Liikenne- ja viestintäministeriö Neuvostoraportti EU/10/2025-LVM-16

Saarinen-Uutela Noora 15.4.2025

EU; neuvostoraportti; Epävirallinen liikenneministerikokous 17.-18.3.2025

Kokous

Epävirallinen EU-liikenneministerikokous 17.-18.3.2025

EU:n liikenneministerit kokoontuivat epäviralliseen kokoukseen 17.-18.3.2025 Varsovassa puheenjohtajamaa Puolan kutsusta. Suomea edusti liikenne- ja viestintäministeri Ranne.

Kokouksessa käytiin kaksi keskustelua, jotka linkittyivät liikenteen resilienssiin. Ensimmäisen keskustelun aiheena oli sotilaallinen liikkuvuus, toinen keskittyi liikenteen kyberturvallisuuteen.

Keskustelussa korostui laaja yksimielisyys sotilaallisen liikkuvuuden ja rajat ylittävien yhteyksien rahoituksen priorisointitarpeesta ja liikenteen riittävän rahoituksen turvaamisesta tulevassa MFF:ssä. Kyberturvallisuuden vahvistamisen osalta pidettiin tärkeänä mm. tiivistää rajat ylittävää yhteistyötä ja tiedonvaihtoa.

Sessio 1 sotilaallinen liikkuvuus

Puheenjohtaja nosti esiin, että sotilaallisen liikkuvuuden kehittämisen osalta tulee tarkastella jo tehtyjä toimia ja tulevaisuuden tarpeita, erityisesti liikenteen kaksikäyttöisyyden kehittämistä, EU-tason siviili- ja sotilaallista yhteistyötä, sotilaallisen liikkuvuuden käytävien kehittämistä sekä rahoitusta. Euroopan tilanne on muuttunut dramaattisesti, mikä tulee huomioida. Hyvin suunniteltu ja rakennettu liikenneverkko, joka mahdollistaa myös kriisiaikoina nopean toiminnan, on kaikkien yhteinen tavoite.

Komission puheenvuorossa liikennekomissaari Tzitzikostas totesi, että sotilaallisen liikkuvuuden ja niin ikään kyberturvallisuuden, joka on kokouksen toisen keskustelun teemana, tarvitaan välittömiä toimenpiteitä. Sotilaallisen liikkuvuuden ja rajat ylittävien yhteyksien edistäviä toimia tulee vauhdittaa. Nykyisessä rahoituskehyksessä CEF-ohjelmassa on sotilaallisen liikkuvuuden panostuksia, mutta ei ehkä tarpeeksi. Komissaari nosti esiin jo nykyiset toimet: käynnissä on 500 kohdennettua projektia sotilaallisen liikkuvuuden parantamiseksi ympäri Eurooppaa. Investointitarpeiden kattamiseksi tarvitaan lisärahoitusta paitsi tulevassa MFF:ssä myös uusien rahoituslähteiden kautta. Komissaari viittasi myös seuraavana päivänä julkaistavaan puolustuksen valkoiseen kirjaan ja myöhemmin kuluvana vuonna tulossa olevaan sotilaallisen liikkuvuuden pitkän ajan strategiaan.

Kokouksessa kuultiin myös asiantuntijapuheenvuoro Euroopan ulkosuhdehallinnon kenraalilta, joka nosti esiin sotilaallisen liikkuvuuden tärkeyttä, haasteita ja aihealoja, kuten sääntely, infrastruktuuri ja prosessit, joihin pitää kiinnittää huomiota sotilaallisen liikkuvuuden ja kokonaisturvallisuuden parantamiseksi. Siviiliyhteiskunnan mukana olo on tärkeää, tarvitaan whole-of-society -lähestymistapaa. Myös innovaatiot ja teknologian hyödyntäminen sekä kyberturvallisuus tärkeitä elementtejä. Nosti hyvänä esimerkkinä Puolan, joka käyttää puolustusministeriön budjetista liikenneinfraan merkittävän summan.

Puheenvuorot olivat varsin yksimielisiä siitä, että sotilaallisen liikkuvuuden tulee olla prioriteetti seuraavassa MFF:ssä, jossa tulee olla riittävä rahoitus liikenteelle; nykyinen CEF-rahoitus ollut riittämätön.

CEF-rahoitusinstrumentin tai vastaavan jatko sai myös kannatusta. Osa katsoi, että tarvitaan myös uusia instrumentteja. Myös koheesiorahoitus nousi parissa puheenvuorossa. Prioriteettiprojektien rahoituksen varmistamista korostettiin. Keskustelussa nostettiin esiin myös tarve yksinkertaistaa rahoitusprosesseja ja vähentää hallinnollista taakkaa. Rajat ylittävien yhteyksien tärkeydestä vallitsi myös varsin selvä yksimielisyys. Moni korosti myös asian aikakriittisyyttä. Sotilaallinen liikkuvuus tulisi olla lähtemätön osa TEN-T-politiikkaa. Keskustelussa mainittiin sillat ja tunnelit, ja myös raideliikenteen kapasiteetti sekä modernisointi nousi esiin.

Suomi korosti puheenvuorossaan liikenneinfran kaksikäyttöisyyttä sekä turvallisuustilanteen muutosten ja alueellisten erityispiirteiden huomioimista. Ministeri Ranne muistutti, että Suomen itäraja on myös EU:n ja NATOn ulkoraja, ja pohjoinen alue FI-SE-NO strategisesti erittäin tärkeä. Rahoitustarpeet ovat valtavia ja erityisen tärkeitä EU-ulkorajoilla; käynnissä oleva raideleveysselvitys, joka linkittyy sotilaalliseen liikkuvuuteen, on hyvä esimerkki tästä. Rajat ylittävää sotilaallista liikkuvuutta alueella tuleekin vahvistaa, tämä on tärkeää Euroopan turvallisuuden kannalta. Rajat ylittävät yhteydet huomioitava myös tulevassa MFF:ssä, jossa riittävä rahoitus sotilaalliselle liikkuvuudelle tulee varmistaa. Priorisointi on tärkeää.

Sessio 2 liikenteen kyberturvallisuus

Puheenjohtajavaltio Puola muistutti, että kaikki liikennemuodot ovat alttiita kyberuhille, joten kaikkien näiden kyberturvallisuutta on syytä vahvistaa. Liikenteen data pitää olla riittävällä tavalla suojattu, tästä yhtenä esimerkkinä ajokorttidirektiivin myötä tulevat digitaaliset ajokortit. Uusi teknologia tuo myös uusia uhkia. Yhteistyön ja tiedonvaihdon tehostaminen on keskiössä.

Komissaari Tzitzikostas totesi puheenvuorossaan, että tarvitaan toimia kyberturvallisuuden vahvistamiseksi kaikissa liikennemuodoissa. Fokuksen tulee olla kybersääntelyn täydessä toimeenpanossa (NIS2-direktiivi, kyberresilienssiasetus, kybersolidaarisuussäädös), komissio tukee jäsenmaita tässä. Hallinnollista taakkaa operaattoreille tulee välttää. Liikenteen kyberturvallisuus on eurooppalainen ja globaali, rajat ylittävä haaste. Tarvitaan tiiviimpää yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyötä. Komissio painotti myös, että investointeja tarvitaan myös kyberturvallisuuden vahvistamiseen.

Kuultiin lisäksi Kyberturvallisuusvirasto ENISAn asiantuntijapuheenvuoro kyberuhista ja liikenteen haavoittuvuuksista kyberuhkien kannalta. Liikenteen alueella valtavasti kyberiskuja, joita liikenteen digitalisaatio lisää. Turvalliset toimitusketjut oleellisessa roolissa. Tiedonjako- ja analyysikeskus ISAC keskeinen tiedonvaihdossa.

Jäsenvaltiot jakoivat kokemuksiaan liikenteelle kohdistuvista kyberuhista. Keskustelussa korostui yhteisymmärrys liikenteen kyberin vahvistamiselle Euroopan varautumisen tason parantamiseksi. Liikenteen digitalisaatiota pidettiin tärkeänä, joskin tunnistettiin sen tuomat kyberuhkat. Puheenvuoroissa korostui mm. tarve tiivistää rajat ylittävää yhteistyötä ja tiedonvaihtoa sekä yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyötä. Yhteisiä standardeja kyberturvallisuudelle peräänkuulutettiin, samoin EU-kyberlainsäädännön toimeenpanoa. Kaikkien liikennemuotojen kyberturvallisuuden vahvistaminen nousi esiin, ja kriittistä infraa korostettiin. Satamat nostettiin useammassa puheenvuorossa. Myös asiantuntijavirastojen roolia kyberturvallisuuden parantamisessa alleviivattiin.

Suomi korosti liikenteen kyberturvallisuuden tarvitsevan jatkuvia investointia. Uudet teknologiat tarvitsevat rinnalleen modernit kyberturvallisuuden työkalut; samalla vahvistetaan kriittisen infran resilienssiä. Ministeri Ranne alleviivasi Euroopan strategista autonomiaa ja haitallisten riippuvuuksien vähentämistä. Lisäksi myös liikenteen sektorilla tarvitaan yhteistä uhka-arviota ja riskianalyysiä. Satamien kybervarautumista on syytä parantaa. Ministeri Ranne toi esiin myös Suomen hyviä käytäntöjä kyberturvallisuuden saralla, kokonaisturvallisuuden ja Security-by Design -periaatteen sekä vahvan yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyön. EU:n tulisi puolestaan olla kyberturvallisuuden supervoima.

Suomen edustajat
liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne
osastopäällikkö Sabina Lindström, liikenne- ja viestintäministeriö
erityisasiantuntija Noora Saarinen-Uutela, liikenne- ja viestintäministeriö