

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Liv@eduskunta.fi

Viite: Asiantuntijapyyntö : Liikenne- ja viestintävaliokunta tiistai 10.03.2026 klo 12.25 / U 1/2026 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission sotilaallisen liikkuvuuden tiedonannosta sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi sotilasalan tarvikkeiden, tavaroiden ja toimenpidekehyksen perustamisesta

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission sotilaallisen liikkuvuuden tiedonannosta sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi sotilasalan tarvikkeiden, tavaroiden ja toimenpidekehyksen perustamisesta (<https://www.eduskunta.fi/pdf/U+1/2026?lang=fi>)

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) asiantuntijalausuntoa otsikon asiassa. Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa ja esittää lausuntonaan seuraavaa:

Liikenne ja viestintävirasto Traficom pitää komission ehdotusta sotilaallisen liikkuvuuden sujuvoittamista koskevaksi asetukseksi pääosin perusteltuna ja katsoo, että sillä on merkittäviä vaikutuksia viraston lakisääteisiin tehtäviin liikenteen turvallisuuden, viestintäverkkojen toimintavarmuuden ja kuljetusjärjestelmien valvonnan näkökulmista. Traficomin tehtäviin kuuluvat mm. liikenneturvallisuuden edistäminen, ilmailun ja merenkulun sääntely ja valvonta, viestintäverkkojen ja radiotaajuuksien hallinnointi, liikenteen palveluiden toimivuuden varmistaminen sekä vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuuden valvonta.

Ehdotuksen tavoitteet – menettelyjen yhdenmukaistaminen, rajat ylittävien operaatioiden nopeuttaminen ja kriittisen infrastruktuurin suojelun vahvistaminen – ovat linjassa Suomen ja EU:n huoltovarmuutta, kriisinkäytävyyttä ja puolustusvalmiutta koskevien tavoitteiden kanssa. Virasto korostaa, että asetuksen toimeenpano edellyttää huolellista vaikutusarviointia ja riittävää resursointia erityisesti lupa, valvonta ja digitaalisten tietojärjestelmien muutosten osalta. Virasto pitää lisäksi tärkeänä ja arvokkaana, että sotilastoimintaan liittyvissä aloitteissa pidetään selkeästi esillä EU:n sisäisen yhteistyön lisäksi myös välttämättömyys ottaa huomioon muiden keskeisten kumppaneidemme asema. Suomen näkökulmasta yhteistyön pohjoismaisen ulottuvuus – erityisesti yhteistyö Norjan kanssa – on ensiarvoisen tärkeää.

Virasto pitää tärkeänä, että tarkasteltavana olevat hallinnolliset menettelyt, jotka koskettavat myös siviiliviranomaisia – kuten kaksoiskäyttöinfrastruktuurin tunnistamis- ja suojatoimenpiteet – rakennetaan mahdollisimman pitkälti olemassa olevien toimintamallien pohjalle hyödyntäen valtioneuvoston kannassa esitettyä, esimerkiksi CER-direktiivin pohjalta tehtävää työtä, kuitenkin siten, että suhde CER direktiiviin selkeytyy asetusehdotuksessa kuvattuna.

Vaikutukset lupamenettelyihin ja sotilaskuljetusten hallintaan

Komission ehdotus sisältää pysyvien ja tilapäisten sotilaskuljetuslupien mallin, sekä sitovat määräajat niiden käsittelylle. Tämä koskisi Suomen osalta erityisesti ilmailua, merenkulkua, rautatiekaluston käyttöä, erikoiskuljetuksia sekä vaarallisten aineiden kuljetuksia. Näiden lupien käsittely kuuluu Traficomien ydintoimintoihin.

Asetusehdotus edellyttäisi Traficomien operatiivisen roolin tarkentamista sekä tarvittavien uusien menettelytapojen määrittämistä liikenteen priorisoinnin sekä lupa- ja koordinaatiovelvoitteiden hoitamiseksi. Asetusehdotus johtaisi väistämättä myös kansallisten toimintatapojen kehittämiseen. Traficom tukee hallinnonalojen välisten toimintatapojen kehittämistä sotilaallisen liikkuvuuden sujuvoittamiseksi.

Asetuksen tai kansallisen lainsäädännön ei tulisi rajoittua ainoastaan EU:n kuvaamiin käytäviin. Käytävien määrittelyn tulisi olla tarveperusteista sotilaallisen liikkuvuuden edellytysten turvaamiseksi. Tarveperusteista työtä sotilaallisten kuljetuskäytävien määrittämiseksi on tehty osana pohjoismaista varautumisen yhteistyötä (NTPC). Yleistetty kuvaus keskeisimmistä priorisoiduista kuljetuskäytävistä on kuvattu Pohjoismaisessa varautumisen liikennejärjestelmästrategiassa.

Vaarallisten aineiden kuljetusten (VAK) vaatimukset ovat kansainvälisissä määräyksissä ja näihin kansainvälisiin määräyksiin pohjautuvissa NATO:n standardeissa. Suomen lainsäädäntö on luotu ja jaoteltu tämän mukaisesti siviili- ja puolustusvoimien kuljetuksiin, millä on jo etupainotteisesti pyritty poistamaan VAK-kuljetusketjun pullonkauloja, eli käytännössä edistetty sotilaallisen materiaalin liikkuvuutta. Traficom pitää hyvänä - kuten kirjelmässä on esitetty - että jatkossa edelleen selkeytettäisiin siviili-VAK-lain ja puolustusvoimia koskevan VAK-lain suhdetta.

Kaupallisten maantiekuljetusten näkökulmasta kansallisten viranomaisten toimivaltuuksiin ja prosesseihin on syytä kiinnittää huomiota erityisesti tilanteissa, joissa sotilaskuljetuksia suoritetaan siviilikomponentilla. Sopimus antaisi laajoja oikeuksia kuljetusyritykselle toimia toisten valtioiden alueella poiketen normaaleista sääntely- ja valvontamenettelyistä, mikä saattaisi lisätä väärinkäytösten riskejä. Sinänsä ehdotettuja muutoksia maantiekuljetusten sääntelyyn sotilaallisen liikkuvuuden parantamiseksi Traficom pitää kuitenkin perusteltuina ja hyvinä.

Liikenneinfrastruktuurin resilienssi

Osana Pohjoismaista liikenteen varautumisyhteistyötä (Nordic Transport Preparedness Cooperation, NTPC) on laadittu Pohjoismainen liikennejärjestelmän varautumisstrategia (Joint Nordic Strategy for Transport System Preparedness). Strategiassa on tunnistettu neljä merkittävää kuljetuskäytävää, joiden resilienssiä tulee vahvistaa ja joita tulee pystyä hyödyntämään, jos normaalit kauppamerenkulun reitit Itämerellä ovat rajoittuneita. Priorisoitujen kuljetuskäytävien tulee olla kaksoiskäyttöisiä, ja sekä

infrastruktuurin että operatiivisen kapasiteetin (kuljetuskalusto, henkilöstö) tulee olla riittäviä erilaisille tilanne- ja kuljetusmääräskenaarioille. Strategian lähtöoletuksena kuitenkin on, että merikuljetuksia Itämerellä pystytään ylläpitämään myös kriisitilanteessa.

Komission asetusehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden odotetaan yhdessä arvioivan kuljetuskäytävien infrastruktuurin vastaavuutta sotilaallisen liikkuvuuden vaatimuksiin sekä muita käytävien toimivuuteen, turvallisuuteen ja resilienssiin vaikuttavia tekijöitä. Näiden arvioiden perusteella komissio ja jäsenvaltiot tunnistavat investointitarpeita, joiden toteuttaminen jää jäsenvaltioiden vastuulle.

Edellä mainitusta voidaan ymmärtää, että infrastruktuurin kehittämistarpeiden määrittämistä ohjaisivat pääasiassa sotilaallisen liikkuvuuden vaatimukset. Tämä on perusteltua esimerkiksi suurimpien sallittujen mittojen ja massojen näkökulmasta. Väyläverkon kapasiteetin riittävyyteen ja tätä kautta kehittämistarpeisiin vaikuttavat kuitenkin merkittävästi myös siviilikuljetukset ja niiden suuntautuminen. Erityisesti Itämeren alueella mahdollisella kriisitilanteella olisi todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia myös siviilikuljetuksiin.

Infrastruktuurin kehittäminen on suhteellisen hidas prosessi, ja edellyttää suuria taloudellisia resursseja. Lyhyellä aikajänteellä tulisi kiinnittää huomiota myös siihen, miten olemassa olevaa infrastruktuuria voidaan käyttää tehokkaammin. Käytännössä tämä tarkoittaa erilaisia mekanismeja väyläverkon käytön priorisointiin ja kuljetusten ohjaamiseen, esimerkiksi rautatieliikenteen kapasiteetinjaon suunnittelua sotilaskuljetusten tarpeisiin ja kuljetusten ohjaamista tiettyihin satamiin kriittisten kuljetusketjujen varmistamiseksi. Siviilitoimijoilla on huomattava osaaminen kuljetusten tehokkaasta järjestelystä, jota kuljetusten optimoinnissa tulisi hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti.

Lisäksi Traficom korostaa laadukkaan vaikutusarvioinnin merkitystä kehittämiskohteiden valinnassa ja priorisoinnissa. Taloudellisten resurssien rajallisuus sekä toisaalta tarve parantaa liikennejärjestelmän resilienssiä suhteellisen nopeasti edellyttävät, että resursseja kohdistetaan sellaisiin hankkeisiin, jotka tuottavat mahdollisimman suuren vaikuttavuuden käytettävissä oleviin investointeihin nähden, ja joissa investointien toteutusaikajännteet ovat mahdollisimman lyhyitä. Vaikutusarviointi on keskeinen työkalu tällaisten kohteiden tunnistamisessa.

Traficom nostaa keskusteluun ajatuksen infrastruktuurin kehittämisen prosessin kansallisesta nopeuttamisesta tietyissä sotilaallisissa tilanteissa, jos nopeuttamiselle pystyttäisiin esittämään riittävän painavat perusteet. Erityisesti Suomen nykyisen 1524-rataverkon osalta olisi todennäköisesti mahdollista poiketa myös nykyistä joustavammin joistain teknisistä vaatimuksista, jos komission asetusehdotus tämän mahdollistaisi ja poikkeama pystyttäisiin perustelemaan esim. kohtuuttomilla kustannuksilla.

Kuljetus- ja logistiikkakyvykkyyksien käytettävyys

Traficom tukee Valtioneuvosto kantaa ehdotetun Solidaarisuuspoolin perustamista, ja pitää tärkeänä sen vapaaehtoisuutta sekä rekisteröivän jäsenvaltion viimekätistä johtamis- ja hallinto-oikeutta rekisteröimiinsä kyvykkyyksiin.

Rautatiekalustorekisteriin (EVR) liittyen Traficom toteaa, että rekisteriä ylläpitää Euroopan rautatievirasto (ERA). Vaikka Traficom vastaa kaluston rekisteröintitehtävistä Suomessa, komission ehdotukset saattavat edellyttää toimenpiteitä ensisijaisesti ERA:lta sen toimiessa kalustorekisterin ylläpitäjänä. Traficom haluaa myös tuoda esiin, että asetusehdotus jättää avoimeksi sen, lisättäisiinkö rautatiekalustolle ajateltu "kaksoiskäytön ja sotilaalliseen liikkuvuuteen soveltuvuuden" -tunniste rekisterin lisäksi myös kalustonumeroon. Koska kalustonumero merkitään näkyvästi kalustoon, olisi sotilaskäyttöön tarkoitettu kalusto myös julkisesti tunnistettavissa, jos sotilaskäyttöön soveltuvuus muuttaa nykyistä kalustonumerointia.

Lisäksi Traficom tuo esiin, että Suomessa käytössä olevaa kolmansien maiden kalustoa ei ole rekisteröity Euroopan rautatievirasto ERA:n ylläpitämässä kalustorekisterissä (EVR) Suomeen, vaan luvitus ja rekisteröinti hoidetaan kansallisesti.

Traficom tukee Valtioneuvoston esitystä kansallisesti hyväksytyn rautatiekaluston käyttämistä tilapäisesti sotilaallisen liikkuvuuden rautatiekuljetuksiin, vaikka em. kalusto ei täyttäisi EU-vaatimuksia. Valtioneuvoston esitys on merkittävä, sillä Suomen rautatiejärjestelmässä ei ole riittävästi sotilaalliseen liikkuvuuteen soveltuvaa EU-vaatimukset täyttävää kalustoa. Sotilaallisen liikkuvuuteen soveltuvaa 1520mm raideleveyden kalustoa on saatavilla EU-maista (Baltian maat) ja se on riittävän yhteensopivaa Suomen rautatiejärjestelmän kanssa. Lisäksi kyseistä kalustoa käytetään jo nyt määräaikaisten poikkeuksen nojalla Suomen sisäisiin kuljetuksiin.

Koordinointi EU tason ja kansallisten toimijoiden välillä

Sotilaallisen liikkuvuuden vahvistaminen edellyttää saumatonta yhteistyötä siviili- ja sotilasviranomaisien välillä. Traficomilla voi olla merkittävä rooli kansallisena yhteyspisteenä tietyissä liikennemuodoissa, sekä EU-tason asiantuntijatyöryhmissä, mikä voi vaatia lisäresurssointia.

Jarkko Saarimäki
Pääjohtaja
Liikenne- ja viestintävirasto

Hannu Hakkarainen
Varautumispäällikkö
Liikenne- ja viestintävirasto