E-kirjelmä E 133/2022 vp ja U-kirjelmä U 55/2022 vp ehdotuksesta asetukseksi EU:n alueelle suuntautuvan laittoman maahantulon yhteydessä ihmiskauppaa ja maahanmuuttajien salakuljetusta helpottavien tai harjoittavien liikenteenharjoittajien vastaisista toimenpiteistä; Finnairin lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Finnair kiittää mahdollisuudesta lausua laittoman maahantulon estämistä koskevasta valtioneuvoston kirjelmistä. Finnair yhtyy esille nostettuihin huoliin erityisesti komission toimivallasta ja asetuksen nojalla asetettavien toimien mahdollisista seurauksista.

Finnair pitää kirjelmissä esitetyn tapaan asetuksen tavoitetta ihmiskaupan ja salakuljetuksen estämistä tai rajoittamista oikeasuhtaisilla toimilla kannatettavana. Finnair kouluttaa matkustamohenkilöstöään laittoman maahantulon ja ihmiskaupan tunnistamiseksi IATA:n ohjeistuksen mukaisesti.

Finnair suhtautuu vakavalla huolestuneisuudella esityksen ehdotukseen, jonka mukaan komissio voisi täytäntöönpanosäännöksellä puuttua kolmannen maan lentoyhtiön liikenneoikeuksiin. Kuten kirjelmissä oikein todetaan, lentoliikenneyhteydet kolmansiin maihin perustuvat kahdenvälisiin tai monenvälisiin kansainvälisiin sopimuksiin, joissa vastavuoroisuudella on suuri merkitys. EU:lla on vain muutamia kolmansien maiden kanssa tehtyjä kokonaisvaltaisia lentoliikennesopimuksia, joissa toimivalta liikenneoikeuksien osalta on siirretty unionille.

Ottaen huomioon komission ja neuvoston pitkäaikaiset eriävät näkemykset liikenneoikeuksia koskevasta toimivallasta ja komission pyrkimykset toimivaltansa lisäämiseen, Finnair pitää varsin huolestuttavana, että asetuksen tasolla komissiolle annettaisiin liikenneoikeuksiin toimivalta yli jäsenmaiden kahdenvälisten sopimusten ja mahdollisesti niiden vastaisesti. Toisin kuin kirjelmissä todetaan, kyse ei ole pelkästään toimivallan siirron laajuudesta vaan Finnairin näkemyksen mukaan toimivallan siirtämisestä ylipäätään.

Lentoliikennesopimuksilla lähtökohtaisesti pyritään vapauttamaan ja lisäämään lentoliikenneyhteyksiä sopimuspuolten välillä. Sopimuksissa on tyypillisesti tarkasti määritelty, millä perusteilla sopimuspuoli voi olla antamatta liikenneoikeuksia tai puuttua tai rajoittaa niiden käyttämistä.

Finnair yhtyy kirjelmissä esitettyyn myös siltä osin, kun niissä kiinnitetään varauksella huomiota siihen, että komissiolle annettaisiin varsin laaja toimivalta ei ainoastaan tarvittavien menettelysääntöjen suhteen, vaan myös sääntöjen sisällön suhteen. Rajoituksista päätettäisiin komitologiamenettelyssä (tarkastusmenettely), jonka puitteissa jäsenmailla ei ole mahdollisuutta vaikuttaa päätöksen sisältöön. Jäsenmailta vaaditaan huomattavaa yksituumaisuutta (määräenemmistö) komission täytäntöönpanosäännöksen kaatamiseksi.

Ehdotuksen mukaisia toimia voidaan rinnastaa kolmanteen valtioon kohdistettaviin pakotteisiin. Finnair on huolestuneisuudella pannut merkille lentoliikenteen harjoittajiin kohdistuvan mahdollisen hybridivaikuttamisen lisäksi,

että myös pakoteinstrumenttien keinovalikoimaa koskevassa keskustelussa lentoliikenne on usein esillä. Kuten E-kirjelmissä todetaan, kolmansien maiden liikenteenharjoittajien toimintaan puuttuminen voi johtaa ko. kolmannen maan taholta vastatoimiin, joiden laajuutta ja vaikutuksia on vaikea arvioida. Edelleen kirjelmien mukaisesti yksittäiseen liikenteenharjoittajaan kohdistuvalla päätöksellä voisi olla merkittäviäkin välillisiä vaikutuksia tietyn alueen liikenteeseen erityisesti, jos se kohdistuu Suomelle tärkeän yhteistyö- tai kauppakumppanin toiminnanharjoittajaan. Finnair onkin vahvasti sitä mieltä, että rajoitustoimista tulee säätää alemman tasoisen sääntelyn sijasta perussäädöksessä.

Lisätietoja: Anna Sotaniemi, yhteiskuntasuhdepäällikkö,
anna.sotaniemi@finnair.com, 040-661 0903