



TRANSPORDIAMET

19.03.2024 nr 1.1-4/24/51

## Autokaubaveo komisjoni koosoleku protokoll nr 15

**Algus:** 29.02.2024 kell 13.00 **Lõpp:** 29.02.2024 kell 15.07

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

**Protokollis:** Transpordiameti veonduse järelevalve osakonna juhtivekspert Ene Pill

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

Koosolekul osales Ülle Fedik (Transpordiamet)

Koosoleku arutelu salvestati osalejate nõusolekul protokoll koostamiseks

### Päevakord:

1. Ülevaade vedajate selgitustest autovedudel tuvastatud raskete autoveoalaste ja teekasutustasu rikkumiste kohta ning arutelu võimalike meetmete rakendamiseks
2. Ülevaade 26.10.2023 ja 26.01.2024 toimunud autokaubaveo komisjoni koosolekul vastu võetud otsuste täitmisest - Karl Tiitson, Eda Rembel, Jüri Milov, Ermo Perolainen
3. Muud küsimused - Eda Rembel teeb ülevaate valdkonnast

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

Transpordiamet algatas 11 haldusmenetlust ja saatis vedajatele 14 selgitustaotlust. E-teavitused autovedudel tuvastatud raskete õigusrikkumiste kohta saadab TRAM ametnik vedajatele alates 01.12.2023 otse liiklusjärelevalve infosüsteemist, TRAM saatis teekasutustasu tasumise nõude rikkumise kohta vedajatele 41 teatist.

Komisjoni koosolekul on esitatud arutamiseks 11 ettevõtte autovedudel tuvastatud rikkumised, neist 7 rasked rikkumised ja 4 teekasutustasu rikkumised.

1. Goldline Group OÜ (11127873)
2. EESTI KAUBAVEDUDE osaühing (10708545)
3. Osaühing Vatanimo (10219745)
4. Volderdaja Veod OÜ (16535571)
5. EvoCon Grupp OÜ (12330895)
6. ADVIN GRUPP OÜ (11893484)
7. Egert Auto OÜ (11889436)
8. OÜ Rekkavennad (12928931)
9. Siseveod OÜ (11280184)
10. EDUVEOD OÜ (14530569)
11. Terrason OÜ (14801330)

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:**

**1.1. Goldline Group OÜ (11127873)**, majandustegevuse registris (edaspidi *MTR*) on **25 sõiduki** kohta tegevusloa ära kirjad, haldusmenetlus algatati **5 MSI, 3 VSI, 5 SI** rikkumise menetlemiseks.

TRAM saatis 27.12.2023 selgitustaotluse:

**5 MSI** – 3x ületatakse suurimat lubatud massi N3-kategooria sõidukite puhul  $20\% \leq \dots$ ; juht kasutab juhikaarti, mis ei ole tema oma; salvestuslehtede või registreeritud andmete ja sõidumeerikult ja/või juhikaardilt alla laaditud andmete võltsimine, varjamine või hävitamine.

**3 VSI** – salvestuslehtede/juhikaardi mittenõuetekohane kasutamine; ebapiisav vähendatud ööpäevane puhkeperiood alla 9 tunni, kui vähendamine on lubatud  $\dots < 7h$ ; sõitjate või kaupade vedu ilma kohustusliku alusõppe ja/või kohustusliku jätkuõppeta.

**5 SI** – 3x ületatakse suurimat lubatud massi N3-kategooria sõidukite puhul  $5\% \leq \dots < 10\%$ ; ületatakse katkematut 4,5-tunnist sõiduaega enne vaheaja tegemist  $5h \leq \dots < 6h$ ; ebapiisav vähendatud ööpäevane puhkeperiood alla 9 tunni, kui vähendamine on lubatud  $7h \leq \dots < 8h$ .

Vedaja saatis vastuse 10.01.2024, teatades, et tegi rikkumiste osas põhjaliku analüüsi, võttis juhtidelt seletuskirja, tegi kõikidele juhtidele vastava juhendamise. Ühe töötajaga lõpetati töösuhe, mistõttu personalirendi ettevõtte tegi selgeks kõikide renditavate autojuhtide dokumentide aegumiste tähtsajad ja hoiab ise aktiivselt juhtide dokumentide aegumistähtaegadel silma peal. Alates 2024. aastast, on võimalik juhtidel enne teekonna alustamist liigse kaubakogus kliendi juures tagasi lattu viia. Kõikidele juhtidele selgitati uuesti, kuidas toimub läbi laadimissüsteemi punkritest laadimine ning kuidas käib korrektne koorma kalkuleerimine. Tuletasime juhtidele meelde, et kui on tehtud sõidumeerikust väljatrükk, siis seda tuleb säilitada vähemalt 28 päeva. Tegime ettevõttesisese sõidumeeriku kasutamise koolituse, selgitasime, et arvutuslike vigade vältimiseks kasutatakse telefonis olevat rakendust „kalkulaator“. Vedaja teatas, et tagantjäre ei ole juhtide poolseid rikkumisi meeldiv lugeda ja analüüsida, mis läks valesti ja kas tegemist oli

tahtliku rikkumisega või mitte. Vedaja lubas anda endast kõik oleneva, et rikkumised jääksid edaspidi olemata.

Komisjonis arutelu käigus märgiti, et ettevõttel on tegevusluba 2018. aastast, seega on tegemist vedajaga, kes peab olema teadlik autokaubaveole kehtestatud nõuetest ja omama kogemust kaubaveo nõuetekohasel korraldamisel. Vedaja kaubaveol toime pandud rikkumisi arutati autokaubaveo komisjoni 02.11.2021. aasta koosolekul seoses 2 MSI, 7 VSI ja 6 SI raske rikkumisega. Vedaja vastas siis, et juhtidele tehti vastavaid koolitusi, ettevõttes viidi sisse nn nulltolerants ülekaalude suhtes ja autojuhtidelt nõutakse, et nad peavad jälgima masinatele paigutatud andureid, mis küllalt täpselt näitavad ära koorma kaalu ja tegema õigesti kaalu arvutamise. Sõidumeeriku kasutamise osas viidi läbi koolitus, tuletati meelde, et ei tohi unustada sõidumeeriku väljatrükki.

Ettevõtte tegevjuht täidab ettevõttes ka veokorraldusjuhi ülesandeid, tema otseseks ülesandeks on ennetavalt kehtestada ettevõttes rikkumisi välistav töökorraldus, sh pidevalt korraldada, juhendada ja kontrollida autojuhtide veotegevust. Rikkumiste jätkumine näitab, ettevõttes ei ole rakendatud piisavalt mõjusat töökorraldust. Eelmisel korral juhiti vedaja tähelepanu kaubaveonõuete täitmise kohustusele ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ettekirjutust ei teinud.

TRAM, lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.4 teeb komisjonile ettepaneku vedaja kahe sõiduki tegevusloa ärakirja kehtivuse peatamiseks kaheks kuuks.

**Komisjon otsustas:** teha ettepanek peatada kahe sõiduki tegevusloa ärakirja kaheks kuuks. Otsuse poolt olid kõik komisjoni liikmed.

**1.2. EESTI KAUBAVEDUDE osaühing (10708545), MTRs on 21 sõiduki kohta tegevusloa ärakirjad.** Haldusmenetlus algatati 3 MSI, 6 VSI, 1 SI rikkumise menetlemiseks.

TRAM saatis 29.12.2023 selgitustaotluse, 15.01.2024 täiendava järelepärimise, 15.02.2024 helistati ja saadi lubadus vastuse saatmise kohta:

**3 MSI** – sellise sõiduki juhtimine, millel puudub kehtiv tehnoülevaatuse tõend, nagu on nõutud ELi õigusaktidega; 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. Sõidukeeld.

**6 VSI** – 2x sõitjate või kaupade vedu ilma kohustusliku alusõppe ja/või kohustusliku jätkuõppeta; sõidumeerik ei toimi korrektselt; salvestuslehtede/juhikaardi mittenõuetekohane kasutamine; ei esitata jooksva päeva ja eelnenud 28 päeva andmeid; ei esitata jooksva päeva ja eelnenud 28 päeval koostatud käsikirjalisi kandeid ja väljatrükke.

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

Vedaja vastas 20.02.2024 rikkumiste kohta järgmist: autojuht unustas sõidumeeriku taatlemata, nüüd on tellitud teenus, mis meenutab taatlemise vajadust. Salvestuslehtede/juhikaardi mittenõuetekohase kasutamise ja 28 päeva andmete esitamata jätmise pani toime vedaja logistik, kes arvas, et tema oma vedu tehes, liigutades autot parklast remonditöökotta, ei pea autoveo nõudeid täitma, sest tema ei ole autojuht. Vedaja leidis, et logistikul ei pea salvestuslehti olema. Ülevaatusel tõendita kommertsveo tegemine esines seetõttu, et logistik ei teadnud, et korduva ülevaatusel perioodil ei tohi kommertsvedu teha. Katkematu sõiduaja ületamine ja massinõude rikkumine on toimunud autojuhtide süül. Autojuhtidel on nüüd jätkuõpped läbitud ja vastavad dokumendid olemas. Sõidukeelu saamise kohta vedaja märgib, et selle puudusega on tehnoulevaatus läbitud ja nad ei teadnud sellest puudusest.

Vedaja lubab rikkumiste juurpõhjustega tegeleda, parandada kontrolli, et rikkumisi vältida. Antakse endast kõik, et olla paremad ja korrektsed. Viimase paari kuu jooksul on toimunud ettevõtte omaniku ja juhatuse vahetus.

Komisjon võttis ettepaneku tegemisel arvesse, et ettevõtte on saanud tegevusloa juba 2014. aastal, aga nõuetekohast kaubavedu ei ole suudetud ettevõtte põhitegevusalal tagada. Ettevõtte tegevjuht täitis ka veokorraldusjuhi ülesandeid ja jäi tegevjuhi vahetuse järgselt täitma veokorraldusjuhi ülesandeid.

TRAM tegi komisjonile ettepaneku lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.4 vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamiseks kaheks kuuks.

**Komisjon otsustas:** teha ettepanek **peatada vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivus kaheks kuuks**. Otsuse poolt olid kõik komisjoni liikmed.

**1.3. Osaühing Vatanimo (10219745)**, MTRs on 13 **sõiduki** kohta tegevusloa ära kirjad. Haldusmenetlus algatati **3 MSI** rikkumise menetlemiseks.

TRAM saatis 26.06.2023 teatise, 21.11.2023 selgitustaotluse, 01.02.2024 korduva selgitustaotluse, 20.02.2024 tehti vedajale kõned äriregistrissse kantud telefoninumbriks, aga vedajat kätte ei saadud:

**3 MSI** – sellise pettust võimaldava seadme kasutamine, millega on võimalik muuta sõidumeeriku andmeid; 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 – Sõidukeeld; sellise sõiduki juhtimine, millel puudub kehtiv tehnoulevaatusel tõend, nagu on nõutud ELi õigusaktidega (haagis).

**3 VSI** - ebapiisav vähendatud iganädalane puhkeperiood alla 24 tunni ... < 20h; ületatakse katkematut 4,5-tunnist sõiduaega enne vaheaja tegemist  $6h \leq \dots$ ; sõitjate või kaupade vedu ilma kohustusliku alusõppe ja/või kohustusliku jätkuõppeta.

Vedaja TRAM-le selgitusi ei saanud. Vedaja andmetest nähtub, et vedajal on tegevusloa 2012. aastast, ettevõtte tegevjuht täidab ka veokorraldusjuhi ülesandeid. TRAM teavitas komisjoni, et üks MSI rikkumine 2024. aasta veebruaris aegus ja vastavalt komisjoni töökorrale kuulub haldusmenetlus lõpetamisele.

Komisjon nõustus töökorra kohaselt menetluse lõpetamisega, aga leidis, et ettevõttes võiks töökorra punkti 3.2 alusel teha kontrolli autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle. Lisaks püüab ERAA saada vedajaga kontakti ja palub esitada Transpordiametile selgituse rikkumiste kohta.

TRAM tegi komisjonile ettepaneku lähtudes komisjoni töökorra punktist 7 lõpetada algatatud haldusmenetlus, kuna üks MSI rikkumine oli aegunud ja pani ettepaneku hääletusele koos komisjoni töökorra punktis 3.2 toodud mõjutusmeetmega teha TI-le ettepanek vedaja juures kontrolli teostamiseks autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle.

**Komisjon otsustas:** teha ettepanek **haldusmenetlus lõpetada** ja teha ettepanek **TI-le vedaja juures kontrolli teostamiseks autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle**. Otsuse poolt olid kõik komisjoni liikmed.

**1.4. Egert Auto OÜ (11889436)**, MTRs on **6 sõiduki** kohta tegevusloa ära kirjad. Haldusmenetlus algatati **4 MSI** rikkumise menetlemiseks.

TRAM saatis 25.04.2023 teatise, 31.08.2023 selgitustaotluse.

**4 MSI** – 3x ületatakse suurimat lubatud massi N3-kategooria sõidukite puhul  $20\% \leq \dots$ ; ületatakse ööpäevast 10 tunni pikkust sõiduaega 50% või rohkem ilma vaheajaga või vähemalt 4,5-tunnist puhkeajaga võtmata  $15h \leq \dots$  vaheajata/puhkeajata.

**5 VSI** – ei esitata jooksva päeva ja eelnenud 28 päeva andmeid; andmeid ei sisestata käsitsi, kui see on nõutav; ületatakse katkematut 4,5-tunnist sõiduaega enne vaheaja tegemist  $6h \leq \dots$ ; ebapiisav vähendatud ööpäevane puhkeperiood alla 9 tunni, kui vähendamine on lubatud  $\dots < 7h$ ; salvestuslehtede/juhikaardi mittenõuetekohane kasutamine.

**4 SI** – 2x ületatakse katkematut 4,5-tunnist sõiduaega enne vaheaja tegemist  $5h \leq \dots < 6h$ ; ületatakse 10 tunni pikkust ööpäevast sõiduaega, kui sõiduaega on lubatud pikendada  $11h \leq \dots < 12h$ ; ebapiisav vähendatud ööpäevane puhkeperiood alla 9 tunni, kui vähendamine on lubatud  $7h \leq \dots < 8h$ .

Vedaja vastas 13.01.2024, et autojuhid olid hooletud, autojuhtidega vesteldi sel teemal mitmeid kordi ja lõpuks töösuhe lõpetati korduvate rikkumiste tõttu. 22.02.2024 vastas vedaja teisele järelepärimisele, et üks autojuht lahkus töölt, sest talle polnud tööd anda, olin sunnitud uuesti tööle võtma töölt rikkumiste tõttu lahti lastud autojuhi, kes pani toime uue eriti raske rikkumise. Temaga on korduvalt räägitud, kuid ta suhtub ikkagi hooletult oma töösse. Asusin otsima tema asemele juba uut juhti ja teen omalt poolt kõik, et selliseid rikkumisi rohkem ei esineks.

Komisjon märkis arutelu käigus, et vedajal on tegevusluba 2018. aastast, ettevõtte tegevjuht täidab ka veokorraldusjuhi ülesandeid. Kogu tegevusperioodi jooksul on korduvalt tuvastatud suurema lubatud massi ületamisi ning töö- ja puhkeaja nõuete rikkumisi. Raskete rikkumiste tuvastamine näitab, et ettevõtja tegevus ei ole olnud piisav autokaubaveo korraldamisel ja veondusalaste nõuete täitmisel. Äriregistri andmetest nähtub, et ettevõttes on ainult kaks töötajat, sõidukeid on kuus, komisjon palub TI-l üle kontrollida ettevõttes tööd tegevate autojuhtide andmed. Märgiti, et ettevõtte võttis tagasi tööle autojuhi, kes pani eelnevalt ettevõtte vedudel toime 10 rasket rikkumist.

TRAM tegi komisjonile ettepaneku lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.4, vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamiseks kolmeks kuuks. Komisjoni liikmed nõustasid ettepanekuga ja leidsid, et TI peaks kontrollima üle ettevõtte töötajate andmed.

**Komisjon otsustas:** teha ettepanek **ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamiseks kolmeks kuuks ja ettepanek TI-le ettevõtte autojuhtide andmete kontrollimiseks**. Otsuse poolt olid kõik komisjoni liikmed.

**1.5. Volderdaja Veod OÜ (16535571)**, MTRs on **2 sõiduki** kohta tegevusloa ära kirjad. Haldusmenetlus algatati **2 MSI, 1 SI** rikkumise menetlemiseks.

TRAM saatis 11.10.2023 teatise ja 13.12.2023 selgitustaotluse:

**2 MSI** – 2x juht kasutab juhikaarti, mis ei ole tema oma.

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

Vedaja vastas 23.12.2023, et nende peamine suund on hakkepuidu ja vilja transport. Tuvastatud rikkumised pani toime üks autojuht, kellega on tööleping lõpetatud. Autojuhil, ei olnud mingit põhjust kasutada teist juhikaarti, veoringid olid paika pandud nii, et auto jõuaks tagasi garaaži Tartus. Ettevõtte taunib igasugust tegevust, mis on ebaseaduslik. Ettevõtte paigaldas sõidukitele GPS jälgimisseadmed, nüüd on võimalik operatiivselt igal ajal kontrollida, millist sõidukijuhi kaarti parajasti kasutatakse. Ettevõtte juhtkond teeb endast kõik, et sarnased olukordi vältida. Uutele juhtidele tehti koolitus ning loeti sõnad peale, et ebaseaduslikke võtteid ettevõtte ei propageeri ega aktsepteeri. Juhtkonnal on äärmiselt kahju, et eelmine autojuht seda tegi. Oleme väikefirma, mille sõidukid ja haagised on liisingus. Litsentsi kaotamisel jäävad autod seisma ja ettevõtet ähvardab pankrott, kuna muud tegevussuunad ettevõttel puuduvad. Ettevõtte on juhtumitest õppinud ning teeb kõik, et ebaseaduslikke võtteid autojuhid ei kasutaks. Juhtkond pole kunagi survestanud autojuhte kasutama ebaseaduslikke võtteid.

Komisjon märkis arutelu käigus, et ettevõtte ei ole seni rikkumistega tähelepanu all olnud ja tegevusloa on ettevõttel alles 2022. aastast. Ettevõtja annab teada, et ei aktsepteerita ebaseaduslikke võtteid, samas on tuvastatud, et autojuht kasutas esimese rikkumise ajal praegu ettevõttes vedusid tegeva autojuhi juhikaarti ja teise rikkumise ajal ettevõtte tegevjuhi juhikaarti. Seega ettevõtte tegevjuhi selgitus nõuete rikkumiste taunimise osas ei ole usutav. Rikkumised toime pannud autojuhti on korduvalt karistatud ka muude rikkumiste eest, käesolevas menetluses käsitletavate rikkumiste eest määratud rahatrahvid on autojuhil tasumata.

TRAM pani hääletusele ettepaneku lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.4, vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamiseks üheks kuuks. Tehti ettepanek lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.2 läbi viia ka TI poolt vedaja juures kontroll autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle. Lähtuvalt komisjoni töökorra punktist 3.3 esitati konkureeriv ettepanek vedajale ettekirjutuse tegemiseks koos TI kontrolli läbiviimisega ja lähtuvalt komisjoni töökorra punktist 3.4, tehti täiendav ettepanek vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamiseks kolmeks kuuks koos TI kontrolli läbiviimisega.

**Komisjon otsustas:** komisjoni liikmete hääled jagunesid ettepanekute üle hääletamisel järgmiselt:

- 1) vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamine üheks kuuks ja TI poolt vedaja juures kontrolli teostamine autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle – 1 hää.
  - 2) vedajale ettekirjutuse tegemine ja TI poolt vedaja juures kontrolli teostamine autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle – 3 hää.
  - 3) vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamine kolmeks kuuks ja TI poolt vedaja juures kontrolli teostamine autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle – 4 hää.
- Seega jäi komisjoni ettepanekuks **vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamine kolmeks kuuks ja TI poolt vedaja juures kontrolli teostamine autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle.**

**1.6. EvoCon Grupp OÜ (12330895)**, MTRs on 1 sõiduki kohta tegevusloa ära kirja. Haldusmenetlus algatati 2 MSI rikkumise menetlemiseks.

TRAM saatis 11.10.2023 teatise ja 08.11.2023 selgitustaotluse:

**2 MSI** – sellise sõiduki juhtimine, millel puudub kehtiv tehnoülevaatus tõend, nagu on nõutud ELi õigusaktidega; 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. Sõidukeeld.

Vedaja vastas 15.11.2023 ja andis teada, et sõidukit kontrolliti remonti viimise ajal. Järgmisel päeval saadi tehnoülevaatus läbitud märkusteta. Autot hooldatakse jooksvalt ja kuna auto ei ole uus, siis aegajalt läheb ikka midagi katki ja vajab remontimist. Näiteks auto korrasoleku hoidmiseks on 2023. aastal kulutanud umbes 10 000–15 000 €. Seda autot kasutame enamuses oma materjalide vedamiseks.

Komisjon märkis arutelu käigus, et ettevõtte põhitegevus ei ole kaubavedu maanteel. Rikkumised tuvastati ühel päeval ja selgitusest nähtub, et tehakse põhiliselt oma kulul kauba vedusid.

TRAM tegi ettepaneku, lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.4, vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamiseks üheks kuuks. Esitati konkureeriv ettepanek lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.3, saata materjal KLIM-le vedajale ettekirjutuse tegemiseks.

**Komisjon otsustas:** komisjoni liikmete hääled jagunesid hääletamisel järgmiselt:

- 1) vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamine üheks kuuks – 2 hää.
- 2) vedajale ettekirjutuse tegemine – 6 hää.

Seega jäi komisjoni ettepanekuks **saata materjal KLIM-le vedajale ettekirjutuse tegemiseks.**

**1.7. ADVİN GRUPP OÜ (11893484)**, MTRs on 12 sõiduki kohta tegevusloa ära kirjad. Haldusmenetlus algatati 5 MSI, 4 VSI, 1 SI rikkumise menetlemiseks.

TRAM saatis 29.11.2023 teatise ja 01.02.2024 selgitustaotluse:

**5 MSI** – 5x sellise sõiduki juhtimine, millel puudub kehtiv tehnoülevaatus tõend, nagu on nõutud ELi õigusaktidega.

**4 VSI** – vedaja või sõidukijuht ei esita veoseveol kehtivat ühenduse tegevusluba või ühenduse tegevusloa kehtivat kinnitatud ära kirja kontrollivale ametnikule; ei esitata jooksva päeval ja eelnenud 28 päeval koostatud käsikirjalisi kandeid ja väljatrükke; ei esitata jooksva päeva ja eelnenud 28 päeva andmeid; ebapiisav ööpäevane puhkeperiood alla 11 tunni, kui vähendatud ööpäevane puhkeperiood ei ole lubatud ... < 8h30.

**1 SI** – ebapiisav ööpäevane puhkeperiood alla 11 tunni, kui vähendatud ööpäevane puhkeperiood ei ole lubatud  $8h30 \leq \dots < 10h$ .

Vedaja vastas 21.02.2024, et 17.02.2023 juhtum ei ole ettevõttega seotud. Autojuht ja sõiduk koos haagisega ei kuulu ADVIN GRUPP OÜ-le. Antud töö oli üle antud teisele firmale, saatelehele jäi kirja nende firma nimetus. 25.09.2023 sõidukil oli kehtiv tehnoülevaatus. Haagisel ülevaatus puudus, haagis oli renditud (kuulub teisele firmale). Tegevjuht tunnistab oma viga, et ei kontrollinud teise firma ülevaatus kehtivust. 09.01.2024 ülevaatus jäi tegemata, sõidukil tehnoülevaatus lõppes detsembrikuus, tegevjuht oli puhkusel ja autojuht unustas kontrollida ülevaatus kehtivust, kuna keegi meelde ei tuletanud. Ülevaatus tehti samal päeval, kui ülevaatus puudumisest teada saadi. Haagisel oli ülevaatus kehtiv. Andmete esitamise kohta ei oska kommenteerida, edaspidi hakkab tegevjuht ise jälgima, et kõik oleks õigeaegselt esitatud. 09.01.2024 ülevaatus oli tegemata, kuna sõidukil ja haagisel tehnoülevaatus lõppes detsembrikuus tegevjuhi puhkuse ajal ja autojuht unustas kehtivust kontrollida. Meie püüame teha tööd alati korralikult, kahjuks juhtus selline rikkumine, mida me pole meelega teinud. Oleme edaspidi tähelepanelikumad. Andmete esitamise kohta paraku ei oska kommenteerida. Autojuhtidega on räägitud ning edaspidi teeme seda õigeaegselt.

Komisjon märkis arutelu käigus, et ettevõtte rikkumised on kahel korral olnud autokaubaveo komisjonis arutusel. Põhiliselt on rikkumised seotud tehnoülevaatuseta sõidukitega ja sõidukeid ei ole hoitud ohutuna ja tehnonõuetele vastavas korras. 2022. aasta märtsis vastas ettevõtte tegevjuht, et võtab sõiduki andmete jälgimise enda kontrolli alla. Ettevõttele määrati mõjutusmeetmena ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamine kaheks kuuks. Ettevõtte sõiduki tegevusloa ära kirja ERAA-le ei tagastanud ja selle sõidukiga pandi Soome Vabariigis toime uus rikkumine. 2023. aastal peatati TRAM poolt kahe sõiduki tegevusloa ära kirjad kolmeks kuuks. Rikkumised on jätkunud. Arutelu käigus selgus, et ettevõtte tegevjuht on läbinud ka veokorraldusjuhi koolituse ja tegeleb ise algusest lõpuni vedude korraldamisega, seega peaks tegevjuht omama täielikku ülevaadet autojuhtide veondustegevusest. Komisjon ei pidanud ettevõtte 17.02.2023 vastuses rikkumise kohta toodud väidet, et autojuht ei teinud tööd ADVIN GRUPP OÜ-le, usutavaks. Politsei väärteomenetluse otsust ei ole vaidlustatud ja sama veoautojuht on 09.01.2024 toime pannud uue rikkumise ettevõtte antud töökohustust täites.

Komisjon pidas vajalikuks ka ettepaneku tegemist materjali saatmist ERAA-le ettevõtte veokorraldusjuhi õigsuste kontrollimiseks.

TRAM tegi ettepaneku, lähtuvalt komisjoni töökorra punktist 3.4, vedaja kolme sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamiseks kuueks kuuks. Lähtudes komisjoni arutelust tehti ettepanek saata materjal ERAA-le veokorraldusjuhi õigsuste kontrolliks.

**Komisjon otsustas:** teha ettepanek vedaja kolme sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamiseks kuueks kuuks. Saata materjal ERAA-le veokorraldusjuhi õigsuste kontrolliks. Otsuse poolt olid kõik komisjoni liikmed.



**1.8. OÜ Rekkavennad (12928931),** MTRs on **26 sõiduki** kohta tegevusloa ära kirjad. Haldusmenetlus algatati **teekasutustasu** tasumise nõude **9 rikkumise** menetlemiseks.

TRAM saatis 06.02.2024 selgitustaotluse.

Vedaja vastas 08.02.2024, et on selgituse juba saanud, et autodele said peale jälgimisseadmed ja edaspidi on juhatuse liige ise isiklikult teetasusid teinud ja ei tohiks enam rikkumisi olla.

Komisjon märkis arutelu käigus, et ettevõttes korraldab tegevust tegevjuht, kes täidab ise ka veokorraldusjuhi ülesandeid. Varasemalt on komisjonis arutatud ettevõtte 2022. aasta rikkumisi, siis tehti ettepanek ministeeriumile ettekirjutuse tegemiseks. Ettekirjutus loeti täidetuks, kuna ettevõtja lubas võtta tarvitusele abinõud rikkumiste vältimiseks, aga oma lubadusi ei ole ettevõtte täitnud ja teekasutustasu tasumise nõude rikkumised on jätkunud. Lisaks võeti teadmiseks, et ettevõttele on teekasutustasu tasumise nõude rikkumise tõttu teinud ettekirjutuse ka TRAM, järelkontrolli andmetel on ettevõtte kuus sõidukit sõitnud tehnoülevaatusele teekasutustasu tasumata, TRAM menetlus nende osas jätkub.

TRAM tegi ettepaneku lähtudes komisjoni töökorra punktist 3.4, vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamiseks kolmeks kuuks. Esitati konkureeriv ettepanek, lähtuvalt komisjoni töökorra punktist 3.4, peatada vedaja kahe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivus kuueks kuuks.

**Komisjon otsustas:** komisjoni liikmete hääled jagunesid hääletades järgmiselt:

- 1) vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamine kolmeks kuuks – 1 hääl.
- 2) vedaja kahe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamine kuueks kuuks – 7 häält.

Seega jäi komisjoni ettepanekuks **vedaja kahe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamine kuueks kuuks.**

**1.9. Siseveod OÜ (11280184),** MTRs on **4 sõiduki** kohta tegevusloa ära kirjad. Haldusmenetlus algatati **teekasutustasu** tasumise nõude **3 rikkumise** menetlemiseks.

TRAM saatis 06.02.2024 selgitustaotluse:

Vedaja vastas 19.02.2024, et rikkumised on toimunud olulises osas inimliku eksimuse tõttu. Vastavalt ettevõtte sisemisele töökorraldusele toimus teekasutustasude maksmine autojuhi poolt antava sisendi alusel. Ettevõtte ei eita oma vastutust ega ürita kogu vastutust lükata autojuhile. Vastavate rikkumiste üheks põhjuseks oli kindlasti ka asjaolu, et Siseveod OÜ-l puudus täiendav kontroll teekasutustasude maksmise osas. Tänapäevaks on rikkumised toime pannud autojuhiga töösuhe lõppenud. Rikkumiste ennetamise meetmetena oleme võtnud tarvitusele skeemi, mille kohaselt hoiame teekasutustasu makstuna sõltumata sõiduki tegelikust kasutusest, hoides teekasutustasu makstuna sõiduki kogu töösõitudeks valmiduse perioodi kestel, ajal, mil sõiduk on registris kehtiva ülevaatuse ja kindlustusega. Sõiduki teekasutustasu maksmise esmaseks vastutajaks on tänapäevaks määratud Siseveod OÜ tegevjuht või selle puudumisel juhatuse liige, kes kohustub teekasutustasu maksuma ära hetkest, mil sõiduk on töösõitudeks valmis, lähtudes oma andmebaasist. Seega välistatakse ka see, et teekasutustasu maksmine (selle suuruse määramine) toimuks autojuhilt saadavate muude jooksvate tegevuste käigus edastatud info alusel või mälu järgi. Täiendava kontrolli kohustus on jäetud töökorralduse kohaselt autojuhile, kes peab enne sõidu alustamist veenduma muuhulgas ka teekasutustasu maksmises. Autojuhtidele on sõidu

alustamise tingimuste meelde tuletamiseks läbi viidud ka infopäev, Siseveod OÜ on otsustanud sellekohased infopäevad/koolitused muuta regulaarseteks ehk kvartaalseteks.

Komisjon märkis arutelu käigus, et ettevõtte tegevjuht täidab ka veokorraldusjuhi ülesandeid. Vedaja on andnud lubaduse teekasutustasu tasumise osas abinõud tarvitusele võtta, aga ettevõtte tegevus vajab tähelepanu, kas ja kuidas lubadusi täidetakse. Teekasutustasu registrist nähtub, et sõiduki osas, mille puhul rikkumised on tuvastatud, ei ole ka käesoleval hetkel teekasutustasu tasutud.

TRAM arvestas komisjonis läbi viidud aruteluga ja tegi komisjonile ettepaneku lähtuvalt komisjoni töökorra punktist 3.3, teha ettepanek KLIM-le vedajale ettekirjutuse tegemiseks.

**Komisjon otsustas:** teha ettepanek **KLIM-le vedajale ettekirjutuse tegemiseks**. Otsuse poolt olid kõik komisjoni liikmed.

**1.10. EDUVEOD OÜ (14530569), MTRs on 5 sõiduki kohta tegevusloa ära kirjad.** Haldusmenetlus algatati **teekasutustasu** tasumise nõude **3 rikkumise** menetlemiseks.

TRAM saatis 06.02.2024 selgitustaotluse.

Vedaja saatis vastuse 09.02.2024, milles vabandas rikkumiste pärast. Rikkumiste edaspidiseks vältimiseks tasutakse teekasutustasu pikemate perioodide kaupa. Vedaja on saanud politsei poolt täiendava rahatrahvi 2000 eurot. Vedaja nendib, et peab rohkem kontrollima ja meeles pidama, et teekasutustasu oleks tasutud. Veel kord vabandavad selle olukorra eest, tulevikus teevad kõik, et seadust mitte rikkuda.

Komisjon märkis arutelu käigus, et üks ettevõtte juhatuse liige täidab ka veokorraldusjuhi ülesandeid. Ettevõtte teekasutustasude tasumise informatsioonist nähtub, et ettevõtja kaubavedudel on tuvastatud teekasutustasu tasumist ja rikkumisi sõidukitega, mille kohta ei ole ettevõttele taotletud tegevusloa ära kirju. Ilmselt on kasutatud teiste ettevõtete sõidukeid ilma tegevusloa ära kirja omamata.

TRAM tegi komisjonile ettepaneku, lähtuvalt komisjoni töökorra punktist 3.3, teha ettepanek KLIM-le vedajale ettekirjutuse tegemiseks.

**Komisjon otsustas:** teha ettepanek **KLIM-le vedajale ettekirjutuse tegemiseks**. Otsuse poolt olid kõik komisjoni liikmed.

**1.11. Terrason OÜ (14801330), MTRs on 2 sõiduki kohta tegevusloa ära kirjad.** Haldusmenetlus algatati **teekasutustasu** tasumise nõude **3 rikkumise** menetlemiseks.

TRAM saatis 06.02.2024 selgitustaotluse.

Vedaja vastas 21.02.2024, et teemaks on seotud hajameelsuse ning väikese ettevõtte murede ja rõõmudega. Kuna teemaks on kallis ja meil periooditi igapäevaselt sõite pole, ei ole võimalik ja vajadust maksta teemaksu korraga näiteks aasta jagu ette. Maksame seda periooditi, vastavalt

vajadusele. Ning teemaksu kehtivuse lõppedes on minul, ettevõtte juhil, ununenud kolmel korral teemaks tasuda. Jaotan edaspidi vastutust ning olen seadnud juhtidele kohustuseks kontrollida hommikul, enne sõidu alustamist, dokumentide korrasolekut ja maksude tasumist.

Komisjon märkis arutelu käigus, et sarnaselt eelnevate teekasutustasu tasumise nõude rikkumiste osas mõjutusmeetmete valikuga teha ka selle vedaja suhtes ettepanek vedajale ettekirjutuse tegemiseks.

TRAM tegi ettepaneku lähtuvalt komisjoni töökorra punktist 3.3, saata materjal KLIM-le vedajale ettekirjutuse tegemiseks.

**Komisjon otsustas:** teha ettepanek KLIM-le vedajale ettekirjutuse tegemiseks. Otsuse poolt olid kõik komisjoni liikmed.

## **2. Komisjoni eelmistel koosolekutel vastu võetud otsuste täitmise kokkuvõtte**

### **2.1 Karl Tiitson: ülevaade 26.01.2024 ja 26.10.2023 toimnud komisjoni koosolekutel arutatud haldusmenetluste läbiviimisest**

TRAM tegi kõik otsused lähtuvalt autokaubaveo komisjoni ettepanekutest. Ühtegi vaiet ei esitatud. TRAM-l on kavas teha komisjoni ettepanekute alusel tehtud otsuste mõjuanalüüs, üritame vaadata peatatud kehtivusega tegevusloa ära kirjaga sõidukite kasutust mõjutusmeetme kehtivuse perioodil.

26.01.2024 olid arutusel OÜ Ralfi Veosed rikkumised – tehti ettepanek peatada 3 sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivus 6 kuud, otsus tehti 09.02.2024 nr 4-3/24/77-1. Ralf Saage on nendest kolmest sõidukist kahele taotlenud tegevusloa ära kirjad oma teisele ettevõttele MAIX TRANS OÜ.

26.10.2023 komisjoni ettepanekute alusel tegi TRAM 13 otsust. ERAA-lt saadud informatsiooni põhjal ei tagastanud ERAA-le peatatud kehtivusega tegevusloa ära kirju Rekkavennad OÜ, Saunamees AB OÜ ja Jethely OÜ.

TRAM on algatanud automaatse teekasutustasu järelevalve uuringu, mille lähteülesanne on saadetud partneritele kooskõlastamiseks.

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

Saunamees AB OÜ materjal on menetluses ja lõpeb väärtemenetlusega. Probleemid andmete säilitamisega.

OÜ SISULE materjal on samuti alles menetluses.

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

Kokku menetlesime kaheksa materjali. Kolm ettevõtet (Rekkavennad OÜ, Saunamees AB OÜ, Jethely OÜ) ei tagastanud peatatud kehtivusega tegevusloa ära kirju.

Peatatud kehtivusega tegevusloa ära kirjad tagastas viis ettevõtet: AM VEOD OÜ, OÜ SISULE, Aktsiaselts Metsaküla Piim, JK Trans OÜ, OÜ Saffarino.

09.11.2023 kontrollis ERAA AM VEOD OÜ (registrikood 14880989) tegevjuhi ja veokorraldusjuhi (juhatuse liige) Anatoli Mitrijagin hea maine nõuetele vastavust karistusregistris. Autoveoseaduse § 7 ja § 8 kohaselt vastasid nii tegevjuht kui veokorraldusjuht hea maine nõuetele.

13.11.2023 kontrollis ERAA Saffarino OÜ (registrikood 10761102) tegevjuhi ja veokorraldusjuhi (juhatuse liige) Vladimir Kožemjakini hea maine nõuetele vastavust karistusregistris. Autoveoseaduse § 7 ja § 8 kohaselt vastasid tegevjuht ja veokorraldusjuht hea maine nõuetele.

Monastic Craftwork OÜ esitas tegevusloa kehtivuse peatamise avalduse ning tagastas tegevusloa ära kirjad. Tegevusloa leidmisega on probleeme, tegeleb ka selle dokumendi otsimisega. Majandustegevuse registris on vedaja tegevusloa kehtivus tema enda soovil peatatud kuni 22.08.2024.

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

26.10.2023 toimunud autokaubaveo komisjoni koosolekul tegi komisjon ettepaneku KLIM-le teha ettekirjutus Eesti Puu OÜ-le (11022393) seoses korduvate raskete autoveoalaste õigusrikkumistega (edaspidi rikkumine). KLIM kontrollis veoettevõtja rikkumiste andmeid ja tegi kindlaks, et kõik rikkumised olid toime pandud oma kulul korraldatavatel vedudel. Seetõttu tegi KLIM otsuse, et ettekirjutuse tegemine Eesti Puu OÜ-le ei ole põhjendatud. KLIM saatis Eesti Puu OÜ-le selle kohta teatise, milles juhtis ettevõtja tähelepanu sellele, et veosevedude korraldamisel on oluline vältida autoveoalaseid rikkumisi nii tasulistel kui oma kulul korraldatavatel veosevedudel.

26.10.2023 toimunud autokaubaveo komisjoni koosolekul tegi komisjon ettepaneku KLIM-le teha ettekirjutus osäühingule UNIPUU (10135617) seoses raskete autoveoalaste rikkumistega. KLIM tegi vedajale ettekirjutuse 08.12.2023, mille kohaselt anti vedajale 2 kuud aega ettevõtte töötajate täiendavaks juhendamiseks ja vajalike abinõude tarvitusele võtmiseks, et edaspidi raskeid autoveoalaseid rikkumisi vältida. Osäühingu UNIPUU esindaja esitas 17.01.2024 KLIM-le vastuse, milles lubas olla tähelepanelikum, et edaspidi rikkumisi vältida. KLIM aktsepteeris vedaja poolt esitatud vastust ja luges ettekirjutuse 08.02.2024 seisuga täidetuks.

26.10.2023 toimunud autokaubaveo komisjoni koosolekul tegi komisjon ettepaneku KLIM-le teha ettekirjutus OÜ-le PROTCOM (10965744) seoses raskete autoveoalaste rikkumistega. KLIM tegi vedajale ettekirjutuse 14.12.2023, mille kohaselt anti vedajale 2 kuud aega ettevõtte töötajate täiendavaks juhendamiseks ja vajalike abinõude tarvitusele võtmiseks, et edaspidi raskeid autoveoalaseid rikkumisi vältida. OÜ PROTCOM esindaja esitas 04.02.2024 KLIM-le kirjaliku ülevaate ettevõtte tegevuste kohta rikkumiste edaspidiseks vältimiseks. KLIM aktsepteeris vedaja poolt esitatud ülevaadet ja luges ettekirjutuse 08.02.2024 seisuga täidetuks.

26.10.2023 toimunud autokaubaveo komisjoni koosolekul tegi komisjon ettepaneku KLIM-le riikliku järelevalve menetluse läbiviimiseks ALVES OÜ (14093376) suhtes, et selgitada välja ettekirjutuse tegemise vajadus seoses autoveoalaste raskete rikkumistega. KLIM kontrollis ALVES OÜ veosevedudel tuvastatud autoveoalaseid rikkumisi, mille suhtes saatis Transpordiamet vedajale 31.08.2023 selgitustaotluse. 12-st rikkumiseepisoodist 6 rikkumise karistusandmed olid karistusregistrist kustutatud. Kuna ALVES OÜ-l oli kontrolli hetkel 1 MSI,

3 VSI ja 2 SI rikkumist ning MTRi kohaselt oli vedajal 3 kehtivat tegevusloa ära kirja, siis autokaubaveo komisjoni töökorra kohaselt ei pidanud KLIM põhjendatuks ALVES OÜ suhtes järelevalvemenetlust alustada.

### **3. Muud küsimused (KLIM valdkonna ülevaade)**

#### **Eda Rembel ülevaate valdkonnast**

2023. aasta novembrist käivitus liiklusjärelvalve infosüsteemis (LJVIS) teavituste moodul. LJVISi teavituste mooduli kaudu hakati alates 1. detsembrist 2023 saatma Eesti vedajatele e-teavitusi vedaja korraldatud autoveol tuvastatud autoveoalase raske rikkumise (MSI, VSI ja SI raskusastmega rikkumise) kohta. Vedaja operatiivne teavitamine tema vedudel tuvastatud raske rikkumise kohta on oluline, kuna rasked autoveoalased rikkumised mõjutavad veoettevõtja head mainet ning võivad kaasa tuua haldusmenetluse asjaomaste meetmete rakendamiseks. KLIM avaldas selle kohta pressiteate, mis edastati ka veondusorganisatsioonidele. Alates 1. detsembrist 2023 kuni 28. veebruarini 2024 on LJVIS-st saadetud kokku 259 teavitust raskete autoveoalaste rikkumiste kohta. Üks teavitus võib sisaldada mitut rasket rikkumist. Nende 259 teavituse hulgas on nii Eesti Politsei poolt teedel tuvastatud rasked rikkumised, kui ka teistest ELi liikmesriikidest Eesti vedajate kontrollimisel tuvastatud ja ERRU süsteemi kaudu KLIM-le saadetud rikkumised.

Hetkel on LJVIS-s käimas uus arendus, mille tulemusena täiendatakse LJVIS kontrollvorme uute raskete rikkumistega, mis tulenevad liikuvuspaketist (näiteks rasked rikkumised seoses kabotaažveo või autojuhtide lähetusnõuetega). Arendus peaks valmis saama ja töösse rakenduma 2024. a märtsi lõpuks. Järgmise LJVIS arendusega on planeeritud alustada kohe pärast eelmise lõppemist ning selle käigus on plaanis täiendada LJVIS kontrollvorme juriidilise isiku ja veokorraldusjuhi vastutust ja karistamist puudutavate andmeväljadega.

Koostöös ERAA-ga viidi 2024. a veebruaris läbi vedajate kontroll ja selgitati välja, et ligikaudu 230 vedajat ei ole viimase 6 kuu jooksul omanud ühtegi sõidukit, mille kohta oleks taotletud tegevusloa kinnitatud ära kirja/tõestatud koopiat. See tähendab, et tegevusloa saanud vedaja tegelikult ei teosta vedusid. Tegemist on vedaja tegevusalal tegutsemise ühe nõudega (vedajal peab pärast tegevusloa saamist olema vähemalt 1 sõiduk). Sellele nõudele vastamist kontrollitakse Eestis vastavalt MTR-i andmetele 1 kord igal aastal ning nõudele mittevastavale vedajale saadab ERAA vastavasisulise teavituse või juhul, kui vedaja juba pikema aja vältel seda nõuet ei täida, siis teeb KLIM vedajale ettekirjutuse. Veebruari lõpus saatis ERAA sellekohase teavituse 17-le sõitjateveo tegevusluba omavale ja 91-le veoseveo tegevusluba omavale vedajale. KLIM saadab märtsi alguses ettekirjutuse 123-le vedajale. Järgmisel komisjoni koosolekul antakse komisjoni liikmetele ülevaade nende teavituste ja ettekirjutuste tulemustest.

29.01.2024 kirjutati alla Eesti ja Usbekistani valitsuste vaheline rahvusvaheliste autovedude kokkulepe. See võimaldab kahe riigi vahel vahetada rahvusvahelisteks autokaubavedudeks veolubasid ning nii Eesti kui Usbekistani vedajad saavad hakata teostama kahe riigi vahelisi autokaubavedusid.

Pärast autokaubaveo komisjoni koosolekut (26.10.2023) ehk 4 kuu jooksul on KLIM saanud ERRU süsteemi kaudu **52** elektroonset teadet MSI, VSI või SI raskusastmega autoveoalase rikkumise kohta:

Rootsist 20, Soomest 13, Lätist 11, Poolast 5, Sloveeniast 2, Slovakiast 1.

Teistele riikidele on KLIM pärast eelmist komisjoni koosolekut ERRU süsteemi kaudu edastanud **128** teadet raske autoveoalase rikkumise kohta:

Läti 51, Leetu 38, Poola 20, Soome 9, Rumeeniasse 3, Slovakkiasse 2, Rootsi 1, Itaaliasse 1, Hollandisse 1, Tšehhi 1, Bulgaariasse 1.

Samal perioodil on kontrollitud ka kolmandate riikide vedajaid Eestis:

UA (Ukraina) – 20 sõidukit kontrollitud,

TR (Türgi) – 9 sõidukit kontrollitud,

KZ (Kasahstan) – 6 sõidukit kontrollitud,

AZ (Azerbaidžaan) – 2 sõidukit kontrollitud,

MD (Moldova) – 2 sõidukit kontrollitud,

RU (Vene Föderatsioon) – 6 sõitjaveo bussi kontrollitud,

RS (Serbia) – 4 sõidukit kontrollitud,

KG (Kõrgõzstan) – 1 sõiduk kontrollitud.

Enamasti tuvastati kolmandate riikide autojuhtide kontrollimisel sõidu- ja puhkeaja nõuete rikkumisi ning Türgi sõidukitel lisaks oli valdavas enamuses teekasutustasu tasumata.

MSI rikkumiste statistiline tabel aastate 2018 kuni 2023 kohta:

Andmed LVIst 12.09.2024 seisuga	2018					2019					2020					2021					2022					2023					2018-2023 kokku	
Kõige raskemad autoveoalased rikkumised (MSI kood)	Eesti vedaja Eestis	Välisriigi vedaja Eestis	Kokku MSI Eestis	Eesti vedaja välisriigis	Kõik kokku	Eesti vedaja Eestis	Välisriigi vedaja Eestis	Kokku MSI Eestis	Eesti vedaja välisriigis	Kõik kokku	Eesti vedaja Eestis	Välisriigi vedaja Eestis	Kokku MSI Eestis	Eesti vedaja välisriigis	Kõik kokku	Eesti vedaja Eestis	Välisriigi vedaja Eestis	Kokku MSI Eestis	Eesti vedaja välisriigis	Kõik kokku	Eesti vedaja Eestis	Välisriigi vedaja Eestis	Kokku MSI Eestis	Eesti vedaja välisriigis	Kõik kokku	Eesti vedaja Eestis	Välisriigi vedaja Eestis	Kokku MSI Eestis	Eesti vedaja välisriigis	Kõik kokku	Arv	%
301	93	3	96	0	96	104	3	107	0	107	151	2	153	0	153	156	4	160	0	160	174	1	175	1	176	193	1	194	2	196	888	22,7%
202	68	49	117	11	128	71	65	136	5	141	73	64	137	0	137	48	60	108	0	108	27	94	121	1	122	11	28	39	1	40	676	17,3%
602	37	10	47	2	49	53	22	75	1	76	64	35	99	5	104	57	57	114	3	117	65	85	150	5	155	47	29	76	3	79	580	14,8%
302	54	15	69	13	82	58	31	89	13	102	47	22	69	7	76	57	23	80	20	100	56	13	69	21	90	47	8	55	16	71	521	13,3%
701	102	3	105	2	107	64	4	68	0	68	75	3	78	1	79	68	2	70	3	73	63	2	65	0	65	78	4	82	0	82	474	12,1%
205	26	26	52	3	55	11	41	52	1	53	3	13	16	0	16	17	33	50	1	51	8	23	31	1	32	13	19	32	2	34	241	6,2%
501	38	5	43	1	44	30	5	35	0	35	22	3	25	0	25	18	3	21	0	21	16	1	17	0	17	18	2	20	0	20	162	4,1%
504	12	0	12	1	13	3	0	3	0	3	2	0	2	0	2	40	1	41	2	43	46	0	46	3	49	41	0	41	1	42	152	3,9%
201	10	4	14	5	19	5	6	11	3	14	4	7	11	0	11	8	4	12	3	15	0	5	5	1	6	2	0	2	1	3	68	1,7%
702	4	0	4	0	4	8	0	8	0	8	15	0	15	0	15	7	1	8	3	11	6	0	6	0	6	4	0	4	0	4	48	1,2%
103	1	4	5	2	7	4	3	7	1	8	3	2	5	2	7	4	4	8	0	8	1	9	10	0	10	1	1	2	1	3	43	1,1%
102	1	0	1	1	2	3	0	3	2	5	0	3	3	0	3	0	1	1	0	1	3	7	10	1	11	2	1	3	0	3	25	0,6%
403	3	0	3	2	5	5	1	6	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	1	3	0	0	0	1	1	16	0,4%
503	1	0	1	0	1	2	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	2	0	0	0	0	0	5	0,1%
601	0	0	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	3	0	0	0	0	0	5	0,1%
203	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,1%
204	0	0	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,1%
603	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0	0	2	0,1%
101	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0,0%
104	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,0%
401	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
402	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Kokku aastas	450	119	569	45	614	421	184	605	27	632	459	154	613	15	628	480	193	673	37	710	470	242	712	38	750	457	93	550	28	578	3912	100%

(allkirjastatud digitaalselt)

Karl Tiitson  
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)

Ene Pill  
protokollija