TRANSPORDIAMET

T&J TERMINAL OÜ
tonu@merxton.ee 22.04.2026 nr 4-3/26/1139-4

Vedajale antud tegevusloa ärakirja kehtivuse kindlaksmääratud ajaks peatamise otsus

Autoveoseaduse § 19 lõike 10 alusel on Transpordiamet volitatud tegema autoveoseaduse § 19 kohaselt otsuseid tegevusloa ja tegevusloa ärakirja kehtivuse peatamise ja kehtetuks tunnistamise kohta, arvestades Transpordiameti peadirektori 22.05.2023 käskkirjaga nr 1.1 1/23/99 „Autokaubaveo komisjoni moodustamine ja töökorra kinnitamine“ moodustatud autokaubaveo komisjoni 02.04.2026 koosolekul tehtud ettepanekuid. Transpordiamet otsuse tegemisel lähtub menetluse käigus välja selgitatud asjaoludest ja kaalutlustest ning rakendab korduvaid rikkumisi toime pannud vedaja suhtes mõjutusvahendeid.

Transpordiamet teeb **T&J TERMINAL OÜ** (edaspidi ka *vedaja*) (registrikood: 12770890, asukoht: Pärnu maakond, Pärnu linn, Pärnu linn, Lina tn 20, 80041, e-post: tonu@merxton.ee) suhtes otsuse:

1. peatada sõiduki riikliku registreerimismärgiga XXX tegevusloa ärakirja nr RVSK072743 kehtivus kaheks kuuks alates 30.04.2026 kuni 30.06.2026.

2. peatada sõiduki riikliku registreerimismärgiga XXX tegevusloa ärakirja nr RVSK074639 kehtivus kaheks kuuks alates 30.04.2026 kuni 30.06.2026.

Otsus jõustub elektroonilisest kättetoimetamisest. Transpordiamet toimetab otsuse vedajale kätte elektroonse edastamisega ettevõtte äriregistrisse kantud elektronposti aadressile.

Vastavalt autoveoseaduse (edaspidi *AutoVS*) § 20 lõikele 1 on vedajal **kohustus tagastada** tegevusloa ärakirjad nr RVSK072743 ja nr RVSK074639 Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioonile.

Tegevusloa ärakirjade kehtivuse peatamise otsusest informeerib Transpordiamet Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni ja Politsei- ja Piirivalveametit. Tegevusloa ärakirjade kehtivuse peatamise andmed kajastuvad majandustegevuse registris.

Vaidlustamine

Käesoleva haldusakti peale võib esitada vaide Transpordiametile (Valge 4, 11413 Tallinn, info@transpordiamet.ee) haldusmenetluse seaduses ettenähtud korras või kaebuse Tallinna Halduskohtule halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras 30 päeva jooksul haldusakti teatavaks tegemisest arvates.

Faktilised asjaolud

Liiklusjärelevalve infosüsteemi kantud andmete kohaselt on T&J TERMINAL OÜ autovedude kontrollimisel tuvastatud õigusrikkumisi (edaspidi *rikkumised*), mida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT L 300, 14.11.2009, lk 51-71) (edaspidi *Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1071/2009*) kohaselt loetakse rasketeks autoveoalasteks rikkumisteks, mille karistusandmed ei ole karistusregistri seaduse kohaselt karistusregistrist kustutatud.

30.09.2025 saatis Transpordiamet T&J TERMINAL OÜ-le selgitustaotluse nr 4-3/25/1139-1, milles andis teada haldusmenetluse algatamisest eesmärgiga teha kindlaks, kas vedaja korraldatud autovedudel tuvastatud korduvad rasked autoveoalased õigusrikkumised võivad kaasa tuua vajaduse rakendada AutoVS §-s 19 sätestatud ja teistest seadustest ning õigusaktidest tulenevaid meetmeid. Teatati, et haldusmenetluses võetakse arvesse raskete rikkumiste andmed, mille karistusandmed ei ole karistusregistri seaduse kohaselt karistusregistrist kustutatud:

Vedaja	Rikkumise tuvastamise kuupäev	Riik	Sõiduki registreerimismärk	Autojuht	Rikkumise raskusaste
T&J TERMINAL OÜ (12770890)	19.03.2025	EE			
Rikkumise kirjeldus	puuduvad nende riikide tähised, kus juht igapäevast tööaega alustas ja kus ta selle lõpetas				SI
T&J TERMINAL OÜ (12770890)	07.08.2025	EE			
Rikkumise kirjeldus	ületatakse suurimat lubatud massi N3-kategooria sõidukite puhul 20% ≤ ...				MSI
T&J TERMINAL OÜ (12770890)	31.08.2025	EE			
Rikkumise kirjeldus	sellise pettust võimaldava seadme olemasolu sõidukis ja/või kasutamine, millega on võimalik muuta sõidumeeriku andmeid				MSI
	salvestuslehtedele kantud andmete või sõidumeerikule ja/või juhikaardile salvestatud ja sealt alla laaditud andmete võltsimine, varjamine, esitamise takistamine või hävitamine				MSI
	ebapiisav ööpäevane puhkeperiood alla 11 tunni, kui vähendatud ööpäevane puhkeperiood ei ole lubatud ... < 8h30				VSI
	ületatakse suurimat lubatud massi N3-kategooria sõidukite puhul 10% ≤ ... < 20%				VSI

Selgitustaotlustega paluti esitada kirjalik seletus rikkumise asjaolude ja põhjuste ning ettevõttes

tarvitusele võetavate konkreetsete abinõude kohta rikkumiste edaspidiseks vältimiseks.

Vedaja vastas 27.11.2025:

Aitäh võimaluse eest esitada oma arvamus kujunenud olukorra kohta. Kõigepealt pisut iseenda kohta, selleks, et oleks arusaadavam, kuidas mul see arusaam on kujunenud. Olen olnud tegev rahvusvahelises maanteetranspordis alates aastast 1988. Sellest ajast kuni 2015 aastani võin öelda, et olin praktiliselt igapäevaselt auto roolis. Peale seda, kuni tänaseni tegelen vahelduvalt, nii organisatoorse töö kui ka reaalselt veoauto juhtimisega kaupade veol. Niisiis kokku on mul tänase seisuga 37 aastat rahvusvahelist kogemust selles vallas. Kui seda aega panna geograafilisele alale, siis hõlmab see kõiki Euroopa riike, kuhu on võimalik sõita veoautoga. Kogu selle aja jooksul olen näinud palju erinevaid piirkondi, ajajärke ja suhtumisi autotranspordi osas. Nii närvilist ja stressirohket aega, kui praegu, ei ole ma aga enne kohanud. Alustagem teel liiklemisest. Kõik on kuidagi väga närviline ja inimesed on vist unustanud, et maanteed on loodud kõigile kasutamiseks ja me peame ikkagi sinna kõik koos (kusjuures kõigil meil on erinev kogemuste pagas, ohutunne, vilumus, võimekus j.n.e.) ja samal ajal liiklema mahtuma. Ehedad näited sellest on sotsiaalmeedias levivad fotod ja videod koos õelate kommentaaride ja süüdistustega kaasliiklejate osas. Kui keegi sõidab mõne kaasliikleja arvates liiga aeglaselt, või vastupidi kihutab, siis poleks vaja kohe negatiivselt reageerida. Võiks ju mõelda, et see oli kuidagi vajalik ja vastavalt sellele ise tegutseda Kas siis kiirustajale teed andes, või aeglasest sõitjast võimalusel möödudes. Väga päevakohane näide sellest on tänane Tallinn – Pärnu vaheline liiklus. See trass on selgelt üle koormatud ja teeb meid kõiki päris närviliseks. Nagu eelnevalt juba kirjeldasin on nii palju erinevaid arvamusi liiklemisest, kui palju on arvajaid. Niimoodi hakatakse sooritama kellegi vaates ohtlikke möödasõite. Kirjutan just nimelt „kellegi vaates“, sest kui see oleks ohtlik ka sooritaja vaates, siis ta ju seda ei teeks. Ma ei õigusta selliseid manöövreid, aga kas ei oleks meil lõppkokkuvõttes ohutum anda teed või veidike pidurdada sellises olukorras ja kaasa aidata selle ohtliku manöövri võimalikult kiireks lõpetamiseks. Tavaliselt tehakse vastupidi ja üritatakse rakendada omakohust, kus juba takistatakse pooleliolevat ohtlikku manöövrit ja suurendatakse veelgi riski õnnetuse juhtumiseks. Teine suur vastuseis on meil tekkinud kutseliste veoautode ja eraisikute sõiduautodega liiklemise osas. Paljud sõiduautojuhid on millegipärast võtnud vastu otsuse, et kõik veoautojuhid on hoolimatud ja ohtlikud, keda peab igal võimalikul moel korrale kutsuma. Saan aru, et suur veoauto paistab sõiduautost vaadatuna tõesti kole ja ohtlik, aga seal roolis on ikkagi ju vastava taseme pädevust eksamiga kinnitanud juht. Veoauto roolist aga paistab kõik teistmoodi. Kui veoauto tahaks sõita lubatud kiirusega 90km/h aga sõiduauto takistab seda ees sõites 84 km/h ja mööda sõita ei õnnestu, sest veoautol ongi max kiirus 90km/h. Ei saa kasvõi korraks rohkem kiirendada, et möödasõitu sooritada. Number 1, mille järele peab tänapäevane kutseline juht joonduma, on sõidumeerik. Ehk siis peab mahutama oma töö kõik ette antud ajavahemikku. Kui siis tekib takistus aeglase liikluse näol, on olukord vagagi närvesöövv. Olen nõus, et matemaatiliselt ei ole see ajakaotus väga suur, aga kui liita kõik päevad kokku kahe nädala jooksul, tuleb ikkagi arvestatav kogus. Karistused aga ses osas on pehmelt öeldes ülisuured. Need on esmased näited, mis tulevad kohe meelde, kui mõelda meie igapäevase liikluse peale. Nüüd lisame veel tänapäevase politseitöötajate salakavaluse. Liiklusjärelvalvet teostatakse autodega, mis ei ole politsei värvides ja kohtades, kus on pigem „head saaki“ kui vajadust liikluse ohutumaks muutmiseks. Oma arvamuse kinnitamiseks oli mul juhus kui sõitsin suvehommikul ilusa ilmaga, väga hea nähtavusega teelõigul ja minu kiiruseks fikseeriti 102km/h. Peale minu oligi sellel teelõigul ainuke liikleja, mulle vastu sõitev eravärvides auto milles istusid politseitöötajad, kes minu kiirust mõõtsid. Ma vabandasin hooletuse eest, et ei kontrollinud enda kiirust piisavalt. Mulle määrati vastavalt seadusele rahatrahv. Küsisin politseitöötajatelt, kas selline rikkumine ei võiks päädida suulise hoiatusega, kui arvestada liiklusolusid. Vastuseks sain, et see just nõuab karistust, kuna ma lasen enda valvsust uinutada ilusa ilma puhul. Veel oli mul küsimus, et kas võiks olla näiteks pehmendav asjaolu see et mul on pea 40 aastat avariivaba sõidukogemust. Selle peale sain väga üllatava vastuse. Ma olevat just nii pika avariivaba kogemuse pärast teistest

ohtlikum liikleja, kellele peab rahatrahviga seaduskuulekist õpetama. Saan aru, et ühe politseitöötaja intelligentsustaseme ja maailmavaate pärast, ei saa veel arvamust kujundada kogu riigi politseitöötajate kohta, aga selliseid negatiivseid muljeid on mul veel. Ei taha lihtsalt siin ebameeldivate asjadega teie aega raisata. Loodan siiski siiralt, et suurem osa politseitöötajaid on oma austamisväärt ameti väärilised. Pidasin eelpool nimetatud arusaama kirjeldust vajalikuks seepärast, et tekiks pilt tänapäeva kutselise autojuhi tööpäevast. Nüüd meie autojuhtide rikkumistest. Pean kahjuks juba ette ütlema, et mõlema Teie poolt nimetatud autojuhiga on meil tööalane suhe lõppenud. Mõlemal juhul on lõpetamise initsiatiiv tulnud autojuhtide poolt. Nad ei ole ainukesed, kes on sellest ametist loobunud samadel põhjustel. Kõik ütlevad nagu ühest suust, et on väsinud sellest kurjusest, mis liikluses on ja, et on võimalik endale elatist teenida ka muul alal. Iga päev peab olema valvel ja kartma olukordi, kus on võimalik karistada saada. Kui oled eksinud töö- ja puhkeaja seaduse vastu, siis on oht saada selle eest veel karistada järgnevad 56 päeva. Eksida on aga väga lihtne. Piisab kui pole parklas vaba kohta seismiseks, laadimistöödel tekivad ootamatused j.n.e. Meil Eestis on näiteks üheks suureks murekohaks suviti praamiliiklus mandri ja suursaarte vahel. On täiesti tavaline olukord, kus peaksime jõudma Saaremaale kliendi juurde laadima aga seisame praami järjekorras oma tööpäeva ära ja rikume sellega veel seadust ka takkapihta, kui sõidame praamile ja sealt maha. Sadamasse enne praami ju ei saa igapäevast puhkepausi tegema jääda. Eesti Politseile veel selgitaksime võib olla kuidagi ära selle olukorra, aga ükski Itaalia või Hispaania politseinik ei taha sellist olukorda kuidagi uskuda. Tööpäevade alguse ja lõpu märke sisestamine on ka kerge unustada, kui oled veel mõtteis tööasjadest või vastupidi juba kodus oma pere juures. Kõikide selliste rikkumiste eest on EL määratavad rahatrahvid tuhandetes eurodes. Nii tekibki olukord, kus inimesed hakkavad otsima väljapääsu närvilisest olukorrast. Selleks on kuuldavasti Lätist Poolani võimalusi paigaldada autole seadmeid, mis võimaldavad manipuleerida sõidumeeriku salvestistega. Kuuldavasti maksab selline seade mõnisada eurot, aga üksainus trahv sõiduaja rikkumise eest võib olla juba rohkem kui tuhat eurot. Neid seadmeid on meil kui tööandjail praktiliselt võimatu avastada, kes ja millal neid on lasknud paigaldada. Kaadrivoolavus on suur ja reeglina ei kasutata neid pikkade vahemaade läbimiseks ning kui tehakse väikesi liigutusi, näiteks esimese parkimisvõimaluseni sõitmiseks, või laadimiskohas manööverdamiseks, ei teki ka meil mingit põhjust kahtlustamaks antud seadme olemasolust. Ka antud juhul tugines politsei kahtlus, meil Eestis olevale numbrituvastuskaamera salvestisele. Iseasi, kui seaduslik oli kasutada numbrituvastusega kaamerat süüdistuse esitamiseks. Ülekaalu osas on lihtne seadusekuulekas olla, kui vedada tavakaupa alustel, kus on tavaliselt kliendi poolt teada kauba kaal. Kui aga vedada puistekaupu, siis ei ole võimalik alati kontrollida koguseid (eriti teravilja puhul, kus iga koorem võib olla erineva mahukaaluga) ja nii juhtubki, et oled seadusega pahuksis.

Mul on siiralt kahju sellest olukorrast, kus transpordi osutamine on sattunud sellise põlu alla. Olen sellega tegelenud kogu elu ja väga austanud seda valdkonda, aga saan ka aru autojuhtidest, kes loobuvad oma ametist, sest ei kannata enam välja seda närvipinget ja üleüldist alandavat suhtumist. Millegipärast ei oma enam transpordivaldkonnas üldse tähtis kaupade kohaletoimetamine, vaid ainult sellega seonduv seadusandlus. Omavahelistes vestlustes autojuhtidega oleme konstateerinud olukorda, kus autojuhil peaks olema juba selline kerge juristi haridus. Keegi aga ei ole leidnud lahendust kuidas palgata juristi tööle autojuhi palgaga. On väga üksikuid noori, kes proovivad veel seda ametit ja neil on üsna ruttu tekkinud arusaam, et see ei ole õige valik. Kõige suuremad oma ala austajad leiavad paremini tasustatud töö ekstreemsemates oludes, nagu Norra firmades, aga suurem osa loobuvad üldse autojuhi ametist. Selline olukord ei ole olnud kogu aeg. Mäletan aega, mil rahvusvahelise autojuhi amet oli austusväärne ja tööle saamiseks oli olemas konkurents, kus pidi tõestama enda pädevust ja võimekust tööga toime tulemiseks. Vastutasuks palk, millega oli võimalik peret toita ja jäi ka järele kompenseerimaks pikki välislähetusi, mil pidi pere juurest eemal olema. Liikluses oli oluliselt meeldivam osaleda. Kõik tundus kuidagi sõbralikum ja politseilt oli karistust karta siiski ainult siis kui olid miskit reaalselt paha teinud. See tänapäevane töö- ja puhkeaja seadus on ehk juba ajale jalgu jäänud ja tekitab olukorda, kus on võimalik maksurahale veel lisa saada. Väga kahju kui sellise lühinägeliku

poliitikaga on otsustatud üks tööstusharu välja suretada. Just selline ongi praegu olukord. Saan aru, et Teil on täielik õigus meile karistus määrata, aga mida see paremaks muudab? Minul kui transpordisektori tööandjal, ei ole kelleltki rohkemat seadusekuulekust nõuda. Kui ma seda tegema hakkan, siis tean juba ette, et vastuseks tuleb mulle lahkumisavaldus. Ainuke, mida oleme saanud teha ja ka tegime oli see, et paigaldasime autole Smart 2 sõidumeeriku, mida pidi olema juba võimatu manipuleerida. Ka sellega on palju muresi. Igapäevaselt saan kõnesi autojuhtidelt, kes on rahulolematud uue sõidumeerikuga, mis ei tööta, või registreerib olematuid vigu. Tunnen siiralt kaasa autoesindustele ja muudele töökodadele, kes peavad lahendama mõttetuid probleeme uute sõidumeerikutega. Neid muresi on juba minusugusel mikroettevõtjal palju, mis siis veel suur pilt endast kujutab. Kuulan ja vaatan avaliku meedia kanaleid, kus on ka vahest juttu meie teedel toimuvast. Kuidagi jääb ikkagi mulje, et maailma on võimalik päästa ainult tõhusama kontrolliga ja kõrgemate karistusmääradega. Kas see ikka on nii? Võib olla rahustaks liiklust vahest ka hea sõna või soovitus kontrollorganite poolt karistuse määramise asemel. Mulle küll jääks positiivse olukorrana meelde politseiniku poolt tehtud suuline hoiatus, koos sinna juurde kuuluvate õpetussõnadega. Väga hea on minu meelest Transpordiameti poolt avalikku meediasse saadetud sõnumid nagu „piirkiirusel on põhjus“ ja „kõige kõvem mees on kaine autojuht“. Kas ei võiks olla ka mingi algatus kampaaniale kuidas kaasliiklejale keskmise sõrme näitamise asemel võiks naeratuse saatel lehvitada sõbralikult, kui ta juhtub millegi vastu eksima või näiteks midagi, mis soovitaks politseipatrullil peeglisse vaadata, kui tekib kiusatus iga pisematki eksimust endapoolseks avastamiseks vormistada.
Veelkord aitäh Teile võimaluse eest avaldada enda arvamust!
Loodan, et see mingilgi määral selgitab olukorda, kus on praegu transpordisektor ja vastavalt sellele tuleneb ka teiepoolne otsus meie suhtes.

Autokaubaveo komisjon

02.04.2026 toimus autokaubaveo komisjoni koosolek, arutati vedaja korraldatud kaubaveol toime pandud raskeid rikkumisi, mille karistusandmed ei ole karistusregistrist kustutatud.

Komisjon võttis ettepaneku tegemisel arvesse, et tegemist on pikka aega transporditeenust osutava ettevõttega, üks ettevõtte tegevjuht täidab ka veokorraldusjuhi ülesandeid ja peab vastutama nõuetekohase kaubaveo korraldamise eest, peab sõidukijuhtide tegevust pidevalt kontrollima ja neid juhendama. Kaubaveol kehtivad nõuded on kõigile vedajatele ühesugused ja täitmiseks kohustuslikud. Vastusest nähtub vedaja suhtumine kohustuste täitmisesse ja rikkumiste ärahoidmiseks meetmete rakendamisse.

Autokaubaveo komisjon, võttes arvesse eelpool nimetatud asjaolusid ning varasemate sarnaste rikkumistega vedajate osas tehtud otsuseid, tegi Transpordiametile ettepaneku T&J TERMINAL OÜ kahe sõiduki tegevusloa ärakirja kehtivuse peatamiseks kaheks kuuks. Lisaks tehti ettepanek Tööinspektsioonile vedaja juures kontrolli teostamiseks autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle ja Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioonile viia läbi vedaja vastavuse kontrollimine vedaja tegevusalal tegutsemiseks kehtestatud nõuetele.

08.04.2026 kirjaga nr 4-3/26/1139-3 Transpordiamet teavitas vedajat autokaubaveo komisjoni ettepanekust, andes vedajale võimaluse vastavalt haldusmenetluse seaduse § 40 lõikele 1 enne Transpordiameti poolt haldusakti andmist esitada kirjalikult oma arvamus ja vastuväited autokaubaveo komisjoni ettepaneku kohta 10 kalendripäeva jooksul teate kättesaamisest. Vedaja arvamust ega vastuväiteid ei esitanud.

Põhjendused ja kaalutlused

AutoVS § 19 lõike 1 punkti 1 kohaselt võib tegevusloa kinnitatud ärakirja kehtivuse kindlaksmääratud ajaks peatada, kui vedajat, tema veokorraldusjuhti või vedaja juures töölepingu või võlaõigusliku lepingu alusel veosevedu teostavaid või teostanud autojuhte on rohkem kui ühe korra tasulisel või oma kulul korraldataval veoseveol karistatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 6 lõike 1 punktis b nimetatud raske õigusrikkumise eest, mille karistusandmed ei ole karistusregistri seaduse kohaselt registrist kustutatud, või ilmneb asjaolu, et nimetatud rikkumise toimepanemisel välisriigis ei ole välisriigis tehtud otsuse jõustumisest möödunud karistusregistri seaduse §-s 24 sätestatud karistusandmete kustutamise tähtaeg.

Transpordiameti peadirektori 22.05.2023 käskkirja nr 1.1-1/23/99 „Autokaubaveo komisjoni moodustamine ja töökorra kinnitamine“ kinnitatud komisjoni töökorra punkti 10.1 kohaselt lähtutakse põhimõttest, et kui vedaja kasutuses on 6–30 mootorsõidukit, mille kohta on vedajale antud ühenduse tegevusloa ärakiri ning vedajat, tema veokorraldusjuhti või vedaja juures töölepingu või võlaõigusliku lepingu alusel autovedu teostavaid või teostanud autojuhte on tasulisel või oma kulul korraldataval veoseveol karistatud 3-4 korral MSI rikkumise eest, võib komisjon teha ettepaneku töökorra punktis 3.4 (vedaja tegevusloa kinnitatud ärakirja kehtivuse kindlaksmääratud ajaks peatamine) ettenähtud meetme rakendamiseks.

Transpordiametile on antud pädevus rakendada haldusmeedet, millega on võimalik piirata vedaja majandustegevust, kui vedaja ignoreerib veondusturu reegleid ja tema ettevõtte tegevuse tulemusena pannakse toime raskeid autoveoalaseid õigusrikkumisi. Autoveoseadusest tuleneb kohustus mõjutada autokaubavedajaid austama ettevõtlusvabadust ausa konkurentsi tingimustel, et tagada riigisiseseid autovedusid korraldatavate vedajate ja rahvusvahelisi autovedusid teostavate vedajate võrdne kohtlemine. Veoseveo nõuete eiramisel rikub vedaja kaubavedajate mainet ja kaubaveoturul ka ausat konkurentsi, sest rikkumisega tehtud vedudega on võimalik saada konkurentsieelis ja suuremat majanduslikku kasu.

Transpordiamet mõjutusvahendi määramisel lähtub autokaubaveo komisjoni seisukohtadest ja ettepanekust, vedaja poolt saadetud selgitustest ning märgib, et autokaubaveo nõuete täitmine on vedajale olnud kohustuslik kogu tegevuse vältel nii autoveoseaduse, liiklusseaduse kui Euroopa Liidu määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 10 sätete kohaselt. Vedaja vastutab, et ettevõtet nõuetekohaselt juhitakse ja ettevõttes autokaubaveo nõudeid täidetakse. Vedaja on saanud kaubaveo korraldamise loa kohustusega määrata ametisse veokorraldusjuht, kelle ülesanne on tegeleda nõuetekohase veokorralduse tagamisega. Antud juhul on veokorraldusjuhiks ettevõtte juht ise.

Transpordiamet juhib ettevõtte tähelepanu, et töö- ja puhkeaja nõuete ning massi ületamiste rikkumistel võivad olla ohtlikud tagajärjed nii ettevõtte töötajate ning teistele liiklejatele. Vedaja vastuskiri ei sisaldanud informatsiooni ettevõttes kavandatavatest konkreetsetest tegevustest rikkumiste edaspidiseks vältimiseks. Transpordiamet asjaolusid kaaludes leiab vedajal tuleb analüüsida oma tegevust ja tegema töökorralduses vajalikke muudatusi, et oleks tagatud kaubaveonõuete täitmine, töötajate töö- ja puhkeaja arvestus, ohutu vedu liikluskeskkonnas ning et nõuete täitmist pidevalt kontrollitaks.

Kaaludes mõjutusmeetme proportsionaalsust võrreldes vedaja veokorralduse tõttu tekkida võiva mõjuga kaubaveoturu toimimisele, autojuhtide tervise ohtu seadmisele ja avaliku korra nõuete eiramisele, peame põhjendatuks mõjutusvahendina peatada kahe sõiduki tegevusloa ärakirja kehtivus kaheks kuuks. Transpordiamet peatab tegevusloa ärakirja kehtivuse sõidukitel juhuvaliku alusel.

Otsuse koostas:

(allkirjastatud digitaalselt)
Kristo Jõks
järelevalvespetsialist
veonduse järelevalve osakond