vaikuttaa sähköisten rahtikirjojen käyttöön ratifioimalla eCMR-lisäpöytäkirjan, tarkastelemalla tiekuljetussopimuslain päivitystarpeita sekä muuta sääntelyä, joka mahdollisesti rajoittaa sähköisten rahtikirjojen käyttöä.

Keskuskauppakamarin mukaan esitykseen olisi hyvä kirjata älyliikenteen kannalta olennaisten tietoliikenneyhteyksien kehittämistarpeet ja -prioriteetit liikenneverkossa ja erityisesti valmisteilla olevassa liikenteen runkoverkossa. EU-edunvalvonnassa Suomen pitäisi ajaa määrätietoisemmin sitä, että seuraavalla rakennerahastokaudella 2021 alkaen olisi mahdollista saada rahoitusta liikenteen ja logistiikan digitalisaation edistämiseen sekä laajakaistayhteyksiin (myös runkoyhteydet). Nämä voisi nostaa myös toimenpidetasolle.

Kehittämissuunnitelmassa ei mainittu ollenkaan kehittämistarpeita raideliikenteessä tavaraliikenteen osalta. EU:n valkoisen kirjan mukaan pitkämatkaisessa tavaraliikenteessä raidekuljetusten osuutta pitäisi ympäristösyistä kasvattaa. Keskuskauppakamarin mukaan digitalisuutta hyödyntävälle kuljetusten yhdistelylle, intermodaalisuudelle voisi olla kysyntää erityisesti pitkämatkaisessa kuten Suomen läpileikkaavassa raideliikenteessä ja mahdollisesti Venäjän liikenteessä. Tässä digitalisaatiolla on roolinsa, mutta myös raidekuljetusten kilpailukyvyyn parantamisella muihin kuljetuksiin verrattuna. Keskuskauppakamari kiinnittää huomiota siihen, että Venäjän liikenteessä kulkee kolmasosa Suomen rautateiden tavaraliikenteestä ja kilpailua on onnistuneesti vapautettu maiden välisessä liikenteessä sopimuksella. Edelleen kuitenkin Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä toimivat yritykset joutuvat käyttämään sopimuksen vuoksi VR:n tietojärjestelmiä tiedonvälitykseen. Valtion pitäisi löytää tähän ratkaisu.

Haasteita kuvaavassa osiossa todettiin, että sähköisten rahtikirjojen käytössä Suomi on jäänyt jälkeen muista Pohjoismaista. Periaatepäätökseen olisi hyvä lisätä nykytilanne, sillä sähköisten rahtikirjojen käytön voimakas kasvuvauhti (2010-2016 osuus kasvoi 40 prosentista 80 prosenttiin) antaa viitteitä siitä, että Suomi voisi hyvinkin olla jo samalla viivalla muiden Pohjoismaiden kanssa. Keskuskauppakamarin mukaan sähköisten rahtikirjojen käyttö tehostaa yritysten toimitusketjua, koska se vähentää virheitä toimitusketjussa ja parantaa tiedon laatua ja toiminnan kustannustehokkuutta. Tästä syystä valtaosa yrityksistä käyttää jo sähköisiä rahtikirjoja. Sähköisten rahtikirjojen käytön lisäämiseksi kuljetusyrittäjäorganisaatiot ovat myös itse vauhdittaneet kasvua (esim. SKAL:n Mobicarnet).

Haasteita kuvaavassa osiossa todetaan myös, että kuljetuskapasiteettia ei pystytä hyödyntämään täysimääräisesti. Tämä on totta, sillä kuljetusten erilaisesta luonteesta ja sopimusasioista johtuen osiossa mainittua tyhjänä ajoa ei voida tieliikenteessä täysin välttää. Yritykset hyödyntävät kuitenkin digitalisaatiota kuljetusten optimoimisessa. Keskuskauppakamarin valtakunnallisesta Alueiden kilpailukyky -selvityksestä tuli selvästi esille, että yritykset hakevat kasvua uusista teknologioista kuten digitalisaatiosta ja automaatiosta, koska ne tehostavat yritystoimintaa. Logistiikan osalta yritysjohtajat mainitsivat erityisesti sen, että digitalisaation avulla yritykset voivat jo minimoida liikkumistarvetta ja kustannuksia kuorman oikealla mitoituksella ja kuljetusten yhdistelyllä. Yritykset ovat toivoneet myös mitoiltaan ja massoiltaan suurempien HCT-ajoneuvojen vakinaistamista. Tulokset piloteista ovat sekä ympäristö- että kustannustehokkuusnäkökulmista erittäin lupaavia. Letka-ajo, jota periaatepäätöksellä myös edistetään, voi olla tiestön kunnan kannalta HCT:ta haastavampi, koska alustavien tutkimusten mukaan letka-ajossa urautumisriski on suurempi ja tien rakenteen palautuminen on heikompaa tilanteessa, jossa sama massa kulkee selvästi erillään kuin aivan toistensa lähellä. Keskuskauppakamari pitää sinänsä kuitenkin hyvänä, että lainsäädäntö mahdollistaa myös letka-ajon, mutta letka-ajojen edistämistä tarpeellisempaa on kuitenkin HCT-ajoneuvojen vakinaistaminen niillä väylillä, jotka sen kestävätkin. HCT-ajoneuvojen reitin seurantaan yms. riittää todennäköisesti 4g-yhteydet, kun taas automaattiajoneuvot vaativat 5g-yhteyksiä. 5g-yhteydet vaativat merkittävästi enemmän tukiasemia.

Kehittämissuunnitelman haasteita kuvaavassa osiossa todettiin, että jakelukuljetuksia tehdään arkipäivisin ruuhka-aikoina sen sijaan, että hyödynnettäisiin vapaampaa kapasiteettia esimerkiksi yöaikaan. Tähän olisi hyvä lisätä, että tämä johtuu erityisesti kaupunkien yöaikaisista

meluntorjuntasäännöksistä ja kuljettajien ajoaikasääntelystä sekä yöaikaisten ajojen kustannuslisästä. Yöaikainen jakelu- ja jäteliikenne helpottaisi erityisesti pääkaupunkiseudun ruuhkia. Yritysten on huomioitava myös asiakastarpeet kuten se, että yötuntiajoista syntyy lisäkustannuksia, mitkä heijastuvat tuotteiden ja palveluiden hintoihin. Keskuskauppakamari pitää kuitenkin hyvänä, että lähilogistiikan toimintamahdollisuuksia parannetaan ja rajoittavaa sääntelyä vähennetään. Tämä on erityisen tärkeää varsinkin nyt, kun aukioloaikoja on vapautettu.

Keskuskauppakamari esittää, että periaatepäätöksen epäselviä ja tulkinnanvaraisia kohtia selkeytetään olennaisesti tai ne jätetään kokonaan pois. Tietyt kirjaukset kuten se, että yrityksiä voitaisiin jopa velvoittaa avaamaan tietoja ja se, että rajapintaratkaisujen edistämiseksi tietoja toimittaville luodaan työkaluja, muistuttavat liikennepalvelulain ensimmäisen vaiheen velvoitteita henkilökuljetusyrityksille. Mikäli tämä tarkoittaisi vastaavia velvoitteita muille yrityksille, niin Keskuskauppakamari ei pidä tarkoituksenmukaisena, että yrityksiä velvoitettaisiin avaamaan tietoja ja rajapintoja esim. viranomaisen ylläpitämään NAP-palveluun tai muuhun keskitettyyn tietokantaan.

Elinkeinoelämä pitää tärkeänä, että tavaravirtoihin liittyvä tieto liikkuu logistiikkaketjussa toimeksiantajan, lähettäjän ja vastaanottajan välillä niin, että tietosuoja ja tietoturva voidaan turvata ja tiedon omistajuudesta pidetään kiinni. Velvoitteen asettaminen tiedon avaamisesta kolmansille osapuolille on sen sijaan ongelmallista niin yritysten sopimusvelvoitteiden kuin yrityssalaisuuksien näkökulmasta. Periaatepäätöksessä kuvataan myös, että liikenteen hallinta- ja ohjauspalvelusta muodostuisi tiedon solmukohta. Kun samanaikaisesti on toisaalla esitys, että nykyinen viranomaistoiminta, liikenteen hallinta- ja ohjauspalvelu, yhtiöitetäisiin voittoa tavoittelevaksi osakeyhtiöksi, niin kysymys on siitä, mitä solmukohtaan keskittyvälle tiedolle tehtäisiin. Keskuskauppakamarin mukaan yhtiön ei pitäisi kilpailla markkinaehtoisten toimijoiden kanssa.

## Visiot vuoteen 2020 ja 2025

Kehityskuvassa todetaan, että digitalisaatiokehityksellä vaikutetaan olennaisesti Suomen päästövähennystavoitteiden toteutumiseen. Keskuskauppakamari pitää digitalisaatiokehitystä tärkeässä roolissa päästöjen minimoimisessa Periaatepäätöksen visiossa vuodelle 2025 mainitaan kuitenkin, että lopullisena tavoitteena on poistaa kokonaan alan aiheuttamat haitalliset ympäristövaikutukset. Keskuskauppakamarin mukaan kirjaus tarkoittaisi sekä viennin että tuonnin loppumista kokonaan ja siksi tavoitteena pitäisi olla alan aiheuttamien päästöjen kääntäminen laskuun tai merkittävä vähentäminen.

Vuodelle 2020 periaatepäätöksen tavoitteena on luoda tavaralogistiikan sektorille uudet toimintamallit, jotka mahdollistavat tiedon huomattavasti nykyistä paremman virtaamisen kuljetusketjuissa ja niiden välillä. Keskuskauppakamari toteaa, että tavaralogistiikan toimintamallit kehittyvät koko ajan. Yhä enemmän niihin liittyy globaalit standardit, joissa GS1 järjestelmä on merkittävä. Kansainvälisesti vastaavaa kehitystä on tapahtunut erityisesti Hollannissa ja Saksassa. Hollanti ja Saksa ovat myös vaikuttaneet siihen, että niiden järjestelmistä tulisi EU-standardeja.

Yritykset ovat myös rakentaneet toimialansa tiedonvaihtoa edistäviä alustaratkaisuja tavaralogistiikkaan.

Saario Kaisa  
Keskuskauppakamari