



**TRANSPORDIAMET**

/\*ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS

Märge tehtud:

Kehtib kuni:

Alus:

Teabevaldaja: Transpordiamet\*/

**Autokaubaveo komisjoni koosoleku protokoll nr 22**

07.07.2025 nr 1.1-4/25/130

**Algus:** 19.06.2025 kell 11:00 **Lõpp:** 19.06.2025 kell 13:00

**Juhatas:** Transpordiameti veonduse järelevalve osakonna juhataja Karl Tiitson (edaspidi *TRAM*)

**Protokollis:** Transpordiameti veonduse järelevalve osakonna järelevalvespetsialist Kristo Jõks

**Võtsid osa komisjoni liikmed:** Eda Rembel (Kliimaministeerium, edaspidi *KLIM*), Ermo Perolainen (Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon, edaspidi *ERAA*), Toomas Korenev (Politsei- ja Piirivalveamet, edaspidi *PPA*), Jüri Milov (Tööinspektsioon, edaspidi *TI*) ja Kristo Jõks (Transpordiamet).

Koosolekul osales Ülle Fedik (Transpordiamet).

**Päevakord:**

1. Ülevaade vedajate selgitustest autovedudel tuvastatud raskete autoveoalaste rikkumiste kohta ning arutelu võimalike meetmete rakendamiseks
2. Ülevaade 10.01 ja 20.03 ning kahel elektrooniliselt toimunud autokaubaveo komisjoni koosolekul vastu võetud otsuste täitmisest - Karl Tiitson, Eda Rembel, Jüri Milov, Ermo Perolainen
3. Muud küsimused

**1. Ülevaade vedajate selgitustest autovedudel tuvastatud raskete autoveoalaste rikkumiste kohta ja arutelu võimalike meetmete rakendamiseks**

Komisjoni koosolekule esitati arutamiseks 8 ettevõtte autovedudel tuvastatud rikkumised:

Majestik-Plus OÜ (12907797)  
OÜ Tiku Veod (11497340)  
KAVA Trans OÜ (14765628)  
VIASCANDIC OÜ(14573283)  
LibraCompany OÜ (14888911)  
Osaühing Aarman Puit (10459886)  
Põhjapuit Osaühing (12071235)  
Osaühing SVA visor (10525844)

Arvesse võttes autokaubaveo komisjoni varasematel koosolekutel sarnaste rikkumiste osas tehtud ettepanekuid ning käesoleval koosolekul arutamisele tulevatel autovedudel tuvastatud rikkumiste materjale, vedajate esitatud selgitusi, Transpordiameti ettepanekuid, komisjoni liikmete arvamusi,

otsustas autokaubaveo komisjon Transpordiameti peadirektori 22.05.2023 käskkirja nr 1.1-1/23/99 „Autokaubaveo komisjoni moodustamine ja töökorra kinnitamine“ alusel teha järgmised ettepanekud:

Komisjon otsustas ERAA-l jätkata vedajate põhjalikumat kontrollimist ja viia läbi 19.06.2025 komisjoni koosolekul arutlusel olevate vedajate vastavuse kontrollimine vedaja tegevusalal tegutsemiseks kehtestatud nõuetele.

**1.1 Majestik-Plus OÜ (12907797)** majandustegevuse registris (edaspidi *MTR*) on 3 sõiduki kohta tegevusloa ära kiri, haldusmenetlus algatati 2 MSI, 10 VSI ja 2 SI rikkumise menetlemiseks.

**2 MSI** – juht kasutab sõitmisel juhikaarti, mis ei ole tema oma; sellise sõiduki juhtimine, millel puudub kehtiv tehnõulevaatuse tõend, nagu on nõutud ELi õigusaktidega.

**10 VSI** – sõidumeerikut ei ole nõuetekohaselt kasutatud; ei esitata jooksva päeva ja eelnenud 28 päeva andmeid (4x); VSI andmeid ei sisestata käsitsi, kui see on nõutav (4x); ebapiisav vähendatud ööpäevane puhkeperiood alla 9 tunni, kui vähendamine on lubatud ... < 7h.

**SI** - ebapiisav vähendatud ööpäevane puhkeperiood alla 9 tunni, kui vähendamine on lubatud 7h ≤ ... < 8h; puuduvad nende riikide tähised, kus juht igapäevast tööaega alustas ja kus ta selle lõpetas.

TRAM saatis 18.10.2023, 07.06.2024, 16.08.2024, 17.12.2024 ja 03.01.2025 teatised, 16.01.2025 selgitustaotluse, 21.03.2025 korduva selgitustaotluse, 24.03.2025 täiendava selgitustaotluse, 14.04.2025 helistati ning saadeti SMS. Vedaja TRAM-i selgitustaotlustele vastust ei edastanud. Samuti ei saanud vedajaga kontakti telefoni teel.

Komisjonis arutelu käigus märgiti, et ettevõtte tegevjuht pani ise toime eriti rasked rikkumised ning vedaja rikkumiste kohta selgitusi ei edastanud.

TRAM tegi komisjonile ettepaneku lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.4, vedaja ühe sõiduki tegevusloa kinnitatud ära kirja kehtivuse peatamiseks kolmeks kuuks ja punktist 3.2 teha TI-le ettepanek vedaja juures kontrolli teostamiseks autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmis üle. Komisjonis märgiti, et tulenevalt Komisjoni määruses (EL) 2016/403, tuleb 9 VSI rikkumist liita, mille tulemina lisandub ettevõttele 3 MSI rikkumist. Komisjoni liikmed panid hääletusele konkureeriva ettepaneku lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.5, peatada vedaja tegevusloa kehtivus kaheks kuuks ning teha TI-le ettepanek vedaja juures kontrolli teostamiseks autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle.

Komisjoni liikmete hääled jagunesid hääletamisel järgmiselt:

1) peatada vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivus kolmeks kuuks ja teha TI-le ettepanek vedaja juures kontrolli teostamiseks autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle – 0 häält.

2) peatada vedaja tegevusloa kehtivus kaheks kuuks ja teha TI-le ettepanek vedaja juures kontrolli teostamiseks autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle – 6 häält.

**Komisjon otsustas:** teha ettepanek **peatada vedaja tegevusloa kehtivus kaheks kuuks** ning teha TI-le ettepanek vedaja juures kontrolli teostamiseks autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle.

**1.2. OÜ Tiku Veod (11497340),** MTRs on 5 sõiduki kohta tegevusloa ära kiri. Haldusmenetlus algatati 2 MSI, 1 VSI, 1 SI rikkumise menetlemiseks.

TRAM saatis 19.12.2024 teatise ja 16.01.2025 selgitustaotluse:

**2 MSI** – ületatakse ööpäevast 10 tunni pikkust sõiduaega 50 % või rohkem  $15h \leq \dots$ ; juht kasutab sõitmisel juhikaarti, mis ei ole tema oma.

**1 VSI** – ebapiisav vähendatud ööpäevane puhkeperiood alla 9 tunni, kui vähendamine on lubatud  $\dots < 7h$ .

**1 SI** – ületatakse katkematut 4,5 tunni pikkust sõiduaega enne vaheaja tegemist  $5h \leq \dots < 6h$ .

Vedaja vastas 23.01.2025 rikkumiste kohta järgmist:

*„Ettevõtte viis ettevõtte siseselt läbi autojuhi täiendava instrueerimise. Ettevõtte lähetas ja autojuht läbis kutselise juhi täiendkoolituse, mis toimus 27-30 detsember 2024 Ametikoolitus OÜ poolt korraldatuna.*

*Toomas Kukk seletuskiri: 14 november 2024 Alustasin sõitu, kuid olin enne sõidu alustamist unustanud vahetada autojuhi digikaarti.“*

Komisjonis arutelu käigus märgiti, et ettevõtte tegevjuht pani ise toime eriti rasked rikkumised ning rikkumistest nähtub, et ettevõttes puudus kaubaveo teostamise üle pidev kontroll, puudus ülevaade töö- ja puhkeaja nõuete täitmisest.

TRAM tegi komisjonile ettepaneku lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.4, vedaja ühe sõiduki tegevusloa kinnitatud ära kirja kehtivuse peatamiseks kaheks kuuks ja punktist 3.2 teha TI-le ettepanek vedaja juures kontrolli teostamiseks autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmis üle. Komisjoni liikmed panid hääletusele konkureerivad ettepanekud: lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.4, peatada vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivus üheks kuuks ning lähtuvalt töökorra punktist 3.3, saata materjal KLIM-le vedajale ettekirjutuse tegemiseks.

Komisjoni liikmete hääled jagunesid hääletamisel järgmiselt:

1) vedajale ettekirjutuse tegemine ja vedaja juures autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmis üle kontrolli teostamine – 2 häält.

2) peatada vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivus üheks kuuks ja vedaja juures kontrolli teostamiseks autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmis üle – 1 hääl.

3) peatada vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivus kaheks kuuks ja vedaja juures kontrolli teostamiseks autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmis üle – 3 häält.

**Komisjon otsustas:** teha ettepanek peatada **vedaja tegevusloa kehtivus kaheks kuuks** ning teha TI-le ettepanek vedaja juures kontrolli teostamiseks autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmis üle.

**1.3. KAVA Trans OÜ (14765628)**, MTRs on 1 sõiduki kohta tegevusloa ära kirjad. Haldusmenetlus algatati **3 MSI** rikkumise menetlemiseks.

TRAM saatis 19.03.2025 teatise ja 25.03.2025 selgitustaotluse:

**3 MSI** – 2x sellise sõiduki juhtimine, millel puudub kehtiv tehnoulevaatus tõend, nagu on nõutud ELi õigusaktidega; Tasuline veosevedu ilma ühenduse kehtiva tegevusloata

Vedaja vastas 31.03.2025: *„Ülevaatus punktis ei öeldud mulle, et ma ei tohi teha tööd selle autoga. Endal ei ole ennem sellist situatsiooni olnud seega puudub info sellele kohta. Litsentsi taotlesin 3 nädalat varem. Ehk vana aasta sees veel. Minust mitte olenevatel põhjustel (mind unustati EERA poolt) polnud mul seda veel käes. Eeldasin, et see kehtib kuna ei olnud ühtegi põhjust selle mitte saamiseks. Kui helistasin samal päeval EERA-se kui politsei mind kinnin pidas siis vabandati minu ees ja väljastati samal päeval mulle see litsents.“*

Komisjonis arutelu käigus märgiti, et ettevõtte tegevjuht pani ise toime kõik eriti rasked rikkumised ning ettevõtte tegevuse kohta on vaja saada täiendavat selgust.

Kuna kõik rikkumised pandi toime ühel kontrollil, millest üks oli tasuline veosevedu ilma ühenduse kehtiva tegevusloata, tegi TRAM komisjonile ettepaneku lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.3, saata materjal KLIM-le vedajale ettekirjutuse tegemiseks. Otsuse poolt olid kõik komisjoni liikmed.

**Komisjon otsustas:** teha ettepanek saata materjal KLIM-le vedajale ettekirjutuse tegemiseks.

**1.4. VIASCANDIC OÜ (14573283)**, MTRs on 3 sõiduki kohta tegevusloa ära kirjad. Haldusmenetlus algatati **2 MSI, 1 SI** rikkumise menetlemiseks.

TRAM saatis 05.03.2025 teatise, 25.03.2025 selgitustaotluse, 09.05.2025 korduv selgitustaotluse, 12.06.2025 helistatud:

**2 MSI** – salvestuslehtedele kantud andmete või sõidumeerikule ja/või juhikaardile salvestatud ja sealt alla laaditud andmete võltsimine, varjamine, esitamise takistamine või hävitamine; juht kasutab sõitmisel juhikaarti, mis ei ole tema oma.

Vedaja vastas 17.06.2025:

*„Tuvastatud õigusrikkumine ei ole meie ettevõttes kindlasti tavapraktika ja oleme kasutusele võtnud erinevaid kontrollmeetmeid, et selliseid asju tulevikus enam ei juhtuks. Veokijuht soovis selle konkreetse juhtumi korral jõuda antud tööpäeval Soomest koju ning kasutas selleks veokis olnud teist sõidukaarti. Enam me teise juhi kaarte veokis ei hoia ning oleme teinud põhjalikku ennetustööd rikkumiste ära hoidmiseks.*

Komisjon märkis arutelu käigus, et eriti raske rikkumise toimepanemisel kasutati ettevõtte juhatuse liikme juhikaarti. Vedaja antud seletus ei anna kindlust rikkumisi välistava töökorralduse kehtestamise kohta.

TRAM tegi komisjonile ettepaneku lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.4, vedaja ühe sõiduki tegevusloa kinnitatud ära kirja kehtivuse peatamiseks kaheks kuuks ja punktist 3.2 teha TI-le ettepanek vedaja juures kontrolli teostamiseks autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmis üle. Otsuse poolt olid kõik komisjoni liikmed.

**Komisjon otsustas:** teha ettepanek vedaja ühe sõiduki tegevusloa kinnitatud ära kirja kehtivuse peatamiseks kaheks kuuks ja teha TI-le ettepanek vedaja juures kontrolli teostamiseks autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmis üle.

**1.5. LibraCompany OÜ (14888911)**, MTRs on 4 sõiduki kohta tegevusloa ära kirjad. Haldusmenetlus algatati **5 MSI** rikkumise menetlemiseks.

TRAM saatis 11.02.2025, 24.03.2025 ja 31.03.2025 teatised, 02.04.2025 selgitustaotluse, 09.05.2025 korduva selgitustaotluse, 12.06.2025 helistatud:

**5 MSI** – Sellise sõiduki juhtimine, millel puudub kehtiv tehnõulevaatus või kehtiv tehnõulevaatuse tõend (2x); sõidukit ei hoita ohutuna ja tehnõuetele vastavas korras, mille tulemuseks on väga tõsised puudused pidurisüsteemis, roolihoovastikus, ratastes/rehvides, vedrustuses või raamis või

mujal varustuses, mis kujutab sellist vahetut ohtu liiklusohutusele, mis viib otsuseni sõiduk kasutuselt kõrvaldada (2x); ei ole paigaldatud ega kasutada tüübikinnituse saanud sõidumeerikut. Vedaja selgitustaotlustele ei vastanud.

Komisjonis arutelu käigus märgiti, et ettevõtte tegevjuht pani ise toime vähemalt 3 eriti rasket rikkumist. Rikkumiste kohta selgitusi ei edastanud ning vedaja on raskete rikkumiste tõttu komisjonis olnud ka 2023 aastal.

TRAM tegi komisjonile ettepaneku lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.4, peatada vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivus kuueks kuuks. Komisjoni liikmed panid konkureeriva ettepanekuna hääletusele teha ettepanek lähtuvalt töökorra punktist 3.5, peatada vedaja tegevusloa kehtivus kaheks kuuks.

Komisjoni liikmete hääled jagunesid hääletamisel järgmiselt:

- 1) peatada vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivus kuueks kuuks – 0 häält.
- 2) peatada vedaja tegevusloa ära kirja kehtivus kaheks kuuks – 6 häält.

**Komisjon otsustas: teha ettepanek vedaja tegevusloa kehtivuse peatamiseks kaheks kuuks.**

**1.6. Osaühing Aarman Puit (10459886)**, MTRs on 14 sõiduki kohta tegevusloa ära kiri. Haldusmenetlus algatati **3 MSI, 5 VSI, 2 SI** rikkumise menetlemiseks.

TRAM tegi ettepaneku menetlus lõpetada ühe MSI rikkumise aegumise tõttu. Komisjonis märgiti, et liiklusjärelvalve infosüsteemi andmetel on vedaja autojuhti karistatud 27.05.2025 autorongi juhtimises liiklusemärgi 313a mõjupiirkonnas 8T alas, kuid mis pole märgitud MSI rikkumiseks. Komisjon otsustas, et on vaja täiendavalt uurida eelpool nimetatud rikkumise asjaolusid ning hetkel Osaühing Aarman Puit osas menetlust ei lõpeta.

**1.7. Põhjapuit Osaühing (12071235)**, MTRs on 5 sõiduki kohta tegevusloa ära kirjad. Haldusmenetlus algatati **3 MSI, 1 SI** rikkumise menetlemiseks.

TRAM saatis 13.06.2024, 08.04.2025 ja 02.05.2025 teatised ja 09.05.2025 selgitustaotluse:

**3 MSI** – ületatakse suurimat lubatud massi N3-kategooria sõidukite puhul  $20\% \leq \dots$  (2x); sellise sõiduki juhtimine, millel puudub kehtiv tehnoloogilise tüübi tõend, nagu on nõutud ELi õigusaktidega.  
**1 SI** – ületatakse suurimat lubatud pikkust  $2\% < \dots < 20\%$ .

Vedaja 19.05.2025 vastas: „1.1. 9.5.2025.a edastas Transpordiamet Põhjapuit OÜ-le selgitustaotluse autovedudel tuvastatud raskete õigusrikkumiste kohta (lisa 1).

1.2. Transpordiamet tõi selgitustaotluses välja, et haldusmenetluse seaduse § 40 lõike 1 kohaselt annab Transpordiamet võimaluse esitada oma arvamus ja vastuväited. Transpordiamet palus saata vastus hiljemalt 19.05.2025.a e-posti aadressile info@transpordiamet.ee.

1.3. Põhjapuit OÜ-l, ei ole vastuväiteid raskete rikkumiste andmetele (SI ja MSI), mis põhinevad Karistusregistrist kustutamata andmetel.

1.4. Küll aga, seonduvalt omistatud rikkumistega selgitab Põhjapuit OÜ järgmist.

a) Kontrolli aeg 04.04.2024 14:03. Kontrolli koht: ESTONIA. kontrollitud sõiduki registreerimisnumber: 145XJJ, 678YNB; Rikkumise raskusaste ja kirjeldus: SI 924 –ületatakse suurimat lubatud pikkust  $2\% < \dots < 20\%$ . Tegemist oli poolhaakega, mida laadis metsa ääres forwarderi juht. Autorongi kogupikkust ületas üks palk. Juhile selgitati täiendavalt nõuetekohase koorma laadimise põhimõtteid.

b) Kontrolli aeg: 09.02.2025 13:59. Kontrolli koht: ESTONIA. Kontrollitud sõiduki registreerimisnumber: 611HTZ, 885YJP. Rikkumise raskusaste ja kirjeldus: MSI 701- ületatakse suurimat lubatud massi N3-kategooria sõidukite puhul  $20\% \leq \dots$  Tegemist oli juhi omavolilise tegutsemisega, juht võttis süü omaks ja tasus rikkumise eest trahvi. Juhile selgitati täiendavalt nõuetekohase koorma laadimise põhimõtteid.

c) Kontrolli aeg: 03.03.2025 13:13. Kontrolli koht: ESTONIA. Kontrollitud sõiduki registreerimisnumber: 611HTZ, 885YJP. Rikkumise raskusaste ja kirjeldus: MSI 301- sellise sõiduki juhtimine, millel puudub kehtiv tehnoülevaatuse tõend, nagu on nõutud ELi õigusaktidega. MSI 701 - ületatakse suurimat lubatud massi N3-kategooria . sõidukite puhul  $20\% \leq \dots$  SI 924 – ületatakse suurimat lubatud pikkust  $2\% < \dots < 20\%$ . Ülevaatuse osas oli ettevõttel olemas Transpordiameti teavitus, mille kohaselt ülevaatus oli rikkumise päeval kehtiv (vastavalt teavitusele kehtis ülevaatus kuni 11.3.2025.a, rikkumine leidis aset 3.3.2025.a). Transpordiameti teavitus on lisatud selgitustele (lisa 2).

1.5. Transpordiamet võib haldusmenetluse lõpetada, kui ilmnevad konkreetsed asjaolud, mille tõttu õigusaktidest tulenevate meetmete rakendamine osutub ebaproportsionaalseks.

1.6. Põhjapuit OÜ selgitab, et tal puuduvad varasemate perioodide eest SI ja MSI rikkumised ning Transpordiameti poolt ei ole varasemalt tehtud tegevusloa ärakirja peatamise otsuseid ega rakendatud muid meetmeid. Seega ei ole praegusel juhul tegemist rikkumiste jätkuvusega, vaid esmakordsete ja SI ja MSI rikkumiste kogumiga (1 SI ja 2 MSI rikkumist). Põhjapuit OÜ on esitanud ka selgitused rikkumiste asjaolude kohta.

1.7. Põhjapuit OÜ on teadlik, et vedaja vastutab, et kaubavedu korraldatakse nõuete kohaselt ja ettevõttes vedusid tegevaid autojuhte autokaubaveo nõuete täitmise osas pidevalt juhendatakse ja kontrollitakse. Põhjapuit OÜ on teadlik, et kaubavedu tuleb korraldada nii, et autojuhid saavad aru oma kohutustest, peavad ja saavad töökäske täites kinni pidada kehtivatest nõuetest.

1.8. Põhjapuit OÜ on teadlik, et seadusega ettenähtud kohustuste täitmise nõudmine on olulise tähtsusega ning ettevõttes tuleb tarvitusele võtta täiendavad konkreetsed abinõud, et töökorraldusega oleks tagatud kaubaveonõuete täitmine ja ohutu vedu liikluskeskonnas.

1.9. Tagamaks, et ettevõtte tegevus toimuks edaspidi nii, et nõudeid täidetakse ja hoitakse ära uute rikkumiste toimepanemine, on juhatuse liige Taimo Põesaste isiklikult vestelnud rikkumised toime pannud juhtidega. Juht Eimar Põesastele on tehtud kirjalik hoiatus (lisa 3).

1.10. Tagamaks, et ettevõtte tegevus toimuks edaspidi nii, et nõudeid täidetakse ja hoitakse ära uute rikkumiste toimepanemine, on Põhjapuit OÜ esindaja esitanud ERAA-le taotluse saada luba veokorraldusjuhi vahetamiseks (lisa 4) oma ülesandeid veelgi kohusetundlikumalt täitva isiku vastu.

1.11. Eeltoodud selgitustest ja tõenditest tulenevalt palub Põhjapuit OÜ lõpetada tema suhtes algatatud haldusmenetlus. “

Komisjonis arutelu käigus märgiti, et ettevõttel on tegevusluba 2017. aastast, seega on tegemist vedajaga, kes peab olema teadlik autokaubaveole kehtestatud nõuetest ja omama kogemust kaubaveo nõuetekohasel korraldamisel. Raskete rikkumiste tuvastamine näitab, et ettevõtja tegevus ei ole olnud piisav autokaubaveo korraldamisel ja veondusalaste nõuete täitmisel.

TRAM tegi ettepaneku, lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.4, vedaja ühe sõiduki tegevusloa ärakirja kehtivuse peatamiseks kaheks kuuks. Otsuse poolt olid kõik komisjoni liikmed.

**Komisjon otsustas:** teha ettepanek vedaja ühe sõiduki tegevusloa kinnitatud ärakirja kehtivuse peatamiseks kaheks kuuks.

**1.8. Osaühing SVA visor (10525844),** MTRs on 5 sõiduki kohta tegevusloa ärakirjad. Haldusmenetlus algatati 2 MSI, 2 VSI, 3 SI rikkumise menetlemiseks.

TRAM saatis 13.08.2024, 23.09.2024, 27.11.2024, 02.06.2025 teatised, 02.06.2025 selgitustaotluse, 06.06.2025 täiendava selgitustaotluse:

**2 MSI** – ületatakse suurimat lubatud massi N3-kategooria sõidukite puhul  $20\% \leq \dots$ ; sõidukit ei hoita ohutuna ja tehnonõuetele vastavas korras, mille tulemuseks on väga tõsised puudused pidurisüsteemis, roolihoovastikus, ratastes/rehvides, vedrustuses või raamis või mujal varustuses, mis kujutab sellist vahetut ohtu liiklusohutusele, mis viib otsuseni sõiduk kasutuselt kõrvaldada.

**2 VSI** – ületatakse suurimat lubatud massi N3-kategooria sõidukite puhul  $10\% \leq \dots < 20\%$ ; ületatakse suurimat lubatud **massi** N3-kategooria sõidukite puhul  $10\% \leq \dots < 20\%$ .

**3 SI** – puuduvad nende riikide tähised, kus juht igapäevast tööaega alustas ja kus ta selle lõpetas (3x)

Vedaja vastas 06.06.2025, milles selgitas:

*„Volvo 717 WKS + haagis 345YKB, rikkumise kuupäev 05.07.2024*

- 1. Auto peatati Linnaaru teel, kuna auto sõitis läbi märgi, mis keelas veoautode liikumise ilma omavalitsuse loata. Auto oli tühi, ilma lastita. Seega ei saanud tegemist olla ülekoormusega.*
- 2. Juhikaarti ei suletud, kuna ta ei lahkunud riigi territooriumilt.*

*Masin Volvo 227 BHN, rikkumise kuupäev 27.08.2024 ja 05.11.2024.*

- 1. Volvo 227 BHN Euro 3 ei ole varustatud kaaludega ja laadimisplatsil kaalusid ei olnud. Lasti kaalu on võimatu silma järgi määrata. Lasti kaal võib erineda, see kõik sõltub niiskusest. Ja peruste laaditi peale rohkem kui oodatud.*
- 2. Sõidumeerikus olev riik ei olnud unustamise tõttu alati suletud ja avatud, st kaart oli sõidumeerikusse jäetud.*

*Volvo 373BSF + haagis 494YHK, rikkumiste kuupäev 16.05.2025.*

- 1. Killustiku laadimisel ei olnud tagaluuk täielikult suletud. Vaata avanes sõidu ajal. Kui tahtsin tagaluuki sulgeda, sõitis politsei kohale. Haagis oli ja suurepärases tehnilises seisukorras.*
- 2. Pärast kood 95 kursusi hakkas juht kaart iga päev kaasas kandma, kuid mõnikord jäi see sõidumeerikusse.*

*Seoses maanteetranspordi valdkonnas tuvastatud rikkumistega kohustume tulevaste liikluseeskirjade jõustamisel olema vastutustundlikud. Jälgime kauba laadimist ja kaubavedu tähelepanelikumalt ning ei riku nõutavaid standardeid. Erilist tähelepanu pöörati individuaalsete juhikaartide korrektsele märkusele, kõigi andmete korrektsele sisestamisele sõidumeerikusse ja teie igapäevase tööaja alguse ja lõpu hoolikale sisestamisele. P.S. Viimase trahvi suurus on hea motivaator oma vigade parandamiseks.“*

Komisjon võttis ettepaneku tegemisel arvesse, et ettevõtte tegevjuht pani ise toime kõik rikkumised, kuigi tema kohustus on tagada ettevõttes nõuetekohane tegevus. Mittenõuetekohane tegevus seab ohtu ettevõtte töötajate ja teiste liikleajate turvalisuse ning kahjustab autokaubaveo ettevõtjate mainet ja rikub ausa konkurentsi tingimusi.

TRAM tegi komisjonile ettepaneku lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.4, vedaja ühe sõiduki tegevusloa kinnitatud ära kirja kehtivuse peatamiseks kolmeks kuuks. Komisjoni liikmed panid hääletusele konkureerivad ettepaneku lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.4, peatada vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivus kaheks kuuks.

Komisjoni liikmete hääled jagunesid hääletamisel järgmiselt:

- 1) peatada vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivus kaheks kuuks – 2 häält.
- 2) peatada vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivus kolmeks kuuks – 4 häält.

**Komisjon otsustas:** teha ettepanek peatada vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivus kolmeks kuuks.

## **2. Ülevaade 10.01.2025 ja 20.03.2025 autokaubaveo komisjoni koosolekutel ning elektroonilistel istungitel vastu võetud otsuste täitmisest**

### **2.1 Karl Tiitson**

10.01.2025 ja 20.03 ning elektroonilistel istungitel arutusel olnud 24 ettevõtte osas järgis TRAM komisjoni ettepanekut 21 korral, menetleja haigestumise tõttu aegus Ne-va Trans OÜ üks kõige raskem rikkumine ning haldusmenetlus seekord lõpetati, Jumix Trans OÜ esitas komisjoni ettepanekust teada saades täiendavad meetmed ja otsustasime haldusmenetluse lõpetada ja OÜ Treiverss osas otsustasime peatamise asemel teha ettepaneku KLIM-le ettekirjutuse tegemiseks.

### **2.2 Jüri Milov TI-le saadetud ettepanekute menetlemisest**

Bilai grupp OÜ: Andmete täpsemal analüüsil töö- ja puhkeaja igapäevase puhkeaja nõuete rikkumisi ei esinenud ning komisjoni otsusega peatatud tegevusloa ära kirjaga sõidukiga antud ettevõttes vedusid ei tehtud.

Ülejäänud 5 ettevõtte kontrollid on hetkel pooleli ning täpsem kokkuvõtte tuleb järgmisel koosolekul.

### **2.3 Ermo Perolainen ERAA-le saadetud ettepanekute menetlemisest**

20.03.2025 autokaubaveo komisjoni ning 26.05.2025 elektroonsel istungi ettepanekul TRAMi poolt tehtud sõidukite tegevusloa ära kirjade kehtivuse peatamise otsuste alusel tagastasid tegevusloa ära kirjad ERAA-le Fastline Transport OÜ, Transvektor OÜ ja osaühing Goldstern. Kohustust ei täitnud Via Express OÜ ja OÜ S-Way Spedition.

Ülevaade vedaja tegevusalal tegutsemise nõuetele vastavuse kohta on toodud protokollis lisas 1.

### **2.4 Eda Rembel: ülevaade ettekirjutuste kohta**

10.01.2025 toimunud autokaubaveo komisjoni koosolekul tegi komisjon ettepaneku KLIM-le teha ettekirjutus Albert Transport OÜ-le. KLIM tegi vedajale ettekirjutuse 21.02.2025, mille täitmiseks anti vedajale 2 kuud aega. KLIM luges ettekirjutuse 21.04.2025 seisuga täidetuks, kuid koos TI-ga jätkatakse kontrolli ettevõtte üle.

20.03.2025 toimunud autokaubaveo komisjoni koosolekul tegi komisjon ettepaneku KLIM-le teha ettekirjutus kuuele ettevõttele seoses teekasutustasu tasumise rikkumistega. KLIM tegi ettekirjutuse JBS Infra OÜ-le 24.04.2025, GLOBALLINE OÜ-le 24.04.2025, HJH Veod OÜ-le 29.04.2025, ProMet Logistics OÜ-le 29.04.2025, OÜ-le TREIVERSS 07.05.2025 ja ABC Kuller OÜ-le 19.05.2025. Ühegi ettekirjutuse osas ei ole rikkumiste vältimiseks koostatud tegevuskavade esitamise tähtajad veel saabunud, kuid GLOBALLINE OÜ ja OÜ TREIVERSS edastasid koheselt omapoolse tegevuskava ning nende ettekirjutused loeti täietuks 19.05.2025.

## **3. Muud küsimused**

### **Eda Rembel ülevaade valdkonnast**

- ERRU 3 versiooni arendused veel käivad. Tulid takistused koormustestidega.



- Hange uue liiklusjärelvalve infosüsteemi arendaja leidmiseks on lõppenud. Uut süsteemi hakkab arendama Finest AS. Alates septembrist 2025 hakatakse kaasama kõiki partnereid. MTA-le saadetakse uus kutse ühinemaks liiklusjärelvalve infosüsteemiga. 2026. aasta lõpp peaks olema uus süsteem valmis.
- Koostöös ERAA-ga viidi 2025. aasta mais läbi vedajate kontroll ja selgitati välja, et ligikaudu 300 veoseveo ja 31 sõitjateveo vedajat ei ole rohkem kui 6 viimase kuu jooksul omanud ühtegi sõidukit, mille kohta oleks taotletud tegevusloa kinnitatud ära kirja/tõestatud koopiat. Hetkel edastatakse nendele ettevõtetele ERAA poolt teateid, milles antakse teada, et kindlaks tähtajaks peavad nad viima ettevõtte vastavusse vedaja tegevusalal kehtiva nõudega.
- Pärast 10.01.2025 toimunud autokaubaveo komisjoni koosolekut kuni 18.06.2025 (5 kuu jooksul) on KLIM saanud ERRU süsteemi kaudu 7-lt liikmesriigilt kokku 100 elektroonset teadet MSI, VSI või SI raskusastmega autoveoalase rikkumise kohta:  
Soomest 38, Rootsist 35, Lätist 13, Poolast 6, Norrast 5, Prantsusmaalt 2, Sloveeniast 1.
- Teistele liikmesriikidele on KLIM pärast 10.01.2025 ERRU süsteemi kaudu edastanud 151 teadet raske autoveoalase rikkumise kohta:

Läti 64, Leetu 48, Poola 28, Soome 6, Rumeeniasse 2, Rootsi 1, Prantsusmaa 1, Tšehhi 1

(allkirjastatud digitaalselt)  
Karl Tiitson  
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)  
Kristo Jõks  
protokollija