

Asia: VN/34389/2025

Lausuntopyyntö: Hallituksen esitys laeiksi väylälakien muuttamisesta ja niihin liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot hallituksen esitysluonnoksesta

Esityksen tavoitteita voidaan pitää hyväksyttävänä.

Liikenneverkon turvallisuuden, huoltovarmuuden ja TEN-T-asetuksen toimeenpanon vahvistaminen ovat sinänsä painavia yhteiskunnallisia tavoitteita.

Esitysluonnoksen perusteluissa on kuitenkin useita kohtia, joissa sääntelyn tarve, oikeudellinen lisäarvo sekä suhde voimassa olevaan sääntelyyn jäävät osittain epäselviksi.

1. Sääntelyn välttämättömyyttä ei osoiteta riittävästi

Perusteluissa todetaan, että kansallinen turvallisuus, sotilaallinen liikkuvuus sekä huoltovarmuus on jo nykyisin huomioitu väylänpidossa käytännön toiminnassa.

Samalla kuitenkin ehdotetaan näiden lisäämistä väylälakien yleisiin vaatimuksiin.

Tästä syntyy tietty sisäinen ristiriita.

Jos nykyinen sääntely mahdollistaa tavoitteiden toteuttamisen, ei ole täysin selvää, miksi sääntelyn muuttaminen olisi välttämätöntä.

Jos taas nykyinen sääntely ei mahdollista tavoitteiden toteuttamista, tulisi esityksessä yksilöidä ne konkreettiset tilanteet, joissa viranomaiset eivät ole voineet toimia nykyisen lainsäädännön perusteella.

PeVL on useissa lausunnoissaan korostanut, että perusoikeuksiin vaikuttavan sääntelyn tulee perustua osoitettuun tarpeeseen eikä ainoastaan hallinnolliseen tarkoituksenmukaisuuteen.

2. Kansallisen turvallisuuden käsite jää avoimeksi

Esityksessä viitataan jatkuvasti

kansalliseen turvallisuuteen

huoltovarmuuteen

maanpuolustukseen

häiriönsietokykyyn

yleiseen järjestykseen

resilienssiin

mutta näiden käsitteiden välistä suhdetta ei määritellä.

Tämä voi johtaa tilanteeseen, jossa sama toimenpide voidaan perustella useilla erilaisilla perusteilla.

Esimerkiksi

onko myrskyn aiheuttama sähkökatkos

huoltovarmuuskysymys

kansallinen turvallisuuskysymys

häiriönsietokyksääntelyn asia

CER-lain mukainen riski

vai kaikki yhtä aikaa?

Tällainen käsitteellinen päällekkäisyys heikentää sääntelyn ennakoitavuutta.

Huomiot ehdotuksista koskien kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskevaa riskienhallintaa

TEN-T-asetuksen 47 artikla jättää jäsenvaltioille laajan harkintamarginaalin.

Esityksessä kuitenkin päädytään velvoittamaan infrastruktuurin haltijat suorittamaan riskinarviointeja.

Tässä voidaan havaita kolme ongelmaa.

1. Päällekkäisyys muiden järjestelmien kanssa

Perusteluissa todetaan samanaikaisesti, että käytössä ovat jo

CER-laki

yritystolaki

tuleva sijoituslupalaki

kiinteistöhankintalaki

hankintalaki

turvallisuusselvityslaki

Tästä seuraa kysymys:

Mikä konkreettinen turvallisuusriski jää edelleen hallitsematta?

Jos esimerkiksi kiinalainen yritys ostaa satamaoperaattorin

→ sijoituslupalaki soveltuu

Jos yritys ostaa maa-alueen

→ kiinteistöluva

Jos yritys osallistuu julkiseen hankintaan

→ hankintalaki

Jos yritys saa pääsyn kriittisiin tietoihin

→ turvallisuusselvityslaki

Mikä lisäarvo uudella väylälakisäätelyllä saavutetaan?

Perusteluissa tätä ei analysoida kovin syvällisesti.

2. Riskinarvioinnin tekijä on ongelmallinen

Esityksessä riskinarviointi siirretään infrastruktuurin haltijalle.

Mutta monet toimijat ovat osakeyhtiöitä.

Länsirata Oy

Itärata Oy

satamayhtiöt

Finavia

Näillä ei välttämättä ole

tiedustelutietoa

turvallisuusviranomaisten analyysiä

ulkopoliittista asiantuntemusta

Käytännössä yritysten pitäisi arvioida asioita,

joihin edes viranomaisilla ei aina ole täydellistä tietoa.

Tämä voi johtaa tilanteeseen, jossa

yritys tekee riskinarvion

viranomainen tekee toisen

Suojelupoliisi tekee kolmannen

ja lopputulokset poikkeavat toisistaan.

3. Oikeusvaikutukset puuttuvat

Esityksessä puhutaan riskien tunnistamisesta.

Mutta ei ole täysin selvää,

mitä tapahtuu sen jälkeen.

Voiko hanketta jatkaa?

Voiko sopimus purkautua?

Voiko Traficom kieltää osallistumisen?

Voiko ministeriö puuttua asiaan?

Riskinarviointivelvollisuus ilman seuraamusjärjestelmää saattaa jäädä lähinnä dokumentointivelvollisuudeksi.

Huomiot kansallista turvallisuutta sekä häiriötilanteita koskevista ehdotuksista

1. CER-lain kanssa päällekkäinen sääntely

CER-laki tuli voimaan 1.7.2025.

CER-laki velvoittaa

riskinarviointiin

häiriönsietosuunnitelmaan

toimenpiteisiin

Nyt väylälakeihin ehdotetaan lähes saman sisältöisiä velvoitteita.

Perusteluissa todetaan myös, että CER-suunnitelma voidaan sisällyttää muihin asiakirjoihin.

Samalla kuitenkin ehdotetaan uusia erityisiä velvoitteita väylälakeihin.

Tästä syntyy kysymys:

Onko tarkoitus tehdä kaksi suunnitelmaa?

Vai yksi suunnitelma?

Vai viitata CER-lakiin?

Tätä ei täsmennetä.

2. Ennakoivien rajoitusten ongelma

Eesityksen mukaan rataverkon haltija voisi

asettaa rajoituksia jo ennen vahingon syntymistä.

Ajatus on ymmärrettävä.

Mutta sääntelyn rajat jäävät avoimiksi.

Millainen sääennuste riittää?

30 % todennäköisyys?

50 %?

viranomaisvaroitus?

pelkkä oma arvio?

Voiko liikenne keskeytyä useiksi päiviksi?

Voiko tavaraliikenne pysähtyä?

Voiko päätöksestä valittaa?

Tällaiset toimivaltuudet muistuttavat jo osittain valmiuslain poikkeuksellisia toimivaltuuksia.

Siksi sääntelyn tulisi olla huomattavasti tarkkarajaisempaa.

Huomiot yksityisraiteita koskevista ehdotuksista

Tämä on ehkä koko esityksen ongelmallisin osa.

1. Yksityisraide ei ole enää yksityinen

Esityksen mukaan

Lentorata

Länsirata

Itärata

ovat juridisesti yksityisraiteita.

Mutta samalla niihin sovellettaisiin lähes kaikkea valtion rataverkon sääntelyä.

Syntyy paradoksi:

yksityinen omistaja

mutta

julkiset pakkotoimivaltuudet

näkemäalueet

suoja-alueet

tilapäiset käyttöoikeudet

tasoristeyspäätökset

Käytännössä kyseessä olisi lähes julkisoikeudellinen infrastruktuuri.

Olisi ehkä johdonmukaisempaa luoda uusi käsite:

"yleistä henkilöliikennettä palveleva erityisrataverkko"

kuin venyttää yksityisraiteen käsitettä.

2. Maanomistajien asema heikkenee

Vuoden 2016 HE 49/2016 perusteli nimenomaan,

ettei yksityisraiteilla tule olla vaikutuksia maanomistajien asemaan.

Nyt sama perustelu sivuutetaan.

Tämä on käytännössä lainsäätäjän oman aikaisemman kannan muuttamista.

Mutta perusteluissa ei arvioida

miksi vuoden 2016 arvio olisi nyt väärä.

PeVL yleensä odottaa,

että aiemmasta lainsäädäntöratkaisusta poikkeaminen perustellaan erikseen.

Huomiot tutkimusoikeussäätelystä ja muista väyläsuunnitteluun liittyvistä ehdotuksista

Tutkimusoikeus merkitsee puuttumista

PL 15 § omaisuudensuojaan.

Esityksen tavoitteena on lisätä joustavuutta.

Samalla kuitenkin todetaan,

että maanomistajien oikeusturvaa vahvistetaan.

Näiden tavoitteiden välillä on jännite.

Mitä enemmän tutkimuksia sallitaan

sitä enemmän omistajan oikeuksia rajoitetaan.

Jos tutkimusoikeus laajenee

mutta lupamenettelyä ei vahvisteta vastaavasti,

oikeusturvan voidaan katsoa tosiasiallisesti heikkenevän.

Huomiot salassa pidettävän tiedon luovuttamista koskevista ehdotuksista

Tämä kohta vaikuttaa perusoikeuksien kannalta kaikkein herkimmältä.

Esityksessä todetaan,

että tietojen luovutusta halutaan helpottaa,

jotta infrastruktuuria voidaan suunnitella tehokkaammin.

Mutta samalla kyse voi olla esimerkiksi

turvallisuusluokitelluista kartoista

sotilaallista liikkuvuutta koskevista tiedoista

huoltovarmuuskohteista

Perusteluissa ei täysin yksilöidä,

mitä tietoja voidaan luovuttaa.

Kenelle?

Millä menettelyllä?

Voidaanko luovuttaa edelleen?

Kuinka pitkään tietoja saa säilyttää?

PeVL on useasti edellyttänyt, että salassa pidettävien tietojen luovuttaminen tulee määritellä erittäin täsmällisesti.

Pelkkä ilmaisu

"välttämätöntä yhteiskunnan toiminnan kannalta"

on melko avoin oikeuskäsite.

Huomiot maantielosseja koskevista ehdotuksista

Losseja koskevat muutokset näyttävät teknisiltä.

Vaikutusarviointi jää kuitenkin niukaksi.

Esityksessä ei arvioida

kasvaako kunnossapitokustannus

muuttuuko henkilöstön vastuu

vaikuttaako sääntely palvelutason yhdenvertaisuuteen saaristoalueilla.

Muut huomiot

Esitysluonnoksessa on havaittavissa laajempi kehityssuunta, jossa kansalliseen turvallisuuteen liittyviä tavoitteita pyritään lisäämään useisiin erityislakeihin samanaikaisesti.

Vaikka tavoite on ymmärrettävä muuttuneessa turvallisuusympäristössä, sääntelyä olisi syytä tarkastella kokonaisuutena.

Muutoin on olemassa riski, että samat veloitteet toistuvat useissa erityislaeissa hieman erilaisilla sanamuodoilla, mikä voi pitkällä aikavälillä heikentää sääntelyjärjestelmän johdonmukaisuutta ja ennakoitavuutta.

Anh Tran
YDHV lakitiimi