

Lausunnonantaja	Lausuntotiivistelmä	Liikenne- ja viestintävirasto
VR Group Oyj	Määräyksen mukaisen valmiussuunnitelman sekä yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annetun lain mukaisen häiriönsietokykyä koskevan suunnitelman vastaavuudet jäävät epäselviksi, tavoite yhdestä suunnitelmasta ehdottoman kannatettava. Siirtymäaika on liian lyhyt, vähintään 6 kuukautta tarpeen. Vaatimus toimenpiteiden tarpeellisuuden perusteluiden dokumentoimiseksi riskienhallintatoimenpiteiden yhteyteen on epäselvä. Riskienhallintatoimenpiteet tunnistettujen riskien osalta on yleensä kuvattu riskienarvioinneissa eikä valmiussuunnitelmassa. 11 luvun erityismääräysten laajentaminen koskemaan rautatieliikenteen harjoittajia on kohdassa 11.12 hyvin epäselvä ja tulkinanvarainen, eikä se tuo lisäarvoa valmiussuunnitteluun taikka varautumiseen ja turvallisuuteen. Muutos hämärtää raideliikennejärjestelmän toimijoiden vastuita. Määräystekstissä olisi mahdollisuuksien mukaan tavoiteltavaa välttää epämääräisiä ilmaisuja. Yhteisten varautumisharjoitusten järjestämis- ja osallistumisvastuut tulisi terävöittää nykyisten raideliikennejärjestelmän toimijoiden vastuiden mukaiseksi. Liikenne- ja viestintäviraston toimivallassa on edistää ja valvoa liikennejärjestelmän toimintavarmuutta sekä tukea toimialallaan yhteiskunnan yleistä varautumista normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Kansallista varautumista parantaisi, jos Liikenne- ja viestintävirasto koordinoisi ja johtaisi yhteisten varautumisharjoitusten suunnittelua. Valtion rataverkon haltijalle tulisi kuvata	Perustelumuiotiossa pyritään avaamaan lainsäädännöstä ilmeneviä vastaavuuksia häiriönsietokykyä koskevan suunnitelman ja määräyksen mukaisen valmiussuunnitelman välillä. Kriittisen toimijan tulisi toimintansa laajuus ja laatu huomioiden ottaa valmiussuunnittelusaan huomioon myös sellaiset seikat, joita muussa lainsäädännössä kriittiselle toimijalle kohdistetaan. Toimijan toiminnan laatu ja laajuus huomioon ottaen kriittisen toimijan tulisi hyödyntäessään valmiussuunnitelmaa muun suunnitteluvaiheen täyttämiseksi varmistaa valmiussuunnitelman kattavan korvattavan suunnitelman laajuus. Riskienhallintatoimenpiteiden dokumentointia koskevaa kohtaa on täsmennetty. Vaatimuksen taustalla on toimija tunnistamien riskien hallitsemistoimien perusteiden tunnistamisen ja arvioinnin jatkuvuus osana varautumista. Perustelut olisi mahdollista sijoittaa esimerkiksi osaksi riskienhallintajärjestelmää tai -menettelyitä ja tuoda tämä viittauksena osaksi määräyksen 5.2 kohdan tarkoittamaa kuvausta. Lausuntokierroksen myötä 11.12 kohtaa on supistettu ja se on siirtynyt kohdaksi 11.11. Liitettä 1 on selkeytetty yksilöimällä liitteen eri kohdissa tarkoitettuja toimijaryhmiä. Raideliikenteen erityismääräyksiä on jäsennelty uudelleen siten, että kohdat 11.3 ja 11.4 koskevat myös rautatieliikenteen harjoittajaa ja rautatieliikenteen liikenteenohjauspalvelun tarjoajaa. Määräysluonnoksen tulkinanvaraisia ilmaisuja on kirjoitettu auki raideliikenteen valmiussuunnittelua koskevien kohtien täsmentämiseksi. Kaupunkiraideliikenteen osalta toimintaympäristö ja toimijoiden roolit huomioiden kaupunkiraideliikenteen valmiussuunnittelun noudatettaisiin rautatieliikennettä koskevia määräyskohtia soveltuvin osin. Liikenne- ja viestintävirasto pitää varautumisharjoituksia koskevia huomioita tärkeinä, mutta huomioiden nyt kyseessä olevan määräyk-

	yhteisten varautumisharjoitusten järjestämis- ja vetovastuu rataverkollaan. Liikenne- ja viestintäviraston ja rataverkon haltijan tulisi yhteensovittaa eri toimijoiden valmiussuunnitelmat toimivaksi kokonaisuudeksi. Raideliikenteen harjoittajalla on velvollisuus osallistua tällaiseen yhteistyöhön omassa roolissaan. Huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijan määritelmän myötä olisi varmistettava oikeiden toimijoiden tunnistavan itsensä.	sen tekninen luonne valmiussuunnitelman laatimista ja sisältöä koskevana asiakirjana määräykseen ei sisällytetä varautumisharjoitusten järjestämis- ja osallistumisvastuita, vaikka määräyksessä määrätään velvollisuudesta kuvata valmiussuunnitelmassaan harjoitteluun liittyviä seikkoja. Esimerkiksi valtion rataverkon haltijalla olisi velvollisuus jo rataverkon haltijana kuvata 11.4 kohdan mukaisesti miten se tarvittaessa järjestää varautumiseen liittyviä harjoituksia. Varautumisvelvoitteesta on säädetty lainsäädännössä, eikä määräyksen tasolla siten määrätä harjoitusten järjestämisestä ja osallistumisesta. Huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijan tunnistaminen pyritään huomioimaan määräystä koskevassa ohjeistamisessa ja osana valvontatoimintaa. Siirtymäajan pidentämistä käsitellään perustelumuistiossa.
Suomen Satamat ry	Monissa satamissa satamanpitäjän palveluntarjonta sisältää rataverkon rakentamisen ja kunnossapidon. Myös satamassa toimivat yritykset, kuten lastinkäsittelyä hoitavat satamaoperaattoriyritykset, saattavat omistaa raiteita tai käyttää sataman omistamia raiteita yrityksen kuljetuksille. Raiteiden omistuksen ja hallinnan järjestelyt vaihtelevat satamittain. Satamaraiteet ovat yksityisraiteita. Varautumista satamissa säännellään lainsäädännössä monien sektorilakien kautta. Kriittiseksi toimijaksi määriteltäviä satamia tulee koskemaan yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annettu laki (310/2025). Satamien tai satamaraiteiden kriittisyyden perusteista ei ole vielä tietoa, mutta kriittiseksi toimijaksi määrittelystä on päätettävä kansallisesti 17.7.2026 mennessä. Huoltovarmuuskeskuksen alainen huoltovarmuusorganisaatio (HVO) kehittää huoltovarmuuskriittisiksi toimijoiksi määriteltujen toimijoiden varautumista. Satamatoimialan näkökulmasta sitä koskevan, liikennejärjestelmän varautumista tukevan valmiussuunnitteluvälvoitteen ohjaavuutta tulisi edelleen täsmentää määräyksen perusteluissa, jotta sille kohdentuvat vaatimukset olisivat helpommin tunnistettavissa. Täsmentämistarvetta on katsottu olevan sataman yksityisraiteella	Liikenne- ja viestintävirastossa on määräyshankkeen yhteydessä tullittu, että raideliikennelain 171.2 §:ssä on kyse erikseen lainsäädännön nojalla kriittisiksi toimijoiksi määritettävien palvelupaikan ylläpitäjien velvoitteista. Kriittiseksi toimijoiksi erikseen määritettävien toimijoiden velvoitteista säädetään laissa yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta. Kriittisen palvelupaikan ylläpitäjää ei ole lainsäädännössä yksiselitteisesti määritetty eikä raideliikennelain 171.2 §:n esitöitä (HE 95/2023) voida pitää momentin tulkinnan kannalta ristiriidattomana lähtökohtana erityisesti lain sanamuoto, direktiivin täytäntöönpanotarkoitus ja unionin oikeuden tulkintavaikutus huomioiden. Hallituksen esityksestä (HE 95/2023) ilmenee tarkoitus ulottaa Liikenne- ja viestintäviraston määräysenantovaltuus myös raideliikennelain 171 §:n 2 momenttia koskevaksi, mutta samassa yhteydessä esitetty valtioneuvoston asetuksenantovaltuus on jäänyt 2 momentin osalta ottamatta esitetyn ja säädetyn lain muotoiluun. Määräys ei koskisi sellaisia raideliikennelain 171.2 §:n tarkoittamia toimijoita, jotka eivät ole määräyksen mukaisen valmiussuunnittelun piirissä nykyisestä 171.2 §:stä riippumattomalla perusteella. Määräyksen tullessa voimaan palvelupaikan ylläpitäjän asema ja kriittisen palvelupaikan yllä-

valmiussuunnitteluvuoroituksen rajoittumisessa, kuten oheispalveluna tarjottavan vaunujen lastaamisen ja purkamisen osalta sekä raideliikennelain 171.2 §:n merkityksestä sataman palvelupaikkojen asemaan. Määritelmien yhdenmukaisuus auttaisi suunnitelmien monikäyttöisyyttä, mikä toteutuu parhaiten hallinnonalan sisällä, mutta huonommin kun toimijalla on velvoitteita eri hallinnonaloilta. Määräysluonnoksessa tiivistetty kuvaus määräyksen tavoitteesta konkretisoisi käyttäjälle oman varautumistavoitteen peilaamista osana liikennejärjestelmää. Sataman rataverkon haltijan näkökulmasta vaatimukset vastaavat pitkälti olemassa olevia vaatimuksia. Kriittisen materiaalin saatavuutta koskevaa kohtaa 11.1 koskien lausunnossa on tuotu esiin huoltovarmuusorganisaation luoma arviointimalli. Suomen Satamat ry on todennut liitteen 1 vaatimusten olevan luonteeltaan enemmän valtion rataverkon ja liikenteenohjauksen toimivuuteen liittyviä, sillä satamaraiteet ovat yleisesti ottaen liikenteenohjauksen ulkopuolella ja verkon haltija varmistaa oman rataverkkonsa toiminnan. Kuvaus "vihreä-keltainen-punainen" auttaa hahmottamaan eroja. Suomen Satamat ry on lausunnossa katsonut, että yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annetun lain vaatimukset voi täyttää jo voimassa olevan muun lainsäädännön vaatimukset täyttämällä sekä olemassa olevien satamien rataverkkoa ja raideliikennettä koskevien varautumisen vaatimusten kattavan CER-direktiiviin perustuvan lain vaatimukset. Siirtymäaikaa on esitetty varattavaksi 2 kuukauden sijasta 6 kuukautta huomioiden määräyksen muutosten arviointi ja valmiussuunnitelman päivittäminen yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa.	pitäjän asema eivät itsessään johtaisi määräyksen soveltamiseen. Yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annetussa laissa säädetään kriittisen toimijan velvoitteista. Rataverkonhaltijoiden osalta määräyksen kohtia kohdennetaan osin huoltovarmuuskriittisiä rataverkonhaltijoita koskevaksi, jotta määräys kohdistuisi oikeasuhtaisesti erilaisiin rataverkon haltijoihin. Määräyksessä on omaksuttu erillinen huoltovarmuuskriittisen rataverkonhaltijan käsite, joka soveltuu määräyksen tarkoittamaan valmiussuunnitelmaan määräyksen tullessa voimaan. Käsite ei ole yhtenevä kriittiseksi toimijaksi lain nojalla määriteltävän toimijan kanssa, joka toimii rataverkon haltijana. Kriittisiä toimijoita ei ole toistaiseksi määritetty. Mikäli rataverkon haltijan rataverkolla voidaan todeta normaalioloissa tai perustellusti odottaa poikkeusoloissa kuljetettavan huoltovarmuuskriittisiä kuljetuksia, tulisi rataverkon haltijan ottaa valmiussuunnittelussaan huomioon huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijaa koskevat määräyksen kohdat. Arvioitaessa määräyksen huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijan käsitteen soveltamista yksittäiseen rataverkon haltijaan olisi perusteltua huomioida mahdollinen toimijan määrittäminen kriittiseksi toimijaksi, huoltovarmuuskriittiseksi toimijaksi, rataverkon haltijan perusteltu merkitys sekä tietoisuus merkityksestään huoltovarmuuskriittisille kuljetuksille. Huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijan käsitteen erillisuus korostuisi lähinnä, mikäli rataverkon haltijaa pidetään muun lainsäädännön nojalla kriittisenä ainoastaan rataverkon haltijuudesta erillisistä syistä. Satamaraiteiden suuri merkitys ja poikkeusoloissa mahdollisesti poikkeavat logistiikkayhteydet huomioiden satamissa sijaitsevien raiteiden haltijoiden tulisi tarkastella raiteiden merkitystä huoltovarmuudelle. Mikäli rataverkolla ei voida odottaa normaalioloissa eikä poikkeusoloissa kuljetettavan huoltovarmuuskriittisiä kuljetuksia, ei kyseisen rataverkon haltijaa pidettäisi huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijana. Valmiussuunnittelua liikennejärjestelmässä koskevan määräyksen soveltamisala rajoittuu raideliikenteen osalta liikenteen palveluista an-
--	---

	netun lain 58 §:n ja 66 §:n sekä raideliikennelain 171 §:n mukaisen valmiussuunnittelun kattamiin toimijoihin. Tällaisia toimijoita ovat rautatieliikenteen harjoittaja, kaupunkiraideliikenteen harjoittaja sekä raideliikennelain mukainen rataverkon haltija, liikenteenohjauspalvelua tarjoaja yhtiö tai yhteisö, ja raideliikennelain kaupunkiraideliikenteen liikenteenohjausta koskevassa 159 §:ssä tarkoitettu toiminnanharjoittaja. Suomen Satamat ry on tuonut esiin käsityksensä CER-direktiiviin perustuvan lain vaatimusten tulevan katetuksi jo voimassa olevien vaatimusten kautta. Määräys on pyritty sovittamaan kriittisen toimijan häiriönsietokykyä koskeva suunnitteluvollisuus huomioivaksi. Tämän ja mahdollisten muiden määräyksen lakiperustan ulkopuolelle jäävien laissa säädettyjen velvoitteiden täyttymisestä ei voida arvioida tyhjentävästi ja luotettavasti määräyksen valmistelun yhteydessä. Määräys kattaa erilaisia toimijoita, joiden kohdistuu erilaisia velvoitteita, jotka voivat muuttua määräyksen voimassaollessa. Kriittisen materiaalin saatavuuteen liittyvä arvioinnista on katsottu tarkoituksenmukaisesti ohjeistaa ennemmin ohjeessa kuin määrätä määräyksessä. Huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijaa koskevia liitteen kohtia on täsmennetty. Huoltovarmuuskriittistä rataverkon haltijaa koskevat lisäksi rataverkon haltijaa koskevat määräyksen kohdat sekä määräyksen yleiset kohdat, jotka määräyksen kattamat liikennemuodot jakavat. Määräyksen käsitteiden laajaa yhdenmukaistamista ei tämän päivityksen yhteydessä ole pidetty tarkoituksenmukaisena. Käsitteillä voi olla liikennejärjestelmässä vakiintunut merkitys ja eri laeissa osalla käsitteistä on oma merkityksensä, jolloin samalla käsitteellä tarkoitettaisiin eri asiaa. Siirtymäajan pidentämistä käsitellään perustelumuiotiossa.
--	---

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry	SKAL toivoo, että jatkossa Traficom lähettää vähintään tiedoksi maanteiden tavaraliikenteen toimijoille lähetettävät kyselyt ja pitää SKAL:n myös tieliikennettä ja tieliikenteen toimijoita koskevien lausuntopyyntöjen jakelulistalla. SKAL korostaa tehokkaan ja toimivan logistiikan kriittisyyttä Suomelle. SKAL pitää kannatettavana tavoitetta viestiä kriittisiksi tunnistetuille toimijoille siitä, missä määrin määräyksen mukainen valmiussuunnitelma täyttää lain mukaisen häiriönsietokyvyn vaatimuksen. SKAL pitää erittäin tärkeänä mahdollistaa kuljetus- ja logistiikka-alan toimijoille valmiussuunnitelman laatiminen siten, ettei CER-direktiivin täytäntöönpanosta aiheudu tarvetta laatia erillistä häiriönsietokykyä koskevaa suunnitelmaa. SKAL korostaa säännöllistä harjoittelua yritysten ja viranomaisten kesken poikkihallinnollisesti ja alueellisesti tasapuolisesti. Harjoitusyhteenvetojen saatavuus on olennaista havaintojen huomioimiseksi yritysten toiminnassa. Yritysten ja viranomaisten kesken tapahtuva varautumiseen liittyvä säännöllisen harjoittelu on tarpeellista. Tärkeää, ettei kuljetus- ja logistiikka-alan yritysten hallinnollista taakkaa lisätä. Hyvä että tiekuljetuksille on määräyksessä oma lukunsa. Erityisen tarpeellista, että jatkossakin maantiekuljetusyrityksen valmiussuunnitelman voi tehdä julkaistulla lomakkeella.	Liikenne- ja viestintävirasto kiittää palautteesta jakelulistasta. CER-direktiivin täytäntöönpanon vaikutukset eivät lähtökohtaisesti kohdistu kaikkiin määräyksen kattamiin toimijoihin, eikä kriittisiä toimijoita ole vielä määritetty. Kansallisiin vaatimuksiin perustuvan varautumisvelvollisuuden suhdetta häiriönsietokykyä koskevaan suunnitelmaan pyritään avaamaan perustelumuistiossa. Maantieyrityksille on jatkossakin tarkoitus ylläpitää lomakepohjaa.
Huoltovarmuuskeskus	Huoltovarmuuskeskus pitää ehdotettuja muutoksia myönteisinä. Huoltovarmuuskeskus pitää tätä hyvänä sekä tarkoituksenmukaisena asiana tarkoitusta viestiä kriittisiksi tunnistetuille toimijoille, miten määräyksen valmiussuunnitelma vastaa lain häiriönsietokykyvaatimuksia. Määräyksen ja CER-lain välinen yhteys on kuitenkin edelleen osittain epäselvä. Perustelumuistiossa olisi suositeltavaa selventää Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) roolia valvontaviranomaisena CER-lain 19 §:n mukaisesti. Virastolla on valvontavaltuus, mutta se ei voi määrätä valmiussuunnitelman sisällöstä, vaan sen ohjaus perustuu suosituksiin. Tämän eron ja viraston val-	Toimijoiden valmiusvelvoitteista on säädetty laissa (mahdollisesti lisäksi asetuksista). Määräyksen perustana olevissa lainkohdissa säädetty Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat valmiussuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa. Liikenne- ja viestintävirasto pitää siten esimerkiksi materiaalivarautumisen tosiasiallista tasoa sellaisena seikkana, josta ei voida määrätä nyt kyseessä olevalla määräyksellä. Määräyksellä voidaan velvoittaa toimija sisällyttämään valmiussuunnitelmaan materiaalivarautumistaan koskevia tietoja ja suunnitelmia, jotka koskevat toimijan laissa säädetyn varautumisvelvollisuuden täyttämistä. Valmiussuunnittelun sisältöä ja laa-

	vontatehtävän tarkempi kuvaus lisäisi määräyksen soveltamisen ymmärrettävyyttä ja selkeyttä. Huoltovarmuuskeskus pitäisi hyödyllisenä kuvata perustelumui- stiossa tarkemmin uuden termin vaikutuksia mahdollisiin huoltovar- muuskriittisiin yksityisraiteiden haltijoihin.	dintaa koskevalla teknisellä määräyksellä muun muassa edistetään toimijoiden valmiussuunnitteluvuorotteeseen liittyvää valvontaa sekä tuetaan toimijan valmiussuunnittelussa huomioitavien seikkojen yleis- tä tunnistamista. Määräys on luonteeltaan velvoittava, eikä se ole oh- je eikä suositus. Liikenne- ja viestintävirastolla on myös yhteiskunnan kriittisen infra- struktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta ane- tussa laissa tarkoitettujen liikennetoimialan kriittisten toimijoiden val- vontatehtävä. Kyseinen laki on tullut voimaan määräyksen valmistelun aikana, mutta kyseisen lain tarkoittamia kriittisiä toimijoita ei ole tois- taiseksi määritetty eikä kyseisen lain valvonnasta ole vielä muodostu- nut käytäntöjä. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus perustuu muihin säädöksiin, eikä muista laeista johtuvia valvontavi- ranomaisrooleja ole tunnistettu tarpeelliseksi selkeyttää aiemmassa vaiheessa määräysvalmistelua. Lausuntopalautteen myötä perustelu- muistiossa pyritään korostamaan määräyksen perustaa. Huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijaan kohdistuu muihin rata- verkonhaltijoihin nähden korostunut tarve huomioida toimintaansa liittyvät laajemmat huoltovarmuusvaikutukset, minkä johdosta huol- tovarmuuskriittisen rataverkon haltijan tulee kuvata liitteen 1 mukai- sesti toimintaansa erilaisissa liitteen mukaisissa häiriötilanteissa. Liite 1 antaa osaltaan skenaarioilla suunnitteluperustaa toimijan määräyk- sen mukaiselle valmiussuunnittelulle.
Tampereen Raitiotie Oy	Tampereen Raitiotie Oy tukee määräysluonnoksen kirjausta kau- punkiraideliikenteen osalta soveltaa vaatimuksia kohtien 11.1- 11.10 osalta tarkoituksen mukaisella tavalla. Siirtymäajan olisi hyvä olla pidempi kuin kaksi kuukautta.	Siirtymäajan pidentämistä käsitellään perustelumui- stiossa.
Liiken- teenoh- jausyhtiö Fintraffic Oy	Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan varautumisvelvolli- suudesta on säädetty liikennemuoto-kohtaisesti (laki liikenteen pal- veluista 139 §, alusliikennepalvelulaki 19 a §, raideliikennelaki 171 §, ilmailulaki 160 §). Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää valmiussuunnittelusta tarkemmin. Raideliikenteen liikenteenoh- jausyhtiön ja ilmaliikenteen ilmaliikennepalvelun tarjoajan osalta Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä määräyksiä valmius-	Liikenne- ja viestintävirasto katsoo määräyksen säädöspohja huomioi- den, ettei virasto voi nyt kyseessä olevalla määräyksellä määrätä lii- kenteen palveluista annetun lain 144 ja 145 §:n mukaisesta tiedon- saantioikeudesta taikka tarkentaa sitä. Valmiussuunnittelun ja varautumisen kannalta on olennaista, että toimija suunnittelee ja huomioi ennalta toimintaansa erilaisissa tilan-

suunnitelman sisällöstä ja laadinnasta. Tie- ja meriliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut jäävät määräyksen soveltamisalan ulkopuolelle. Fintrafficin näkökulmasta säännösten eroavaisuudet hankaloittavat käytäntöjen yhtenäistämistä ja synergiaetujen toteutumista. Fintrafficin näkemyksen mukaan liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien varautumisesta olisi mahdollista säätää valtioneuvoston asetuksella, minkä lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla voisi olla tarvittaessa oikeus antaa tarkempia liikennemuotokohtaisia teknisiä määräyksiä. Liikennemuotokohtaiset varautumisvelvoitteet olisi hyvä ottaa huomioon osana varautumisen kokonaisuutta, mikäli Liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää varautumissääntelyä ja yhteentoimivuutta koskevan arvioinnin. Olemassa olevan sanaston käyttö määrittelyissä on erinomaista, terminologia olisi hyvä yhtenäistää eri lakien määritelmien kanssa, joiden tulisi kaikkien olla linjassa keskenään. Fintraffic pitää tärkeänä, että CER-laki on huomioitu. Määräykseen voisi olla hyödyllistä lisätä liite tai taulukko vastaavuuksista toimijoiden oman arvioinnin ja viranomaisvalvonnan helpottamiseksi. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonsaantioikeudesta on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 144 ja 145 §:ssä. Fintrafficin näkemyksen mukaan tiedonsaantioikeuden laajuus ja yksityiskohtaisempi kuvaus 'laissa säädettyjen tehtävien hoitamisesta' olisi mahdollista nyt kirjata esimerkiksi valtioneuvoston asetukseen tai Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen sekä ko. säädöksen perusteluihin. Fintraffic on rakentamassa ISO 22301 mukaista hallintajärjestelmää. Määräyksessä voisi todeta, miten standardi ja määräys soveltuvat keskenään ja että standardin mukaista hallintajärjestelmää voidaan käyttää valmiussuunnitelman perustana. Vastaavalla taval-	teissa ja olosuhteissa. Tilanteissa esitetyt olosuhdekuvaukset antavat puitteita suunnitella toimintaa huomioiden toimintaympäristöstä mahdollisesti johtuvat rajoitteet. Turvalaitteiden ja teknisten varajärjestelmien kuvaamiseen liittyvä velvoite keltaisessa liikenteellisessä tilanteessa koskee merkittävässä ja laaja-alaisessa häiriötilanteessa tarpeellisia laitteita ja varajärjestelmiä. On tärkeää, että toimijat osana varautumistaan tunnistavat toimintavarmuuden vaatimia toimintoja ja resursseja sekä toisaalta tarkoituksenmukaisia ratkaisuja liikennejärjestelmän turvaamiseen. Mikäli ratkaisut tulisi kuvata yleisemmällä tasolla, ei määräyksen johdosta välttämättä arvioitaisi yhtä konkreettisesti sitä, kuinka toiminta kyseisissä olosuhteissa viimesijassa turvataan. Valmiussuunnittelun järjestämistä liikennejärjestelmässä koskeva määräys kattaa hyvin eri tyyppisiä liikenteen toimijoita eikä tässä yhteydessä ole pidetty tarkoituksenmukaisena sitoa määräystä ISO-standardiin. Määräys mahdollistaa sinänsä lähtökohtaisesti soveltuvien muiden asiakirjojen ja järjestelmien hyödyntämisen osana valmiussuunnittelua. Toimijan on kuitenkin laadittava erillinen kooste määräyksen 3.3 kohdan mukaisesti, mikäli valmiussuunnitelma sisällytetään muuhun dokumentaatioon. Käytetty sanasto on pääpiirteittäin ollut osa valmiussuunnittelua jo aiemman määräyksen aikana. Erilaisten täsmällisten määritelmien lisäksi käsitteisiin voi liittyä laissa säädettyjä velvoitteita, jotka eivät koske kaikkia määräyksen piirissä olevia toimijoita. Osa käsitteistä on määriteltävä kussakin laissa omalla tavallaan, jolloin käsitteen käyttäminen määräyksessä eri yhteyksissä nykyisten käsitteiden sijaan voisi olla haastavaa. Vastaavasti liikenteellisten tilanteiden kytkeminen poikkeusolojen tai normaaliolojen määritelmään voisi vaikuttaa käsitteeseen, vaikka raideliikenne voi normaalioloissa olla vakavassa häiriötilassa taikka toimia poikkeusoloissa verrattain normaalisti. Määräyksen käsitteiden yhtenäistämistä uusien yhteiskunnassa liikennesektoria laajemmin sovellettavien lakien mukaisiin käsitteisiin ei pidetä tarkoituksenmukaisena tämän uudistuksen yhteydessä.
---	---

	la kyberturvallisuuslaki ja ISO 27001 ovat linjassa toistensa kanssa. Fintraffic pitää hallinnollista työmäärää laajana CER-lain täytännönpanoon liittyvät asiat huomioiden ja ehdottaa 6 kuukauden siirtymäaikaa. Fintraffic pitäisi hyvänä yhtenäistää liitteen 1 terminologia kyberturvallisuuslain ja CER-lain mukaisesti. Liikenteellisiin tilanteisiin voisi lisätä yleiskommentiksi, että tilanteet voivat olla yhtä aikaa päällä eri osissa rataverkkoa. Vihreää tilannetta voisi kuvata lähtökohtaisesti normaaliolojen häiriötilanteena, keltaista lähtökohtaisesti normaaliolojen laajana ja/tai pitkäkestoisena häiriötilanteena ja punaista lähtökohtaisesti poikkeusolojen häiriötilanteena tai hyvin vakavana normaaliolojen häiriötilanteena. Lisäksi keltaisen tilanteen kuvauksesta tulisi poistaa viittaukset siitä, miten ohjaus- ja turvalaitejärjestelmiä tulisi pystyä käyttämään ja mistä. Teknologiset ja toiminnalliset ratkaisut tulisi jättää mahdollisimman avoimeksi ja kuvata enemmän tavoite eli mitä - ei miten. Lisäksi Fintraffic on todennut punaisessa tilanteessa henkilöresurssien tarpeen todennäköisesti kasvavan, mutta toimijalla olevan tosiasiasa jopa vähemmän henkilöresurssia käytettävissä. Fintraffic on todennut tällaisen tilanteen aiheuttavan ennemmin kapasiteettirajoituksia ja toimijoiden yhteistyötarvetta liikenteen jatkamiseksi tarvittavin osin.	Siirtymäajan pidentämistä käsitellään perustelumuiistiossa.
Linja-autoliitto ry	Viittaa Logistiikkayritysten Liitto ry:n lausuntoon ja siinä erityisesti CER-direktiivin kansallisesta soveltamisesta lausuttuun.	CER-direktiivin täytäntöönpanon vaikutukset eivät lähtökohtaisesti kohdistu kaikkiin määräyksen kattamiin toimijoihin, eikä kriittisiä toimijoita ole vielä määritetty. Kansallisiin vaatimuksiin perustuvan vaarautumisvelvollisuuden suhdetta häiriönsietokykyä koskevaan suunnitelmaan pyritään avaamaan perustelumuiistiossa. Maantieyrityksille on jatkossakin tarkoitus ylläpitää lomakepohjaa.
Logistiikkayritysten Liitto ry	Määräys ei korvaa CER-direktiivin toimeenpanoon liittyviä kansallisen lainsäädännön velvoitteita. Logistiikkayritysten Liitto pitää erittäin kannatettavana viestiä siitä, miltä osin määräyksen mukainen valmiussuunnitelma täyttää häiriönsietokyvyn vaatimuksen ja erit-	CER-direktiivin täytäntöönpanon vaikutukset eivät lähtökohtaisesti kohdistu kaikkiin määräyksen kattamiin toimijoihin, eikä kriittisiä toimijoita ole vielä määritetty. Kansallisiin vaatimuksiin perustuvan vaarautumisvelvollisuuden suhdetta häiriönsietokykyä koskevaan suunni-

	täin tärkeänä mahdollistaa valmiussuunnitelman laatiminen siten, ettei erillisen häiriönsietokykyä koskevan suunnitelman laatimiseen olisi tarve. Logistiikkayritysten Liitto korostaa säännöllistä harjoittelua yritysten ja viranomaisten kesken poikkihallinnollisesti ja alueellisesti tasapuolisesti. Harjoitusyhteenvetojen saatavuus on olennaista havaintojen huomioimiseksi yritysten toiminnassa. Logistiikkayritysten Liitto pitää tärkeänä, ettei hallinnollista taakkaa kasvateta ja pitää erittäin hyvänä, että maantiekuljetusyritys voi jatkossakin tehdä valmiussuunnitelman julkaistulla lomakkeella.	telmaan pyritään avaamaan perustelumuiustiossa. Maantieyrityksille on jatkossakin tarkoitus ylläpitää lomakepohjaa.
Väylävirasto	Väylävirasto kannattaa tavoitteita ja muutoksia esitetyillä täsmennyksillä. CER-lain (310/2025) huomioiminen hyvä lähtökohta päällekkäisyyksien välttämiseksi, mutta perustelumuiustiossa tulisi kuvata Liikenneviraston toimivalta CER-lain 19 §:n mukaisena liikennetoimialan valvontaviranomaisena. Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole CER-lain nojalla toimivaltaa määrätä CER-lain 15 §:n mukaisen suunnitelman sisällöstä, vaan kyse lienee lähinnä Liikenne- ja viestintäviraston suosituksista. Valmiussuunnittelumääräyksen noudattaminen ei poista CER-lain velvoitteita, mutta määräyksellä voidaan ohjata huomioimaan veloitteet valmiussuunnittelun osana. Huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijan määritelmällä ei olisi vaikutusta Väyläviraston valmiussuunnitteluun, mutta muutoksen vaikutus huoltovarmuuskriittiseksi katsottaviin yksityisraiteen haltijoihin olisi hyvä todeta perustelumuiustiossa. Väylävirastolla ja ELY-keskusten varmistettava myös palveluntuotajiensa suunnitelmien ajantasaisuus. Määräyksen huomioiminen väylänpidon operatiivisissa tehtävissä edellyttää pidempää siirtymäaika. Väylävirasto esittää vähintään 6 kk siirtymäaika.	Yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annetussa laissa on säädetty muun muassa häiriönsietokykyä koskevan suunnitelman laatimisesta 15 §:ssä, jonka 3 momentissa on huomioitu vastaavan kaltaista tarkoitusta varten muun lain nojalla laadittavan suunnitelma. Kyseiseen lakiin perustuvalla liikennetoimialan kriittisten toimijoiden valvontatehtävällä ei ole vaikutusta määräyksen muu säädösperusta huomioiden, mutta valvontaa saatetaan suorittaa muun valvonnan yhteydessä. Valvontatehtävä pyritään kuitenkin tuomaan lausuntopalautteen johdosta esiin huomiona perustelumuiustiossa. Kriittinen toimija voi laatia häiriönsietokykyä koskevan suunnitelman ja määräyksessä kyseessä olevan valmiussuunnitelman erillisinä asiakirjoina. Määräyksessä on pyritty huomioimaan se, että kriittiseksi toimijaksi nimetty saattaa laatia valmiussuunnitelmansa siten, että suunnitelma täyttää häiriönsietokykyä koskevan suunnitelman vaatimukset. Määräyksellä ei määrätä häiriönsietokykyä koskevasta suunnitelmasta taikka muista kriittisen toimijan velvoitteista, mutta kriittisen toimijan on määräyksen mukaisessa valmiussuunnittelussaan perusteltua huomioida toimintansa laatu ja laajuus huomioiden kriittiseen toimijan häiriönsietokyvyn suunnittelun laajuus, mikäli toimija hyödyntää valmiussuunnitelmaansa kriittisen toimijan velvoitteiden täyttämiseksi. Huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijaan kohdistuu muihin rata-verkonhaltijoihin nähden korostunut tarve huomioida toimintaansa

		liittyvät laajemmat huoltovarmuusvaikutukset, minkä johdosta huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijan tulee kuvata liitteen 1 mukaisesti toimintaansa erilaisissa liitteen mukaisissa häiriötilanteissa. Liite 1 antaa osaltaan skenaarioilla suunnitteluperustaa toimijan määräyksen mukaiselle valmiussuunnittelulle. Siirtymäajan pidentämistä käsitellään perustelumuiotiossa.
UPM-Kymmene Oyj	Määräys on yleisesti selkeämpi ja osin tarkempi kuin edellinen määräys. Kappaleen 5.2 viimeinen lause on epäselvä ja sitä tulisi täsmentää. Riskienhallintatoimenpide on todettu tarpeelliseksi, mikäli se on kirjattu, eikä perustelemaiselle siten olisi tarvetta. Perustelut ovat tarpeellisia ja osa normaalia käytäntöä, jos tarkoitetaan kohteita, joille on kirjattu riskienhallintatoimenpiteitä ja kohteen valinnan perusteluita.	Riskienhallintatoimenpiteiden dokumentointia koskevaa kohtaa on täsmennetty. Vaatimuksen taustalla on toimija tunnistamien riskien hallitsemistomien perusteiden tunnistamisen ja arvioinnin jatkuvuus osana varautumista. Perustelut olisi mahdollista sijoittaa esimerkiksi osaksi riskienhallintajärjestelmää tai -menettelyitä ja tuoda tämä viittauksena osaksi määräyksen 5.2 kohdan tarkoittamaa kuvausta. Perustelut edistävät valmiussuunnittelun ja varautumisen osana tehtävää harkintaa.