

Asia: VN/19859/2020

## **Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (todistus negatiivisesta testituloksesta)**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Yleishuomiot hallituksen esityksestä?**

Finnair kiittää mahdollisuudesta lausua liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta koskevasta hallituksen esityksestä. Finnair pitää tärkeänä sitä, että maakohtaisia matkustusrajoituksia täydennetään riskiperusteisella COVID-19 viruksen torjunnalla, missä testauksen laajempi hyödyntäminen on yksi tärkeä työkalu. Matkustusrajoitukset tulisi nähdä toiminnan ja talouden mahdollistajana, ei tyrehdyttäjänä.

Koronatilanteen ja matkustusrajoitusten vaikutus Finnairin toimintaan on ollut dramaattinen. Kriisin alkuvaiheista seuranneen toiminnan alasajon jälkeen Finnair on pyrkinyt käynnistämään liikennettä vaiheittain. Käynnistämissuunnitelmista on kuitenkin valtaosin jouduttu luopumaan koronatilanteen pitkittymisen takia, ja koska Suomi noudattaa edelleen yhtä Euroopan kireimmistä matkustusrajoituspolitiikoista. Matkustusrajoitusten uudelleen tarkastelu on Finnairin näkökulmasta välttämätöntä kilpailutilanteen turvaamiseksi, sillä monet eurooppalaiset lentoyhtiöt operoivat merkittävästi Finnairia useampiin EU- ja Schengen-maihin ja näin ollen ovat pystyneet palauttamaan toimintaansa 50-60 prosenttiin vuoden takaisesta, kun taas Finnair on rajoitusten takia pystynyt palauttamaan palveluitaan vain noin 20 prosenttiin.

Finnair tukee hallituksen tavoitetta estää COVID-19 viruksen leviäminen Suomessa ja suojella erityisesti riskiryhmään kuuluvia ihmisiä. Finnairin näkemyksen mukaan kaikkien liikkumisen vapautteen puuttuvien toimien tulee olla tehokkaita, tarkoituksenmukaisia ja oikeasuhtaisia tavoiteltuun hyötyyn nähden. Finnair on omalta osaltaan tukenut matkustajien luottamuksen palauttamista käynnistämällä toukokuussa laaja-alaisen Fly with confidence -ohjelman, jonka avulla matkustajien terveysturvallisuus Finnairin lennoilla on varmistettu onnistuneesti.

#### **Kuljetusyrityksen tarkastusveloitetta koskevat huomiot ja mahdolliset ehdotukset?**

Finnair pitää erittäin tärkeänä, että vaihtomatrustajat ja ilma-aluksen miehistö ja lentoyhtiöiden siirtomiehistö suljetaan nimenomaisesti tarkastusvelvollisuuden piiristä. Näihin matrustajiiin tulee soveltua ainoastaan lähtö- ja kohdemaan mahdolliset testausvaatimukset ja muut rajoitukset. Terveysturvallisuustoimet lennon aikana ja Helsinki-Vantaan lentoasemalla tulee olla riittävät. Sujuvien vaihtoyhteyksien varmistaminen on välttämätöntä kilpailutilanteen ja Suomen saavutettavuuden turvaavan Finnairin Aasia-strategian toteuttamiseksi. Myös kauttakulkumatrustajiiin Helsingin kautta muualle Suomeen ei tule vaihdon aikana ulottaa testausvelvoitteita.

Finnairin näkemyksen mukaan myös liikennepalvelun tarjoajan vastuu tarkastusvelvollisuuden laajuudesta on tarpeen selventää. Esityksen mukaan palvelun tarjoajalla on tarkastuksen toteuttamiseksi oikeus käyttää matrustajaa koskevia varaustietoja ja tehdä tietojärjestelmänsä merkintä todistuksesta. Velvollisuutta merkinnän tekemiseen ei kuitenkaan olisi. Perustelujen mukaan liikennepalvelulain VII osassa säädettyjä hallinnollisia seuraamuksia (huomautus, varoitus ja uhkasakko) voitaisiin soveltaa palveluntarjoajaan, joka rikkoo tarkastusvelvollisuuden. Finnair katsoo tarpeelliseksi selventää palveluntarjoajan vastuu esim. siinä tilanteessa, jossa matrustaja on esittänyt todistuksen ennen lentokoneeseen nousemistaan, mutta se ei halua tai kykene esittämään todistusta myöhemmin valvovalle viranomaiselle. Finnair katsoo myös, ettei asiakasrekisteriin mahdollisesti tehtyä merkintää voida pitää todisteena todistuksen oikeellisuudesta.

Vastuukysymyksiin liittyy myös ehdotuksen sisältämä säännös todistuksista. Valtioneuvostolle esitetään mandaattia antaa tarkempia säännöksiä todistuksen muodosta, kielestä, sisällöstä ja esittämistavasta. Finnair ei näe realistisena mahdollisuutta vaikuttaa muiden maiden viranomaisten tai testauspalvelujen tarjoajien antamien todistusten muotoon, kieleen, sisältöön ja esittämistapaan. Esityksen jatkotyössä onkin tarpeen selventää, mitä voidaan pitää sellaisena poikkeama todistusta itseään koskevista vaatimuksista, mikä oikeuttaa epäämään pääsyn lennolle. Liikennepalvelun tarjoajille ei Finnairin näkemyksen mukaan tule asettaa vastuuta varmistaa todistuksen oikeellisuus, vaan se tulisi olla valvontaviranomaisella.

Perusteluissa lisäksi todetaan, että terveysviranomaisilla olisi omien verkostojen kautta todennäköisesti parhaat edellytykset arvioida mm. kuinka tuoreita todistusten olisi oltava, jotta niiden voidaan katsoa tuovan lisäarvoa taudin leviämisen estämiseksi. Todettakoon, että ehdotuksen mukaan testi tulee olla otettu enintään 72 tuntia ennen matkan alkua. Määräaika itsessään rajaa todistuksen antoajankohtaa.

### **Matrustajaan kohdistuvat velvollisuudet: huomiot ja mahdolliset ehdotukset?**

Perusteluissa todetaan, ettei matrustajalla olisi todennäköisesti mahdollisuutta vaatia kuljetuspalvelun tarjoajalta korvausta maksamansa lipun hinnasta, jos hänen matkansa estyy todistuksen puuttumisen vuoksi. Kuten perusteluissa tuodaan esille, lentoliikenteen matrustajaoikeuksia koskeva EU:n asetus (261/2004) ei ota kantaa korvaus- ja huolenpitovelvollisuuteen tilanteessa, jossa pääsy lennolle on evätty negatiivisen testitodistuksen puuttuessa. Perusteluissa mainittu komission Covid-19-pandemiaohjeistus lentomatrustajien

oikeuksien toteuttamisesta ei vapauta lentoyhtiöitä lentolipun hinnan korvaamista eikä huolenpitoa koskevista velvoitteista. Finnair pitää välttämättömänä matkustajan oikeuksiin liittyvien vastuukysymysten selvittämistä, jotta valitukset lennolle pääsyn estämisestä minimoitaisiin. Todettakoon, että Finnairin matkustajien ja matkatavaran yleisten kuljetusehdotuksen mukaan Finnair ei vastaa vahingosta, joka aiheutuu siitä, että se noudattaa lainsäädäntöä, viranomaisten säädöksiä, määräyksiä tai vaatimuksia tai siitä, että matkustaja laiminlyö näiden noudattamisen.

## Kohdennetut kysymykset:

**Kuljetusyhtiöt: Mitä vaikutuksia näette olevan ehdotetuilla velvoitteilla? Kuinka tarkastusvelvoite olisi parhaiten toteutettavissa? Mitä kustannuksia ehdotus mahdollisesti aiheuttaa? Muita huomioita?**

Ehdotetuilla muutoksilla luotaisiin varsin laajat oikeudet terveys- ja liikenneviranomaisille ja päättää, missä tilanteissa testausta lähtömaassa voitaisiin edellyttää. Ehdotuksen tulisi täyttää sääntelyn tarkkarajaisuuden ja täsmällisyyden edellytykset, joita eduskunnan perustuslakivaliokunta on etenkin perusoikeuskytkentäisen sääntelyn yhteydessä pitänyt välttämättömänä. Liikennevälineeseen pääsyn epääminen kytkeytyy mitä herkimmin liikkumisen vapauteen.

Finnair näkee viranomaistoiminnan ennakoitavuuden vaikeuden yhtenä ehdotuksen suurimmista haasteista. Ennustettavuuden puuttuminen avaa mahdollisuuden valtuuksien epätarkoituksenmukaiseen käyttöön eikä myöskään anna näkymää palvelujen pitkäjänteiseen suunnitteluun. Laajat valtuudet tekevät myös erittäin haasteelliseksi arvioida ehdotuksen taloudellisia vaikutuksia mm. Finnairin palvelujen tarjoamisen mahdollisuuksiin ja palvelujen kysyntään. Epäselväksi lisäksi jää hallituksen 11.9. hyväksymän hybridistrategian toteuttamisesta rajaliikenteessä ja matkustamisessa koskevan periaatepäätöksen mahdollinen vaikutus ehdotuksen sisältöön.

Ehdotuksen perusteluissa mainitaan Euroopan komission 4.9.2020 antama ehdotus yleiseurooppalaisen matkustusrajoituskriteeristön ja yhteneväisten rajoitustoimenpiteiden käyttöönotosta, mitä Finnair tukee. Ehdotuksessaan komissio korostaa vapaan liikkuvuuden tärkeyttä yhtenä EU:n vaalituimmista saavutuksista ja sen merkitystä sisämarkkinoiden toiminnalle. Finnair tukee komission ehdotusta kolmiportaisesta riskimaamallista, mikä mahdollistaisi tiukemmat toimenpiteet korkeimman riskin maille (punainen kategoria) ja mahdollistaisi lievemmän riskin maista (keltainen kategoria) saapuvien matkustajien helpomman maahanpääsyn (negatiivinen testitulokset lähtömaassa olisi riittävä).

Perusteluissa todetaan, että komission ehdotuksen mukaan jäsenmaat voisivat edellyttää ennakkotestausta ennen maahantuloa sellaisista EU:n jäsenmaista, jotka komission esittämän kriteeristön mukaan olisi merkitty keltaisella. Finnair tulkitsee komission esitystä niin, että lähtökohtaisesti jäsenmaa voisi perustellusti suositella keltaisesta maasta saapuvalla matkustajalle testin ottamista joko ennen matkan alkua tai maahan saapumisen yhteydessä. Sen sijaan punaisesta maasta tultaessa komissio esittää testaamista saapumisen yhteydessä, mutta tällöinkin matkustajalla tulisi olla vaihtoehto tehdä testi lähtömaassa.

Finnair pitää joustavuutta testin ottamispaikan suhteen välttämättömänä perusteluissakin mainituista syistä (testin pääsyn rajoitukset lähtömaassa, pitkät jonotusajat testiin). Muutoin tiukka vaatimus lähtömaatestauksesta muuntautuu helposti matkustuksen esteeksi, jota ehdotuksella pyritään välttämään. Pitäytyminen yhteiseurooppalaisessa kriteeristöissä ja toimintatavoissa, komission ehdotuksen mukaisesti, toisi kaivattua ennustettavuutta ja selkeyttä sekä matkustajalle että palvelujen tuottajille maittain vaihtelevien käytänteiden sijaan.

Ehdotuksen mukaan palveluntarjoajan on tiedotettava matkustajaa etukäteen todistusvaatimuksesta. Tällä hetkellä lentoyhtiöillä ei ole lakisääteistä velvollisuutta informoida asiakkaitaan kohde- tai transitomaan asiakirjavaatimuksista. Asiakkaan kuuluu itse selvittää vaatimukset. Tämä koskee myös COVID-19-rajoituksia. Hyvän asiakaspalvelun nimissä ja lennolle epäämistilanteiden välttämiseksi Finnair ohjeistaa matkustajiaan nettisivuillaan ottamaan selvää mm. kohde-, tai transitomaan asiakirjavaatimuksista. Finnairilla ei ole mahdollisuuksia pitää ajan tasalla alati muuttuvia viranomaisten vaatimuksia ja rajoituksia ja kommunikoida niistä ajantasaisesti kaikkia asiakkaitaan. Viranomaisten määräykset saattavat tulla voimaan siinä määrin lyhyellä varoitusajalla, että lähtömaan testauskapasiteetista riippuen todistusta ei välttämättä ole mahdollista hankkia ennen matkan alkua. Finnair ei siten tue ehdotettua tiedotusvelvollisuutta ja esittää, että selvittämisvastuu vaadittavista asiakirjoista, ml. negatiivisista testatodistuksista on jatkossakin matkustajalla itsellään.

**Matkailu- ja ravintolapalveluala: Mitä vaikutuksia näette olevan ehdotetuilla matkustajaan kohdistuvilla velvoitteilla? Ovatko ehdotetut toimenpiteet riittäviä? Mahdollistavatko toimenpiteet riittävästi ulkomaan matkailijoiden saapumisen Suomeen ja matkailun terveysturvallisuuden?**

-

**Sisäministeriö: Mikä on ulkomaalaislain ja ehdotettujen säädösmuutosten välinen suhde, erityisesti liittyen matkustajan käännättämiseen? Mahdollistavatko ehdotetut toimenpiteet sen, että todistus negatiivisesta testitodistuksen mukanaolosta ja tarkastuksesta voidaan toteuttaa riittävällä tavalla?**

-

**Sosiaali- ja terveysministeriö: Ovatko ehdotetut toimenpiteet välttämättömiä tartuntataudin leviämisen estämiseksi ja terveysturvallisuuden lisäämiseksi matkailualalla? Ovatko toimenpiteet riittäviä turvaamaan Suomen terveydenhuollon kapasiteetin riittävyuden? Miten mahdolliset jälkitoimet huolehditaan (valvonta/uusintatestaus)?**

-

**Terveyden ja hyvinvoinnin laitos: Millä edellytyksillä Liikenne- ja viestintävirasto voi tehdä päätöksen maa/aluekohtaisesta kuljetusyritystä koskevasta tarkastusvelvollisuudesta?**

-

Sotaniemi Anna  
Finnair Oyj - Yhteiskuntasuhteet