

31.5.2021

Julkinen - Public

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
00102 EDUSKUNTA

Postin lausunto valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032, VNS 2/2021 vp

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Posti Oy:ltä lausuntoa valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032.

Posti kiittää mahdollisuudesta lausua näkemyksensä asiasta ja esittää näkemyksinään selonteosta seuraavaa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 on kattava ja kunnianhimoinen tiekartta siitä, miten liikennettä kehitetään ilmastoystävällisempään suuntaan huolehtien samalla yritysten ja talouden kilpailukyvyistä, liikenneinfrastruktuurin panostuksista, maakuntien elinvoimaisuudesta ja liikenteen käyttäjien tarpeista. Tavoitteet ovat erittäin kannatettavia.

Posti arvioi liikennejärjestelmän suunnitelmaa yhtenä Suomen suurimpana logistiikkayrityksenä. Viime vuoden aikana Postin omalla ajoneuvokalustolla ajettiin yhteensä noin 102 miljoonaa kilometriä ja alihankkijoiden toimesta noin 119 miljoonaa kilometriä. Käymme arkipäivisin noin kolmen miljoonan talouden ovella ja jaamme asiakkaille kirjeitä, lehtiä, paketteja, mainoksia ja rahtia yli miljardin kappaleen verran vuosittain.

Suunnitelman aikaikkunassa posti- ja jakeluala ovat historiansa suurimmassa muutoksessa voimakkaan digitalisaatiokehityksen ja asiakkaiden kulutuskäyttäytymisen takia. Paperipostin määrä on vähentynyt jo yli 60 % kymmenessä vuodessa ja laskutrendi jatkuu rajuna koronapandemian kiihdyttämänä. Vastaavasti tavaralogistiikka muuttaa muotoaan ja verkkokaupan voimakas kasvu lisää kuljetuksia, jotka tapahtuvat runkokuljetusten sijaan pakettiautoilla ja toimitetaan kasvavassa määrin suoraan kuluttajille.

1. Logistiikan toimintaedellytykset tulee turvata

Yrityksille ja vientiteollisuudelle on elintärkeää, että logistiikka toimii kilpailukykyisesti myös tulevaisuudessa. Pitkät etäisyydet kotimaassa ja vientimarkkinoille muodostavat lähtökohtaisesti suomalaisille yrityksille kilpailuhaitan. Siksi liikennejärjestelmän kehittämisessä on pidettävä huoli logistiikan toimintaedellytyksistä. Logistiikan kustannusten nousu ja sääntelyn lisääminen heikentäisivät yritysten kilpailukykyä, investointihalukkuutta ja uudistumiskykyä. Tavaraliikenteen virta Suomessa on myös painottunut kuljetuksiin etelästä

muualle maahan, mikä tuo väistämättä tehottomuutta paluuliikenteeseen.

Suomen logistinen suorituskyky on kokonaisuutena varsin hyvä. Liikenteen pääväylät ovat pääosin hyvässä kunnossa. Haasteena on kuitenkin muun tieverkoston heikkenevä peruskunto ja väyliin kohdistuva korjausvelka. Lisäksi uuden lainsäädännön mukaiset HCT-yhdistelmäajoneuvot asettavat kuormittavuuden puolesta uusia vaatimuksia tiestön kunnossapidolle sekä parannukselle.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeisen tavoitteen eli saavutettavuuden toteutumisen kannalta on välttämätöntä, että tieverkon kunnosta ja rahoituksesta huolehditaan.

Voimakas kaupungistumiskehitys edellyttää puolestaan, että kaupunkilogistiikan sujuvuus varmistetaan suunnitelmassa. Tämä edellyttää esimerkiksi pk-seudulla ja erityisesti Helsingin ydinkeskustassa toimivia kulku- ja huoltoyhteyksiä sujuvan jakelun varmistamiseksi asukkaille, liikkeille ja yrityksille. Kehä III:n lähialueineen on häiriöherkkä mutta tärkeä koko Suomen tavaraliikenteen logistiikalle. Mahdolliset tiemaksut ovat ongelmallisia, koska ne nostavat jakelulogistiikan välittömiä kustannuksia.

2. Tiedonjakamisen perustana oltava markkinaehtoisuus

Tavaraliikenteessä selonteon tavoitteeksi on asetettu digitalisaation hyödyntäminen. Sen tavoitteena on tehostaa kuljetuksia, vähentää kuljetuskustannuksia, parantaa liikenneturvallisuutta ja saavuttaa konkreettisia ilmastohyötyjä.

Posti suhtautuu myönteisesti digitalisaation ja teknologian lisääntyvään hyödyntämiseen logistiikassa, sillä se palvelee asiakkaita, vähentää kustannuksia ja samalla päästöjä. Jo tällä hetkellä Posti hyödyntää digitaalista tietoa hyvin laajasti, esimerkiksi reittisuunnittelussa ja -optimoinnissa. Postin käyttämistä rahtiasiakirjoista jo 95 % on sähköisessä muodossa ja pakettikuljetuksissa sähköisten tilausten osuus on tätäkin suurempi. Pakettien kotiintoiutuksissa vastaanottaja voi tulevaisuudessa seurata paketin toimitusta reaaliaikaisesti kartalla, tätä pilotoidaan jo pääkaupunkiseudulla.

Selonteossa tavoitellaan myös kuljetusyritysten tiedon jakamista toimijoiden kesken ja tiedon hyödyntämistä koko kuljetusketjussa. Tiedonkulun parantaminen logistiikkaketjussa on positiivinen tavoite. Keskeisessä roolissa ensimmäisessä vaiheessa ovat liikenteen tilannekuvatiedon kehittäminen, tietojen harmonisointi ja standardisoinnin tarve. Olisi löydettävä keinot kannustaa koko logistiikkaketjua luomaan tarkkoja yhteisiä digitaalisia tilaustietoja. Suomessa kuljetusala on hyvin pirstaloitunut, kuljetusketjut pitkiä ja alihankintaketjuissa toimii myös paljon pienyrittäjiä. Kuljetustiedon pitäisi olla yhteensopiva ja helpokäyttöinen niin asiakkaille kuin kuljetusyrityksille.

Posti toivoo liikenne- ja viestintävaliokunnan kiinnittävän erityistä huomiota siihen, että logistiikka-ala on erittäin kilpailtu ja Suomessa toimii kotimaisten yritysten ohella lukuisa määrä kansainvälisiä kuljetusyrityksiä. Tämän vuoksi tiedon hyödyntämistä ja logistiikan digitalisaatiota on

31.5.2021

Julkinen - Public

kehitettävä markkinaehtoisesti.

**Posti katsoo, että tiedon hyödyntämiseen ja jakamiseen liittyy paljon avoimia kilpailuoikeudellisia, liiketaloudellisia ja yksityisyyden suojaan sekä tietoturvaan liittyviä kysymyksiä. Kilpailutilanteen vuoksi lähtökoh-
tana tiedon hyödyntämisessä pitää olla myös tuotetun datan vastikkeel-
lisuus, asiakassopimukset ja kilpailulainsäädännön huomioiminen.**

**Posti toteaa lisäksi yleisenä periaatteena, että on tärkeää rajata yritysten
liikesalaisuudet samoin kuin tietosuojaan piiriin kuuluvat henkilötiedot
tiedon jakamisen ulkopuolelle.** Hyvin monet logistiikkatoimijoiden tiedot
ovat käytännössä asiakkaita koskevia tietoja. Asiakkaita koskeva tieto on luot-
tamuksellista eikä logistiikkayritys voi luovuttaa niitä ilman asiakkaiden lupaa.

Yrityksiltä ei voi vaatia suuriakin investointeja vaatineen tiedonkeruun tuloksia
vastikkeetta tai nimellisellä korvauksella eri toimijoiden tai kilpailevien yritys-
ten käyttöön. **Yritysten tietojen vastikkeettomat luovutusvelvollisuudet
johtaisivat investointihalukkuuden vähenemiseen.** On myös muistettava,
että pienillä yrityksillä ei ole välttämättä resursseja eikä taloudellisia mahdolli-
suuksia tuottaa sellaista digitaalista kyvykkyyttä ja tietoympäristöä, jota
ekosysteemin rakentamisessa tavoitellaan. Jatkovalmistelussa tulisi suhtau-
tua pidättyväisesti yksityisiä toimijoita koskevien uusien velvoitteiden säätämi-
seen.

Tiedonvaihtoon liittyvien ratkaisujen tulee olla vähintään EU-tasolla, koska
Suomessa logistiikan kuljetukset ulottuvat jo valtioiden rajojen yli ja Suo-
messa operoi lukuisia kansainvälisiä toimijoita. Kansallinen sääntely ja ohjaus
ei saa johtaa siihen, että suomalaisilta toimijoilta edellytetään toimenpiteitä,
joita ei edellytetä muissa EU-maissa. Se heikentäisi kotimaisten logistiikkayri-
tysten kilpailukykyä. Suomi on jo tällä hetkellä huomattavasti eurooppalaista
tasoa pidemmällä sähköisessä tiedonsiirrossa.

Uskomme, että yrityksiä kannustaa osallistumaan yhteistyöhön ja tiedonja-
koon se, jos yhteistyöstä tai "ekosysteemistä" syntyy aitoa ja todellista hyötyä
osallistujille. Tietoa voidaan jakaa myös kaupallisesti ilman sääntelyäkin. Tie-
toja hyödynnetään ja jaetaan jo nykyisin eri yhteistyöverkostojen kautta va-
paaehtoisin ja kaupallisin sopimuksin. Esimerkiksi Posti tekee yhteistyötä mui-
den yritysten ja kuntien kanssa, kuten Postin, Vaisalan ja Espoon kaupungin
yhteistyö tilannekuvan tuottamisesta katujen kunnossapidon tarpeisiin.

3. Kohti päästöttömiä kuljetuksia

Liikennejärjestelmäsuunnitelman rinnalla on valmisteltu fossiilittoman liiken-
teen tiekarttaa, jossa on tarkoitus puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030
mennessä. Postin omana kunnianhimoisena tavoitteena on pyrkiä kokonaan
päästöttömiin kuljetuksiin vuoteen 2030 mennessä. Teemme töitä tämän ta-
voitteen eteen ja viime vuonna hyvin omat päästömme pienenevät 14 prosent-
tia. Tavoitamme postinjakelussa jo noin 40 % kaikista kotitalouksista sähköi-
sellä jakelukalustolla.

31.5.2021

Julkinen - Public

Tavaraliikenteessä ja raskaissa kuljetuksissa käytetään Suomessa yleisesti edelleen dieseliä. **Tällä hetkelläärkevin, nopein ja merkittävin keino raskaan liikenteen päästöjen vähentämiseksi on biokaasun käyttäminen polttoaineena.** Esimerkiksi Postin uudet nesteytetyllä biokaasulla kulkevat LBG-rekat vähentävät hiilidioksidipäästöjä määrän, joka vastaa 8,6 miljoonaa henkilöautolla ajettua kilometriä. Nesteytetty biokaasu vähentää polttoaineen elinkaaren aikaisia päästöjä jopa 90 prosenttia.

Posti näkee uusiutuvat polttoaineet tärkeänä ja kustannustehokkaana keinona siirtymävaiheessa fossiilisesta fossiilittomaan liikenteeseen. Kannatamme jakeluvelvoitteen ulottamista koskemaan myös biokaasua sekä uusiutuvan dieselin jakeluvelvoitteen nostamista. Suurin este kaasukäyttöisen raskaan kaluston käyttöönotossa tällä hetkellä on tankkausinfrastruktuurin puute.

Kannamme myös huolta pienten kuljetusyritysten mahdollisuuksista investoida vähäpäästöiseen tai päästöttömään kalustoon. Erityisesti raskaan liikenteen nolla- tai vähäpäästöinen kalusto merkitsee kalliita investointeja yrityksille ja etenkin pienemmät kuljetusyhtiöt, joista monet toimivat Postin alihankkijoina, tarvitsevat kalustonsa uusimisessa investointitukea.

4. Vuoropuhelu liikennejärjestelmäsuunnittelun aikana

Posti toivoo, että liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja hankkeiden toteutuksessa tulevana vuosina huomioidaan aktiivisesti yritysten ja kansalaisten näkemykset ja tarpeet. Selonteossa olevat isot suunnitelmat edellyttävät hyvää vuoropuhelua lainsäätäjän ja yritysten sekä elinkeinoelämän välillä.

Posti korostaa, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi ensisijaisesti parantaa ja kehittää liikenteen infrastruktuuriin liittyviä hankkeita, ja vasta kun niiden kanssa on edistytty, on tarkoituksenmukaista tarkastella tiedon jakamiseen liittyvää sääntelyä.

Kunnioittaen,

Posti Group Oyj

Timo J. Anttila

Yhteiskuntasuhdejohtaja

Antti Wikström

Johtaja, Rahtipalvelut