

Asia: VN/18947/2022-SM-46

Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta ja eräksi muiksi laeiksi

1.

Yleiset huomiot CER-direktiivin kansallisesta toteuttamistavasta, kuten esimerkiksi viranomaistoiminnan järjestämisestä ja valvontamallista

Sisäministeriö on pyytänyt Liikenne- ja viestintäviraston (jäljempänä myös Traficom) lausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta kriittisen infrastruktuurin direktiivin (CER-direktiivi) täytäntöönpanemiseksi (jäljempänä esitysluonnos).

Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua. Lausunto on jäsenelty Lausuntopalveluun lisättyjen alaotsikkojen mukaisesti.

CER-lain mukaisten ja kansallisten erityislakien varautumisvaatimusten suhde

Esityksen keskeisimmän lakiesityksen eli yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annettavan lain (jäljempänä CER-laki) 3 §:ssä esitetään käsiteltäväksi suhdetta muuhun lainsäädäntöön. CER-direktiivin mukaisesti pykälässä viitataan EU:n lainsäädäntöön. Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa, että CER-laista ilmenisi myös sen suhde kansalliseen lainsäädäntöön jo sisältyviin säännöksiin, jotka koskevat varautumista normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Esimerkiksi liikenteen ja sähköisen viestinnän alalla tällaista sääntelyä jo on, ja sitä on kuvattu esitysluonnoksen 3.2 alaluvuissa.

Liikenteen sektorilla on ennakoitavissa, että ainakin osalla jatkossa CER-lain mukaisesti kriittisiksi toimijoiksi tunnistettavilla toimijoilla on jo tällä hetkellä varautumisvelvollisuuksia, joita valvotaan erityislainsäädännön mukaisten valvontatoimivaltuuksien mukaisesti. Kun tällainen liikenteen toimija tunnistetaan kriittiseksi toimijaksi, velvoitteita seuraisi siis sekä erityislainsäädännöstä että CER-laista. Esimerkiksi liikenteen erityislainsäädännössä edellytetään valmiussuunnitelmaa, joka

sisällöltään vaikuttaa pitkälti samankaltaiselta kuin CER-lain 16 §:n mukainen häiriönsietokykyä koskeva suunnitelma. Erityisesti siltä osin kuin sääntely on osittain päällekkäistä, olisi tärkeää selventää näiden suhde ja se, kumman lain mukaan toimintaa valvotaan ja sanktioidaan.

CER-lain 20 §:ssä listataan valvontaviranomaiset, mutta kunkin viranomaisen valvonnan piiriin kuuluvien toimijoiden määrittely näyttäisi jääneen kesken, koska esim. Liikenne- ja viestintäviraston osalta ei ole lainkaan täsmennetty keihin viraston valvonta kohdistuu. Liikenne- ja viestintäviraston osalta 20 §:ää voisi täsmentää siten, että virasto valvoo niitä CER-lain 1 §:ssä tarkoitettuja liikenteen ja avaruuden toimijoita (digitaalisen infrastruktuurin osalta ei sovelleta 20 §:ää), jotka CER-lain 14 §:n mukaisella päätöksellä on määritetty kriittisiksi toimijoiksi. Lisäksi CER-lain 14 §:ssä olisi määriteltävä, kuka valvoo valtion viranomaisia.

2.

Soveltamisalaa koskevat huomiot, kuten esimerkiksi kriittisen toimijan määrittäminen ja kriteeristön kattavuus

Esitysluonnoksessa todetaan, että NIS2-direktiivia sovelletaan CER-direktiivin nojalla kriittisiksi toimijoiksi määritettyihin toimijoihin niiden koosta riippumatta. NIS2-direktiivi kuitenkin jaottelee toimijat kokoperusteisesti ja kriittisyyden mukaan "keskeisiksi" tai "tärkeiksi". Tämän jaottelun pohjalta myös viranomaistehtävät ovat erilaisia eli toimijaan kohdistetaan joko ennakkovalvontaa tai ilmoitusperäistä nk. jälkivalvontaa. Esitysluonnoksessa ei oteta kantaa, mitä NIS2-menettelyä CER-kriittiseen toimijaan sovelletaan eli tuleeko siitä "keskeinen" ja jatkuvan valvonnan piirissä vai "tärkeä" eli vain jälkivalvonnan piirissä. Traficom esittää, että HE-luonnoksessa tulisi täsmentää, että CER-kriittiseksi nimettäviä toimijoita on pidettävä NIS2-direktiivin mukaisessa valvonnassa keskeisinä toimijoina. Tällöin kyseiset toimijat ovat niin kutsutun ennakkovalvonnan piirissä.

Esitysluonnoksen soveltamisalassa todetaan, että CER-velvoitteet koskevat liikennesektorin tieviranomaisia komission delegoidun asetuksen (EU) 2015/962 2 artiklan 12 alakohdan määritelmän mukaisesti. Kyseinen viittaus ja asetuksen määritelmä eivät sovellu Suomessa olevaan liikenteenohjauspalvelujärjestelyyn. Jos määritelmää ei tarkenneta esitysluonnokseen, jää tieliikenteen keskeisistä ohjaus- ja hallintapalveluista ainoana Suomessa vastaava organisaatio CER-soveltamisalan ulkopuolelle. Tätä ei voi pitää tarkoituksenmukaisena tai perusteltuna, kun otetaan huomioon, että muiden liikennemuotojen vastaavat liikenteenohjauspalvelut ovat soveltamisalassa (ilma-, meri- ja raide). Kyseistä tieviranomaista koskevaa määritelmää ja soveltamisalaa tulee tarkentaa esitysluonnokseen siten, että se tosiasiallisesti kattaa Suomessa keskeisiä tieliikenteen liikenteenohjauspalveluja tarjoavan organisaation.

Esitysluonnoksen soveltamisalassa todetaan, että CER-velvoitteet koskevat liikennesektorin lentoliikenteen harjoittajia, jotka on määritetty asetuksen (EY) N:o 300/2008 artiklan 4 alakohdassa

3. Määritelmä on virheellinen ja se tulisi korjata oikeaan muotoon: "asetuksen (EY) N:o 300/2008 artiklan 3 alakohdassa 4 määritellyt lentoliikenteen harjoittajat".

Esitysluonnoksen 2 §:ssä rajataan luonnoksen soveltamista digitaalisen infrastruktuuriin. Liikenne- ja viestintävirasto kiinnittää huomiota siihen, että esitysluonnoksen mukaan lain 19 §:ää kuitenkin sovellettaisiin myös digitaalista infrastruktuuria koskeviin poikkeamailmoituksiin. Koska digitaalisen infrastruktuurin poikkeamailmoituksista jo nykyisellään säädetään kattavasti esimerkiksi sähköisen viestinnän palveluista annetussa laissa ja tulossa olevassa NIS-yleislaissa ja toisaalta esitysluonnoksen 20 §:ää ei sovelleta digitaalisen infrastruktuuriin eli digitaalisella infrastruktuurilla ei ole toimivaltaista viranomaista, virasto katsoo, että esitysluonnoksessa myös 19 §:n soveltamista digitaaliseen infrastruktuuriin tulisi rajata.

Luonnoksessa esitettyjen perusteluiden valossa vaikuttaisi siltä, ettei valvovalla viranomaisella lähtökohtaisesti olisi tarvetta saada tietoa luottamuksellisista viesteistä, välitystiedoista tai sijaintitiedosta, sillä luonnoksen perusteluissa ei ole käsitelty sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivissä (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/58/EY henkilötietojen käsittelystä ja yksityisyyden suojasta sähköisen viestinnän alalla) ja sen täytäntöönpanemiseksi annetussa kansallisessa lainsäädännössä turvattuja erityisesti viestinnän luottamuksellisuutta koskevia oikeuksia. Tämä vaikuttaa Traficom:n näkemyksen mukaan lain tarkoituksen kannalta luontevalta, sillä luonnoksella ei vaikuttaisi olevan tarkoitus rajoittaa perustuslain 10 §:ssä turvattua viestinnän luottamuksellisuutta. Viestinnän, välitystietojen ja sijaintitietojen luottamuksellisuus tulisi kuitenkin Traficom:n näkemyksen mukaan ilmetä selkeämmin myös ehdotetun lain soveltamisalaa rajoittavasta 2 §:stä (tai lain valvontaa koskevasta 5 luvusta), jotta esimerkiksi luonnoksessa ehdotetut 21 ja 26 §:t eivät muodostu ongelmallisiksi viestinnän, välitystietojen ja sijaintitietojen luottamuksellisuuden kannalta.

Traficom ehdottaa, että luonnoksen 2 §:ään lisättäisiin esimerkiksi seuraava momentti: "Valvovan viranomaisen oikeudesta käsitellä tietoja viesteistä, välitystiedoista ja sijaintitiedoista säädetään erikseen." Säännöksellä rajoitettaisiin valvovan viranomaisen oikeutta saada tietoa luottamuksellisesta viestistä, välitystiedosta tai sijaintitiedosta ehdotetun 26 §:n mukaisen yleisen tiedonsaantioikeuden nojalla. Säännös ei kuitenkaan rajoiteta mahdollisia muussa laissa säädettyjä viranomaisen käsittelyoikeuksia. Säännöksellä myös lähtökohtaisesti rajoitettaisiin valvovan viranomaisen oikeutta käsitellä viestinnän luottamuksellisuuden suojan piiriin kuuluvia tietoja valvovan viranomaisen saatua tarkastuksen yhteydessä pääsyn tieto- tai muihin järjestelmiin ehdotetun 21 §:n mukaisesti. Valvovalla viranomaisella ei siten olisi oikeutta käyttää ehdotetun 21 §:n mukaisia toimivaltuuksia tietojen hankkimiseksi luottamuksellisesta viestistä, välitystiedoista tai sijaintitiedoista, ellei muussa laissa toisin säädetä.

Ehdotetun 21 §:n 2 momentin mukaan tarkastuksen yhteydessä valvovalla viranomaisella olisi oikeus päästä valvottavan kohteen kaikkiin valvonnan kannalta välttämättömiin rakennuksiin, tiloihin ja tieto- ja muihin järjestelmiin (s. 95 ja 118). Ehdotuksessa ei rajoiteta viestinnän välittäjän käyttämiä viestinnän välittämiseen tarkoitettuja järjestelmiä tarkastusoikeuden ulkopuolelle. On tärkeää huomata, että yhteisötilaajat, kuten sähköpostipalvelinta ylläpitävät yritykset, ovat myös viestinnän

välittäjiä. Tarkastusoikeuden ulkopuolelle tulisi siten rajata luottamuksellisen viestinnän välittämiseen käytetyt järjestelmät ainakin järjestelmän sisältämien luottamuksellisten viestien, välitystietojen ja sijaintitietojen osalta.

Ehdotetun 26 §:n mukaan valvovilla viranomaisilla olisi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaisilta ja kriittiseksi toimijaksi määritetyiltä toimijalta maksutta tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot. Valvovalla viranomaisella olisi myös oikeus salassapitosäännösten estämättä luovuttaa toiselle valvovalle viranomaiselle ja NIS2-direktiivin mukaiselle valvovalle viranomaiselle sekä sisäministeriölle ja toimivaltaiselle ministeriölle tiedot, jotka ovat välttämättömiä tehtävien hoitamiseksi. Valvovalla viranomaisella olisi myös oikeus salassapitosäännösten estämättä luovuttaa välttämättömiä tietoja Huoltovarmuuskeskukselle sen tehtävien hoitamiseksi. Luonnoksessa tulisi vielä Traficom:n näkemyksen mukaan täsmentää sitä, ettei ehdotettu viranomaisten tiedonsaantioikeus koskisi sijaintitietoja, luottamuksellista viestintää ja välitystietoja, vaan näistä säädettäisiin erikseen, sillä näiden tietojen käsittelyssä tulee huomioida sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivin sääntely ja kyseisten tietojen saaminen edellyttäisi laissa säädettyä täsmällistä ja tarkkarajaista perustetta.

Kriittisen infrastruktuurin määritelmän osalta olisi hyvä, mikäli välttämättömän kes-keisen palvelun määritelmää pystyisi tarkentamaan. Esimerkiksi rautatieliikennettä pystytään teoriassa ohjemaan ilman turvalaitteita ohjaavaa kauko-ohjausjärjestelmää, mutta tällöin rautatieverkon kapasiteetti romahtaisi eli liikenteen määrä vähenisi. Määritelmä voisi olla esimerkiksi seuraavan kaltainen: "...joka on välttämätön keskeisen palvelun tarjoamiseksi tai palvelutason säilyttämiseksi."

Sääntelyn soveltamisala määritetty CER-direktiivin liitteen sekä komission täytäntöönpanoasetuksen kautta, joissa käytetyt käsitteet eivät kaikilta osin vastaa Suomessa käytössä olevia toimijamäärittelyjä. Esimerkiksi liikenteen puolella joudutaan jo kansallista strategiaa laadittaessa sekä myöhemmin nimettäviä toimijoita tunnistettaessa Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla arvioimaan, mitä toimijoita eri toimijaryhmiin käytännössä lukeutuu.

Kriittisen infrastruktuurin määritelmän osalta HE luonnoksen sivulla 69 esitetään vallitseva asiantila toteamalla, että "Lainsäädännön tasolla ei ole yhteistä menettelykehikkoa, joiden nojalla kriittinen infrastruktuuri määritettäisiin kansallisesti ja EU:n tasolla. Tämä puoltaisi yleislain säätämistä, jotta katettaisiin kokonaisuuden hallinta sekä keskinäiset riippuvuussuhteet ja yhteismitallisuus kriisinkestävyysoimissa otettaisiin huomioon.". Kriittisen infrastruktuurin määritelmän määrittämiseen tulisi kiinnittää erityistä huomiota lakia säädettäessä. Lainvalmistelussa olisi syytä tarkastella säädettävän lain suhdetta jo voimassa olevaan lainsäädäntöön, kuten verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä annettuun lakiin (276/2016, "yhteisrakentamislaki") ja sen esitöissä esitettyyn. Kriittisen infrastruktuurin määritelmällä on keskeinen merkitys yhteisrakentamislain kontekstissa. Yhteisrakentamislain 8 §:n mukaisesti yhteisrakentamislainsäädännön tarkoitettujen verkkotoimijoiden ei tarvitse ilmoittaa verkkojaan koskevia tietoja Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään keskitettyyn tietopisteeseen, jos ne luokitellaan kriittiseksi infrastruktuuriksi.

Yhteisrakentamislain näkökulmasta kriittistä infrastruktuuria määriteltäessä kansallisesti annettavan yleislain nojalla, tulisi kriittisen infrastruktuurin määritelmä olla mahdollisimman selkeästi rajattu ja sen tarpeetonta laajentamista tulisi välttää. On syytä ottaa huomioon, että yhteisrakentamislain taustalla olevaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/61/EU toimenpiteistä nopeiden sähköisten viestintäverkkojen käyttöönoton kustannusten vähentämiseksi (jäljempänä yhteisrakentamisdirektiivi) ollaan Euroopan unionissa parhaillaan korvaamassa jäsenvaltioita suoraan velvoittavalla asetuksella (Gigabit Infrastructure Act). CER-direktiivin ja Gigabit Infrastructure Actin sääntely tulisi sovittaa mahdollisimman hyvin yhteen kansallisesti annettavassa lainsäädännössä. Tietyn tahon määrittämisestä kriittiseksi toimijaksi ei tulisi kansallisessa lainsäädännössä jatkossakaan automaattisesti seurata sitä, että kaikki kyseisen kriittisen toimijan omistamat tai hallinnoimat verkot tulisi katsoa kriittiseksi infrastruktuuriksi.

3.

Vaikutustenarviointia koskevat huomiot, kuten esimerkiksi yhteiskunnalliset vaikutukset, taloudelliset vaikutukset yrityksille, hallinnollinen taakka ja muut kustannukset sekä vaikutukset yritysten toimintaan

Uusi CER-sääntely tuo Liikenne- ja viestintävirastolle merkittävän määrän uusia viranomaistehtäviä sisältäen muun muassa eri kriittisten toimijoiden valvontaa, häiriöilmoitusten käsittelyä sekä jatkuvaa tukea sääntelyn soveltamisalassa tunnistetuille toimijoille. Uusi sääntely korostaa myös aikaisempaa tiiviimpää yhteistyötä eri viranomaisten kesken. Liikenne- ja viestintäviraston kannalta relevantteja kriittisiä toimijoita on muun muassa seuraavilla sektoreilla, joiden viranomaistehtävistä virasto tulee luonnoksen mukaisesti vastaamaan; liikenne (kaikki liikennemuodot) ja avaruus. Lisäksi virasto vastaa jo muun sääntelyn nojalla digitaalisen infran ohjauksesta ja valvonnasta ja vaikka hallituksen esitysluonnoksessa on direktiiviä vastaavasti todettu tämän sektorin olevan CER-sääntelyssä poikkeussektori, jolla sektorin ohjaus ja valvonta toteutetaan NIS-sääntelyn mukaan, on kuitenkin hyvä huomata, että sääntelykokonaisuuden riittävä ja kattava valvonta edellyttää myös CER-liitonnaisten tehtävien hoitamista ja siten resursointia. Näiden lisäksi on myös mahdollista, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi myös soveltamisalaan kuuluvan julkishallinnon valvonnasta.

Luonnoksessa hallituksen esitykseksi on arvioitu ja samalla tuotu esille, että Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään määrärahoja 2-4 henkilötyövuotta vuodesta 2026 eteenpäin. Esitysluonnoksen mukaisesti arvio tarkoittaisi vuodelle 2026 180 000 euron lisäresurssitarvetta ja vuodesta 2027 eteenpäin pysyvää 360 000 euron lisäresurssitarvetta. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että viranomaistehtävien hoitamisen tapa ja taso on suoraan riippuvainen siihen osoitetuista resursseista. Jotta Liikenne- ja viestintäviraston olisi mahdollista suoriutua lakiluonnoksen edellyttämistä keskeisimmistä tehtävistä edes vähimmäistasolla, olisi välttämätöntä, että virasto saisi resursseihinsa neljän henkilötyövuoden lisäyksen jo vuodesta 2025 alkaen. Tässäkin tapauksessa Liikenne- ja viestintäviraston olisi samalla hyödynnettävä mahdollisuuksia tehostaa nykyisiä toimintoja, kohdentaa olemassa olevia resursseja uudelleen viraston sisällä ja priorisoida tehtäviään.

4.

Valvontaa koskevat huomiot

Edellä 1 kohdassa Traficom on jo kiinnittänyt huomiota siihen, että uuden CER-lain ja voimassa olevien liikenteen erityislainsäädännön päällekkäisyyksistä johtuen olisi tärkeää selventää, kumman lain valvontaa ja seuraamuksia koskevia vaatimuksia päällekkäisyytilanteessa sovelletaan.

Traficom katsoo, että esitysluonnoksen 24 §:n oikaisuvaatimusmenettely soveltuu huonosti 22 §:ssä tarkoitettuihin valvontapäätöksiin (huomautus tai varoitus). Oikaisuvaatimusmenettelyn käyttäminen olisi ongelmallista erityisesti tapauksissa, joissa sovelletaan lisäksi jotain muuta sääntelyä, jolloin jos samalla valvontapäätöksellä ratkaistaisiin asia myös jonkin toisen lain nojalla - kuten sovellettaessa erityislaissa säädettyjä velvoitteita - johtaisi tämä siihen, että samaankin päätökseen sovellettaisiin yhtä aikaa erilaisia oikaisu- tai muutoksenhakumenettelyitä sen mukaan, mihin lakiin kukin asetettu velvoite tai todettu rikkominen perustuisi. Tämä johtaisi käytännössä erittäin epätarkoituksenmukaisiin ja oikeudellisesti epäselviin tilanteisiin, kun päätöksen kohteen olisi haettava samasta päätöksestä yhtäaikaisesti oikaisua ja valitettava hallinto-oikeuteen erillisillä hakemuksilla, mikä ainoastaan lisäisi hallinnollista taakkaa.

Lisäksi Traficom:n näkemys on, että valvontamenettelyssä tehtävät päätökset tulisivat, samoin kuin nykyisten valvontatoimivaltuuksien kohdalla, perustumaan perusteelliseen selvitykseen ja menettelyyn, johon kuuluu myös asianosaisten kuuleminen. Kun valvontapäätös annetaan tällaisen perusteellisen selvittämisen ja kuulemisen jälkeen, ei ole oletettavaa, että päätöstä enää muutettaisiin oikaisuvaatimuksen perusteella, minkä johdosta oikaisuvaatimus muodostuisi muutoksenhakuprosessin osalta turhaksi välivaiheeksi ennen hallinto-oikeuden käsittelyä.

Ehdotetussa 27 §:ssä säädetään viranomaisten yhteistyöstä. Kuitenkin 27 §:n 1 momentti koskee ainoastaan 14 §:n mukaisesta kriittisen toimijan määrittämisestä koskevasta päätöksestä ilmoittamista NIS2 valvovalle viranomaiselle. Traficom ehdottaa, että NIS2 valvovaa viranomaista ja ehdotetun lain 20 §:ssä tarkoitettua valvovaa viranomaista koskeva tiedonantovelvollisuus voisi sisältyä suoraan 14 §:ään, kun 14 §:ssä tarkoitettu päätös vaikuttaa myös mainittujen valvovien viranomaisten valvontatehtäviin ja -vastuisiin.

Lisäksi Traficom ehdottaa selvennettäväksi 27 §:n 2 momentin osalta, että siltä osin kuin 2 momentissa viitataan 14 §:ssä tarkoitettuihin viranomaisiin, onko tarkoitus, että NIS2 valvovien viranomaisten ja ehdotetun lain 20 §:ssä tarkoitettujen valvovien viranomaisten tulisi tiedottaa kriittisiä toimijoita koskevista kyberturvallisuusriskeistä, kyberuhkista ja kyberturvallisuuspoikkeamista sekä muista riskeistä, uhkista ja turvallisuuspoikkeamista myös asianomaista ministeriötä, jonka toimialaa asia koskee? Ja lisäksi selvennettävää, että onko tarkoitus, että tällainen tiedottaminen koskisi myös NIS2 valvovan viranomaisen ja 20 §:ssä tarkoitettua valvovan viranomaisen toteuttamia olennaisia toimenpiteitä ja hallintatoimia? Tältä osin Traficom pyytää myös tarkentamaan, mitä ehdotuksessa tarkoitetaan mainituilla "olennaisilla toimenpiteillä ja hallintatoimilla"?

20.1 §:n mukainen valvontavelvollisuus tulisi ulottaa myös 17 ja 18 §:iin vähintään siltä osin, että ilmoitukset tehdään ajallaan ja ne sisältävät laissa säädetyt vähimmäistiedot.

5.

Laiminlyöntimaksua koskevat huomiot

-

6.

Miten arvioitte turvallisuusselvityslakia koskevan esityksen tarpeellisuutta ja muotoilua? Millaisia turvallisuusvaikutuksia esityksellä olisi?

Esitetyt muutokset turvallisuusselvityslakiin mahdollistavat Traficom:n näkemyksen mukaan turvallisuusselvitysten paremman ja laajemman kattavuuden. CER-lain pykälä 28 mahdollistaa myös turvallisuusselvityslain laajemman kattavuuden kriittisiin toimijoihin ja parantaa sen sovellettavuutta. Mahdollinen turvallisuusriski Traficom:n näkemyksen mukaan voi tulla siitä, jos uusia toimijoita ei kouluteta oikein tai riittävän kattavasti turvallisuusselvitysprosessiin.

Haaste Traficom:n näkemyksen mukaan nykyisessä turvallisuusselvityslaissa on se, ettei hyväksytyillä hakija organisaatioilla ole näkyvyyttä turvallisuusselvitysrekisteriin, tämä aiheuttaa päällekkäisten turvallisuusselvitysten tekemistä ja aiheuttaa organisaatioille ja valtiolle paljon turhia kustannuksia. Parempi vaikutus Traficom:n näkemyksen mukaan saataisiin, mikäli koko turvallisuusselvityslaki avattaisiin tarkasteluun ja se käytäisiin tarkasti läpi, korjaten sieltä nykyisiä haastekohtia.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että lausuntoluonnoksesta ei selviä se, aiheutuuko Suojelupoliisille lisäresurssitarvetta sille tulevista uusista tehtävistä turvallisuusselvityksiin liittyen. Lisääntyvä turvallisuusselvitysten määrä saattaa johtaa turvallisuusselvitysten käsittelyaikojen pitenemiseen.

Virasto lausuu satamien osalta turvallisuusselvityslain muutoksista lausuntopyynnön 7. kohdassa.

7.

Miten arvioitte satamien turvallisuusselvityksiä koskevan esityksen tarpeellisuutta ja muotoilua? Millaisia toiminnallisia ja taloudellisia vaikutuksia esityksellä olisi? Millaisia turvallisuusvaikutuksia esityksellä olisi?

Liikenne- ja viestintävirasto on yksi eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004) tarkoitetuista toimivaltaisista viranomaisista. Viraston tehtäviin kuuluu merenkulun ja satamien turvatoimien yhteysyksikkönä toimiminen sekä

virasto suorittaa muun ohella satamien ja satamarakenteiden turva-arvioinnit, hyväksyy niiden turvasuunnitelmat sekä suorittaa näiden valvontaa.

Virasto on osallistunut kyseiseen hallituksen esitykseen sisältyvän, mutta CER-direktiivin kansallisesta täytäntöönpanosta erillisen, satamien turvallisuusselvityksiä koskevan esityksen valmisteluun.

Liikenne- ja viestintäviraston käsityksen mukaan ehdotetut lisäykset ja tarkennukset turvatoimilakiin edesauttavat ulkomaanliikennettä palvelevien satamien ja satamarakenteiden turvallisuuden parantamista ja vähentävät mahdollista sisältäpäin tulevaa turvauhkaa ja rikollisia vaikutusyrityksiä. Viraston käsityksen mukaan esitys ehkäisisi satamien kriittisten tietojen käyttämistä vahingollisiin tarkoituksiin.

Jatkossa satamissa työskentelevien henkilöiden turvallisuusselvitysten henkilöpiiriä laajennettaisiin verrattain merkittävästikin nykytilaan verrattuna, joskin nimenomaan satamien tietojen ja tietojärjestelmien kannalta keskeisiin henkilöryhmiin rajoittuen. Tämän lisäksi turvallisuusselvityslakia ollaan ehdottamassa muutettavaksi siltä osin, että perusmuotoinen turvallisuusselvitys olisi tehtävissä myös satamien kriittiseen tietoon pääsevien henkilöiden osalta. Virasto pitää tärkeänä, että säännösten voimaantuloa veloitetaan pitämään turvallisuusselvitys voimassa. Viraston näkemyksen mukaan ehdotetut säännösmuutokset toteuttaisivat esityksessä mainittua hallitusohjelmakirjauksen mukaisen tavoitteen eli satamien turvallisuuden parantamista. Ehdotukseen sisältyvä velvoittavuus yhdistettynä asiaan kuuluvaan viranomaisvalvontaan toteuttaisi tavoitteen toteutumista.

Esitysluonnoksessa tunnistetaan asianmukaisella tavalla satamien keskeinen rooli tavara- ja/tai matkustajaliikenteen keskeisinä solmukohtina. Esitysluonnoksessa on huomioitu varsin kattavasti satamille tärkeitä tietoja ja tietojärjestelmiä. Virasto pitää tärkeänä, että esityksessä pyrittäisiin mahdollisimman tarkkarajaisesti jo säännösten voimaantuloa huomioimaan turvallisuusselvityksen piiriin jatkossa kuuluvat satamien henkilöpiiri. Jotta uudessa ehdotetussa pykälässä "7 g § Turvallisuusselvitys" nuhteettomuuden ja luotettavuuden selvitysvaatimus kohdistuisi erityisesti keskeisiin avainhenkilöihin ja -henkilöryhmiin, niin virasto ehdottaa tiettyjä tarkennuksia.

Lastin käsittelyä koskevien tietojen osalta nimenomaan tietojärjestelmiin pääsy on se oikeus, joka henkilön nuhteettomuuden ja luotettavuuden selvittämisellä on suojattava. Turvatoimia koskevien tietojen osalta erityisesti kyseessä oleva salassa pidettävä tieto on se mitä on tarpeen suojata. Kulunvalvontatietojen osalta kulkulupien säilytysjärjestelmiin pääsy ja erityisesti kulkulupien myöntäminen sekä niiden hallinnointioikeus, ovat ne oikeudet, jotka on suojattava henkilön nuhteettomuuden ja luotettavuuden selvittämisellä. Henkilön nuhteettomuuden ja luotettavuuden seurannan voimassapitäminen on edellytys sille, että uuden pykälän turvallisuutta parantavat vaikutuksen toteutuvat eli käytännössä turvallisuusselvitys olisi pidettävä voimassa. Näin ollen Liikenne- ja viestintävirasto esittää ehdotettuun pykälään 7 g (turvallisuusselvitys) tarkennuksena,

että nuhteettomuus ja luotettavuus olisi varmistettu henkilöiltä, joilla on pääsy lastin käsittelyä koskeviin tietojärjestelmiin ja salassa pidettäviin sataman turvatoimia koskeviin tietoihin sekä pääsy hallinnoimaan kulkulupia ja kulunvalvontajärjestelmiä.

Liikenne- ja viestintäviraston näkemyksen mukaan satamien turvallisuusselvityksiä koskeva esitys sisältäisi virastolle uusia pysyväisluonteisia hallinnollisia ja valvonnallisia tehtäviä satamissa työskentelevien turvallisuusselvitettävien henkilöiden määrittämiseen ja valvontaan liittyen.

8.

CER-yleislain 28 §:ään liittyen, miten arvioitte säännösehdotuksia, jotka koskevat muiden EU-jäsenvaltioiden rikosrekisteritietojen käyttämistä kriittisen toimijan työntekijästä tehtävässä turvallisuusselvityksessä (1. lakiesityksen 28§ sekä 3. ja 4. lakiesitys)?

CER-lain pykälä 28 mahdollistaa Traficom:n näkemyksen mukaan turvallisuusselvityslain laajemman kattavuuden ja parantaa sen sovellettavuutta.

Tämän muutoksen arvioidaan Traficom:n näkemyksen mukaan parantavan ja nopeuttavan kriittisen infrastruktuurin parissa työskentelevien ulkomaan kansalaisten luotettavuuden ja nuhteettomuuden selvittämistä.

9.

Muut huomiot

Esitysluonnoksessa tuodaan esille tarve poikkeamailmoitusten tekemistä varten luotavasta sähköisestä ilmoituskanavasta. Esitysluonnoksen mukaan ilmoituskanavan perustamisessa otetaan huomioon yhteinen rajapinta hallinnollisen taakan minimoimiseksi kyberpoikkeamailmoitusten välittämisessä (NIS 2) ja mahdollisuuksien mukaan hyödynnetään olemassa olevia ratkaisuja ja järjestelmiä (Traficom/KTK ja Huoltovarmuuskeskuksen HUOVI-portaali).

Traficom pitää sinänsä kannatettavana, että eri viranomaisilmoitusten tekeminen on mahdollisimman yksinkertaista ja että ilmoituskanavia eri ilmoitusten tekemiseen on käytössä ilmoitusten tekijän näkökulmasta mahdollisimman vähän. Traficom tuo kuitenkin esiin, että sen käytössä olevien ilmoitusratkaisujen kehittämisessä ei ole huomioitu CER-direktiivin ja esitysluonnoksen mukaisia ilmoitustarpeita. Mahdollisen ilmoitusratkaisun tuottamisessa tulee siten huomioida ratkaisun edellyttämä kehitys- ja ylläpitorahoitus ja muu resursointi. Lisäksi on huomioitava, että ilmoitussovelluksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota ratkaisun tietoturvaan ja ilmoittajan tunnistamiseen.

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Varjola Kalle
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom