

**22.4.2009**

**Dnro 2844/4/07**

**Ratkaisija: Apulaisoikeusasiamies Jukka Lindstedt**

**Esittelijä: Oikeusasiamiehensihteeri Mikko Sarja**

### **Taksilupien myöntämiskäytännöt eivät kohtele hakijoita yhdenvertaisesti**

1

#### **KANTELU**

Kantelija pyysi 20.9.2007 eduskunnan oikeusasiamiehelle osoittamassaan kirjeessä oikeusasiamiestä tutkimaan lääninhallitusten menettelyä taksilupien myöntämisessä. Kantelija epäili muun muassa, että hakemusmenettelyssä käytetty kuljettajakokemuksen laskentatapa rikkoo hakijoiden yhdenvertaisuutta ja saattaa vääristää todellisen ajokokemusajan. Kantelija viittasi Etelä-Suomen lääninhallituksen päätökseen, jossa sitä, kenellä hakijoista on eniten päätoimista kuljettajakokemusta, on arvioitu taksityöstä ansaitun palkan perusteella. Edelleen Kantelija epäili, että kyseinen laskentatapa voi johtaa työaikalain rikkomiseen, koska Kantelijan käsityksen mukaan riittävän ajokokemuksen saavuttaminen inhimillisessä ajassa ei muutoin olisi mahdollista.

2

#### **SELVITYS**

Kantelun johdosta pyysin liikenne- ja viestintäministeriötä toimittamaan selvityksen siitä, miten lääninhallituksissa arvioidaan kuljettajakokemuksen määrää, ja antamaan asiassa lausuntonsa.

Tässä tarkoituksessa ministeriö toimitti tänne Itä-Suomen lääninhallituksen liikenneosaston 23.11.2007 päivätyn selvityksen dnro ISLH-2007-03445/Vi-254, Länsi-Suomen lääninhallituksen liikenneosaston 26.11.2007 päivätyn selvityksen dnro LSLH-2007-9934/Vi-254, Oulun lääninhallituksen liikenneosaston 27.11.2007 päivätyn selvityksen dnro OLH-2007-04279/Vi-254, Etelä-Suomen lääninhallituksen liikenneosaston 28.11.2007 päivätyn selvityksen dnro ESLH-2007-09522/Vi-254 ja Lapin lääninhallituksen liikenneosaston 28.11.2007 päivätyn selvityksen dnro LLH-2007-01851/Vi-254 sekä antoi 20.12.2007 päivätyn lausunnon dnro 1681/03/2007.

Edellä mainittujen johdosta Kantelija antoi 14.2.2008 päivätyn vastineensa, jota hän täydensi kirjeellä 18.5.2008.

## 3

## RATKAISU

## 3.1

Taksilupien myöntämiskäytännöistä eri lääninhallituksissa

*Lapin lääninhallituksessa* kuljettajakokemuksen laskenta on perustunut hakijan ilmoittamaan kuljettajakokemukseen, joka on pystytty todentamaan hakemuksen liitteeksi toimitetuista Eläketurvakeskuksen rekisteriotteesta, verotoimiston todistuksista työnantajista ja palkoista sekä mahdollisista työtodistuksista. Lääninhallitus on pyrkinyt selvittämään ja laskemaan hakijan todellisen kuljettajakokemuksen.

*Oulun lääninhallituksessa* hakijan tosiasiallisen työkokemuksen laskenta on perustunut hakijan ilmoittamaan kuljettajakokemukseen, joka on todennettu Eläketurvakeskuksen rekisteriotteesta, verotoimiston antamista todistuksista työnantajista ja palkoista sekä työtodistuksista.

*Itä-Suomen lääninhallituksessa* hakijavertailussa on käytetty Eläketurvakeskuksen todistuksia, verotodistuksia ja työtodistuksia. Näistä pyritään selvittämään, onko työ luonteeltaan pää- vai sivutoimista ja mikä sen kesto on ollut vuosina ja kuukausina. Myös ansiotulojen määrää on joissakin tapauksissa käytetty apuvälineenä, mutta suoraan sen perusteella ratkaisuja ei ole kuitenkaan tehty. Lääninhallitus korosti tapauskohtaisen harkinnan merkitystä.

*Länsi-Suomen lääninhallituksessa* taksilupahakemuksia on käsitelty kolmen eri työparin toimesta, eivätkä laskentaperusteet ole olleet täysin yhtenevät, vaikka siihen onkin pyritty. Ensimmäinen työpari on laskenut kuljettajakokemuksen kuten ennen taksiliikennelain voimaantuloa. Työkokemuksen on katsottu riippuvan siitä, miten pitkältä ajalta kokemus on kertynyt, millä tavalla kokemus ajallisesti ja paikallisesti on suhteutunut haettuun toimintaan sekä kuinka päätoimista tai sivutoimista työ on ollut luonteeltaan. Päätoimisuuden aste on määritelty asiakirjoista ilmenevien taksinajosta saatujen palkkatulojen perusteella. Kokemuksen laskenta on perustunut Eläketurvakeskuksen tai vastaavan vakuutuslaitoksen antamiin tietoihin, joita on täydennetty verottajan antamilla palkkatodistuksilla.

Myös toinen työpari on laskenut edelleen erikseen päätoimisen ja sivutoimisen kuljettajakokemuksen ja käyttänyt sen arvioinnissa itse päättämäänsä tuloarajaa. Ansioituneisuusharkinnassa on otettu huomioon myös se, miten pitkältä ajalta kokemusta – niin pää- kuin sivutoimista – on kertynyt. Kuljettajakokemuksen yhtäjaksoisuudella ei ole ollut merkitystä. Kokemus on selvitetty Eläketurvakeskuksen otteesta, jonka tietoja on täydennetty verotusasiakirjoilla ja palkkatodistuksilla.

Kolmas työpari on nykyisen lain myötä luopunut jaottelusta päätoimiseen ja sivutoimiseen kokemukseen, koska jaottelulle ei löydy laista perusteita. Kokemusta laskettaessa on selvitetty ensimmäisen työsuhteen alkamisaika, ja kokemus on laskettu kuukausina. Selvästi satunnaista kokemusta ei ole otettu huomioon. Paikkakunnalla, jolla kokemus on hankittu, ei enää ole ollut merkitystä, eikä myöskään kokemuksen yhtenäisyydellä. Hakijan uraa on pyritty arvioimaan kokonaisuutena. Kokemuksen laskenta on perustunut Eläketurvakeskuksen tai vastaavan vakuutuslaitoksen antaman otteen tietoihin, joita on täydennetty verottajan palkkaerittelyillä.

*Etelä-Suomen lääninhallituksessa* taksinkuljettajakokemus on osoitettu selvityksellä, jossa on mainittu työnantaja, työsuhteen alkamis- ja päättymispäivä sekä ajokokemus vuosina, kuukausina ja viikkoina. Hakemukseen on tullut liittää myös em. ajokokemuksen todentamiseksi verotoimiston to-

distukset niiltä vuosilta, jolloin on toimittu taksinkuljettajana, sekä Eläketurvakeskuksen rekisteriote. Lääninhallitus on pyrkinyt hyväksymään kokemusajaksi vain todellisen työssäoloajan. Näin ollen ajasta on vähennetty esimerkiksi pitemmät työttömyys-, sairaus- ja opiskeluajat. Lääninhallitus on pitänyt luotettavimpana kuljettajakokemuksen toteennäyttämistä ansaitun palkan perusteella.

### 3.2

Asian arvioinnissa keskeiset säännökset

#### *Perustuslaki*

Perustuslain 6 §:n 1 momentin mukaan ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä eikä ketään saa 2 momentin mukaan ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella. Yhdenvertaisuussäännös ilmaisee paitsi perinteisen vaatimuksen oikeudellisesta yhdenvertaisuudesta, myös ajatuksen tosiasiallisesta tasa-arvosta (HE 309/1993 vp, s. 42).

Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla.

Perustuslain 21 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen ratkaistavaksi.

Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutuminen.

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista on säädettävä lailla ja saman pykälän 2 momentin mukaan myös muu viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista.

#### *Yhdenvertaisuuslaki*

Yhdenvertaisuuslain 2 §:n 1 momentin 1 kohdan nojalla lakia sovelletaan sekä julkisessa että yksityisessä toiminnassa, kun kysymys on itsenäisen ammatin ja elinkeinon harjoittamisen edellytyksistä taikka elinkeinotoiminnan tukemisesta. Ammatin ja elinkeinon harjoittamisen edellytyksillä tarkoitetaan säännöksen perusteluiden mukaan muun muassa erilaisia viranomaisen päätöksellä myönnettäviä lupia, kuten liikennelupia (HE 44/2003 vp, s.33–34).

Yhdenvertaisuuslain 4 §:n 1 momentin mukaan viranomaisten tulee kaikessa toiminnassaan edistää yhdenvertaisuutta tavoitteellisesti ja suunnitelmallisesti sekä vakiinnuttaa sellaiset hallinto- ja toimintatavat, joilla varmistetaan yhdenvertaisuuden edistäminen asioiden valmistelussa ja päätöksenteossa. Viranomaisten tulee erityisesti muuttaa niitä olosuhteita, jotka estävät yhdenvertaisuuden toteutumista. Säännöksen perusteluiden mukaan viranomaisten tulee ottaa lain tarkoitus huomioon esimerkiksi valvonnassa, työkäytäntöjä kehitettäessä sekä soveltamisohjeita laadittaessa ja uudistettaessa (HE 44/2003 vp, s. 37–38).

Yhdenvertaisuuslain 6 §:n 1 momentissa säädetään syrjinnän kiellosta pit-

kälti samanlaisesti kuin perustuslain 6 §:n 1 momentissa. Syrjinnällä tarkoitetaan muun muassa pykälän 2 momentin 1 kohdan mukaan sitä, että jotakuta kohdellaan epäsuotuisammin kuin jotakuta muuta kohdellaan, on kohdeltu tai kohdeltaisiin vertailukelpoisessa tilanteessa (välitön syrjintä), ja 2 kohdan mukaan sitä, että näennäisesti puolueeton säännös, peruste tai käytäntö saattaa jonkun erityisen epäedulliseen asemaan muihin vertailun kohteena oleviin nähden, paitsi jos säännöksellä, perusteella tai käytännöllä on hyväksyttävä tavoite ja tavoitteen saavuttamiseksi käytetyt keinot ovat asianmukaisia ja tarpeellisia (välillinen syrjintä).

### *Hallintolaki*

Hallintolain 1 §:n mukaan lain tarkoituksena on toteuttaa ja edistää hyvää hallintoa sekä oikeusturvaa hallintoasioissa. Lain tarkoituksena on myös edistää hallinnon palvelujen laatua ja tuloksellisuutta.

Hallintolain 6 §:n mukaan viranomaisen on kohdeltava hallinnossa asioivia tasapuolisesti sekä käytettävä toimivaltaansa yksinomaan lain mukaan hyväksyttäviin tarkoituksiin. Viranomaisen toimien on oltava puolueettomia ja oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden. Niiden on suojattava oikeusjärjestyksen perusteella oikeutettuja odotuksia.

### *Taksiliikennelaki*

Taksiliikennelain 6 §:n 1 momentin mukaan taksilupa myönnetään hakijalle, joka on 1) oikeustoimikelpoinen, 2) hyvämaineinen, 3) suorittanut alan yrittäjäkurssin ja jolla on 4) yhteensä vähintään kuuden kuukauden kokemus taksinkuljettajana tai muussa palveluammattissa ja joka 5) kykenee vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan ja jonka 6) taksilupaa ei ole peruutettu 22 §:n 2 momentin nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana.

Taksiliikennelain 10 §:n 3 momentin mukaan jos 6 §:n mukaiset taksiluvan saamisen edellytykset täyttäviä hakijoita on enemmän kuin lupia voidaan myöntää, kaksi kolmasosaa luvista myönnetään niin, että niiden etusija määräytyy hakijan tai liikenteestä vastaavan henkilön taksinkuljettajana harkiman työkokemuksen perusteella. Jos tällaisia hakijoita on vähemmän kuin lupia voidaan myöntää, myönnetään loput luvat hakijoille, joilla on taksilupa tai taksilupia. Yksi kolmasosa luvista myönnetään ensisijaisesti hakijoille, joilla on taksilupa tai taksilupia. Jos tällaisia hakijoita on enemmän kuin lupia voidaan myöntää, luvat myönnetään niille, joilla on hakijoista vähiten lupia. Jos hakijoita, joilla on taksilupa tai taksilupia, on vähemmän kuin lupia voidaan myöntää, myönnetään loput luvat taksinkuljettajina toimineille.

Työkokemukseen on viitattu myös taksiliikennelain 31 §:n siirtymäsäännöksissä siten, että mainitun pykälän 3 momentin mukaan vuosina 2007–2011 taksiluvat myönnetään ensisijaisesti niille hakijoille, joilla on työkokemusta taksinkuljettajana.

## 3.3

### Arviointia

Asiassa on kyse taksiliikennelain mukaisten taksilupien hakijoiden perustuslain 6 §:ssä ja yhdenvertaisuuslain 6 §:ssä turvatusta yhdenvertaisesta kohtelusta ja perustuslain 21 §:n mukaisesta oikeudesta saada asiansa viranomaisessa käsittelyksi asianmukaisesti arvioitaessa hakijoiden työkokemuksen määrää erityisesti taksiliikennelain 10 §:n 3 momentin tarkoittamissa tilanteissa.

Taksiliikenteen harjoittamiseen – kuten muihinkin luvanvaraisiin elinkeinoin – kytkeytyy henkilön sopivuuden, luotettavuuden, hyvämaineisuuden ja ammatinharjoittamisen kyvykkyyden, kuten aiemman työkokemuksen, arviointia. Tämän arvioinnin tulee perustua yhdenmukaisiin ja hyväksyttäviin perusteisiin. Kyse on perustuslain 18 §:ssä perusoikeutena turvatusta oikeudesta – joskin luvanvaraisesta – harjoittaa elinkeinoa. Tämä perusoikeuskytkentä korostaa hakijoiden yhdenvertaisen arvioimisen merkitystä. Lain yhtenäinen soveltaminen on tärkeää siksikin, että luvan hakijat voivat ennakoida mahdollisuuksiaan saada taksilupa. Hallintotoiminnan ennakoitavuus on yksi hallintolain 2 luvun mukaisista hyvän hallinnon kriteereistä.

Oikeuskirjallisuudessa (Mäenpää, Olli: Hallintolaki ja hyvän hallinnon takeet, Helsinki 2004, ss. 84) esitetyn näkemyksen mukaan yhdenvertaisen ja tasapuolisen kohtelun keskeisenä sisältönä on vaatimus, että viranomaisen on normia tulkitessaan ja soveltaessaan kohdeltava samanlaisia tapauksia samalla tavoin, mutta erilaisia tilanteita sen sijaan ottamalla huomioon niiden eroavuudet. Täysin tasapuolinen kohtelu ei kuitenkaan aina ole taattavissa sikäli kuin viranomaisen toiminnan sisältönä on niukkojen tai rajallisten resurssien jakaminen. Esimerkiksi erilaisia lupia ei käytännössä ole mahdollista taata kaikille. Tällaisissa tilanteissa tasapuolisuus edellyttää päätöksentekoa ennalta määritellyin ja yleisesti hyväksyttävin perustein. Hallinnon asiakkaat voidaan tällaisessa tilanteessa siis asettaa etusijajärjestykseen edellyttäen, että siihen on asialliset perusteet, joita ei sovelleta syrjivästi.

Taksiliikennelain 6 §:n 1 momentin 4 kohdassa kokemus taksinkuljettajana tai toimiminen muussa palveluammattissa on rinnastettu toisiinsa taksiluvan myöntämisen kannalta merkityksellisinä kriteereinä. Sen sijaan lain 10 §:n 3 momentissa – joka siis koskee hakijoiden etusijajärjestyksestä tilanteissa, joissa luvan hakijoita on enemmän kuin lupia voidaan myöntää – vain hakijan taksinkuljettajana hankkima työkokemus saa muuta kokemusta korostetumman merkityksen. Kyseisessä pykälässä ei sen alkuperäisessä hallituksen esitykseen (HE 38/2006 vp) sisältyneessä muotoilussa sen paremmin kuin liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintöönkään (LiVM 34/2006 vp) otetussa muotoilussa ole mainittu mitään palveluammattissa toimimisen merkityksestä. Näin ollen paremmuuden osalta vertailu tehdään vain taksinkuljettajakokemuksen osalta. Todettakoon vielä, että siirtymäkaudella 2007–2011 taksiluvat myönnetään lain 31 §:n 3 momentin mukaan ensisijaisesti niille hakijoille, joilla on työkokemusta taksinkuljettajana.

Edellä todetusta seuraa, että työkokemus on suoraan lain nojalla hyvin merkityksellinen tekijä lääninhallitusten arvioidessa henkilön oikeutta päästä luvanvaraisen elinkeinon piiriin ennen muuta silloin, kun hakijoita on enemmän kuin lupia voidaan myöntää. Taksiliikennelain säännöksissä tai niiden perusteluissa ei kuitenkaan ole enemmälti määritelty työkokemuksen laskentatapaa eikä sitä, miten hakijan ilmoittama työkokemus tulisi todentaa. Hallituksen esityksessä on todettu vain, että pisimpään kuljettajana toimineiden asettaminen etusijalle on edelleenkin perusteltua, koska taksinkuljettajana toimiminen antaa hyvät valmiudet oman taksielinkeinoon harjoittamiseen. Liikenne- ja viestintävaliokunta mietinnössään sen paremmin kuin perustuslakivaliokunta liikenne- ja viestintävaliokunnalle antamassaan lausunnossa (ks. PeVL 31/2006 vp) eivät ottaneet työkokemuksen määrittelyyn enemmälti kantaa.

Sääntely jättää siten hyvin paljon sijaa lääninhallitusten harkinnalle, jonka tulisi kuitenkin olla mahdollisimman yhdenmukaista senkin vuoksi, että kyse on perusoikeutena turvatusta oikeudesta harjoittaa elinkeinoa. Saatujen selvitysten perusteella useimmissa lääninhallituksissa on painottunut hakijan hakemuksessaan ilmoittama työkokemus, jota on todennettu Eläketurvakeskuksesta ja veroviran-

omaisilta saaduilla tiedoilla sekä mahdollisilla työtodistuksilla. Käytännöt eri lääninhallituksissa ovat kuitenkin poikenneet toisistaan, minkä lisäksi vaihtelua on voinut olla myös saman läänin sisällä. Tulorajoihin perustuva laskentatapa on liikenne- ja viestintäministeriön lausunnosta ilmenevällä tavalla laajemmin käytössä vain Etelä-Suomen lääninhallituksessa, jossa hakijoita on varsinkin pääkaupunkiseudulla enemmän kuin lupia voidaan myöntää. Ministeriön mukaan lääninhallitusten käytäntö on nähtävästi perustunut aiemman lain aikana vakiintuneisiin menettelytapoihin, joiden noudattamista on jatkettu ilmeisesti paremman vaihtoehdon puuttuessa. Mahdolliset ongelmat eivät ole olleet ministeriön tiedossa.

Olen ministeriön kanssa samaa mieltä siitä, että kuljettajakokemuksen arvioimisessa tulisi pyrkiä selkeämpiin ja yhtenäisempiin menettelytapoihin. Liikenne- ja viestintäministeriö onkin lausuntonsa mukaan kevästä 2007 lähtien neuvotellut lääninhallitusten edustajien kanssa nykyisen taksiliikennelain täytäntöönpanosta, jotta lääninhallituksissa sovellettavat käytännöt saataisiin mahdollisimman yhdenmukaisiksi. Keskusteluissa tuli ilmi, että yleisesti ottaen ansioiden määrää pidettiin yhtenä kaikkein luotettavimpana keinona selvittää ajokokemuksen määrää. Tulojen perusteella tapahtuvaa vertailua pidettiin keinona, joka ei ainakaan houkuttelisi työ- tai verolainsäädännön rikkomisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö ilmoitti lausunnossaan selvittävänsä vuoden 2008 alussa asiaa tarkemmin perehtymällä muun muassa käytössä olevaan kuljettajien palkkausjärjestelmään ja siihen mahdollisesti liittyviin epäkohtiin tarkoituksena saada aikaan yhtenäiset ja hakijoiden kannalta oikeudenmukaiset kriteerit kuljettajien keskinäisen paremmuusjärjestyksen arvioimiseksi. Ministeriöstä sittemmin saadun tiedon mukaan edellä mainitussa asiassa oli järjestetty neuvottelu Suomen Taksiliiton kanssa, ja lääninhallitusten ja ministeriön keskeinen epävirallinen lain vaikutuksia ja yhtenäistä käytäntöä seurannut ja helmikuusta 2007 toukokuuhun 2008 toiminut työryhmä on 1.7.2008 antanut taksiliikennelain soveltamisohjeen.

Edellä todetusta sinänsä merkille pantavasta seikasta huolimatta pidän hakijoiden oikeusturvan kannalta edelleenkin ongelmallisena sitä, että näin merkityksellinen seikka on jäänyt laissa tai sen perusteluissa kokonaan lähemmin määrittelemättä, mikä puolestaan on käytettävissäni olleen aineiston perusteella johtanut epäyhtenäiseen käytäntöön ja jopa siihen, että nytemmin taksiliikennelaille jo kumoutuneen aiemman lain aikana omaksuttuja menettelytapoja on ainakin osittain edelleen noudatettu.

Toiseksi en pidä – ottaen huomioon, että taksiliikennelaisissa ei ole erikseen säädetty lain tulkintaa tai soveltamista koskevien ministeriön ohjeiden tai määräysten antamisesta – tyydyttävänä sitä, että yhdenmukaisen käytännön aikaansaaminen asiassa, jolla on kytkentä perusoikeutena turvattuun oikeuteen harjoittaa elinkeinoa, on toistaiseksi vain edellä mainittujen liikenne- ja viestintäministeriön ja lääninhallitusten yhteisen epävirallisen työryhmän julkaisemien kannanottojen varassa ilman, että kyse olisi lakiin sisältyvän valtuussäädännön nojalla annetuista sitovista määräyksistä tai virallisista ohjeista.

#### 4

#### TOIMENPITEET

Edellä kohdassa 3.3 esiin nostamieni lainsäädäntöön liittyvien epäkohtien vuoksi olen eduskunnan oikeusasiamiehestä annetun lain 11 §:n 2 momentin nojalla esittänyt liikenne- ja viestintäministeriölle, että se ryhtyisi toimenpiteisiin taksilupien myöntämistä koskevan sääntelyn kehittämiseksi niin, että hakijoiden etusijajärjestyksen määräytymisen kannalta keskeisen tekijän eli työkokemuksen

arvioinnin ja todentamisen kriteerit tulisivat määritellyiksi oikeudellisesti tehokkaalla ja yhdenmukaisen lainsoveltamisen sekä hakijoiden yhdenvertaisen kohtelun nykyistä paremmin turvaavalla tavalla.

Ministeriön harkittavaksi jää – perustuslain 80 §:n vaatimukset huomioon ottaen – onko edellä mainittu toteutettavissa esimerkiksi määrittelemällä suoraan taksiliikennelain asianomaisessa säännöksessä työkokemuksen arvioimisessa ja todentamisessa huomioon otettavat seikat tai niin, että asiasta voitaisiin lakiin lisättävän valtuutussäännöksen nojalla antaa tarkempia alemmanasteisia määräyksiä tai ohjeita.

Olen tänään lähettänyt ministeriölle esitykseni liitteenä jäljennöksen tästä päätöksestä ja pyytänyt ministeriötä ilmoittamaan kuluvan vuoden loppuun mennessä, mihin toimenpiteisiin esitykseni mahdollisesti on antanut aihetta.