TRANSPORDIAMET

Osaühing Reinpaul
reinpaul@reinpaul.ee

Teie 27.08.2026

Meie 27.10.2026 nr 4-3/26/757-4

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 22.09.2026 käskkirjaga nr 1.1-1/26/131 „Autokaubaveo komisjoni moodustamine ja töökorra kinnitamine“ moodustatud autokaubaveo komisjoni 30.09.2026 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 **Osaühing Reinpaul** (edaspidi ka *vedaja, ettevõtja*) (registrikood: 10019934, asukoht: Pikk tn 16, Väike-Maarja alevik, Väike-Maarja vald, Lääne-Viru maakond, 46202, e-post: reinpaul@reinpaul.ee) suhtes otsuse:

peatada sõiduki riikliku registreerimismärgiga XXX tegevusloa ärakirja nr RVSK073073 kehtivus kaheks kuuks alates 04.11.2026 kuni 04.01.2027.

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 RVSK073073** 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 Osaühing Reinpaul 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 Osaühingule Reinpaul liiklusjärelevalve infosüsteemi kaudu 24.09.2025, 19.02.2026, 21.04.2026 ja 17.06.2026 teatise ning 21.08.2026 selgitustaotluse nr 4-3/26/757-1, 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
Osaühing Reinpaul (10019934)	15.07.2025	EE			
Rikkumise kirjeldus	ei ole paigaldatud ega kasutata tüübikinnituse saanud sõidumeerikut				MSI
Osaühing Reinpaul (10019934)	29.01.2026	EE			
Rikkumise kirjeldus	ületatakse suurimat lubatud massi N3-kategooria sõidukite puhul 20% ≤ ...				MSI
Osaühing Reinpaul (10019934)	30.03.2026	EE			
Rikkumise kirjeldus	andmeid ei sisestata käsitsi, kui see on nõutav				VSI
	ebapiisav ööpäevane puhkeperiood alla 11 tunni, kui vähendatud ööpäevane puhkeperiood ei ole lubatud 8h30 ≤ ... < 10h				SI
Osaühing Reinpaul (10019934)	30.04.2026	EE			
Rikkumise kirjeldus	salvestuslehtedele kantud andmete või sõidumeerikule ja/või juhikaardile salvestatud ja sealt alla laaditud andmete võltsimine, varjamine, esitamise takistamine või hävitamine				MSI
	andmeid ei sisestata käsitsi, kui see on nõutav				VSI
	ületatakse suurimat lubatud massi N3-kategooria sõidukite puhul 10% ≤ ... < 20%				VSI

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

Vedaja vastas 27.08.2026 „*OÜ Reinpaul logistikule tehtud käskkiri seoses XXX auto saatmisega üle Eesti riigipiiri omamata nõuetekohast sõidumeerikut. Autojuht ei tööta enam Reinpaul OÜ ridades.*
OÜ Reinpaul autojuhtide XXX ja XXX rikkumine on karistatud rahatrahviga ja ettevõtte poolt käskkirjaga. Juhte on informeeritud võimalikest rikkumiste tagajärgedest mis on põhjustatud antud olukorras. Rahatrahvid on autojuhtide poolt tasutud. Koormate ülekaalud on põhjustatud autojuhtide tähelepanematusest koorma pealelaadimiskohas. Autojuhil on võimatu oma koormate kaalusid õigesti tuvastada kuna koormate laadimine toimub üldiselt kas ebatasase pinna pealt või pehmetes oludes(metsas). Kaalud näitavad õigeid tulemusi siis kui autorong on jõudnud kõvale ja tasasele pinnale kuid koorma osaline mahalaadimine on puisteainetega suhteliselt võimatu. Sellest ka tekkinud rikkumised.
Autojuht XXX ja XXX on karistatud ettevõtte poolt käskkirjaga ja juhte on teavitatud ka juhtumi tagajärgedest. XXX ei tööta enam Reinpaul OÜ ridades.
Omalt poolt oleme teinud kõikidele autojuhtidele infopäeva seoses pehmetes oludes ja rasketes tingimustes koormate pealelaadimisest ja ka väljasõidu tingimustest kõvakattega teedele ning salvestuslehtede täitmise olulisusest. Samas ka ülekaalude rasketest tagajärgedest ja ohtlikkusest teedevõrgule. Meie ettevõtte huvi ja eesmärk ei ole kindlasti mitte seaduste rikkumine.“

Autokaubaveo komisjon

30.09.2026 toimus autokaubaveo komisjoni koosolek, arutati vedaja korraldatud kaubaveol toime pandud raskeid rikkumisi, mille karistusandmed ei ole karistusregistrist kustutatud.

Komisjon arutluse käigus märkis, et pikaajalise vedajana peaks ettevõte omama kogemusi kaubaveo korraldamisel. Ettevõtte väga rasketeks rikkumisteks kvalifitseeritud rikkumised on olnud korduvalt komisjonis arutusel ja ettevõtte suhtes on rakendatud mõjutusmeetmeid. Käesolevas komisjonis arutatavad rikkumised on seotud veo ohutusega, veod toimuvad suurimat lubatud massi ületades, sõidukeid on korduvalt suunatud erakorralisele ülevaatusele, tuvastatud on erinevaid töö- ja puhkeaja kasutamisega seonduvaid rikkumisi.

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 viiakse autokaubaveo komisjoni ettepaneku alusel läbi vedaja vastavuse kontrollimine vedaja tegevusalal tegutsemiseks kehtestatud nõuetele Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni poolt.

02.10.2026 kirjaga nr 4-3/26/757-3 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. Vedaja 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 22.09.2026 käskkirjaga nr 1.1-1/26/131 „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 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, kes läbib vastava koolituse ja 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.

Osaühing Reinpaul on registreeritud juba 1996. aastal ja on valinud tegevusalad, mille täitmist on olnud aega läbi mõelda ja nõuetele vastavalt korraldada. Rikkumistest nähtub, et sõidukijuhtide juhendamine ja järelevalve nende tegevuse üle ei ole olnud piisav. Vedajale peaks olema mõistetav, et veosevedu mittekorras sõidukitega, massipiiranguid ületades ja töö- ja puhkeaja andmete pideva rikkumisega on suur oht nii töötajatele endile kui teistele liiklejatele.

Transpordiamet arvestab autokaubaveo komisjoni mõjutusmeetme rakendamise ettepanekuga, sest kaubaveo turul mittenõuetekohane veosevedu on lubamatu. Mõjutusmeetme rakendamisega ei soovita vedajat karistada, vaid mõjutada analüüsima oma tegevust ja tegema rikkumiste vältimiseks vajalikke muudatusi. 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 kaheks kuuks ning Tööinspektsiooni poolt vedaja juures kontrolli teostamist autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle ning Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni poolt vedaja vastavuse kontrollimist vedaja tegevusalal tegutsemiseks kehtestatud nõuetele.

Transpordiamet valib tegevusloa ärakirja peatamiseks sõiduki, millega pandi toime mitmeid raskeid rikkumisi, sh eriti raske rikkumisena salvestuslehtedele kantud andmete või sõidumeerikule ja/või juhikaardile salvestatud ja sealt alla laaditud andmete võltsimine, varjamine, esitamise takistamine või hävitamine.

(allkirjastatud digitaalselt)

Ene Pill
järelevalvespetsialist
veonduse järelevalve osakond