

4.2.2026

Projektiryhmä nro 10

**Siviiliprosessin sujuvoittaminen****Lentoviivästyshyvitystä koskevat asiat**

**Lentoviivästyshyvitystä koskevien riita-asioiden osalta tulee selvittää lainsäädännölliset muutostarpeet siten, että kyseiset asiat voidaan ratkaista joustavasti ja kustannustehokkaasti kevennetyssä riita-asioiden menettelyssä.**

Muistiossa kuvataan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 261/2004 (lentoviivästyshyvitysasetus) perustuvien hyvitysvaatimusten ongelmia, jotka keskeisesti liittyvät näiden asioiden käsittelemiseen niiden laatuun ja intressiin nähden huomattavan raskaina, laajoina riita-asioina. Asiat kuormittavat etenkin Itä-Uudenmaan käräjäoikeutta ja laajamittaisesti estävät tai ainakin merkittävästi hidastavat lentomatkustajien pääsyä oikeuksiinsa.

Ehdotettu pienten riita-asioiden menettely ei muistiossa kuvattujen syiden vuoksi vaikuta sellaisenaan soveltuvan näiden asioiden ratkaisemiseen erityisen hyvin. Suomen oikeustilan erot Ruotsiin ja Tanskaan verrattuina ovat huomattavat, sillä molempien maiden tuomioistuimissa hyvitysvaatimuksia koskevat kanteet käsitellään pääsääntöisesti kirjallisesti. Saksan Frankfurtin alioikeudessa niiden käsittelyssä hyödynnetään tekoälyä.

Suomessakin tavoitteena tulisi olla se, että lainsäädäntö mahdollistaisi po. asioiden käsittelyn niiden ominaispiirteiden kannalta tarkoituksenmukaisella ja asiakaslähtöisellä sekä kielellisiä oikeuksia ja digitalisaation mahdollisuuksia mahdollisimman laajasti hyödyntävällä tavalla.

Projektiryhmä ehdottaa, että Suomessa lentoviivästyshyvitysasioissa selvitetäisiin mahdollisuutta ottaa nopealla aikataululla Tanskan tavoin käyttöön vakimuotoisia sähköisiä lomakkeita ja erityinen sähköinen asiointipalvelu; että menettelysäännöksiä kevennettäisiin etenkin laajentamalla mahdollisuuksia ratkaista riitainen asia valmistelussa kirjallisesti ja laajentamalla mahdollisuutta hyödyntää todisteena yksityisluonteisia kirjallisia kertomuksia; että oikeudenkäyntikulujen määristä näissä asioissa säädettäisiin kiinteillä taksoilla; ja että tuomioistuinten taakanjaon tasaamiseksi selvitetäisiin mahdollisuuksia siirtää lentoviivästyshyvitysasioita toiseen tuomioistuimeen kuin siihen, jossa ne on pantu vireille. Ehdotetut prosessisäännösten kevennykset olisivat omiaan sujuvoittamaan laadultaan yksinkertaisten riita-asioiden käsittelyä muutoinkin, jolloin niiden soveltamisalaa olisi tarkoituksenmukaista arvioida laajemminkin.

Tulisi selvittää, voitaisiinko lainsäädäntöä muuttaa siten, että lentoviivästyshyvitysasioita voitaisiin ratkaista yksinomaan kirjallisessa menettelyssä sellaisissa riitaisissa asioissa, joissa asia on mahdollista ratkaista asianmukaisesti ja kohtuudella asiakirjojen perusteella; joissa asia koskee laajuudeltaan rajattuja oikeuskysymyksiä tai sellaisia oikeuskysymyksiä, jotka eivät laadultaan ole

4.2.2026

erityisen vaikeita; tai joissa asia koskee laadultaan pääsääntöisesti teknisiä kysymyksiä.

### Nykytila ja sen arviointia

Lentoviivästysasioihin sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 261/2004, ns. *lentoviivästyshyvitysasetus* (ks. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=celex:32004R0261>).

EU-tuomioistuimen 9.7.2009 antaman *Rehder v. Air Baltic* -ratkaisun C-204/08 (<https://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&num=C-204/08>) perusteella lentoviivästyshyvitysasetuksen mukaista hyvitystä koskevia korvausvaatimuksia on vakiintuneesti pantu vireille niissä tuomioistuimissa, joiden tuomiopiiriin lentokoneen lähtö- tai saapumispaikka kuuluu<sup>1</sup>.

Suomen suurin matkustajaliikenteen lentoasema, Helsinki-Vantaan lentoasema, sijaitsee Itä-Uudenmaan käräjäoikeuden tuomiopiirissä. Tuossa käräjäoikeudessa on syyskuussa 2025 vireillä yli 1.100 lentoviivästyshyvitysasiaa, jotka ovat laadultaan oikeudenkäymiskaaren (OK) mukaisesti käsiteltäviä laajoja riita-asioita (L-asia). Niitä ratkaistaneen tänä vuonna 600–700 kappaletta, joten niitä tulee vireille enemmän kuin niitä kyetään ratkaisemaan.

Kun lentomatkailun suosio ja Helsinki-Vantaan käyttöaste eivät todennäköisesti vähene, myöskään em. asioiden määrä ei vähene, vaan se voi kasvaa. Juttumäärän mahdollinen kasvu koskee myös muita käräjäoikeuksia, joiden tuomiopiirissä sijaitsee matkustajaliikenteen lentoasemia, mutta niiden tilanne ei liene vertailukelpoinen Itä-Uudenmaan käräjäoikeuden kanssa. (Vertailun vuoksi voidaan mainita, että Tanskan Kööpenhaminassa näitä asioita tulee Tanskasta saadun tiedon mukaan vireille n. 1.000 kappaletta kuukaudessa.)

Itä-Uudenmaan käräjäoikeudessa asioiden käsittelyä on pyritty tehostamaan muun muassa laatimalla sisäiseen asianhallintajärjestelmään lentoviivästysasioista taulukko, johon on merkitty lennon numero ja lennon aika. Asioita on myös saatettu yhdistää, mikä koetaan kuitenkin Aipa-järjestelmän vuoksi työlääksi ja teknisesti huonoksi ratkaisuksi. Ratkaisuja tehtäessä onkin yhdistämistä enemmän tukeuduttu aikaisempien ratkaisujen hyödyntämiseen. Juttuja on myös jaettu käsittelijöille lentoyhtiökohtaisesti eli niin, että yhdellä käsittelijällä ovat kaikki saman lentoyhtiön jutut. Jokaisesta asiasta peritään erillinen oikeudenkäyntimaksu. Lisäksi toimintaa on eräissä tapauksissa tehostettu ratkaisemalla ns. pilottijuttuja, toisin sanoen käsittelemällä ja ratkaisemalla

---

<sup>1</sup> EU-tuomioistuimen ennakkoratkaisupyyntöön antama vastaus on sanatarkasti seuraava:

”Tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 22.12.2000 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 44/2001 5 artiklan 1 alakohdan b alakohdan toista luetelmakohtaa on tulkittava siten, että kahden jäsenvaltion välillä tapahtuvassa matkustajalentoliikenteessä, joka suoritetaan yhden lentoyhtiön, joka on lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja, kanssa tehdyn sopimuksen perusteella, toimivaltainen tuomioistuin tutkimaan tähän kuljetussopimukseen ja matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 261/2004 perustuvan korvausvaatimuksen on kantajan valinnan mukaan se tuomioistuin, jonka tuomiopiiriin lentokoneen lähtö- tai saapumispaikka kuuluu, siten kuin näistä paikoista on sovittu mainitussa sopimuksessa.”

4.2.2026

ensin yksi sellainen asia, jossa ratkaistaviksi tulevat seikat liittyvät muihin, leppää jätettyihin asioihin.

Mainitut tehostamiskeinot eivät kuitenkaan riitä siihen, että lentoviivästysshyvitysasioita saataisiin ratkaistua läheskään yhtä paljon kuin niitä tulee vireille.

Nykytilanteessa Itä-Uudenmaan kärjäoikeus ruuhkautuu em. syistä suhteettomasti, ja ongelmaa hankaloittaa se, että lentoviivästysasiat on erityissääntelyn puuttuessa käsiteltävä OK 5 luvun mukaisina laajoina riita-asioina. Menettely on asian rahamääräiseen intressiin nähden raskas ja kallis, minkä lisäksi tähän asiaryhmään liittyy esimerkiksi oikeudenkäyntikulujen korvaamista koskevia tulkintakysymyksiä; toisinaan on voitu myös kokea, että suullisia käsitteilyitä joudutaan järjestämään, vaikka niille ei ole asian selvittämiseen liittyvää perusteltua syytä. Itä-Uudenmaan kärjäoikeudessa asiantila on aiheuttanut ongelmia jopa työssä jaksamisen ja viihtyvyyden kannalta, vaikka käsittelijät ovat nyttemmin paremmin harjaantuneita em. asioiden käsittelyssä.

Lentoviivästysshyvitysasiat näyttäytyvät työryhmän kuulemisessa saadun tiedon mukaan myös kuluttajansuojaviranomaisissa poikkeuksellisen vaikeina ja työllistävinä. Tähän osasyynä on lentoviivästysshyvitysasetuksessa säänneltä korkea vakiokorvausten taso ja vapautumisperusteina olevien poikkeuksellisten olosuhteiden tapauskohtainen arviointi. Kilpailu- ja kuluttajavirastoon (KKV) on tullut n. 1.200 yhteydenottoa Finnair Oyj:stä ja kuluttajariitalautakunnassa (KRIL) on vireillä 642 valitusta (10/2025). Keskimääräinen käsitteilyaika näissä asioissa on 21 kuukautta. Lentoviivästysasiat ovat vuonna 2024 olleet KRIL:n kolmanneksi suurin asiaryhmä, ja määrä jatkaa nousuaan. Lentoviivästysasiat kuormittavat KRIL:aa eivätkä lentoyhtiöt välttämättä noudata sen ratkaisuja.<sup>2</sup>

MaO:ssa on vireillä ensimmäinen lentoviivästysasioiden reklamaatioaikaa koskeva edustajakanne, mutta KKV:llä ei ole resursseja viedä asioita laajamittaisesti oikeuteen kuluttajien avustamisen tai ryhmäkanteen muodossa. Lentoviivästysasiat ovat kasuistisia, ja lentoyhtiöt voivat väittää, että tosiseikastoltaan samanlainen tapaus muutoin poikkeaa aikaisemmasta tapauksesta. Jonkin poikkeuksellisen olosuhteen lisäksi riitaa voi olla liitännäiskysymyksistä, kuten reklamaatiosta tai saatavan siirrosta. Kun lentoviivästysasioissa asianosaiset useimmiten ovat eri mieltä tosiseikoista, vastikään voimaan tulleen ennakkopäätöskysymysmenettelyn ei oleteta auttavan tilannetta, kuten ei piltittujuttumenettelyn KRIL:ssakaan. KKV onkin pyrkinyt oikeusministeriön avulla vaikuttamaan lentoviivästysshyvitelyksen määräytymisperusteita koskevaan EU-lainsäädäntöön.

Tiedossa on, että lentoviivästysshyvitelysasetusta ollaan parhaillaan muuttamassa, mutta mahdollisten muutosten sisältöä ja niiden vaikutusta asiamääriin ei voida tässä vaiheessa käytössä olevien tietojen perusteella ennakoida, ks. tarkemmin Euroopan unionin neuvoston lehdistötiedote 5.6.2025: <https://www.consilium.europa.eu/fi/press/press-releases/2025/06/05/council-sets-position-on-clearer-and-improved-rules-for-air-passengers/>

## Asiaa koskevat aiemmat kannanotot ja ehdotukset

<sup>2</sup> Ks. myös ”Finnairista tehdään nyt niin paljon valituksia, että ne jo kuormittavat kuluttajariitalautakuntaa”. Helsingin Sanomat. 20.11.2025, <https://www.hs.fi/pkseutu/art-2000011631378.html> (per 27.11.2025).

4.2.2026

Lentoviivästyshyvityksiä ei tiettävästi ole käsitelty aikaisemmissa kannanotoissa ja ehdotuksissa. Pienten riita-asioiden menettelyä koskeva hallituksen esitys (HE 89/2025 vp) on annettu, mutta lentoviivästyshyvitysasiat olisi perusteltua käsitellä kirjallisessa menettelyssä niin suuressa määrin kuin mahdollista, mikä tavoite vaikuttaa poikkeavan jonkin verran ehdotetusta pienten riita-asioiden menettelystä.

### Kansainvälinen kehitys ja muiden maiden kokemuksista

**Tanskassa** lentoviivästyshyvitysasetukseen perustuvat hyvitysvaatimukset on pantava tuomioistuimeessa vireille käyttäen Tanskan tuomioistuinviraston vahvistamaa lomaketta. Tämä koskee haastehakemusta ja vastausta, ks. *retsplejelovenin* (<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2024/1160>) 348 a.6 § ja 351 a.3 §, ks. niistä <https://www.domstol.dk/selvbetjening/blanketter-og-vejledninger/flysager/>.

Lomakkeiden käyttäminen on pakollista, ja jollei niitä ole käytetty tai täytetty asian käsittelyn mahdollistavalla tavalla, tuomioistuin voi jättää asian tutkimatta taikka antaa yksipuolisen tuomion, ks. *retsplejelovenin* 349 § ja 352 §:t.

Kaikki riita-asiat, myös lentoviivästyshyvitykset, käsitellään tuomioistuinten sähköisen asiointipalvelun kautta osoitteessa <http://www.minretssag.dk/>, mistä säädetään *retsplejelovenin* 148a.1 §:ssä.

Tanskassa kansalaisille on tarjolla lomakkeita ja informaatiota verkkosivuilla, ks. esim. *Københavns Byret*, <https://www.domstol.dk/koebenhavn/flysager/>.

Tanskasta saadun tiedon mukaan lähes kaikki asiat (”97,5 prosenttia”) ratkaistaan siellä kirjallisesti. Lisäksi käsittelyssä noudatetaan tiukasti verrattain lyhyitä määräaikoja, joita ei pidennetä. Myös tuomioistuinten kansliahenkilökunta osallistuu Suomea aktiivisemmin lainkäytön avustaviin tehtäviin. Tanskassa myös asianosaisten oikeudenkäyntikulujen määrät ovat maltillisemmalla tasolla kuin ne Suomessa ovat ja niiden määräytymisessä noudatetaan erityisiä taulukoita.

**Ruotsissa** lentoviivästyshyvitysasiat voidaan käsitellä FT-asioina (*förenklade tvistemål*) eli yksinkertaistetussa menettelyssä, joka on rättegångsbalkenin 1 luvun 3 d §:n mukaan mahdollinen, jos vaatimuksen arvo ei ilmeisesti ylitä puolta sikkäläisen sosiaalivakuutuslain (*socialförsäkringsbalken*) 2 luvun 6 ja 7 §:n mukaisesta perusmäärästä. Perusmäärästä säädetään asetuksella (*förordning (2024:663) om prisbasbelopp och förhöjt prisbasbelopp för år 2025*). Vuonna 2025 perusmäärä on 58.500 Ruotsin kruunua, joten FT-menettelyn arvoraja on 29.400 kruunua eli noin 2.675 euroa. Lentoviivästyshyvitysasetuksen mukaisten vakiokorvausten määrät ovat sen 7 artiklan 1 kohdan perusteella 250 euroa (a-alakohta), 400 (b-alakohta) tai 600 euroa (c-alakohta), mitkä jäävät FT-menettelyn arvorajan alapuolelle.

FT-menettelyssä alioikeus on tuomionvoipa yhden tuomarin kokoonpanossa (RB 1:3d.1), ja siinä asianosaisten oikeutta saada korvausta oikeudenkäyntikuluisaan on rajoitettu (ks. RB 18:8a). Ruotsin lakiin ei sisälly FT-asioiden käsittelytapaa koskevaa erityissäännöstä, mutta Ruotsista saadun tiedon mukaan lentoviivästyshyvitysasiat käsitellään pääsääntöisesti kirjallisesti, mikä tulee kysymykseen, jos asianosaiset eivät pyydä suullista käsittelyä eikä sellainen ole asian selvittämiseksi tarpeen (ks. RB 42:18.1:n 5 kohta).

4.2.2026

Ruotsissa lentoviivästysshyvytysasioita voidaan antaa myös tuomioistuimissa toimivien ns. valmistelujuristien ratkaistavaksi, mikä on mahdollista, jos asian rahamääräinen intressi on enintään 14.700 kruunua.

**Saksassa** Frankfurtin alioikeuden käyttöön on kehitetty ns. FRAUKE-järjestelmä (Frankfurts Amtsgericht UrteilsKonfigurator Elektronisch), jossa tekoälyn avulla tuotetaan ratkaisuehdotuksia lentoviivästysjuttuihin, joita Frankfurtin lentoaseman tuomiopiirissä on huomattavan paljon. Järjestelmä sopii tämän kaltaisiin asioihin ja tehostaa alioikeuden toimintaa. <https://justizministerium.hessen.de/presse/pressearchiv/hessen-und-brandenburg-kooperieren-beim-ki-projekt-frauke>.

## Tavoitetila

Lentoviivästysasioiden käsittelyä tulisi helpottaa selvittämällä mahdollisimman perusteellisesti ja joutuisasti se, mitkä jäljempänä kuvattavista keinoista olisivat perustelluimpia ja toteuttamiskelpoisia, ja ryhtyä selvityksen pohjalta näitä keinoja toteuttaviin lainsäädäntötoimenpiteisiin. Viimekätisenä tavoitteena tulisi olla lainsäädäntö, joka mahdollistaa em. asioiden käsittelyn niiden ominaispiirteiden kannalta tarkoituksenmukaisella ja asiakaslähtöisellä sekä kielellisiä oikeuksia toteuttavalla ja digitalisaation mahdollisuuksia niin laajasti kuin mahdollista hyödyntävällä tavalla.

## Vaihtoehtoisia ratkaisuvaihtoehtoja tavoitetilaan pääsemiseksi ja niiden arviointia

- 1) *Erityisten vakiomuotoisten sähköisten lomakkeiden ja sähköisen asiointipalvelun käyttöön ottaminen Tanskan mallin mukaisesti*

Suomessa tulisi selvittää mahdollisuuksia ottaa käyttöön vakiomuotoiset lomakkeet niin kanne- kuin vastauskirjelmille, ja lentoviivästysshyvytysasioiden käsittelyn tulisi tapahtua sähköisessä asiointipalvelussa. Lomakkeiden tulisi muotoilultaan olla asiakasystävällisiä, ja niissä tulisi olla enimmäismerkkit. Myös Suomessa vahvana pääsääntönä tulisi olla se, että muulla tavalla kuin sähköisesti toimitettuja lomakkeita ei käsitellä.

Ratkaisumalli voitaisiin niveltää pienten riita-asioiden menettelyn yhteydessä toteutettavaan asiointipalveluun, ja se oletettavasti sekä parantaisi oikeuksiin pääsemistä että sujuvoittaisi ja tehostaisi asioiden käsittelyä.

Mikäli lomakkeet olisivat saatavilla kansalliskielillä, ja kansalaisille olisi myös tarjolla helppotajuista ja kattavaa informaatiota, menettely toteuttaisi myös kielellisiä oikeuksia ja ottaisi huomioon asiakasnäkökulman.

- 2) *Menettelysäännösten keventäminen*

Mikäli käyttöön otettaisiin ehdotetut vakiomuotoiset lomakkeet, tuomioistuimen velvollisuutta kirjallisen yhteenvedon laatimiseen voitaisiin keventää: jos lomakkeet sisältäisivät käsittelyn kannalta tarpeelliset ja riittävät tiedot, ja asianosaiset saisivat toistensa kirjelliset tiedoksi, kirjalliselle yhteenvedolle ei olisi samanlaista tarvetta kuin laajemmissa riita-asioissa.

Mahdollisuutta ratkaista asiat aikaisempaa laajemmalla määrällä kirjallisesti tulee selvittää. Nykylaissa (OK 5:27a) riittaisen asian ratkaisemiselle kirjallisessa menettelyssä asetetaan edellytykseksi asian laatu ja se, että kukaan asianosainen ei vastusta asian ratkaisemista kirjallisessa menet-

4.2.2026

telyssä. Tanskassa, kuten todettua, kirjallinen menettely on tiettävästi laajamittaisesti käytössä myös silloin, kun riitaa on tosiseikoista.

EIT on suuressa jaostossa antamassaan Ramos Nunes de Carvalho e Sá v. Portugal -ratkaisussa (6.11.2018) katsonut vakiintuneeseen ratkaisukäytäntöönsä viitaten, että asiaa ensimmäisenä ja ainoana oikeusasteena käsiteltäessä EIS 6 §:n 1 kohdan mukainen oikeus ”julkiseen käsittelyyn (*public hearing*)” merkitsee myös oikeutta ”suulliseen käsittelyyn (*oral hearing*)”, ellei käsillä ole poikkeuksellisia olosuhteita, jotka oikeuttavat tällaisesta käsittelystä luopumiseen (ks. kohta 188).

EIT:n ratkaisukäytännössä suullisesta käsittelystä luopumiseen oikeuttavina poikkeuksellisin olosuhteina on pidetty tilanteita, joissa:

- a) asiassa ei ole uskottavuuskysymyksiä tai suullista käsittelyä edellyttäviä riitaisia tosiseikkoja, ja tuomioistuimet voivat asianmukaisesti ja kohtuudella ratkaista asian asiakirjojen perusteella;
- b) asia koskee laajuudeltaan rajattuja oikeuskysymyksiä tai sellaisia oikeuskysymyksiä, jotka eivät laadultaan ole erityisen vaikeita; ja
- c) asia koskee laadultaan erityisen teknisiä kysymyksiä. (Esimerkiksi sosiaaliturvaetuuksia koskevien riitojen tekninen luonne on otettu huomioon, ja tällaiset asiat voidaan usein käsitellä paremmin kirjallisesti kuin suullisesti. EIT on useaan otteeseen katsonut, että tällä alalla kansallisilla viranomaisilla on oikeus – tehokkuus- ja taloudellisuussyistä huomioon ottaen – luopua suullisesta käsittelystä, koska sellaisten säännönmukainen toimittaminen voisi muodostaa esteen sille erityiselle huolellisuudelle, jota sosiaaliturva-asioissa edellytetään.)<sup>3</sup>

Myös sitä, voitaisiinko valmisteluistunnon toimittamisvelvollisuutta lentoviivästyshyvitysasioiden käsittelyssä lieventää nykyistä, tulisi selvittää.

Oletettavaa on, että riitaisten asioiden kirjallisessa menettelyssä tapahtuvan ratkaisemisen laajentaminen nykyistä olisi hyödyllistä muidenkin kuin lentoviivästyshyvitysasioiden käsittelyn kannalta. Uudistuksen vaikutukset eivät siten rajoittuisi lentoviivästyshyvitysasioiden käsittelyyn, jolloin

---

<sup>3</sup> Ks. kohta 190: ”190. The Court has identified the following situations in which the above-mentioned exceptional circumstances may justify dispensing with a hearing:

(a) where there are no issues of credibility or contested facts which necessitate a hearing and the courts may fairly and reasonably decide the case on the basis of the case file (see Döry v. Sweden, no. 28394/95, § 37, 12 November 2002, and Saccoccia v. Austria, no. 69917/01, § 73, 18 December 2008);

(b) in cases raising purely legal issues of limited scope (see Allan Jacobsson v. Sweden (no. 2), 19 February 1998, § 49, Reports 1998-I, and Mehmet Emin Şimşek v. Turkey, no. 5488/05, §§ 29-31, 28 February 2012), or points of law of no particular complexity (see Varela Assalino v. Portugal (dec.), no. 64336/01, 25 April 2002, and Speil v. Austria (dec.), no. 42057/98, 5 September 2002);

(c) where the case concerns highly technical issues. For instance, the Court has taken into consideration the technical nature of disputes concerning social-security benefits, which may be better dealt with in writing than in oral argument. It has held on several occasions that in this sphere the national authorities are entitled, having regard to the demands of efficiency and economy, to dispense with a hearing, as systematically holding hearings may be an obstacle to the particular diligence required in social-security cases (see Schuler-Zgraggen, § 58, and Döry, § 41, both cited above).”

4.2.2026

voitaisiin välttää myös prosessilainsäädännön pirstaloituminen eli se, että lainsäädäntöä muutettaisiin vain lentoviivästyshyvitysasioiden vuoksi.

Edellä mainittuun liittyen voitaisiin tarkastella myös mahdollisuutta laajentaa sitä, millä edellytyksillä tuomioistuin voi hyväksyä todisteeksi yksityisluonteisen kirjallisen kertomuksen. Nykylaissa (OK 17:24.1) dispositiivisessa asiassa saadaan todisteena käyttää em. kertomusta, jos asianosaiset siihen suostuvat (1 kohta) tai jos tuomioistuin sen erityisestä syystä sallii (4 kohta), mikä vakiintuneen tulkinnan mukaan tulee kysymykseen poikkeuksellisesti ja lähinnä esimerkiksi silloin, kun todistaja on kuollut, vakavasti sairas tai kun hänen olinpaikkansa on tuntematon.

Lentoviivästyshyvitysasioissa esimerkiksi lentomekaanikon kirjallinen kertomus teknisistä seikoista voisi soveltua kirjalliseksi todisteeksi.

Toisaalta tämän mahdollisuuden laajentaminen liittyy vahvasti oikeudenkäynnin kontradiktorisuusvaatimukseen, minkä vuoksi asiaa selvitetessä tulisi tarkasti arvioida menettelylle perus- ja ihmisoikeuksista juontuvat reunaehdot. Yksi vaihtoehto kirjallisen kertomuksen käyttöalan laajentamiselle voisi kenties olla esimerkiksi se, että kirjallisen kertomuksen käyttöä vastustava asianosainen veloitettaisiin yksilöimään kysymykset, joista todistajaa on tarpeen kuulla, jolloin kuulemista voitaisiin täydentää.

Oletettavaa on, että myös yksityisluonteisten kirjallisten kertomusten käytömahdollisuuksien laajentaminen nykyaista olisi hyödyllistä muidenkin kuin lentoviivästyshyvitysasioiden kannalta.

Asioiden käsittelyn kannalta nykyinen preklusiosääntely (erit. OK 5:22) on koettu tarkoituksenmukaiseksi ja välttämättömäksi apuvälineeksi kirjallisesti ratkaistavissa asioissa, mutta myös valmistelussa annettavan preklusiouhkaisen kehotuksen käyttöalaa voitaisiin selvittää: voidaanko säännöstä muokata entistä toimivammaksi jollakin tavalla.

Edellä mainitut ratkaisumallit oletettavasti tehostaisivat asian käsittelyä siihen verrattuna, mikä tilanne nyky lakia sovellettaessa on.

### 3) *Oikeudenkäyntikulujen määristä säättäminen*

Suomessa tulisi selvittää mahdollisuutta säätää lentoviivästysasioiden oikeudenkäyntikuluista lähtökohtaisesti kiinteillä, esimerkiksi asetustasoisesti määriteltävillä taksoilla, kuten nykyään esimerkiksi velkomusta ja häätöä (OK 21:8c) sekä asuinhuoneistoa koskevissa vuokra-asioissa (OK 21:8d) ja pienten riita-asioiden menettelyssä ehdotetaan säädettäväksi. Kiinteistä taksoista olisi kuitenkin voitava poiketa, mikäli siihen olisi perusteltu syy. Lisäksi oikeudenkäyntikuluista säädettäessä olisi syytä tunnistaa ja pyrkiä ehkäisemään se riski, että kulusääntely muodostaisi lentoyhtiöille kannustiminen vaatimusten laajamittaiseen riitauttamiseen kuluriskin vähäisyyden vuoksi. Tämä ratkaisumalli madaltaisi asioiden prosessikynnystä ja nykytilanteeseen verrattuna myös helpottaisi tuomioistuinten työtä.

### 4) *Oikeuspaikkasääntelyn ja asioiden siirtämistä tuomioistuimesta toiseen koskevan sääntelyn uudistaminen / muuttaminen*

Nykyisellään lentoviivästyshyvitysasiat, kuten todettua, keskittyvät Itä-Uudenmaan käräjäoikeuteen ja kuormittavat sitä merkittävästi.

4.2.2026

Oikeudenhoidon tarkoituksenmukaisen järjestämisen kannalta voisi olla aiheellista selvittää, olisivatko lentoviivästysasiat siirrettävissä tai voitaisiinko niiden käsittelyä keskittää muihinkin kärjäoikeuksiin. Esimerkiksi summaariset riita-asiat käsitellään nykyisellään yhdeksässä kärjäoikeudessa (OK 10:17a), joiden tuomiopiireistä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella (789/2018).

Edellä mainittua mahdollisuutta selvittäessä olisi tarpeen selvittää etenkin se, olisiko asioiden siirtomahdollisuudelle olemassa unionioikeudesta juontuvia esteitä. Sitä, millaisia perus- ja ihmisoikeusvaatimuksia asioiden siirtämiseen yleisestä tuomioistuimesta toiseen liittyy, on käsitelty ainakin vuonna 2006, jolloin hallitus antoi sittemmin rauenneen esityksen 202/2006 vp eduskunnalle laeiksi valitusasioiden siirtämisestä toisessa hovioikeudessa käsiteltäviksi ja ratkaistaviksi sekä oikeudenkäymiskaaren 26 luvun 13 §:n muuttamisesta (ks. erit. PeVL 55/2006 vp).

Niin ikään selvittää tulisi myös se, minkä perusteiden nojalla ja millaisessa menettelyssä siirtämisestä päätettäisiin, ja mitkä tuomioistuimet voisivat käsitellä lentoviivästysshyvitysasioita. Luonteva lähtökohta voisi olla esimerkiksi keskittää nämä asiat sellaisiin kärjäoikeuksiin, joiden tuomiopiirissä sijaitsee matkustajaliikenteen lentokenttiä. Vaikka Itä-Uudenmaan kärjäoikeuden henkilökuntaa ei liene erityisesti koulutettu näiden asioiden käsittelyyn, myös koulutuksesta tulisi jatkossa huolehtia.

Oikeuspaikkasääntelyn ja asioiden siirtämismahdollisuuden uudistuksilla voitaisiin turvata se, että kärjäoikeuksille lentoviivästysasioista aiheutuva työmäärä jakautuisi tasaisemmin tuomioistuinten välillä eivätkä asiat kuormittaisi merkittävästi vain yhtä pääkaupunkiseudun tuomioistuinta, jonka juttumäärät ovat nykyiselläänkin suuria. Samalla olisi huolehdittava siitä, että tuomioistuinten resurssit jakautuisivat työmäärän mukaisesti.

### **Projektiryhmän ehdotus jatkotoimenpiteistä**

Projektiryhmä ehdottaa, että kaikkia edellä mainittuja ratkaisuvaihtoehtoja selvitetäisiin ja että selvitystyön pohjalta ryhdyttäisiin tarpeellisiin lainsäädäntötoimiin. Lentoviivästysasioihin liittyvien ongelmien ei niiden monitahoisen laadun vuoksi voida olettaa ratkeavan yksinomaan jollakin tai joillakin esitystistä keinoista. Erityisen tärkeää olisi kuitenkin sellaisiin toimenpiteisiin ryhtyminen, joiden avulla riitaisten asioiden ratkaisemista kirjallisessa valmistelussa voitaisiin laajentaa. Itä-Uudenmaan kärjäoikeuden ajankohtaisen tilanteen helpottamiseksi myös lentoviivästysshyvitysasioiden siirtomahdollisuutta toisiin tuomioistuihin olisi aiheellista selvittää.