TRANSPORDIAMET

RSA Invest OÜ
rainrassa@gmail.com

Teie 17.04.2025

Meie 23.04.2026 nr 4-3/26/95-5

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 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 **RSA Invest OÜ** (edaspidi ka *vedaja, ettevõtja*) (registrikood: 12783639, asukoht: Pärnu maakond, Pärnu linn, Paikuse alev, Koskla tn 30, 86602, e-post: rainrassa@gmail.com) suhtes otsuse:

peatada sõiduki riikliku registreerimismärgiga XXX tegevusloa ärakirja nr RVSK073986 kehtivus üheks kuuks alates 01.05.2026 kuni 01.06.2026.

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 ärakiri nr RVSK073986 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 GUIBORG 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.

06.02.2026 saatis Transpordiamet RSA Invest OÜ-le selgitustaotluse nr 4-3/26/95-1, 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
RSA Invest OÜ (12783639)	21.04.2025	EE			
Rikkumise kirjeldus	ületatakse suurimat lubatud massi N3-kategooria sõidukite puhul 20% ⩽ …				MSI
	ületatakse suurimat lubatud pikkust 2% < ... < 20%				SI
RSA Invest OÜ (12783639)	10.01.2026	EE			
Rikkumise kirjeldus	ei ole paigaldatud ega kasutata tüübikinnituse saanud sõidumeerikut				MSI

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

16.02.2026 vedaja vastas „Juriidiliselt on kõik õige, liiklusjärelvalve on tuvastanud ja karistanud rahaliselt ning tänaseks on karistused täidetud ehk tasutud.
Vedaja RSA Invest OÜ (auto XXX) Rikkumise tuvastamise kuupäev: 21.04.2025
Rikkumise kirjeldus: ületatakse suurimat lubatud massi N3-kategooria sõidukite puhul 20% ≤ ⋯ MSI. ületatakse suurimat lubatud pikkust 2% < ... < 20% SI.

Sellised rikkumised tõesti aset leidsid. Aga kas see on tänapäeval normaalsus, et politseiametnikud viidavad ja veedavad tunde ennast peites kuuseheki taga, et antud sõidukijuhti kinni püüda ja karistada? Sõiduk ei liikunud avalikel teedel, sõidukit ei tabatud liikumas avalikel teedel, sõiduk oli pargitud, sõidukis ei viibinud juhti. Ootasime vaid kõrvalisel alal teise autorongi (poolhaagise) tulekut, et osa koormast ümber laadida. Politsei seda ei lubanud, vaid käskis edasi liikuda asfaltkattega teele, et hakata autorongi mõõtma ja kaaluma.

Vedaja RSA Invest OÜ (auto XXX) Rikkumise tuvastamise kuupäev: 10.02.2026
Rikkumise kirjeldus: Ei ole paigaldatud ega kasutata tüübikinnituse saanud sõidumeerikut.

Milleks on välja mõeldud SMART2 sõidumeerik? See on mõeldud kabotaaži, väljaspool koduriiki tehtavate EL riikide vaheliste vedude ning lähetusreeglite kontrollimiseks.
Kas meie tegime tasulist rahvusvahelist kaubavedu? Lühike vastus on, et ei teinud. Käisime jah Soomes, ühe päeva jooksul edasi-tagasi, ilma haagiseta. Kas politsei täpsustas antud olukorda, ei. Isegi ei küsitud laevapileteid, et veenduda, kas laevale peale- ja mahatõmme oli õigustatud. Politsei nägi vaid korrektselt riigisümbolite sisestamist antud asukohariigis ja karistas rahatrahviga, kuna puudus SMART2 sõidumeerik. Kas tõesti on antud rikkumine raske rikkumine? Või kas see on üldse rikkumine, kui tasulist kaubavedu ei teostatud?

Veel sooviks selgitada paari aasta tagust karistust. Nimelt metsaveoauto pikkust. Meid karistati kahel korral. Ühel korral mõõdeti autorongi pikkust, teisel korral autorongi pikkust koos tagant üleulatuva ümarpuiduga. Polnud muud valikut, kui kulutada tuhandeid eurosid, et autorongi mõõtu lühemaks saada. Peale mida, pole pikkust keegi mõõtnud. Samas sõidavad vähemalt pooled metsaveo autorongid Eesti teedel, kes on pikemad, kui 18,75m. Keegi ei mõõda, keegi ei kontrolli.

Rmk ümarpuidu vedu on omaette tsirkus. Keegi pädev isik mõtles välja ümarpuidu erikaalu ja Rmk autod veavad rõõmsalt. Puu kaal on erinevalt aastaajast ja erinevas piirkonnas erinev. Rmk autosid reeglina ei kontrollita, nemad veavad etteantud koorma kõrgust. Kuigi seal on pidev ülekaal ja vahel on väga palju ülekaalu.

XXX

Autokaubaveo komisjon

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

Komisjonis arutelu käigus märgiti, et kaubaveol kehtivad nõuded on kõigile vedajatele ühesugused ja täitmiseks kohustuslikud. Tegemist on kogemustega pikaajaliselt tegutsenud ettevõttega. Ettevõtte tegevjuht täidab ise ka veokorraldusjuhi ülesandeid ja pani ise toime mõlemad kõige raskemad rikkumised. Tegevjuht endal süüd ei näe, mingeid ümberkorraldusi teha või meetmeid rakendada ei planeeri. Vedaja ei ole politsei poolt läbi viidud väärteomenetlusi vaidlustanud.

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 üheks kuuks. Autokaubaveo komisjoni ettepaneku alusel viiakse kõigis 02.04.2026 komisjonis arutusel olnud ettevõtetes läbi vedaja vastavuse kontrollimine vedaja tegevusalal tegutsemiseks kehtestatud nõuetele. Kontrolli viib läbi Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon.

08.04.2026 kirjaga nr 4-3/26/95-3 Transpordiamet teavitas Teid 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.

17.04.2026 vedaja vastas „Lubatud kogumassi piirangu rikkumine.
Metsaveoauto oli langilt tulnud ja laadinud veokile kõik erinevad puuliigid ja -sortimendid. Tegemist oli langi lõpuga ja seepärast palju erinevaid puuliike ja pikkusi. Kõik materjalid olid ühes koormas. Veok seisis eraisikule kuuluval kruusakattega teel ja ootas sadulveokit, et koorem osaliselt ümber laadida. Politsei saabus ja sundis mind autot viima kohta, kuskohas oleks võimalik autorongi kaaluda ja ülekaal vormistada. Auto ei osalenud liikluses, vaid oli pargitud kruuskattega erateele. Politsei ei lubanud koormat ümber laadida enne, kui nemad on kaalumised teinud ja trahvi

määranud. Ületatud oli ka autorongi pikkust oluliselt ja sellega ei olnud plaanis liikluses osaleda. Rikkumine on kindlasti kahetsusväärne, aga olnuks mõistlikult lahendav, kui politsei oleks lubanud seda ümber laadida. Rikkumine ei olnud teadlikult kavandatud, vaid puit tuli ilma tõstukita veoki jaoks langilt välja vedada. 15.04.2026 on Riigikogu võtnud vastuse Liiklusseaduse muudatuse suuremate masside lubamiseks teedele ja seda kõike Eestile võetud kliimaeesmärkide täitmiseks. Samu eesmärke soovime ka meie kulude kokkuhoidmise eesmärgil täita.

Sõidumeeriku nõuete rikkumise selgitus.
Minu veok XXX töötab ja teostab vedusid ainult Eesti Vabariigis ja sellel on nõuetekohane- ja kontrollitud sõidumeerik. Möödunud aasta lõpus käisin erakorraliselt Soomes, et aidata seal üht Eesti vedajat, kelle metsatõstuk oli töö käigus purunenud. Täiesti ettearvamatu juhtum ega polnud kuidagi ette planeeritud. Kõik juhtus ühe päeva jooksul. Hommikul varase laevaga Soome ja õhtul viimase laevaga tagasi. Soomes käis veok ilma haagiseta ja see kõik on ka A-terminali kaameratest näha. Töö- ja puhkeaja rikkumisi viimase 56 päeva jooksul polnud - laitmatu töö- ja puhkeaeg. Loomulikult olin sõidumeerikusse sisestanud ausalt ka algusriigi tähisena FIN ja päeva lõpetasin ka samamoodi Soomes. Eesti Politsei vormistas koheselt Smart2 sõidumeeriku puudumise eest rahatrahvi ja täna räägime sellest kui raskest rikkumisest. See võtab ikka väga nõutuks. Meie politseiametnikud tulemuspalga nimel käituvad kõrilõikajalikult. Siin ei ole tegemist ei ohtliku olukorraga liikluses ega ka mingil kujul konkurentsieelises. Kas tegu on tõesti nii raske? Töö- ja puhkeaja reeglite järgimine on kindlasti prioriteet number üks aga seda pole mingil kujul rikutud.

Ettevõtte juht pani rikkumised toime ja ei ole midagi ette võtnud.
Ka selline väide teeb nõutuks. Minu ettevõttes töötab ainult üks inimene ja see olen mina ise, mul on üks auto ja olen ise läbinud veoseveo korraldamise eest vastutava isiku koolituse. Kes teeb, sel vahel ka juhtub ja eksimine on inimlik. Pahasti oleks asjad, kui analoogsed rikkumised korduvad ja korduvad. Seda pole juhtunud. Komisjoni otsusest sõltuv tulemus. Kuna ma töötan üksinda, ühe autoga, siis teie otsusest sõltub minu tulevik. XXX

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 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 veoteenuse kvaliteedile.

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.

Riiklike registrite andmetel täidab tegevjuht ettevõttes ka veokorraldusjuhi kohustusi. Juht on valinud tegevusalaks kaubaveo ja läbinud koolituse, seega on juht teadlik, et kaubaveo tegevusloa taotlemisel võetakse nõuete täitmise kohustus ja ettevõttel on õigus kaubaveoturul osaleda kui korraldatakse oma tegevus kaubaveo nõuetele vastavalt. Tagasides juht selgitab oma tegevust, nimetab nõuetest mittekinnipidamist rikkumiseks, samas peab nõudeid liiga karmiks ja mittevajalikeks ning politsei poolt kõigile vedajatele kehtestatud reeglite täitmise nõudmist ülemääraseks. Tegevjuht endal süüd ei näe, oma tegevuses muudatusi teha ei planeeri. Politsei- ja Piirivalveameti poolt läbi viidud väärteomenetlusi vaidlustanud ei ole.

Kaubaveo nõudeid on kohustus täita. Mõjutusmeetme rakendamisega ei soovita vedajat karistada, vaid mõjutada analüüsima oma tegevust ja tegema rikkumiste vältimiseks vajalikke muudatusi. Ettevõtte tegevus on aastaid kasumis ja omatakse arvestatavas summas jaotamata kasumit, seega rakendatav mõjutusmeede ei too kaasa ettevõtte tegevuse lõppemist, vaid on suunatud hea maine ja nõuetekohase käitumise tagamisele.

Kõik vedajad peavad kaubaveo nõudeid täitma, ei tohi nõuete mittetäitmisega saada kasu, omada turueelist ega tekitada ohtu teistele liiklejatele. Rikkumistel põhinev majandustegevus ei ole aktsepteeritav, mistõttu on autokaubaveo komisjoni ettepanekul mõjutusvahendi rakendamine eesmärgipärane.

Kaaludes mõjutusmeetme proportsionaalsust vedaja veokorralduse tõttu kaubaveoturu toimimisele tekkiva mõjuga, peame põhjendatuks ettepanekut rakendada mõjutusvahendina vedaja ühe sõiduki tegevusloa ärakirja kehtivuse peatamist üheks kuuks. Lisaks viib Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon läbi vedaja vastavuse kontrollimise vedaja tegevusalal tegutsemiseks kehtestatud nõuetele.

Transpordiamet valib tegevusloa ärakirja kehtivuse peatamiseks sõiduki, millega rikkumised toime pandi.

(allkirjastatud digitaalselt)

Ene Pill

juhtiveekspert
veonduse järelevalve osakond
strateegilise planeerimise teenistus