

8.10.2020

Finnairin kommentit neuvoston suositukseksi koordinoidusta lähestymistavasta vapaan liikkuvuuden rajoituksiin

Liikennevaliokunnan käsittelyssä on 9.9.2020 Suomen kannan jatkokäsittelystä päättäminen komission ehdotukseen neuvoston suositukseksi koordinoidusta lähestymistavasta vapaan liikkuvuuden rajoituksiin. Finnair on aiemmin antanut asiassa kommenttinsa EU22-liikennejaoksen käsittelyyn, mutta haluaa nostaa kommenttinsa myös liikenne- ja viestintävaliokunnan huomioitavaksi. Liikennejaosprosessissa annettuja kommentteja ei Finnairin saamien tietojen mukaan ole millään tavalla huomioitu valiokunnan jatkokäsittelyyn tullessa muistiossa.

Finnair ilmaisee myös huolensa prosessin käsittelyn viime hetkisyydestä, niin omalta kannaltaan kuin parlamentin valiokunnan käsittelyn osalta. Euroopan komissio antoi esityksensä jo 4.9., mutta vastuuministeriön esitys tulee valiokunnan käsittelyyn samana päivänä, kun esitys on COREPER-käsittelyssä. Esitys on Finnairin ja koko Suomen saavutettavuuden kannalta äärimmäisen tärkeä ja toivomme, että valiokunta huomioi alla tehdyt esitykset.

- 1) *Finnair tukee komission 4.9.2020 antaman suosituksen pääperiaatteiden ja ehdotettujen käytäntöjen käyttöönottamista.* Eurooppalaiselle lentoliikenteelle koronavirukseen liittyvät epäsynkronoidut toimintamallit ja jäsenmaiden epäselvät käytännöt ovat olleet katastrofaalisia. Lentoyhtiöillä on ollut lähes mahdoton tehtävä seurata matkustusrajoitusten jatkuva muuttumista. Epäselvyys ei kosketa vain lentoyhtiöitä, vaan matkustajia – niin vapaa-ajan kuin työn vuoksi matkustavia –, jotka ovat kärsineet suhteettomasti koordinoimattomasta politiikasta. Kriisin alkuvaiheissa nopeat toiminnot ja jyrkät linjaukset olivat ehkä paikallaan tilanteen haltuun ottamiseksi, mutta kriisin jatkuessa talven 2020-21 yli yleiseurooppalaisia käytäntöjä on ehdottomasti selkeytettävä ja nopeasti.

Tilanteen selkiyttämiseksi Finnair pitää tärkeänä, että Suomi sitoutuu kannassaan selkeästi komission ehdotuksen kohtaan 10 ja sen yleiseurooppalaiseen linjaan, joka toteaa, että *jäsenvaltiot eivät saisi rajoittaa sellaisten henkilöiden vapaata liikkuvuutta*, jotka matkustavat sellaiseen jäsenvaltioon tai sellaisesta jäsenvaltiosta, jonka (a) *ilmoitettujen covid-19-tapausten 14 vuorokauden kumulatiivinen määrä on alle 50 uutta covid-19-tapausta 100 000:ta henkilöä kohti* tai (b) positiivisten testitulosten osuus kaikista covid-19-tartunnan havaitsemiseksi tehdyistä testeistä on alle 3 prosenttia.

- 2) Ehdotuksessa Suomen kannaksi todetaan, että Suomi pitää tärkeänä ”ettei unionin toimilla rajoiteta jäsenvaltion mahdollisuuksia asettaa muita jäsenvaltioita tiukempia rajoituksia, mikäli se on välttämätöntä kansanterveyden ja yhteiskunnan toiminnan turvaamiseksi ja että toimivalta rajoitustoimista päätettäessä on pääosin jäsenmailla”. Finnair korostaa, että *kaikkien esiteltävien toimien tulee olla linjassa suhteellisuusperiaatteen kanssa, eli sisältöjen*

ja toimintatapojen tulee olla oikeasuhteisia tavoiteltavaan päämäärään (kuten myös suositusten kohdassa 1 todetaan).

Matkustusrajoituspäätöksiä tehtäessä tulee ymmärtää päätösten erittäin kielteiset vaikutukset suomalaisten perustuslaillisiin oikeuksiin, liikkumisvapauteen, elinkeinon ja ammatin harjoittamisen vapauteen ja omaisuuden suojaan. *Rajoitustoimien oikeuttaminen edellyttääkin hallitukselta korostettua perusteluvelvollisuutta.* Muuta Eurooppaa tiukempia matkustusrajoituksia asetettaessa hallituksen tulee pystyä konkreettisesti osoittamaan mikä merkittävä uhka yhteiskunnan toiminnalle (esimerkiksi terveysjärjestelmien kestävyys, yleinen järjestys) aiheutuisi, jos ehdotettuja rajoituksia ei asetettaisi, tai jos ne olisivat lievempiä.

Tällä hetkellä käytössä olevat matkustusrajoitukset eivät Finnairin mukaan ole suhteellisuusperiaatteen mukaisia. Suomen asettaman vapaan matkustamisen rajan, 25 tapausta/100 000 ihmistä/14 vrk, mukaisesti Helsinki-Vantaan lentoasemalla on 3.8.-15.9. testattu 5277 matkustajaa, joista 0.9% on todettu koronapositiiviseksi. Näistä positiivisistakin vain osa on tartuttavassa vaiheessa. *Suomen toteuttama matkustusrajoituspolitiikka, joka luokittelee kaikki yli 25/100 000/14 kategorian menevät maat riskialueiksi, ei vastaa tarkoitustaan.* Eurooppalaisittain poikkeuksellinen kahden kategorian malli asettaa myös suomalaisen lentoliikenteen palveluntarjoajan hyvin epäedulliseen asemaan muihin eurooppalaisiin palveluntarjoajiin verrattuna.

- 3) Yllä olevat luvut osoittavat, että lentomatkustuksen kautta Suomeen saapuva riski on hyvin pieni ja siihenkin on pystytty testauksella puuttumaan. Sen sijaan laajemmat yhteiskunnan toiminnan turvaamista huomioivat havainnot – matkustusrajoitusten hinta kansataloudelle, yrityksille ja matkailualalle – eivät ole olleet osa Suomen matkustusrajoitusanalyysiä. *Finnair näkeekin, että Suomen tulee kiireesti ottaa käyttöön joko komission suosittama 50 tautitapauksen raja vihreälle kategorialle, tai vaihtoehtoisesti luoda välikategoria ("oranssi") komission linjan mukaisesti alueille, joiden ilmaantumisluku on välillä 25-50 tautitapausta/100 000/14 vrk.*

Ehdotuksessa Suomen kannaksi todetaan toisaalta, että Suomi ei tule vastustamaan komission esitystä yhteiseksi suositukseksi, mutta samalla korostaa tekstin suositusluonnetta ja antaa ymmärtää, että tulee jatkossakin soveltamaan sen "kansallista liikkumavaraa". *Olisi poikkeuksellista suomalaisessa EU-politiikassa, että Suomi olisi hyväksymässä neuvoston suosituksia, joita ei kuitenkaan aikoisi itse "pääosin" soveltaa käytäntöön.*

- 4) Ehdotetussa Suomen kannassa todetaan, että Suomi pitäisi vain ilmaantumislukuja parhaana matkustusrajoitusten perusteena. Tämä poikkeaa ehdotuksesta, joka esittää, että parempi yhteiseurooppalainen matkustusrajoituspolitiikka ottaa perusteissa huomioon positiivisten testitulosten osuuden ja testausmäärän. *Finnair tukee komission näkemystä siitä, että matkustusrajoituksia ei tule tehdä vain ilmaantumislukuun keskittyen, vaan päätöksiä*

tehtäessä tulee huomioida laajalti muut toimenpiteet ja niiden hyöty koronakontrollia kehitettäessä.

- 5) Ehdotetussa Suomen kannassa todetaan, että ”Suomi voi tukea suositusehdotuksen vihreän värikoodin kriteereistä ilmaantuvuuslukua 25 tapausta 100 000 asukasta edellisen 14 vuorokauden aikana”. *Finnair näkee, että vain yhden värikategorian tukeminen, kontekstistaan irrottaen ja ehdotuksesta poiketen, ei ole tarkoituksenmukaista eikä vastaa komission ehdotuksen kokonaisajattelua eikä henkeä.* Komission esitys on kokonaisuutena, joka arvioi riskikontrollin kehittyvän kolmen kategorian kautta, ei vain kahden, kuten Suomi tällä hetkellä tekee.

Komission ehdotus ns. oranssista kategoriasta (25-50 tautitapausta/100 000/14 vrk) tarjoaa mahdollisuuden avata matkustamista terveysturvallisesti, testaukseen perustuen. *Jotta yhteiskunnalle ei aiheuteta suhteetonta haittaa, Suomen tulee pystyä paremmin ja tehokkaammin toimimaan korkean riskin maiden/alueiden suhteen, eikä ulottaa äärimmäisiä karanteenivaatimuksia lähes kaikille EU-jäsenmaille, joiden tautitilanne on välillä 25-50.*

Finnair esittää, että Suomi ottaa komission ehdotuksen mukaan käyttöön oranssin/keltaisen kategorian ilmaantumisluvuille 25-50. Tämän kategorian maista/alueista tulee olla mahdollisuus saapua Suomeen negatiivisella testituloksella *ilman karanteenivaatimusta ja ilman 72 tunnin päästä vaadittua uutta testitulosta.* Hyvin kalliin kaksoistestauksen vaatiminen EU-kansalaisilta karanteenikustannuksineen ei ole suhteellisuusperiaatteen mukainen käytäntö, eikä sitä tule hyväksyä.

Suomen kantaa valmisteltaessa tulee myös huomata, että Suomi voi kotimaan heikentyneen tilanteen vuoksi päätyä tilanteeseen, jossa sen oma ilmaantumisluvun on yli 25 ilmaantumislukua, mutta ei silti sallisi maahantuloa vastaavan tautitilanteen omaavasta toisesta EU-maasta. Tällainen tilanne olisi vastoin kaikkia koronastrategioiden perusteita, joissa vastaavan tautitilanteen omaavien alueiden välinen matkustaminen on sallittua, eikä lisää riskiä.

- 6) Finnair tukee terveysturvallisuuden vahvistamista ja esittääkin, että korkeamman riskin, -komission esittämän punaisen kategorian, ilmaantumisluvun yli 50 - mailta/alueilta voidaan harkita toisen testin käyttöönottoa ja mahdollista karanteenia ko. testin osoittaututtua positiiviseksi. *Suomen tällä hetkellä harjoittama politiikka, joka tarjoaa korkean riskin alueille tarkoitettua tiukennettua testaus- ja karanteenipolitiikkaa ns. oranssin kategorian alueiden matkustajille, on syvässä ristiriidassa komission esityksen kanssa.* Käytössä oleva kahden kategorian malli liioittelee pienemmän ilmaantumisluvun maiden riskiä, mutta samalla ei reagoi riittävästi korkean riskin maiden matkustamiseen. Ei ole tarkoituksenmukaista, että esim. ilmaantumisluvun 26 ja ilmaantumisluvun 290 maista saapuvat matkustajat kohtaavat keskenään samanlaisen kohtelun saapuessaan Suomeen. Tarvitsemme siis oranssin/keltaisen välikategorian ilman kaksoistestauksia ja karanteenivaatimusta.

Finnair paneekin tyytyväisenä merkille, että Suomi asettuu tukemaan komission ehdotuksen periaatetta, jossa suositaan testausta hyödyntävää matkustusrajoitusmallia pelkän karanteenin sijaan. Karanteenin esittäminen sisärajamatkustamisessa, vapaan liikkumisen periaatteesta poiketen, tulee olla äärimmäinen toimintakeino korkea riskin kohdalla, ei yleinen toimintalinja matkustuksen estämisessä. *Finnair vastustaa voimakkaasti ehdotettua Suomen kantaa, jossa pidetään kiinni mahdollisuudesta asettaa yli 25 ilmaantumisluvun mailta/alueilta saapuville matkustajille 14 vuorokauden karanteeni. Ehdotus on suhteeton ja tuottaa myös matkustajille kohtuutonta haittaa ja epävarmuutta.*

- 7) Suomen kannassa esitetään myös testin pätevyyden ja todistuksen luotettavuuden vaatimusmäärittelyä. Esitys ei ole realistinen, myös Suomen tulisi luottaa normaalin, luvanvaraisen toiminnan laadukkuuteen EU:ssa. Finnair vastustaa myös esitystä, että liikenteenharjoittajalla olisi vastuu tarkastaa matkustajan negatiivinen koronatestitulok.
- 8) Finnair tukee lämpimästi Suomenkin kannassa esitettyä selkeän ja oikea-aikaisen tiedottamisen mallia. Koronarajoituksiin liittyvä viestintä tulee saada kuntoon pikaisesti niin kansallisesti kuin EU-tasolla. Tässä yhteinen koordinaatio komission esittämällä tavalla on ensisijainen väline. Jatkuvat poikkeamat ja jäsenvaltioiden keskenään erilaiset linjaukset pitävät myös selkeän viestinnän vaatimuksen mahdottomana.
- 9) Matkustusrajoituksia koskevaan päätöksentekoon liittyen Suomi soveltaa tällä hetkellä komissionkin esittämää aikataulumallia, jossa uusista päätöksistä ilmoitetaan torstaisin ja otetaan käyttöön seuraavana maanantaina. Finnair toivoo, että Suomi omalta osaltaan tulee ajamaan käytäntöön muutosta ja maanantaista maanantaihin -mallia, joka tarjoaisi matkustajille ja liikenteen palveluntarjoajille edes kohtuulliset mahdollisuudet tehdä tarvittuja muutoksia matkustus- ja liikennesuunnitelmiin. Kolmen päivän varautumisaika on aivan liian lyhyt.
- 10) Finnair korostaa myös, että Suomen tulisi myös omassa matkustusrajoituspolitiikassaan siirtyä samaan käytäntöön useiden muiden EU-jäsenmaiden kanssa *ja ottaa käyttöön alueelliset kriteerit*. Komission ehdotus neuvoston suosituksiksi toteaa useaan kertaan, että pelkkiin valtioihin keskittyvät rajoitukset eivät ole EU-periaatteiden mukaisia. Finnair tukee komission linjausta ”jäsenvaltioiden olisi pyrittävä mahdollisuuksien mukaan soveltamaan rajoituksia syrjimättömällä tavalla ainoastaan sellaisilta alueilta tuleviin henkilöihin, joilla tilanne on erityisen heikko, sen sijaan, että niitä sovellettaisiin kaikkiin koko jäsenvaltion alueelta tuleviin henkilöihin” ja sen nopeaa käyttöönottoa myös Suomessa.