

Hallintovaliokunta

hav@eduskunta.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön kirjallinen asiantuntijalausunto hallintovaliokunnalle hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi liikkumisvapauden ja lähikontaktien väliaikaisesta rajoittamisesta (HE 39/2021 vp)

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää hallintovaliokuntaa asiantuntijalausuntopyynnöstä koskien hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi liikkumisvapauden ja lähikontaktien väliaikaisesta rajoittamisesta (HE 39/2021 vp)

Lausunto on tämän asiakirjan liitteenä.

Osastopäällikkö
Ylijohtaja

Olli-Pekka Rantala

Yksikön johtaja
Viestintäneuvos

Sini Wirén

Liite

Liikenne- ja viestintäministeriön kirjallinen asiantuntijalausunto hallintovaliokunnalle hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi liikkumisvapauden ja lähikontaktien väliaikaisesta rajoittamisesta (HE 39/2021 vp)

29.3.2021

VN/8979/2021

Hallintovaliokunta

hav@eduskunta.fi**Liikenne- ja viestintäministeriön kirjallinen asiantuntijalausunto hallintovaliokunnalle hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi liikkumisvapauden ja lähikontaktien väliaikaisesta rajoittamisesta (HE 39/2021 vp)**

Eduskunnan hallintovaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä kirjallista asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi liikkumisvapauden ja lähikontaktien väliaikaisesta rajoittamisesta (HE 39/2021 vp). Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua ja lausuu esityksestä seuraavaa. Lausunto on valmisteltu ministeriön eri osastojen yhteistyönä.

Kuvaus ehdotuksesta

Hallituksen esityksessä 39/2021 vp ehdotetaan säädettäväksi laki liikkumisvapauden ja lähikontaktien väliaikaisesta rajoittamisesta. Lisäksi esityksessä ehdotetaan säädettäväksi velvollisuus käyttää niillä alueilla, joille on säädetty liikkumis- ja oleskelurajoituksia, suun ja nenän peittävää kasvomaskia tai hengityssuojainta sisätiloissa ja liikennevälineissä, joissa on muita kuin samaan talouteen kuuluvia henkilöitä.

Lakiehdotukseen sisältyy valtioneuvostolle osoitettu valtuutus antaa asetus niistä alueista, joille asetettaisiin liikkumis- ja oleskelurajoituksia. Asetus voitaisiin antaa määräajaksi, joka olisi enintään 21 vuorokautta ja sitä voitaisiin jatkaa enintään 21 vuorokautta kerrallaan. Asetus olisi annettava tietyille tarkkaan rajatulle kuntien alueelle ja rajoitusten tulee olla oikeassa suhteessa tavoiteltavaan päämäärään nähden.

Esitys on tarkoitus antaa perustuslain 23 §:n mukaisena tilapäisenä poikkeuksena perusoikeuksiin poikkeusoloissa.

Hallituksen esitys on valmisteltu valtioneuvoston kansliassa yhteistyössä muiden ministeriöiden (OM, STM, SM, OKM, TEM ja UM) tukeutuen valmistelussa erityisesti Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen asiantuntijuuteen.

Ehdotuksen tausta ja tavoite

Esityksessä katsotaan, että lähiviikkoina on olemassa vakava ja realistinen uhka, että viranomaisten säännönmukaiset toimivaltuudet eivät enää ole riittäviä estämään covid-19 –epidemian nopeaa ja hallitsematonta leviämistä etenkin osassa Etelä-Suomen kuntia. Tämän vuoksi on katsottu välttämättömäksi, nykyisten rajoitustoimien lisäksi, antaa mahdollisuus ottaa valtioneuvoston asetuksella käyttöön uusia tehokkaita alueellisia rajoitustoimenpiteitä, jotta ihmisten kontakteja voidaan vähentää ja terveydenhuollon kantokyky turvata alueen väestön hengen ja terveyden turvaamiseksi.

Rajoitusten tavoitteena on turvata perustuslain 22 §:n edellyttämällä tavalla julkisen vallan toimesta perustuslain 7 §:n 1 momentissa turvattu jokaisen oikeus elämään, perustuslain 19 §:n 1 momentissa säädetty julkisen vallan velvollisuus turvata riittävät terveystaloudelliset ja edistää väestön terveyttä.

Hallituksen esityksen tavoitteena on hybridistrategian mukaisesti estää viruksen leviämistä yhteiskunnassa, turvata terveydenhuollon kantokyky ja suojella erityisesti riskiryhmiin kuuluvia ihmisiä. Jotta tartuntojen leviämistä voidaan tehokkaasti estää, toimenpiteiden on oltava epidemiologisesti perusteltuja sekä ennakkollisia ja riittävän laaja-alaisia.

Kasvomaskin tai hengityssuojaimen käyttöä koskevan velvoitteen tavoitteena on osaltaan ehkäistä covid-19-viruksen leviämistä erityisesti alueilla, joilla katsotaan välttämättömäksi asettaa väliaikaisia liikkumisen ja oleskelen rajoituksia.

Liikenne- ja viestintäministeriön arvio ehdotuksesta ja sen vaikutuksista

Henkilöliikennepalvelut

Liikkumisrajoitukset vaikuttavat väistämättä henkilöliikennepalvelujen kysyntään ja sitä kautta toimialan yritysten toimintaedellytyksiin. Kuten hallituksen esityksen vaikutusarvioinnissa on todettu, vaikutukset kohdentuisivat alueellisesti vaihdellen laajasti koko henkilöliikennepalveluun, joka on jo pidempään kärsinyt pandemian vaikutuksista.

Hallituksen esityksen taloudellisia vaikutuksia koskevassa jaksossa 4.2.2 on esitetty esimerkinomaisesti arvioita taksitoimialan yritysten määrästä Helsingissä, Espoossa, Vantaalla ja Turussa sekä näiden yritysten työllistämien henkilöiden määrästä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa arvioista seuraavaa:

Taksitoimialalla tosiasiallisesti toimivien yritysten tai niiden henkilöstön määrästä ei ole käytettävissä täsmällisiä tietoja.

Liikenne- ja viestintäviraston taksiliikenneluparekisteritietojen mukaan taksiyrityksillä, joilla on kotipaikka Helsingissä, Espoossa, Kauniaisissa tai Vantaalla, on yhteensä 4690 taksiliikennelupaa (tilanne 26.3.2021). Turussa kotipaikkaansa pitävillä yrityksillä on 482 taksiliikennelupaa. Lisäksi näiden kaupunkien lähikunnissa on todennäköisesti aika paljon taksiliikenneluvun haltijoita, jotka tosiasiallisesti harjoittavat taksiliikennettä rajoitusten piiriin kuuluvissa kaupungeissa. Vaikka kaikki taksiliikenneluvun haltijat eivät aktiivisesti harjoita taksitoimintaa ja lupamäärissä näkyvät vielä toistaiseksi myös koti- ja matkailupalveluyritysten taksiliikenneluvat, vaikuttaa siltä, että hallituksen esityksessä esitetty arvio noin 1900 taksitoimialan yrityksestä pääkaupunkiseudulla ja noin 230 yrityksestä Turussa on liian alhainen.

Taksialan työntekijöiden määrää voitaisiin arvioida yhtäältä taksiliikennelupien määrän ja toisaalta taksinkuljettajien ajolupien määrän kautta.

Taksiliikenneluvun haltijalla on yleensä vähintään yksi auto ja sen kuljettaja. Käytännössä yhden taksiliikenneluvun alla voidaan harjoittaa taksitoimintaa useammalla ajoneuvolla ja ajoneuvon käyttöasteen nostamiseksi (24/7) yhdellä ajoneuvolla on yleensä useampi kuljettaja. Taksinkuljettajien määrä on siten lähtökohtaisesti suurempi kuin taksiliikenneluvanhaltijoiden määrä.

Helsingissä, Espoossa, Kauniaisissa ja Vantaalla asuvilla henkilöillä on yhteensä 9589 taksinkuljettajan ajolupaa. Turussa asuvilla on 1217 taksinkuljettajan ajolupaa. Kaikki ajoluvan haltijat eivät välttämättä toimi aktiivisesti taksialalla. Toisaalta rajoitusten kohteena olevien kuntien lähikunnissa asuvat taksinkuljettajan ajoluvan haltijat voivat harjoittaa taksi liikennettä merkittävältä osin rajoitusten piiriin kuuluvissa kunnissa, jolloin rajoituksilla on vaikutusta myös heihin. Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen tietojen mukaan erityisesti pääkaupunkiseudulla on lisäksi joukko taksinkuljettajia, joiden vakituinen osoite on muualla kuin Suomessa ja he eivät siksi näy edellä kerrotuissa kuntakohtaisissa ajolupaluissa. Kaikkiaan Suomessa on ulkomailla vakituisesti asuvia ajoluvan haltijoita noin 130, mutta osa heistä voi toimia rajoitusalueen ulkopuolella.

Vaikka taksialan työntekijöiden määrästä ei ole saatavissa täsmällisiä tietoja, yllä kerrotujen luparekisteritietojen perusteella vaikuttaa siltä, että taksialalla toimivien työntekijöiden määrä pääkaupunkiseudulla ja Turussa on hallituksen esityksessä annettuja arvioita (pääkaupunkiseutu 2800 ja Turku 320 henkilöä) selvästi suurempi.

Joukkoliikenteen osalta liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että pitkittynyt koronatilanne on rasittanut joukkoliikennetoimijoiden taloudellista tilannetta merkittävästi. Palvelutason turvaamiseksi ja lippujen hintojen korotusten välttämiseksi osa kustannuksista on siirtynyt kuntien katettavaksi, ja myös valtio on tukenut joukkoliikennettä yhteensä 200 miljoonan euron lisämäärärahalla. Liikkumisen rajoitukset vähentäisivät matkustajamääriä entistään, millä olisi edelleen vaikutusta mm. valtionavustusten määrään ja kohdennuksiin liittyviin tarpeisiin, sekä yrityskenttään, mikä todennäköisesti realisoituisi mm. palvelutason laskuna ja markkinaehtoisten linjojen vähintäänkin tilapäisenä lakkautuksena. Joillain yhteysväleillä liikkumisen rajoitukset voivat aiheuttaa palvelutasoon myös rajoitusaikaa pidentäviä vaikutuksia. Kokonaisuudessaan esitys lisäisi todennäköisesti joukkoliikennettä järjestävien ja alan yritysten tuen tarvetta.

Laajemmilla liikkumisrajoituksilla voi olla vaikutusta myös Liikenne- ja viestintäviraston antamien matkustajamäärärajoitusten tarpeellisuuteen, jos matkustajamäärät laskevat entisestään.

Tavaraliikenne ja logistiikka

Hallituksen esityksen taloudelliset vaikutukset osiossa on arvioitu, että liikkumisrajoituksilla ei olisi merkittävää vaikutusta Suomen huoltovarmuuteen ja ulkomaankauppaan liittyvien kuljetusten jatkuvuuden varmistamiseen ja siten sulkutilan arvioidaan vaikuttavan kuljetuksen ja varastoinnin toimintaan ja työllisyyteen vähemmän kuin moniin muihin aloihin.

Huoltovarmuuden toimivuuden kannalta on keskeistä, että huoltovarmuuden kannalta kriittisten työntekijöiden liikkuminen työtehtävissä turvataan kaikissa olosuhteissa. Hallituksen esityksen mukaan työssäkäynti on sallittua niille, joille se on välttämätöntä kunta- rajoista riippumatta. samoin sallittua olisi liikkuminen virka- tai työsuhteeseen liittyvien työtehtävien hoitamiseksi taikka elinkeino- tai yritystoiminnan harjoittamiseksi.

Tavaraliikenteen ja logistiikan osalta liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että logistiikka- henkilöstön liikkumisen salliminen on tärkeää niin rajat ylittävissä kuin myös Suomen sisäisissä kuljetuksissa, jotta kuljetusalan työntekijöistä ei synny pulaa. Jo nyt on havaittu kuljettajapulaa Etelä-Suomessa, kun baltialaisten kuljettajien määrä on vähentynyt maa-

hantulosäännöistä johtuen. Turvaamalla logistiikkahenkilöstön ja huoltovarmuudelle kriittisten työntekijöiden liikkuminen niin työtehtävissään kuin myös kulkeminen työtehtäviin voidaan turvata se, että sulkutilalla ei olisi merkittävää vaikutusta Suomen huoltovarmuuteen ja ulkomaankauppaan liittyvien kuljetusten jatkuvuuden varmistamiseen. Kuljettajien puuttuminen voisi tuoda laajojakin taloudellisia vaikutuksia toimialan yrityksille ja työntekijöille.

Kuljettajaopetus ja kuljettajantutkintojen suorittaminen

Hallituksen esityksestä ei suoraan käy ilmi, onko ajo-opetukseen mahdollista osallistua liikkumisrajoituksista huolimatta. Ajokorttilaissa (386/2011) säädetään muun muassa henkilöauton ajokorttia varten suoritettavasta kuljettajaopetuksesta. Autokouluissa annettava ajokorttiin tähtäävä teoriaopetus voidaan suorittaa etäopetuksena. Alan toimijat ovat tuoneet esiin, että ajo-opetuksessa on käytössä varautumiskeinot ja yksilöopetus koronatautuntojen välttämiseksi. Ajo-opetus vaatii läsnäoloa sekä tarvittaessa siirtymisen ajo-opetuspaikalle, mikä on mahdollista toteuttaa esimerkiksi noutamalla asiakkaat kotiosoitteesta ja siten vähentää liikkumista.

Esityksellä olisi vaikutuksia ajo-opetustoimintaan, mikäli ajo-opetukseen osallistuminen ei olisi mahdollista ja ajo-opetusta jouduttaisiin lykkäämään rajoitusten myötä. Ajo-opetuksen lykkäytyminen johtaisi kuljettajantutkintojen myöhempään ruuhkautumiseen, sillä tutkintoon pääsyn edellytyksenä on tutkinnon luokkaa vastaavan kuljettajaopetuksen, muun muassa ajo-opetuksen, suorittaminen. Jos ajokortin suorittaminen ei ole mahdollista ja ajokortti on edellytys työtehtävien hoitamiseksi, voisivat rajoitukset vaikeuttaa myös työllistymistä.

Lisäksi esityksellä voisi olla kielteisiä vaikutuksia kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen suorittamiselle, jos koulutus ei olisi osa ammatillista koulutusta.

Kasvomaskin tai hengityssuojaimen käyttö

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi velvollisuus käyttää niillä alueilla, joille on säädetty liikkumis- ja oleskelurajoituksia, suun ja nenän peittävää kasvomaskia tai hengityssuojainta sisätiloissa ja liikennevälineissä, joissa on muita kuin samaan talouteen kuuluvia henkilöitä. Velvollisuus koskee vuonna 2007 tai sitä ennen syntyneitä henkilöitä. Kasvomaskia tai hengityssuojainta ei kuitenkaan tarvitse käyttää, jos terveyteen liittyvät syyt sen estävät.

Koronavirus tarttuu ensisijaisesti pisaratartuntana, kun sairastunut henkilö yskii, aivastaa tai puhuu. Kasvomaskin asianmukainen käyttö voi vähentää tartuntoja estämällä pisarojen leviämistä ympäristöön. Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen suosituksessa kasvomaskien käytöstä kansalaisille todetaan, että tutkimusten mukaan virus tarttuu erityisen helposti ahtaissa sisätiloissa, joissa lähikontakteja ei voida välttää. Eri liikennevälineissä ja erilaisissa kuljetuksissa mahdollisuudet luoda edellytykset lähikontaktien välttämiseksi vaihtelevat.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että esityksessä ehdotetulla kasvomaskivelvoitteella ei ole merkittävää käytännön vaikutusta joukkoliikennetoimijoiden toimintaan. Henkilöliikenteen toimijoilla on jo tälläkin hetkellä mahdollisuus asettaa kuljetussopimuksiensa nojalla ehtoja matkustamiselle ja toimijat ovat aktiivisesti ottaneet käyttöön sopimuksiinsa

perustuvia kasvomaskin käyttövelvoitteita. Toimijoiden kasvomaskivelvoitteet ovat olleet itse asiassa tiukempia kuin esityksessä on ehdotettu, koska nämä ovat koskeneet Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen suosituksen mukaisesti kaikkia 12-vuotiaita ja tätä vanhempia matkustajia. Vastaavasti kuin lakiesityksessä myös kuljetussopimuksiin perustuvissa kasvomaskivelvoitteissa on ollut poikkeuksena, että matkustaja saa matkustaa liikennevälineessä ilman kasvomaskia, jos hänellä on terveydellinen syy esteenä kasvomaskin käyttämiselle. Terveydellisen syyn toteaminen henkilökunnalle on ollut riittävä.

Kuljettajilta ei Työterveyslaitoksen suositusten mukaan tällä hetkellä edellytetä suun ja nenän peittävää kasvomaskin käyttöä. Joukkoliikenteen toimijat ovat nostaneet liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tietoon huolensa, että liikenneturvallisuuksista liikennevälineen kuljettajan maskin käyttö ei ole aina mahdollista, koska se voi haitata kuljettajan näkökykyä esimerkiksi huurruttamalla kuljettajan käyttämät silmä- ja aurinkolasit. Henkilökunnan terveysturvallisuuden takaamiseksi on noudatettu muita toimenpiteitä ja asiakaskontaktit on pyritty minimoimaan.