



Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Väyläviraston lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta ja eräiksi muiksi laeiksi (HE 205/2024)

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa. Väylävirasto vastaa valtion tieverkon, rautateiden ja vesiväylien kehittämisestä sekä kunnossapidosta. Hallituksen esityksen 1. lakiehdotus yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta (jatkossa *CER-yleislaki*) koskee Väylävirastoa siltä osin, kun kyse on lain soveltamisalaan kuuluvista, CER-direktiivin¹ liitteessä ja komission delegoidussa asetuksessa (EU) 2023/2450² määritellyistä toimialaluokista 2. liikenne ja 9. julkishallinto. Liikenteen toimialalla Väyläviraston kannalta merkityksellisiä ovat raide-, vesi- ja tieliikenteen alasektorit. Näillä alasektoreilla Väylävirasto arvioi kuuluvansa seuraaviin toimijaluokkiin:

- Raideliikenne:
 - Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 2 alakohdassa määritellyt rataverkon haltijat
 - Direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 12 alakohdassa tarkoitetut palvelupaikan ylläpitäjät
- Tieliikenne:
 - Komission delegoidun asetuksen (EU) 2015/962³ 2 artiklan 12 alakohdassa määritellyt tieviranomaiset, jotka vastaavat liikenteenhallinnasta, lukuun ottamatta julkisia toimijoita, joille älykkäiden liikennejärjestelmien ylläpito tai niiden liikenteenhallinta ei ole keskeinen osa niiden yleistä toimintaa

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2557 kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvystä ja direktiivin 2008/114/EY kumoamisesta.

² Komission delegoitu asetus (EU) 2023/2450 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2557 täydentämisestä vahvistamalla luettelo keskeisistä palveluista.

³ Komission delegoitu asetus (EU) 2015/962 on kumottu komission delegoidulla asetuksella (EU) 2022/670, jonka 2 artiklan 10 kohta kuitenkin sisältää sisällöllisesti vastaava tieviranomaisen määritelmän.

10.2.2025

- Tieliikenteen alasektorilla myös elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset kuuluvat em. toimijaluokkaan.

Väylävirasto huomauttaa, että tie- ja vesiliikenteen alasektoreilla CER-direktiivin ja ehdotetun CER-yleislain soveltamisala ja vastuiden kohdentuminen olisi jossain määrin epäselvää yhtäältä älykkäiden liikennejärjestelmien ylläpitäjiä ja toisaalta satamarakenteita ja alusliikennepalvelujen tarjoajia koskevilla toimijaluokilla. Tieliikenteen osalta Fintraffic Tie Oy katsotaan direktiivin 2010/40/EU mukaiseksi älykkäiden liikennejärjestelmien ylläpitäjäksi, mutta se toteuttaa tätä tehtäväänsä Väyläviraston kanssa tekemänsä palvelusopimuksen nojalla. Kansallisessa lainsäädännössä ko. direktiivin tehtäviä ei ole osoitettu suoraan millekään taholle. Tämä puute tulee korjaantumaan valmisteilla olevan liikenteen data-avaruus II-säätelyn⁴ myötä.

Satamarakenteiden osalta viitataan direktiivin 2005/65/EY 3 artiklan 1 alakohdassa määriteltäviin satamien hallintoelimiin, mukaan lukien niiden asetuksen (EY) N:o 725/2004 2 artiklan 11 alakohdassa määritellyt satamarakenteet, sekä toimijat, jotka käyttävät rakenteita ja varusteita satamien alueella. Satamarakenteella tarkoitetaan paikkaa, jossa aluksen ja sataman vuorovaikutus tapahtuu. Siihen kuuluvat soveltuvin osin ankkurointialueet, odotuspaikat ja sisääntuloväylät. Muualla Euroopassa ei juuri ole vastaavia pitkiä sisääntuloväyliä kuin Suomessa, ja sisääntuloväylät ovat osa satamaa. Suomessa sisääntuloväylät ovat sen sijaan pitkälti Väyläviraston hallinnoimia. Väylävirasto katsoo tältä osin olevan tulkinnanvaraista, tarkoitetaanko sisääntuloväylillä yksinomaan sataman alueella olevia väyliä vai voisiko kyse olla myös Väyläviraston vastuulla olevista väylistä.

Alusliikennepalvelujen tarjoajalla tarkoitetaan CER-direktiivissä ja ehdotetussa CER-yleislaissa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY 3 artiklan o alakohdassa määriteltujen alusliikennepalvelujen tarjoajia. Mainitussa direktiivissä on määriteltä alusliikennepalvelu, muttei palvelua tarjoavaa tahoa. Suomessa alusliikennepalveluja tarjoaa Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy. Koska määrittelyä ei CER-lainsäädännön kontekstissa ole tehty, jää epäselväksi tarkoitetaanko tässä yhtiötä vai Väylävirastoa, joka vastaa alusliikennepalvelun järjestämisestä.

Väylävirastoa koskevat valmiuslain (1552/2011) sekä liikennesektorin lainsäädännön mukaiset varautumisvelvoitteet. Lisäksi hallituksen esityksessäkin todettu tavoin erityisesti raideliikenteen sääntely perustuu pitkälti EU-lainsäädäntöön ja huomioidaan kattavasti varautumisen erilaisiin riskeihin, vaaratilanteisiin, onnettomuuksiin ja muihin häiriötilanteisiin. Valmiussuunnittelu, jatkuvuuden- ja riskienhallinta sekä muut varautumisen toimenpiteet ovat siten Väylävirastossa, ja tieliikenteen osalta myös elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa, varsin vakiintunutta toimintaa. Väylävirasto arvioi, ettei CER-yleislaki ja kriittiseksi toimijaksi nimeäminen edellä mainituissa toimijaluokissa näin ollen merkittävästi vaikuttaisi sen toimintaan. Ehdotetun CER-

⁴ Ks. tarkemmin <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM015:00/2024>.

10.2.2025

yleislain 14 §:n mukaisiin riskienarviointia ja 15 §:ssä tarkoitettuihin häiriönsietokyvyn varmistamista ja häiriönsietokykyä koskevaa suunnitelmaa koskeviin vaatimuksiin voitaneen pitkälti vastata olemassa olevilla riskienarviointimenettelyillä ja valmiussuunnitelmilla. Samoin lain 16 §:n mukaisia poikkeamailmoituksia koskeva menettely on Väyläviraston näkemyksen mukaan selkeä, ja virastossa jo nykyisin käytössä olevat ilmoitusmenettelyt todennäköisesti kattaisivat sen vaatimukset.

CER-yleislain soveltamisalaa ei esitetä kansallisesti laajennettavaksi siitä, mitä se CER-direktiivin perusteella on. Tämän vuoksi CER-yleislain soveltamisalaan ei liikenteen toimialalla kuuluisi jäänmurto.

Lain soveltaminen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tarjoamiin liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluihin on edellä todetuin tavoin tulkinnanvaraista. Väylävirasto vastaa liikenteenohjauksen järjestämisestä, mutta Fintraffic Oy tuottaa palveluja näiden tehtävien yhtiöittämisestä annetun lain mukaisesti (584/2018.) Väylävirasto on myös jäänmurron järjestämisvastuullinen taho. Väylävirasto edellyttää palveluntuottajiltaan, jäänmurto ja liikenteenohjaus mukaan lukien, varautumista normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin sekä valmiussuunnitelmien laatimista. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajiin kohdistuu sopimusperusteisen varautumisen ohella lakisääteisiä varautumisvelvoitteita, jäänmurrolle tällaisia ei lainsäädännössä ole asetettu. Väylävirasto korostaa, että tilaajavirastona sen varautuminen toteutuu käytännössä joka tapauksessa pitkälti palveluntuottajien toimesta. Sopimusperusteisen varautumisen merkitys ostopalvelutilanteissa tulee valmiuslain kokonaisuudistuksen yhteydessä edelleen kasvamaan.

Väylävirasto pitää perusteltuna CER-yleislaissa esitettyä valvontamallia, jossa valvovat viranomaiset määräytyisivät voimassa olevan sektorilainsäädännön mukaisesti. Valvonnassa kyetään tällöin ottamaan huomioon kunkin toimialan erityispiirteet, joskin riskinä on valvontakäytäntöjen eriytyminen valvontaviranomaisten välillä. Väylävirasto katsoo, että esityksen jatkovalmistelussa 1. lakiehdotus ja sen perustelut ovat täsmentyneet siten, että CER-yleislakiin liittyvien viranomaistehtävien kokonaisuudesta ja koordinoinnista on mahdollista muodostaa selkeä kokonaiskäsitys. Samoin Väylävirasto toteaa, että ehdotetun CER-yleislain suhde muuhun lainsäädäntöön ja valmisteilla olevaan valmiuslain kokonaisuudistukseen on esitysluonnoksessa kuvattu täsmällisesti.

Esityksen 2. lakiehdotuksessa ehdotetaan muutettavaksi turvallisuusselvityslain (726/2014) 19 §:n 1 momentin 4 kohtaa siten, että perusmuotoisen henkilöturvallisuusselvityksen piiriin kuuluisivat yhteiskunnan toimivuuden kannalta välttämättömään infrastruktuuriin liittyvissä tehtävissä työskentelyn lisäksi tehtävät, joissa selvityksen kohdehenkilö voisi saamiensa tietojen oikeudettomalla käytöllä merkittäväällä tavalla vaarantaa valtion turvallisuutta tai edistää järjestäytynyttä rikollisuutta. Väylävirasto pitää esitystä perusteltuna ja toteaa, että osana kriittisen infran turvaamista on olennaista pyrkiä suojaamaan siihen liittyviä tietoja. Esimerkiksi väyläverkon salassa pidettävien teknisten tai turvallisuustietojen oikeudeton

10.2.2025

paljastaminen voi vaarantaa liikenneturvallisuuksia sekä huoltovarmuuskriittisiä kuljetuksia ja logististen verkkojen toimivuutta.

Jatkovalmistelussa tietojen oikeudettoman käytön seurauksista on kuitenkin poistettu viittaus muun merkittävän yleisen edun vaarantumiseen ja korvattu se järjestäytyneen rikollisuuden edistämiseksi. Väylävirasto katsoo, että esityksen muotoilu tulisi täsmentää siten, että siinä tarkoitettuja seurauksia olisivat myös yleisen turvallisuuden sekä muun merkittävän yleisen edun vaarantuminen. Muotoilu olisi tällöin yhdenmukainen suppeaa henkilöturvallisuusselvitystä koskevan turvallisuusselvityslain 21 §:n 1 momentin 3 kohdan ja siinä tiedon oikeudettomasta käytöstä aiheutuvien seurausten kanssa. Väyläviraston näkemyksen mukaan nämä ovat merkityksellisiä seurauksia myös silloin, kun kyse on yhteiskunnan toimivuuden kannalta välttämättömään infrastruktuuriin liittyvissä tehtävissä saatujen tietojen oikeudettomasta käytöstä.

Hallituksen esityksen 5. lakiehdotuksella muutettaisiin eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annettua lakia (485/2004) siten, että ulkomaanliikenteen sataman satamanpitäjän olisi varmistettava, että sataman turvallisuuden kannalta kriittisiin tietoihin ja tietojärjestelmiin olisi pääsy vain henkilöllä, jolle on tehty turvallisuusselvitys ja jota voidaan pitää nuhteettomana ja luotettavana. Väylävirasto pitää esitystä tarpeellisena. Väylävirasto kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että satamien ohella rataverkko on mahdollinen kohde terrorismille ja sabotaasille. Turvallisuusselvitysvaatimuksen ulottamista voisi tämän vuoksi harkita myös raideliikenteeseen siten, rataverkon haltijalla ja liikenteenohjausyhtiöllä olisi velvollisuus varmistaa, että liikenteenohjauksen tietojärjestelmiin sekä kriittistä rautatieinfrastruktuuria koskeviin tietoihin olisi pääsy vain henkilöllä, jonka nuhteettomuus ja luotettavuus on varmistettu turvallisuusselvityslain mukaisella perusmuotoisella henkilöturvallisuusselvityksellä.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Väylävirastossa asian on ratkaissut johtaja Laura Kuistio ja esitellyt lakimies Ella Särkkä.



ASIAKIRJA / HANDLING / DOCUMENT

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa.
Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

Denna handling är undertecknad i Trafikledsverkets tjänst för elektroniska underskrifter.
Du kan verifiera den elektroniska underskriften med Adobe Acrobat.

This document has been signed at Finnish Transport Infrastructure Agency's service for electronic signatures.
You can verify the authenticity of the signature by using Adobe Acrobat.

ALLEKIRJOITUKSET / UNDERSKRIFTER / SIGNATURES

Allekirjoittaja	Ella Särkkä
Allekirjoitusaika	10.02.2025 17:38
Allekirjoittaja	Laura Kuistio
Allekirjoitusaika	10.02.2025 18:45

ASIAKIRJAT

Asiakirja

Väyläviraston lausunto LiV HE 205_2024.pdf

