

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN MIETINTÖ 12/2006 vp

Hallituksen esitys kaupallisia tavarankuljetuksia ja maantieliikenteen liikenneyrittäjäkoulutusta koskevan lainsäädännön uudistamiseksi

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 4 päivänä huhtikuuta 2006 lähettänyt liikenne- ja viestintävaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen kaupallisia tavarankuljetuksia ja maantieliikenteen liikenneyrittäjäkoulutusta koskevan lainsäädännön uudistamiseksi (HE 24/2006 vp).

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitusneuvos Jorma Hörkkö, liikenne- ja viestintäministeriö
- yksikönpäällikkö Ari Herrala, Ajoneuvohallintokeskus
- johtaja Pentti Mäkinen, Keskuskauppakamari
- kilpailuasianneuvos Riitta Ryhänen, Kilpailuvirasto

- päällikkö Kari Rantala, liikkuva poliisi
- liikenneinsinööri Silja Siltala, Suomen Kuntaliitto
- toimitusjohtaja Harri Kolu, Lähettiryhmä Oy
- toimitusjohtaja Matti Peltola, Koneyrittäjien liitto
- asiamies Ilpo Mattila, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto
- johtaja Iiro Lehtonen, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- osastopäällikkö Kimmo Laukkanen, Suomen Maarakentajien Keskusliitto.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- oikeusministeriö
- Opetushallitus
- A-katsastus Oy
- Linja-autoliitto.

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi lait kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä ja maantieliikenteen liikenneyrittäjäkoulutuksesta. Nykyinen laki luvanvaraisesta tavara-liikenteestä tiellä kumottaisiin. Lisäksi ehdotetaan muutettaviksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annettua lakia, ajoneuvoliikennerekisteristä annettua lakia sekä Ajoneuvohallintokeskuksesta annettua lakia.

Kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettussa laissa säädettäisiin kuljetusten luvanvaraisuudesta, luvan saamisen edellytyksistä, luvan uusimisesta ja muuttamisesta sekä peruuttamisesta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, kansainvälisistä kuljetusluvista ja luvan myöntävästä viranomaisesta.

Liikennelupajärjestelmä ehdotetaan säilytettäväksi pääpiirteissään ennallaan. Lupia olisivat yhteisölupa ja kotimaan liikennelupa sekä lii-

kennetraktorilupa. Uusia kotimaan liikennelupia ei kuitenkaan myönnettäisi jatkossakaan. Luvan liikenteen harjoittamiseen myöntäisi lääninhallitus.

Luvanvaraisen kuljetuksen määritelmää selkeytettäisiin niin, että kuljettajan työpanos kuorman lastauksessa ja purkamisessa luettaiisiin kuljetuksen osuuteen arvioitaessa luvan tarvetta.

Luvanvaraisuudesta vapautettaisiin alle 2 400 kilon kokonaispainoiset ajoneuvot. Nykyisin raja on 1 700 kiloa. Luvasta vapautettaisiin kotihoitoon liittyvät paikalliset kuljetukset ja kunnan opetustoimeen liittyvät kuljetukset kunnan ajoneuvolla. Lisäksi luvasta vapautettuja kuljetuksia olisivat eräät tien- ja kadunpitoon liittyvät kuljetukset, kuntien ja yhteisöjen eräät omat kuljetukset sekä kuntien järjestämien eräiden palvelujen kuljetukset, postinjakelu ja ruumiinkuljetus sekä ammattiopetukseen liittyvät kuljetukset.

Ajoneuvokohtaisten lupien peruuttamista kokonaan tai määrääjäksi helpotettaisiin niissä tilanteissa, joissa luvanhaltija tai yrityksen liikenteestä vastaava henkilö olennaisesti tai toistuvasti rikkoo säännöksiä tai määräyksiä. Ajoneuvokohtainen lupa voitaisiin määräaikaaisesti peruuttaa myös kuljettajan rikkomusten johdosta.

Harmaan talouden ehkäisemiseksi ehdotetaan, että EU-säännösten mukaisen kuljettajato-

distuksen puuttuessa poliisi voisi keskeyttää kuljetuksen. Lisäksi luvanhaltijan nimi ja yhteystiedot velvoitettaisiin merkitsemään selvästi autoon näkyvälle paikalle.

Kuljetusluvan kansainvälisiin kuljetuksiin myöntäisi jatkossakin tulli tai Ajoneuvohallintokeskus.

Luvan edellyttämä ammattitaito osoitettaisiin Ajoneuvohallintokeskuksen antamalla todistuksella. Laissa olisi säännökset liikenneyrityskurssista, kokeesta ja todistuksesta.

Maantieliikenteen liikenneyrityskoulutuksesta annetussa laissa säädettäisiin liikenneyrityskoulutusluvan hakemisesta, myöntämisestä ja peruuttamisesta. Liikenneyrityskoulutuksen antaminen edellyttäisi lupaa. Lupa koulutuksen antamiseen olisi myönnettävä, jos hakija täyttää laissa säädetyt edellytykset. Liikenneyrityskoulutusluvan myöntäisi Ajoneuvohallintokeskus. Ajoneuvohallintokeskus valvoisi koulutuksen järjestämistä.

Luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annettuun lakiin ehdotetaan tehtäväksi maantieliikenteen liikenneyrityskoulutuksesta ehdotetusta laista johtuvat muutokset. Lisäksi ehdotetaan tehtäväksi vähäisiä muutoksia ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin sekä Ajoneuvohallintokeskuksesta annettuun lakiin.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2006 kesällä ja osittain vuonna 2007.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Yleisperustelut

Hallituksen esityksen perusteluista ilmenevistä syistä ja saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää esitystä tarpeellisenä ja tarkoituksenmukaisena. Valiokunta puoltaa lakiehdotuksen hyväksymistä seuraavin huomautuksin ja muutosehdotuksin.

Liikennetraktori

Ehdotuksen 7 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan maa-, metsä-, eläin- tai kalatalouden kuljetuksissa liikennetraktoreilta ei lupaa vaadittaisi, jos

kuljetuskustannusten osuus on enintään 30 prosenttia koko elinkeinotoiminnan suoranaista kustannuksista tilikautena. Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että liikennetraktorin määritelmä ja erilaiset käyttötavat aiheuttavat ongelmia.

Liikennetraktori on ensinnäkin tavarankuljetukseen tarkoitettu kuormaa kantava nestepainetoimisella runko-ohjauksella varustettu traktori eli ns. dumpperi, jossa on lava jo itsessään ja joka ei näytä tavalliselta traktorilta. Tämän lisäksi liikennetraktori on myös muu traktori, jota käytetään tavarankuljetukseen suuremmalla

kuin 10 tonnin perävaunun kytkentämassalla varustettuna, eikä kyse ole maa- ja metsätalouden kuljetuksesta. Liikennetraktori tulee katsastuksessa hyväksyttävä liikennetraktoriksi, ellei se ole jo uutena hyväksytty sekä maatalous- että liikennetraktoriksi. Ongelmallista onkin, että sama traktori ja perävaunu -yhdistelmä voi olla sekä maatalous- että liikennetraktori.

Liikennetraktori ei ole määräaikaikatsastuksen piirissä. Liikkuvan poliisin mukaan liikenteessä suoritettua valvonnassa on vaikea todeta sekä traktorin että perävaunun kuntoon liittyviä ominaisuuksia. Asiantuntijakuulemisessa onkin todettu, että tulevaisuudessa on tärkeää saattaa liikennetraktorit ja niiden perävaunut rekisteröinnin ja määräaikaikatsastuksen piiriin. Valiokunta yhtyy tähän näkemykseen.

Tavarankuljetuksessa liikennetraktori vaatii C-luokan eli kuorma-auton ajokortin. Tämä aiheuttaa ongelmia maanviljelijäperheille, kun perheenjäsenten apua tarvitaan myös traktorin ajossa. Ministeriön tulkinnan mukaan 15-vuotias T-ajokortin haltija ei saisi ajaa traktoria, joka on hyväksytty sekä maatalous- että liikennetraktoriksi silloinkaan, kun maatilalla ajetaan sen omia maa- tai metsätalousajoja. Tämä johtaa suuriin käytännön ongelmiin sellaisille maanviljelijöille, jotka sivutyönä ajavat maatalous/liikennetraktorilla rahtia, joka edellyttää C-korttia. Kaksoiskäytöstä aiheutuu näin ollen traktorin ajamiselle korkeammat vaatimukset kuin tavallisen traktorin ajamiselle. Valiokunnan mielestä traktoria tulisi kuitenkin aina pysyä täysimääräisesti hyödyntämään alkuperäiseen käyttötarkoitukseensa eli maa- ja metsätalousajoon. Tältä osin tilanne tulee selkeyttää.

Liikennetraktori kuuluu ajo- ja lepoaikojen valvonnan piiriin silloin kun ajotapahtuma on luvanvarainen ja vaatii liikenneluvan. Liikkuvan poliisin mukaan käytännön valvonnassa erittäin harvoin liikennetraktoreissa on ylitetty vuorokausittaisia ajoaikoja tai rikottu lepoaika-säännöksiä. Traktoreilla ajetaan yleensä hyvin lyhyitä (alle 10 km) matkoja, eikä käytännössä juuri ajo- ja lepoaikarikkomuksia esiinny.

Traktorissa on käytettävä verollista polttoainetta tai maksettava ns. päiväkohtainen vero sil-

loin kun se ei ole maa- tai metsätalousajossa. Tämä järjestelmä on osoittautunut hyväksi maanviljelijöille, mutta siitä aiheutuu valitettavasti tulkintaongelmia. Asiantuntijakuulemisen mukaan tulkintoja on erittäin paljon ja käytännössä löytyy vielä paljon ajotapahtumia, joista pitäisi Ajoneuvohallintokeskukselta hakea ennakkopäätös polttoaineen suhteen. Se, että jotkut toimijat käyttävät verollista ja verotonta polttoainetta eri tilanteissa ja toiset ainoastaan verollista, saattaa myös johtaa kilpailua vääristäviin tilanteisiin.

Valiokunta pitää huolestuttavana liikennetraktoreihin liittyviä tulkinnanvaraisuuksia, niin liikenneluvan, verollisen ja verottoman polttoaineen kuin vaadittavan ajokortin osalta. Määräaikaikatsastuksien puuttuminen on myös ongelma. Nämä ongelmalliset tilanteet vaativat kokonaisvaltaista selvittelyä toimivien ratkaisujen löytämiseksi. Tämän vuoksi valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi lausumaa siitä, että hallituksen tulee kokonaisvaltaisen selvityksen pohjalta ryhtyä toimenpiteisiin toimivien ratkaisujen löytämiseksi liikennetraktoreiden osalta (*Valiokunnan lausumaehdotus*).

Muuta

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että 6 §:ssä liikenteen harjoittamista koskevan luvan edellytyksenä on vakavaraisuus, joka määritellään 13 §:ssä. Lain 20 §:n mukaan lupa voidaan peruuttaa, jos luvanhaltija ei täytä luvan saamisen edellytyksiä. Vakavaraisuutta tai ammattitaitoa koskevan vaatimuksen osalta lupaviranomaisen on ennen luvan peruuttamista annettava luvan haltijalle mahdollisuus korjata puute.

Valiokunta kiinnittää tässä yhteydessä huomiota velkasaneeraukseen. Oikeusministeriön näkemyksen mukaan vakavaraisuuden arvioinnin kannalta ei ole merkitystä sillä, ovatko velkojen alkuperäiset ehdot voimassa vai onko niitä järjestelty yrityssaneerauksessa tai vapaaehtoisin sopimuksin velkojan ja velallisen välillä. Valiokunta kantaa huolta siitä, että velkasaneerauksessa olevien yritysten kustannuspohja vääristyy kaikista sitoutumuksistaan täysimää-

räisesti vastaaviin yrityksiin verrattuna. Valiokunnan mielestä velkasaneerauksen vaikutusta luvan saamiseen ja peruuttamiseen tulisi jatkossa selvittää. Valiokunta ei pidä hyvänä, että velkasaneerausjärjestelmä saattaa johtaa kilpailua vääristäviin tilanteisiin.

Yksityiskohtaiset perustelut

1. laki

7 §. Ilman lupaa sallittu kaupallinen liikenne. Pykälän 1 momentin 1 kohdassa esitettyä 2 400 kilon rajaa valiokunta pitää korkeana. Hallituksen esityksessä mainitaan perusteena korotukselle uusien henkilö- ja pakettiautomallien kasvaneet kokonaisuudessa, joka osittain selittyy ajoneuvojen turvallisuusominaisuuksien parantumisella. Valiokunta katsoo kuitenkin, että painorajan nostaminen 2 400 kiloon on kokonaisuutensa kasvuun nähden turhan suuri, ja ehdottaa rajan asettamista 2 000 kiloon.

Momentin 2 kohdassa valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että kouluttajan määrittely kuljettajan ammattiopetuksessa tapahtuvissa kuljetuksissa ei vastaa nykyisin muualla säädöksissä käytössä olevaa termiä. Tämän vuoksi valiokunta ehdottaa luvatta sallittavaksi tavarankuljetusta opetusministeriön koulutuksen järjestämisluvan haltijan antaman kuljettajan ammattiopetuksen yhteydessä.

Momentin 5 kohdassa ehdotetaan kuntarajaa liikennetraktorilla suoritettavalle kuljetukselle. Valiokunta pitää tämän rajauksen osalta ongelmallisena, että Suomen kuntien pinta-ala vaihtelee suuresti. Tämän lisäksi elinkeinon harjoittajan maa- tai metsätila taikka eläin- tai kalatalouden harjoittamispaikka saattaa sijaita aivan kuntarajan läheisyydessä, niin että osa tiluksista jää toisen kunnan alueelle. Tämän vuoksi valiokunta ehdottaakin rajaksi 50 kilometrin etäisyyttä elinkeinon harjoittajan maa- tai metsätilasta taikka eläin- tai kalatalouden harjoittamispaikasta ja tämän lisäksi sen kunnan aluetta, jolla maa- ja metsätila taikka eläin- ja kalatalouden harjoittamispaikka sijaitsee. Kilometrimäärään perustuvia rajoituksia on mm. tieliikenteen ajo-

ja lepoajoista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 artikloissa 3 ja 13 sekä ensi vuoden huhtikuun loppuun noudatettavan neuvoston asetuksen 3820/85 4 ja 13 artikloissa. Valiokunta painottaa, että kilometrimäärän laskemisessa tulee käyttää sädetä, koska maastossa olevien esteiden vuoksi teitse laskettava etäisyys saattaa tästä nousta merkittävästi.

Valiokunta on tämän lisäksi yleisperusteluisia kiinnittänyt huomiota liikennetraktorin käyttöön liittyviin selvitystä vaativiin kohtiin.

Momentin 6 kohdassa valiokunta on tehnyt kielellisen korjauksen.

Momentin 7 kohdassa asiantuntijakuulemisessa on katsottu, että esitys tahtomattaan vapauttaa myös tienrakennuskuljetukset. Hallituksen esityksen lakitekstissä puhutaan tien- ja kadunpitoon liittyvän maa-aineksen, veden, suolan tai muun vastaavan aineen "levittämisestä tielle tai kadulle". Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan sanamuodosta käy ilmi, että muotoiluilla tarkoitetaan samaa asiaa. Sanamuodon muuttamiseen ei ole estettä, joskaan se ei ole tarpeellistakaan. Valiokunta katsoo kuitenkin, että asiantuntijakuulemisessa esitetty muoto on täsmällisempi ja ehdottaa sen vuoksi kohtaa muutettavaksi koskemaan tien ja kadun hoitoa.

Momentin 8 kohdassa valiokunta on korvanut sanan kuntakonserni, jonka määritelmää ei ole tällä hetkellä missään laissa. Kuntalaissa on ainoastaan käsite "konsernitase" muttei kuntakonsernin varsinaista määritelmää. Myöskään osakeyhtiölaki ei tunne määritelmää. Kuntakonsernin määritelmä on välillisesti kuitenkin määriteltävissä lain perusteella esimerkiksi seuraavasti: "Kunta ja yhteisöt, jossa kunnalla on kirjanpitolain 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta." Valiokunta ehdottaa kuntakonsernikäsitteen korvaamista kyseisellä määritelmällä ja samaa muutosta 9 kohtaan.

Momentin 9 kohdassa Kilpailuvirasto on katsonut, että ei saisi asettaa eri asemaan kunnan kuljetuksia, jotka suoritetaan palveluja antavan yrityksen ajoneuvolla, ja niitä, jotka suoritetaan kunnan omalla ajoneuvolla. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kyseessä on lähinnä

ruoan kuljettaminen kunnan laitoksille ja kouluihin. Näissä kuljetuksissa vapautus tapahtuisi usein myös momentin 1 kohdan nojalla, eli kuljetetaan alle 2 000 kilon ajoneuvolla, tai se voi olla osa 4 kohdassa tarkoitettua työkokonaisuutta, jolloin lupa vaaditaan vain, kun kuljetuksen osuus on vähintään 30 %. Valiokunta katsoo, että ei tule asettaa eri asemaan kunnan järjestämiä sosiaali- ja terveystalouksien sekä opetuspalveluihin liittyviä kuljetuksia sen perusteella, kuka ne suorittaa, ja ehdottaakin säännöstä tästä.

Valiokunta on tehnyt vastaavat muutokset momentin muotoiluun.

31 §. Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku. Pykälässä säädetään muutoksenhaun lisäksi oikaisuvaatimusmenettelystä. Tämän vuoksi valiokunta ehdottaa pykälän otsikkoa muutettavaksi siten, että siinä mainitaan molemmat.

Jos päätökseen on ennen valituksen tekemistä vaadittava oikaisua erikseen säädettyssä oikaisuvaatimusmenettelyssä, on ohje tällaisen oikaisukeinon käyttämisestä hallintolain (434/2003) 46 §:n 1 momentin mukaan annettava samanaikaisesti päätöksen kanssa. Valiokunta ehdottaa momenttiin mainintaa ohjeiden antamisesta.

Valiokunta on tehnyt vastaavat muutokset pykälän muotoiluun.

35 §. Siirtymäsäännökset. Asiantuntijakuulemisessa valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että siirtymäsäännöksen 3 momentti koskee vain kuorma- ja pakettiautoja eikä liikennetraktoreita. Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan tarkoituksena ei ole ollut rajata liikennetraktoreita säännöksen ulkopuolelle. Valiokunta toteaa, että momenttia on kuitenkin syytä

korjata poistamalla molemmista momentin kohdista sanat "kuorma- ja pakettiautolle". Tällöin myös mahdolliset henkilöautot tulevat huomioon otetuksi. Valiokunta on tehnyt vastaavat muutokset momentin muotoiluun.

3. laki

25 §. Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku. Pykälässä säädetään muutoksenhaun lisäksi oikaisuvaatimusmenettelystä. Tämän vuoksi valiokunta ehdottaa pykälän otsikkoa muutettavaksi siten, että siinä mainitaan molemmat.

Jos päätökseen on ennen valituksen tekemistä vaadittava oikaisua erikseen säädettyssä oikaisuvaatimusmenettelyssä, on ohje tällaisen oikaisukeinon käyttämisestä hallintolain (434/2003) 46 §:n 1 momentin mukaan annettava samanaikaisesti päätöksen kanssa. Valiokunta ehdottaa momenttiin mainintaa ohjeiden antamisesta.

Valiokunta on tehnyt vastaavat muutokset momentin muotoiluun.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa,

että 2., 4. ja 5. lakiehdotus hyväksytään muuttamattomana,

että 1. ja 3. lakiehdotus hyväksytään muutettuna (Valiokunnan muutosehdotukset) ja

että hyväksytään yksi lausuma (Valiokunnan lausumaehdotus).

*Valiokunnan muutosehdotukset***1.****Laki****kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 ja 2 §
(Kuten HE)

2 luku

Viranomaiset

3 ja 4 §
(Kuten HE)

3 luku

Lupajärjestelmä

5 ja 6 §
(Kuten HE)

7 §

Ilman lupaa sallittu kaupallinen liikenne

Lupaa ei tarvita suoritettaessa:

1) tavarankuljetusta ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on enintään 2 000 kiloa;

2) tavarankuljetusta *opetusministeriön koulutuksen järjestämisluvan haltijan* kuljettajan ammattiopetuksen yhteydessä;

(3 ja 4 kohdat kuten HE)

5) maa-, metsä-, eläin- tai kalatalouden kuljetusta näiden alojen elinkeinon harjoittajan hal-

linnassa olevalla liikennetraktorilla 50 kilometrin etäisyydelle elinkeinon harjoittajan maa- ja metsätilasta taikka eläin- tai kalatalouden harjoittamispaikasta sekä koko tämän sijaintikunnan alueella;

6) kotihoidon palveluun liittyvää kuljetusta tämän alan elinkeinonharjoittajan hallinnassa olevalla ajoneuvolla yhden kunnan alueella;

7) tien ja kadun hoitoon liittyvän maa-aineksen, veden, suolan tai muun vastaavan aineen levittämistä tielle tai kadulle;

8) konsernin tai siihen verrattavan yhtiön, kunnan, kuntayhtiön tai (poist.) yhteisön, jossa kunnalla on kirjanpitolain 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta, sisäistä kuljetusta sen hallinnassa olevalla ajoneuvolla;

9) kunnan, kuntayhtiön tai (poist.) yhteisön, jossa kunnalla on kirjanpitolain 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta, järjestämiin sosiaali- ja terveyspalveluihin sekä opetuspalveluihin liittyvää kuljetusta sen hallinnassa tai näille palveluja tuottavan elinkeinon harjoittajan hallinnassa olevalla ajoneuvolla;

(10—12 kohdat kuten HE)

(2 ja 3 mom. kuten HE)

4 luku

Liikenteen harjoittamista koskevan luvan myöntämisen edellytykset

8—14 §
(Kuten HE)

5 luku

Liikenteestä vastaava henkilö15 ja 16 §
(Kuten HE)

6 luku

Lupamenettely17—21 §
(Kuten HE)

7 luku

Kansainväliset kuljetukset22—24 §
(Kuten HE)

8 luku

Erinäiset säännökset25—30 §
(Kuten HE)

31 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

Ajoneuvohallintokeskuksen 11 §:ssä tarkoitettuun kokeeseen hyväksymistä koskevaan päätökseen ja hylättyyn koesuoritukseen ei voi hakea muutosta valittamalla. Kokeeseen hyväksymistä koskevaan päätökseen ja koesuoritukseen saa hakea oikaisua Ajoneuvohallintokeskuksel-

ta. Päätökseen on liitettävä ohjeet oikaisuvaatimuksen tekemiseksi. Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti 30 päivän kuluessa siitä, kun henkilö sai tiedon hylkäämisestä. Muutoksenhausta oikaisuvaatimusta koskevaan Ajoneuvohallintokeskuksen päätökseen säädetään 2 momentissa.
(2 mom. kuten HE)

32—34 §
(Kuten HE)

35 §

Siirtymäsäännökset

Ennen tämän lain voimaantuloa myönnettyt liikenneluvat pysyvät voimassa luvassa määrätyn ajan.

Liikennelupahakemukset sekä ilmoitukset liikenteestä vastaavan henkilön muutoksista, jotka on jätetty ennen tämän lain voimaantuloa, mutta joita ei ole ratkaistu tämän lain voimaan tullessa, ratkaistaan tämän lain säännösten mukaisesti.

Luvanhaltijan, jolla on liikennelupa (*poist.*) tämän lain voimaan tullessa, samoin kuin henkilön, joka toimii liikenteestä vastaavana henkilönä (*poist.*) ammattimaista liikennettä harjoittavassa yrityksessä tämän lain voimaan tullessa, katsotaan täyttävän tässä laissa säädetyn ammatitaitovaatimuksen.

Ennen tämän lain voimaantuloa liikenneyritystäjukurssista ja kirjallisesta loppukokeesta sekä käytännön kokemuksesta annetut todistukset jäävät sellaisinaanvoimaan. Todistukset myöntäneiden oppilaitosten tulee toimittaa tiedot todistuksista Ajoneuvohallintokeskukselle vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

3.

Laki**luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 15 päivänä helmikuuta 1991 annetun lain (343/1991) 2 §:n 7 kohta, 9 §, 9 b §:n 2 ja 3 momentti sekä 25 §, sellaisina kuin ne ovat, 2 §:n 7 kohta ja 9 b §:n 2 ja 3 momentti laissa 662/1994 sekä 9 § mainitussa laissa 662/1994 ja laissa 871/1999 ja 25 § osaksi mainitussa laissa 662/1994, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on mainitussa laissa 662/1994 uusi 9 kohta, 9 b §:ään uusi 2 momentti, jolloin muutettu 2 ja 3 momentti ja nykyinen 4—6 momentti siirtyvät 3—7 momentiksi, sekä lakiin uusi 9 c ja 9 d § seuraavasti:

2, 9 ja 9 b—d §
(Kuten HE)

25 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

(1 mom. kuten HE)

Edellä 9 c §:ssä tarkoitetun kokeen hylkäämiseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Koesuoritukseen saa hakea oikaisua Ajoneuvohallintokeskukselta. *Hylkäävään päätökseen on lii-*

tettävä ohjeet oikaisuvaatimuksen tekemiseksi. Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti 30 päivän kuluessa siitä, kun henkilö sai tiedon hylkäämisestä. Muutoksenhausta oikaisuvaatimusta koskevaan Ajoneuvohallituksen päätökseen säädetään 3 momentissa.

(3 mom. kuten HE)

Voimaantulosäännös
(Kuten HE)

Valiokunnan lausumaehdotus

Eduskunta edellyttää, että hallitus ryhtyy kokonaisvaltaisen selvityksen (ml. määräaikaikatsastukset) pohjalta tar-

vittaviin toimenpiteisiin liikennetraktoreita koskevan lainsäädännöllisen aseman selkiyttämiseksi. Selvitys on annettava liikenne- ja viestintävaliokunnalle vuoden 2007 aikana.

Helsingissä 31 päivänä toukokuuta 2006

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Markku Laukkanen /kesk	Eero Reijonen /kesk
vpj.	Matti Kangas /vas	Pertti Salovaara /kesk
jäs.	Leena Harkimo /kok	Arto Seppälä /sd
	Saara Karhu /sd	Timo Seppälä /kok
	Inkeri Kerola /kesk	Lasse Virén /kok
	Reino Ojala /sd (osittain)	Raimo Vistbacka /ps
	Reijo Paajanen /kok	vjäs. Lyly Rajala /kok.
	Erkki Pulliainen /vihr	

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker.