

Asia: VN/19859/2020

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

Lausunnonantajan lausunto

Yleishuomiot hallituksen esityksestä?

Negatiivisen testituloksen vaatiminen on periaatteellisesti hyvä asia ja mahdollisesti lisää luottamusta matkustamiseen.

Kuljetusyrityksen tarkastusvelvoitetta koskevat huomiot ja mahdolliset ehdotukset?

Asiaan liittyy kuitenkin paljon ihan käytännöllisiä ja juridisia ongelmia. Ongelmallisinta on, että kuljetusyrityksen lähtötarkastushenkilökunnalta edellytetään rajatarkastusviranomaisen osaamista ilman pääsyä samanlaisiin infolähteisiin ja valtuuksia. Työtä tehdään kovassa aikapaineessa ja seurauksena saattaa olla taloudellisia sanktioita. Lisäksi dokumenttien käsittely ja matkustajien kohtaaminen kasvokkain lisää taudille altistumistilanteita.

Matkustajaan kohdistuvat velvollisuudet: huomiot ja mahdolliset ehdotukset?

Negatiivisen testituloksen vaatiminen ammattikuljettajilta (esim. rekat) on käytännössä ihan mahdotonta ja vaikeuttaa Suomeen tulevaa tavaraliikennettä merkittävästi. Tästä kärsii sekä Suomen tuonti (teollisuuden kemikaalit, varaosat, päivittäistavarat ja lääkkeet) että vienti (teollisuustuotanto). Ammattiliikenne pitäisi jättää pois vaatimuksista.

Käytännössä testivaatimus lopettaa Suomeen suuntautuvan vapaa-ajan matkustuksen riskimaista.

Kohdennetut kysymykset:

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

Laivayhtiöiden varaus- ja lähtöselvitysprosessit on muutettu viime vuosina täysin digitaalisiksi ja automaattisiksi. Ne eivät mahdollista asiakkaiden erottelemista tässä tarvittavilla periaatteilla. Käytännössä tämä tarkoittaa paluuta manuaali lähtöselvitykseen, joka edellyttää nykyiseen verrattuna kolminkertaista henkilömäärää. Tämä lisää kustannuksia tilanteessa, jossa liikennöinti on

jo nyt ollut kuukausia kannattamatonta Terminaalien lähtöselvitystilat ovat myös pienentyneet eivätkä fyysisesti mahdollista näin isojen asiakasmäärien manuaalikäsittelyä.

Perusongelmana on päättää, keneltä testitodistus käytännön tilanteessa vaaditaan?

☒ laivayhtiöllä on matkustajasta tiedossa nimi, syntymäaika, sukupuoli, kansallisuus ja etukäteen ostetut tuotteet, ei muuta

☒ päätös testitodistuksen tarpeesta pitää tehdä näillä tiedoilla eli käytännössä kansalaisuus ratkaisee

☒ varustamoilla ei ole käytettävissä mitään luotettavaa menetelmää eikä sellaista osaamista, että tietäisimme

- missä maassa henkilö on oleillut viimeiset kaksi viikkoa
- oleskeleeko hän pysyvästi jossain muussa maassa kuin kansalaisuutensa on
- onko hänelle turvapaikanhakijan status
- onko hänen matkansa työmatka tai jollain muulla tavoin välttämätön

☒ tällainen kuulustelu vie paljon aikaa ja pidentää prosessia entuudestaan

☒ näiden seikkojen selvittäminen tarkoittaisi että meidän henkilökunnalla pitäisi olla rajavalvojan ammattipätevyys ja käytettävissä samat infolähteet

☒ > käytännössä tulemme tekemään päätöksen kansalaisuuden perusteella eli osalta matkustajista joidenka pitäisi päästä maahan ilman testiä tullaan epäämään laivaanpääsy, koska meillä ei ole mahdollisuutta selvittää mitään erikoisolosuhteita

Millainen on hyväksyttävä testidokumentti ?

☒ Kun testi vaaditaan tehtäväksi lähtömaassa niin niitä on varmaan kymmeniä erilaisia muodoltaan ja kieleltään

☒ On kohtuuton vaatimus, että meidän henkilökunnan pitäisi osata tulkita vaikka kreikan kielistä testipaperia ja sen aitoutta

☒ Mitään EU standardia ei testitulokseen varmaankin vielä ole eli juuri sellaisen dokumentin saaminen joka sopii Suomeen on aika epärealista

☒ Jos henkilö tulee usean maan läpi niin hänelle pitänee olla sitten sopiva todistus joka maahan

> Jotta virheiltä ja potentiaaliselta sanktiolta välttyttäisiin lienee helpointa olla ottamatta kyytiin ketään riskimaiden kansalaista.

Laivayhtiön pitää mahdollisen sanktion välttääkseen pystyä jotenkin todistamaan että testidokumentti on kysytty

☒ ehdotuksessa mainittu rasti ruutuun ei käytännössä ole mahdollinen, ei meidän järjestelmissä ole sellaista ruutua eikä sellaisen lisääminen onnistu ilman pitkää ja kallista kehitystyötä järjestelmiin, rasti ei liioin todista mitään

ilmeisesti dokumentit pitää kopioida ja viedä johonkin rekisteriin

☒ tämä vie todella paljon aikaa pelkkään katsomiseen nähden

☒ tällä hetkellä tällainen matkustajien terveystietojen kysyminen ja kerääminen ei ole GDPR:n puitteissa mahdollista

☒ vaan edellyttää henkilötietosuojalain muutosta

Ehdotuksessa edellytetään tietojen poistoa sitten kun niitä ei enää tarvita. Miten tämä määritellään? Varustamalla ei ole mahdollisuutta saada tietoa esim. milloin matkustaja poistuu maasta.

Teoriassa tämä kaikki on mahdollista, mutta käytännössä aiheuttaa isot lisäkustannukset, hidastaa lähtöselvitystä merkittävästi, virheiden mahdollisuus on ilmeinen ja mahdolliset sanktiot vielä lisäävät kustannuksia.

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 toimenpide-ehdotukset riittäviä turvaamaan Suomen terveydenhuollon kapasiteetin riittävyyden? Miten mahdolliset jälkitoimet huolehditaan (valvonta/uusintatestaus)?

-

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

-

Taru Keronen
Eckerö Line Ab Oy