TRANSPORDIAMET

Kaljumets OÜ
info@kaljumets.ee

Teie 23.06.2026

Meie 03.07.2026 nr 4-3/26/430-6

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 **Kaljumets OÜ** (edaspidi ka *vedaja, ettevõtja*) (registrikood: 10626441, asukoht: Tartu maakond, Kambja vald, Suure-Kambja küla, Sarapiku, 62027, e-post: info@kaljumets.ee) suhtes otsuse:

peatada sõiduki riikliku registreerimismärgiga XXX tegevusloa ärakirja nr RVSK083185 kehtivus alates 13.07.2026 kuni 13.09.2026.

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 RVSK083185** 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 Kaljumets OÜ 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 Kaljumets OÜ-le liiklusjärelevalve infosüsteemi kaudu 21.04.2026 teatise ja 07.05.2026 selgitustaotluse nr 4-3/26/430-1, 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
Kaljumets OÜ (10626441)	25.06.2025	EE			
Rikkumise kirjeldus	sellise sõiduki juhtimine, millel puudub kehtiv tehnoülevaatuse tõend, nagu on nõutud ELi õigusaktidega				MSI
	ületatakse suurimat lubatud pikkust 20% ⩽ …				VSI
	vedaja või sõidukijuht ei esita veoseveol kehtivat ühenduse tegevusluba või ühenduse tegevusloa kehtivat kinnitatud ärakirja kontrollivale ametnikule				VSI
Kaljumets OÜ (10626441)	30.03.2026	EE			
Rikkumise kirjeldus	salvestuslehtedele kantud andmete või sõidumeerikule ja/või juhikaardile salvestatud ja sealt alla laaditud andmete võltsimine, varjamine, esitamise takistamine või hävitamine				MSI
	ületatakse suurimat lubatud pikkust 2% < ... < 20%				SI

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

20.05.2026 saadeti vedajale meeldetuletus, 25.05.2026 helistati ja paluti vedajal vastata.

28.05.2026 vedaja vastas „Õigusrikkumised: 25.06.2025, sõiduk xxx, juht meie ettevõtte töötaja XXX. Puudus tehnoülevaatus. Lubame olla hoolsamad, et selline asi enam ei korduks. Saame aru et puuduva tehnoülevaatuseta liiklemine on ohtlik.
Ületatakse suurimat lubatud pikkust 20%. Tegemist oli meie masinapargis uuema masinaga kui eelmine (XXX). XXX on ca 30cm pikem. Meil puudus teadmine seadusest, et tuleb osta luba. Olukord on lahendatud. Eriluba nr 1025264369 (kehtivus 12.10.2026.a.)

30.03.2026, sõiduk XXX, juht meie ettevõtte töötaja XXX. Sõidumeerik/ juhikaart – Probleem lahendatud. Juht sõitis tahtlikult. Juhiga vesteldud. Olukord on kahetsusväärne ning sellist asja ei saa kindlasti tulevikus lubada. Suurima lubatud pikkuse ületamine – püüame tulevikus vältida.
Alates 13.01.2026 töötab ettevõttes veokorraldusjuht (lisatud määramise otsus).
XXX läbis koolituse Tallinna Tehnikakõrgkoolis ning omab veoseveo ametipädevuse tunnistust (CB 004778).
Lubame olla tulevikus hoolsamad ning vältida rikkumisi.“

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 ettevõtte rikkumised on esimest korda komisjonis arutusel, aga tegemist on kogemustega, 2000. aastast tegutseva ettevõttega. Rikkumise materjalidest nähtub, 25.06.2025 rikkumise tuvastamisel sõidukijuht ei esitanud kontrollivale ametnikule veoseveol kehtivat ühenduse tegevusluba ja sõiduki ühenduse tegevusloa kinnitatud ärakirja. Majandustegevuse registri andmetel taotles vedaja ühenduse tegevusloa alles 10.02.2026 ja sõidukitele ühenduse tegevusloa kinnitatud ärakirjad 11.02.2026. 30.03.2026 tuvastati sõidumeerikusse ebaõigete andmete kandmine, sõidukijuht oli kasutanud ettevõtte tegevjuhi juhikaarti, lisatud on märge, et juhti on ka 2025. aastal karistatud tegevjuhi kaardi kasutamise eest ja eriloata veo teostamise eest.

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 4-3/26/430-3 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 rikkumiste ärahoidmiseks pakutavad konkreetsed ja tõendatud meetmed.

19.06.2026 saatis vedaja vastuse „ Kaljumets OÜ ei nõustu autokaubaveo komisjoni ettepanekuga peatada ühe sõiduki tegevusloa kinnitatud ärakirja kehtivus kaheks kuuks ning palub Transpordiametil jätta kavandatav meede kohaldamata.
Kaljumets OÜ ei vaidle sellele, et ettevõtte korraldatud veonduses on tuvastatud rikkumised ning et ettevõte peab tagama sõidumeeriku, juhikaardi, sõidu- ja puhkeaja ning muude autoveo nõuete korrektse täitmise. Samuti mõistab ettevõte, et sõidumeeriku ja juhikaardi andmed peavad kajastama tegelikku olukorda õigesti.

Käesolevas haldusmenetluses on aga keskne küsimus mitte üksnes see, kas rikkumisi on formaalselt tuvastatud, vaid kas kavandatav meede – ühe sõiduki tegevusloa kinnitatud ärakirja peatamine kaheks kuuks – on konkreetse juhtumi asjaoludel vajalik ja proportsionaalne.

1. Õiguslik raamistik ja kaalutlusõigus
Autoveoseaduse § 19 lg 1 p 1 kohaselt võib tegevusloa või tegevusloa ärakirja kehtivuse kindlaksmääratud ajaks peatada juhul, kui vedajat, tema veokorraldusjuhti või vedaja juures veosevedu teostavaid või teostanud autojuhte on rohkem kui ühe korra karistatud raske õigusrikkumise eest ning vastavad karistusandmed ei ole karistusregistrist kustutatud.

Nimetatud säte ei näe siiski ette automaatset tagajärge. Seadus kasutab sõnastust „võib peatada", mis tähendab, et tegemist on kaalutlusotsusega. Transpordiamet peab hindama mitte üksnes seda, kas formaalne alus võib olla täidetud, vaid ka seda, kas just kavandatav meede on konkreetse juhtumi asjaoludel sobiv, vajalik ja mõõdukas.

Lisaks sätestab Autoveoseaduse § 19 lg 3 otseselt, et § 19 lg 1 punktides 1 ja 2 sätestatud peatamise aluseid ei rakendata juhul, kui asjaomase haldusmenetluse käigus leitakse, et tegevusloa või tegevusloa ärakirja kehtivuse kindlaksmääratud ajaks peatamine oleks ebaproportsionaalne meede.

Seega on seadusandja ise ette näinud, et ka formaalse peatamise aluse olemasolu korral ei järgne tegevusloa ärakirja peatamine automaatselt. Transpordiamet peab eraldi hindama rikkumiste tegelikku sisu, põhjuseid, ettevõtja hilisemat käitumist, rakendatud abinõusid, kavandatava meetme majanduslikku mõju ning seda, kas sama eesmärki oleks võimalik saavutada leebema meetmega.

Sama põhimõte tuleneb ka Euroopa Liidu õiguse üldisest proportsionaalsuse põhimõttest. Euroopa Kohus on autoveo ja tahhograafi nõuete rikkumiste kontekstis rõhutanud, et sanktsioonid ja mõjutusmeetmed peavad olema proportsionaalsed ega tohi olla kohaldatud üksnes formaalselt, ilma rikkumise tegelikku raskust ja konkreetseid asjaolusid hindamata.

Euroopa Kohtu 09.02.2012 otsuses kohtuasjas C-210/10, XXX käsitleti tahhograafi nõuete rikkumise eest kohaldatud sanktsiooni proportsionaalsust. Kohus rõhutas, et liikmesriikide kehtestatud sanktsioonid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad ning et sanktsiooni proportsionaalsuse hindamisel ei saa piirduda üksnes formaalse rikkumise tuvastamisega. Meetme kohaldamisel tuleb arvestada rikkumise raskust ja konkreetseid asjaolusid. Seetõttu ei piisa üksnes sellest, et rikkumine on õigusaktis kvalifitseeritud raskeks rikkumiseks. Rikkumise formaalne raskusaste on proportsionaalsuse hindamise lähtekoht, kuid mitte selle lõppjäreldus.

2. Rikkumise tegelik taust ja eesmärk
Kaljumets OÜ palub Transpordiametil kavandatava meetme proportsionaalsuse hindamisel arvestada rikkumise tegelikku tausta. Ettevõte mõistab, et sõidumeeriku ja juhikaardi kasutamise nõuete rikkumine on käsitatav raske rikkumisena ning ettevõte ei vaidle sellele, et sõidumeeriku andmed peavad kajastama tegelikku olukorda õigesti. Samas tuleb proportsionaalsuse hindamisel eristada olukordi, kus rikkumise eesmärk on sõidu- ja puhkeaja piirangutest mööda minna, juhile lubatust suuremat töökoormust panna või ületöötanud juht liiklusesse lubada, olukorrast, kus rikkumine on tekkinud katkendliku töökorralduse ja selle tahhograafis kajastamise probleemist.

Käesoleval juhul ei olnud ettevõtte ega juhi eesmärk lubada liiklusesse ületöötanud autojuhti ega

saavutada sõidu- ja puhkeaja nõuetest kõrvalehoidmise kaudu ärilist eelist. Ettevõtte töökorraldus on spetsiifiline ja katkendlik. Juht ei tee igapäevaselt ühte pikka järjestikust veopäeva, vaid teatud päevadel üksikuid veootsi.

Kaljumets OÜ töökorralduse eripära ei seisne üksnes üksikus hommikuses sõidus, vaid selles, et just kõnealuse sõidukiga tuleb Baltic Agroga seotud veoteenuse osutamisel ette mitmeid katkendliku tööpäeva olukordi. Baltic Agro tellimused võivad sageli eeldada sõidu alustamist varahommikul, näiteks ajavahemikus ligikaudu kell 06.00–08.00.

Sellises olukorras võib juht alustada tööd kell 06.00, teha ligikaudu kahetunnise veootsa ning olla umbes kell 08.00 tagasi kodus. Pärast seda ei pruugi juht terve päeva jooksul tööülesandeid täita, ei viibi auto juures, ei oota laadimist ega ole muul viisil tööandja käsutuses. Tegelikult on juht vahepealsel ajal kodus ja tööst vaba. Järgmine sõit võib tekkida alles õhtul.

Seega on tegelik töökorraldus olnud selline: hommikul üks sõit, seejärel pikk ajavahemik, mil juht on kodus, ei tööta, ei oota auto juures ega juhi sõidukit, ning õhtul teine sõit. Formaalne arvestus võib sellist olukorda käsitleda ühe pika arvestusaknana, mis algab hommikul esimese sõiduga ja mille ajaline piir jookseb edasi ka siis, kui juht tegelikult vahepeal kodus viibib ega tööülesandeid täida. Sellises olukorras tekkis konflikt tegeliku puhkeaja ja selle formaalse arvestuse vahel. Ettevõtte seisukohalt oli juhile tegelik puhkeaeg tagatud ning tegemist ei olnud olukorraga, kus juht oleks olnud katkematus tööprotsessis või kus ettevõte oleks soovinud töö- ja puhkeaja nõudeid sisuliselt eirata. Probleem seisnes selles, kuidas katkendlik töökorraldus, hommikuse ja õhtuse veootsa vaheline kodus viibitud aeg ning tööpäeva/puhkeaja arvestus sõidumeerikus kajastuvad.

Kaljumets OÜ mõistab siiski, et ka sellises olukorras peab sõidumeerik ja juhikaart kajastama tegelikku olukorda nõuetekohaselt. Teise isiku juhikaardi kasutamine ei ole lubatav lahendus. Ettevõte ei ole sellist tegevust juhile soosinud ega toeta seda ka praegu. Vastupidi, ettevõte on võtnud selge seisukoha, et juhikaardi, sõidumeeriku, tegevusloa ja muude nõuete korrektne täitmine on olulisem kui ükski üksik erandlik sõit või tellimuse täitmise praktiline vajadus.

Ettevõte on rikkumisest järeldused teinud ning selgitanud juhtidele ja veokorraldusjuhile, et juhul, kui katkendlik töökorraldus ei mahu nõuetekohaselt sõidu- ja puhkeaja arvestusse või seda ei ole võimalik õigesti kajastada, tuleb vedu ümber korraldada, kasutada teist nõuetekohase juhikaardiga juhti, muuta veograafikut või jätta sõit tegemata. Teise isiku juhikaardi kasutamine ei ole lubatav lahendus.

Vedaja väidab, et rikkumine ei väljenda ettevõtte süsteemset soovi sõidu- ja puhkeaja nõuetest kõrvale hoida, vaid tulenes katkendliku töökorralduse ning selle formaalse arvestuse probleemist. See asjaolu on oluline meetme proportsionaalsuse hindamisel. Kui rikkumise tegelik põhjus on töökorralduslik ja arvestuslik ning ettevõte on selle probleemi teadvustanud ja rakendanud abinõud, ei ole ühe sõiduki tegevusloa ärakirja peatamine kaheks kuuks vajalik ega mõõdukas meede.

Kaljumets OÜ palub proportsionaalsuse hindamisel arvestada, et ettevõte on võtnud selge ja rangema positsiooni ning astunud samme, et sarnaseid raskeid rikkumisi edaspidi vältida. Kaljumets OÜ rõhutab, et katkendlik töökorraldus ei kõrvalda rikkumise formaalset koosseisu ega muuda teise isiku juhikaardi kasutamist lubatavaks. Samas näitab see, et rikkumise tegelik raskus ja selle põhjused võivad olla erinevad. Proportsionaalsuse hindamisel tuleb eristada rikkumist, mille eesmärk on võimaldada juhil töötada või sõita üle lubatud piiride, rikkumisest, mille taustaks on tegeliku puhkeaja olemasolu, katkendlik töökorraldus ning selle formaalse arvestuse probleem. Selline erinevus peab kajastuma ka meetme valikus.

3. Kavandatava meetme majanduslik mõju
Teiseks tuleb arvestada kavandatava meetme tegelikku majanduslikku mõju. Ühe sõiduki tegevusloa kinnitatud ärakirja peatamine kaheks kuuks ei ole ettevõtte jaoks üksnes formaalne piirang. Kaljumets OÜ kasutab kõnealust sõidukit Baltic Agroga seotud veoteenuse osutamisel. Just selle töökorralduse tõttu tekibki vajadus hommikuste ja õhtuste veootste tegemiseks.

Sõiduki kasutamise keeld kaheks kuuks tähendaks ettevõttele otsest saamata jäävat tulu ligikaudu 1500–2500 eurot nädalas. Kahe kuu lõikes on tegemist ettevõtte jaoks märkimisväärse kahjuga. Samal ajal ei peatu ettevõtte vastavad püsikulud, sealhulgas sõiduki ja töökorraldusega seotud kulud ning autojuhi töölepingust tulenevad võimalikud kohustused.

Majanduslik mõju ei piirdu siiski üksnes kahekuulise saamata jääva tuluga. Kui Kaljumets OÜ ei saa kahe kuu jooksul Baltic Agroga seotud veokohustusi täita, võib tellija olla sunnitud leidma endale uue vedaja. Sellisel juhul võib meetme tegelik tagajärg olla mitte ajutine kahekuuline seisak, vaid püsiva koostöösuhte kaotus. See võib omakorda mõjutada ka vastava autojuhi töökoha säilimist.

Kaljumets OÜ mõistab, et pelgalt majanduslik kahju ei välista iseenesest haldusmeetme kohaldamist. Samas tuleb proportsionaalsuse hindamisel arvestada, kas kavandatav meede on tegelikult vajalik selleks, et suunata ettevõtjat edaspidi õiguspäraselt käituma. Käesoleval juhul on juba ainuüksi käesolev haldusmenetlus, Transpordiameti tähelepanu juhtimine rikkumistele, asjaolude analüüs, selgituste esitamine ning töökorralduse ümberhindamine ettevõtte jaoks märkimisväärse suunava ja hoiatava mõjuga. Ettevõte on rikkumiste põhjuseid analüüsinud, võtnud selge seisukoha, et teise isiku juhikaardi kasutamine ei ole lubatav, ning asunud otsima töökorraldusele seaduspärast lahendust.

Seetõttu ei ole ettevõtte hinnangul vajalik ega mõõdukas minna veel sammu võrra kaugemale ja kohaldada meedet, mille tagajärjeks võib olla reaalse koostöösuhte kaotus, märkimisväärne saamata jääv tulu, jätkuvad püsikulud ning töötaja töökoha ebakindlus. Selline tagajärg oleks rikkumise tegelikke asjaolusid ja juba saavutatud suunavat mõju arvestades ebaproportsionaalne. Meetme eesmärk peaks olema tagada edaspidi nõuetekohane veokorraldus, mitte põhjustada ettevõtjale kahju, mis ulatub kaugemale sellest, mis on vajalik rikkumiste vältimiseks. Sama eesmärki on võimalik saavutada leebemate meetmetega, näiteks hoiatuse, täiendavate sisekontrollimeetmete nõudmise, veokorralduse ümberkorraldamise kohta tõendite esitamise või täiendava kontrolliga.

Koostöölepingu tingimused on konfidentsiaalsed, mistõttu ettevõte ei esita lepingut käesolevas menetlusstaadiumis. Kui Transpordiamet peab majandusliku mõju täiendavat tõendamist vajalikuks, on ettevõte valmis esitama täiendavaid selgitusi või tõendeid ulatuses, mis ei kahjusta lepingu konfidentsiaalsust ega ärisaladust.

4. Varasemad rikkumised ja hilisem seaduslikku raamistikku liikumine
Kolmandaks palub ettevõte arvestada, et oluline osa etteheidetud rikkumistest pärineb ajast, mil ettevõttel ei olnud veel kehtivat ühenduse tegevusluba ega sõiduki tegevusloa kinnitatud ärakirja. Transpordiamet on ise märkinud, et ettevõte taotles ühenduse tegevusloa 10.02.2026 ja sõidukitele tegevusloa kinnitatud ärakirjad 11.02.2026. Pärast seda on ettevõte liikunud seadusliku tegevusraamistiku poole: taotlenud tegevusloa, osalenud koolituses, saanud tegevusloa ärakirja, määranud veokorraldusjuhi ning korrastanud oma tegevust. Sellises olukorras oleks hiljem saadud tegevusloa ärakirja peatamine varasema perioodi rikkumiste tõttu eriti kaalumist vajav meede. Haldusmeetme eesmärk peaks olema suunata ettevõtjat õiguspärasele käitumisele, mitte takistada ettevõtjat pärast seda, kui ta on oma tegevuse seadusega kooskõlla viinud.

Kui varasem loata tegutsemine toob pärast tegevuse korrastamist kaasa hiljem seaduslikult saadud tegevusloa ärakirja peatamise, siis tekib oht, et meede ei toimi enam õiguspärasele käitumisele suunava haldusmeetmena, vaid tagantjärele karistusliku abinõuna. Selline tulemus ei ole kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega, eriti olukorras, kus ettevõte on rikkumiste järel puudused kõrvaldanud ja kasutusele võtnud abinõud edasiste rikkumiste vältimiseks.

Samuti tuleb arvestada, et tegevusloa või tegevusloa ärakirja kehtivuse peatamine piirab vahetult ettevõtja võimalust tegeleda oma majandustegevusega. Ettevõtlusega tegelemine on põhiseaduslikult kaitstud õigus ning selle piiramine on lubatav üksnes juhul, kui piirangul on seaduslik alus, legitiimne eesmärk ning piirang on konkreetse juhtumi asjaoludel proportsionaalne. Seetõttu ei saa proportsionaalsuse hindamine piirduda üksnes tõdemusega, et varasemal perioodil on tuvastatud raske õigusrikkumine. Transpordiamet peab eraldi hindama, kas kõiki asjaolusid arvesse võttes on just tegevusloa kinnitatud ärakirja peatamine kõige sobivam ja vajalik meede. Küsimus ei ole ainult selles, kas formaalne alus võib olla täidetud, vaid selles, kas ettevõtja majandustegevuse piiramine kaheks kuuks on tegelikult vajalik rikkumiste edaspidiseks vältimiseks. Kaljumets OÜ hinnangul ei ole tegevusloa ärakirja peatamine käesoleval juhul vajalik meede. Ettevõte on pärast varasemaid rikkumisi liikunud seadusliku tegevusraamistiku poole, korrastanud oma tegevust, määranud veokorraldusjuhi ning võtnud selge seisukoha, et juhikaardi, sõidumeeriku ja tegevusloa nõuete korrektne täitmine on olulisem kui üksikute veotellimuste täitmine. Sellises olukorras on sama eesmärki võimalik saavutada vähem koormavate abinõudega. Ettevõtja, kes on pärast rikkumist oma tegevuse seadusega kooskõlla viinud, ei peaks sattuma halvemasse olukorda seetõttu, et ta on taotlenud tegevusloa ja tegevusloa ärakirja. Sellisel juhul muutuks tegevusloa ärakirja peatamine õiguspärasele käitumisele suunatud haldusmeetmest tagantjärele karistuslikuks abinõuks, mille vajalikkus ja proportsionaalsus vajavad eriti põhjalikku põhjendamist.

5. Leebema meetme võimalus

Kaljumets OÜ hinnangul on käesoleval juhul sama eesmärki võimalik saavutada leebemate meetmetega. Transpordiametil on võimalik piirduda näiteks hoiatuse, ettekirjutuse, täiendavate sisekontrollimeetmete nõudmise, veokorralduse ümberkorraldamise kohta tõendite esitamise või täiendava kontrolliga. Sellised meetmed oleksid suunatud rikkumiste edaspidisele vältimisele, kuid ei põhjustaks ettevõtjale sellist majanduslikku ja töökorralduslikku kahju nagu ühe sõiduki tegevusloa ärakirja kahekuuline peatamine.

Ettevõte on rikkumiste järel oma tegevust korrastanud, taotlenud tegevusloa ja tegevusloa ärakirja, määranud veokorraldusjuhi ning teadvustanud vajadust muuta katkendliku töökorralduse kajastamist sõidumeerikus. Ettevõte on valmis esitama Transpordiametile täiendavad tõendid kasutusele võetud abinõude kohta ning vajadusel täitma Transpordiameti poolt määratud konkreetseid tingimusi. Kui eesmärgiks on tagada edaspidi nõuetekohane veokorraldus, sõidu- ja puhkeaja arvestus ning juhikaardi korrektne kasutamine, on seda võimalik saavutada vähem koormavate abinõudega. Seetõttu ei ole kahekuuline tegevusloa ärakirja peatamine vajalik meede.

6. Taotlus

Eeltoodust tulenevalt palub Kaljumets OÜ Transpordiametil:

1. jätta ühe sõiduki tegevusloa kinnitatud ärakirja kehtivus kaheks kuuks peatamata;
2. kohaldada Autoveoseaduse § 19 lg 3 ning lugeda tegevusloa ärakirja peatamine käesoleva juhtumi asjaoludel ebaproportsionaalseks meetmeks;
3. piirduda vajadusel leebema meetmega, näiteks hoiatuse, ettekirjutuse, täiendavate sisekontrollimeetmete nõudmise või täiendava kontrolliga;
4. juhul kui Transpordiamet siiski leiab, et tegevusloa ärakirja peatamine on vajalik, põhjendada haldusaktis eraldi meetme proportsionaalsuse kaalutlusi ning selgitada, miks käesolevates vastuväidetes esitatud asjaolud ei võimalda piirduda leebema meetmega.

Kaljumets OÜ rõhutab, et ettevõtte eesmärk on korraldada edaspidi vedu nõuetekohaselt ning vältida sarnaste rikkumiste kordumist. Ettevõte on rikkumistest järeldused teinud, oma tegevust korrastanud ning valmis tegema Transpordiametiga koostööd, et tagada autoveo nõuete täitmine.“

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 9.1 kohaselt lähtutakse põhimõttest, et kui vedaja kasutuses on 1–5 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 2–3 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 on ignoreerinud 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, varasemate sarnaste rikkumistega vedajate osas tehtud otsustest, vedaja poolt saadetud selgitustest ja riiklikest registritest kogutud andmetest ning kogutud teabe kaalutlemise alusel teeb mõjutusmeetme osas otsuse.

Transpordiamet märgib, et autokaubaveo nõuete täitmine on vedajale olnud kohustuslik kogu tegevuse vältel, st 2000. aastast, nii autoveoseaduse, liiklusseaduse kui Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 10 sätete kohaselt.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006 (edaspidi *määruses*) artikli 10 sätetest tulenevalt vedaja vastutab, et ettevõtet nõuetekohaselt juhitakse ja ettevõtluses kehtivaid nõudeid, sh töö- ja puhkeaja nõudeid ning autokaubaveo, sh nii tasulise kui oma kulul korraldatava veo nõudeid täidetakse.

Määruses on selgitatud ja sätestatud sõidumeerikus salvestatavate ajavahemike tähendused ja nõuded. Kui vedaja kasutab sõidumeeriku kohustusega sõidukeid, siis on kohustus tagada, et kõik andmed laetakse salvestusseadmelt ja juhikaardilt regulaarselt alla vastavalt liikmesriigi nõuetele ja et olulised andmed laetakse alla lühemate ajavahemike tagant, et tagada kõigi veoettevõtja poolt

või veoettevõtja heaks teostatud tegevustega seotud andmete allalaadimine ning tagab, et kõiki nii salvestusseadmelt kui ka juhikaardilt alla laetud andmeid talletatakse pärast salvestamist vähemalt 12 kuud ja muudetakse kontrollivale ametnikule selle nõudmisel veoettevõtja valdustes kas otseselt või kaudselt ligipääsetavaks. Eestis reguleeritakse sõidumeeriku kasutamisega seotud nõudeid liiklusseaduse erinevate sätetega (liiklusseadus §-d 131–139). Liiklusseaduse § 131 viitab sõidumeeriku kasutamisel Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse 165/2014 artiklite 32–37 regulatsioonile, mille kohaselt peab sõidukijuht sõidu- ja puhkeaja andmed salvestama. Sõidumeerikus salvestatakse kõik juhi, juhi tegevuse ja sõidukiga seotud andmed, mis peavad olema täpsed ja usaldusväärsed. Sõidumeeriku kasutamise abistamiseks on välja töötatud siseriiklikud juhised. Sõidumeeriku kasutamise nõuete täiendav selgitamine käesolevas otsuses ei ole vajalik. Vedaja peab sõidumeeriku kasutamise nõudeid teadma ja nõuete täitmise tagama.

Vedaja 19.06.2026 tagasisidest nähtub, et probleemiks peetakse katkendliku töökorralduse sõidumeerikus kajastamist, vedaja peab oma tegevust eripäraseks, sest sageli tehakse tööd hommikul ja õhtul, aga vahepealsel ajal on juhil vaba aeg. Leitakse, et sellises olukorras tekkis konflikt tegeliku puhkeaja ja selle formaalse arvestuse vahel. Ettevõte väidab, et ei ole soovinud töö- ja puhkeaja nõudeid sisuliselt eirata ja juhile on tegelik puhkeaeg tagatud, sest juht ei ole katkematus tööprotsessis. Ettevõtte eesmärk ei ole lubada liiklusesse üle töötanud juhti ega saavutada sõidu- ja puhkeaja nõuetest kõrvalehoidmise kaudu ärilist eelist. Leitakse, et mõjutusmeetme valikul tuleb proportsionaalsuse hindamisel eristada olukordi, kus rikkumise eesmärk on sõidu- ja puhkeaja piirangutest mööda minna, olukorrast, kus rikkumine on tekkinud katkendliku töökorralduse ja selle tahhograafis kajastamise probleemist.

Vedaja eelnevate väidete kohta Transpordiametile tõendavat materjali ei ole esitanud. Politsei- ja Piirivalveameti poolt tuvastatud rikkumiste menetlusi vedaja ei ole vaidlustanud.

Selgitame, sõidumeerikusse andmete salvestamise nõuete kohaselt salvestuvad sõidumeerikus nii konkreetsed sõiduajad, puhkeperioodid kui muud perioodid ning need perioodid peavad olema õigesti kajastatud ja vastama kehtivatele nõutele. Nõuded kehtestatakse eesmärgiga tagada turvaline, ohutu ja konkurentsitingimustele vastava kaubaveoturu toimimine. Nõuete rikkumisega kaasnevad mõjud ka siis kui need ei ole ettevõttes eesmärgina sõnastatud. Antud juhul liiklusjärelevalve registri andmetest nähtub, et kontrollimisel on tuvastatud perioodid, millal sõidukijuht kasutas sõitmisel tegevjuhi isikustatud juhikaarti ja lisatud märkus, et kui juhil saab enda juhikaardil sõiduaeg otsa, siis kasutatakse tegevjuhi kaarti.

Juhime tähelepanu, et liiklusseaduse § 136 „Kaardi kasutamine“ lõike 1 punkti 2 kohaselt peab veoettevõtja regulaarselt kontrollima sõidumeeriku kasutamist juhi poolt ning sõidu- ja puhkeaja vastavust nõuetele. Liiklusseaduse § 136 lõike 2 kohaselt peab sõidukijuht mh tagama töö-, sõidu- ja puhkeaja andmete õigsuse. Juhikaardi omanik peab hoidma kaarti viisil, mis välistab kaardi sattumise teise isiku kätte ja juht ei tohi anda oma kaarti kasutamiseks teisele isikule ja peab tagama andmete tegelikkusele vastavuse.

30.03.2026 tuvastati vedaja veoseveol kõige raskema rikkumise kategooriasse kuuluv rikkumine, salvestuslehtedele kantud andmete või sõidumeerikule ja/või juhikaardile salvestatud ja sealt alla laaditud andmete võltsimine, varjamine, esitamise takistamine või hävitamine. Rikkumise andmetest nähtub, et sõidukijuht kasutas sõidumeerikus tegevjuhile kuuluvat juhikaarti ja on sarnase tegevuse eest ka varem karistatud. Seega on tegevjuht korduvalt võimaldanud oma juhikaardi kasutamist ja töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumist, ning rikkunud ka liiklusseadusega kehtestatud juhikaardi kasutamise nõudeid. Ettevõtte juht ei täida ise ega nõua töötajatelt nõuetekohast tegevust. Tegevjuht 28.05.2026 saadetud vastuskirjas ei selgitanud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega 2016/403 sätestatud kõige raskema rikkumise loetelusse kuuluva rikkumise tegelikke asjaolusid.

19.06.2026 teave, et vedaja on teise isiku juhikaardi kasutamise probleemi teadvustanud ja leiab, et teise isiku juhikaardi kasutamine ei ole lubatav tegevus – ei ole vedaja soovil leebema mõjutusmeetme rakendamiseks veenev põhjendus. 30.03.2026 rikkumised pandi toime ajal, kui vedaja väidetavalt oli rakendanud rikkumiste vältimiseks meetmeid ja seaduse nõuete kohaselt oli määranud töölepinguga tööle veokorraldusjuhi, kelle ülesanne on nõuetekohase töö planeerimine, töötajate juhendamine ja tööülesannete täitmist kontrollimine.

30.03.2026 kui satuti tasulist veosevedu tehes kontrolli, tuvastati ka veose suurima lubatud pikkuse ületamine. Kui veose suurima pikkuse ületamine tuvastati 25.06.2025. aastal, siis vedaja tagasisidest nähtub, pikaajalise veokogemusega vedaja ei olnud seaduse nõuetest teadlik, et pikema veose veoks on vajalik taotleda eriluba. 2026. aastal jätkuvalt ei arvestatud veonõuete täitmisega.

25.06.2025 tuvastati ka raskeim rikkumine, vedu teostati sõidukiga, millel puudus kehtiv tehniline ülevaatus. Puudus teave sõiduki liikluses ohtlikkuse kohta.

Veoettevõtte tegevjuht peab autoveoseaduse § 7 lõikest 11 tulenevalt korraldama sõidukijuhtide tööd nii, et juhid saavad kinni pidada kaubaveole kehtivatest nõuetest, peab sõidukijuhte nõuetekohaselt juhendama ja regulaarselt nende tegevust kontrollima, samuti tagama veokorraldusjuhi nõuetekohase töö. Veoettevõttes, kus on neli või viis sõidukit, peaks tegevjuht või määratud veokorraldusjuht ülesandeid täites omama täielikku ülevaadet ettevõtte tegevusest ja puuduste ilmnemisel võtma kohe kasutusele meetmed rikkumiste ärahoidmiseks. Ettevõttes peavad olema tagatud töötajatele tervislikud ja ohutud töötingimused.

Autoveoseaduse kohaselt on vedajal olnud kohustus määrata ametisse veokorraldusjuht, kelle ülesanne on tegeleda nõuetekohase veokorralduse tagamisega. Veokorralduse nõuetekohase täitmise tagamise ülesanne tuleneb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EÜ) nr 1071/2009. 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.

Kaljumets OÜ põhikirja kohaselt kuulub vedaja tegevusaladesse mh metsa väljavedu ja Eesti piires transporditeenuste osutamine. Seega on vedajal autoveoseaduse alusel kohustus täita ka ühenduse tegevusloa, ühenduse tegevusloa kinnitatud ärakirjadega seotud nõudeid. Tegevusloa ja tegevusloa kinnitatud ärakirja omamine tõendab vedaja õigust tasulise veoseveoga tegeleda, aga paneb ka seadustest ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustest tulenevate nõuete täitmise kohustuse.

Autokaubaveo komisjonis vedaja rikkumiste kohta riiklikest registritest ja vedaja tagasisidest saadud andmetest nähtus, et 2000. aastast tegutsev ettevõte ei omanud kuni 2026. aastani ühenduse tegevusluba ja ühenduse tegevusloa kinnitatud ärakirju. 19.06.2026 tagasisides vedaja toetub asjaolule, et 2025. aastal pandi rikkumine toime perioodil kui korraldati veosevedu ilma selleks õigust omamata, seetõttu ei ole mõjutusmeetmena tegevusloa kinnitatud ärakirja kehtivuse peatamine proportsionaalne ja õiguspärane. Vedaja väitel on ettevõte liikunud seadusliku tegevusraamistiku poole: taotlenud tegevusloa, osalenud koolituses, saanud tegevusloa ärakirja, määranud veokorraldusjuhi ning korrastanud oma tegevust. Vedaja leiab, et haldusmeetme eesmärk on suunata ettevõtja õiguspärasele käitumisele, mitte mõjutusmeetme rakendamisega takistada ettevõtjat tegutsemast pärast seda, kui ta on oma tegevuse seadusega kooskõlla viinud.

Transpordiamet märgib, et liiklusjärelevalve registri andmetel 25.06.2025 rikkumised tuvastati

tasulisel veoseveol, mida on vedajal õigus autoveoseaduse § 4 lõigete 1 ja 2 alusel korraldada ainult ühenduse tegevusluba, ühenduse tegevusloa kinnitatud ärakirja omades. Vedaja pani toime seaduse rikkumised, mille andmed ei ole karistusregistrist kustutatud ja need rikkumised võetakse komisjoni töökorra kohaselt arvesse mõjutusmeetme rakendamise otsustamisel.

Pärast tegevusloa ja tegevusloa kinnitatud ärakirjade taotlemist ja vedaja väitel parandusmeetmete rakendamist, tuvastati 30.03.2026 uued rikkumised. Tuvastati korduv suurima lubatud pikkuse ületamine ja kõige raskema rikkumisena salvestuslehtedele kantud andmete või sõidumeerikule ja/või juhikaardile salvestatud ja sealt alla laaditud andmete võltsimine, varjamine, esitamise takistamine või hävitamine. Andmetest nähtuvalt kasutati jälle tegevjuhi juhikaarti, kui sõidukijuhil oli enda juhikaardil sõiduaeg otsa lõppenud.

Eelnevast teabest ei nähtu, et ettevõttes veonõuete täitmine on tagatud, rikkumised jätkuvad. Vedaja ei ole täiendavate töökorralduslike meetmete rakendamise kohta esitanud tõendeid. Lubade taotlemine ja veokorraldusjuhi määramine ei ole käsitletav meetmena, tegemist on seaduses ettenähtud kohustuste täitmisega, mis ei sea veonõuete rikkujaid halvemasse olukorda.

Kontrollorganite vaatevälja satuvad vedajad ainult pistelise kontrolli käigus, seega Transpordiamet ega autokaubaveo komisjon ei saa teha järeldusi ainult kontrollide arvu ja kontrollidel tuvastatud andmete põhjal. Autokaubaveo komisjoni satuvad vedajad veelgi harvem, põhiliselt siis kui vedaja rikkumised jätkuvad ja koguneb kõige raskemaid rikkumisi. Selgitame, et korduvalt autokaubaveo komisjonis arutamisele tulevatele vedajatele rakendatud mõjutusmeetmed on karmimad, tehakse ettepanek mitme sõiduki tegevusloa ärakirja kehtivuse peatamiseks oluliselt pikemaks perioodiks või vedaja tegevusloa kehtivuse peatamiseks või kehtetuks tunnistamiseks.

Nii komisjoni arutelul kui Transpordiameti otsuse tegemisel kaalutakse mõjutusmeetme valikul erinevaid asjaolusid, sh vedaja suhtumist ja arusaamist kohustuste täitmisest, selgituste ja esitatud andmete tõepärasust ja vastavust riiklikest registritest kogutud andmetega. Ettepaneku ja otsuse tegemisel on vajalik kindlus ja veendumus, et mõjutusmeede paneb vedaja ettevõttes veonõuete täitmist analüüsima ning ettevõttes reaalselt kavandatakse nõuete kohane tegevus ja kontroll.

Vedajad on võtnud kaubaveoga tegelemisel kohustuse täita kaubaveo nõudeid, rikkumistel põhinev majandustegevus ei ole aktsepteeritav, mistõttu on autokaubaveo komisjoni ettepanekul valitud 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, sest kaubaveo turul mittenõuetekohast veosevedu ei saa aktsepteerida. Põhiseaduslikult on õigus tegeleda ettevõtlusega, aga täita tuleb seadustega kehtestatud nõudeid. Vedaja kohustus on kaubaveoveo nõuete täitmise ja hea töökorraldusega tagada ettevõtte jätkusuutlik tegevus ja töötajatele normaalsed töötingimused. Mõjutusmeetme valikul arvestatakse ka ettevõtte majandusliku seisuga, ettevõttel on kvartalis arvestatav, üle nelja miljoniline maksustav käive ja miljoniline jaotamata kasum. Ettevõttel on majandustegevuse registris tegevusloa kinnitatud ärakirjad veel neljal sõidukil, mida saab veokohustuste täitmisel kasutada.

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 rikkumised toime pandi.

(allkirjastatud digitaalselt)

Ene Pill
juhtiveкspert
veonduse järelevalve osakond
strateegilise planeerimise teenistus