

Asia: VN/24131/2020

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi tartuntatautilain väliaikaisesta muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleishuomiot hallituksen esityksestä?

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on toimittanut STM:lle kirjallisen lausunnon asiassa. Lausuntopalveluun toimitettu lausunto perustuu MaRan lausuntoon.

Sosiaali- ja terveysministeriön laatimassa lakiehdotuksessa ehdotetaan väliaikaisia muutoksia tartuntatautilakiin covid-19 epidemian leviämisen ehkäisemiseksi rajat ylittävässä liikenteessä. Tarkoituksena olisi, että toimet kohdistettaisiin riskiperusteisesti Suomeen saapuviin matkustajiin lentoasemilla, satamissa ja maarajoilla.

Tartuntatautilakiin ehdotetaan lisättäväksi kolme uutta väliaikaista pykälää. Näistä ensimmäinen koskee Suomeen korkean riskin maasta saapuvan henkilön määräämistä karanteeniin covid-19-taudille altistumisen tai perustellusti epäillyn altistumisen perusteella. Toinen pykälä koskee poikkeuksia, joissa karanteenia ei määrättäisi, ja kolmas pykälä koskee virka-avun antamista tartuntataudeista vastaavalle kunnan viranomaiselle.

Lain on tarkoitus tulla voimaan syksyn 2020 aikana ja olemaan voimassa 30.6.2021 asti.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (jäljempänä MaRa) lausuu asiasta seuraavaa:

1. Matkailualan tunnuslukuja

Tilastokeskuksen tuoreen Alueellista matkailutilinpitoa 2017–2018 koskevan tilaston mukaan ulkomainen matkailukysyntä oli 4,9 miljardia euroa vuonna 2018, mikä oli 31 % matkailun kokonaiskysynnästä. Uudenmaan osuus matkailukysynnästä on yli 60 prosenttia, Lapin 12 prosenttia ja Etelä-Karjalan 6 prosenttia. Muiden maakuntien osuus on yhteensä 22 prosenttia. Ulkomainen matkailukysyntä on kasvanut vuosina 2015–18 nopeimmin Lapissa (18 prosenttia), Etelä-Karjalassa (15 prosenttia) ja Uudellamaalla (12 prosenttia).

Saman tilaston mukaan matkailutoimialoilla työskenteli 142 100 henkilöä. Uudenmaan osuus matkailutyöllisistä on 40 prosenttia, Pirkanmaan, Varsinais-Suomen ja Pohjois-Pohjanmaan yhteensä 22 prosenttia ja Lapin 5 prosenttia (Lapin osuus on tosiasiaa suurempi, koska siellä vuokratyövoiman osuus on suuri). Muissa maakunnissa on yhteensä noin kolmannes työllisistä. Matkailun tuoma kokonaistyöllisyys on tosiasiaa vielä selvästi tätä suurempi, koska työllisiin eivät sisälly esimerkiksi kaupan alan työvoima ulkomaalaisten matkailijoiden ostosten osalta eikä vuokratyövoima. Jälkimmäisen osuus toimialalla on noin 8–10 prosenttia.

Matkailutyöllisyyden osuus on 5,4 prosenttia Suomen kokonaistyöllisyydestä. Alle 26 -vuotiaiden työntekijöiden osuus on 30 prosenttia. Toimiala työllistää työntekijöitä koko Suomessa, myös sellaisilla alueilla, jotka ovat rajun rakennemuutoksen kourissa.

Yksinomaan majoitus- ja ravintola-alan verojalanjälki on 2,6 miljardia euroa vuodessa. Koko matkailutoimialan verojalanjälki on vielä suurempi, koska 2,6 miljardiin euroon eivät sisälly esimerkiksi liikenteen ja ulkomaalaisten ostosten tuomat verot.

2. Matkailualan taloudellinen tilanne

Ulkomaisen matkailukysynnän merkitys toimialan yrityksille ja niiden työntekijöille on erittäin suuri. Viime vuosikymmenenä ulkomainen matkailukysyntä on kasvanut erinomaisesti Venäjän tilanteesta huolimatta, mutta kotimainen matkailukysyntä on kasvanut vasta muutamana vuonna ennen koronakriisiä. Ulkomaisen matkailukysynnän elpyminen on ratkaiseva tekijä sille, miten matkailualan yritykset selviävät koronakriisistä ja kuinka paljon ne joutuvat irtisanomaan henkilöstöään.

Ulkomainen matkailu Suomeen loppui käytännössä maaliskuun lopussa äkillisesti. Siitä lähtien erityisesti uusmaalaiset, pohjoissuomalaiset ja etelä-karjalalaiset toimialan yritykset ovat olleet suurissa vaikeuksissa. Tämä on heijastunut negatiivisesti myös näissä maakunnissa olevien kuntien talouteen ja työllisyyskehitykseen. Kesä toi pientä lohtua joillekin matkailualueille kotimaisen kysynnän myötä, mutta ratkaisevaa merkitystä kysynnän kasvulla ei ollut koko maan ja toimialan kannalta.

Suomen matkustusrajoitukset ovat EU-maiden tiukimpiin kuuluvia. Tämä on johtanut käytännössä siihen, että vapaa-ajan matkailu sekä liike- ja kokousmatkailu Suomeen on loppunut. Tämä heijastuu erittäin negatiivisesti erityisesti ohjelmapalvelu-, hiihtokeskus-, hotelli-, kylpylä- sekä kongressi- ja messutoimialoihin ja ulkomaisista asiakkaista riippuvaisiin ravintoloihin sekä niissä työskenteleviin työntekijöihin. Festivaaleja ei voitu viime kesänä järjestää erilaisten rajoitustoimenpiteiden vuoksi. Ensi kesän festivaalien osalta on välttämätöntä tietää hyvissä ajoin, millä edellytyksillä ulkomailta voi matkustaa Suomeen. Matkustusrajoitukset vaikuttivat kielteisesti myös huvipuistojen palvelujen kysyntään viime kesänä. Ulkomaalaisten automatkailijoiden puuttuminen vaikuttaa kielteisesti liikenneasemien ja leirintäalueiden palvelujen kysyntään.

Lähes 80 prosenttia ohjelmapalveluyrityksistä arvioi menettävänsä syys-joulukuussa vähintään 80 prosenttia liikevaihdostaan. Noin puolet yrityksistä arvioi olevansa konkurssiin alla ensi keväänä ja 14 prosenttia on jo lopettanut toimintansa. Helsingissä toimivat hotellit menettävät tänä vuonna 70 prosenttia liikevaihdostaan. Noin 60 prosenttia henkilöstöstä on lomautettuna. Muualla Suomen toimivista hotelleista 63 prosenttia arvioi menettävänsä vähintään 40 prosenttia liikevaihdostaan tänä vuonna. Alan yrityksistä 14 prosenttia arvioi olevansa konkurssiin alla ensi keväänä. Lähes 70 prosenttia kongressi- ja messualan yrityksistä arvioi menettävänsä vähintään 70 prosenttia liikevaihdostaan loppuvuonna. Alan yrityksistä 17 prosenttia arvioi olevan konkurssiin alla ensi keväänä.

Matkustusrajoitukset ovat vaikuttaneet erittäin kielteisesti myös Finnairin asemaan. Finnair on vuosikymmenten aikana rakentanut Suomeen ulkomaanreittiverkoston, joka on merkittävästi parempi kuin monessa muussa vastaavankokoisessa maassa. Pitkäjänteisen työn ansiosta Suomeen ja Suomesta on ulkomailta paljon suoria lentoja. Finnairin kilpailuasema on koronan aikana ollut heikko eurooppalaisiin kilpailijoihin verrattuna. Kun eurooppalaiset kilpailijat ovat pystyneet lentämään yli 50 prosenttia normaalilennoistaan, Finnair on pystynyt lentämään matkustusrajoitusten vuoksi vain 10–20 prosenttia. Tällä on ollut erittäin kielteiset vaikutukset myös Finnairin henkilöstön asemaan.

Finnair on ollut Suomen matkailualan strateginen kumppani. Koronakriisin jälkeen tämä vain korostuu, kun ulkomaiset lentoyhtiöt vähentävät etenkin Suomen sisäisiä lentoja. Ilman vahvaa Finnairia Suomen matkailuelinkeinolla ei ole toimintaedellytyksiä, kasvusta puhumattakaan. Ulkomaanverkoston saattaminen ennen koronakriisiä olevaan tilaan vie 2–3 vuotta. Myös Finnair tarvitsee nopeasti selkeät, pitkäjänteiset ja eurooppalaisittain kilpailukykyiset matkustamisen edellytykset.

Matkailualan yritysten ja niiden työntekijöiden taloudellinen tilanne on kriittinen jo nyt. Tilanne tulee heikkenemään merkittävästi tulevan talven ja kevään aikana. Suomen on löydettävä ratkaisu, jolla ulkomaalaiset asiakkaat voivat matkustaa Suomeen terveysturvallisesti. Kansainvälinen matkailu alkaa elpyä ensi vuoden alusta lukien, kun koronarokotteita aletaan jakamaan eri maissa. Suomen täytyy olla valmis ottamaan ulkomaalaiset asiakkaat vastaan heti. Kilpailu ulkomaalaisista matkailijoista eri maiden välillä on ankaraa. Suomella on terveysturvallisena ja väljään asuttuna maana hyvät mahdollisuudet kasvattaa osuuttaan kansainvälisestä matkailusta. Eduskunnan ja

valtioneuvoston tulee omalta osaltaan huolehtia siitä, että matkailuyritykset selviävät kriisistä mahdollisimman hyvin ja ovat heti valmiita vastaamaan kilpailuun. Tämä on myös valtion- ja kuntatalouden etu.

Vaikka koronatilanne on vaikea monissa maissa, Suomi tunnetaan terveysturvallisena maana, jossa yritykset ja niiden työntekijät huolehtivat matkailijoiden turvallisuudesta. Tämän vuoksi ulkomailta on tässäkin tilanteessa kysyntää matkustaa Suomeen. Jotta alan yritykset ja niiden työntekijät selviävät, matkustusrajoituksia tulee helpottaa ja niiden tulee olla yksinkertaisia. Matkailu ulkomailta Suomeen ei käynnisty, jos matkustajat joutuvat Suomessa karanteeniin tai jos testausmääräyksistä tulee liian raskaita. Monet testaukset ja byrokraattinen järjestelmä vievät liikaa terveydenhuollon resursseja. MaRa esittää jäljempänä tässä lausunnossa, miten terveysturvallinen matkailu Suomeen voidaan järjestää.

Työ- ja elinkeinoministeriön arvion mukaan matkailun kokonaiskysyntä alenee tänä vuonna 16 miljardista eurosta 9 miljardiin euroon (TEM – Koronapandemian vaikutukset Suomen matkailukysyntään – kehitysarvio, 9.9.2020).

3. Eduskunnalla ja valtioneuvostolla on velvollisuus auttaa matkailu- ja ravintola-alan yrityksiä ja työntekijöitä selviämään koronakriisin yli

3.1 Yritysten kustannustuki

Eduskunta on juuri hyväksymässä kustannustukea, jonka tukijakso on 1.6.- 31.10.2020 (kustannustuki II). Eduskunnan hyväksymään kustannustukeen on jäänyt isoja yrityksiä ja niiden työntekijöitä syrjivä piirre. Kustannustuen enimmäismäärä on 500 000 euroa. Yhteensä kustannustuet voivat olla enintään 800 000 per yritys. Suomi on tulkinut yrityksen käsitettä niin, että se kattaa kaikki konserniin kuuluvat yritykset.

Muut Pohjoismaat ovat perustaneet kustannustukensa EU:n valtiontukipuitteiden eri säännökseen kuin Suomi. Suomen on valinnut valtiontuen perusteeksi SEUT 107 artiklan 3 b kohdan, joka sisältää yrityskohtaisen valtiontuen enimmäismäärän 800 000 euroa. Muut Pohjoismaat ovat perustaneet tuen eri artiklaan. Ne maksavat kymmenkertaisia tukia yrityksille Suomeen verrattuna. Tämä heikentää Suomessa toimivien suurten yritysten kilpailu- ja investointikykyä sekä mahdollisuutta ylläpitää työllisyyttä.

Kustannustuki II:n tukiaika päättyy 31.10.2020. Se ei kata lainkaan talven ja tulevan kevään tappioita yrityksille. Tuen ehdot ovat myös erittäin hankalat esimerkiksi eläinsafareita järjestävien yritysten kannalta, koska niillä on tukikaudelta suuret kiinteät kustannukset (esimerkiksi eläinten ruokinta- ja

lääkintäkulut), mutta ei lainkaan tuloja. Kun niillä ei ole liikevaihtoa eikä sen menetystä, ne eivät saa juurikaan kustannustukea. Niillä ei ole Suomen matkustusrajoitusten vuoksi myöskään asiakkaita, joilta saatavilla maksuilla ne voisivat maksaa viime keväästä asti kertyneitä kustannuksia. Matkailu- ja ravintola-alan yritysten kannalta on välttämätöntä, että valtioneuvosto valmistelee kustannustuki III:n, joka korvaa talven ja kevään tappioita.

MaRa katsoo, että valtioneuvoston tulee valmistella kustannustuki III, joka kattaa yritysten kustannuksia 1.11.2020 jälkeiseltä ajalta. Kustannustuki III:sta tulee poistaa sen isoja yrityksiä syrjivä luonne. Tämän vuoksi tuki tulee perustaa samoihin EU:n valtiontukipuitteiden artikloihin kuin muissakin Pohjoismaissa.

3.2 Konkurssilain 2 luvun 3 §:n soveltaminen

Eduskunta on päättänyt, että konkurssilain 2 luvun 3 §:ää ei sovelleta 31.1.2021 asti. Oikeusministeriö on valmistellut lakiesityksen, jonka mukaan konkurssiuhkaisen maksukehotuksen noudattamatta jättäminen muodostaisi maksukyvyttömyysolettaman vasta, jos velallinen ei ole kuukauden kuluessa velkojan maksukehotuksesta maksanut velkojan selvää ja erääntynyttä saatavaa.

Oikeusministeriön ehdotus ei pelasta matkailu- ja ravintola-alan yrityksiä konkurseilta eikä niiden työntekijöitä työttömyydeltä. Suuri osa matkailu- ja ravintola-alan yritysten liikevaihdon alenemisesta aiheutuu eduskunnan, valtioneuvoston ja viranomaisten päättämistä matkustus-, ravintola- ja kokoontumisrajoituksista sekä etätyösuosituksesta ja etäopiskelusta. Eduskunnalla ja valtioneuvostolla on velvollisuus suojella toimialan yrityksiä ja niiden työntekijöitä yritysten maksuvaikeuksilta, jotka ne ovat omalta osaltaan aiheuttaneet. Kun koronakriisi on ohi, myös yritysten maksukyky paranee.

MaRa katsoo, että poikkeusta konkurssilain 2 luvun 3 §:n soveltamisesta tulee jatkaa ainakin 30.6.2021 asti.

4. Kommentit lakiehdotuksesta

Luonnos hallituksen esitykseksi perustuu ajatukseen riskimaista saapuvien asettamiseen karanteenin tilastollisen analyysin perusteella. Lakiesityksen tausta-ajatus on täysin poikkeuksellinen ja rajoittaa perusoikeusarvoja merkittävästi. Karanteenin asettaminen lakiesityksen lähtökohdaksi johtaa siihen, että Suomeen kohdistuvaa matkailua ei pystytä lakiesityksen perusteella avaamaan.

Ehdotettua mallia ei voida ottaa käyttöön siitäkään syystä, että viranomaisten resurssit eivät ole riittäviä uskottavan karanteenimallin toteuttamiseksi. Maahantuloa varten on luotava toteuttamiskelpoinen testaamiseen perustuva malli. Lainsäädännössä ei voida ottaa käyttöön mallia, jonka tiedetään jo säädettäessä olevan mahdoton toteuttaa.

Matkailun avaaminen edellyttää karanteenisäädöksestä luopumista ja yksinkertaisen sekä helposti valvottavan testausmallin luomista. Lähtökohtana tulee olla, että matkailija pääsee maahan yhdellä negatiivisella koronatestillä. Myös liikennevälineet voivat informoida matkailijaa siitä, että Suomeen saapuminen edellyttää negatiivista testitulosta. Siksi lähtömaassa tehdyn testin tulee olla ensisijainen. Näin voidaan varmistaa se, että matkalle ei lähdetä, jos testitulos on positiivinen. Jos testitulosta tai todistusta rokotuksesta tai sairastetusta covid19-taudista ei ole, matkailija ohjataan pikatestiin maahantulopisteellä.

Lakiesityksessä kuvataan useita eri menettelyjä riippuen siitä, kuinka kauan matkailija viipyy Suomessa. Tämä tekee järjestelmästä erittäin monimutkaisen ja vaikeasti ennakoitavan. Matkailijan on vaikea ymmärtää järjestelmää ja matkanjärjestäjien on erittäin vaikea kuvata eri vaihtoehtoja asiakkailleen. Järjestelmä vaikeuttaa merkittävästi 4–6 päivän matkojen myyntiä, koska se edellyttää tuplatausta. Yli kuuden päivän matkojen myynti on käytännössä mahdotonta, koska matkailijan on odotettava karanteenissa 72 tuntia ennen toista testiä.

Lakiesitys sisältää useita syvälle käyviä rajoituksia elinkeinonharjoittajien elinkeinovapautteen ja työntekijöiden oikeuteen työhön. Suomeen suuntautuvan matkustamisen edellytyksiä on valmisteltu kesästä alkaen eikä lainsäädäntö ole vielääkään valmis. Pitkä valmistelu-aika ja jatkuva epävarmuus Suomeen matkustamisen edellytyksistä ovat aiheuttaneet merkittäviä taloudellisia tappioita yrittäjille ja työntekijöille. Tämä tilanne myös jatkuu, jos lakiesitys hyväksyttäisiin esitetyssä muodossa. Vapaa-ajanmatkailu Suomeen ei käynnistyisi. Tämä vaikeuttaa yritysten suunnitelmia myös tulevaisuudessa, kun koronaan on löydetty rokote ja kansainvälinen matkailu on avautumassa ensi keväänä. Valtioneuvoston tulee ottaa lakiesityksen jatkovalmistelussa paremmin huomioon perustuslaissa turvattu elinkeinovapaus ja työntekijän oikeus työhön.

MaRan yksityiskohtaiset kommentit karanteenisäännöksestä ja testaamismallista jäljempänä.

Mahdollistavatko toimenpiteet riittävästi ulkomaan matkailijoiden saapumisen Suomeen?

Eivät mahdollista. Karanteenisäännöksestä on luovuttava ja siirryttävä selkeään testausmalliin.

Ovatko toimenpiteet riittäviä matkailun terveysturvallisuuden takaamiseksi?

MaRa vastustaa ehdotettua karanteenisäännöstä ja vaatii, että testaamismallia muokataan jatkovalmistelussa.

4.1 Karanteenisäännös (60 a § 1 momentti)

Rajat ylittävässä liikenteessä terveysturvallisuustoimeksi ehdotetaan STM:n lakiehdotuksessa ensi sijassa karanteenia ja toissijaisesti testausta. Riskimaista saapuvat voidaan lakiehdotuksen perusteella asettaa karanteeniin. Matkailija voisi välttää karanteenin testauksella (matkan pituuden ollessa enintään 6 vuorokautta) tai jos hän on sairastanut covid-19 taudin tai hän on saanut tautia vastaan rokotuksen. Laki ehdotuksen 60 b §:ssä säädetään tiettyjen henkilöryhmien vapautumisesta karanteenista.

Ehdotetun uuden karanteenisäännöksen (60 a §) nojalla tartuntataudeista vastaava lääkäri voisi tehdä päätöksen henkilön määrittämisestä karanteeniin enintään 10 vuorokaudeksi, jos se on välttämätöntä covid-19-taudin leviämisen estämiseksi. Tämä voisi tapahtua silloin, kun henkilö saapuu Suomeen maasta tai muulta maantieteellisesti rajatulta alueelta, jossa:

- viimeisen 14 vuorokauden seurantajakson väestöön suhteutettu covid-19-tapausten ilmaantuvuus on vähintään kaksinkertainen Suomeen verrattuna ja
- väestössä tartuttavien osuuden voidaan arvioida olevan vähintään yksi tuhannesta ja
- josta Suomeen saapuminen muodostaa merkittävän riskin covid-19-taudin leviämislle.

Matkailijan karanteeniin määrittäminen perustuisi laskennalliseen riskiin altistua covid-19-tartunnalle merkittävästi Suomea korkeamman ilmaantuvuuden maassa oleskelun aikana. Voimassa olevan tartuntatautilain 60 §:n nojalla lääkäri arvioi todellista henkilötason riskiä tartunnalle. On siksi tärkeää määrittellä, minkälainen tartunnan riski katsotaan niin korkeaksi, että sen perusteella on oikeasuhtaista ja välttämätöntä määrätä mahdollisesti suuri joukko ihmisiä karanteeniin, jotta yhden tartuttavan henkilön aiheuttama jatkotartuntojen riski Suomessa voidaan välttää. THL on arvioinut, että mikäli riski lähtömaan väestössä on 1:1 000 tai sen yli (tartuttavien vakaa esiintyvyys), ja lähtömaan covid-19-ilmaantuvuus on vähintään kaksinkertainen Suomen ilmaantuvuuteen verrattuna, matkustajien asettaminen karanteeniin on oikeasuhtaista ja välttämätöntä Suomen epidemian leviämisen riskin vähentämiseksi (lakiehdotuksen perustelujen sivu 41).

Ehdotuksen mukaan matkailijaa ei voitaisi asettaa 60 a §:n nojalla karanteeniin, jos hänellä on enintään 48 tuntia vanha lähtömaassa otettu negatiivinen koronatesti ja hän oleskelee Suomessa enintään 3 vuorokautta. Jos oleskelu kestää yli 3 vuorokautta, mutta enintään 6 vuorokautta matkailija välttää karanteenin, jos matkailija on enintään 48 tuntia vanha lähtömaan negatiivinen testi ja hänelle on välittömästi maahantulon jälkeen tehty testi Suomessa, jonka tulos on negatiivinen.

Yli 6 vuorokauden viipymissä riskimaasta saapuva matkustaja ei voi ehdotuksen mukaan välttää karanteenia lukuun ottamatta henkilöitä, joilla on todistus sairastetusta ja parantuneesta covid-19 taudista tai jotka ovat saaneet rokotteen. Yli 6 vuorokauden viipymissä matkustaja joutuu negatiivisesta lähtömaatestistä tai maahantulopisteessä saadusta negatiivisesta testituloksesta

huolimatta olemaan karanteenissa matkansa aikana, josta voi vapautua aikaisintaan 72 tunnin kuluttua maahan saapumisesta tehdyllä negatiivisella testillä (60 a § 7 ja 8 momentit).

Tartuntatautilain nojalla määrättävä karanteeni rajoittaa merkittävällä tavalla karanteenipäätöksen kohteena olevien henkilöiden vapautta. Ehdotettu karanteenisäännös (tartuntatautilain 60 a §) tarkoittaisi, että lääkärin tekemästä yksilökohtaisesta epidemiologiseen ja lääketieteelliseen arvioon perustuvasta karanteenin määrittämisestä siirryttäisiin ulkomailta tulevien henkilöiden kohdalla joukkokaranteenipäätöksiin. Pelkkään laskennalliseen tilastolliseen riskiin perustuen muista EU-maista ja sisärajojen ulkopuolelta saapuvia matkustajia voitaisiin asettaa karanteeniin ilman lääkärin tekemää arviota siitä, onko matkustajan todettu tai perustellusti epäilty altistuneen covid-19 taudille maassa/alueella, josta hän saapuu Suomeen.

MaRa katsoo, että ehdotetulla säännöksellä puututaan liian voimakkaasti ihmisten liikkumisvapauteen ja henkilökohtaiseen koskemattomuuteen. Lisäksi se asettaa karanteeneista vastaavat lääkärit sekä eettisesti että lainsäädännöllisesti hyvin hankalaan asemaan. Sääntely on ristiriidassa Schengen alueella noudatettavan vapaan liikkumisen periaatteen kanssa.

Ehdotettu malli on erittäin monimutkainen ja se edellyttäisi käytännössä sitä, että matkustajat erotellaan maahantulopisteillä niihin, jotka

1. voivat jatkaa matkaansa normaalisti (viipymä maksimissaan 3 vuorokautta + ennakkotesti otettuna & erityisryhmät, joita karanteenisäännös ei koske),
2. ohjataan testiin (viipymä yli 3 vuorokautta),
3. asetetaan karanteeniin (viipymä yli 6 vuorokautta).

MaRan arvion ja maakunnista saadun tiedon mukaan maakunnista ja kunnista ei löydy lainsäädännön edellyttämiä resursseja valvontaan, matkailijoiden haastatteluun ja hallintopäätösten tekemiseen jokaiselle matkailijalle erikseen. Asiaa käsitellään tarkemmin lausunnon kohdassa ”Miltä toimenpide-ehdotukset vaikuttavat Suomen terveydenhuollon kapasiteetin riittävyyden näkökulmasta?”

MaRa vastustaa ehdotettua karanteenisäännöstä (60 a §). Rajat ylittävässä liikenteessä koronaviruksen leviämistä riskimaista Suomeen voidaan riittävän tehokkaasti ehkäistä yksinkertaisella ja selkeällä testaamismallilla.

4.2 Riskimaista saapuvien matkustajien testaaminen

MaRa katsoo, että riskimaista saapuvien matkustajien testaamisen tulee perustua ensi sijassa lähtömaatestaukselle. Lähtömaassa tehdyn testauksen etuna on se, että matkustaja ei lähde matkalle Suomeen, jos hän ennen matkaa saa positiivisen koronatestituloksen. Tällöin henkilö jää sairastamaan taudin kotimaassaan. Lähtömaatestausta täydennettäisiin mahdollisuudella mennä pikatestiin maahantulopisteellä Suomessa.

Lähtömaan testiä tai pikatestiä Suomessa ei vaadittaisi riskimaasta tulevalta matkustajalta, jolla on todistus sairastetusta ja parantuneesta koronataudista tai todistus koronavirusrokotteen ottamisesta.

MaRa pitää perusteltuna, että riskimaasta saapuvalla matkustajalla tulee olla mukanaan todistus ennen matkalle lähtöä tehdystä negatiivisesta koronatestistä. Koronaviruksen leviämisen ehkäisemiseksi testin on oltava myös riittävän tuore. Jos henkilöllä ei ole hyväksyttävää lähtömaan testiä, matkustaja tulee ohjata maahantulopisteellä pikatestiin.

Lakiehdotuksen mukaan luotettavalla covid-19-tartunnan osoittavan testin negatiivisesta tuloksesta annetulla todistuksella tarkoitetaan sellaista todistusta, josta käy ilmi testatun henkilön nimi ja syntymäaika, testauksessa käytetty diagnostinen metodi, testausaika sekä todistuksen antanut laboratorio tai terveydenhuollon viranomainen taikka muu kansallinen viranomainen.

MaRa toteaa, että pikatestit ovat ratkaisevan tärkeitä terveysturvallista matkailua palvelevan skaalautuvan testausmallin luomisessa. Koronatesteinä tulee hyväksyä PCR-pikatestit ja antigeenitestit. Antigeenitestien etuna PCR-pikatesteihin on se, että ne eivät vaadi kalliita laiteinvestointeja. Antigeenitestit otetaan testikitillä, jossa analyysiliuos on testitikun mukana. Antigeenitestien skaalautuvuus on näin ollen eri luokkaa kuin PCR-pikatesteillä. Antigeenitestit myös mainittu komission 28.10.2020 jäsenvaltioille antamassa suosituksessa ”covid-19-testausstrategioista, mukaan lukien nopeiden antigeenitestien käyttö”.

MaRa toteaa, että antigeenitestien yleistyessä niitä tekevät muutkin tahot kuin terveydenhuollon viranomaiset. Antigeenitestit tehdään testikitillä, joten niitä ei testata laboratoriossa. MaRa vaatii, että hyväksyttävää testaustodistusta koskeviin perusteluihin tulee lisätä laboratorion lisäksi muu akkreditoitu taho:

Luotettavalla covid-19-tartunnan osoittavan testin negatiivisesta tuloksesta annetulla todistuksella tarkoitetaan sellaista todistusta, josta käy ilmi

testatun henkilön nimi ja syntymäaika, testauksessa käytetty diagnostinen metodi, testausaika sekä todistuksen antanut laboratorio, akkreditoitu

taho tai terveydenhuollon viranomainen taikka muu kansallinen viranomainen.

Lakiehdotuksen nojalla yli kuuden vuorokauden viipymissä matkailijat joutuisivat alistumaan karanteeniin ja menemään lähtömaan tai tulotestin lisäksi vielä toiseen testiin matkansa aikana. Esimerkiksi Pohjois-Suomeen järjestettävissä ryhmämatkoissa viipymä on varsinkin keväällä 7 päivää (kohteeseen lennetään kerran viikossa). Yli viikon ryhmämatkoja ei järjestettäisi ehdotetulla mallilla, mikä romuttaisi esimerkiksi Pohjois-Suomen matkailusesongin keväältä 2021.

MaRa katsoo, että testausvaatimuksissa ei tule tehdä eroa siinä, kuinka kauan oleskelu Suomessa kestää. Yhden negatiivisen testin tulee riittää matkustettaessa riskimaasta Suomeen. Testi voi olla lähtömaan testi tai Suomeen saapumisen yhteydessä tehtävä pikatesti.

Testausmallin käyttöönotossa on huolehdittava siitä, että Suomeen matkaa suunnittelevien henkilöiden ja matkoja järjestävien ulkomaisten matkatoimistojen on mahdollista saada selkeää tietoa Suomen matkustajille asettamista testivaatimuksista. Rajanylityspaikoilla matkustajia informoidaan lähtömaatestin vaatimuksesta ja ohjataan hakeutumaan pikatestiin maahantulopisteellä, jos lähtömaatesti puuttuu. Viranomaisen laatimaa infomateriaalia voidaan jakaa matkustajille jo liikennevälineessä.

Rajanylityspaikoilla valvontaa kuten dokumenttien tarkistamista sekä testausta voidaan kohdentaa matkustajiin riskiperusteisesti. Jos tarkastuksessa havaitaan, että matkustajalta puuttuu esimerkiksi lähtömaan testi, tai viranomaisen muutoin tekemänsä riskiarvion pohjalta arvioi tartuntariskin korkeaksi, viranomaisen ohjaa matkustajan pikatestiin ja antaa matkustajalle muut tarpeelliset ohjeet.

Koronaviruksen leviämistä voidaan ehkäistä ohjeistamalla matkustajia kasvomaskin käytöstä ja käsihygieniasta. On tärkeää huolehtia myös siitä, että matkailija pääsee matkansa aikana helposti pikatestiin, jos hänelle tulee matkan aikana koronavirustartuntaan sopivia oireita.

Testausmallin käyttöönotossa riskimaista saapuvat matkustajat voidaan asettaa karanteeniin voimassa olevan tartuntatautilain 60 §:n nojalla. Lääkäri voi tehdä karanteenipäätöksen, jos henkilön on todettu tai perustellusti epäilty altistuneen yleisvaaralliselle tai yleisvaaralliseksi perustellusti epäillylle tartuntataudille.

MaRa vaatii, että ehdotettua testausmallia tulee muuttaa edellä todetut seikat huomioiden.

4.3 Riskimaiden määrittely

Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin tarkemmin riskimaista ja -alueista. Asetuksen valmistelussa kuultaisiin THL:ää. Ehdotettu matkustusrajoituksia koskeva sääntely koskisi ainoastaan maita ja muita maantieteellisesti rajattuja alueita, joissa covid-19-taudin ilmaantuvuus on merkittävästi korkeampi kuin Suomessa. Ehdotuksen mukaan riskimaaksi tai alueeksi luokiteltaisiin maa/alue, jossa viimeisen 14 vuorokauden seurantajakson väestöön suhteutettu covid-19-tapausten ilmaantuvuus on vähintään kaksinkertainen Suomeen verrattuna. Tämän lisäksi edellytettäisiin, että väestössä tartuttavien osuuden voidaan arvioida olevan vähintään yksi tuhannesta.

Asetus olisi voimassa välttämättömän ajan ja enintään kuukauden kerrallaan. Asetuksen ajantasaisuutta ja välttämättömyyttä on arvioitava vähintään 14 päivän välein.

MaRa toteaa, että ehdotuksesta ei käy ilmi, millä perusteella riskimaaksi on valittu maa, jonka taudin ilmaantuvuusluku on kaksinkertainen Suomeen nähden eikä esimerkiksi kolmin- tai nelinkertainen. Toisaalta riskiarvioon vaikuttaisi myös väestössä tartuttavien osuus (1/1000).

Asiaa selkeyttäisi se, jos mallista kävisi ilmi mitkä maat tai alueet yleisesti käytetyn kriteerin perusteella ovat riskimaita. Ilmaantuvuusluvulle olisi asetettava raja-arvo, jonka jälkeen maa voidaan asetuksella määritellä riskimaaksi, jos siellä on moninkertainen ilmaantuvuus Suomeen nähden.

Ovatko ehdotetut toimenpiteet välttämättömiä tartuntataudin leviämisen estämiseksi Suomessa ja terveysturvallisuuden lisäämiseksi matkailualalla?

Karanteenisäännöksestä on luovuttava. Rajat ylittävässä liikenteessä koronaviruksen leviämistä riskimaista Suomeen voidaan riittävän tehokkaasti ehkäistä yksinkertaisella ja selkeällä testaamismallilla.

Miltä toimenpide-ehdotukset vaikuttavat Suomen terveydenhuollon kapasiteetin riittävyyden näkökulmasta?

MaRan lausunnon kohdasta 4.1 ”Karanteenisäännös (60 a § 1 momentti)”.

Malli edellyttäisi viranomaisresursseja matkustajien haastatteluun, dokumenttien tarkistamiseen ja matkustajien erotteluun mahdollisia jatkotoimenpiteitä varten.

Kunnat ja sairaanhoitopiirit joutuisivat palkkaamaan rajanylityspaikoille päivystäviä lääkäreitä ja heitä avustavaa henkilökuntaa tekemään muun muassa hallinnollisia karanteenipäätöksiä. Nämä resurssit joudutaan todennäköisesti ottamaan muusta perusterveydenhuollon resurssista. Kunnan tai sairaanhoitopiirin kuntayhtymän tartuntatautien vastustamistyöstä vastaavat viranomaiset eivät selviäisi tehtävistä ja niiden pitäisi pyytää valvontaan virka-apua laissa mainitulta viranomaisilta.

Myös virka-apuviranomaiset joutuisivat kohdentamaan merkittäviä lisäresursseja rajanylityspaikkojen valvontaan ja siirtämään resursseja viranomaisten muusta tavanomaisesta toiminnasta.

Esimerkiksi Lapin lentokentillä on viikolla 47 tehty kaksi käytännön testiä siitä, miten malli voitaisiin käytännössä viedä läpi ja millaisia viranomaisresursseja se vaatisi. Yhden lentokoneen matkustajien vastaanotto vaatii kentälle ainakin 20–25 henkilöä, joista vähintään puolen on oltava terveydenhuollon ammattilaisia ja loput muita viranomaisia antamassa virka-apua. Lisäksi prosessi vaatii noin 600 neliömetriä tilaa vastaanotettua lentokonetta kohden. Suomen suurimmalle lentokentälle, Helsinki-Vantaalle, tarvittaisiin todennäköisesti satoja henkilöitä HE-luonnoksessa mainittujen kymmenien henkilöiden sijaan.

MaRan arvion ja maakunnista saadun tiedon mukaan maakunnista ja kunnista ei löydy lainsäädännön edellyttämiä resursseja valvontaan, matkailijoiden haastatteluun ja hallintopäätösten tekemiseen jokaiselle matkailijalle erikseen.

Onko esityksessä määritelty tarkoituksenmukaisesti ja perustellusti ne henkilöryhmät, joihin väliaikaisia säännöksiä ei sovellettaisi?

-

Massa Kai
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry