TRANSPORDIAMET

OÜ Fonax AA
aare.lukk@gmail.com

Teie 20.06.2026

Meie 25.06.2026 nr 4-3/26/428-5

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 03.06.2026 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 **OÜ Fonax AA** (edaspidi ka *vedaja, ettevõtja*) (registrikood: 10311267, asukoht: Hiiu maakond, Hiiumaa vald, Kärdla linn, Kõrgessaare mnt 45, 92412, e-post: aare.lukk@gmail.com) suhtes otsuse:

peatada sõiduki riikliku registreerimismärgiga XXX tegevusloa ärakirja nr RVSK055721 kehtivus alates 06.07.2026 kuni 06.09.2026.

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 ärakiri nr RVSK055721** 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 OÜ Fonax AA autovedude kontrollimisel tuvastatud õigusrikkumisi (edaspidi *rasked 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.

Transpordiamet saatis OÜ-le Fonax AA liiklusjärelevalve infosüsteemi kaudu 09.01.2026 ja 15.04.2026 teatise ja 07.05.2026 selgitustaotluse nr 4-3/26/428-1, 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
OÜ Fonax AA 10311267	19.12.2025	EE			
Rikkumise kirjeldus	juht kasutab sõitmisel juhikaarti, mis ei ole tema oma (loetakse samaväärseks sellega, et juhil puudub juhikaart)				MSI
	salvestuslehtedele kantud andmete või sõidumeerikule ja/või juhikaardile salvestatud ja sealt alla laaditud andmete võltsimine, varjamine, esitamise takistamine või hävitamine				MSI
	ebapiisav vähendatud ööpäevane puhkeperiood alla 9 tunni, kui vähendamine on lubatud ... < 7h				VSI
OÜ Fonax AA 10311267	15.04.2026	FI			
Rikkumise kirjeldus	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				MSI

Selgitustaotlustega paluti esitada kirjalik seletus rikkumise asjaolude ja põhjuste ning tõendid ettevõttes rikkumiste edaspidiseks vältimiseks tarvitusele võetud konkreetsete abinõude kohta.

11.05.2026 vedaja vastas „Sellest et juht xxx kasutas juhikaarti, mis ei kuulunud temale, ei olnud mina kui vedude eest vastutaja teadlik. Ebapiisava ööpäevase puhkeaja vähendamisele olin juhtinud tähelepanu, miks ta seda tegi, ilmselt on see kirjas seletuskirjas politseile.

Rikkumine 15.04.2026 Sõiduki xxx kontrolli käigus Helsinki lääne terminalis avastati puudused haagisel, mis oli rendihaagis. Seda et haagisel piduriklots oli kulunud tavalisel peale vaatamisel ei

saa aru. Samuti vedrustuse puksi lõtku ei märka ja sõidu ajal seda ei taju. Haagis käis remondis ja puudused kõrvaldati. Järelkontroll toimus Vantaal A-katsastuses.“

Autokaubaveo komisjon

03.06.2026 toimus autokaubaveo komisjoni koosolek, arutati vedaja korraldatud kaubaveol toime pandud raskeid rikkumisi, mille karistusandmed ei ole karistusregistrist kustutatud.

Komisjonis arutelu käigus märgiti, et ettevõte on komisjonis esimest korda, aga tegemist on kogemustega ettevõttega, tegutsetakse aastast 1997. Äriregistri andmetel on ettevõttes 1 töötaja. Ettevõttel on tegevjuhte äriregistri andmetel kaks, kellest üks täidab ka veokorraldusjuhi ülesandeid ja kelle poolt anti ka selgitus rikkumiste toimepanemise kohta. Kaks eriti rasket rikkumist pani toime ettevõtte teine tegevjuht, kasutas teise juhi juhikaarti ja märkis oma juhikaardil need perioodid puhkeajaks. Tegemist on tegevjuhi poolt teadlikult töö- ja puhkeaja andmete võltsimisega. Vedaja meetmeid rikkumiste ärahoidmiseks ei esitanud.

Autokaubaveo komisjon, võttes arvesse eelpool nimetatud asjaolusid ning varasemate sarnaste rikkumistega vedajate osas tehtud otsuseid, tegi Transpordiametile ettepaneku peatada vedaja ühe sõiduki tegevusloa kinnitatud ärakirja kehtivus kaheks kuuks ning teha Tööinspektsioonile ettepanek vedaja juures kontrolli teostamiseks autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle.

Lisaks autokaubaveo komisjoni ettepaneku alusel viiakse kõigis 03.06.2026 komisjonis arutusel olnud ettevõtetes läbi vedaja vastavuse kontrollimine vedaja tegevusalal tegutsemiseks kehtestatud nõuetele. Kontrolli viib läbi Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon.

12.06.2026 kirjaga nr 4-3/26/428-3 Transpordiamet teavitas vedajat autokaubaveo komisjoni ettepanekust, andes 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. Transpordiamet andis ka teada, et lähtub haldusmenetluse jätkamisel autokaubaveo komisjoni ettepanekust ja selgitab, et otsuse tegemisel võetakse arvesse Transpordiametile vedaja poolt teada antud rikkumiste ärahoidmiseks pakutavad konkreetsed ja tõendatud meetmed.

20.06.2026 saatis vedaja vastuse „Oleme põhjalikult analüüsinud antud õigusrikkumist ja selgitanud välja põhjuse miks selline rikkumine toime pandi. Kuna kaubavedu toimus Hiiumaa firma Liisbet Tukat ja Soome vabariigi firma Lival OY AB vahel, siis on ühe suuna veol punktist A punkti B kaks laeva sõitu. Liisbet Tukat teeb alltöövõttu Lival OY-le ja seal on täpsed tarneajad. Sel korral ei mahtunud auto Hiiumaalt plaanitud tavapärasele 14.30 väljumisele. Graafik Hiiumaa liinil on 3 tunnise vahega ja sealt ajanappus tekkis. Graafik on tavaliselt Hiiumaa praam 14.30, Tallinnast Tallink 19.30. Soomes on mahalaadimine fikseeritud kell 7.00-8.00. Juht oli seega sundolukorras ja lootis teise kaardi sisestamisega oma kaart korras hoida. Olukord oli erandlik.“

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 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 kõige raskema rikkumise (MSI) 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. Vedajatelt Euroopa Liidus kehtivate ühtsete nõuete täitmise üle põhjalikuma kontrolli nõudmisel on otsene positiivne mõju liiklusohutusele ja avaliku korra nõuete täitmisele.

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. Veokorralduse nõuetekohase täitmise tagamise ülesanne on tulenevalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EÜ) nr 1071/2009 veokorraldusjuhi töökohustus. Autoveoseaduse § 8 lõike 2 kohaselt veokorraldusjuht vastutab vedaja juures Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 6 lõike 1 punktides a ja b nimetatud valdkondlike nõuete täitmise eest riigisisesel ja rahvusvahelisel veoseveol ning kabotaažveol. Veokorraldusjuhi esmane ülesanne on ettevõttes nõuetekohaselt töö planeerida, töötajaid juhendada ja tööülesannete täitmist kontrollida. Tööd tuleb planeerida arvestades veonõuetega, sh töö- ja puhkeaja reeglitega. Tööülesandeid peavad ettevõttes nõuetekohaselt täitma ka tegevjuhid ise.

Ettevõtte põhitegevusala on kaubavedu maanteel, tegutsetakse sellel alal juba 1997. aastast. Ettevõttel on kaubaveo korraldamisel pikaajalised kogemused, sh saarte ja mandri vahelise liikumise kogemused. Liiklusjärelevalve registri andmetest nähtub, et ettevõte on sattunud viimasel kahel aastal kontrolli neljal korral, iga kord tuvastati rikkumine. Kahel korral tehti sõidukijuhile väärteomenetlus ja kahel korral hoiatus. Komisjonis arutusel olnud kaks eriti rasket rikkumist pani toime tegevjuht ise, kasutas teise juhi juhikaarti ja märkis teise juhikaardi kasutamise ajavahemikud käsitsi enda juhikaardile puhkeajana. Tegemist oli tegevjuhi poolt teadliku andmete võltsimisega. Transpordiametile on teada rikkumiste tuvastamisel fikseeritud andmed ja need erinevad vedaja poolt Transpordiametile saadetud selgituses olevatest andmetest. Seega ei ole usutav, et ettevõttes rikkumisi põhjalikult analüüsiti, rikkumine ei olnud erandlik. Transpordiametit ka ei teavitatud, milliseid meetmeid on ettevõttes kavas rakendada.

Ettevõttes on vajalik muuta eelkõige suhtumist veonõuete täitmise kohustusse, töötada välja vajalikud meetmed ja kavandada ettevõttes reaalselt kaubaveonõuete kohane tegevus.

Vedajad on võtnud kaubaveo tegevusloa taotlemisel kohustuse täita kaubaveo nõudeid, rikkumistel põhinev majandustegevus ei ole aktsepteeritav, mistõttu on autokaubaveo komisjoni ettepanekul mõjutusvahendi rakendamine eesmärgipärane. Seadusega ettenähtud kohustuste täitmise nõudmine on olulise tähtsusega, sest ettevõttel on õigus kaubaveoturul osaleda kui korraldatakse oma tegevus kaubaveo nõuetele vastavalt. Kõik vedajad peavad töö korraldama nii, et kaubaveo nõudeid on võimalik täita ja ei tohi nõuete mittetäitmisega saada kasu ja omada turueelist ning seada ohtu oma töötajaid ja teisi liiklejaid.

Transpordiamet arvestab autokaubaveo komisjoni mõjutusmeetme rakendamise ettepanekuga. Vaatamata sellele, et ettevõtte 2025. aasta majandusaasta näitajad ei ole veel teada, ei saa aktsepteerida kaubaveo turul mittenõuetekohast veosevedu.

Kaaludes mõjutusmeetme proportsionaalsust vedaja veokorralduse tõttu kaubaveoturu toimimisele tekkiva mõjuga, peame põhjendatuks ettepanekut rakendada mõjutusvahendina vedaja ühe sõiduki tegevusloa ärakirja kehtivuse peatamist kaheks kuuks ning Tööinspektsiooni poolt vedaja juures kontrolli teostamist autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise ning tegevusloa ja selle kinnitatud ärakirjade olemasolu üle. Lisaks viib Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon läbi vedaja vastavuse kontrollimise vedaja tegevusalal tegutsemiseks kehtestatud nõuetele.

Transpordiamet peatab tegevusloa ärakirja kehtivuse sõidukil, millega pandi toime rikkumine ja mille tehniline ülevaatus kehtib kogu peatamisperioodi.

(allkirjastatud digitaalselt)

Ene Pill
juhtivekspert
veonduse järelevalve osakond
strateegilise planeerimise teenistus