Starck, Kankare
Konserniohjausosasto

Asiantuntijalausunto
27.4.2022

Liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön kirjallinen asiantuntijalausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle; Ajankohtaisselonteko turvallisuusympäristön muutoksista (VNS 1/2022 vp)

Ajankohtaisselonteko turvallisuusympäristön muutoksesta – kriittinen infrastruktuuri

Valtioneuvosto hyväksyi 13.4.2022 ajankohtaisselonteon turvallisuusympäristön muutoksesta (VNS 1/2022 vp), ja asia on saapunut käsiteltäväksi liikenne- ja viestintävaliokuntaan. Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä kirjallista asiantuntijalausuntoa selonteosta. Erityisesti on pyydetty lausumaan asiasta kriittisen liikenneinfrastruktuurin kannalta, muun muassa meriliikenteen, satamien ja lennonjohdon toimivuuden huoltovarmuuden osalta. Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua, ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Liikenteen huoltovarmuus ja kriittinen liikenneinfrastruktuuri

Selonteossa arvioidaan Venäjän hyökkäyksen aiheuttaman ulko- ja turvallisuuspoliittisen toimintaympäristön muutosta ja sen vaikutuksia Suomelle. Samoin arvioidaan muuttuneen turvallisuustilanteen vaikutuksia sekä Suomen kokonaisvaltaista varautumista talouteen, kriisinsietokykyyn, huoltovarmuuteen, sisäiseen turvallisuuteen, kyberturvallisuuteen, hybridivaikuttamiseen ja kriittiseen infrastruktuuriin kokonaisturvallisuuden mallin mukaisesti.

Liikenneinfrastruktuuri sekä liikenteen huoltovarmuus ja sen kehittäminen liittyvät useisiin selonteon kirjauksiin. Selonteko sisältää kirjauksia ja toimenpiteitä, jotka koskevat useita hallinnonaloja ja osaltaan edistävät kriittisen liikenneinfrastruktuurin suojaamista ja huoltovarmuuden kehittämistä.

Selonteko antaa ajantasaisen ja kattavan kokonaiskuvan toimintaympäristön muutoksesta sekä muuttuneessa toimintaympäristössä huomioon otettavista seikoista. Liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut ajankohtaisselonteon valmisteluun varautumisen ministerityöryhmän kautta.

Kriittinen liikenneinfrastruktuuri

Ajankohtaisselonteossa on todettu, että kriittisellä infrastruktuurilla tarkoitetaan perusrakenteita, palveluja ja niihin liittyviä toimintoja, jotka ovat välttämättömiä yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen ylläpitämiseksi. Kriittiset järjestelmät ja palvelut ovat yhä useammin yksityisen sektorin tuottamia, rajat ylittäviä ja keskinäisriippuvaisia.

Huoltovarmuuden tavoitteista annetun valtioneuvoston päätöksen (1048/2018), johon selonteossakin käsittääksemme viitataan, mukaan kriittiseen infrastruktuuriin voidaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan osalta katsoa kuuluvan muun muassa liikenne- ja logistiset palvelut ja liikenneverkot sekä viestintäverkot ja –palvelut.

Keväällä 2022 valmisteilla olevan valmiuslain pikatarkastuksen yhteydessä kriittistä liikenneinfrastruktuuria on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla lisäksi kuvattu seuraavasti: ”Liikennejärjestelmän toimivuus on yhteiskunnan huoltovarmuuden, elinkeinotoiminnan sekä väestön oikeuksien toteutumisen kannalta välttämätön. Liikennejärjestelmän toimivuus edellyttää toimivaa liikenteen infrastruktuuria (tienpito, radanpito, lentoasemaverkosto, vesiväylät), toimivaa liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelua sekä toimivia kuljetuspalveluja. Vastuu liikenneinfrastruktuurin ylläpidosta on osin julkisilla toimijoilla (Väylävirastolla erityisesti maantiet, rataverkosto ja meriliikenteen väylät; kunnilla katuverkosto) ja osin yksityisillä toimijoilla (satamat, lentoasemat, tiekuntien yksityistieverkosto, kiinteistöillä oleva muu tiestö). Jokaisen liikennemuodon palvelutason ylläpitämiseen ja toimivuuteen liittyy strategisesti kriittisiä kohteita, jotka on määritelty yleisen varautumisvelvoitteen mukaisesti. Näiden kohteiden käytettävyys on keskeistä liikenteen ja kuljetusten mahdollistamiseksi kaikissa tilanteissa, myös poikkeusoloissa.”

Ajankohtaisselonteko käsittelee laajasti kyberturvallisuutta, mukaan luettuna kriittisen infrastruktuurin kyberturvallisuus. Vastaavat kyberturvallisuusriskit liittyvät myös liikenneinfrastruktuuriin.

Merenkulun ja satamien merkitys huoltovarmuudessa

Merenkululla on erittäin tärkeä rooli Suomen ulkomaankaupan kuljetuksissa.

Suomen yhteiskunta ja elinkeinoelämän toiminta ovat pitkälti riippuvaisia meriteitse tapahtuvista tavarakuljetuksista. Lähes 90 prosenttia Suomen tavaraviennistä ja 80 prosenttia tavaratuonnista on kulkenut meriteitse. Noin kolmasosa kaikesta rahtaamisesta tapahtuu Suomen lipun alla. Osuus vaihtelee alustyypeittäin ja kuljetuslajeittain.

Matkustaja-autolautat ovat aikataulutettuine linjaliikenteineen olennainen osa Suomen logistisessa kokonaisketjussa. Suomeen meriteitse kuljetettavasta tavarasta noin 10 prosenttia kuljetetaan matkustaja-autolautoilla rekkojen ja perävaunujen kyydissä. Matkustaja-autolauttojen merkitys on lisääntynyt viime vuosina ja niillä kulkeva rahti on arvokasta. Matkustaja-autolautoilla kuljetetaan kappaletavaraviennistä yli 60 prosenttia ja kappaletavaratuonnista 50 prosenttia. Kappaletavara on tyypillisesti

valmistuotteita, kuten elintarvikkeita ja muita päivittäistavara- ja kulutustuotteita.

Ukrainan sodan ja sen seurannaisvaikutusten aiheuttama polttoaineiden hinnannousu, markkinoiden uudelleen muotoutuminen, alusrotaatioiden muutokset sekä muut toteutuneet ja mahdolliset vaikutukset aiheuttavat merkittäviä haasteita Itämeren kuljetuksille. Huoltovarmuuden kannalta keskeisintä on, että Itämeren aluskuljetusmarkkinat toimivat taloudellisesti kestävällä tavalla, meriväylät ovat käytettävissä ja riittävä jäävahvisteinen aluskapasiteetti on saatavissa. Tällä hetkellä merikuljetusketjun toimivuudessa ei ole vakavia ongelmia, mutta esimerkiksi konttilogistiikassa on jonkin verran haasteita.

Huoltovarmuuden näkökulmasta merikuljetukset ja niiden häiriötön toiminta ovat Suomelle erittäin tärkeitä. Mikäli tilanne kärjistyisi jo nyt asetettujen alusliikenteen pakotteiden lisäksi muulla tavoin, ja jos merikuljetuksiamme ryhdyttäisiin muutoin viivyttämään tai häiritsemään, olisimme Suomessa huoltovarmuuden varmistamisen kannalta varsin nopeasti hyvin hankalassa tilanteessa. Mikään muu EU-maa ei ole Suomen tavoin riippuvainen Itämeren merilogistiikan toimivuudesta.

Merenkulun huoltovarmuuden kannalta oleellisia tekijöitä ovat myös mm. riittävien merikuljetuspalveluiden, satamien lastinkäsittelyn sekä muun kuljetus- ja varastointikapasiteetin saatavuus häiriötiloissa. Tämän lisäksi toimiva lainsäädäntö sekä viranomaisten toimivaltuudet ja valtiovallan toiminta vakavissa häiriötiloissa ja poikkeusoloissa ovat keskeisiä tekijöitä huoltovarmuuden turvaamisessa. Lisäksi on tärkeää huolehtia tehokkaan talvimerenkulun varmistamisesta. Suomella on normaalin talven olosuhteisiin ja ympärivuotisesti liikennöivien kauppa-alusten nykyiseen talviliikennekelpoisuuteen nähden riittävä jäänmurtajakapasiteetti. Viranomaisten kesken sovittua jäänmurron yhteistyötä tehdään Ruotsin kanssa. Merikuljetusten turvaamisen kannalta kriittistä on myös luotsaustoiminnan jatkuvuus ja luotsiresurssien riittävyys.

Suomella on Venäjän kanssa voimassaolevat kahdenväliset sopimukset kaikkia liikennemuotoja koskien (ilmailu, merenkulku, rautatieliikenne, tieliikenne, Saimaan kanava) sekä viestintäsopimus.

Koronakriisin aikana huoltovarmuuden merkitys korostui, ja alkukeväällä 2020 myös suomalainen yhteiskunta joutui nopeasti soputumaan uuteen tilanteeseen. Julkisen hallinnon tukitoimenpiteillä pyrittiin turvaamaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, joista yhtenä esimerkkinä olivat varsin nopeasti huoltovarmuuden turvallisuuden kannalta päätetyt tukitoimet. Näitä olivat mm. tietyille aluksille/reiteille keväästä 2020 eteenpäin asetetut palveluvelvoitteet ja niiden suorittamisesta maksetut korvaukset.

Merenkulun yhteyttä Suomen logistiseen järjestelmään voidaan tarkastella myös satamien kautta kulkevan tavaraliikenteen näkökulmasta. Suomessa on yli 50 toimivaa satamaa, joista 44:n kautta kulki tavaraliikennettä vuonna 2019. Satamilla on olennainen merkitys talouden toimivuudelle ja huoltovarmuudelle; satamat, meriväylät ja toimivat logistiset ketjut yhdessä takaavat kuljetusten toimivuuden. Huomioitavaa on, että satamat ovat yhtiöitä ja toimivat markkinaehtoisesti.

Ilmailun merkitys huoltovarmuudessa

Suomessa on käytössä integroitu lennonvarmistusjärjestelmä, jossa siviilitoimijoita palveleva Fintraffic Lennonvarmistus Oy antaa lennonvarmistuspalveluja myös sotilasilmailulle. Integroidussa järjestelmässä siviili- ja sotilasilmailu käyttävät yhteisiä lennonjohtorakenteita, yhteistoimintalento-asemia, tietojärjestelmiä ja henkilöstöä. Käytännössä siis lennonvarmistus- ja lentoasemainfrastruktuuri ovat osin yhteisiä, ja esimerkiksi lentoaseman pitäjä Finavia Oyj ja lennonvarmistuspalvelua (muun muassa lennonjohtopalvelua) tarjoava Fintraffic Lennonvarmistus Oy palvelevat siviilitoimijoiden lisäksi myös sotilasilmailua. Ilmailun merkitys Suomen kokonaisturvallisuudelle ja huoltovarmuudelle ei siten perustu ainoastaan siviili-ilmailutoimintaan vaan ilmailun infrastruktuuriin, jota hyödyntää myös sotilasilmailu.

Lehtorahtia Suomeen ja Suomesta kuljetetaan suurelta osin matkustajakoneissa. Matkustajalentotoiminta vahvistaa täten myös Suomen lentorahtitoiminnan huoltovarmuutta.

Maaliskuussa 2022 tehtiin havaintoja GPS-häiriöistä itärajan läheisyydessä poikkeuksellisen paljon, mikä aiheutti haittaa lentoliikenteelle. Lentäminen on kuitenkin turvallista myös satelliittihäiriötilanteessa. Lentoyhtiöillä on toimintamenettelyt tilanteesiin, joissa GPS-signaali häviää. Ilma-alus voidaan navigoida ja ohjata turvallisesti laskeutumaan muita järjestelmiä apuna käyttäen. Lennonjohto tukee ilma-aluksen ohjaamista laskeutumiseen muita järjestelmiä apuna käyttäen. Loppulähestymistä varten on olemassa perinteiset lähestymisjärjestelmät, joissa GPS-signaalia ei tarvita.

Kriittisen infrastruktuurin varautuminen

Ajankohtaisselonteossa on nostettu esiin (s. 43), että kriittisen infrastruktuurin varautumista kehitetään sen keskeisiin osa-alueisiin keskittyvillä ohjelmilla. Huoltovarmuustoiminnan varoja ja resursseja kohdennetaan lisääntyvästi näiden ohjelmien toteuttamiseen. Ajankohtaisselonteon mukaan erityisiä painopisteitä kriittisen infrastruktuurin toimintakyvyn turvaamisessa ovat energiansaannin varmistaminen, vesihuolto, kyberturvallisuusuhkiin varautumisen ja niistä toipumisen tukeminen, digitaalisen yhteiskunnan tietojärjestelmien sekä viestintäpalveluiden ja -verkkojen varmistaminen, rahoitusmarkkinoiden kriittisten palveluiden turvaaminen kaikissa oloissa, turvatut paikannus- ja paikkatietojärjestelmät sekä toimivat logistiset palvelut ja verkostot.

Yhteiskunnan turvallisuusstrategia

Liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla on viisi yhteiskunnan turvallisuuteen ja huoltovarmuuteen liittyvää Yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa määriteltyä tehtävää. Näitä ovat: Sähköisten viestintäpalvelujen käytettävyyden ja saatavuuden varmistaminen (28), Sää-, meri- ja olosuhdepalvelujen saatavuuden varmistaminen (32), Liikennepalvelujen käytettävyyden ja saatavuuden varmistaminen (33), Liikenne- ja viestintäverkkojen turvallisuuden ja toimintavarmuuden varmistaminen (34) ja Suomen huoltovarmuuteen ja ulkomaankauppaan

liittyvien kuljetusten jatkuvuuden varmistaminen (35). Yhteiskunnan turvallisuusstrategia on vuonna 2017 julkaistu valtioneuvoston periaatepäätös.

Varautumisvelvollisuus liikennealan lainsäädännössä; merenkulku, satamat ja ilmailu

Varautumisvelvollisuus liikennealan kriittisen infrastruktuurin osalta on jo nyt huomioitu voimassaolevassa lainsäädännössä useiden toimijoiden ja toimintojen osalta.

Varautumisvelvollisuuden lisäksi liikennealan lainsäädännössä on normaaliolojen häiriötilanteissa viranomaisella mahdollisuus kieltää tai rajoittaa toimintaa erikseen säädetyissä tilanteissa.

Normaaliolojen lainsäädännössä on säännöksiä tieliikenteen ohjauksesta ja teiden tilapäisestä sulkemisesta, kuten tieliikennelain (729/2018) 65 ja 187 §. Alusliikennepalvelulaissa (623/2005; 17 ja 17 a §) on säännöksiä satamien ja väylien käytön rajoittamisesta, samoin kuin ilmailulaissa (864/2014; 11, 88, 108 ja 167 §) on säännökset ilmatilan ja lentopaikkojen käytön rajoittamisesta sekä ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta. Myös rautatieliikenne voidaan kieltää joko kokonaan tai osittain taikka rajoittaa sitä raideliikennelain (1302/2018) 180 §:n mukaisesti. Lisäksi liikenteen palveluista annettu laki (320/2017) sisältää säännöksiä, jotka liittyvät normaaliolojen häiriötilanteisiin, poikkeusoloihin ja niihin varautumiseen.

Merenkulku

Alusliikennettä koskeva varautumisvelvollisuus on VTS-palveluntarjoajalla, minkä lisäksi luotsauslaissa on säädetty varautumisvelvollisuudesta.

Alusliikennepalvelulain (623/2005) 19 a §:ssä säädetään VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta varautua normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Sen mukaan VTS-palveluntarjoajan on varauduttava valmiuslaissa tarkoitettuihin poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa. Lisäksi sen on varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Varautumisvelvollisuuden lisäksi alusliikennepalvelulain 17 §:n nojalla Liikenne ja viestintävirasto voi liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi määrätä esimerkiksi vesialueen tai väylän suljettavaksi tai avattavaksi taikka määrätä aluksia ankkurointipaikalle tai takaisin laituriin. Lisäksi alusliikennepalvelulain 17 a §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirastolla on kansainvälisten pakotevelvoitteiden taikka viranomaisen määräämän aluksen kulkua koskevan rajoitteen toimeenpanemiseksi oikeus kieltää aluksen kulku, esimerkiksi kieltämällä alusta saapumasta satamaan tai jäämästä sinne.

Luotsauslain (940/2003) 4 §:n 2 momentissa säädetään luotsausyhtiön velvollisuudesta varautua hoitamaan tehtäviään myös poikkeusoloissa sen mukaan kuin liikenne- ja viestintäministeriö erikseen määrää.

Satamat

Suomessa satamanpitäjällä tai muilla satamapalveluiden tarjoajilla ei ole lakisääteistä varautumisvelvollisuutta.

Satamia koskevaa lainsäädäntöä on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla ainoastaan eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004), jossa säädetään satamissa noudatettavista turvatoimista.

Lisäksi valmiuslain (1552/2011) 79 § 3 momentissa säädetään satamien sulkemisesta tietyissä poikkeusoloissa. Sulkemisesta päättää valtioneuvosto. Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi määrätä tietyin edellytyksin satamien ahtauskaluston sijoittamisesta sekä tilapäisestä henkilöstön toiseen satamaan määräämisestä. Nämä toimet liittyvät kiinteästi vesikuljetusten turvaamiseen poikkeusoloissa.

Ilmailu

Ilmailulain (864/2014) 11 §:n Liikenne- ja viestintävirasto voi esimerkiksi lentoturvallisuuden, turvallisuustutkinnan, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, rajaturvallisuuden, poliisitoiminnan, pelastustehtävien tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi välttämättömästä syystä rajoittaa taikka kieltää ilmailun tietyllä alueella enintään neljän viikon ajaksi.

Ilmailulain 160 §:ssä säädetään ilmailutoimijoiden varautumisvelvollisuudesta. Lentokelpoisuuden hallintaorganisaation, lentoaseman pitäjän, ilmaliikennepalveluntarjoajan sekä sääpalvelun tarjoajan on varauduttava normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa. Lentoaseman pitäjän sekä ilmaliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoajan on lisäksi varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Toimijan on laadittava lentoliikenteen erityispiirteet ja toimijoiden näkemykset huomioiva valmiussuunnitelma.

Ilmailulain 167 §:n mukaan esimerkiksi yleisen järjestyksen ja turvallisuuden vaatiessa, merkittävän valtiollisen tapahtuman turvaamiseksi taikka rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi voidaan kieltää ilma-aluksen lähtö tai määrätä se laskeutumaan tai muutoin puuttua sen kulkuun. Päätöksen tekevä taho voi olla puuttumisperusteesta riippuen esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirasto, sotilasilmailuviranomainen taikka poliisi. Lisäksi lain 168 §:ssä säädetään oikeudesta tartuntatautitilanteessa määrätä ilma-alus laskeutumaan terveystarkastuslentoasemalle. Lentopaikan pitäjä tai Liikenne- ja viestintävirasto voi ilmailulain 88 §:n nojalla kieltää tai rajoittaa lentopaikan käyttöä painavasta syystä.

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 126 a §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää, rajoittaa tai asettaa ehtoja lentoliikenteen harjoittamiselle reiteillä, joiden lähtö- tai saapumispaikka on Suomessa.

Kielto, rajoitus tai ehto voidaan asettaa vain, jos se on välttämätöntä lentoturvallisuuden, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, rajaturvallisuuden tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi taikka poikkeuksellisen epidemian leviämisen rajoittamiseksi.

Kriittisten toimijoiden häiriönsietokykyä koskeva direktiiviehdotus

Ajankohtaisselonteossa (s. 46) todetaan, että ”Kriittisten toimijoiden häiriönsietokykyä koskevan direktiiviehdotuksen (ns. CER-direktiivi) myötä kriittiset toimijat määritetään, tunnistetaan ja niihin kohdistetaan viranomaisvalvontaa. Direktiivin tehokas täytäntöönpano Suomessa vahvistaa kansallisten kriittisten toimijoiden kriisinsietokykyä. Nykytilanteessa on perusteltua kiirehtiä täytäntöönpanoa ja pyrkiä kattavaan sääntelykehykseen. Asetetaan lainsäädäntöhanke, jossa valmistellaan ehdotus kriittisen kriisinsietokyvyn vahvistamista koskevaksi lainsäädännöksi, selvitetään ja arvioidaan direktiiviin liittyvän kansallisen viranomaistoiminnan kehittämis- ja muutostarpeet sekä laaditaan ehdotukset direktiivin edellyttämien viranomaistoimintojen järjestämisestä keskitetysti valtioneuvoston alaisuuteen. Täytäntöönpano mahdollistaa kansallisen kriittisen infrastruktuurin kokonaisuuden määrittelyn lain tasolla.” CER-direktiivi on sisäministeriön vastuulla ja liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut työhön omaa hallinnonalaa koskevien kysymysten osalta. CER-direktiivin trilogineuvottelut ovat parhaillaan käynnissä. Sopua odotetaan kuitenkin jo kevään 2022 aikana. Direktiivin täytäntöönpanoaika on kaksi vuotta.

Liikenne- ja viestintäministeriö on tunnistanut toimialaltaan sääntelyvastuulleen ja direktiiviehdotuksen soveltamisalaan kuuluviksi liikennealan kriittisiksi toimijoiksi ilmailun, raideliikenteen, vesiliikenteen ja maantieliikenteen eri toimijoita. Näistä useilla on jo nyt lakisääteinen varautumisvelvollisuus, mutta osalle toimijoista direktiivi tulee tuomaan lisävelvoitteita. Vesiliikenteen alalla mahdollisia CER-direktiivin kriittisiä toimijoita, joilla ei nykyisellään ole varautumisvelvollisuutta lainsäädännössä, voisivat ovat mm. matkustaja- ja rahtiliikennettä harjoittavat yhtiöt eli varustamot sekä satamat ja satamissa toimivat yhtiöt.

Valmiuslain uudistaminen

Ajankohtaisselonteko toteaa (s. 31), että oikeusministeriö on käynnistänyt sekä valmiuslain kokonaisuudistuksen, että nykyisen valmiuslain pikaisen tarkistamishankkeen. Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu molempiin hankkeisiin.

Tarkistamishankkeessa tähdätään nimenomaisesti hybridiuhkatilanteiden nostamiseen valmiuslaissa tarkoitettujen poikkeusolojen luetteloon ja arvioidaan, mitkä valmiuslain nykyisistä toimivaltuuksista tulevat käyttöön hybridiuhkatilanteissa ja selvitetään, minkälaisia uusia toimivaltuuksia valmiuslakiin voidaan nopeasti tuoda.

Pikaisen tarkistamishankkeen aikana on liikenne- ja viestintäministeriö nostanut esiin muutostarpeita, jotka kohdistuvat palvelussuhteen ehdoista

poikkeamista koskevaan valmiuslain 93 §:ään ja irtisanomisoikeuden rajoittamista koskevaan 94 §:ään ja esittänyt, että pykäliä sovellettaisiin jatkossa myös Liikenne- ja viestintäviraston kyberturvallisuuskeskuksessa ja taajuushallinnossa, Ilmatieteen laitoksessa sekä luotsausta, ilmaliikennepalvelua taikka Väyläviraston järjestämisvastuulla olevaa liikenteenohjaus- tai hallintapalvelua lain nojalla hoitavassa yhtiössä. Hybridiuhkatilanteet voivat merkittävällä tavalla tilapäisesti kuormittaa näitä yhteiskunnan toimivuuden kannalta keskeisiä toimialoja ja ehdottanut soveltamisalaa laajennettavaksi näihin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan viranomaisiin ja yhtiöihin, joilla on keskeinen rooli yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin turvaamisessa.

Näiden lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö on esittänyt eräitä teknisiä tarkistuksia, jotka liittyvät liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan vuonna 2019 voimaan tulleeseen virastouudistukseen.

Huoltovarmuusselonteko

Ajankohtaisselonteossa on todettu (s. 43), että eduskunnalle annetaan ensimmäinen huoltovarmuusselonteko syyskuussa 2022.

Huoltovarmuuden turvaamisesta annetun lain mukaan huoltovarmuuden kehittäminen ja varautumistoimien yhteensovittaminen kuuluvat työ- ja elinkeinoministeriölle. Ministeriöt kehittävät huoltovarmuutta omalla toimialallaan.

Työ- ja elinkeinoministeriön asettama poikkihallinnollinen huoltovarmuuden yhteistyöryhmä tukee tätä koordinaatiotehtävää ja vastaa huoltovarmuusselonteon laatimisesta. Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu työhön omien vastuualueidensa osalta.

Sotilaallinen liikkuvuus, isäntämaatuki ja maiden väliset sopimukset

EU:n kehittäessä kumppanuuttaan Naton kanssa, huomioidaan selonteossa yhteistyöaloina mm. merellinen turvallisuus ja sotilaallinen liikkuvuus. Sotilaallisen liikkuvuuden parantaminen on todettu myös EU:n strategisessa kompassissa yhdeksi tavoitteeksi.

Sotilaallinen liikkuvuus on puolustusministeriön hallinnonalan vastuulla ja liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu sotilaallisen liikkuvuuden kansallisen koordinaatioryhmän toimintaan.

Ajankohtaisselonteko toteaa (s. 20), että kahdenvälisesti syvennettävien yhteistyöalueiden aikataulua nopeutetaan mahdollisuuksien mukaan ja isäntämaatuen järjestelyjä kehitetään nopeutetusti vuoden 2022 aikana. Liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut isäntämaatukea koskevien yhteisymmärryspöytäkirjojen valmisteluun.

Selonteko huomioi myös, että koronapandemia on johtanut uusiin Suomen ja Ruotsin välisiin yhteistyöaloitteisiin myös huoltovarmuudessa ja siviilikriisivalmiudessa. Kahden ja monenvälisen varautumisyhteistyön ja

kokonaisturvallisuuden toimien tiivistämiselle on selkeä tarve. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on allekirjoitettu Suomen ja Ruotsin liikenneviranomaisten välillä Suomen ja Ruotsin kuljetusviranomaisten yhteistyötä koskeva yhteisymmärryssopimus elokuussa 2018. Yhteistyön tavoitteena on varmistaa Ruotsin viranomaisten kanssa tehtävällä yhteistyöllä Suomen ulkomaankaupan kuljetusten toimivuus myös poikkeusoloissa.

Miikka Rainiala
Osastopäällikön sijainen, yksikön johtaja