Janne Salminen 11.12.2020

Perustuslakivaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 ja 171 §:n sekä ajoneuvolain muuttamisesta (HE 176/2020 vp)

1. Perustuslakivaliokunnan käsiteltävänä on ehdotus liikenteen palveluista annetun lain, ajoneuvolain ja tieliikennelain muuttamisesta. Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan tarkempaa sääntelyä taksikuljettajan kokeesta ja sen järjestämisestä, taksinkuljettajien vapaaehtoisesta erityisryhmien kanssa toimimista tukevasta kuljettajakoulutuksesta sekä koulutusten järjestämiseen liittyvistä viranomaismenettelyistä. Lisäksi täsmennettäisiin sitä, että kyydeissä olisi käytettävä tiettyä hinnoittelurakennetta hinnoittelun läpinäkyvyyden lisäämiseksi. Myös enimmäishintojen asettamisvaltuutta koskevia säännöksiä ehdotetaan muutettavaksi niin, että ne koskisivat jatkossa vain erityisryhmille suunnattuja lisäpalveluja.

2. Asia on saapunut perustuslakivaliokuntaan lausunnon antamista varten hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 ja 171 §:n sekä ajoneuvolain muuttamisesta (HE 176/2020 vp) varsinkin oikeusministeriön liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetussa 27.10.2020 päivätyssä lausunnossa esille tuoduista perustuslaillisista kysymyksistä. Kyseinen lausunto on toimitettu minulle kuulemista varten.

3. Ehdotuksessa on katsottu, että lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä. Lakiehdotuksia on arvioitu perustuslain yhdenvertaisuutta koskevan sääntelyn (6 §) sekä omaisuuden suojaa (15 §), oikeutta työhön ja elinkeinovapautta (18 §) koskevan sääntelyn kannalta. Samoin siinä on käsitelty ehdotusta lainsäädäntövallan siirtämistä koskevan perustuslain sääntelyn kannalta (80 §). Ehdotusta on arvioitu myös julkisen hallintotehtävän muulle kuin viranomaiselle tapahtuvan antamisen kannalta (perustuslain 124 §).

Elinkeinovapaus ja lupaedellytykset

4. Elinkeinovapautta koskettaa liikenteen palveluista annetun lain 25 §:n muutos. Lain 25 §:n 3 ja 4 momentin säännöksiä ehdotetaan muutettavaksi johtokappaleen osalta.

5. Koska asian hahmottaminen on hankalaa yksinomaan johdantokappaletta tarkastelemalla, lainaan tähän molemmista momenteista voimassa olevan ja uuden johdantokappaleen sekä momentin muun sisällön, johon siis ei ehdoteta muutoksia.

6. Lain 25 §:ssä on kysymys siitä, että taksiliikenteessä kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä (*taksinkuljettaja*) on oltava taksinkuljettajan ajolupa. Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle, joka täyttää kyseisessä 25 §:ssä määrätyt edellytykset. Lakiin sisältyy muitakin edellytyksiä kuin nyt tarkastelussa oleva muutoksen kohteena oleva edellytys.

7. Sääntely on (voimassaoleva) ja sitä ehdotetaan (ehdotus) seuraavansisältöiseksi:

25.3 §:

Voimassaoleva: Liikenne- ja viestintävirasto ei kuitenkaan saa myöntää taksinkuljettajan ajolupaa henkilölle, joka on rikosrekisteristä ilmenevällä tavalla syyllistynyt ajoluvan hakemista edeltäneen viiden vuoden aikana: (23.11.2018/984)
Ehdotus: *Liikenne- ja viestintävirasto ei kuitenkaan saa myöntää taksinkuljettajan ajolupaa henkilölle, joka on rikosrekisteristä ilmenevällä tavalla syyllistynyt ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltäneen viiden vuoden aikana.*

1) rikoslain (39/1889) 17 luvun 18, 18 a tai 19 §:ssä tarkoitettuun sukupuolisiveellisyyttä loukkaavaan tekoon, 20 luvussa tarkoitettuun seksuaalirikokseen, 21 luvun 1–3 tai 6 §:ssä tarkoitettuun henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, 25 luvun 3 §:ssä tarkoitettuun ihmiskauppaan tai 3 a §:ssä tarkoitettuun törkeään ihmiskauppaan, 31 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun törkeään ryöstöön taikka 50 luvussa tarkoitettuun huumausainerikokseen;

2) rikoslain 21 luvun 4, 5, 6 a tai 7–15 §:ssä tarkoitettuun henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, 28 luvun 1–9 sekä 11 ja 12 §:ssä tarkoitettuihin omaisuusrikoksiin, 31 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun ryöstöön tai 32 luvun 1–10 §:ssä tarkoitettuihin kätkemis- ja rahanpesurikoksiin;

3) rikoslain 23 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, 3 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumukseen, 4 §:ssä tarkoitettuun törkeään rattijuopumukseen tai 10 §:ssä tarkoitettuun kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta;

4) 1–3 kohdassa tarkoitettua rikosta vastaavaan rikokseen, jota koskeva tuomioistuinratkaisu on rikosrekisterilain (770/1993) 2 §:n 2 momentin nojalla merkitty rikosrekisteriin.

25.4 §:

Voimassaoleva: Liikenne- ja viestintävirasto ei myöskään saa myöntää ajolupaa, jos henkilö on sakkorekisteristä ilmenevällä tavalla syyllistynyt: (23.11.2018/984)
Ehdotus: *Liikenne- ja viestintävirasto ei myöskään saa myöntää ajolupaa, jos henkilö on sakkorekisteristä ilmenevällä tavalla syyllistynyt ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltäneen kolmen vuoden aikana*

1) edellä 3 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun tekoon; tai

2) edellä 3 momentin 1, 2 tai 4 kohdassa tarkoitettuun tekoon, jos teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana.

8. Perustuslakivaliokunta on aikaisemmin liikenteen palveluista annettua lakia arvioidessaan (PeVL 46/2016 vp) tarkastellut taksiliikennelupia koskevaa sääntelyä nimenomaan suhteessa elinkeinovapauteen. Perustuslakivaliokunnan kanta mainitussa lausunnossa vastaa täysin sen aikaisemmassa käytännössä muodostunutta linjaa.

9. Lausunnossa PeVL 46/2016 vp todettiin muun ohella, että luvanvaraisuudesta on säädettävä lailla, jonka on täytettävä perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset.

Luvanvaraisuutta arvioidaan perustuslain 18 §:ssä turvatun elinkeinovapauden kontekstissa. Tätä koskeva edeltävä ratkaisukäytäntö on runsasta (esim. PeVL 31/2006 vp, taksiliikennelaki, PeVL 28/2001 vp, yksityiset turvallisuuspalvelut, ja PeVL 9/2005 vp, vakuutusedustus).

Elinkeinovapautta on pidetty perustuslain mukaisena pääsääntönä ja luvanvaraistamista mahdollisena poikkeuksellisesti ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävistä syistä, kuten henkilöiden terveyden ja turvallisuuden suojelemiseksi. Oikeutta voidaan rajoittaa lailla tai säännöksen perustelujen mukaan oikeuteen voi kohdistua myös tosiasiallisia rajoituksia esimerkiksi koulutuksen tai kokemuksen muodossa.

Lausunnon PeVL 46/2016 mukaan laissa säädettävien elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten tulee ilmetä laista. Sääntelyn sisällön osalta valiokunta piti tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta. Tältä kannalta merkitystä on muun muassa sillä, missä määrin viranomaisen toimivaltuudet määräytyvät sidotun harkinnan, missä määrin tarkoituksenmukaisuusharkinnan mukaisesti. Edelleen valiokunta totesi vakiintuneen kantansa, jonka mukaan luvan peruuttaminen on yksilön oikeusasemaan puuttuvana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempi kuin haetun luvan epääminen. Perustuslakivaliokunta päätyi lausunnossaan siihen, että ehdotettua lupasääntelyä ei voitu eräiltä liikenneluvan peruuttamista koskevilta osiltaan pitää täysin asianmukaisena. Muilta osin sääntely täytti valiokunnan käsityksen mukaan perustuslain elinkeinovapauden sääntelyltä vaadittavat edellytykset.

10. Sittemmin korkein hallinto-oikeus on antanut asiaan liittyvän ratkaisun KHO 2018:85.

11. Siinä asiassa Trafi oli vuonna 2016 hylännyt taksinkuljettajan ajolupaa koskevan hakemuksen, koska hakija oli 10.5.2014 syyllistynyt kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Tapauksessa oli henkilöauton ja pakettiauton kuljettamiseen oikeuttavalla ajokortilla erehdyksessä ajanut viiden kilometrin matkan autoa, joka oli rekisteröity kevytkuorma-autoksi. Hänet oli tämän johdosta tuomittu sakkorangaistukseen ja määrätty ajokieltoon.

12. Korkein hallinto-oikeus totesi (äänestysratkaisussaan, 4-1) taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 9 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan syyllistyminen kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta ajoluvan hakemista edeltäneen viiden vuoden aikana merkitsevän ehdotonta estettä ajoluvan saamiselle. Korkein hallinto-oikeus katsoi päätöksensä perusteluissa mainituista syistä välttämättömäksi arvioida käsillä olevan yksittäistapauksen yhteydessä, muodostuiko lain soveltamisen lopputulos asiassa perustuslain vastaiseksi. Koska tällaista elinkeinovapauden rajoitusta ei voitu selvästikään pitää välttämättömänä toisen perusoikeuden takaamiseksi eli liikenne- ja asiakasturvallisuuden saavuttamiseksi, lainkohta oli jätettävä tässä tapauksessa soveltamatta.

13. Kysymys oli siis perustuslain 106 §:n soveltamiseen perustuva ratkaisu, jolla taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 9 § 2 momentti 1 kohta jätettiin soveltamatta. Korkein hallinto-oikeus katsoi perusteluissaan, että ajoluvan epääminen ”enää silloin,

kun lupahakemus ratkaistiin, ei ole ollut tarpeen” hakijan ”tulevien asiakkaiden tai muiden tienkäyttäjien turvallisuuden takaamiseksi. Tällaista elinkeinovapauden rajoitusta ei voida pitää välttämättömänä hyväksyttävän tarkoituksen saavuttamiseksi. Taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 9 §:n 2 momentin 1 kohta on jätettävä tässä tapauksessa soveltamatta, koska sen soveltaminen asiassa olisi ilmeisessä ristiriidassa perustuslain kanssa”.

14. Nyt on arvioitava, mikä merkitys kyseisellä ratkaisulla on lain 25 §:ään ehdotettujen muutosten kannalta. (Toisin kuin oikeusministeriön lausunnossa liikenne- ja viestintävaliokunnalle todetaan, korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisu ei koskenut kyseisä säännöstä, vaan toista lakiaTaksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettu laki on kumottu 1.7.2018 voimaan tulleella lailla liikenteen palveluista, SSK 320/2017, johon muutos nyt kohdistuu.) Ratkaisu voi antaa aiheen tarkastella nyt voimassaolevan lain 25 §:n säännöstä ja sen perusteluja laajemminkin tilanteessa, jossa kyseinen lainkohta on muutettavana.

15. Asian tarkemmaksi arvioimiseksi lainaan kyseisestä korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisusta tähän kaksi jaksoa.

> ” - - - nyt kysymyksessä oleva ajoluvan myöntämisen este ei ole sääntelyn täsmällisyyden tai viranomaistoiminnan ennustettavuuden kannalta ongelmallinen. Koska kysymys on luvan myöntämisestä, ei sen peruuttamisesta, kysymyksessä ei ole myöskään sillä tavoin jyrkkä toimenpide, että luvan esteen voisi perustuslakivaliokunnan omaksuman kannan mukaisesti muodostaa vain vakava tai olennainen rikkomus.
>
> Nyt kysymyksessä olevan luvan esteen ongelmallisuus elinkeinovapauden ja suhteellisuusvaatimuksen näkökulmasta muodostuu sen sijaan ensinnäkin säännöksen ehdottomuudesta: Säännös ei mahdollista viranomaisen tapauskohtaista harkintaa sen suhteen, ilmentääkö syyllistyminen asianomaiseen rangaistavaan tekoon (kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta) myös tapauksen erityispiirteet huomioon ottaen sitä, että henkilö on henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan sopimaton taksinkuljettajaksi ja että ajoluvan myöntäminen hänelle on omiaan vaarantamaan liikenne- ja asiakasturvallisuutta. Ongelmallisuus johtuu toisaalta siitä, että ehdoton estevaikutus ulottuu varsin pitkänä pidettävälle viiden vuoden ajalle. - - -
>
> Lainsäädäntöratkaisu, jonka mukaan syyllistyminen kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta merkitsee ehdotonta estettä taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi ja estevaikutus ulottuu viidelle vuodelle, on mainittuihin muihin liikenteen harjoittamiseen liittyviin sääntelytapoihin nähden poikkeuksellinen.
>
> Vaikka lainsäädäntöratkaisu on poikkeuksellinen, sitä ei ole yksityiskohtaisesti perusteltu lain esitöissä, jotka on mainittu edellä hallinto-oikeuden päätöksen perusteluissa. Lain esitöistä ei ilmene, miksi kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta on tässä yhteydessä rinnastettu törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen ja törkeään rattijuopumukseen, joiden estevaikutus ulottuu viidelle vuodelle, eikä esimerkiksi sellaiseen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan ja jonka estevaikutus ulottuu yhden vuoden ajalle tekoon syyllistymisestä.
>
> Korkein hallinto-oikeus katsoo mainituista syistä välttämättömäksi arvioida lain soveltamisen yhteydessä, muodostuuko lopputulos tässä yksittäistapauksessa perustuslain vastaiseksi, mikäli taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 9 §:n 2 momentin 1 kohtaa sovelletaan suoraan sellaisenaan. - - -”

> ”- - - Nyt kysymyksessä olevan luvan esteen ongelmallisuus elinkeinovapauden ja suhteellisuusvaatimuksen näkökulmasta muodostuu sen sijaan ensinnäkin säännöksen ehdottomuudesta: Säännös ei mahdollista viranomaisen tapauskohtaista harkintaa sen suhteen, ilmen-

> tääkö syyllistyminen asianomaiseen rangaistavaan tekoon (kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta) myös tapauksen erityispiirteet huomioon ottaen sitä, että henkilö on henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan sopimaton taksinkuljettajaksi ja että ajoluvan myöntäminen hänelle on omiaan vaarantamaan liikenne- ja asiakasturvallisuutta. Ongelmallisuus johtuu toisaalta siitä, että ehdoton estevaikutus ulottuu varsin pitkänä pidettävälle viiden vuoden ajalle. - - -”

16. Tulkintani mukaan tämän ratkaisun perusteella tulee arvioida ehdotettuja säädösmuutoksia ottaen huomioon

> a) se, että ratkaisussa pidetään ongelmallisena lupaharkinnassa sitä, että tällaisten elementtien huomioonottamisesta on säädetty laissa niin, että niihin (tietty rikos, jonakin tiettynä aikana) liittyy *kaavamainen ehdottomuus.*

Lisäksi ongelmallisena näyttäytyy

> b) se seikka, että tämä kaavamainen ehdottomuus yhdistyy siihen, että *rikokset on huomioitava pitkänä aikana*.

Samoin käy ilmi, että tuomioistuin on pitänyt ongelmallisena, että lisäksi

> c) eri yhteyksissä *lain sisällä erilaisia lupia myönnettäessä, kyseinen rikosten huomioon ottamista koskeva aika vaihtelee tavalla, jota ei perustella*.

Toisaalta ratkaisusta ilmenee, että ne poikkeukselliset olosuhteet, jotka sinänsä olivat tässä tapauksessa rikoksen tekohetkenä tai jotka arvioitiin rikokseksi, eivät ole erityisen merkittävät harkinnassa.

Keskeistä oli se, että elinkeinonvapauden tällainen rajoitus ei ollut hyväksyttävä tavoitellun tarkoituksen saavuttamiseksi. (Toisin kuin käyttööni toimitetussa lausunnossa, en arvioisi, että nyt verrattaessa käsillä olevaa ehdotusta korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisemaan asiaan olisi keskeistä se, että korkeimmassa hallinto-oikeudessa ratkaistussa asiassa teosta oli kulunut 2 vuotta 7 kuukautta ja nyt ehdotettu 3 vuotta on sitä pidempi. Lopulta kysymys ei ole siitä, että nyt ehdotetaan muutamaa kuukautta pidempää aikaa.)

17. Muutettavan lain alkuperäisestä hallituksen esityksestä käy ilmi, että taksinkuljettajaan on nimenomaisesti haluttu kohdistaa poikkeuksellisen tiukkoja soveltuvuusvaatimuksia. Näitä vaatimuksia on pidetty perusteltuina sen vuoksi, että suuri osa taksiasiakkaista on toimintakyvyltään rajoittuneita, esimerkiksi vanhuksia, lapsia tai toimintarajoitteen vuoksi erityistä apua tarvitsevia. Lisäksi on kiinnitetty huomiota siihen, että asiakas on taksissa usein yksin kuljettajan kanssa.

18. Toisaalta lainvalmisteluaineistossa ei perustella sitä, miten eri rikokset ja niistä tuomitut rangaistukset suhteutuvat toisiinsa ja miksi niitä on painotettu näin suhteessa asiakas- ja liiketurvallisuuteen ja niiden osoittamaan ongelmaan henkilön edellytyksissä toimia taksinkuljettajan tehtävissä.

19. Nyt ehdotetun muutoksen ja muutoinkin tähän lakiin sisältyvän lupasääntelyyn sisällyttyjen, huomioon otettavien rikosten osalta jää siten perustelematta, miksi nämä eri kate-

gorioissa olevat rikokset on rinnastettu toisiinsa ja miksi niiden estevaikutus on asetettu näin. Samoin edelleen siinä tapauksessa, että rikoksesta on annettu sakkoja, aika on edelleenkin varsin pitkä kaikissa tapauksissa. Lisäksi päätöksenteko on kaavamaista. Kaavamaisuutta on perusteltu hakijoiden yhdenvertaisella kohtelulla, mikä sinänsä on asianmukaista kuitenkin sillä lisäyksellä, että yhdenvertainen kohtelu ei estä kohtelemasta hakijaa toisin, kun siihen on hyväksyttävä ja asianmukainen peruste. Toinen esitetty peruste on päätöksenteon tehokkuus, mikä ei puolestaan ei ole hyväksyttävä. Lisäksi jos rikosten huomioon ottamisessa kyseisessä laissa on erilaisuutta eri lupien osalta, olisi varmistuttava siitä, että eroavaisuudet on asianmukaisesti perusteltu.

20. Näistä syistä katson, että nyt käsillä olevasta hallituksen esityksestä ei ilmene korkeimman hallinto-oikeuden edellä mainitusta ratkaisusta ilmenevien arviointikriteerien kannalta riittäviä perusteluja ehdotetun sisältöiselle sääntelylle. Myös muuttamattomana se on mahdollisesti ongelmallinen. Vaikka kysymys korkeimmassa hallinto-oikeudessa on ollut jo kumotun lain soveltamistilanteesta, sääntelyssä on ollut samoja piirteitä kuin nyt voimassa olevassa ja ehdotetussa sääntelyssä. Erona on myös se, että nyt voimassa oleva laki on säädetty perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella, mutta en painottaisi arvioinnissa sitä. Näin ollen katson, että olisi selkeämmin ja nimenomaan perusoikeusjärjestelmän kannalta (s.o. perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten kannalta) perusteltava valittua sääntelytapaa korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisusta ilmenevät seikat huomioon ottaen.

21. Lisäksi vaikuttaa joka tapauksessa siltä, että kolmen vuoden määräaika niiden rikosten osalta, joista on tuomittu sakkoa, voi muodostua joissakin tapauksissa suhteellisuusperiaatteen vastainen. Tämä voitaisiin ottaa huomioon säätämällä nimenomaisesti, että ”*Jos poikkeuksellisesti hakijan syyllistyminen asianomaiseen rangaistavaan tekoon myös kyseisen teon erityispiirteet huomioon ottaen ei ole osoituksena siitä, että hakija henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan olisi sopimaton taksinkuljettajaksi ja että ajoluvan myöntäminen hänelle ei ole omiaan vaarantamaan liikenne- ja asiakasturvallisuutta, lupa voidaan myöntää rekisteristä ilmenevän rikoksen sitä estämättä.*”

Elinkeinovapaus ja yhdenvertaisuus: kysymys lupaehtojen muuttamisesta

22. Siltä osin kuin hallituksen esityksessä on käsitelty ehdotettua lupaehtojen muuttamista koskevan sääntelyn tarkistamista yhdenvertaisuuden ja elinkeinovapauden kannalta, olen samaa mieltä perusteluista ja katson, että on olemassa hyväksyttävät perusteet säätää ehdotetulla tavalla. Ehdotettu sääntely näyttää mahdollistavan monipuolisesti erilaisen koulutuksen huomioon ottamisen ja sisältää myös mahdollisuuden arvioida jo hankittua osaamista koulutuksen tarvetta arvioitaessa. Oman käsitykseni mukaan sääntelyehdotus ei ole ongelmallinen perustuslain 6 §:n tai 18 §:n kannalta.

Omaisuuden suoja: kysymys enimmäishinnoista

23. Enimmäishintojen asettamiseen liittyvien ehdotusten osalta viittaan perustuslakivaliokunnan lausuntoon PeVL 46/2016 vp, joka koskee liikenteen palveluja ja ottaa kantaa myös nimenomaisesti taksiliikenteen enimmäishintojen asettamiseen perustuslain 15 §:ssä säädetyn omaisuuden suojan kannalta. Tuossa yhteydessä perustuslakivaliokunta on kat-

sonut, että taksiliikenteessä on kysymys erityislaatuisesta liiketoiminnasta, jossa asiakkaalla ei yleensä ole etukäteen mahdollista valita vapaasti palvelujen tarjoajaa ja tehdä palveluja koskevia hintavertailuja. Tällöin sen mukaan kuluttajansuojelulliset perusteet ovat erityisen merkittäviä iäkkäiden, vammaisten ja terveydentilansa vuoksi heikommassa asemassa olevien asiakkaiden suojelemiseksi. Elinkeinonharjoittajan näkökulmasta olennaista on, että kuluttajahintojen tulee olla kustannussuuntautuneita siten, että niihin sisältyy kohtuullinen voitto. Näiden näkökohtien perusteella enimmäishintasääntelylle on katsottu olevan hyväksyttävät perusteet, eikä sääntelyä sinänsä ole voitu voida pitää kohtuuttomana omaisuudensuojan ja sopimusvapauden rajoituksena.

Nämä arviointikriteerit ovat relevantteja myös tässä yhteydessä. Sääntelyehdotus kohdistuu nimenomaan erityisryhmään taksimatkojen enimmäishinnoitteluun, ja siinä tarkistetaan jo olemassa olevaa sääntelyä: Ehdotuksessahan on kysymys siitä, että rajattaisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuus asettaa enimmäishinnat erityisen kuluttajansuojan tarpeessa oleville tarjottujen palvelujen tarjoamiseen. Tällöin pyritään turvaamaan erityisryhmiin kuuluvien henkilöiden yhdenvertaisia mahdollisuuksia liikkua. Käsillä olevassa ehdotuksessa tehtävät tarkistukset täyttävät oman arvioni mukaan aikaisemmin sovelletut edellytykset. Sääntelyn perusteet on myös määritelty riittävän täsmällisesti laissa.

24. Siltä osin kuin hallituksen esityksessä on lisäksi arvioitu ehdotuksen suhdetta lainsäädäntövallan delegointiin, minulla ei ole huomautettavaa. Esitykseen sisältyy huomattavan useita säännöksiä, joissa on kysymys määräyksenantovallasta Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräyksenantovallalle on asianmukaiset, perustuslakivaliokunnan käytäntöä vastaavat perustelut, ja havaintojeni mukaan säädösehdotukset ovat asianmukaiset.

25. Siltä osin kuin puolestaan on kysymys julkisen hallintotehtävän siirtämisestä viranomaiskoneiston ulkopuolelle, minulla ei ole lisättävää oikeusministeriön lausunnossa esiintuotuihin näkökohtiin. Totean kuitenkin, että perustuslain estämättä voidaan luonnollisesti käsillä olevassa laissa säätää erilaisista tavoista toteuttaa ja hallinnoida erilaisia kokeita. Tältä osin ministeriön huomiot onkin kohdistettu mietintövaliokunnalle, samoin kuin ne huomiot, jotka koskevat ministeriön mahdollista nykyistä toimintaa voimassa olevan lain perusteella.