

Asia: VN/25987/2023

## **Sosiaali- ja terveysministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi tartuntatautilaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Sosiaali- ja terveysministeriölle

Asia: Sosiaali- ja terveysministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi tartuntatautilaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 03/2026 vp)

#### 1. Yleistä

Finnair kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta HE:ksi tartuntatautilaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

Finnair pitää hallituksen esityksen tavoitteita tartuntatautien torjunnan tehostamisesta, pandemioihin varautumisesta ja viranomaistoimivaltuuksien selkeyttämisestä lähtökohtaisesti perusteltuina ja nykyistä tilannetta selkeyttävänä. Yhtiö kuitenkin katsoo, että esityksessä työnantajiin kohdistuvia vaikutuksia, erityisesti kansainvälisessä ja yhteiskunnan kannalta kriittisessä lentoliikenteessä toimivien yhtiöiden osalta, ei ole kaikilta osin arvioitu riittävän kattavasti (HE, luku 4).

Finnair pitää välttämättömänä, että tartuntatautilain soveltamisessa rajat ylittävään liikenteeseen ja matkustamiseen noudatetaan riskiperusteista, tutkittuun tietoon nojaavaa ja oikeasuhtaista lähestymistapaa. Lainsäädännön tulee turvata kansanterveys samalla kun se mahdollistaa

liikkumisen, kansainvälisen saavutettavuuden ja elinkeinotoiminnan jatkuvuuden myös häiriö- ja kriisitilanteissa.

COVID 19 pandemiasta saadut kokemukset osoittavat, että tartuntatautilain nojalla tehtävät päätökset kohdistuvat lentoliikenteeseen nopeasti ja laaja-alaisesti, usein jo ennen varsinaisia toiminnan rajoitus- tai kieltopäätöksiä. Finnair korostaa, että lentoliikenteeseen kohdistuvat päätökset edellyttävät korkeaa ennakoitavuutta, koska operatiiviset muutokset vaikuttavat laajoihin matkaketjuihin, kansainvälisiin yhteyksiin sekä Suomen huoltovarmuuteen. Kansainvälisen, rajat ylittävän näkökulman puuttuminen esityksestä voidaankin katsoa sen selkeäksi heikkoudeksi.

Finnair tunnistaa riskin myös siitä, että kansalliset erityisratkaisut poikkeavat EU-tasoisista tai kansainvälisistä käytännöistä. Lentoliikenteen osalta sääntelyn tulee olla yhdenmukaista EU:ssa ja soveltua kansainvälisen liikenteen erityispiirteisiin. Yhdenmukaisuuden puute heikentää Suomen saavutettavuutta, lentoyhtiöiden toimintaedellytyksiä ja matkustajien luottamusta. Suomen tulee jatkaa työtä EU:ssa ja globaalisti, jotta varautuminen kansainvälisellä tasolla kehittyy myös ja COVID-19-pandemian opit hyödynnetään täysimääräisesti.

## 2. Eri viranomaisten ja lakien välisestä vastuusta

Keskeisenä haasteena esityksessä on vastuiden ja toimivallan osittainen epäselvyys eri viranomaisten välillä. Operatiivinen vastuu on eriytetty ohjauksesta ja päätöksenteosta, jotka voivat esityksen mukaan jakautua useille toimijoille. Tämä voi hidastaa reagointia epidemiatilanteissa. Vastuun ja toimivallan tulee olla selkeästi yhteen sovitettuja. Finnairille on tärkeää, että muun muassa rajavartiolaitoksen roolia, vastuita ja menettelytapoja rajat ylittävän liikenteen osalta käsiteltäisiin esitetty laajemmin vähintäänkin esityksen esitöissä.

COVID-19-pandemiassa päätösvalta elinkeinotoimintaan kohdistuvien rajoitustoimista oli käytännössä yksin sosiaali- ja terveysministeriöllä. Kun vastuu oli sosiaali- ja terveysministeriöllä, yhteiskunnallisen vaikuttavuuden arviointia ei tehty kenenkään selkeässä johdossa. Rajoitustoimia asetettaessa ei huomioitu riittävästi elinkeinonharjoittajien perustuslaillisia oikeuksia eikä työntekijöiden oikeutta toimeentuloon, rajoitustoimien välttämättömyyttä ja oikeasuhtaisuutta eikä sitä missä koronavirus oli todennetusti levinnyt. Tällaisen toiminnan ei tule toistua tulevaisuuden kriiseissä ja kriisien kokonaisjohtamisen tulee olla yksittäistä ministeriötä korkeammalla esimerkiksi valtioneuvostossa.

Finnairin ja lentoliikenteen kannalta keskeinen ohjaava sääntely on laki liikenteen palveluista (320/2017) ja valvova viranomaisen liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Liikennepalvelulain 126 a pykälä käsittelee lentoliikenteen harjoittamisen kieltämistä ja rajoittamista mm. pandemiatilanteessa. Pykälässä oleva maininta ja toimet pandemia-perusteisille rajoitustoimille

ovat hyviä ja huomioitava myös käsillä olevassa esityksessä. Liikennepalvelulain 126 a pykälä tulee saattaa ajan tasalle viittauksella nyt annetun esityksen 3 §:n 16 kohtaan.

### 3. Henkilöstöön liittyvät vaikutukset ja toiminnan jatkuvuus

Esityksessä täsmennetään karanteenia, eristämistä ja työstä poissaoloa koskevaa sääntelyä (mm. ehdotetut 14–16 § ja 24 §). Lentoyhtiön näkökulmasta näillä toimivaltuuksilla on suora vaikutus henkilöstön saatavuuteen ja siten lentotoiminnan jatkuvuuteen.

COVID-19-pandemian aikana laajat karanteeni- ja työstä poissaolomääräykset johtivat tilanteisiin, joissa operointikyky heikkeni nopeasti miehistöjen saatavuuden vuoksi, vaikka varsinaista lentotoiminnan kieltoa ei olisi ollut. Esityksen vaikutusarvioissa (HE, luku 4.2) ei ole riittävästi tarkasteltu näitä kriittiseen infrastruktuuriin kohdistuvia työelämävaikutuksia.

Finnair tukee myös mm. Elinkeinoelämän Keskusliiton tekemää esitystä, että ehdotetun 14 § (3 mom.) perusteluissa täsmennetään, milloin edellytys ”ei työajan ulkopuolella ole vaikeudetta mahdollista” katsotaan täyttyväksi (esim. vuorotyö, välttämätön läsnäolo työtehtävissä), sekä miten toimitaan tilanteissa, joissa rokottaminen järjestetään työnantajan tiloissa tai työterveyshuollossa.

Vaikka työntekijän toimeentulo turvataan tartuntatautipäivärahalla (ehdotettu 82 § ja siihen liittyvät sairausvakuutuslain muutokset), työnantajalle jäävät käytännössä täysimääräisesti operatiiviset ja taloudelliset seuraukset, kuten lentojen peruutukset, miehistöreservien ylläpito ja kapasiteetin menetys.

### 4. Työterveyshuollon roolin laajentaminen

Esityksessä laajennetaan työterveyshuollon ja yksityisen terveydenhuollon osallistumista tartuntatautilain mukaiseen rokotustoimintaan (ehdotettu 53 §) sekä asetetaan työnantajalle velvollisuus tukea hyvinvointialueita rokotusten toimeenpanossa (ehdotettu 51 §).

COVID-19-pandemian aikana työterveyshuollosta muodostui Finnairille keskeinen operatiivinen toimija testauksen, altistumisarvioiden, rokotusten seurannan sekä työkykyä koskevien päätösten osalta. Tämä johti merkittävään kuormitukseen ja kustannusten kasautumiseen työnantajalle. Esityksen taloudellisissa vaikutusarvioissa (HE, luku 4.2.1) ei ole riittävästi arvioitu työterveyshuollon laajenevien tehtävien kustannusvaikutuksia työnantajille eikä varmistettu täysimääräistä kompensatiota. Tämä tulee vielä korjata esityksen jatkovalmistelussa. Kustannusvaikutusten arvioitavuuden ja ennakoitavuuden kannalta keskeistä on, että toimeenpanon käytännöt,

vastuunjako ja tietojen käsittelyn menettelyt määritellään yhdenmukaisesti, jotta vältetään päällekkäinen työ ja epäselvyyksistä aiheutuvat lisäkustannukset.

## 5. Hygieniavelvoitteet ja rikosoikeudellinen vastuu

Esityksessä säädetään hygieniavelvoitteista elinkeinonharjoittajille, mukaan lukien henkilöliikenteen toimijat (ehdotettu 70 §). Ehdotetun 72 § nojalla toiminnanharjoittajille annettaisiin oikeus itse päättää, miten se tämän toteuttaa oman toiminnan ja tilat huomioiden. Pykälät ovat hyvin muotoiltuja ja kannatettavia.

Finnair toteaa samalla, että hygieniavelvoitteet voivat tukea matkustajien luottamusta, mutta pitkittyneissä epidemiatilanteissa niiden kumulatiivinen kustannus- ja hallinnollinen vaikutus työnantajalle on merkittävä, eikä tätä ole riittävästi huomioitu vaikutusarvioissa.

Lisäksi esitykseen sisältyy rikosoikeudellinen vastuu tartuntataudin leviämisvaaran aiheuttamisesta elinkeinotoiminnassa (rikoslain muutosta koskeva osa). COVID-19-pandemian kokemusten perusteella on välttämätöntä, että sääntelyä sovelletaan siten, ettei työnantaja joudu vastuuseen tilanteissa, joissa se on toiminut kulloinkin voimassa olleiden viranomaisohjeiden ja parhaan käytettävissä olevan tiedon mukaisesti. Tätä oikeusvarmuus, ja -turvanäkökulmaa ei esityksessä ole riittävästi täsmennetty.

## 6. Toiminnan rajoitukset ja korvausjärjestelmä

Esityksessä mahdollistetaan tilojen ja toiminnan väliaikainen rajoittaminen ja kieltäminen (ehdotetut 75–76 §). Lisäksi säädetään oikeudesta kohtuulliseen korvaukseen tilanteissa, joissa toimintaa rajoitetaan tai kielletään merkittävästi (ehdotettu 99 §).

Finnair pitää välttämättömänä, että jos rajoituksia kohdistetaan elinkeinotoimintaan, rajoituksia ei kohdistettaisi samalla tavoin kaikkiin toimintoihin tilojen ja toimintojen riskipitoisuus huomioimatta. Rajoitusten kohdentamisessa olennaista on tieto siitä, missä tiloissa ja toiminnoissa taudinaiheuttaja tai yleisvaarallinen tartuntatauti on tosiasiaassa levinnyt. Rajoituksia ei voida määrätä, jos ne eivät ole todennettuun faktatietopohjaan perustuen välttämättömiä ja oikeasuhtaisia.

COVID-19-pandemia osoitti, että lentoliikenteen kysyntä voi romahtaa jo suositusten ja yleisen epävarmuuden seurauksena ilman muodollisia rajoituspäätöksiä. Näistä epäsuorista vaikutuksista aiheutuneet tappiot jäivät työnantajien kannettaviksi.

Finnair pitää tärkeänä, että mahdolliset liikkumista tai liikennettä koskevat rajoitukset kytkeytyvät selkeisiin ja ennakoitaviin korvausmekanismeihin. Finnair pitää perusteltuna ja välttämättömänä, että elinkeinotoimintaan kohdistuvia rajoituksia voidaan asettaa tartuntataudin leviämisen ehkäisemiseksi vain äärimmäisissä tilanteissa. Yrityksille asetettavien velvoitteiden ja rajoitusten tulee täyttää perustuslain oikeasuhtaisuus- ja suhteellisuusvaatimukset, ja lain tasolla tulee olla selkeä käsitys siitä, milloin ja millä edellytyksillä korvauksia maksetaan.

## 7. Erillinen pandemialaki tai uusi pandemialuku

Kuten esitysluonnoksessa todetaan, että COVID-19-pandemian aikana julkisuudessa käytiin keskustelua siitä, tulisiko Suomessa olla tartuntatautilain lisäksi erillinen laki pandemian varalle. Myös oikeuskansleri on vuosikertomuksessaan todennut, että tartuntatautilakiin tarvitaan pandemiasäännökset tai vakavien pandemioiden varalta olisi perusteltua valmistella erillinen pandemialaki. Tätä vaihtoehtoa on tarkasteltu myös esitystä tehtäessä.

Finnair kannattaa erillisen pandemialain harkitsemista tartuntatautilain rinnalle vielä kertaalleen. Vaihtoehtona olisi niin ikään kertaalleen vielä harkita erillisen pandemialuvun kirjaamista lakiin, mihin koottaisiin sääntely ja sellaiset toimivaltuudet, joiden käyttäminen olisi mahdollista ainoastaan pandemiatilanteessa. Vaikka erillinen pandemialaki tai -luku eivät ole soveltamisessaan ongelmattomia, tällaisella sääntelyllä olisi osaltaan mahdollista turvata mahdollisesti tarvittavien rajoitustoimien oikeasuhtaisuus ja välttämättömyys myös pandemiatilanteessa, kun myös lievempien rajoitusten ja toimivaltuuksien keinovalikoima olisi ehkä selkeämmin käytettävissä niin paikallisissa kuin maailmanlaajuisissakin epidemioissa.

## 8. Johtopäätökset

Finnair katsoo, että esityksen jatkovalmistelussa ja eduskuntakäsittelyssä tulee:

- täsmentää työnantajavaikutusten arviointia erityisesti kriittisen infrastruktuurin toimijoiden osalta (HE, luku 4),
- varmistaa, että työnantajille siirtyvät uudet velvoitteet (mm. ehdotetut 53 § ja 70 §) kompensoidaan täysimääräisesti,
- arvioida korvausjärjestelmän (ehdotettu 99 §) riittävyys myös välillisten ja operatiivisten tappioiden osalta,
- täsmentää vastuusääntelyn soveltamista oikeusvarmuuden ja -turvan sekä suhteellisuusperiaatteen näkökulmasta (HE, luku Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys),

- saattaa ajan tasalle lentoliikennettä säätelevän lain (320/2017) viittaus tartuntatautilain pandemiaa koskevaan 3 pykälän 16 kohtaan sekä huomioida Liikennepalveluin 126 a pykälässä oleva maininta ja toimet pandemia-perusteisille rajoitustoimille esityksessä.

Ilman näitä täsmennyksiä esitys toistaa COVID-19-pandemiasta tutun riskinjakomallin, jossa työnantajat kantavat suhteettoman suuren vastuun yhteiskunnallisesta kriisistä, millä on kielteisiä vaikutuksia työelämään ja lentoliikenteen toimintaedellytyksiin Suomessa.

Nyström Tomi  
Finnair Oyj - Tomi Nyström, yhteiskuntasuhdepäällikkö,  
tomi.nystrom@finnair.com