



Autokaubaveo komisjoni koosoleku protokoll nr 21

26.05.2025 nr 1.1-4/25/106

Protokolli koostamise aeg: 26.05.2025

Protokoll perioodil 22.05.2025 kuni 26.05.2025 elektroonse hääletuse läbiviimise kohta.

Juhataja: Transpordiameti veonduse järelevalve osakonna juhataja Karl Tiitson

Protokollija: Transpordiameti veonduse järelevalve osakonna juhtivekspert Ene Pill

Võtsid osa: Eda Rembel (Kliimaministeerium), Ermo Perolainen (Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon), Jüri Milov (Tööinspektsioon), Kersten Kattai (Autoettevõtete Liit), Toomas Korenev (Politsei- ja Piirivalveamet).

Hääletusel ei osalenud: Kristo Jõks (Transpordiamet).

Autokaubaveo komisjon viis hääletuse läbi ja tegi mõjutusmeetme ettepanekud Transpordiameti peadirektori 22.05.2023 käskkirja nr 1.1-1/23/99 „Autokaubaveo komisjoni moodustamine ja töökorra kinnitamine“ (edaspidi *töökord*) alusel, arvestades komisjoni varasematel koosolekutel sarnaste rikkumiste osas tehtud ettepanekuid.

Päevakord:

1. **osaühingu Goldstern kaubaveol tuvastatud rikkumised**
2. **Osaühingu M.T.V. kaubaveol tuvastatud rikkumised**

1. Osaühingu Goldstern suhtes mõjutusvahendi rakendamise ettepaneku hääletamisel võeti aluseks osaühingu Goldstern autovedudel tuvastatud rikkumised, mille andmed vedajale saadeti 28.01.2025 selgitustaotlusega nr 4-3/25/91-1 ja vedaja 30.01.2025 vastus.

Osaühing Goldstern (10666289), majandustegevuse registris 19 sõiduki tegevusloa ära kirja, haldusmenetlus algatati **3 MSI, 6 VSI, 4 SI** rikkumise menetlemiseks.

Vedajale saadeti rikkumiste kohta teatised 20.06.2024 ja 22.01.2025. Transpordiamet saatis vedajale 28.01.2025 selgitustaotluse rikkumiste kohta, mille andmed ei ole aegunud ega karistusregistri seaduse kohaselt karistusregistrist kustutatud. Vedajat teavitati haldusmenetluse algatamisest ja paluti selgitust toimepandud rikkumiste põhjuste ning tarvitusele võetud abinõude kohta.

Rikkumised:

2 MSI – ületatakse ööpäevast 10 tunni pikkust sõiduaega 50% või rohkem $15h \leq \dots$

1 MSI – juht kasutab sõitmisel juhikaarti, mis ei ole tema oma.

6 VSI – 2x ületatakse katkematut 4,5 tunni pikkust sõiduaega enne vaheaja tegemist $6h \leq \dots$; 2x ei esitata jooksvat päeval ja eelnenud 28 päeval koostatud käsikirjalisi kandeid ja väljatrükke; 2x ebapiisav vähendatud ööpäevane puhkeperiood alla 9 tunni, kui vähendamine on lubatud $\dots < 7h$.

4 SI – ületatakse ööpäevast 9 tunni pikkust sõiduaega, kui sõiduaega ei ole lubatud pikendada 10 tunnini $10h \leq \dots < 11h$; ebapiisav ööpäevane puhkeperiood alla 11 tunni, kui vähendatud ööpäevane puhkeperiood ei ole lubatud $8h30 \leq \dots < 10h$; ebapiisav kahte ossa jaotatud ööpäevane puhkeperiood alla 3+9 tunni $3h+[7h \leq \dots < 8h]$; ebapiisav iganädalane puhkeperiood alla 45 tunni, kui vähendatud iganädalane puhkeperiood ei ole lubatud $36h \leq \dots < 42h$.

Osauhing Goldstern vastas 30.01.2025. Anti teada, et autojuhtide osas eeldati, et nad on läbinud ametikoolituse, seega töö- ja puhkeaja reeglitest kinnipidamine ei tohiks olla probleemiks. Vedaja ega logistikaettevõtte poolt ei ole olnud juhtidele ajalist survet, teekonnad planeeritakse koos juhiga. Vedajale jääb arusaamatuks, miks sellised rikkumised toime pandi. Kui rikkumiste toimepanemisest teada saadi, siis paluti juhtidelt selgitust. Ühele juhile tehti seejärel kirjalik ning suuline hoiatus, aga juht eiras hoiatust ja juhiga koostöö lõpetati. Teine juht oli algaja, teda jälgiti ja õpetati, aga selgus, et juht ei planeerinud oma sõite efektiivselt ning oli oma puhke-, sõidu- ja tööaegade sisestamisel hooletu. Teise juhi juhikaardi kasutamisest ei olnud vedaja teadlik, kui teada saadi, siis tehti autojuhile suuline hoiatus. Vedaja väitel rohkem sellist rikkumist ei ole esinenud. Kolmas autojuht väidetavalt sisestas sõidumeerikusse andmeid, vedaja arvates kas antud juhul oli tegemist juhi hooletusega või sõidumeerik ei salvestanud millegipärast käsitsi sisestust. Autojuhiga räägiti, et alati peab sisestuse üle kontrollima.

Vedaja lubab edaspidi teha tõhusamat järelevalvet ja kontrolli juhtide töö- ja puhkeajaga täitmise üle (autodes digitaalsed tahhograafid), küsida neilt selgitust ja vajadusel juhendada või saata juht vastavale koolitusele.

Komisjoni liikmed kujundasid 2000. aastal registreeritud ettevõtte tegevuse osas oma arvamuse. Transpordiamet kogus komisjoni liikmetelt mõjutusmeetmete rakendamise ettepanekud ja pani hääletusele lähtudes töökorra punktist 3.3 (vedajale ettekirjutuse tegemine), töökorra punktist 3.4 (vedaja tegevusloa kinnitatud ära kirja kehtivuse kindlaksmääratud ajaks peatamine) ja töökorra punktist 3.2 (vedaja juures kontrolli teostamine autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle). Hääletuse tulemused:

1. vedajale ettekirjutuse tegemine – 2 häält;
2. vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamine kaheks kuuks ja ettepanek Tööinspeksioonile kontrolli läbiviimiseks – 5 häält.

Komisjoni otsus: teha ettepanek vedaja ühe sõiduki tegevusloa ära kirja kehtivuse peatamiseks kaheks kuuks ja ettepanek Tööinspeksioonile vedaja juures kontrolli teostamiseks autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle.

Vastavalt varasemale komisjoni otsusele viia lähtudes töökorra punktist 3.1 (vedaja vastavuse kontroll vedaja tegevusalal tegutsemiseks kehtestatud nõuetele) ettevõttes läbi Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni poolne kontrollimine.

2. Osaühingu M.T.V. suhtes mõjutusvahendi määramise ettepaneku hääletamisel võeti aluseks Osaühingu M.T.V. autovedudel tuvastatud rikkumised, mille andmed vedajale saadeti 31.01.2025 selgitustaotlusega nr 4-3/25/318-1 ja vedaja 05.02.2025 vastus.

Osaühing M.T.V. (10230362), majandustegevuse registris **1 sõiduki** tegevusloa ära kiri, haldusmenetlus algatati **3 MSI, 5 VSI, 7 SI** rikkumise menetlemiseks.

Vedajale saadeti rikkumiste kohta teatised 17.01.2025, 21.01.2025 ja 27.01.2025. Transpordiamet saatis vedajale 31.01.2025 selgitustaotluse rikkumiste kohta, mille andmed ei ole aegunud ega karistusregistri seaduse kohaselt karistusregistrist kustutatud. Vedajat teavitati haldusmenetluse algatamisest ja paluti selgitust toimepandud rikkumiste põhjuste ning tarvitusele võetud abinõude kohta.

Rikkumised:

2 MSI – 2x juht kasutab sõitmisel juhikaarti, mis ei ole tema oma (loetakse samaväärseks sellega, et juhil puudub juhikaart);

1 MSI – ületatakse ööpäevast 10 tunni pikkust sõiduaega 50% või rohkem $15h \leq \dots$

5 VSI – ebapiisav ööpäevane puhkeperiood alla 11 tunni, kui vähendatud ööpäevane puhkeperiood ei ole lubatud $\dots < 8h30$; ebapiisav kahte ossa jaotatud ööpäevane puhkeperiood alla 3+9 tunni $3h + [\dots < 7h]$; ebapiisav vähendatud ööpäevane puhkeperiood alla 9 tunni, kui vähendamine on lubatud $\dots < 7h$; ületatakse katkematut 4,5 tunni pikkust sõiduaega enne vaheaja tegemist $6h \leq \dots$; ei esitata jooksva päeval ja eelnenud 28 päeval koostatud käsikirjalisi kandeid ja väljatrükke.

7 SI – 2x ületatakse ööpäevast 9 tunni pikkust sõiduaega, kui sõiduaega ei ole lubatud pikendada 10 tunnini $10h \leq \dots < 11h$; 2x ebapiisav ööpäevane puhkeperiood alla 11 tunni, kui vähendatud ööpäevane puhkeperiood ei ole lubatud $8h30 \leq \dots < 10h$; ületatakse 10 tunni pikkust ööpäevast sõiduaega, kui sõiduaega on lubatud pikendada $11h \leq \dots < 12h$; ületatakse katkematut 4,5 tunni pikkust sõiduaega enne vaheaja tegemist $5h \leq \dots < 6h$; ebapiisav vähendatud ööpäevane puhkeperiood alla 9 tunni, kui vähendamine on lubatud $7h \leq \dots < 8h$.

Osaühing M.T.V. vastas 05.02.2025. Vedaja andis teada, et 2024. aasta alguses toimus kaadri vahetus. Autojuhid meelitati lihtsamale tööle bussiettevõttesse. Vedaja plaan oli transpordiga lõpetada 2024. aasta lõpuks, sest juhtide leidmine Saaremaalt rahvusvahelistele vedudele oli järjest raskem. 2024. aastal pakkus end tööle üks autojuht, kes väitis, et on teinud vedusid Rootsis. Hiljem selgus, et tegi rahvusvahelist vedu ainult kaks nädalat. Esimese sõiduga pani toime ränga rikkumise, mida ei osanud ise ka põhjendada. Saatsin juhi Autoserdi kood 95 koolitusele. Juht ei olnud võimeline omandama töö- ja puhkeaja reegleid, järgnesid uued rikkumised. Lõpetasin temaga töösuhte. Kuna korraliku kaadri leidmine Saaremaal osutus võimatuks, kavandan pärast kolmekümne kahe aastast transpordiga tegelemist lõpetada ettevõtluse ja jääda pensionile.

Ärregistri andmetest nähtub, et Osaühing M.T.V on likvideerimisel.

Komisjoni liikmed kujundasid ettevõtte tegevuse osas oma arvamuse. Transpordiamet kogus komisjoni liikmetelt mõjutusmeetmete rakendamise ettepanekud ja pani hääletusele ühe ettepaneku lähtudes töökorra punktist 7 (haldusmenetluse lõpetamine):

haldusmenetluse lõpetamine – 7 häält.

Komisjoni otsus: teha ettepanek vedaja suhtes **algatatud haldusmenetlus lõpetada**.

(allkirjastatud digitaalselt)

Karl Tiitson
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)

Ene Pill
protokollija