

Asia: VN/25323/2021

## **Luonnos valtioneuvoston huoltovarmuusselonteoksi**

### **Lausunto Utlåtande**

#### **Lausunnot lukuun 1. Johdanto**

##### **Utlåtande om kapitel 1 Inledning**

Työ- ja elinkeinoministeriö on kirjeellään 22.6. pyytänyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta lausuntoa luonnoksesta huoltovarmuusselonteoksi.

Traficom kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto huoltovarmuusselonteosta.

Johdantokappaleessa asetetaan huoltovarmuuden tila ja sen kehittyminen hyvin historialliseen perspektiiviin. Tällä luodaan hyvä pohja käsitellä huoltovarmuuden tilaa kokonaisuutena selonteossa.

Keskeinen tekijä yritysten toiminnan jatkuvuuden varmistamisessa on kyky reagoida poikkeusoloihin, tekstissä mainitun sietämisen ja palautumisen lisäksi. Traficom esittää, että tekstiin otetaan mukaan yritysten kyky reagoida poikkeusoloihin: "Huoltovarmuus rakentuu pitkälti kriittisillä sektoreilla toimivien yritysten kyvystä reagoida poikkeusoloihin, sietää kriisi- ja häiriötilanteita sekä palautua niistä nopeasti."

#### **Lausunnot lukuun 2. Kansainvälinen yhteistyö**

##### **Utlåtande om kapitel 2 Internationellt samarbete**

Kappaleessa 2. Kansainvälinen yhteistyö käydään kattavasti läpi huoltovarmuuden kansainvälistä yhteistyötä. Liikenne -ja viestintävirasto Traficom yhtyy selonteon arvioon (luvussa 2.2.) tarpeesta vahvistaa Suomen ja Ruotsin välistä huoltovarmuusyhteistyötä.

Selonteossa on viitattu useassa kohdassa valmisteilla olevaan CER-direktiiviin, minkä rinnalla Traficom ehdottaa huomioitavan myös valmisteilla oleva NIS2-direktiivi. Yhdessä nämä direktiivit vaikuttavat kotimaiseen kyberturvallisuuden ja varautumisen sääntelyyn.

### **Lausunnot lukuun 3. Huoltovarmuuden toimintaympäristön kehitys ja sen vaikutukset**

#### **Utlåtande om kapitel 3 Utveckling av försörjningsberedskapens verksamhetsmiljö och effekterna av denna utveckling**

Traficom yhtyy selonteon arvioon (luvussa 3.1) siitä, että geopolitiikka ja -ekonomia yhdessä voivat aiheuttaa muutostarpeita materiaalsen varautumiseen ja globaalien arvo- ja toimitusketjujen jatkuvuuden varmistamiseen ja monipuolistamiseen liittyvien toimenpiteiden painotuksiin.

Kuten selonteossa on tuotu esiin (luvussa 3.3) viime vuosina esimerkiksi erilaisen elektroniikan (komponenttien ja laitteiden) saatavuudessa on ilmennyt ajoittain eri tyyppisiä haasteita, jotka eivät toistaiseksi ole kriittisellä tavalla vielä vaikuttaneet suomalaisen yhteiskunnan toimintakykyyn. On ilmeistä, että elektroniikan varmuusvarastointi ei näiden laitteiden nopean teknisen kehittymisen vuoksi ole toimiva ratkaisu mahdollisiin saatavuusongelmiin varautumisessa, mutta samaan aikaan kriittinen digitaalinen infrastruktuuri on elektroniikan globaaleista tuotanto- ja toimitusketjuista riippuvainen, jolloin Traficom:n näkemyksen mukaan olisi tärkeää löytää uusia keinoja tällaisiin varautumistarpeisiin vastaamiseksi.

Traficom yhtyy myös selonteon (luvussa 3.3) kuvaukseen siitä, että digitalisaatio on erottamaton osa suomalaista yhteiskuntaa ja kyberturvallisuus kiinteä osa kaikkia yhteiskunnan toimintoja, prosesseja ja järjestelmiä – selonteon mukaisesti työelä-mässä, mutta myös kansalaisten vapaa-ajallakin. Traficom kannattaakin lämpimästi toimia, joilla lisätään kyberturvallisuuden koulutusta kaikilla tasoilla.

Selonteossa on tuotu esille (luvussa 3.3.) liikennevälineiden yhteys internettiin ja yhteyden vaikutukset turvallisuuteen. Traficom painottaa kokonaisuuden kriittisyyttä. Liikennevälineen ja siinä käytettävän ohjelmiston rajapinnat yhdistettynä käyttäjän luomaan human factor-riskiin muodostavat uhkan, johon tulee kyetä vastaamaan. Keskeisiä keinoja varautua riskiin ovat alan standardit, sääntely, vaikuttaminen tuotantoketjuun, valvonta, toimijoiden ohjaus, varautuminen sekä riittävä resursointi.

### **Lausunnot lukuun 4. Kansalaisvarautuminen**

#### **Utlåtande om kapitel 4 Medborgarnas beredskap**

Kappaleessa 4 Kansalaisvarautuminen nostetaan ansiokkaasti esille kansalaisvarautumisen tärkeyttä huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden kannalta. Traficom yhtyy selonteon lausuntoon viestinnän merkityksestä osana huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden kehittämistä.

## **Lausunnot lukuun 5. Huoltovarmuuden toimintamalli**

### **Utlåtande om kapitel 5 Verksamhetsmodell för försörjningsberedskapen**

Traficom kannattaa selonteon arviota (luvussa 5.1.1) siitä, että huoltovarmuuden sääntelykokonaisuuden muutostarpeita tulee tarkastella kokonaisuutena, jotta lainsäädäntö vastaisi entistä paremmin muuttuvan toimintaympäristön vaatimuksiin. Traficom:n näkemyksen mukaan tällaisessa tarkastelussa on sääntelyn selkeyden ja tehokkuuden vuoksi erittäin tärkeää kiinnittää huomiota erityisesti viranomaistehtävien jaon tarkoituksenmukaisuuteen ja mahdollisten päällekkäisten toimivaltuuksien sekä ristiriitaisten toimijoita koskevien vaatimusten välttämiseen. Toisaalta on tärkeää varmistaa, että kaikki tarvittavat viranomaistehtävät on selkeästi osoitettu ja vastuutettu perustuslaissa määriteltyjen hallintotehtävien hoitamista määrittelevien reunaehtojen mukaisille tahoille.

Kyberturvallisuuteen liittyvien viranomaistehtävien keskittäminen Traficomiin on osoittautunut muun muassa mallin tarjoamista synergiaeduista, vuosikymmenten aikana rakennetuista kansainvälisistä luottamusverkostoista ja kiinteästä yhteydestä kyberympäristön selkärangan muodostaviin teleyrityksiin johtuen kansainvälisestikin vertailtuna erittäin onnistuneeksi ratkaisuksi.

Selonteon kuviossa 1. on kuvattu huoltovarmuusorganisaatio. Kuvioista puuttuu vuoden 2022 alussa perustettu satamapooli. Lisäksi kuviossa on painotettu toimijoina viranomaisia, vaikka valtaosa poolien jäsenistä on yksityisen sektorin toimijoita. Mikäli kuvio pidetään samana, on syytä pohtia kuvatekstin muodon muokkaamista.

Selonteossa on todettu (luvussa 5.1.3), että huoltovarmuusrahaston kantokyvyn turvaaminen pitkäjänteisesti on edellytys sille, että Huoltovarmuuskeskus pystyy vastaamaan lainsäädännön ja nopeasti muuttuvan toimintaympäristön vaatimiin huoltovarmuuden rahoitustarpeisiin. Traficom yhtyy tähän näkemykseen. Huoltovarmuusrahasto toimii tällä hetkellä erinomaisesti esimerkiksi nopeiden kyberturvallisuuteen tai logistiikkaan liittyvien kehitystarpeiden rahoittamiseen. On tärkeää, että tällaisille kehityshankkeille on olemassa myös tulevaisuudessa rahoitusmekanismi.

Selonteossa kohdassa "Logistiikka 2030" kuvataan ohjelman tarkoitusta vahvistaa logistiikkaa ja kuljetuksia vakavissa häiriötilanteissa. Kuvauksessa olisi hyvä tuoda esille ohjelman tuki kriittiselle logistiselle infrastruktuurille sekä toimitusketjuille.

Traficom yhtyy selonteon arvioon, jossa kuvataan elinkeinoelämän ja julkisten toimijoiden omaa materiaalista varautumista ensisijaisena huoltovarmuuden turvaamiskeinona. Valtion valmiusvarastoinnin tulee olla täydentävää toimintaa. Traficom katsoo, että

huoltovarmuusorganisaation tulee pohtia yhdessä muiden huoltovarmuustoimijoiden kanssa keinoja, joilla voidaan korvata tarve varmuusvarastointiin.

Traficom nostaa esille NIS2 direktiivin vaikutuksen huoltovarmuuden toimintamallin kehityksessä. Yhteiskunnan kannalta kriittisten toimijoiden kyberturvallisuuden riskienhallintaa koskeva NIS2-direktiivin voidaan ennakoida vaikuttavan huoltovarmuussäätelyyn.

## **Lausunnot lukuun 5.1.5 Sektorikohtaisen varautumisen lähtökohtia**

### **Utlåtande om kapitel 5.1.5 Utgångspunkter för den sektorsvisa beredskapen**

Traficom näkee tärkeäksi korostaa liikenteenohjauspalveluiden merkitystä osana sektorikohtaista varautumista. Logistiikan osalta kriittisen infrastruktuurin lisäksi on syytä erikseen nimetä myös kriittiset liikenteenohjauspalvelut, jotka on yhtiötetty. Erityisesti kriittisiä liikenteenohjauspalveluja ovat ilma-, raide- ja meriliikenteenohjaus, mutta myös tieliikenteen liikenteenohjauspalvelulla on tärkeä rooli. Traficom näkee, että satamien varautumisen velvoitetta tulisi kehittää ja satamien varautumisveloitteet voisi olla tarpeen nykyistä selkeämmin vahvistaa sääntelyssä.

Kuljetusten jatkuvuuden varautumisen osalta liikennemuotokohtaisesti asetetaan varautumisveloitteita. Liikennemuotokohtaisen varautumisen lisäksi koko logistiikkaketjua tulee tarkastella kokonaisvaltaisesti aina mereltä satamien, yksityisraiteiden, valtion rataverkon ja maanteiden kautta sisämaahan asti. Samoin ilmakuljetuksiin liittyvät logistiikkaketjut tulee tarkastella kokonaisuudessaan.

Kriittisen infrastruktuurin kyberturvallisuuden riskienhallintaa koskevan NIS1-direktiivin kansallisessa täytäntöönpanossa Ahvenanmaan satamia, lentokenttää tai varustamoiden laivaliikennettä ei luokiteltu kriittiseksi infrastruktuuriksi. Ahvenanmaan varautumisen sääntelyä olisi hyvä arvioida huolellisesti, kun kansallisesti täytäntöönpannaan CER- ja NIS2-direktiivejä.

Traficom esittää edellä kuvattuja muutoksia ja tarkennuksia kappaleeseen "Kuljetusten jatkuvuus". Kappaleen otsikko, jossa otetaan kantaa kuljetuksiin rajaa kokonaisuuden kapeaksi, ellei tähän ole nimenomainen tarkoitus. Kappaleen nimeäminen "Logistiikan jatkuvuus" loisi laajemman kuvan käsiteltävästä kokonaisuudesta.

Kappale, joka alkaa "Varautumisen tavoitteena" ensimmäinen virke ehdotetaan muutettavan ymmärrettävyyden lisäämiseksi muotoon: "Varautumisen tavoitteena on turvata yhteiskunnan elintärkeät liikenne- ja logistiikkapalvelut myös normaaliolojen vakavissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa." Samaan kappaleeseen esitetään lisättäväksi "kriittiset liikenteenohjauspalvelut": "toimiva infrastruktuuri, kriittiset liikenteenohjauspalvelut sekä elinkeinoelämän...". Lisäksi samaan kappaleeseen esitetään lisättäväksi raideliikenteen osuus: "Varautumista tukevat merenkulun, ilma-

ja raideliikennettä koskevat kansainväliset säädökset ja logistiikka-alan yritysten turvallisuus- ja laatu järjestelmät."

## **Lausunnot lukuun 6. Sotilaallinen huoltovarmuus**

### **Utlåtande om kapitel 6 Militär försörjningsberedskap**

-

## **Lausunnot lukuun 7. Huoltovarmuuden kehittämislinjauksia**

### **7.1 Huoltovarmuuden taloudelliset resurssit**

### **Utlåtande om kapitel 7 Riktlinjer för utveckling av försörjningsberedskapen**

#### **7.1. Ekonomiska resurser för försörjningsberedskapen**

-

#### **7.2. Huoltovarmuuslainsäädännön ajantasaistaminen**

#### **7.2. Uppdatering av försörjningsberedskapslagstiftningen**

Traficom yhtyy selonteon toteamukseen (luvussa 7) siitä, että Suomen huoltovarmuuden riittävä taso on turvattu kaikissa olosuhteissa. Viraston näkemyksen mukaan hankintalainsäädäntökehikon tulisi mahdollistaa nykyistä paremmin nopeasti kehittyviin muutoksiin ja trendeihin vastaavat kiireelliset hankinnat. Näiden kohdalla ei välttämättä ole esimerkiksi ajankäytöllisistä tai teknologisista syistä mahdollista määrittää hankinnan sisältöä tai muutoin toteuttaa hankintaa nykyisen hankintalainsäädännön edellyttämällä tavalla. Tällaiset tarpeet voivat liittyä mm. kyberturvallisuuteen, jossa nopeasti kehittyvät ja muuttuvat uhkat edellyttävät usein nopeaa reagoitua. Uhkia koskevia teknologisia vastakeinoja on vähintäänkin vaikeaa, usein jopa mahdotonta, määrittää tarkasti etukäteen, jolloin hankintamenettelyn tulisi mahdollistaa myös pilotointiluontoiset, nopeasti tehtävät hankinnat.

Traficom tukee selonteon tavoitetta (luvussa 7.2.), jossa ajantasaistetaan huoltovarmuuden käsite sekä päivitetään prosessi, jolla määritetään huoltovarmuuskriittiset toimijat sekä toiminnot.

Selonteossa on viitattu useassa kohdassa valmisteilla olevaan CER-direktiiviin, minkä rinnalla Traficom ehdottaa huomioon otettavan myös valmisteilla oleva NIS2-direktiivi. Yhdessä nämä direktiivit muodostavat vaikutuksia kotimaiseen kyberturvallisuuden ja varautumisen sääntelyyn.

#### **7.3. Sektorikohtainen varautumisen ja yhteistyön kehittäminen sekä osaamisen varmistaminen**

#### **7.3. Utvecklande av den sektorsvisa beredskapen och det sektorsvisa samarbetet samt säkerställande av kompetensen**

Kappaleessa 7.3 on kuvattu kehittämistarpeita yhteistyön kehittämiseen. Traficom tukee selonteon tavoitetta tehostaa varautumistoimien yhteensovittamista sekä henkilöstön osaamisen kehittämistä varautumisen osa-alueella.

#### **7.4. Verkostomallin kehittäminen sekä jatkuvan yhteiskunnallisen vuoropuhelun tarve**

#### **7.4. Utveckling av nätverksmodellen och behovet av en kontinuerlig samhällsdialog**

-

#### **Lausunnot liitteeseen 1**

#### **Utlåtande om bilaga 1**

-

#### **Muut selontekoa koskevat yleiset kommentit**

#### **Övriga allmänna kommentarer om redogörelsen**

-

Hakkarainen Hannu  
Traficom