



KOHTUOTSUS

EESTI VABARIIGI NIMEL

Kohus	Tallinna Halduskohus
Kohtunik	Maret Hallikma
Otsuse tegemise aeg ja koht	09.06.2023, Tallinn
Haldusasia number	3-22-1124
Haldusasi	A-Ülevaatus OÜ kaebus Transpordiameti 21.02.2022 sõidukite tehnonõuetele vastavuse kontrolli teostamise lepingu nr 17-00132/018 leppetrahvi ja lepingu täitmise nõude nr 4-2/22/95-6 ning 27.04.2022 vaideotsuse nr 1.2-2/22/6050-3 tühistamiseks
Menetlusosalised ja nende esindajad	Kaebaja – A-Ülevaatus OÜ, seaduslik esindaja Andres Soots Vastustaja – Transpordiamet, volitatud esindaja Sigrid Rahkema
Asja läbivaatamise vorm	Kirjalik menetlus

RESOLUTSIOON

- Jätta kaebus rahuldamata.**
- Jätta menetluskulud poolte endi kanda.**

Edasikaebamise kord

Kohtuotsuse peale võib esitada apellatsioonkaebuse Tallinna Ringkonnakohtule 30 päeva jooksul arvates otsuse avalikult teatavastegemisest, s.o **hiljemalt 11.07.2023**. Vastuseks menetlusosalise poolt esitatud apellatsioonkaebusele võib teine menetlusosaline esitada vastuapellatsioonkaebuse 14 päeva jooksul apellatsioonkaebuse kättetoimetamisest arvates või ülejäänud apellatsioonitähtaja jooksul, kui see on pikem kui 14 päeva. Kui apellant soovib asja arutamist kohtuistungil, tuleb seda apellatsioonkaebuses märkida, vastasel korral eeldatakse, et ta on nõus asja lahendamiseks kirjalikus menetluses.

ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK

- Transpordiamet ja A-Ülevaatus OÜ sõlmisid 28.06.2017 sõidukite tehnonõuetele vastavuse kontrolli teostamiseks halduslepingu nr 17-00132/018 (haldusleping).
- Transpordiamet koostas 21.02.2022 A-Ülevaatus OÜ-le „Sõidukite tehnonõuetele vastavuse kontrolli teostamise lepingu nr 17-00132/018 leppetrahvi ja lepingu täitmise nõude“ nr 4-2/22/95-6, millega nõudis A-Ülevaatus OÜ-lt halduslepingu rikkumise eest leppetrahvi 3000 eurot.
- Transpordiamet tuvastas vihje alusel, sõidukite ülevaatuste videosalvestiste ja ettevõtte selgituste läbivaatamisel järgmised ülevaatus nõuete rikkumised:

3.1. Liiklusseadus (LS) § 74 lõige 5 – ettevõtte ei täitnud liiklusseaduses sätestatud, kuna haldusjärelevalvemenetluses juhuvalikuna võetud viiel päeval teostas 100 sõiduki ülevaatuse toiminguid iseseisvalt peatatud ülevaataja atesteerimistunnistusega isik.

3.2. Halduslepingu punkt 4.1 – ettevõtte ei täitnud halduslepingut vastavalt õigusaktile, kuna ülevaatuse toiminguid teostas iseseisvalt peatatud ülevaataja atesteerimistunnistusega isik.

3.3. Halduslepingu punkt 4.2 – ettevõtte ei juhindunud ülevaatuse teostamisel Transpordiameti (endine Maanteeamet) juhendist. Transpordiameti 19.03.2015 kehtestatud tegevusjuhendi „Abitöölise ja ülevaataja praktikandi kasutamine tehnonõuetele vastavuse kontrollil“ punkti 1.2 kohaselt võib ülevaataja praktikant sõidukit kontrollida ainult tehnonõuetele vastavuse kontrollija (edaspidi ka ülevaataja) vahetu juhendamise ja järelevalve all. Haldusjärelevalvemenetluses juhuvalikuna võetud ja kontrollitud viiel päeval teostas 100 sõiduki ülevaatuse toiminguid ülevaataja praktikant ilma ülevaataja vahetu juhendamiseta ja järelevalveta.

3.4. Halduslepingu punkt 4.7 – ettevõtte ei suutnud tagada, et ülevaatus teostab ainult ülevaataja, kuna haldusjärelevalvemenetluses juhuvalikuna võetud ja kontrollitud viiel päeval teostas 100 sõiduki ülevaatuse toiminguid ülevaataja praktikant ilma ülevaataja vahetu juhendamiseta ja järelevalveta.

3.5. Transpordiamet põhjendas, et halduslepingu punkti 6.5. kohaselt, kui teostaja on rikkunud halduslepingut või õigusaktides toodud kohustusi, on Transpordiametil alternatiivselt punktis 6.2. ja 6.3. toodule õigus nõuda teostajalt ka halduslepingu täitmist ja/või leppetrahvi kuni 9600 eurot.

3.6. Arvestades, et sõiduki ülevaatuse toiminguid, sealhulgas heitgaaside ja pidurite tõhususe mõõtmist, teostas korduvalt selleks iseseisvat õigust mitteomav isik ainuisikuliselt. Sellega lubati 5 päeva jooksul tehniliselt korrasolevana liiklusesse 100 sõidukit, mis jäeti ülevaatusel ettenähtud korras kontrollimata. Transpordiamet kaalutles leppetrahvi otsuse langetamisel kergendava asjaoluna ettevõtte konstruktiivset koostööd menetluse käigus, eeskätt rikkumiste ulatuse väljaselgitamisel. Raskendavaks asjaoluks peeti rikkumise olulisust, rikkumise korduvat toimumist ning vastustaja pidas põhjendatuks kohaldada leppetrahvi 3000 eurot.

4. A-Ülevaatus OÜ esitas leppetrahvi tühistamiseks 21.03.2022 Transpordiametile vaide, mille Transpordiamet jättis 27.04.2022 vaideotsusega nr 1.2-2/22/6050-3 (vaideotsus) rahuldamata.

5. Tallinna Halduskohtule saabus 19.05.2022 A-Ülevaatus OÜ (kaebaja) kaebus Transpordiameti (vastustaja) 21.02.2022 leppetrahvi ja lepingu täitmise nõude nr 4-2/22/95-6 tühistamiseks.

6. Tallinna Halduskohus võttis 31.05.2022 määrusega kaebuse menetlusse Transpordiameti 21.02.2022 sõidukite tehnonõuetele vastavuse kontrolli teostamise lepingu nr 17-00132/018 leppetrahvi ja lepingu täitmise nõude nr 4-2/22/95-6 ning 27.04.2022 vaideotsuse nr 1.2-2/22/6050-3 tühistamiseks.

7. Kohus määras 11.05.2023 määrusega asja läbivaatamisele kirjalikus menetluses ning andis menetlusosalistele tähtaja täiendavate seisukohtade menetlusedokumentide (sh menetluskulused puudutavate dokumentide) esitamiseks. Menetlusosalised täiendavaid seisukohti ega dokumente ei esitanud.

MENETLUSOSALISTE SEISUKOHAD

Kaebaja seisukoht

8. Kaebaja hinnangul on vastustaja leppetrahvi määramisel teinud kaalutusvigu, sest ei ole arvestanud oluliste asjaoludega ja on teinud oletuslikke järeldusi, mis ei tugine faktidel. Vastustaja on määranud kaebajale leppetrahvi, mis ei ole eesmärgipärane ja vajalik ning ei ole proportsionaalne toimunud rikkumise olemusega või sarnaste praktikas esinenud rikkumistega.

9. Kaebaja ei ole nõus, et leppetrahvi määramisele ei eelnenud ettekirjutust, vaid selleks rakendati halduslepingus toodud alternatiivset võimalust ehk leppetrahvi.

9.1. Kaebaja ei vaidle, et 09.10.2021, 11.11.2021, 12.11.2021 ja 13.11.2021 esines kaebaja poolseid rikkumisi Maanteeameti peadirektori 19.03.2015 kehtestatud käskkirjas „Abitööline ja praktikant“ (vt „Lisa 6 – Maanteeameti peadirektori 19.03.2015 kehtestatud käskkiri „Abitööline ja praktikant“ – edaspidi tegevusjuhend) toodud korralduste vastu.

9.2. Kaebaja leiab, et vastustaja väljaantud haldusakt (leppetrahvi näol) ja läbi viidud menetlustoimingud ei ole olnud kohased, vajalikud ning proportsionaalsed haldusjärelvalve eesmärgi suhtes. Vastustaja ei ole menetlust läbi viinud eesmärgipäraselt ja efektiivselt. Ta ei ole teinud seda kiirelt ega vältinud üleliigsete kulutuste tekitamist Kaebajale.

9.3. Kaebaja teavitas vastustajat kohe 18.11.2021, et tuvastas enda poolse rikkumise ja on võtnud kasutusele meetmed rikkumise peatamiseks. Kaebaja selgitas vastustajale ka 06.01.2022, et võttis 18.11.2021 kasutusele meetmed rikkumise kõrvaldamiseks ja kontrollib regulaarselt, et seda laadi rikkumisi enam ei toimuks. Seega oli vastustaja saavutanud hiljemalt 06.01.2022 menetluse eesmärgi tuvastada kas ülevaatus läbiviimise ja selle kvaliteet vastab õigusaktidele ja kas halduslepingus toodud kohustusi täidetakse. Kaebaja leiab, et edasised vastustaja poolsed menetlustoimingud ei olnud enam eesmärgipärased, vajalikud ja tekitasid kaebajale ebavajalikku administratiivkulu (videosalvestiste läbivaatamine, selgitusnõuetele vastamine, vaide ja kaebuse koostamine).

9.4. Vastustaja oleks saanud teha kaebajale ettekirjutuse ja hiljem kontrollida kas ettekirjutusest on peetud kinni. Vabariigi Valituse seadus annab haldusjärelvalvele õiguse teha puuduse kõrvaldamiseks ettekirjutusi, mille täitmata jätmise korral on võimalik rakendada sunniraha.

10. Vastustaja ei ole esitanud mitte ühtegi tõendit, kus oleks välja toodud puuduseid, mis jäid Viktor Jukka poolt kontrollitud sõidukite sõlmedes tuvastamata. Vastustaja ei ole välja toonud ühtegi tõendit, kus oleks näidatud, et V. Jukka eksis pidurite tõhususe ja heitgaaside sisalduse mõõtmisel meetodikate vastu ja mõjutas sellega mõõtetulemuse õigsust ning usaldusväarsust. Kaebaja juhib tähelepanu asjaolule, et kõikide pidurite tõhususe ja heitgaaside sisalduse mõõtmiste kohta on olemas mõõteprotokollid, millelt on tuvastatav kas mõõtmised on tehtud meetodika kohaselt või mitte. Samuti on kõikide mõõtmiste kohta videosalvestised, millelt on selgesti kontrollitav kuidas on mõõtmised läbiviidud ja kas need on tehtud meetodika kohaselt või mitte. Seega on kõik V. Jukka poolt tehtud mõõtmised, mõõtevahendite kasutamine ja kontrollimise toimingud selgesti tuvastatavad ja hinnatavad. Vastustaja ei ole V. Jukka poolt tehtud piduri- ja heitgaasitestide vastu huvi tundnud ega nende põhjal kontrollinud kas mõõtmised viidi läbi meetodika kohaselt või mitte. Niisamuti on videosalvestiselt näha, et kõiki sõidukeid kontrolliti ülevaatusel ettenähtud töömahus (nt lisavarustuse kontroll, uste kontroll, kojameeste kontroll, akn klaasi tõstukite kontroll, turvavööde kontroll jne).

11. Menetluses nimetatud neljal päeval (09.10.2021, 11.11.2021, 12.11.2021 ja 13.11.2021) osales V. Jukka 92 sõiduki ülevaatusel. Teostatud ülevaatuste käigus suunati 14 sõidukit oluliste puuduste tõttu korduvülevaatusse ehk tunnistati nõuetele mittevastavaks. Seejuures olid mitmel juhul oluliseks puuduseks piirnormidele mittevastav heitgaaside sisaldus või pidurite efektiivsus ja neid mõõtmisi viis läbi V. Jukka ainuisikuliselt. Seega ei ole õige vastustaja leppetrahvi 30. punktis toodud väide, et 5 päeva jooksul lubati tehniliselt korrasolevana liiklusesse 100 sõidukit, mis jäeti ülevaatusel ettenähtud korras kontrollimata.

12. Kaebaja leiab, et vastustaja ei võtnud arvesse tegelikke asjaolusid: antud praktikandi näol ei ole tegemist kogemusteta algajaga, viitamine V. Jukka atesteerimistunnistuse kehtivuse peatamise põhjusele on eksitav ning praktikandi tegevuse tõttu ei ole kannatanud tehtud ülevaatuste kvaliteet ja töömaht. Kaebaja leiab, et vastustaja ei ole adekvaatselt hinnanud peatatud

atesteerimistunnistuse kehtivusega ülevaataja tegevusega kaasnenud võimalikke riske ja on rikkumisele omistanud põhjendamatult suure kaalu ja ohu.

13. Kaebaja ülevaatuspunkt (A-Ülevaatus OÜ Lasnamäe) oli perioodil juuli – november 2021 (ehk periood, mil V. Jukka töötas ülevaatuspunktis praktikandina kuni rikkumise tuvastamiseni 18.11.2021) Eestis tegutseva 132 ülevaatuspunkti seas tasemelt viiendal kohal korduvülevaatusse suunatud sõidukite osakaalus. See näitab sõidukite osakaalu, mille korralisel ülevaatusel tuvastati sõidukilt oluline või ohtlik puudus/riike ja sõidukit ei lubatud tehniliselt korrasolevana liiklusesse ning see suunati korduvülevaatusse. Antud ülevaatuspunktis tuvastati korralisele ülevaatusse esitatud sõidukitel olulisi ja ohtlikke rikkeid/puuduseid ligi 27,6% sõidukitel ja suunati korduvülevaatusse. Samas oli Eesti keskmine näitaja 18,5%. See näitab, et ülevaatuspunkti töö kvaliteet ja -maht on Eesti kõrgemal tasemel.

14. Kokkuvõttes soovib kaebaja leppetrahvi tühistamist kuna:

14.1. leppetrahvi määramisele ei eelnenud ettekirjutust;

14.2. leppetrahvi määramise ettekäändeks toodud põhjendused ja järeldused on oletuslikud, põhjendamata ja paljasõnalised;

14.3. vastustaja on teinud otsuse kaalutlusvigadega, sest ei ole arvestanud asjas tähtsust omavate asjaoludega;

14.4. leppetrahv ei ole eesmärgipärane ja on ebaproportsionaalne võrreldes toimunud rikkumise või varem toimunud sarnaste rikkumistega.

Vastustaja seisukoht

15. Transpordiamet on seisukohal, et 21.02.2022 sõidukite tehnonõuetele vastavuse kontrolli teostamise lepingu nr 17-00132/018 leppetrahvi ja lepingu täitmise nõue nr 4-2/22/95-6 (21.02.2022 leppetrahvi nõue) on õiguspärane. Transpordiamet jääb oma 21.02.2022 leppetrahvi nõudes ning 27.04.2022 vaideotsuses märgitud seisukohtade juurde.

16. Kaebaja ja Transpordiameti vahel on sõlmitud LS § 191 lõike 1 alusel 28.06.2017 haldusleping. Kaebaja, sõlmides 28.06.2017 halduslepingu, on nõustunud selles esitatud tingimustega.

16.1. Sõlmitud 28.06.2017 halduslepingu punkt 1.1.1. kohaselt loetakse ülevaatusseks sõiduki tehnonõuetele vastavuse kontrolli protsessi, mis algab sõiduki andmete avamisega ülevaatusseks liiklusregistri infosüsteemis ja alles seejärel jätkub sõiduki kontrolliga määrustes ettenähtud töömahus ja lõppeb ülevaatusse otsuse vormistamisega liiklusregistri infosüsteemis ja registreerimistunnistusel. 28.06.2017 halduslepingu punkti 1.1.3. kohaselt on ülevaataja – Teostajaga töö-, käsundusvõi töövõtulepingu või muu sarnase teenuse osutamise lepingusõlminud eriväljaõppega isik, 4 (15) kellele Maanteeamet on andnud õiguse kontrollidasõidukite tehnonõuetele vastavust ja kes omab kehtivat atesteerimistunnistust. 28.06.2017 halduslepingu punkt 4.1. kohaselt on ettevõtte kohustatud täitma haldusülesannet ja teostama ülevaatusse vastavalt Lepingu dokumentidele ja õigusaktidele. Vastavalt 28.06.2017 halduslepingu punktile 4.7. on ettevõtte kohustatud tagama, et ülevaatusse teostavad ainult ülevaatajad.

16.2. Vastavalt 28.06.2017 halduslepingu punktile 3.1. koosnevad halduslepingu dokumendid Lepingust, Lepingu lisadest ja Maanteeametijuhenditest. Vastavalt 28.06.2017 halduslepingu punktile 4.2. peab teostaja juhendama ülevaatusse teostamisel ka Maanteeameti juhenditest ja ajakohasest sõidukite andmeteatmikust. LS § 73 lõike 6 ning halduslepingu punktid 4.1. ja 4.6. alusel on kinnitatud Maanteeameti peadirektori 19.03.2015 käskkirjaga juhend „Abitöeline ja praktikant“, mis on täitmiseks alati 30.03.2015.

16.3. Sõlmitud halduslepingu punktis 5.7. on sätestatud „Maanteeamet võib teha Teostajale õigusaktides või Lepingus kehtestatud tingimuste rikkumisel ettekirjutuse ja nõuda selle täitmata jätmise korral sunniraha, samuti nõuda Teostajalt leppetrahvi ning kasutada muid sanktsioone ja õiguskaitsevahendeid Lepingus ja õigusaktides sätestatud korras.“. 28.06.2017 halduslepingu punktis 6.5. on sätestatud „Kui Teostaja on rikkunud Lepingus või õigusaktides toodud kohustusi, on Maanteeametil alternatiivselt punktis 6.2. ja 6.3. toodule õigus nõuda Teostajalt ka Lepingu täitmist ja/või leppetrahvi kuni 9600 eurot.“

17. Ülevaatus teostamisel on tegemist haldusülesande täitmisega halduskoostöö seaduse § 3 lõike 3 tähenduses. Haldusülesande täitmise suhtes eksisteerib avalik huvi. Avalik võim peab kahtlemata tegutsema seaduslikult. Eelmärgitule tuginedes on väär väita, et antud juhtumite puhul puudub avalik huvi. Ülevaatus üheks peamiseks eesmärgiks võib pidada seda, et liikluses kasutatakse üksnes tehnonõuetele vastavaid sõidukeid, kaitstes liiklusohutuse ning keskkonnaohutuse kaudu inimeste elu ja tervist, kuid miks mitte ka vara (omandit). Seega on oluline, et ülevaatus teostataks kõrgendatud hoolsuskohustusega, sest korrektselt kontrollimata sõiduk võib ohtu tekitada mitte ainult sõidukijuhile endale vaid ka teistele avalikus ruumis liiklevatele kodanikele.

18. Tuginedes eeltoodule tuleneb leppetrahvi määramise õigus mh. 28.06.2017 halduslepingust, millel on kaebaja ise allkirjastanud. 28.06.2017 halduslepingus on toodud ka leppetrahvi maksimumäär, seega ei saa kaebajale tulla üllatuseks leppetrahvi määramine, vaid kaebaja pidi arvestama, et leppetrahvi summa võib olla kuni 9600 eurot. Transpordiamet on leppetrahvi suuruseks määranud 3000 eurot, mis on vähem kui pool maksimummäärast. Arvestades rikkumise ulatust, siis on tegemist proportsioonis oleva summa suurusega.

19. Kaebaja tegi Transpordiametile ise ettepaneku, et vaatab videosalvestised läbi ning edastab päevad ja ülevaatused, millal V. Jukka teostas toiminguid ilma vahetu juhendamiseta, seega ei ole Transpordiamet kaebajale ebavajalikku kulu tekitanud.

20. Transpordiamet lähtus menetluses haldusmenetluse seaduse §-st 6, mille kohaselt on haldusorgan kohustatud välja selgitama menetletavas asjas olulise tähendusega asjaolud ja vajaduse korral koguma selleks tõendeid oma algatusel. Probleemi ulatus oli vaja välja selgitada ka sellepärast, et hinnata, milline meede menetluse lõpus rakendada. Transpordiameti eesmärk oli välja selgitada, kas tegemist oli ühekordse juhtumiga või regulaarse töökorraldusega, seega olid menetlustoimingud asjakohased ja vajalikud eesmärgi saavutamiseks. Transpordiamet tegi menetluse käigus selgeks rikkumise, rikkumine lõpetati pärast Transpordiameti poolset menetluse algatamist ning menetluse lõpus määras Transpordiamet meetme, mis peaks olema piisavalt mõjus, et seda laadi rikkumisi edaspidi ära hoida. Transpordiamet nõustub, et kaebaja oli koostööaldis ning aitas menetluses jõuda kiiremini asjaolud selgeks teha. Kaebaja koostööd ja panust on loetud kergendavaks asjaoluks, mille tõttu on ka leppetrahvi suurust vähendatud. Küll aga ei saa Transpordiamet nõustuda, et 28.06.2017 halduslepingu järgne leppetrahv ei oleks olnud õigustatud, kuna rikkumine leidis aset. Leppetrahvi määramisel ei saanud Transpordiamet kuidagi jätta arvestamata sõidukite arvu, mis lubati liiklusesse nõuetekohast kontrolli teostamata.

21. Transpordiametil on vastavalt õigusaktidele ja 28.06.2017 sõlmitud halduslepingule võimalik valida, milline meede on tõhusam ning antud hetkel otstarbekam. Antud menetluses otsustati rakendada leppetrahv, mis on kooskõlas ka viimase aja Transpordiameti praktikaga. Transpordiamet lähtus leppetrahvi määramisel 28.06.2017 halduslepingus kokkulepitud maksimummäärast 9600 eurot, mida heale haldustavale vähendati poole võrra, millest omakorda kaaluti kergendavaid ja raskendavaid asjaolusid. Leppetrahvi määramine on menetleja kaalutusotsus ning summa määramisel võetakse arvesse menetluse käigus tuvastatud rikkumiste olulisust ja ulatust. Leppetrahvi määramine ei saanud tulla kaebajale üllatusena, kuna leppetrahvi on kaebajale ka eelnevalt korduvalt määratud, 28.06.2017 haldusleping on kehtinud viis aastat ning leppetrahv ja maksimumäär on 28.06.2017 halduslepingus olnud terve selle kehtivuse aja.

Ülevaatuse üheks peamiseks eesmärgiks võib pidada seda, et liikluses kasutatakse üksnes tehnonõuetele vastavaid sõidukeid, kaitstes liiklusohutuse ning keskkonnaohutuse kaudu inimeste elu ja tervist, kuid miks mitte ka vara (omandit). Ülevaatuse teostamisel on tegemist haldusülesande täitmisega, mille suhtes eksisteerib avalik huvi, mis toob kaasa ülesannet täitva isiku kõrgendatud hoolsuskohustuse ning nõuded tema tegevusele. Transpordiamet võttiski leppetrahvi suuruse määramisel mh, arvesse sõidukite arvu. Nii suure hulga sõidukite puhul ei mängi erilist rolli, kas tegemist oli 100 või 92 sõidukiga. Tegemist oli massilise rikkumisega. Transpordiamet pidas silmas, et rikkumine leidis aset pikema aja jooksul ning puudutas paljusid sõidukeid. Tegemist on üheselt ja arusaadavalt korduva rikkumisega kuivõrd kaebaja ei suutnud tagada, et peatatud atesteerimistunnistusega ülevaataja, kellele oli antud luba tööd jätkata praktikandina, ei teostaks ülevaatusi üksi iseseisvalt.

22. LS-i kui ka 28.06.2017 halduslepingu kohaselt võib ülevaatusi teostada ainult atesteeritud isik. Juhul, kui ülevaatusi teostab isik, kellel puudub kehtiv atesteerimistunnistus, siis ei ole 10 (15) märgitud isikul õigust ülevaatusi iseseisvalt teostada, kuna puudub kindlus, kas jälgitakse kehtestatud õigusakte, meetodikaid ja juhendeid. Transpordiamet rõhutab, et Transpordiameti tegevusjuhend reguleerib konkreetset, millisel juhul on praktikandi kasutamine lubatud. Tegevusjuhend on järgmiseks ning sellest süsteemselt kõrvale hoidumist ei saa Transpordiamet lubada. Juhendi eesmärk on tagada, et tehnoulevaatus toiminguid viiakse läbi vastavalt kehtivale korrale ja mahus. Kui praktikant teeb toiminguid ilma vahetu juhendamise ja järelevalveta, siis puudub kindlus, kas kvaliteet ja töömaht on võimalikult kõrgel tasemel. Eriti olukorras, kus V. Jukka atesteerimistunnistus on peatatud oluliste rikkumiste tõttu (heitgaaside tulemustega manipuleerimine). Kui atesteerimistunnistus on peatatud, siis on ilmselge, et vastavaid toiminguid V. Jukka iseseisvalt läbi viia ei tohtinud. V. Jukka võis tööd jätkata praktikandina vahetu järelevalve ja juhendamise all, mida aga ei suudetud tagada. Transpordiamet ei saa olla kindel mittenõuetekohaselt kontrollitud sõidukite tehnilise seisukorra vastavuses.

23. Transpordiamet on välja toonud, et kaebaja on rikkunud 28.06.2017 halduslepingut ja õigusakte, kui lubas ülevaatusi toiminguid viia läbi kehtivat atesteerimistunnistust mitte omaval isikul. Ainuüksi see fakt annab kinnitust, et mõõtmised ei olnud korrektselt läbiviidud, sest neid teostas ainuisikuliselt praktikant. Transpordiamet jääb oma seisukoha juurde, sest praktikandil ei ole samaväärseid õiguseid atesteeritud isikuga.

24. Kaebaja ütleb ka ise, et tegelikult võis rikkumine olla veel ulatuslikum, faktiliselt sai seda tõestada 4 päeval. Kaebaja väide, et rikkumistest ei olnud teadlik, ei muuda olematuks fakti, et rikkumine leidis aset. Kuna rikkumine on toimunud, see oli pikaajaline ja puudutas 92 ülevaatusi, siis oli leppetrahvi määramine igati õigustatud.

25. Transpordiametile jääb arusaamatuks, kuidas korduvülevaatus protsent mängib rolli antud menetluses. Pigem näitab kaebaja poolt toodud analüüs, et ebameeldivaid üllatusi võib tulla ka ülevaatuspunktidest, kus statistika järgi teostatakse ülevaatusi hoolsamini.

KOHTU SEISUKOHT JA PÕHJENDUSED

26. Analüüsinud menetlusosaliste seisukohta leiab, et kaebuse rahuldamiseks ei ole alust.

27. Riigikohus märkis 24.11.2022 otsuses nr 3-20-120 (p-d 13 ja 14), et tahteavaldus leppetrahvi nõudmiseks vastab HMS § 51 lg-s 1 sätestatud haldusakti mõistele. Leppetrahvi sissenõudmine halduslepingu rikkumisel ei pea toimuma sarnaselt tsiviilõiguslikele võlasuhetele. Avaliku õiguse eripäraks on avaliku võimu kandja pädevus määrata üksikisiku õigused ja kohustused kindlaks ühepoolset. Avaliku võimu kandjal ei ole nõuete maksmapanekuks üldjuhul tarvis pöörduda kohtu poole (Riigikohtu otsus 3-21-2546 8(9) nr 3-17-1329, p 18). Seda eripära tuleb HMS § 105 lg 1 kohaselt arvestada halduslepingutele võlaõiguslike sätete kohaldamisel. Halduslepingu rikkumise eest leppetrahvi määramiseks haldusaktiga ei ole seaduses ega lepingus tarvis

reguleerida leppetrahvi õiguslikku vormi. Leppetrahvi nõudmiseks peab haldusorganil olema sisuline õiguslik alus, mis tuleneb kas seadusest või halduslepingust. Kui selline alus on olemas, võib leppetrahvi määrata ja vastav haldusorgani tahteavaldus on haldusakt, sest see vastab HMS § 51 lg 1 tunnustele. Haldusakti resolutiivosa on HMS § 60 lg 2 esimese lause kohaselt kohustuslik ka kohtule. Vaidluses haldusaktiga kindlaks määratud leppetrahvi tasumise kohustuse üle kontrollib kohus vaid haldusakti kehtivust, mitte õiguspärasust.

28. Kohtupraktikas on sedastatud, et kohus ei saa haldusaktist tuleneva leppetrahvi sissenõudmise vaidluses kalduda kõrvale haldusaktis juba kindlaks määratud leppetrahvi suurusest ega asuda leppetrahvi vähendama VÕS-i alusel (Tallinna Ringkonnakohtu otsus asjas 3-21-2546 p 11, vt ka Riigikohtu 19.12.2019 otsus nr 3-17-1329, p 19 ja 24.11.2022 otsus nr 3-20-120, p 16).

29. Nõustun leppetrahvi nõudes ning vaideotsuses esitatud põhjendustega neid kõiki kohtuotsuses kordamata (halduskohtumenetluse seadustiku ehk HKMS § 165 lg 2, § 169 lg 1). Olen seisukohal, et kaebaja on leppetrahvi tasumise kohustuse kindlaks määranud kehtiva ja õigusjõulise haldusaktiga. Haldusakt on õiguspärane, kui ta on antud pädeva haldusorgani poolt andmise hetkel kehtiva õiguse alusel ja sellega kooskõlas, proportsionaalne, kaalutusvigadeta ning vastab vorminõuetele (HMS § 54). Leian, et vastustaja ei ole 21.02.2022 leppetrahvi ja lepingu täitmise nõudes ning 27.04.2022 vaideotsuses teinud kaalutusvigu ja nõue on proportsionaalne.

30. Leian, et leppetrahvi nõudes kirjeldatud tähtsust omavad asjaolud ja sätted on asjakohased. Vastustaja on õigesti välja toonud, et halduslepingu punkti 4.1 kohaselt on kaebaja kohustatud täitma haldusülesannet ja teostama ülevaatust vastavalt Lepingu dokumentidele ja õigusaktidele. Vaidlust ei ole selles, et kaebaja rikkus lepingut- kaebaja on halduslepingu rikkumist läbi tegevusjuhendi nõuete rikkumise ise ka tunnistanud kaebuse p-s 10 (dtl lk 5). Praegusel juhul ei ole vaidluse põhifookus sellel, kas ülevaatuse läbinud sõidukid olid tegelikult tehniliselt korras või mitte, vaid oluline on see, et halduslepingu järgi võib ülevaatust teostada ainult atesteerimistunnistust omav ülevaataja või praktikant vahetu juhendamise ja järelevalve all. Kuna V. Jukka atesteerimistunnistus oli peatatud, siis vastavaid toiminguid praktikandina tööle vormistatud V. Jukka iseseisvalt läbi viia ei tohtinud, ning seda olenemata tema varasemast ametikohast ja töökogemusest.

31. Halduslepingu p 6.5 kohaselt on vastustajal kaalutusõigus otsustamiseks, millist mõjutusvahendit kasutada. Kui leppetrahvi nõue on asjakohaselt põhjendatud, ei ole selles vaja eraldi põhjendada, miks otsustati nõuda leppetrahvi ettekirjutuse tegemise asemel. Vastustaja on vaideotsuses ja kohtumenetluses selgitanud, et võttis arvesse rikkumise olulisust ja ulatust (puudutas 92 liikusse lubatud sõidukit). Kaebaja lubas vastustajale oma 21.06.2021 kirjas tagada, et peatatud atesteerimistunnistusega töötaja V. Jukka ei hakka kontrollima sõidukeid iseseisvalt. Oluline on siinjuures see, et V. Jukka atesteerimistunnistus peatati heitgaaside mõõtetulemustega manipuleerimise juhtumi tõttu ning vastustajal on seetõttu põhjendatud kahtlus, kas sellises olukorras ülevaatuse otsused kajastavad ikka õigesti liikluses osalevat sõidukite tehnonõuetele vastavust. Vastustaja ei pidanud ettekirjutuse tegemist otstarbekaks ja valis meetme, mis peaks olema piisavalt mõjus, et seda laadi rikkumisi edaspidi ära hoida. Vastustaja on õigesti välja toonud, et iga juhtum on erinev ning võrdlus varem toimunud sarnaste rikkumiste menetlusega ei ole kohane.

32. Leppetrahvi summa on minu hinnangul proportsionaalne (halduslepinguga kokku lepitud maksimum summa on 9600 eurot). Vastustaja selgituste kohaselt vähendati leppetrahvi vastavalt heale haldustavale poole võrra ning sealt edasi hakati kaaluma kergendavaid ja raskendavaid asjaolusid. Vastustaja võttis otsuse langetamisel arvesse kergendava asjaoluna seda, et kaebaja tegi menetluse käigus konstruktiivset koostööd rikkumise ulatuse välja selgitamisel. Vastustaja lähtus konkreetse summa määramisel rikkumise olulisusest ja ulatusest ning vastustaja võttis summa määramisel põhjendatult arvesse seda, et rikkumine oli süsteemne ja tegelikult vältas pikema aja jooksul. Leppetrahvi summa määramisel kaaluti selle mõjusust, sümboolne trahv ei

oleks rikkumiste edasisel vältimisel sama tõhus. Samuti tõi vastustaja välja avaliku huvi. Kaebaja toime pandud rikkumise tõttu lubati 5 päeva jooksul tehniliselt korrasolevana liiklusesse ca 100 sõidukit, mis jäeti ülevaatusel ettenähtud korras kontrollimata. Vastustaja ülesandeks on kaitsta liiklusohutuse ning keskkonnaohutuse kaudu inimeste elu ja tervist, ka isikute vara. Ülevaatus teostamisel on tegemist haldusülesande täitmisega, mille suhtes eksisteerib avalik huvi, mis toob kaasa ülesannet täitva isiku kõrgendatud hoolsuskohustuse ning nõuded tema tegevusele. Kokkuvõetult pidi halduslepingu sõlminud kaebaja tagama, et ülevaatus teostatakse sõlmitud halduslepingu ja asjassepuutuvate õigusaktide nõudeid täites.

33. HKMS § 108 lg 1 kohaselt kannab menetluskulud pool, kelle kahjuks otsus tehti. Vastustaja ei ole menetluskulude väljamõistmiseks taotlust ja kuludokumente esitanud, mistõttu jäävad poolte võimalikud menetluskulud nende endi kanda.

(allkirjastatud digitaalselt)

Maret Hallikma