Kirsi Kuusikko 17.10.2016

Perustuslakivaliokunnalle

Asia: HE 161/2016 vp Hallituksen esitys eduskunnalle liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Eduskunnan perustuslakivaliokunnan pyytämänä lausuntona hallituksen esityksestä liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 161/2016 vp) esitän kunnioittavasti seuraavan.

Yleistä

Lausuttavana oleva hallituksen esitys liikennekaareksi on osa kokonaisvaltaista pyrkimystä uudistaa liikennemarkkinoita. Liikennekaari yhdistäisi ja uudistaisi tavaraliikennettä koskevat säännökset. Esityksellä on tarkoitus nimenomaan keventää liikenteen tarjoamista koskevaa sääntelyä ja vähentää toimijoiden hallinnollista taakkaa.

Olen lausunnossani keskittynyt lähinnä sellaisiin perusoikeuksien toteutumiseen liittyviin seikkoihin, joihin ei ole kiinnitetty huomiota hallituksen esityksen seikkaperäisessä osiossa 3: Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys (s. 176-183). Osiossa on esitetty näkökohtia ehdotetun sääntelyn perustuslainmukaisuudesta niin liittyen omaisuudensuojaan, elinkeinovapauteen, yhdenvertaisuuteen, yksityisyydensuojaan, liike- ja ammattisalaisuuksiin sekä asetuksenanto- ja muihin valtuuksiin, ja tarkasteltu niiden hyväksyttävyyttä perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan.

Esityksen vaikutukset perusoikeuksiin

Yhdenvertaisuus

Kohtuullisten liikennepalvelujen saatavuus on keskeinen yhdenvertaisuuteen liittyvä kysymys, joka sinänsä pyritään puitesääntelynä ottamaan huomioon ehdotuksessa liikennekaareksi. Lain käytännön toimivuus on nähtävissä vasta tulevaisuudessa, johon sinänsä on myös lakiehdotuksessa pyritty varautumaan, ja kuinka hyvin se myös tukee perustuslain 10 §:n mukaista mahdollisuuksia liikkumisvapauden toteuttamiseen.

Tietoyhteiskunnan vaatimusten mukaisesti korostetaan sähköisiä tietojen tuottamis-, ilmoittamis- ja siirtämisvelvoitteita. Pienyritysten näkökulmasta säännöksissä on helpotuksia, mutta sen sijaan käyttäjänäkökulmaa ei ole aina tullut huomioiduksi yhdenvertaisesti. Ehdotetun liikennekaaren III osan 1 luvun 1 §.n mukaan henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan sekä välityspalvelun ja yhdistämispalvelun tarjoajan on huolehdittava siitä, että vähintään tietyt säännöksessä luetellut tiedot

ovat matkustajan saatavilla sähköisessä muodossa. Henkilöliikennettä harjoittavan luvan haltijan ei tarvitse toimittaa tietoja sähköisessä muodossa, jos tämä ei ole tarkoituksenmukaista eikä kohtuullista yrityksen pienen koon tai toiminta-alueen johdosta. Tällöin tietojen on oltava kuitenkin yleisesti saatavilla kirjallisessa muodossa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tietojen ilmoittamisesta tietojen yhteismitallisuuden ja vertailtavuuden varmistamiseksi. Tiedon olisi oltava sellaisessa muodossa, että matkustajana oleva luonnollinen henkilö saa siitä selon. Säännöksen yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että tiedonantovelvollisuuden sähköisellä muodolla tarkoitetaan esimerkiksi internet-sivuja tai sosiaalisen median palveluita. Säännöksen sanamuodossa olisi aiheellista korostaa nimenomaan ensisijaisesti käytettävän sähköisen muodon avoimuutta kaikille käyttäjille. Osassa sosiaalisen median palveluita on olemassa myös periaatteellisia ikärajoja, joiden pitäisi estää alaikäisten kirjautuminen. Perustuslain esitöiden mukaan (HE 309/1993 vp, s. 45) lapsia tulisi kohdella aikuisväestöön nähden tasa-arvoisina. Myös lapsilla palvelujen käyttäjinä tulee olla oikeus tietoihin esimerkiksi reittitietojen muutoksista, hinnasta ja maksutavoista. Hintasääntelyllekään ei katsota olevan tarvetta, koska matkustajilla olisi yhä paremmat mahdollisuudet saada tietoonsa palvelun hinta tai hinnan määräytymisen perusteet etukäteen. Tämä edellyttää myös kykyjä käyttää verkkoja sekä tosiasiallisesti että fyysisesti, johon osalla väestöryhmistä, jotka palveluja kuitenkin käyttävät, ei ole yhtäläisiä mahdollisuuksia. Kokonaishinnan määrittely ja tästä poikkeaminen sopimisineen sekä tähän liittyvä näyttövelvollisuus voi käytännön tilanteissa olla ongelmallista.

Taksinkuljettajan koulutusvaatimusten poistaminen voi olla ongelmallinen käytännössä myös yhdenvertaisuuden ja turvallisuuden näkökulmasta (II osa 3 luku 1 §). Koulutukseen on kuulunut taksialaa koskevan lainsäädännön lisäksi muun muassa yleensä asiakaspalveluun ja turvallisuuteen sekä koululais- ja Kelan kuljetuksissa huomioon otettavia seikkoja. Myös esteettömyyteen tulevat kysymykset tulevat laajemmin esiin. Yleensä ammatinharjoittamiseen vaaditaan nykyyhteiskunnassa jotakin erityiskoulutusta tai näyttökokein suoritettua ammattitaidon osoittamista. Kysymys on siitä, kuinka henkilö itse harjoittaessaan luvan perusteella toimintaa varmistaa, että hänellä on ehdotetun liikennekaaren III osan 1 luvun 2 §:n mukainen kyky ottaa esimerkiksi huomioon matkustajan toimintarajoituksista johtuvat erityiset tarpeet sekä riittävän vuorovaikutus- ja kielitaidon olemassaolo. Julkisyhteisöjen toimiessa palvelujen hankkijoina joitakin seikkoja voitaneen ottaa huomioon hankintailmoituksessa laatutekijöinä.

Jossakin määrin yhdenvertaisuuteen kuuluu myös liikennemuotojen harjoittajien keskinäinen yhdenvertainen kohtelu, jos erilaiseen kohteluun ei ole olemassa hyväksyttäviä perusteita. Ehdotetun liikennekaaren II osan 1 luvun 3 §:n 3 momentissa todetaan, että sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö täyttää 1 momentin 2 ja 5 kohdan edellytykset. Lisäksi edellytetään, että luvan hakijana olevan yrityksen toimitusjohtaja ja vastuunalaiset yhtiömiehet ovat 6 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineisia. Ensimmäisen momentin sääntely koskee henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan antamista luonnolliselle henkilölle, ja 3 momentin vaatimus vaikuttaisi kohdistuvan vain luvan hakijana olevan yrityksen henkilöihin. Sinänsä 6 §:ssä säädetään siitä, milloin liikenteestä vastaavan henkilö tai luvan hakijana tai haltijana oleva luonnollinen hen-

kilö ei ole hyvämaineinen, mutta luonnollisen henkilön luvan kohdalla 3 §:n 1 momentissa viitataan vain pykälän sisäisesti tiettyihin sopimattomuusperusteisiin. Taksiliikenneluvan kohdalla tämä on ilmaistu suoraan 4 §:n 1 momentin 2 kohdassa. Lupa voidaan myöntää vain henkilölle, joka on 6 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen. Näin ollen hyvämaineisuus on suoraan taksiluvansaannin edellytys, mutta ei selkeästi ilmaista olevan myös henkilöliikenneluvan edellytys yksityishenkilölle myös ottaen huomioon 2 §, vaikka 6 §:n pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa näin todetaankin olevan. Koska elinkeinovapauteen kuuluu, että lupaviranomainen voi käyttää vain niitä harkintakriteerejä, jotka on kirjoitettu lakiin, tämä voisi olla aiheellista kirjata selkeämmin.

Julkisuus ja henkilötietojen suoja

Lakiehdotuksessa on monissa kohdin sääntelyä liittyen tietojen julkisuuteen ja henkilötietojen suojaan. Sääntelyä on niin tiedon tuottamisvelvoitteista, tiedottamisesta, tiedon saannista ja luovuttamisesta. Ehdotuksen IV osan 2 luvun 2 §:ssä annetaan valvontaviranomaisille tiedonsaantioikeus, jonka sääntelyssä on pyritty täsmällisyyteen ja se on perusteltu. Todettakoon, että osassa tiedonsaantioikeus kohdistuu salassapitosäännösten estämättä lausumasta huolimatta julkisiin tietoihin.

Kun kysymyksessä on arkaluontoisten tietojen luovuttaminen, lakiehdotuksessa suhtaudutaan varsin joustavasti myös tietojen annon muotoon. Todettakoon, että julkisuuslaissa on antamistapaa rajoitettu siten, että ”muutoin sähköistä muotoa” on rajoitettu lausumalla ”jollei erityisistä syistä muuta johdu”. Tavallisen suojaamattoman sähköpostin käyttöön ei olla aina joka tapauksessa suhtauduttu sopivana sähköisenä muotona arkaluonteisten tietojen kohdalla (Tietosuojavaltuutetun ohjaus 16.8.2007 Dnro 1325/41/2007, sähköposti opiskelijan henkilötietojen käsittelyssä tietoja luovutettaessa toiselle oppilaitokselle; Tietosuojavaltuutetun toimisto. Sähköpostin käytöstä sosiaalihuollossa. päivitetty 15.9.2010). Asiaan tulee luonnollisestikin kiinnittää erityistä huomiota.

Yksityiselämän suoja

Elinkeinotoimintaa voidaan valvoa, jolloin tulee ottaa huomioon perustuslain 10 §:n mukainen yksityisyyden suoja ja kotirauha. Säännösehdotuksissa on otettu tämä riittävästi huomioon tarkastusoikeuden näkökulmasta. Kuten aikaisemmassa sääntelytilanteessa valvontaviranomaisen tarkastusoikeus ei ulotu pysyväisluonteiseen asumiseen tarkoitettuihin tiloihin.

Osallistumisoikeudet

Perustuslain 14 §:n 4 momentin mukaan julkisen vallan tehtävänä on edistää yksilön mahdollisuuksia osallistua yhteiskunnalliseen toimintaan ja vaikuttaa häntä itseään koskevaan päätöksentekoon. Jossakin määrin hallituksen esityksessä liikennekaareksi kiinnittää huomiota se, onko kyseistä asiaa otettu riittävästi huomioon myös tilanteissa, joissa se olisi mahdollista. Yleensä säännös mielletään ympäristöä koskevaksi vaikuttamismahdollisuudeksi liittyen myös perustuslain 20 §:n 2 momenttiin, mutta se tulisi ymmärtää laaja-alaisesti. Sen voidaan katsoa liittyvän myös yleensä hyvän hallinnon toteuttamiseen, jota konkretisoidaan muun muassa hallintolain 3 §:n 2

momentissa ja 41 §:ssä. Hallintolain 41 §:n mukaan, jos asian ratkaisulla voi olla huomattava vaikutus muiden kuin asianosaisten elinympäristöön, työntekoon tai muihin oloihin, viranomaisen tulee varata näille henkilöille mahdollisuus saada tietoja asian käsittelyn lähtökohdista ja tavoitteista sekä lausua mielipiteensä asiasta. Liikenteen olemassaolo ja sen sujuvuus vaikuttaa yleensä hyvinkin konkreettisesti muidenkin kuin suorien asianosaisten työntekoon.

Viranomaisen tulisi ottaa säännökset huomioon jo suoraan hallintolain perusteella, mutta oikeuskäytännön ja tehtyjen tutkimusten perusteella säännöksien merkityssisältöä ei ole aina mielletty. Samoin kuntalain kunnan jäsenten ja asukkaiden vaikuttamismahdollisuuksia ei välttämättä riittävästi huomioida. Nyt säännösehdotuksissa korostetaan vuorovaikutusta vain lähinnä alalla toimivien kanssa.

Liikennekaaren IV osan 4 luvun 3 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi viranomaiselle liikkumispalveluita suunnitellessaan velvollisuus kuulla alueella toimivia henkilöliikennepalvelujen tarjoajia sekä toimintavelvollisuus yhteistyöstä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa. Palvelujen käyttäjät on otettu jossakin määrin huomioon IV osan 4 luvun 9 §:ssä, jossa liikenteen turvallisuusvirastolle on annettu velvoite nimetä EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 12 artiklassa tarkoitetut linja-autoterminaalit, joissa vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä avustetaan, kuultuaan 3 §:ssä mainittuja toimivaltaisia viranomaisia, terminaalin haltijoita sekä paikkakunnan vammaisjärjestöjen edustajia. Tässäkin suhteen tulevaisuudessa myös uuden kuntalain (410/2015, 28 §) pakollisten vammaisneuvostojen asiantuntemusta olisi aiheellista hyödyntää. Sinänsä kuntaa kuullaan, kun se on 3 §:n mukainen viranomainen, jolloin se voi hyödyntää vammaisneuvostoa. Mahdollista voisi olla myös lausua erikseen pakollisten vammaisneuvostojen kuulemisesta. Tuotaessa selkeämmin esiin myös käyttäjänäkökulman selvittäminen toteutettaisiin paremmin perustuslain 14 §:n 4 momentin lähtökohtia.

Omaisuudensuoja ja elinkeinovapaus

Erityisesti omaisuuden suojan näkökulmasta on hallituksen esityksessä selostettu henkilöliikenteen liikkumispalvelujen tarjoajan velvollisuutta tarjota palvelujaan koskevat olennaiset tiedot muille liikkumispalveluja tarjoaville avoimen rajapinnan kautta vapaasti käytettäväksi koneluettavassa muodossa. Näiden toiminnan harjoittamiseen liittyvien olennaisten tietojen antaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa myös Liikenneviraston avulla, mikä esityksen mukaisesti luo tasapuolisuutta menettelyyn. Liikennekaaren III osan 2 luvun 2 §:ssä on erikseen ehdotettu säänneltäväksi velvollisuus avata liikkumispalvelun tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmän myyntirajapintaan tietyissä seikoissa. Huomiota kiinnittää kuitenkin III osan 2 luvun 2 §:n 2 kohdan muotoilu, jossa velvoite kohdistuu mahdollisuuteen varata yksittäinen matka, jonka täsmällinen hintakaan ei ole tiedossa palvelun alkaessa tai joka muusta syystä sovitaan maksettavaksi palvelun päättymisen jälkeen. Tältä osin velvoite tuntuu epätäsmälliseltä.

Elinkeinovapautta voidaan rajoittaa luvanvaraistamalla elinkeinon harjoittaminen turvallisuustekijöiden perusteella. Vahvan yhteiskunnallisen intressin vallitessa on voitu myös määrätty elinkeinotoiminta rajata yksinoikeudeksi. Taksiliikennelupien määräsääntelystä luopuminen luonnolli-

sesti lieventää elinkeinovapauteen kohdistuneita rajoituksia, kuten myös reittiliikennelupavaatimuksista. Elinkeinolupaa liittyviä taloudellisesti rasittavia velvoitteita voidaan asettaa vain rajoitetusti, jotta ne eivät tosiasiallisesti rajoittaisi elinkeinovapautta. Lainsäädännöllä on asetettu luvanvaraisuuden ohella tiettyjä ilmoittamisvelvoitteita ja mahdollistettu myös markkinoiden ohjaaminen epäkohtien ilmetessä, joiden oikeasuhtaisuus vaikuttaa myös muiden perusoikeuksien suojaamisen näkökulmasta oikeasuhtaiselta ottaen huomioon aikaisemmin toteutetun hintasäänte-lyn. Myös asemapaikkaa koskevasta vaatimuksesta luopuminen lieventää rajoitteita, mutta voi olla ongelmallinen syrjäseutujen käyttäjien näkökulmasta, ja heikentää heidän liikkumismahdollisuuksiaan ja turvallisuuttaan.

Liikennekaaren II osan 3 luvun 1 §:n säännellään taksinkuljettajaa koskien tiukat nimenomaan sopivuuteen liittyvät käyttäytymisvaatimukset henkilölle, jolle taksinkuljettajan ajolupa on myönnettävä ja jo myönnetyn luvan kohdalla olosuhteiden ilmetessä lupa peruutettava. Vaatimuksia voidaan pitää perusteltuina myös muutosten osalta. Luvan haltijan on 2 §:n mukaan huolehdittava kuljettajan ajo-oikeuden olemassaolosta ja siitä, ettei hän ole syyllistynyt 1 §:n 2 momentissa mainittuihin tekoihin. Jos luvan haltija itse toimii taksinkuljettajana, hänen on ilmoitettava tästä Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Liikenteen turvallisuusvirastolle on tarkoitus antaa valtuus liikennekaaren III osan 1 luvun 3 §:ssä asettaa enimmäishinnan yleisimmin käytetyille taksiliikenteen palveluille, jos taksiliikenteen kokonaishintojen nousu on merkittävästi suurempi kuin yleisen kuluttajahintatason ja taksiliikenteen kustannusindeksin nousu. Liikenteen turvallisuusviraston asettaman enimmäishinnan on oltava kustannussuuntautunut siten, että se sisältää kohtuullisen voiton. Tässä yhteydessä on viitattu perustuslakivaliokunnan aikaisempaan kantaan taksiliikennelain säätämisen yhteydessä (PeVL 31/2006 vp, s. 4). Perustuslakivaliokunta ei pitänyt taksiliikennelain 16 §:ssä säänneltyä pysyvää taksiliikenteen kuluttajahintasääntelyä ja tähän sisältynyttä valtuutusta perustuslain 15 § ja 80 §:n kannalta ongelmallisena. Tätä perusteltiin kuluttajasuojelullisilla näkökohdilla, valinnanvapauden vähäisyydellä ja hintavertailun vaikeudella. Liikennekaaren tavoitteena olisi lisätä hintavertailua, mutta valinnanvapauden vähäisyys voi olla edelleen todellisuutta ainakin osalla alueista. Ehdotetussa sääntelyssä on huomioitu ne keskeiset näkökohdat, jotka mahdollistivat myös pysyvän sääntelyn, eli kohtuullinen voitto ja hintojen tarkastaminen vuosittain. Määräytymisen perusteet sinänsä ovat 16 §:ssä yksityiskohtaisemmat palvelujen suhteen, kun nyt on kyse yleisemmin käytetyistä palveluista ja enimmäishinnan määräytyminen suhteutetaan kuluttajahintatasoon ja taksiliikenteen kustannusindeksin nousuun. Samantyyppinen taksiliikenteen kustannusindeksilähtökohta on myös nykyisessä sääntelyssä.

Kielelliset perusoikeudet, oikeus omaan kieleen ja kulttuuriin

Ehdotetun liikennekaaren III osan 3 luvun 3 §:n mukaan hankintamenettelyssä tarjouspyynnössä on ilmoitettava kieli tai kielet, joilla tarjoukset on laadittava. Tämä vastaa lain julkisista hankinnoista lähtökohtaa, eikä kielilain katsota suoraan velvoittavan, vaikka julkisen vallan tulisi kuitenkin ottaa huomioon myös kielilainsäädännön yleiset tavoitteet erityisesti palveluhankintoja tehtäessä (http://tem.fi/documents/1410877/2132242/Kielilaki.pdf/c6dd8223-044d-49cf-a9af-

b9489f3de7f5). Sinänsä kielitaitovaatimus on otettu mukaan jo taksiliikenteen harjoittamiseen, mutta varsin yleisellä tasolla.

Oikeusturva

Hallinnollisena seuraamuksena annettavan varoituksen valituskelpoisuus on tulkinnanvarainen seikka. Kunnallisen viranhaltijan saaman varoituksen valituskelpoisuuden muutos liittyi lainsäädäntömuutoksiin, jonka jälkeen merkintää varoituksista ei tehdä enää nimikirjaan. Kunnallisen viranhaltijan saama varoitus katsotaan nykyään valituskelvottomaksi (KHO 2005:30). Kun annettu varoitus katsotaan valituskelpoiseksi, siitä yleensä säädetään, kuten valtion virkamieslaissa ja perusopetuslaissa. Tieliikennelain nojalla annettu varoitus on katsottu edelleen valituskelpoiseksi (KHO 15.2.2010/273). Koska ehdotetun liikennekaaren mukaan annettu varoitus annetaan kirjallisesti ja se merkitään rekisteriin (IV osa, 1 luku 2 § 3 momentti), tulkinta painottuu nimenomaan varoituksen valituskelpoisuuteen, jota edeltäisi 4 §:n 2 momentin mukaisesti ensivaiheessa oikaisu. Varoituksen valituskelpoisuudesta voisi olla aiheellista lausua myös erikseen.

Valtion tai kunnan talousarviosta maksetun korvauksen maksamisen lopettaminen ja jo maksetun korvauksen kokonaan tai osittain periminen voidaan tehdä, jos korvauksen saaja on muun muassa jättänyt palauttamatta sille virheellisesti, liikaa tai ilmeisen perusteettomasti maksetun korvauksen tai sen osan (III osa 4 luku 3 §). Pykälän 4 kohdassa todetaan takaisinperinnän tulevan kyseeseen myös tilanteissa, joissa muutoin olennaisesti rikottu korvausta koskevia säännöksi. Olennaisuus vastaa perustuslakivaliokunnan käytännössä tukien takaisinperintään liitettyä vaatimustasoa (esim. PeVL 45/2006 vp). Kiistaa voi kuitenkin ilmetä siitä, onko maksu ollut virheellinen, niin tulisi tällöin harkittavaksi se, onko oikeasuhtaista keskeyttää myös muu mahdollinen maksaminen. Säännöksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen on määrättävä maksamaan kokonaan tai osittain takaisin virheellisesti, liikaa tai ilmeisen perusteetta maksettu ja maksaminen samalla lopetettava. Päätös itsessään on heti täytäntöönpanokelpoinen VI osan 1 luvun 4 §:n perusteella.

Kuluttajasuojan on nähty olevan palvelunkäyttäjien kohdalla heidän käytettävänään olevan oikeussuojakeinon. Taksiliikenteen kohdalla todetaan kuluttaja-asiakkaan yksittäisessä riita-asiassa voivan pyytää ratkaisusuositusta kuluttajariitalautakunnalta. Sen sijaan matkustaja, joka matkustaa taksilla työnantajansa lukuun, ei voi hyödyntää kuluttajariitalautakunnan palveluja vaan hänen on pyydettävä ratkaisua suoraan yleiseltä alioikeudelta (s. 37). Ehdotetun liikennekaaren IV osan 1 luvun 8 §:n mukaan kuluttaja-asiamies valvoo II osan 1 luvun säännösten noudattamista kuluttajasuojan kannalta. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo III osan 1 luvun säännösten noudattamista muiden kuin kuluttaja-asemassa olevien matkustajien osalta. Käyttäjäryhmänä nimenomaan ostopalvelujen kohteena olevat tulevat muodostamaan huomattavan ryhmän. Yleensä kuluttajansuojakysymykset tulevien muidenkin uudistusten yhteydessä voivat vaatia uudelleenarviointia (Oikeusministeriön julkaisuja 2009:4).

Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle ja hyvän hallinnon toteutuminen.

Ehdotetun liikennekaaren IV osan 2 luvun 3 §:n mukaan ajolupatehtävien hoitamiseksi liikenteen turvallisuusvirasto voi hankkia II osan 3 luvun 1 §:n 2 momentissa tarkoitetun ajolupatehtävän

hoitamisessa tarvittavia palveluja Suomessa toimivilta yksityisiltä tai julkisilta palvelun tarjoajilta siten kuin ajokorttilain (386/2011) 8 a – d §:ssä säädetään. Kyseistä ajokorttilain muutosta (HE 313/2014 p) ei ole käsitelty perustuslakivaliokunnassa. Kyseisen lain 8 a §:ään sisältyy asianmukainen viittaus lakeihin, jotka tulevat myös yksityistä velvoittavaksi niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä. Tältä osin on otettu huomioon perustuslain 124 §:n vaatimukset. Lainsäännösten sisällä olevia tulkintaongelmia esimerkiksi suhteessa julkinen hallintotehtävä ja hallintoasian käsittely ei voida ratkaista erityissääntelyssä.

Eräitä muita huomioita

Lausuntovaliokunnan luonteesta huolimatta kiinnitän huomiota seuraavaksi joihinkin yleisempiin seikkoihin. Ensinnäkin soveliaisuuskysymyksen sääntely ei vaikuttaisi olevan eri luvanhakijoiden osalta, kuten jo edellä lausuttu, niin symmetrinen kuin on jäljempänä olleiden säännösten suhteen on ollut tarkoituksena säännellä (II osan 1 luku 3 § ja 4 §). Eräässä kohdin vaikuttaisi samassa pykälässä olevan useamman kerran sama tai lähes sama momentti eri kohdassa (II osa 3 luku 2 §). Hallituksen esityksen säännösehdotusten ja yksityiskohtaisten perustelujen sanamuodot eivät vastaa kaikissa kohdin toisiaan. Erityisen merkityksellinen myös tulevan soveltamisen kannalta voi olla lupien peruuttamisharkinta, jossa säännöksessä edellytetään toistuvuutta tai vakavuutta, mutta perusteluissa todetaan välillä edellytettävän toistuvuutta ja vakavuutta.

Oulussa 17.10.2016

Kirsi Kuusikko