



Vedajate riskitaseme hindamise süsteem – mis see on ja kuidas oma riskitaset parandada?

Eda Rembel
Kliimaministeeriumi
teede- ja raudteeosakonna juhtivspetsialist
eda.rembel@kliimaministeerium.ee
Tel. 6 256 427



Põhipunktid

- Vedajate riskitaseme hindamist reguleerivad õigusaktid
- Mis on vedaja riskitase ja miks on selle arvutamine ühtse valemi järgi vajalik?
- Mida on oluline teada vedajate riskitaseme arvutamise kohta?
- Riskitaseme hindamise valem ja riskitaseme punktivahemikud
- Vedajate riskitaseme hindamise kasutuselevõttust Eestis
- Kuidas on vedajal võimalik oma riskitaset parandada?
- Konkreetsed näited vedajate riskitasemete arvutusest



Vedajate riskitaseme hindamist reguleerivad õigusaktid

- Euroopa Liikuvuspakett jõustus **21.08.2020**, suurem osa rakendus **2022. a veebruarist**.
- Liikuvuspaketi uute nõuete kohaselt tuleb liikmesriikidel oma riiklikku elektroonilisse vedajate registrisse lisaks olemasolevatele andmetele kanda:
 - vedaja riskiaste seoses autoveoalaste rikkumistega (Eestis kantakse LJVIS-i).
- 02.05.2022 võttis Komisjon vastu rakendusmääruse (EL) **2022/695** seoses vedajate riskitaseme arvutamise **ühtse valemiga**, milles pidi arvestama rikkumiste arvu, raskusastet ja sagedust, „Korras“ tulemusega kontrole ja SMART 2 sõidumeerikute olemasolu. Riskitaseme hindamine hõlmab määruse (EÜ) nr 1071/2009 artiklis 6 määratletud rikkumisi ning nende raskusastmed on defineeritud rakendusmääruses (EÜ) nr 2016/403.
- 29.09.2023 võttis Komisjon vastu rakendusmääruse (EL) **2023/2381**, millega täiendati eeskirju seoses vedajate riiklike elektrooniliste registrite ühendamisega (ERRU süsteem).



Mis on vedaja riskitase ja miks on selle arvutamine ühtse valemi järgi vajalik?

- Vedaja riskitase – hinnang vedaja eelnevalt korraldatud autovedudele järelevalve vaatest (väljendatuna arvutusliku punktisummana).
- Praegu on igal liikmesriigil oma riskihindamise süsteem (nõue tuleneb direktiivist 2006/22/EÜ). Riigiti on need süsteemid väga erinevad ja ei taga järelevalve teostamisel vedajate võrdset kohtlemist, eekõige rahvusvaheliste autovedude osas. Puudub sellekohane riikidevaheline andmevahetus.
- **Üle-Euroopaline ühtne riskihindamise valem aitab oluliselt kaasa kontrollipõhimõtete ühtlustamisele ja tagab, et kõiki autojuhte ja vedajaid koheldakse järelevalve teostamisel võrdselt.**
- **Sellekohane liikmesriikide vaheline andmevahetus võimaldab järelevalve teostajal saada kiiret infot teise liikmesriigi vedaja riskitaseme kohta.**



Mida on oluline teada vedajate riskitaseme arvutamise kohta?

- Valemi järgi arvutatud riskitase näitab, kas tegemist on autoveoalaste rikkumiste osas kõrge, keskmise või madala riskitasemega vedajaga.
- Kõrge riskitasemega vedajat on **põhjendatud kontrollida sagedamini ja rangemalt – EL-s kehtiv kontrolli põhimõte** (direktiivi 2006/22/EÜ art 9 lg 2).
- Vedaja riskitaseme hindamisel võetakse arvesse tuvastatud autoveoalased rikkumised, **mis on lõplikud** (näiteks määratud karistus ei ole vaidlustatud).
- Valemis võetakse arvesse **viimase kahe aasta** autoveoalased rikkumised, mis on tuvastatud nii teedel kui ettevõtte valdustes toimunud järelevalve käigus.
- Kindlaks on määratud rikkumise punktid vastavalt selle raskusastmele:
 - 1 MI rikkumine = 1 punkt**
 - 1 SI rikkumine = 10 punkti**
 - 1 VSI rikkumine = 30 punkti**
 - 1 MSI rikkumine = 90 punkti**



Riskitaseme hindamise valem

$$R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{i_{MSI}} \times v_{MSI} + n_{i_{VSI}} \times v_{VSI} + n_{i_{SI}} \times v_{SI} + n_{i_{MI}} \times v_{MI}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

- **R** – vedaja riskitase
- **n** – rikkumiste arv olenevalt rikkumise raskusastmest (MSI, VSI, SI ja MI)
- **i** – individuaalne kontroll
- **v** – kindlaksmääratud punktid vastavalt rikkumise raskusastmele
- **N** – kontrollitud sõidukite arv (annab efekti ettevõttes toimunud kontrolli puhul)
- **r** – kontrollide üldine number (ka „Korras“ tulemusega kontrollid)
- **g** – saadud tulem korrutatakse teguriga 0,9, kui kõik vedaja sõidukid on varustatud SMART II versiooni nutika sõidumeerikuga



Vedajate riskitaseme punktivahemikud

- Komisjoni rakendusmääruse kohaselt on vedajate riskitasemed järgmised:
 - 0 – 100 punkti: madala riskitasemega vedaja
 - 101 – 200 punkti: keskmise riskitasemega vedaja
 - 201 või rohkem punkti: kõrge riskitasemega vedaja.

Vedaja, kelle osas ei ole kontrole tehtud on halli tasemega.

- Järelevalve teostaja teeb vedaja riskitaseme kindlaks ERRU-süsteemi päringuga. Päring tehakse tegevusloa kinnitatud ära kirja numbri, sõiduki registreerimisnumbri või vedaja nime järgi (vähemalt 2 tuleb sisestada).
- **NB! Rahvusvahelistel autovedudel peab sõidukis alati olema kaasas kehtiv tegevusloa kinnitatud ära kiri.**



Vedajate riskitaseme hindamise kasutuselevõttust Eestis

- Tähtaeg, millal iga liikmesriik peab olema valmis ERRU-süsteemi kaudu tehtava päringuga oma riigi vedaja kohta riskitaseme andmed edastama on - **24. oktoober 2024.**
- Eesti vedajate riskitasemeid hakatakse arvutama liiklusjärelvalve infosüsteemis (LJVIS), kuna sellesse süsteemi on koondatud Eesti vedajate autoveoalaste rikkumiste andmed, mis on tuvastatud Eesti ja teiste liikmesriikide teedel ja vedaja valdustes (teostab Tööinspektsioon) ja LJVIS on ühendatud ERRU-süsteemiga.
- LJVIS-s on planeeritud 2024-2025 teha mahukad tarkvaralised uuendused.
- Eeldatavalt on Eesti valmis vedajate riskitasemete kohta andmeid vahetama 2025. aastal.



Kuidas on vedajal võimalik oma riskitaset parandada?

- **Eelkõige – nii vedajal kui autojuhtidel tuleb vältida autoveoalaseid rikkumisi!**
- Mida suurem on „Korras“ tulemusega kontrollide arv, seda väiksem on riskitaseme punktisumma ja see on võimalus jääda madala riskitasemega vedajate hulka.
- Kui vedaja sõidukid on varustatud SMART2 versiooniga sõidumeerikuga, siis on see samuti võimalus riskitaset parandada (riskitase korrutatakse 0,9-ga).
- Madala riskitaseme boonus on see, et kui kontrollija teeb ERRU päringuga kindlaks, et peatatud sõidukiga teeb autovedu madala ehk rohelise riskitasemega vedaja, siis on ootuspärane, et selle sõiduki/autojuhi kontrolliks ei pea kontrollija raiskama ressursi, eeskätt ajalist ressursi.



Konkreetsed näited vedajate riskitasemete arvutusest

1) Vedaja nr 1 – väikese sõidukite arvuga ettevõtja (3 veokit)

$$4 \text{ MSI} \times 90 + 1 \text{ VSI} \times 30 + 1 \text{ SI} \times 10 = 400 / 4 = 100$$

(kontrolliti 4 sõidukit teedel) (tegemist madala riskitasemega vedajaga)

2) Vedaja nr 2 - keskmise sõidukite arvuga ettevõtja (26 veokit)

$$1 \text{ MSI} \times 90 + 9 \text{ VSI} \times 30 + 10 \text{ SI} \times 10 + 3 \text{ MI} \times 1 = 463 / 38 = 12,1$$

(kontrolliti 38 sõidukit teedel, millest 23 „Korras“ kontrolli)

(tegemist madala riskitasemega vedajaga)

3) Vedaja nr 3 – suurema sõidukite arvuga ettevõtja (91 veokit)

$$1 \text{ MSI} \times 90 + 3 \text{ SI} \times 10 = 120 / 17 = 7,0$$

(kontrolliti 17 sõidukit teedel, millest 14 „Korras“ kontrolli)

(tegemist madala riskitasemega vedajaga)



Täna, et kuulsite!

eda.rembel@kliimaministeerium.ee