



Lausunto

13.04.2017

H00027/17

Asia: LVM/417/03/2013

## Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

ASIA

Vaasan hallinto-oikeuden lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Yleistä

Luonnos hallituksen esitykseksi tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (jäljempänä luonnos) sisältää hallinto-oikeuden näkökulmasta tarkasteltuna merkittävimminä muutoksena tieliikenteen vähäisten rikkomusten seuraamusjärjestelmän uudistamisen. Luonnoksen mukaisen liikennevirhemaksun käyttöönotto merkitsisi tällä hetkellä rikosoikeudellisen seuraamusjärjestelmän piiriin kuuluvien liikenne rikkomuksista määrättävien rangaistusseuraamusten muuttumista hallinnollisiksi seuraamuksiksi ja samalla muutoksenhaun ohjautumista oikaisuvaatimusvaiheen jälkeen hallinto-oikeuksiin. Lausunnossa keskitytään pääasiallisesti tarkastelemaan esitetyn muutoksen mahdollisia seurauksia hallinto-oikeuden toimintaan.

Yleisenä havaintona voidaan todeta, että luonnos sisältää laajan lakiesityksen ja on paikoin hyvinkin perusteellinen. Varsin laajoja taustoittavia osuuksia voidaan sinänsä pitää tarpeellisina erityisesti sen vuoksi, että liikennevirhemaksua koskeva muutos on merkittävä. Esitettyjen muutosten varsinaiset syyt jäävät kuitenkin paikoin hyvinkin epäselviksi. Asiaa on paikoin lähestytty varsin pintapuolisesti

pohtimatta ainakaan luonnoksesta ilmenevällä tavalla erityisen tarkasti esitetyn muutoksen seurauksia.

## Liikennevirhemaksu ja muutoksenhakusäännökset

Luonnos sisältää hallinto-oikeuden näkökulmasta keskeisimpänä ehdotuksena tieliikenteen vähäisten rikkomusten seuraamusjärjestelmän uudistamisen siten, että rikesakkoihin ja sakkomenettelyyn liittyvästä järjestelmästä tieliikenteen käyttäytymissäätelyssä luovuttaisiin ja säädettäisiin uusi, laaja-alainen tieliikenteen sanktiomaksu, liikennevirhemaksu. Hallinto-oikeus toteaa, että tältä osin luonnos on varsin laaja. Sivulla 155 viitatus ”edellä mainitut perustelut”, jotka ”puoltavat vahvalla tavalla lievien liikenteen rikkomusten sisällyttämistä hallinnollisen sanktiojärjestelmän piiriin”, eivät tosiasiasa ole mainitun johtopäätöksen kannalta sillä tavoin punnitut, että huomioon olisi otettu muutosta vastaan ja sen puolesta puhuvia seikkoja. Esitys perustuu tosiasiasa lähinnä ajatukseen automaattisen liikennevalvonnan lisäämismahdollisuuksista ja poliisin työmäärän vähentämisestä, eikä siinä ole kuvattu tai perusteltu ratkaisua nykyiseen järjestelyyn liittyvillä ongelmilla. Epäselväksi jää, onko tällaisia ongelmia tosiasiasa juuri lainkaan. Tähän nähden esitetty muutos olisi todella merkittävä. Esityksessä ei ole otettu huomioon esimerkiksi sitä, että liikennevirhemaksu soveltuu varsin huonosti nykyiseen tuomioistuinjärjestelmään. Liikennevirhemaksu sijoittuu hallintotuomioistuinten ja yleisten tuomioistuinten toimivallan leikkauspisteeseen tavalla, joka voi jatkossa muodostaa merkittäviä toimivaltaan liittyviä ongelmia sekä hallintotuomioistuimille että yleisille tuomioistuimille.

Luonnoksen mukaan liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä laissa määriteltyjen liikennesankomusten rangaistuksena, jos teosta ei muualla laissa säädettäisi ankarampaa rangaistusta. Tämä tarkoittaa käytännössä, että liikennevirhemaksun mahdollista määräämistä arvioitaessa voitaisiin joutua arvioimaan, tulisiko rikkomus oikeastaan käsitellä rikosasioista säädetyssä järjestyksessä. Luonnoksessa (s. 179) on tyydytty toteamaan, että arvioinnin siitä, onko kyse liikennesankomuksesta vai liikennesankomuksesta, tekee käytännössä poliisi ja että poliisilla on ”loppupelissä” harkintavalta käynnistykö esitutkinta vai ei.

Hallinto-oikeus toteaa, että mainittu lähestymistapa on ongelmallinen ja yksiulotteinen muutoksenhaun näkökulmasta. Luonnoksessa ei ole erikseen määritelty kenellä olisi oikeus vaatia oikaisua ja edelleen hakea muutosta liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen. Luonnoksen 179 §:ssä viitataan valituksen tekemisen ja käsittelemisen osalta hallintolainkäyttölaissa säädettyyn. Erityisesti hallintolainkäyttölain 6 §:n 2 momentti huomioon ottaen on ongelmallista, että viranomaisen mahdollista muutoksenhakuoikeutta ei ole erikseen määritelty laissa. Luonnos sisältää esityksen sakan ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 luvun kumoamisesta. Mainittu kumottavaksi esitetty 3 luku sisältää 19 §:n, jonka mukaan poliisilaitoksen päällikön on tullut poistaa rikesankomääräys ja ilmoittaa asia viralliselle syyttäjälle, jos rikesakko on määrätty rikkomuksesta, josta rikesakko ei ole riittävä seuraamus. Esityksestä ei käy ilmi, onko luonnokseen harkittu sisällytettävän yleisen edun ja poliisin toiminnan valvomista koskevia säännöksiä. Esitykseen ei sisälly säännöksiä esimerkiksi liikennevirhemaksupäätöksen antamisesta tiedoksi muille kuin maksun saaneelle. Luonnoksen mukaisessa tieliikennelaissa ei ole muutoksenhaun näkökulmasta otettu

lainkaan huomioon tilanteita, joissa liikennevirhemaksu on määrätty teosta, josta sitä ei olisi tullut määrätä sen vuoksi, että teosta on muualla laissa säädetty ankarampi rangaistus. Luonnoksen perusteella jää täysin epäselväksi ja oikeuskäytännössä ratkaistavaksi, saako (ja jos niin kuka saa) hakea muutosta mainitun kaltaisissa tilanteissa. Tätä asiointilaa ei missään tapauksessa voida pitää suotavana, vaan laissa on erikseen ja mahdollisimman tyhjentävästi säädettävä muutoksenhakuun oikeutetuista. Säännös on muotoiltava ottaen huomioon tilanteet, joissa rikkomukseen syyllistyneen lisäksi yleistä etua valvovalla viranomaisella on intressi hakea muutosta määrättyyn liikennevirhemaksuun. Samalla on arvioitava, onko jostakin syystä olemassa tilanteita, joissa asianomistajalla (ks. s. 179) olisi intressi hakea (joko säännönmukaisin tai ylimääräisin muutoksenhakukeinoin) muutosta määrättyyn liikennevirhemaksuun sen poistamiseksi ja asian saattamiseksi tutkittavaksi rikosoikeudellisen seuraamusjärjestelmän mukaisessa menettelyssä.

Edellä kuvatusta syystä voidaan pitää peruslähdekohdaltaan erittäin ongelmallisena sitä, että esityksen mukaisen liikennevirhemaksun käyttöönotto loisi tilanteen, jossa viime kädessä hallintotuomioistuimien joutuu rikoslain säännökset huomioon ottaen pohtimaan, onko teosta voitu määrätä liikennevirhemaksu vai kuuluisiko teko mainittujen muuhun menettelyyn ja viime kädessä yleisen tuomioistuimen toimivaltaan. Tämän selvittäminen voisi käytännössä olla hyvinkin ongelmallista, jos ja kun esitys merkitsisi sitä, että liikennevirhemaksuun johtavissa tapauksissa poliisi ei lähtökohtaisesti tekisi esitutkintaa onnettomuuspaikalla (s. 179). Toisaalta esitetty kahtiajako voi luonnoksen mukaan toteutettuna mahdollisesti johtaa tilanteeseen, jossa kärjääoikeus ei liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevan syytteen hylätessään voi ensi asteena määrätä liikennevirhemaksua. Esitystä liikennevirhemaksun käyttöönottoon liittyvästä muutoksenhakujärjestelmän uudistamisesta ei luonnoksen perusteella voida mainituista ongelmista johtuen pitää kannatettavana etenkin, kun esitystä ei ole perusteltu nykyiseen järjestelmään liittyvillä ongelmilla. Esitystä voidaan sinänsä pitää kannatettavana ja poliisin työmäärää vähentävänä rangaistusten selkeyttämisen ja ajokieltoon liittyvien muutosten osalta. Nämä muutokset voitaisiin kuitenkin hallinto-oikeuden käsityksen mukaan toteuttaa nykyisen järjestelmän puitteissa.

Vaikutukset hallinto-oikeuksien työhön ja alueelliseen toimivaltaan

Esitys sisältää arvion, jonka mukaan kattavampi tieliikenteen valvontajärjestelmä voisi johtaa määrättävien seuraamusten lisääntymiseen (s. 180). Edelleen on arvioitu, että oikaisumenettely voisi laskea kynnystä hakea muutosta liikennevirhemaksuun. Luonnoksessa on viitattu sisäministeriön arvioon siitä, että liikennevirhemaksun käyttöönotto voisi johtaa vuosittain yli 10 000 oikaisuvaatimukseen. Edelleen todetaan (s. 183), että hallinto-oikeuksissa käsiteltävien liikennevirhemaksuihin liittyvien muutoksenhakuasioiden lukumäärä on mahdotonta arvioida ennakolta. Sen arvioiminen, minkä tuomiopiirin alueella asioita tulisi käsittelemään, on vielä vaikeampaa. Tästä huolimatta esityksessä on arvioitu, että muutoksenhakuasioita käsiteltäisiin hallinto-oikeuksissa yhtä paljon kuin rikesakkoasioita yleisissä tuomioistuimissa nykyisin. Oikaisuvaatimusten arvioituun määrään nähden tätä ei voida pitää kovinkaan todennäköisenä. Lähtökohtaisesti oikaisuvaatimusmenettelyn käyttöönotto ja muutoksenhaku hallinto-oikeuksiin saattaa nyt tarkastelun kohteena olevissa asioissa jossain määrin alentaa muutoksenhakukynnystä nykyiseen tilanteeseen verrattuna. Toisaalta tuomioistuimien maksun suuruus todennäköisesti

tosiasiallisesti rajoittaa muutoksenhakua tavalla, jonka voidaan katsoa jopa estävän muutoksenhaun silloin kun määrätty liikennevirhemaksu on tuomioistuinkäsittelystä määrättävää maksua pienempi.

Luonnoksessa viitataan siihen, että mittaristotyöryhmä on määritellyt muun ohella pysäköintivirhemaksut kuuluviksi vähiten työläisiin asioihin, joiden keskimääräinen kustannus olisi noin 318,60 euroa ratkaisua kohti. Selvyyden vuoksi on todettava, että mittaristotyöryhmä ei ole työssään määritellyt ratkaisujen keskimääräistä kustannusta. Joka tapauksessa on pidettävä selvänä, että kun luonnos ei sisällä esitystä hallinto-oikeuslain muuttamisesta liikennevirhemaksua käsittelevän hallinto-oikeuden kokoonpanon laajuuden osalta, on arvio keskimääräisestä kustannuksesta merkittävällä tavalla virheellinen. Esitetty arvio on merkittävällä tavalla virheellinen myös niissä tilanteissa, joissa liikennevirhemaksua koskevassa valitusasiassa toimitettaisiin suullinen käsittely. Asiaryhmä huomioon ottaen suullisia käsittelyjä tultaisiin todennäköisesti järjestämään huomattavasti useammin kuin esimerkiksi luonnoksessa (s. 183) mainituissa pysäköintivirhemaksuja ja ylikuormamaksuja koskevissa asioissa. Jos asiasta ei säädettäisi erikseen ja liikennevirhemaksua koskevat valitusasiat ratkaistaisiin kolmen tuomarin kokoonpanossa, olisi kustannus tosiasiasa merkittävästi luonnoksessa esitettyä suurempi. Sinänsä liikennevirhemaksuun kohdistuvia muutoksenhakuasioita voitaisiin niiden laatu huomioon ottaen todennäköisesti käsitellä merkittävässä osassa tapauksia hallinto-oikeudessa yhden tuomarin kokoonpanossa. Tämä siis kuitenkin edellyttäisi hallinto-oikeuslain muuttamista, joka Vaasan hallinto-oikeuden käsityksen mukaan tulisi myös mainitulta osin toteuttaa kysymyksessä olevan lainsäädäntömuutoksen yhteydessä.

Luonnoksen 179 §:n mukaan valitus oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen tehtäisiin siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä viranomaisen päätös on tehty. Esitystä on arvioitu (s. 183) toteamalla, että asioiden lukumäärää olisi vaikea arvioida. Perusteluissa on todettu, että Helsingin poliisilaitos määrää nykyisin automaattisessa liikennevalvonnassa kaikki ehdolliset rikesakot. Jos ajoneuvokohtaista liikennevirhemaksua koskevat päätökset jatkossakin tehtäisiin Helsingin poliisilaitoksessa, muutoksenhakuasioista keskittyisi Helsingin hallinto-oikeuteen. Esitys sisältää mainitun forum-säännöksen osalta hallinto-oikeuksien kannalta merkittävää epävarmuutta ja ennakoimattomuutta. Hallinto-oikeuksien resurssitarve riippuisi siitä, millä tavalla poliisilaitos organisoisi oman toimintansa. Tällainen järjestely voi pahimmillaan johtaa yhden tai useamman hallinto-oikeuden töiden uudelleenjärjestelyyn nopealla aikavälillä ja sitä kautta käsittelyaikojen merkittävään pidentymiseen muissakin kuin liikennevirhemaksuja koskevissa asiaryhmissä. Jo tästä syystä forum-säännöstä tulisi pohtia uudelleen.

Kun otetaan huomioon se, että liikennevirhemaksua koskevissa asioissa todennäköisesti jouduttaisiin toimittamaan suullisia käsittelyjä, muodostuisi ehdotettu toimivaltasäntely myös asianosaisten kannalta kohtuuttomaksi. Muutoksenhakija voisi joutua matkustamaan suulliseen käsittelyyn kotipaikkaansa nähden hyvin kauaksi. Tältä osin hallinto-oikeus toteaa, että hallinto-oikeuksien työmäärän ennakoitavuuden ja myös asianosaisten kannalta ehdotettua sääntelyä parempana olisi pidettävä vaihtoehtoa, jossa muutoksenhaku ohjautuisi hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä on liikennevirhemaksun saaneen henkilön kotipaikka. Näin liikennevirhemaksuja ja ajokieltoja koskevat asiat käsiteltäisiin useimmiten samassa hallinto-oikeudessa. Vaihtoehtoisesti asioiden tasapuolista jakautumista eri hallinto-oikeuksiin voisi edistää muutoksenhaun

ohjautuminen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä liikennevirhemaksun määräämiseen johtanut teko on tehty.

Arvioitaessa Helsingin hallinto-oikeuden työmäärää on otettava huomioon, että turvapaikka-asioiden käsittelyä on juuri hajautettu Helsingin hallinto-oikeudesta muihin hallinto-oikeuksiin. Tältä osin Helsingin hallinto-oikeus ottanee lausunnossaan kantaa mahdollisuuksiin esitetyn uuden juttumäärän käsittelemiseen. On joka tapauksessa selvää, että mikäli muutos toteutetaan ehdotetussa muodossa tai vähäisin muutoksin, on hallinto-oikeuksien resursseista ja koulutustarpeesta huolehdittava siitä riippumatta, millä tavoin valitukset alueellisesti kohdistetaan. Liikennevirhemaksuja koskevien asioiden käsitteleminen hallinto-oikeuksissa vaatii käytännössä useiden henkilötyövuosien resurssilisäystä.

### Muutoksenhakua koskevat säännökset

Luonnokseen sisältyvät muutoksenhakua koskevat säännökset ovat jossain määrin sekavat. Liikennevirhemaksua koskeva luku sisältää muutoksenhakusäännökset (177–179 §). Lisäksi 191 § sääntelee muutoksenhakua. Näiden säännösten keskinäinen suhde jää luonnoksen ja pykäläehdotusten sanamuotojen perusteella jossain määrin epäselväksi. Tämän vuoksi tuota suhdetta voitaisiin täsmentää esimerkiksi toteamalla 191 §:ssä, että 6 luvussa tarkoitettuja päätöksiä koskevat tuossa luvussa mainitut muutoksenhakusäännökset. Samalla on kuitenkin otettava huomioon, että 6 luku sisältää muun ohella 180 §:n 2 momentissa tarkoitettun tilanteen ja 181 §:n mukaisen tilanteen, joiden osalta muutoksenhakusääntelyä voi olla tarpeen arvioida eri tavalla kuin liikennevirhemaksun osalta. Kun otetaan huomioon esitetyn 177 §:n 2 momentin viimeinen virke ja toisaalta mainittu 191 §, jää jossain määrin epäselväksi, onko 181 §:ssä mainittuun hakemukseen annettuun päätökseen vaadittava oikaisua vai valitetaanko päätöksestä suoraan hallinto-oikeuteen. Myös tältä osin esitystä olisi syytä selventää.

### Liikennevirhemaksun täytäntöönpano

Liikennevirhemaksun ja ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään esitetyn 183 §:n 1 momentin mukaan sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (sakon täytäntöönpanolaki). Mikäli näin todella tehdään, tulisi luonnoksen sisältää esitys myös mainitun sakon täytäntöönpanolain muuttamisesta. Sakon täytäntöönpanolain 1 §:ssä on yksityiskohtaisesti säädetty, mitkä seuraamukset pannaan täytäntöön mainitussa laissa säädettyssä järjestyksessä. Edelleen mainitun lain 2 § sisältää säännöksen seuraamusten täytäntöönpanokelpoisuudesta. Pykälässä säädetään muun ohella, että sakon täytäntöönpanoon on ryhdyttävä, kun ratkaisu, jolla kyseinen seuraamus on määrätty, on tullut lainvoimaiseksi. Nyt luonnokseen sisältyvä 179 §:n 1 momentti poikkeaa tästä lähtökohdasta merkittäväällä tavalla, kun sen mukana valitus ei estä (liikennevirhemaksua koskevan) päätöksen täytäntöönpanoa, ellei hallinto-oikeus toisin määrää. Luonnoksen 179 § sisältää siis poikkeaman myös hallintolainkäyttölain 31 §:n 1 momentin mukaisesta pääsäännöstä. Tätä poikkeamista sakon täytäntöönpanolain ja hallintolainkäyttölain

lähtökohdista ei ole perusteltu, eikä luonnokseen sisältyvä laki muodosta yhtenäistä kokonaisuutta erityisesti sakon täytäntöönpanolain säännösten kanssa. Jää epäselväksi, minkä vuoksi maksu olisi pantava täytäntöön ennen kuin sitä koskeva päätös on saanut lainvoiman.

Muutoksenhakutuomioistuimena toimivan hallinto-oikeuden kannalta esitetyn luonnoksen mukainen lainsäädäntö muodostuu ongelmaksi mahdollista täytäntöönpanon kieltämistä harkittaessa. Luonnoksen 179 §:n 1 momentin ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain perusteella jää epäselväksi, onko liikennevirhemaksu pantavissa täytäntöön muutoksenhausta huolimatta. Tätä epäselvyyttä on omiaan lisäämään esitetty 180 §:n 2 momentti, jonka mukaan oikeusrekisterikeskus voi myöntää maksuajan pidennystä. Esitetyltä osin luonnosta on syytä täsmentää muuttamalla sakon täytäntöönpanosta annettua lakia ja tarkentamalla luonnoksen 179 ja 183 §:ää.

#### Muita huomioita

Liikennevirhemaksun muutoksenhakusäätelyyn liittyen hallinto-oikeus tuo esille, että nykyisen lainsäädännön voimassa ollessa on tullut toistuvasti esille tilanteita, joissa toistuvista liikenneriikkomuksista ajokieltoon määrätty henkilö valituksessaan hallinto-oikeudelle toteaa, että yksi tai useampi automaattisessa liikennevalvonnassa havaituista ajokiellon määräämiseen johtaneista teoista on jonkun muun kuin ajokieltoon määrätyn henkilön tekemä. Korkeimman hallinto-oikeuden oikeuskäytännön (ks. KHO 2013:161) mukaisesti ajokieltoasian yhteydessä ei tutkita ajokiellon määräämisen perusteena olleen liikenneriikkomuksen oikeellisuutta, eikä esitetyllä valitusperusteella siten nykyisin lähtökohtaisesti ole ollut vaikutusta ajokieltoasiassa tehtävään ratkaisuun. Hallinto-oikeudella on tiedossa, että eräissä tapauksissa poliisilaitos on ajokieltoasian yhteydessä varannut ajokieltoon mahdollisesti määrättävälle henkilölle tilaisuuden sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 22 §:ssä tarkoitetun menetetyt määrääjän palauttamista koskevan hakemuksen tekemiseen. Hallinto-oikeus toteaa tältä osin, että luonnoksen mukaisessa tilanteessa sovellettaviksi tulisivat lähtökohtaisesti hallintolainkäyttölain ylimääräistä muutoksenhakua koskevat säännökset. Toisaalta käytettävissä voisi kuitenkin edelleen olla myös luonnoksen 178 §:n 2 momentissa tarkoitettu mahdollisuus oikaisuvaatimuksen tekemiseen erityisestä syystä. Viimeksi mainitussa säännöksessä tarkoitettu mahdollisuus oikaisuvaatimuksen tekemiseen tarkasti määrittelemättömällä perusteella voi olla omiaan hämärtämään ylimääräisten muutoksenhakukeinojen käyttömahdollisuuden alkamisajankohtaa.

Luonnoksen 160 §:n 3 momentin sanamuodon mukaan liikennevirhemaksua ei saa määrätä kohdissa 1–4 mainituissa tapauksissa. Mainittua momenttia ei ole lainkaan perusteltu lakiesityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa, vaikka esimerkiksi 4 kohta, jonka mukaan maksua ei saa määrätä, jos rikkoja on menettelyllään osoittanut piittaamattomuutta lain kielloista tai käskyistä, tulisi varsin ilmeisesti aiheuttamaan tulkintaongelmia. Tästä syystä mainittua lainkohtaa olisi hyvä perustella yksityiskohtaisesti.

Hallinto-oikeus toteaa, että esitetyn lain voimaantulosäännöksessä tulisi selvyuden vuoksi täsmällisesti säätää siitä, mitä lakia sovelletaan liikennevirhemaksuun johtaviin tekoihin, jotka on tehty ennen esitetyn lain voimaantuloa.

Myös ajokorttilain muutoksen osalta tulisi arvioida siirtymäsääntelyn tarvetta. Esitetyn muutoksen voidaan väittää johtavan tilanteeseen, jossa muutettavassa 65 §:n 1 momentissa mainittuja tekoja ei voitaisi ottaa lainmuutoksen voimaantulon jälkeen huomioon ajokieltoa määrättäessä. Niin haluttaessa siirtymäsäännöksellä tulisi varmistaa, että myös vanhan lain mukaisen 65 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetut teot voidaan ottaa huomioon ajokieltoa määrättäessä. Tämä voisi tapahtua esimerkiksi lisäämällä ajokorttilain muutoksen siirtymäsäännökseen, että muutoksen voimaantultua on ajokiellon määräämistä harkittaessa otettava huomioon myös aikaisemmin voimassa olleessa 65 §:n 1 momentissa tarkoitetut teot.

Lausunto on valmisteltu työryhmässä, jonka jäseninä ovat olleet lainoppineet hallinto-oikeustuomarit Arto Hietaniemi, Janne Marttila ja Pertti Piippo sekä notaari Patrick Laaksoharju.

Ylituomari

Jaakko Kellosalo

Kellosalo Jaakko  
Vaasan hallinto-oikeus

Hietaniemi Arto  
Vaasan hallinto-oikeus