

2014 a. teise poolaasta haldusjärelvalve kokkuvõte

Haldusjärelvalve käigus 2014 aasta teisel poolaastal teostati ülevaatuspunktidega seotud paikvaatlusi 37 korral ja alustati menetlust 56 korral lähtudes riskianalüüsist, paikvaatlustest, pretensioonidest ja vihjetest. Nendest menetlustest on hetkel pooleli 21 menetlust.

Ühistranspordiga seotud reide ja paikvaatlusi teostati samal perioodil 15 korral.

Kolmel ülevaatuspunktil tuvastati aegunud akrediteerimistunnistused ja nende punktide töö peatati kuni akrediteerimistunnistuste uuendamiseni.

Ülevaatuspunktidega seonduvad probleemid on erinevate raskusastmetega. Kergematele probleemidele juhitakse tähelepanu paikvaatluse aktis või järelepärimises. Tavaliselt paikvaatluse akti vastuses või järelepärimise vastuses informeeritaksegi probleemide kõrvaldamisest ning toiming lõpetatakse.

Raskemate puuduste korral, kui seadusandja ei näe ette võimalust ülevaatusse teostamiseks, näiteks akrediteeringu aegumine, võõraste salakoodide kasutamine ja muu selline, mis on kajastatud allpool toodud punktis 1, vormistatakse ettekirjutus peale ülevaatuspunkti esindaja ärakuulamist koheselt.

Lahkarvamuste korral probleemi sisu üle või kui järelepärimise vastus ei sisalda infot probleemi lahendamise kohta ja probleemi lahendamine venib, vormistatakse märgukiri. Märgukiri on nõustava iseloomuga ja seda ei saa tõlgendada ettekirjutusena.

Kui nõustamine ei vii probleemi lahendamiseni või on tegemist raske puudusega, lähtutakse haldusmenetluse seaduse § 40-st ja antakse menetlusosalisele võimalus arvamuse ja vastuväidete esitamiseks. Probleemi püsimisel järgneb ettekirjutuse vormistamine, mida senise praktika käigus pole üldjuhul vaja kasutada olnud, kuna probleemid on saanud nõustamise käigus lahenduse.

Selguse mõttes juhin tähelepanu haldusmenetluse seaduse § 2-le, mis defineerib haldusmenetluse mõiste. Nimelt ei tähenda haldusmenetlus automaatselt ettekirjutust. Haldusmenetlust on kirjeldatud kui toimingute kogumit haldusorgani tegevuses. Küll aga võib haldusmenetlus viia ettekirjutuse vormistamiseni.

Järgnevalt on välja toodud põhilised probleemid, mis esinesid ülevaatuspunktide töös 2014.a. teisel poolaastal:

1. Probleemid, millede puhul vormistati ettekirjutus:

1.1. Ülevaatusi tehti aegunud akrediteerimistunnistusega.

LS § 192 lg 1 p 9 - äriühing peab olema pädev mõõtja mõõteseaduse tähenduses ja omama asjakohast erialase pädevuse tunnistust.

1.2. Korduvülevaatusse tehti peale korraline ülevaatus ja jäeti korduvülevaatus põhjustanud rikked kontrollimata ja/või ARIS2-te sisestamata.

1.3. Punktis ei viibinud ülevaatuspunkti lahtioleku päeval terve päeva jooksul ühtegi ülevaatajat.



Punkti lahtioleku ajal puudus töögraafikus ülevaataja, kes saaks ülevaatusi teostada.

- 1.4. Arvutitöölauale (desktop) salvestati ARIS2-te sisenemise lingid koos salakoodidega.

Soovitatav on perioodiliselt muuta oma salasõna. Turvaline salasõna koosneb tähtedest, numbritest ja sümbolitest. ARIS2 kasutades tuleb brauseris keelata salasõna automaatne meelepidamine. Soovitatav on kasutada infosüsteemi sisenemiseks ID kaarti. Oma kasutajanime ja salasõna edastamine kolmandatele isikutele on keelatud.

- 1.5. Ülevaatusid vormistati võõra nime all, kasutades võõrast salakoodi.

Tehnonõuetele vastavuse kontrolli teostamise lepingu punkt, mille kohaselt peab ettevõtte tagama, et kolmandatel isikutel puuduks juurdepääs ARIS2 infosüsteemidele. Lisaks peab ettevõtte töökorralduslikult tagama ülevaataja pitsati, oma arvutite ja salakoodide kaitstuse mistahes isikute eest, kellel puudub õigus nende kasutamiseks.

- 1.6. Ülevaatusi ja testimisi tegid abitöölised.

Tehnonõuetele vastavuse kontrolli teostamise lepingu punkt, mille kohaselt ettevõtte kohustub tagama, et ülevaatusi teostavad ainult ülevaatajad.

- 1.7. Ülevaatusi töömahu puuduliku täitmisega said petta sõiduki ostnud ja ülevaatusi usaldanud kliendid.

Tegemist on olulise tehnoulevaatusi maine kahjustamisega. Paari ettevõtte tegevus on kahjustanud kogu valdkonna mainet. Lisaks kehvale töö kvaliteedile on ettevõtte andnud kehtiva õigusega mittekooskõlas oleva haldusakti (kontrollkaart), mille tõttu on toimunud sõiduki omanikuvahetus. Maanteeamet koos Maksu- ja Tolliametiga, Politsei- ja Piirivalveametiga ja Tarbijakaitseametiga võitleb aktiivselt kasutatud sõidukituru korrastamisega. Kuna ülevaatusi teostavad Maanteeameti lepingupartnerid, siis sellest vaatevinklist on paari ettevõtte tegevus olnud risti vastupidine Maanteeameti tegevussuundadega.

- 1.8. Ülevaatusel ei sisestatud teadlikult ohtlikke vigu ARIS2-te.

- 1.9. Puudusid meetodikates ettenähtud seadmed.

Mitmikveoteljega sõiduki pidurite rullstendil kontrollimise juhendis oli ette nähtud abirullidega seadme kasutamine, aga punktis abirullidega seade puudus.

- 1.10. Seadmete taatlemise ja/või kalibreerimise tähtajad olid aegunud.

Mõõteseaduse kohaselt peavad riikliku järelevalve käigus teostatavad mõõtetulemused olema tõendatud (Mõõteseadus § 5). Ülevaatusi teostavad ettevõtted peavad ise olema pädevad mõõtjad mõõteseaduse tähenduses (LS § 192 lg 1 p 9). Seega igas ülevaatusi teostavas ettevõttes peab olema kinnitatud kvaliteedi käsiraamat, millega on määratud ka seadmete kontrollimise perioodilisus. Kontrollimata mõõteseadmetega ülevaatusi teostamine ei ole võimalik, sest mõõtetulemuste jälgitavus on tõendatud vaid juhul, kui mõõtmised on teinud pädev mõõtja, kes kasutab mõõtevahendit, mille taatluskohustus on täidetud või mis on jälgitavalt kalibreeritud ning on järgitud asjakohast mõõtemetoodikat.

2. Probleemid, mis lahendati nõustamise raames tähelepanu juhtimisega läbi paikvaatluse akti, järelepärimise või märgukirja:

- 2.1. Puudusid või ei olnud kättesaadavad ajakohased andmeteatmikud bensiini- ja diiselmootorite kohta.

MKM määrus nr 77 lisa 1 - Ülevaatuspunktis peavad olema kätte saadavad kohustuslikud informatsiooni- ja normdokumendid ning õigusaktid. Eelnimetatud dokumendid on nimetatud Maanteeameti peadirektori käskkirjaga.

Andmeteatmik, mille alusel suudaks ülevaataja kontrollida sõidukile paigaldatud mootori kompleksust ja sellele määratud heitgaasi testi jaoks vajalike väärtusi/suurusi ja norme. Ajakohasuse all on mõeldud, et andmeteatmikus kajastub informatsioon uusimate autode kohta.

2.2. Puudusid või ei olnud kättesaadavad mõõtemetoodikad.

Ettevõtte peab tagama, et mõõtmise asjakohaste dokumentide kinnitatud eksemplarid on kättesaadavad igale mõõtetegevusega seotud isikule (MKM määrus nr 85 § 3 lg 2 p 7).

2.3. Suitsususe ja heitgaaside mõõtmisel ning pidurite testimisel ei järgitud mõõtemetoodikaid.

Mõõtetulemuste jälgitavus on tõendatud vaid juhul, kui mõõtmised on teinud pädev mõõtja, kes kasutab mõõtevahendit, mille taatluskohustus on täidetud või mis on jälgitavalt kalibreeritud ning on järgitud asjakohast mõõtemetoodikat (Mõõteseadus § 5 lg 1).

2.4. Enne testimist ei teostatud vastavate sõlmede kontrolli.

Mõõtemetoodikatest tuleb kinni pidada.

2.5. Seadmeid ei osatud juhendikohaselt kasutada.

2.6. Puuduseid dokumentatsioonis ei märgitud ARIS2-te.

Ülevaataja tuvastas, et sõiduki reg. tunnistusel olevad andmed ei ole vastavuses sõiduki tegeliku olukorraga, kuid jättis tahtlikult selle kohta märke kontrollkaardile tegemata. Korduvale ülevaatusel tulnud sõidukil kontrolliti ainult kontrollkaardile märgitud puuduseid ja registriandmed jäid korrastamata. MKM 77 § lg4 punkt 0.3.2 määrab puudused dokumentatsioonis OV kategooriasse.

2.7. Reg.tunnistuse vigade korral (muid rikkeid ei esinenud) määrati korduvülevaatus.

Kui ülevaatus käigus avastatakse mitu erineva raskusastmega viga, siis ülevaatus otsuse tegemisel tuleb vaadelda, et millised MKM määruse nr 77 § 10 tingimused on täidetud. Juhul kui avastatakse näiteks, et sõiduki tegelikud andmed ei vasta registreerimistunnistusele, siis tuleb sõiduk kontrollida kõigele vaatamata täies mahus ja kontrollkaardile märgitakse kõik avastatud rikked ja puudused. Kui lisaks avastatud rikke või puuduse raskusastmed liigituvad punktide alla, mille korral on ülevaatus otsus „esitada korduvale ülevaatusel“ või „omal jõu sõitmiseks kõlbmatu“, siis ülevaatus otsuseks ongi eelnimetatud otsus. Kui eelnimetatud otsuste tingimused on täitmata, siis on ülevaatus otsuseks „ülevaatus katkestatud“.

See, et ARIS2 vigade nimekirjas on andmesildi ja dokumentidega seotud puudused (loetelu punkt 0.3.) liigitatud ohtlikuks puuduseks, tuleneb infosüsteemi eripärast. Vigade loetelu koodijuppi ei olnud otstarbekas vigade loetelu paari rea pärast keerulisemaks muuta. Seega sellega tuleb oma töös arvestada.

2.8. Testseadmete kellaaegu ei korrigeeritud talveajale üleminekul.



2.9. Lõtkustril ei fikseeritud sõidukit.

Sõiduki telgede kontrollimisel tuleb lähtuda vedrustuse liigist ja eripäradest. Seetõttu ühtseid nõudeid kehtestatud ei ole. Vedrustuse erinevad liigendid töötavad eri suundades. Osasid vedrustuse liigendeid on võimalik kontrollida koormuse all ja mõnede kontrolliks on vajalik sõiduki koormus sõlmelt eemaldada. Mitmel juhul on vajalik sõiduki pidurid rakendada, et lõtkustriga saaks rattaid sõiduki pikitelje suunaliselt liigutada. Samas ei tohi ära unustada, et rattalaagreid saab kontrollida ainult mitterakendatud piduritega.

2.10. Töötajate lahkumisest ei antud Maanteeametile teada ja lahkunud töötajate pitsateid ei tagastatud.

Tehnonõuetele vastavuse kontrolli teostamise lepingu punkt, mille kohaselt teostaja tagastab Maanteeametile ülevaataja pitsati juhul, kui ettevõtte ja ülevaataja vahel sõlmitud tööleping lõpeb. Tagastatud pitsati juurde palume lisada kirjalik selgitus pitsati tagastamise kohta. Selgitus võib esitada kas elektrooniliselt allkirjastatult digitaalsel kujul (eelistatult) või käsitsi allkirjastatult paberil.

2.11. Tööriietel puudusid firma logo või nimesilt.

Ülevaatajate tööriietel peab olema ülevaastust teostava firma nimi või logo (MKM määrus nr 77 lisa 2).

2.12. Ülevaastust ootavate sõidukite parkimiskohad olid märgistamata.

2.13. Mootorrataste pidurite testimise koht oli puhastamata ja märgistamata.

Ülevaastuspunkti territooriumil ei olnud L kategooria sõiduki pidurite testimiseks vajaliku puhastatud osa, kus oleks ohutu kliendiga testi sooritada. Ülevaatajad ei teadnud, kui pikk peab olema L kategooria ja traktori pidurdusteed. Ülevaatajad ei teostanud pidurite teste L kategoorial ja traktoritel vastavalt nõuetele.

2.14. Rataste koormusest vabastamise võimalus puudus.

Ülevaastuspunktis peab olema tõstuk, mis vabastab sõiduki telje koormusest (MKM määrus nr 77 lisa 2). Mitmete sõlmede kontrollimiseks on vajalik sõiduki telg vabastada koormusest. Näiteks roolimehhanismi (vigade loetelu punkt 2.1.1.) seisundi kontrollimiseks tuleb sõiduki rattad õhku tõsta või asetada pöördplatvormile ning teha roolirattaga täispööre.

2.15. Järjekorra teenindamisel rikuti head klienditeenindamise tava.

2.16. LPG lisaseadmega ottomootoriga bensiin-katalüsaator sõidukil mõõdeti heitgaase CNG režiimis.

MKM määruse nr 42 lisa 1 kood 708 määrab ottomootori heitmenormid bensiini režiimis. Seega mõõtmised tuleb teostada sõiduki toitesüsteemi süsteemi režiimis, kus toide on lülitatud bensiinile.

2.17. Pidurite testi positiivselt läbinud kuid pidurisüsteemi rikkega korduvale ülevaastusele suunatud sõidukil ei testitud peale pidurisüsteemi remontimist korduvülevaastusel pidureid.

Kui ülevaastuse käigus avastatakse pidurisüsteemis puudus, mille tõttu on vajalik pärast vigade kõrvaldamist sõiduki täiendav kontrollimine ülevaastusel, siis tuleb kontrollida

kogu pidurisüsteemi toimimist ehk tuleb teostada piduritõhususe mõõtmine piduristendis.

- 2.18. ARIS2 ei avatud ülevaatus alguses, vaid ülevaatus lõpus ülevaatus toimingu registreerimiseks.

Kõnealuse tegevuse puhul on tegemist Maanteeameti nõudega ARIS2 kasutamisel. Tehnonõuetele vastavuse kontrolli teostamise lepingu kohaselt ettevõtte kohustuvad kasutama ülevaatuste vormistamisel Maanteeameti poolt välja töötatud infosüsteemi ning kõnealune nõue on selle süsteemi kasutusnõue. Lisaks on tegemist meetmega, millega maandatakse riske ning suurendatakse ülevaatuste teostamise läbipaistvust.

ARIS2 on võimalik samaaegselt kasutada mitmel kasutajal ühe arvuti taga. Selleks võib kasutada erinevaid internetilehitsejaid või luua Mozilla Firefox interlehitseja profiili managering erinevad profiilid erinevatele kasutajatele (pöörduge oma ettevõtte IT tehniku poole). ARIS2 on ka funktsionaalsus, millega on võimalik ühe kasutaja pooleli olevad vormistused muuta mitteaktiivseks (kasutajad ei saa teise kasutaja andmetele ligi).

Ettevõtetes probleemide esinemisel on ettevõtetele ettekirjutustega kehtestatud samuti ARIS2 avamine enne sõiduki ülevaatus alustamist.

- 2.19. Rahvusvahelise ülevaatus tunnistuse pikendamist ei sisestatud ARIS2-te.

- 2.20. Puudulikud teadmised rikete ja puuduste kvalifitseerimises. Ei osatud juhendada MKM määruse nr 77 lisast 4.

Ülevaatajad ei osanud põhjendada enda tehtud otsuseid. Ülevaataja määras rikkeid vastavalt oma tõekspidamistele, mis ei läinud kokku MKM määruse nr 77 Lisa 4 olevate juhistega. Näiteks registreerimismärk oli täielikult valgustamata ja ülevaataja klassifitseeris selle VO rikkeks.

- 2.21. Busside ülevaatusel ei tuntud M2 ja M3 lisanõudeid.

Ei tuntud ohutuskleebiste vajadust, paigutust ja standardit. Hinnati valesti vea kategooriat kustuti puudumisel.

