

**STATSRÅDETS PRINCIPBESLUT OM
DIGITALISERINGEN INOM LOGISTIKEN**

INNEHÅLL

INNEHÅLL	2
1 Bakgrund.....	3
1.1 Digitaliseringen inom logistiken genomför mer omfattande politiska riktlinjer.....	3
1.2 Digitaliseringens roll i effektiviseringen av logistiken	5
2 Huvudmål för digitaliseringen inom logistiken	5
2.1 Utnyttjandet av informationsutbyte och produktionen av information ska utvecklas i hela transportkedjan	5
2.2 En informationsbas av hög kvalitet ska utvecklas.....	5
2.3 Möjligheter för medborgare och företag att påverka sitt eget koldioxidavtryck.....	6
3 Åtgärdsprogrammet i digitaliseringsstrategin för logistiken.....	6
3.1 Informationsmiljöer ska utvecklas	7
3.2 Lagstiftningsmiljön för digitaliseringen inom logistiken	12
3.3 Tillgången till övervakningsdata och statistikföringen ska utvecklas	14
3.4 Cyber- och informationssäkerheten ska säkerställas	16
3.5 Interoperabilitet genom samarbete	17

1 Bakgrund

Ett av målen i regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering är att Finland är känt som ett föregångarland när det gäller teknisk utveckling, innovationsrelaterad upphandling och försökskultur, bland annat genom att utveckla lagstiftningen och förvaltningen så att dessa möjliggör digitalisering och hållbar utveckling samt en omfattande försökskultur. Ett annat mål i regeringsprogrammet är att påskynda sektorernas tillväxtorientering och djärva förnyelse som svarar på framtida utmaningar, bland annat genom att beakta de små och medelstora företagens förmåga att vid främjandet av digitaliseringen och i informationspolitiken ta tillvara nya möjligheter via öppna gränssnitt. Vidare ska digitaliseringen av trafiken och transporterna och de möjligheter som tjänstefieringen och sam användningen ger utnyttjas fullt ut i syfte att utveckla transportsystemet, minska utsläppen och förbättra tillgängligheten. De främjande åtgärderna i digitaliseringsstrategin för logistiken genomför särskilt dessa punkter i regeringsprogrammet.

Digitaliseringsstrategin för logistiken, som utarbetats med kommunikationsministeriet som samordnare¹, stöder och stärker digitaliseringsutvecklingen inom logistiksektorn. Strategin innehåller en vision, mål och åtgärder för att utveckla och främja digitaliseringen inom logistiken. I utarbetandet av strategin och genomförandet av åtgärderna fästs uppmärksamhet vid de effektivitets-, säkerhets-, funktionalitets- och klimatfördelar som kan uppnås genom digitalisering. I detta principbeslut fastställs viktiga åtgärder som statsrådet ska genomföra för att uppnå målen i strategin. Principbeslutets genomslagskraft ska mätas och genomförandet av åtgärderna rapporteras.

Åtgärderna i principbeslutet ska genomföras inom ramen för statsbudgeten och befintliga anslag. Beslut om åtgärder som kräver ytterligare anslag eller som har andra budgetkonsekvenser fattas i samband med ramarna för statsfinanserna och i de årliga budgetarna. De resursökningar som föreslås i detta principbeslut är alltså villkorliga till alla delar och de kan genomföras endast om den totala finansieringen av digitaliseringen inom logistiken ökas med budgetmedel. Beslut om detta ska fattas och avtalas separat.

1.1 Digitaliseringen inom logistiken genomför mer omfattande politiska riktlinjer

Digitaliseringsstrategin för logistiken stöder flera av statsrådets förvaltningsöverskridande projekt. När det gäller de projekt som kommunikationsministeriet har ansvar för genomför målen i digitaliseringsstrategin den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032 (Trafik 12), färdplanen för fossilfria transporter samt klimat- och miljöstrategin för IKT-branschen.

En riksomfattande trafiksystemplan utarbetas för 2021–2032 och syftet med den är att öka trafikpolitikens långsiktighet. Planen ska innehålla en analys som beskriver trafiksystemets nu läge och verksamhetsmiljö, en vision för utvecklingen av trafiksystemet fram till 2050, mål som gäller trafiksystemplanen samt statens och kommunernas åtgärdsprogram för att uppnå målen. Planen, som håller på att utarbetas, innehåller åtgärder relaterade till informationsanvändning. De åtgärder som gäller logistiken är i linje med åtgärderna i digitaliseringsstrategin för logistiken.

Våren 2021 kommer statsrådet att fatta ett principbeslut om minskning av inrikestransporternas utsläpp av växthusgaser, det vill säga om den s.k. **färdplanen för fossilfria transporter**. Färdplanen har beretts vid kommunikationsministeriet på grundval av slutrapporten från arbetsgrup-

¹ Logistiikan digitalisaatiostrategia, 5.10.2020 <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162463>

pen för färdplanen för fossilfria transporter och konsekvensbedömningar som kommunikationsministeriet beställt. Färdplanen innehåller konkreta metoder genom vilka inrikestransporternas utsläpp av växthusgaser ska vara halverade senast 2030. I färdplanen beskrivs dessutom en väg till utsläppsfria transporter 2045. Den innehåller också metoder för digitalisering inom logistiken för att uppnå klimatmålen för 2030 och 2045. Åtgärds paketet i färdplanen är i linje med de åtgärderna i digitaliseringsstrategin för logistiken och i statsrådets principbeslut.²

Effekterna av digitaliseringen inom logistiken har också beaktats i **klimat- och miljöstrategin för IKT-branschen**. Syftet med denna strategi är att få en uppfattning om IKT-branschens klimat- och miljöpåverkan och att ge rekommendationer om hur påverkan kan hanteras. Strategin behandlar klimat- och miljöpåverkan från datacentraler, nätverk, terminaler, programvara och tjänster samt den viktigaste nya tekniken ur klimat- och miljöperspektiv. I strategiarbetet har logistiken betraktats som ett exempel på en bransch där klimat fördelar kan uppnås genom digitalisering. Logistikbranschen och dess aktiviteter blir effektivare genom digitalisering, vilket innebär att klimatpåverkan kan minskas. De med tanke på utsläppen viktigaste digitaliseringsmetoderna är de som direkt påverkar transportmängder och transportarbeten, det vill säga digitala informationsmiljöer, automatisering inom logistik samt insamling och användning av data vid optimering av rutter och laster.

När det gäller de förvaltningsöverskridande projekten stöder digitaliseringsstrategin för logistiken även det pågående **nationella tillväxtprogrammet för transportsektorn**, som arbets- och näringsministeriet och kommunikationsministeriet ansvarar för. Tillväxtprogrammet uppdateras som bäst för att det ska svara på förändringar som skett i verksamhetsmiljön, och namnet kommer att ändras till programmet för hållbar tillväxt inom transportsektorn. I uppdateringen av tillväxtprogrammet har man beaktat särskilt de mål som gäller utnyttjande av data och som är i linje med digitaliseringsstrategin för logistiken. I uppdateringen har också digitaliseringen inom logistiken beaktats i högre grad än tidigare. I utvecklingsprogrammet för cirkulär ekonomi, som miljöministeriet ansvarar för, har man också beaktat att digitaliseringen inom logistiken gynnar lösningar inom cirkulär ekonomi. Även ett projekt som gäller data om den bebyggda miljön och som miljöministeriet har ansvar för är kopplat till optimering av hela logistikkedjan. Dessutom beaktas det av Sitra samordnade arbetet som gäller rättvis dataekonomi som en del av den bredare referensram som bildas för dataekonomin.

I anknytning till åtgärderna i digitaliseringsstrategin för logistiken nämns särskilt behovet av att bygga en informationsbas av hög kvalitet. Enligt strategin kan nya verksamhetsmodeller och ny teknik förbättra företagens verksamhetsförutsättningar. Det måste skapas jämlika verksamhetsförutsättningar för företag av olika storlek och typ, även för att förhindra uppkomsten av informell ekonomi. Enligt strategin ska det skapas en realtidsekonomi där ekonomiska transaktioner baseras på digital information och där informationen i elektroniska kvitton och fakturor kan användas i logistikkedjan. Dessa mål måste integreras med de digitaliseringsåtgärder som vidtas för att åstadkomma realtidsekonomin.

Digitaliseringen inom logistiken genomför för sin del också EU:s mål och strategiska riktlinjer för den gröna och digitala övergången. De viktigaste av dessa är kommissionens strategi för en hållbar och smart mobilitet, den europeiska datastrategin och med dessa relaterade lagstiftningsinitiativ. Även målen för hållbar mobilitet i EU:s gröna giv (Green Deal) stöder målen i digi

² Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän loppuraportti (Slutrapport från arbetsgruppen för en färdplan för en fossilfria transporter; på finska), 27.10.2020 <https://julkaisut.valtion-euvosto.fi/handle/10024/162508>

liseringsstrategin för logistiken. Den EU-lagstiftning som styr digitaliseringen av transportkedjor och digitaliseringen av hamnarnas informationsutbyte befinner sig nu i genomförandefasen. Den nationella strategin styr samarbetet mellan företag och myndigheter samt möjligheterna att få omfattande effekter genom åtgärder.

1.2 Digitaliseringens roll i effektiviseringen av logistiken

Digitaliseringen skapar möjligheter för förändring av verksamhetsmodellerna inom logistiken och för ökning av det smidiga informationsflödet mellan olika aktörer. Digitaliseringen ökar verksamhetens effektivitet, gör transportererna smidigare och underlättar optimeringen av transportererna, såväl i enskilda leveranskedjor som i hela trafiksystemet. Digitala lösningar och samarbete inom och mellan branscher ger fler aktörer effektivitets- och kostnadsfördelar och kan samtidigt minska utsläppen.

Med avseende på prestationsförmåga och effektivitet ligger de finska företagen på en god nivå internationellt sett. År 2018 låg Finland på tionde plats i Världsbankens index Logistics Performance Index (LPI), som mäter utrikeshandelns logistikprestation. Enligt undersökningen Logistiikkaselvitys³ är särskilt stora transportföretags verksamhet redan mycket effektiv, bland annat när det gäller fyllnadsgrad och kapacitetsutnyttjandegrad.

Eftersom informationsflödet i logistikkedjan för närvarande är suboptimerat och sker både på papper och digitalt, är det nödvändigt att främja åtgärder som gör logistiken smidigare och effektivare. I detta spelar digitaliseringen en nyckelroll. Med hjälp av digitalisering blir informationsflödet smidigt och det blir möjligt att koppla samman information och åstadkomma interoperabilitet mellan olika typer av information i hela transportkedjan. Detta kräver dock att parterna i logistikkedjan är jämlika, varvid informationen är tillgänglig för aktörer av olika storlek. Ett effektivt och digitalt informationsflöde har förutsättningar att vara smidigt också internationellt. Digitaliseringen har också potential att minska klimatpåverkan.

2 Huvudmål för digitaliseringen inom logistiken

2.1 Utnyttjandet av informationsutbyte och produktionen av information ska utvecklas i hela transportkedjan

Ett centralt mål för att främja digitaliseringen inom logistiken är att skapa förutsättningar för hantering och användning av digital strukturerad information, dvs. data, i hela transportkedjan. Flödet och utbytet av information mellan aktörerna måste vara av hög kvalitet och informationsflödet transparent. Informationsflödet måste ske i realtid så att aktiviteter kan planeras och förutses bättre.

2.2 En informationsbas av hög kvalitet ska utvecklas

Informationsbasen och användningen av information måste utvecklas så att aktörerna har rätt och verklig möjlighet att använda sin egen information. Man bör undvika en situation där en enskild aktör får en alltför dominerande roll i informationsutbytet och därmed i hela serviceverksamheten. Med de nya verksamhetsmodellerna och genom att utnyttja teknik ska man också förbättra företagets verksamhetsförutsättningar och anställningsmöjligheter.

³ Logistiikkaselvitys 2018, Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja

2.3 Möjligheter för medborgare och företag att påverka sitt eget koldioxidavtryck

De olika aktörerna i transportkedjan ska ha rätt till de övervakningsdata som de behöver vid bedömning av den egna verksamhetens klimatpåverkan. Detta ska främst åstadkommas genom avtal mellan företag och, som ett sista medel, vid behov även genom lagstiftning. Övervaknings- och utsläppsdata om transportkedjan ska vara tillgängliga, och ett internationellt godkänt beräkningssätt som omfattar hela kedjan, från avsändaren till mottagaren och ända till slutanvändaren, ska utvecklas, så att till exempel övervakningen av leveranser och utsläpp så långt som möjligt kan ske i realtid och servicen skräddarsys enligt kundens eller beställarens val. De företag som ansvarar för transporter och de som beställer och tar emot transporter ska ha de utsläppsmätare som behövs och verksamhetsstyrningssystem som beaktar miljöpåverkan, system som hjälper till att integrera transporter.

3 Åtgärdspaketet i digitaliseringsstrategin för logistiken

Åtgärderna i digitaliseringsstrategin för logistiken beaktar särskilt tillgången till och utnyttjandet av information i hela transportkedjan, stads- och närlogistik, hamnarnas digitalisering, intelligent automatisering inom logistiken, integrering av transporter och ökning av fyllnadsgraden. Utnyttjandet av information kräver utöver en författningsgrund och tekniska lösningar även gemensamma spelregler, avtalsmallar och anvisningar.

Dessutom är det viktigt att skapa förutsättningar för styrning av konsumenternas val mot lösningar som är mer hållbara med tanke på miljön och resurserna. Som medel identifieras påverkan av den internationella och nationella lagstiftningen, ökning av de medel och investeringar som behövs för de digitala förutsättningarna och åtgärder som stöder olika försök och pilotprojekt. I målen för genomslagskraft beaktas särskilt den klimatpåverkan som kan uppnås genom att utnyttja digitalisering samt transportkedjornas funktionalitet, effektivitet och säkerhet.

Åtgärder som statsrådet ska vidta enligt strategins riktlinjer:

1. Digitaliseringen inom logistiken framskrider i Finland genom delning av data.

För att påskynda och säkerställa digitaliseringen inom logistiken inrättar kommunikationsministeriet ett forum (Logistiikan digitalisaation foorumi) som ska arbeta 2021–2023 och bestå av representanter för intressenter och myndigheter. Gruppens uppdrag ska vara att stödja regeringen och EU-inflytandet samt styra beredningen av det forskningsprogram som ska tas fram och beredningen i fråga om användningen av EU-finansiering.

Ansvariga: Kommunikationsministeriet

Motiveringar: Syftet med principbeslutet för logistiken är att påskynda digitaliseringsutvecklingen och utnyttjandet av data inom logistiken och att med hjälp av dessa uppnå effektivitets-, säkerhets- och hållbarhetsfördelar. Den pågående pandemin har visat att en varaktig digital omställning ger resiliens och förutsägbarhet samt förbättrar den globala konkurrenskraften och möjligheterna att svara på klimatutmaningen. Principbeslutet om digitalisering inom logistiken hör också till åtgärdspaketet i statsrådets principbeslut om minskning av inrikestransporternas utsläpp av växthusgaser. Dessutom har kommunikationsministeriet och dess förvaltningsområde i enlighet med programmet Trafik 12 förbundit sig att i samarbete med andra aktörer främja utvecklingen av lägesbildsinformationen för logistiken och informationsbehoven inom stadslogistiken.

När principbeslutet genomförs är det mycket viktigt att säkerställa att besluten genomförs effektivt och att Finland blir föregångare när det gäller att påskynda digitaliseringen inom logistiken i syfte att minska kostnaderna, påskynda den hållbara tillväxten och uppnå målen inom klimatpolitiken. För detta ändamål inrättas ett forum för digitaliseringen inom logistiken med representanter för företag som tillhandahåller logistik- och transporttjänster och olika digitaliseringslösningar, centrala representanter för industri, handel och andra branscher som använder tjänsterna samt representanter för ministerier och myndigheter. Gruppens uppdrag är att lägga fram konkreta förslag på hur digitaliseringen inom logistiken kan stärkas och hur projekt inom nätverk som utnyttjar data kan stödjas. Dessutom ska gruppen stödja och påskynda det nationella genomförandet av EU-lagstiftningen och Finlands utveckling till ett föregångarland när det gäller digitalisering inom logistiken.

3.1 Informationsmiljöer ska utvecklas

2. *En informationsmiljö för logistiken ska skapas som en del av ett mer omfattande dataområde för trafiken*

Ansvariga: Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Fintraffic, företag

Motiveringar: Arbetet med att utveckla en informationsmiljö för logistiken baseras både på användning av data som finns i myndigheternas datalager och data som ackumuleras vid myndigheternas handläggning av ärenden och på möjligheten att överföra dessa data eller via samma informationsmiljö sammankoppla dem med serviceproducenters andra datakällor. Att skapa informationsmiljön kräver således åtgärder från både myndigheter och företag.

Informationsmiljön för logistiken kräver säkerställande av interoperabiliteten i fråga om tillgången till data samt hanteringen och utnyttjandet av data i hela leveranskedjan, i vilken flödet och utbytet av information mellan aktörerna ska vara av hög kvalitet och informationen transparent. Informationsflödet måste ske i realtid så att aktiviteter kan planeras och förutses bättre. Genom att utbyta information kan transportnät, transportkapacitet och transportresurser utnyttjas så effektivt som möjligt. Via informationsmiljön kan man för utnyttjandet av information skapa jämlika verksamhetsförutsättningar för aktörer av olika storlek och typ. För att avlägsna flaskhalsar i informationsutbyte eller i införande av digitala lösningar behövs särskilda utvecklingsåtgärder för vilka inga marknadsbaserade eller jämlika lösningar verkar uppstå.

När en informationsmiljö skapas för transporterna ska man säkerställa rättvisa användarrättigheter, så att små och stora aktörer har tillgång till information på lika villkor. Dessutom ska man sörja för interoperabiliteten med förvaltningsområdets befintliga informationstjänster. Även i kommande initiativ, såsom byggandet av en NAAP-kontaktpunkt (national authority access point) för elektronisk godstransportinformation (eFTI-förordningen) samt i arbetet baserat på förordningen om utbyte av hamninformation (EMSW-förordningen, European Maritime Single Window) ska tillgången till data, interoperabiliteten och sammankopplingen med större informationsmiljöer säkerställas.

Kommunikationsministeriets roll i genomförandet av informationsmiljön är vägledande. För genomförandet av eFTI- och EMSW-förordningarna har kommunikationsministeriet inrättat förvaltningsöverskridande arbetsgrupper. Transport- och kommunikationsverket har myndighetsansvaret för informationsmiljöerna och svarar för samordningen av arbetet med att genom-

föra förordningarna. Avsikten är att också Fintraffic ska ha ansvar för genomförandet av informationsmiljön. Företaget ska ha en mer omfattande uppgift som kontaktpunkt för trafikinformation.

3. *När den nationella informationsmiljön skapas beaktas i de praktiska lösningarna att information och standarder ska vara interoperabla inom EU och på global nivå*

Ansvariga: Fintraffic, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, det nationella logistiknätverket

Motiveringar: I Finland liksom i de övriga EU-länderna håller man som bäst på att på nationell nivå genomföra förordningarna om elektronisk godstransportinformation och om sjötrafikens rapportering i hamnar, ett arbete som ska vara klart 2025.

Därför bör Finland även framöver på EU-nivå aktivt påverka utvecklingen av standarder och dataformer som främjar datamaterialens interoperabilitet och användbarhet, så att målen för digitalisering av transportkedjorna, utveckling av dataområdet för trafiken, skapande av EU:s digitala inre marknad och den globala interoperabiliteten ska kunna uppnås. Transportinformationen ska vara digital, maskinläsbar, interoperabel, felfri och uppdaterad. Informationen måste flöda på ett decentraliserat sätt genom interoperabla och öppna gränssnitt med en så teknologineutral lösning som möjligt.

Målet är att elektronisk transportinformation används i all ärendehantering hos myndigheterna. Målet är också att utveckla lägesbildsinformationen för logistiken, inklusive förväntad ankomsttid, genom att öka tillgången till digital information och interoperabiliteten i fråga om information så att olika logistikaktörer i hela leveranskedjan kan använda den. Målet är att göra transportererna smidigare och effektivare. Särskild uppmärksamhet ska ägnas tillgången till uppgifter om ankomst- och avgångstider i noder (hamnar, terminaler, flygplatser). Dessutom ska det säkerställas att man i utvecklingsarbetet tar hänsyn till åtgärderna i EU:s datastrategi, särskilt för att säkerställa informationens interoperabilitet över sektorsgränserna.

Finland har inlett arbetet med att ta fram ett helt nytt informationssystem för sjöfarten, ett system som baserar sig på EMSW-förordningen. I arbetet ingår att definiera kraven på harmoniserade datamängder och det tekniska gränssnittet samt förfarandena relaterade till användarhanteringen som en del av EU:s genomförandelagstiftning och byggandet av det nationella systemet och serviceprocessen i anknytning till denna lagstiftning. Transport- och kommunikationsverket fungerar som den nationellt ansvariga myndigheten i genomförandet.

Fintraffic ska genomföra informationstjänsterna enligt EMSW- och eFTI-förordningarna. Fintraffic ska tilldelas resurser för genomförandet av informationstjänsten på ett sätt som uppfyller EU:s krav och så att det digitala informationsutbytet mellan myndigheter och företag säkerställs.

Det nationella genomförandet av eFTI-förordningen om elektronisk godstransportinformation kommer att innefatta projekt för genomförande av systemet, vilket inkluderar servrar, programvara, licenser, integreringstestning och definitions- och kodningsarbete relaterat till byggande av systemet.

Behov av budgetfinansiering för åtgärderna 1–2: Utvecklingen av informationsmiljön för transporter kräver totalt 25 miljoner euro i budgetfinansiering under åren 2021–2025, vilket inkluderar informationstjänsterna för logistiken. Dessutom har följande uppskattningar gjorts

om kostnaderna för uppdatering av de nationella myndighetssystemen enligt kraven i EU-lagstiftningen:

EMSW: *Kostnaderna för Transport- och kommunikationsverket för utveckling av systemen skulle uppgå till totalt 4,83 miljoner euro under åren 2022–2025 och underhållsutgifterna för den datatjänst med support dygnet runt som krävs i EU-förordningen till cirka 600 000 euro per år från och med 2025.*

EFTI: *Kostnaderna för Transport- och kommunikationsverket för utveckling av systemen skulle uppgå till cirka 4,2 miljoner euro under 2022–2025 och underhållsutgifterna till cirka 600 000 euro per år från och med 2026.*

För EMSW har hittills beviljats bara ett belopp som motsvarar finansieringsbehovet 2021. Från och med budgeten för 2022 kommer det dessutom att behövas ett permanent tillägg på 130 000 euro för att täcka utgifterna för och möjliggöra det tjänstemannaarbetet som behövs vid utveckling och underhåll av EMSW-systemet.

När det gäller eFTI uppskattas att det kommer att behövas 685 000 euro (för personresurser och experttjänster) från och med 2022 för de permanenta nya myndighetsuppgifter som utvecklingen av systemet och förordningen kräver. Detta belopp som behövs för Transport- och kommunikationsverkets myndighetsuppgifter ingår inte i beloppet på 4,2 miljoner euro som utvecklingen av eFTI-systemet kräver. Det totala finansieringsbehovet för 2022–2025 skulle således uppgå till 6,94 miljoner euro.

Kostnader för andra aktörer: Utvecklingen av informationsmiljön kräver ett starkt engagemang från privata aktörer i projektet, även ekonomiskt. Företagens kostnader för de omedelbara grundstrukturerna för dataanvändningen bör uppskattas.

4. *Det ska säkerställas att den informationsmiljö för geodata som utvecklas inom jord- och skogsbruksministeriets förvaltningsområde och den informationsmiljö för den bebyggda miljön som miljöministeriet har ansvar för är interoperabla med informationsmiljön och datainnehållen inom logistiken*

Ansvariga: Kommunikationsministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, miljöministeriet samt de ansvariga organisationer som utvecklar informationsmiljöer inom varje förvaltningsområde

Motiveringar: Vid utveckling av informationsmiljöerna ska interoperabiliteten över sektor- och organisationsgränserna säkerställas som en del av de EU-omfattande dataområdena. För närvarande finns flera informationsmiljöer och många aktörer deltar i informationsutbyte. Beslutanderätten är ofta fördelad mellan olika aktörer, vilket innebär att det behövs en vision, spelregler och förfaranden. Dessutom behövs gemensam påverkan på den internationella standardiseringen och harmoniseringen. Detta säkerställer informationens tillgänglighet, kvalitet och interoperabilitet. Det möjliggör också synergier över sektors- och organisationsgränser.

Med tanke på behoven inom logistiken är det viktigt att säkerställa interoperabiliteten med den informationsmiljö för geodata som utvecklas inom jord- och skogsbruksministeriets förvaltningsområde och den informationsmiljö för den bebyggda miljön som miljöministeriet har ansvar för. Det ska beaktas att det utvecklingsarbete som håller på att inledas under ledning av samarbetsgruppen för interoperabilitet mellan data om den bebyggda miljön har en central roll när det gäller överenskommelser om interoperabilitet för data om trafiken och trafikområdena.

5. *Företagens och individers kunnsighet och skicklighet i att dra nytta av stora data-mängder ska förbättras*

Ansvariga: Undervisnings- och kulturministeriet, kommunikationsministeriet och arbets- och näringsministeriet

Motiveringar: För att det ska vara möjligt att utnyttja digitaliseringen inom logistiken och dra full nytta av de digitala möjligheterna krävs tekniskt kunnande och utveckling av digitaliserings-förutsättningarna. Som en del av genomförandet av det nationella tillväxtprogrammet för transportsektorn, som arbets- och näringsministeriet och kommunikationsministeriet ansvarar för, utförs följande: en gemensam vision och framtidsbild 2030 tas fram, kompetensen inom sektorn och sektorns verksamhetsmiljö beskrivs, viktiga åtgärder för de närmaste åren definieras och en aktiv uppföljning av arbetet inom programmet organiseras. För att stödja beredningen av tillväxtprogrammet har det tagits fram en färdplan som innehåller åtgärder för att uppnå målen i programmet. Åtgärderna för att främja kompetensen relaterad till digitaliseringen inom logistiken behöver inkluderas i särskilt forsknings- och utbildningshelheten, och de behöver beaktas också mer allmänt: i utbildningsprogram och andra liknande program inom sektorn.

Behov av budgetfinansiering: Behovet av finansiering kommer att klarna i det fortsatta arbetet med projektet.

6. *Den digitala infrastrukturen ska utvecklas i samband med utveckling av den fysiska trafikinfrastrukturen*

Ansvariga: Trafikledsverket, Fintraffic, Transport- och kommunikationsverket, räddningsmyndigheter, kommuner, telekommunikationsoperatörer

Motiveringar: En hållbar och effektiv logistik kräver både en fysisk och digital infrastruktur för att informationsflödet ska vara smidigt och obrutet. I utkastet till den riksomfattande trafiksystemplanen konstateras i avsnittet om kommunikationsnät att det är viktigt att utveckla kommunikationsnäten med tanke på utvecklingen av trafiksystemet och till exempel med tanke på boende på flera platser, distansarbete och användning av digitala tjänster. Genom att utveckla kommunikationsnäten kan man minska behovet av fysisk trafik och trafikarbete. I planutkastet konstateras att staten ska främja utvecklingen av kommunikationsnät även för transportsystemets behov i enlighet med strategin för digital infrastruktur som sträcker sig fram till 2025.⁴

I utkastet till riksomfattande trafiksystemplanen konstateras att Trafikledsverket som en del av trafik- och farledshållningen ska utveckla täckningen för och kvaliteten på de statistiska data om statens trafiknät, bland annat för behoven inom den autonoma trafiken och inom förvaltningen av trafikledsegenheten. Dessutom ska det under ledning av Trafikledsverket göras en utredning och pilotförsök för att ta reda på möjligheterna till att i underhållet av farleder i större omfattning än för närvarande använda insamling och analyser av dynamiska data med hjälp av kommunikationsnät. Arbetet tar bland annat hänsyn till behoven inom effektiv fastighetsförvaltning, vinterunderhåll, automatisering och logistik. I arbetet kan man använda befintliga verktyg, såsom Meteorologiska institutets observationer av förhållanden och datamodellering.

⁴ Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032, suunnitelmaluonnos 21.1.2021 (utkast till riksomfattande trafiksystemplan för 2021–2032; på finska), s. 63, Finland – ett ledande land inom datakommunikationsnät: Strategi för digital infrastruktur 2025, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/161468>

Åtgärden genomförs i enlighet med åtgärden *Tiedon hyödyntäminen valtion väylänpidossa (Utnyttjande av data i statens farledsunderhåll)*⁵, som ingår i den riksomfattande trafiksystemplanen. I enlighet med den riksomfattande trafiksystemplanen ska den grundläggande data-samlingen för väg- och gatunätet göras tillgänglig i användbar form (*digital tvilling*). I arbetet ingår ett Digiroad-projekt och, i anknytning till detta, förbättring av kvaliteten på och täckningen för data om kommunernas gatunät för att stödja automatiseringen av trafiken. Dessutom finns det behov av att förbättra kvaliteten på och täckningen för informationsbasen om landsvägarna så att den stöder automatiseringen av trafiken.

Behov av finansiering för åtgärden: Enligt kostnadskalkylen blir kostnaden minst 8 miljoner euro under åren 2022–2025.

7. *Det ska säkerställas att de lagstadgade informationsskyldigheterna fullgörs i hela landet genom att sörja särskilt för att kommunerna genom MBT-avtal åtar sig att producera realtidsinformation*

Ansvariga: Kommunikationsministeriet, miljöministeriet, kommuner, Trafikledsverket, Fintraffic

Motiveringar: Att informationen om trafiksystemet är uppdaterad för hela nätets del är väsentligt för de transporter som behövs inom primärproduktionen, industrin, handeln och distributionen. Det måste finnas heltäckande information tillgänglig om privatvägar, om det väg- och gatunät som städerna ansvarar för och om transportnoderna, såsom terminaler, stationer och hamnar. Den övergripande utvecklingen av trafiksystemet genomförs enligt den riksomfattande trafiksystemplanen. När det gäller avtalen mellan staten och stadsregionerna om markanvändning, boende och trafik (MBT) är det av stor betydelse att man kommer överens om för staten och kommunerna viktiga frågor som gäller samordning av markanvändning, boende och trafik i de största stadsregionerna. År 2020 har MBT-avtalsförfarandet omfattat inte bara Helsingfors-, Åbo-, Tammerfors- och Uleåborgsregionerna utan också Lahtis-, Jyväskylä- och Kuopio-regionerna.

Frågor relaterade till utvecklingen av trafiksystemet har behandlats också i avtal mellan staten och enskilda städer (till exempel tillväxtavtalen). Dessutom har det i enlighet med regionutvecklingslagen och för uppfyllelse av målen för utveckling av regionerna upprättats samarbetsavtal (till exempel broavtal) med staten, landskapsförbund, kommuner, andra myndigheter som deltar i finansiering av åtgärder och andra aktörer som deltar i utvecklingen av regionerna. Syftet med samarbetsavtalen har varit att lösa utmaningar i regionutvecklingen, utmaningar som gällt plötsliga strukturförändringssituationer. Åtgärden gäller avsnittet *Kumppanuuskien vahvistaminen ja selkeyttäminen liikennejärjestelmän kehittämisessä*⁶ (*Stärka och klargöra partnerskapen i utvecklingen av trafiksystemet*) i den riksomfattande trafiksystemplanen. I anslutning till genomförandet av åtgärderna undersöks också möjligheterna att använda EU-stöd för att fullgöra informationsskyldigheterna.

8. *För att det ska finnas digitala ekonomiska data tillgängliga för behoven inom logistiken ska övergången till en realtidsekonomi påskyndas*

⁵ Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032, suunnitelmaluonnos 21.1.2021 (utkast till riksomfattande trafiksystemplan för 2021–2032; på finska). Tiedon hyödyntäminen valtion väylänpidossa, s. 61

⁶ Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032, suunnitelmaluonnos 21.1.2021 (utkast till riksomfattande trafiksystemplan för 2021–2032; på finska), s. 73

Ansvariga: Arbets- och näringsministeriet, Patent- och registerstyrelsen, Skatteförvaltningen, Statskontoret, företag

Motiveringar: Genom att skapa strukturer och handlingsmodeller för tillgången till och mobiliteten för digitala ekonomiska data och genom att införa elektroniska kvitton och fakturor kan man påskynda övergången till en realtidsekonomi där ekonomiska transaktioner baseras på digitala data och behandling av data. De system och data som används för att säkerställa interoperabiliteten måste basera sig på internationella standarder. Övergången till en realtidsekonomi kommer att förbättra produktiviteten i företagen och i den offentliga förvaltningen. Den skapar förutsättningar för en eventuell framtida användning av data även för logistikkedjor, där mer än 90 procent av de data som behövs i dessa baserar sig på digitala ekonomiska data. Det måste säkerställas att både små och stora företag drar nytta av realtidsekonomin. Vid bedömning av de framtida möjligheterna att använda data ska man beakta känsligheten hos data, bland annat affärshemligheter, bankhemligheter och betaltjänstdata.

Behov av budgetfinansiering: Projektet, som samordnas av Patent- och registerstyrelsen, kräver en finansiering på 14 miljoner euro.

Övriga kostnader: Företagens kostnader för införandet av den första fasen av realtidsekonomin har uppskattats till cirka 80 miljoner euro.

3.2 Lagstiftningsmiljön för digitaliseringen inom logistiken

9. *Genom påverkan på EU-lagstiftningen ska det säkerställas en gynnsam utveckling av lagstiftningsramen för tillgången till och vidareutnyttjandet av data*

Ansvariga: Kommunikationsministeriet

Motiveringar: Inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde behövs en enhetlig handlingsmodell för skapandet av dataområden för mobilitet, det vill säga sammankopplade informationsmiljöer. Dataområdena är kopplade till ett större ramverk för datahantering som är under uppbyggnad i EU. Kommunikationsministeriet deltar aktivt i behandlingen av och i det föregripande inflytandet över EU-lagstiftningsinitiativ som gäller data och datahanteringsmodellen. Även strategiernas och initiativens samstämmighet och samordningen i kommissionen är centrala. Förslaget till förordning antogs den 25 november 2020⁷. Ett förslag till förordning om åtkomst till och tillgång till data väntas komma under andra halvåret av 2021. Dessutom håller kommissionen på att utfärda genomförandeakter om de värdefulla dataset som avses i direktivet om öppna data⁸.

I lagstiftningsinitiativet om datahantering anges roller och spelregler för datahantering samt dataförmedlarnas ansvar och roller. I det nationella påverkansarbetet gällande åtgärderna i EU:s datastrategi ska de nationella behoven och prioriteringarna beaktas⁹. Det aktiva arbetet med att

⁷ Förslag om en europeisk dataförvaltning <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:52020PC0767>

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1024 om öppna data och vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=celex%3A32019L1024>

⁹ En EU-strategi för data, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?qid=1593073685620&uri=CELEX%3A52020DC0066>

påverka EU-lagstiftningen och framföra de prioriteringar som är viktiga för Finland fortsätter. Finland ska sörja särskilt för datainteroperabiliteten, teknikneutraliteten och omfattande tillgång till information. För dataförmedlingstjänsternas verksamhet ska det skapas funktionella strukturer som ökar förtroendet för datadelning och skapar förutsättningar för medborgarna att hantera sina egna data.

Kommunikationsministeriet deltar också i översynen av direktivet 2010/40/EU om införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet (ITS-direktivet), ett arbete som inleddes i EU i oktober 2020. Genom åtgärderna enligt direktivet har EU utvecklat en gemensam europeisk verksamhetsmiljö för att säkerställa interoperabiliteten för nya digitala tjänster och automatiseringen av trafiken och för att främja en marknad som grundar sig på öppen, icke-diskriminerande tillgång. Direktivet har på ett betydande sätt bidragit till EU:s förmåga att stärka sin konkurrenskraft inom transport- och mobilitetssektorn. Kommunikationsministeriet samordnar utvecklingen av ITS-direktivet nationellt.

Behov av budgetfinansiering: Inga omedelbara budgetkonsekvenser.

10. Möjligheterna att förbättra VAK-uppgifternas tillgänglighet i transportkedjorna och hos myndigheterna ska utredas i ett samarbete

Ansvariga: Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket

Motiveringar: En stor del av aktörerna är på en principiell nivå medvetna om betydelsen av utbyte av logistikdata. I praktiken framskrider saken dock ganska långsamt. Till exempel uppgifterna i de elektroniska fraktsedlarna anses som en god grund för informationsutbyte, men det finns fortfarande ansevära utmaningar i fråga om interoperabiliteten. Bättre informationsutbyte i samband med transporter av farliga ämnen kunde främja uppfyllelsen av många slags säkerhetsmål. Därför finns det behov av att utreda om det är möjligt att främja en bättre tillgång för aktörer och myndigheter till information om dessa transporter. Det borde vara möjligt att i transportkedjan bättre utnyttja i synnerhet uppgifterna om uppskattade ankomstdatum, dvs. ETA-uppgifterna, och VAK-uppgifterna om farliga ämnen.

Motiveringar: En stor del av aktörerna är på en principiell nivå medvetna om betydelsen av utbyte av logistikdata. I praktiken framskrider saken dock ganska långsamt. Till exempel uppgifterna i de elektroniska fraktsedlarna anses som en god grund för informationsutbyte, men det finns fortfarande ansevära utmaningar i fråga om interoperabiliteten. Detta betyder dock inte att all information ska vara öppen för alla aktörer, utan rätten till den egna informationen bör stärkas. Bättre informationsutbyte i samband med transporter av farliga ämnen kunde främja uppfyllelsen av många slags säkerhetsmål. I samband med totalrevideringen av lagen om farliga transporter ska det utredas om det för myndigheternas och trafikstyrningens behov är möjligt att främja en bättre tillgång till uppgifter om dessa transporter. I synnerhet uppgifterna om uppskattade ankomstdatum, dvs. ETA-uppgifterna, och VAK-uppgifterna om farliga ämnen borde kunna utnyttjas bättre.

Att ha tillgång till säkerhetskritisk information är särskilt viktigt till exempel i olycksituationer och vid övervakning, men det är en utmaning att inga data är tillgängliga. Detta arbetar man redan med både på EU-nivå och internationell nivå, och Finland främjar utnyttjande av information i transportkedjan och särskilt i transportnoder. Dessutom är vissa uppgifter, till exempel ETA-uppgifterna, mycket säkerhetskritiska, varför dataskyddet måste beaktas. VAK-informat-

ionen behandlas också i utkastet till plan för lagberedning och nyckelåtgärder inom automatiseringen av transporter och i ett projekt som gäller en totalrevidering av VAK-lagen. Åtgärden ingår också i avsnittet *Tavaraliikenteen palvelut* (Varutrafikens tjänster) i Trafik 12-planen.¹⁰

Behov av budgetfinansiering: Finansieringsbehovet har uppskattats till 65 000 euro, och för utvecklingsprojektet krävs dessutom tjänsteupphandling.

11. Författningsändringar som krävs för genomförande av EU-förordningarna om hamninformation (EMSW) och om elektronisk godstransportinformation (eFTI)

Ansvariga: Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Fintraffic

Motiveringar: Förordningen om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart och om upphävande av direktiv 2010/65/EU (EMSW, (EU) 2019/1239) trädde i kraft den 15 augusti 2019. I EU:s medlemsstater, strandstaterna, ska det för sjöfarten finnas en nationell kontaktpunkt som uppfyller kraven i den nya förordningen och som används för insamling av sjöfartens rapporteringsuppgifter och för förmedling till myndigheterna. Den centrala funktionsprincipen är att deklareranten kan göra sin deklaration i samma gränssnitt i hela EU och utnyttja tidigare deklareringsuppgifter i följande deklarerationer samt sköta alla sjöfartsdeklarerationer i EMSW-gränssnittet. Förordningen gäller 16 rapporteringsformaliteter och 9 tullformaliteter som ska rapporteras via systemet.

När det gäller lagstiftningen om elektronisk godstransportinformation kräver förordningen (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation att de behöriga myndigheterna senast 2025 har förmåga att ta emot godstransportinformation i digital form. Skyldigheten att ta emot digital information i enlighet med förordningen gäller dock bara lagstadgad information och kräver dessutom att transportföretagen och logistikoperatörerna i den gränsöverskridande trafiken inom EU tillhandahåller behöriga myndigheter informationen med de certifierade systemen enligt eFTI-förordningen och de delegerade akter som kommissionen antagit på basis av förordningen.

De ändringar i lagstiftningen som krävs för att genomföra förordningarna är planerade att inledas 2021. Samtidigt måste de olika myndigheternas roll i upprätthållandet av systemen och i tillhandahållandet av informationstjänsterna fastställas. Avsikten är att Transport- och kommunikationsverket ska ansvara för helheten av informationstjänster och använda Fintraffic för att tillhandahålla tjänsten.

Behov av budgetfinansiering: Se åtgärd 2.

3.3 Tillgången till övervakningsdata och statistikföringen ska utvecklas

12. Förutsättningar ska skapas för aktörerna i logistikkedjan att bedöma den egna verksamhetens klimatpåverkan. Tillgången till övervakningsdata om utsläpp säkerställs vid behov genom lagstiftning.

Ansvariga: Kommunikationsministeriet

¹⁰ Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032, suunnitelmaluonnos 21.1.2021 (utkast till riksomfattande trafiksystemplan för 2021–2032; på finska), s. 57

Motiveringar: Övervaknings- och utsläppsdata om transportkedjan ska finnas tillgängliga från avsändaren till mottagaren och ända till slutanvändaren, så att till exempel övervakningen av leveranser och utsläpp så långt som möjligt kan ske i realtid och vara förutsägbar. Metoderna för att beräkna utsläppseffekterna av digitaliseringen måste harmoniseras, vilket också har identifierats som ett utvecklingsobjekt i beredningen av klimat- och miljöstrategin för IKT-branschen. Aktörerna kan åläggas att lämna varandra information om utsläpp i första hand genom avtal mellan företagen. Deras rätt att få tillgång till information som är nödvändigt för den egna verksamheten kan vid behov stärkas genom att i lagstiftningen stärka deras rättigheter till egen information. Åtgärden är kopplad till arbetet med färdplanen för fossilfria transporter, ett arbete som pågår i kommunikationsministeriet. När det gäller digitaliseringen inom logistiken är det nödvändigt att ta reda på vilka data företagen har tillgång till för bedömning av den egna verksamhetens klimatpåverkan och vilka ytterligare data som behövs. Statistikföringen och informationsbasen bör utvecklas så att också de som beställer transporter kan bedöma hur olika åtgärder inverkar på logistikens utsläpp.

Med tanke på möjligheterna att använda data skulle det vara viktigt att data är uppdaterade, standardiserade, interoperabla och digitala samt lättillgängliga via gränssnitt. För närvarande är det till exempel inte möjligt att följa och heltäckande registrera övervaknings- eller utsläppsdata för en leveranskedja eller utföra granskningar enligt transportsätt. Det finns också brister i informationsbasen när det gäller regionala data, särskilt data om vägtrafiken.

Med tanke på statistikföringen och dataproduktionen kräver produktionen av mer exakta data en ny typ av datainsamling och ett nytt slags samarbete mellan myndigheter och företag, exempelvis när det gäller granskningar av start- och slutpunkt och av enskilda varuslag. Här ska ett kommande projekt som Statistikcentralen genomför och som gäller utveckling av varutransporterna inom vägtrafiken beaktas, liksom projektets möjligheter att tillgodose ovannämnda informationsbehov. Vid Statistikcentralen pågår också ett projekt för utveckling av trafik- och kommunikationsstatistiken (Liivi), ett projekt i vilket behov kan undersökas.

Beställarens eller slutanvändarens ansvar för utsläpp och möjligheterna att övervaka utsläppen måste ökas nationellt och vid behov genom EU-avtal och internationella avtal, för att det ska uppstå efterfrågan på hållbara lösningar och investeringar. Även upphandlingar och investeringar måste styras mot hållbara lösningar genom att öka beställarens ansvar och rättigheter eller genom lagstiftning. Finansieringen av investeringar som gäller drivkraft och energieffektivitet ska inriktas på att främja digitala lösningar.

Behov av budgetfinansiering: Budgetbehovet ska bedömas efter att mer exakta uppgifter om kostnaderna för utvecklingsåtgärden erhållits. Enligt en preliminär uppskattning behövs 130 000 euro för statistikresurserna och 50 000–100 000 euro per år för upphandling av tjänster.

13. De statistiska data ska bli bättre och av högre kvalitet och servicenivån i trafiknätet ska utvecklas

Ansvariga: Transport- och kommunikationsverket, Statistikcentralen, Trafikledsverket, Fintraffic

Motiveringar: En logistik som är smidig, obruten och optimerad med tanke på trafiksystemet kräver en uppdaterad lägesbild och omfattande statistiska data. Data måste vara korrekta, jämförbara och användbara, så att exempelvis granskningar av enskilda transportsätt är möjliga. Det ska vara möjligt att göra tillförlitliga regionala granskningar med data. Aktualiteten för data och deras geografiska omfattning kan ökas genom att utnyttja data som olika sensorer kan ge

om användningen av farleder. Dessutom finns det behov av att klargöra vilket ansvar de som producerar, förmedlar och använder data har och vilken roll myndigheten har. Att förbättra tillgången till och kvaliteten på data främjar också vidareutnyttjandet av data, vilket stöder statistikföringen och utvecklingsarbetet samt övervakningen av den informella ekonomin. Det har dock konstaterats att tillgången till data är en utmaning på grund av känsligheten hos data, och med tanke på statistikföringen kräver detta utvecklingsarbete. Med tanke på statistikföringen och dataproduktionen kräver produktionen av mer exakta data en ny typ av datainsamling och ett nytt slags samarbete mellan myndigheter och företag, exempelvis när det gäller elektroniska fraktsedlar, sjötrafikens rapportering i hamnar samt granskningar av start- och slutpunkt och enskilda varuslag.

Strävan är att arbetet med att främja statistikföringen och datas användbarhet ska utföras inom befintliga ramar och som en del av andra projekthelheter. I samband med arbetet ska det undersökas om EU-projektfinansiering kan utnyttjas för förbättring av informationsbasen för logistiken.

Behov av budgetfinansiering: Strävan är att arbetet med att främja statistikföringen och datas användbarhet ska utföras inom befintliga ramar och som en del av andra projekthelheter. I samband med arbetet ska det undersökas om EU-projektfinansiering kan utnyttjas för förbättring av informationsbasen för logistiken. Det har uppskattats att det behövs 50 000–100 000 euro per år för upphandling av tjänster relaterade till utvecklingsarbetet och 130 000 euro för personresurser. Det ska göras en särskild bedömning av om det utöver dessa belopp behövs budgeterad finansiering.

3.4 Cyber- och informationssäkerheten ska säkerställas

14. Förfaranden ska tas fram för säkerställande av cyber- och informationssäkerheten vid digitalisering inom logistiken och resurser ska säkerställs för tillsynsmyndigheternas arbete med informations- och cybersäkerheten

Ansvariga: Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket

Motiveringar: När det gäller digitalisering är förtroende en central påverkansfaktor och möjliggörare. Andamålsenligt genomförda är informations- och cybersäkerhet centrala element i byggandet och upprätthållandet av förtroende i den digitala världen. Ett samhälle som digitaliseras med hjälp av förtroende kan effektivt, hållbart och fullt ut utnyttja de möjligheter som digitaliseringen inom logistiken för med sig. Det är också viktigt att säkerställa dataskyddet vid digitalisering inom logistiken.

I och med digitaliseringsutvecklingen inom logistiken blir de logistiska aktiviteterna alltmer beroende av digitala tjänster och system. Den digitala verksamhetsmiljön för logistiken kommer att vara utsatt för alltmer cyberhot och störningar. Det ömsesidiga beroendet ökar riskerna för avbrott i logistikaktiviteterna. Om avbrott sker kan det stoppa transporter av läkemedel, livsmedel, bränslen eller andra varor som är kritiska med tanke på samhällets funktion och försörjningsberedskap. Detta kräver att tjänster som är kritiska för samhället och försörjningsberedskapen liksom tjänsteleverantörernas logistiska beroenden identifieras, och det ökar informations- och cybersäkerhetens betydelse och kräver att dessa systematiskt utvecklas baserat på riskhantering.

Tillsynsmyndigheterna inom logistiksektorn har inte ännu tillräcklig kompetens och resurser när det gäller informations- och cybersäkerheten. Det måste säkerställas att myndigheterna har

de resurser och den kompetens som behövs vid rådgivning om informations- och cybersäkerhet till aktörerna, vid tillsyn och vid samarbete. Eftersom aktörernas kompetensutveckling inom informations- och cybersäkerhet endast delvis kommit igång står det klart att de behöver myndigheternas stöd i detta och att det behövs styrning och övervakning av den övergripande utvecklingen inom sektorn. Dessutom innebär det att samarbetet med aktörerna är viktigt. Ökningen av kompetensen i cybersäkerhet främjas särskilt genom programmet för utveckling av cybersäkerheten. Det bör också finnas tillräckligt med resurser för påverkan på utvecklingen av informations- och cybersäkerheten i bland annat EU och internationella organisationer. Detta är viktigt för att informations- och cybersäkerheten ska utvecklas på ett sätt som är förenligt med åtgärderna och målen på internationell nivå och EU-nivå.

Genom lagstiftning ska det säkerställas att tillsynsmyndigheterna samt deras uppgifter och behörighet är tydligt definierade, såsom det har fastslagits i Statsrådets principbeslut om förbättring av datasäkerheten och dataskyddet i samhällets kritiska områden. Tillsynsmyndigheterna måste ha tillräcklig tillsynsbehörighet när det gäller informations- och cybersäkerheten, tillräcklig behörighet för att utfärda bestämmelser och möjlighet att använda externa sakkunniga för att bedöma om informationssystem överensstämmer med krav. Det bör också säkerställas att de administrativa påföljderna i samband med tillsynsbehörigheten är tillräckliga. Detta kräver en kartläggning av innehållet i nuvarande lagstiftning och ändringar i lagstiftningen.

Behov av budgetfinansiering: Transport- och kommunikationsverket behöver en årlig tilläggsfinansiering på 850 000 euro för skötseln av informations- och cybersäkerhetsuppgifterna inom logistiken. Dessutom ska finansiering tillhandahållas för arbetet med att säkra dataskyddet, medel som kan användas för upphandling av tjänster i alla utvecklingsprojekt oberoende av projektets omfattning.

3.5 Interoperabilitet genom samarbete

15. *En utvecklingsplan ska utarbetas för utveckling av forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamhet inriktad på digitalisering inom logistiken och stöd ska säkerställas för ansökningar om EU-projektfinansiering*

Ansvariga: Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, arbets- och näringsministeriet/Business Finland och företag

Motiveringar: Tillsammans med branschen bör en målinriktad utvecklingsplan utarbetas för att rikta in forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamhet som gäller digitalisering inom logistiken, för att utveckla kompetensen och för att öka cyberkompetensen. Åtgärden behövs för att stödja samordningen av EU-finansieringsprogrammen¹¹ och det nationella utvecklingsarbetet och för att sörja för det samarbete som behövs i EU:s finansieringsprogram. För genomförandet av en omfattande digitalisering inom logistiken är det nödvändigt att beakta möjligheterna i EU-finansieringsprogrammen. Detta kräver en samordnad plan för de olika utvecklingsbehoven. För att stödja digitaliseringen av transporterna och logistiken behövs förutom tekniska

¹¹ EU-finansieringskällor: Digitaalinen Eurooppa DEP Digital Europe Program, Verkkojen Eurooppa CEF2 Digital ja Transport, programmen Horisont Europa (Horizon Europe); olika nationella konsortier och nätverk, bland annat som en del av följande utvecklingsobjekt: ERTMS, Intelligent Transport Services for road (ITS), New technologies and innovation, River Information Services (RIS), Safe and secure infrastructure, Single European Sky – SESAR.

strukturer även ekonomiskt hållbara affärsmodeller och värdekedjor baserade på informationsdelning. Detta ger företagen förutsättningar att bygga en verksamhetsmodell som baserar sig på avkastning via investeringar och på innovationer som baserar sig på en konkurrensutsatt marknad.

Arbetet inkluderas i Transport- och kommunikationsverkets automatiseringsprojekt och främjande av digitaliseringen, i utvecklandet av dataområdena på EU-nivå och i EU-finansieringsinstrumentet (DEP). Det ska utredas hur arbetet med att förbättra informationsbasen för logistiken kan finansieras.

Behov av budgetfinansiering: Resursbehovet uppskattas till 65 000 euro. Behovet av projektfinansiering specificeras i samband med att utvecklingsplanen utarbetas.

16. Materiel och kapacitet ska optimeras för stadslogistiken

Ansvariga: Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, städer, kommuner, företag

Motiveringar: De strategiska riktlinjer som stöder målen i den riksomfattande trafiksystemplanen innefattar servicenivån på resor och transporter. I detta ingår att förbättra förutsättningarna och hållbarheten för stadslogistiken. Staten främjar utvecklingen av stadslogistiken genom att tilldela forsknings- och innovationsfinansiering och genom att stödja anskaffningen av EU-medel för pilotprojekt som genomförs av kommuner och företag, till exempel i fråga om användning av ny teknik och utnyttjande av data för integrering av transporter samt med hjälp av lagstiftning. Kommunerna uppmuntras att utnyttja och prova tjänster inom digital luftfart och att delta i arbetsgruppen för digital luftfart. Vid utveckling av den digitala luftfarten ska hänsyn tas till de slutsatser och utvecklingsförslag som arbetsgruppen för digital luftfart lämnar.¹²

Dessutom stöder staten kommunerna i samarbeten som gäller stadslogistik, till exempel i ett samarbete mellan kommuner som utarbetar en planeringsanvisning¹³. Städerna har en viktig roll när det gäller att främja en distribution som är funktionell och har låga utsläpp, bland annat genom att främja användning av materiel med låga utsläpp med hjälp av markanvändnings- och byggnadslösningar och i offentliga upphandlingar. Städerna kan ge dessa trafikförmåner och till exempel anlägga platser eller områden för lastning-parkering på vilka endast distributionsfordon som har låga utsläpp och är tystgående är tillåtna.

En bättre tillgång till information och mer användbar information möjliggör nya driftsmodeller i stadslogistiken, vilket innebär att stamtransporter kan tilldelas eldrivna fordon för korta s.k. första och sista kilometern-transporter. Även informationen om laddningspunkter för lastnings- och eltrafiken måste vara tillgänglig för alla i realtid. Utvecklingen av digitala tjänster för järnvägstrafiken och för trafiken med eldrivna bussar ska också främjas.

¹² Rapport från arbetsgruppen för digital luftfart (på finska), https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/a8d07a7b-bcbb-4c2c-b1ea-66a22f430eb8/247075bf-e597-4ed9-afc6-c47adb0f2d2d/LI-ITE_20201008121409.PDF

¹³ Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, suunnitelmaluonnos 21.1.2021 (utkast till plan 21 januari 2021; på finska), s. 57

Städerna och näringslivet bör i samarbete främja åtgärder som integrerar transporterna och göra dem smidigare för de första och sista kilometrarna. Användningen av mindre distributionsmateriel bör också göras smidigare genom att utveckla en standardiserad lastenhet som är lämplig för stadstransporter (jfr containrar i globala multimodala transporter). Dessutom skulle en övergång till tysta eldrivna fordon av olika storlek i närdistributionen ge bättre möjligheter för distribution som sker både dag och natt, och då skulle distributionstrafiken inte störa annan trafik. För att förbättra de eldrivna fordonens användbarhet bör det i städerna förbättra infrastruktur som lämpar sig för laddning av eldrivna fordon i anslutning till parkeringsplatser för lastning eller lastningsområden. Åtgärder måste vidtas för att förbättra möjligheterna att utnyttja information för optimering av transporter och integrering av distribution med materiel av olika storlek och typ.

Behov av budgetfinansiering: I utkastet till riksomfattande trafiksystemplan anges att staten ska främja utvecklingen av stadslogistiken genom att tilldela forsknings- och innovationsfinansiering och genom att stödja anskaffning av EU-medel för pilotprojekt som genomförs av kommuner och företag, till exempel i fråga om användning av ny teknik och utnyttjande av data för integrering av transporter samt med hjälp av lagstiftning. Kommunerna uppmuntras att utnyttja och prova tjänster inom digital luftfart. Dessutom stöder staten kommuner i samarbeten som gäller stadslogistik, till exempel i ett samarbete mellan kommuner som utarbetar en planeringsanvisning.

17. Spelreglerna i ekosystem ska förtydligas

Ansvariga: Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Fintraffic, företag, städer, kommuner

Motiveringar: Ett stort antal aktörer är involverade i logistik och varor levereras via olika noder och med olika transportsätt. Beslutanderätten är ofta delad till exempel mellan logistik-/transportföretaget och industriföretaget eller transportkunden. Man bör ta fram en vision, spelregler och förfaranden samt utföra internationellt standardiserings- och harmoniseringsarbete tillsammans för att säkerställa tillgången till information, informationens kvalitet och interoperabiliteten. Nya verksamhetsmodeller ska tas i bruk, förfaranden förnyas och samarbetet mellan branschens aktörer och den offentliga sektorn ökas.

Behov av budgetfinansiering: Inga omedelbara budgetkonsekvenser.

18. Det gränsöverskridande samarbetet mellan Finland och Ryssland i fråga om intelligent trafik ska fortsätta i anslutning till utvecklandet av internationella hållbara logistikkorridorer

Ansvariga: Transport- och kommunikationsverket, kommunikationsministeriet, utrikesministeriet, Tullen, företag och forskningsinstitutioner

Motiveringar: Målen i regeringens Rysslandspolitik stöds genom projekt inom sektorer som är centrala med tanke på hanteringen av relationerna med Ryssland. Samarbetet genomförs inom ramen för EU:s gemensamma politiska riktlinjer rörande Ryssland.

Den gränsöverskridande logistiken ska effektiviseras med digitala lösningar, såsom med elektroniska fraktsedlar (eCMR) och genom digitalisering av elektroniska transporttillstånd enligt vägtrafiköverenskommelsen mellan Finland och Ryssland. Både Finland och Ryssland har undertecknat ett tilläggsprotokoll om elektroniska fraktsedlar, och eCMR-avtalet omfattar 29

stater. För att främja utvecklingen behövs samarbete mellan myndigheter och företag, särskilt i digitaliseringen av varuflödena från EU till Asien och tillbaka. En av delfaktorerna i detta arbete med att främja logistiska transporter på vägar och järnvägar till Asien är att myndigheter och företag i Finland och Ryssland har ett nära samarbete. Samarbetet samordnas i underarbetsgruppen Älyliikenteen ja logistiikan alatyöryhmässä (Intelligenta transporter och logistik).

Konkreta projekt för att möjliggöra och främja den digitala logistikkorridoren ska genomföras genom samarbete inom den nordliga dimensionen och genom projekt inom samarbetet i Östersjöregionen, Barentsregionen och den arktiska regionen (IBA). Denna samutveckling ska fortsätta med projektförfinansiering som Marins regering beviljar för framtidsinvesteringar.

Behov av budgetfinansiering: Utrikesministeriet har under momentet framtidsinvesteringar reserverat 1,0 miljoner euro för 2021–2023. Det har framförts att IBA-projektet kräver en finansiering på 370 000 euro under åren 2021–2022. Det finns också en uppskattning av finansieringsbehovet för den personresurs som behövs i utvecklingsprojektet. Enligt denna uppskattning behövs 130 000 euro.