



TRANSPORDIAMET

info@perfektoliikluskool.ee
Perfekto Liikluskool

Meie 16.07.2026 nr 11.1-12/26/11335-7

Siia kirjuta pealkiri

Austatud Priit Tamra

Täna Teid pöördumise eest!

Transpordiameti eesmärgiks on, et liiklusesse ei lubataks ühtegi juhti, kelle juhtimisvõimekuse lünkade tõttu võib keegi saada viga või hukkuda. See on eesmärk, mille nimel oleme palju vaeva näinud ning teeme seda ka edaspidi täie pühendumusega.

Hea on tõdeda, et ka koolitajana mõtlete aktiivselt kaasa ning pakute lahendusi, kuidas saaks valdkonda parendada.

Nii nagu ka varasemalt on Teile antud vastustes väljatoodud, siis lähtutakse riiklike sõidueksamite hindamisel ühtsest õigusraamistikust. Lisaks sellele lähtutakse sisemisest korrast (sõidueksami läbiviimise kord, mis on avalikult leitav ka Transpordiameti veebilehelt).

Sõidueksamite läbiviimine, hindamine, selle ühtlustamine jms on pidev töö, millega tegeleb Transpordiamet järjepidevalt ning teeb hea meelega konstruktiivset koostööd ka koolitajatega. Näiteks osaleme ühiselt koolitajatega erinevates töögruppides, arutleme õppe ja eksamineerimise teemadel jne, ikka sellel eesmärgil, et valdkonda edasi arendada ning üheskoos ühise eesmärgi nimel tegutseda.

Järgnevalt toon välja vastused Teie küsimustele punktide lõikes:

1. Transpordiamet on 09.06 vastuskirjas juba sellele küsimusele vastanud ja täiendavalt midagi lisada ei ole.
2. Ohu hindamisel peavad olema tuvastatavad vähemalt järgmised asjaolud: eksamineeritava konkreetne tegevus või tegevusetus, konkreetne võimalik konflikt, objektiivne võimalus konflikti tekkeks, põhjuslik seos eksamineeritava käitumise ja võimaliku ohu vahel ning ohu realistlikkus.
Seejuures tuleb arvestada, et iga liiklusolukord on erinev ning ohu olemasolu ei saa hinnata abstraktselt või mehaaniliselt. Hindamisel tuleb lähtuda konkreetse olukorra

asjaoludest, sealhulgas liikluskorraldusest, nähtavusest, liiklusintensiivsusest, tee- ja ilmastikuoludest ning muudest objektiivselt tuvastatavatest asjaoludest.

Samuti tuleb arvestada ka iga sõidueksami eripära. Eksamineerija ei pea ootama, kuni liiklusohut või kokkupõrge tegelikult realiseerub. Liiklusohutuse tagamiseks peab eksamineerija vajaduse korral sekkuma juba enne ohtliku olukorra tekkimist. Näiteks ei ole kuidagi ohutu lubada eksamineeritava sõita ristmikule, kus piiratud nähtavuse tõttu ei ole võimalik veenduda selles, kas näiteks sõidueesõiguse teel on teisi liiklejaid või mitte, üksnes selleks, et hiljem tuvastada, kas tegelikult teine liikleja lähenes. Sellises olukorras võib eksamineerija sekkumine olla põhjendatud ka siis, kui hiljem selgub, et konflikti tegelikult ei tekkinud (ehk teine liikleja puudus).

Samas ei tähenda see, et iga teoreetiline võimalus ohu tekkeks oleks iseseisvalt piisav alus negatiivseks hindamiseks. Iga sõidueksam ja olukord on liikluses erinev, nii nagu ka autokoolis iga sõidutund.

3. Sisuliselt vastatud punktis 2.

4. Riiklike sõidueksamite hindamisel lähtutakse ühtsest õigusraamistikust. Lisaks sellele lähtutakse sisemisest korrast (sõidueksami läbiviimise kord).

Vastavalt õigusaktidele viiakse läbi regulaarset eksamineerijate kvalifikatsioonikontrolli. Regulaarne kvalifikatsioonikontroll viiakse läbi vähemalt ühel korral aastas ühe kuni mitme sõidueksami põhjal, mis valitakse juhuvalimi teel (st. eksamineerija ei tea, milline tema sõidueksam osutub kvalifikatsioonikontrolli aluseks).

Lähtudes klientide tagasisidest, vaidemenetlusest ja kvalifikatsioonikontrollide tulemustest oleme pidevas arengus. Ilmnenu puudused on oluliseks sisendiks nii eksamineerijate koolitusel kui ka eksamineerimist reguleerivate normide kohendamisel.

5. Jah, Transpordiamet peab oluliseks ning seetõttu oleme sätestatud ühtsed põhimõtted ka sõidueksami läbiviimise korras.

6. Transpordiamet on 09.06 vastuskirjas juba sellele küsimusele vastanud (punkt 8) ja täiendavalt midagi lisada ei ole.

7. Transpordiamet on 09.06 vastuskirjas juba sellele küsimusele vastanud (punkt 7) ja täiendavalt midagi lisada ei ole.

8. Transpordiamet on 09.06 vastuskirjas osaliselt juba sellele küsimusele vastanud (punkt 7).

Lisaks sellele toon välja, et iga eksamineeritava eksami sisulise hindamise puhul on oluline tema kui juhikandidaadi kompetents. Kompetentsipõhine hindamine tugineb põhimõttele, et hinnatakse eksamineeritava terviklikku suutlikkust rakendada vajalikke teadmisi, oskusi ja hoiakuid reaalses liikluskeskkonnas. Sõidueksami puhul tähendab see, et hindamise keskmes ei ole üksnes konkreetse vea tuvastamine või loetlemine, vaid hinnang sellele, kuidas eksamineeritav liiklusolukordi tajub, hindab ja neile reageerib ning kas tema käitumine vastab ohutu ja iseseisva sõiduki juhtimise nõuetele.

Sõidueksamil antakse hinnang eksamineeritava oskustele, hoiakutele, käitumisele ja teadmiste kasutamisele praktikas. Eksami käigus ilmnenu olukorrad, hinnangud, kommentaarid ja otsuse sõidueksami sooritamise või mittesooritamise kohta kannab eksamineerija sõidueksamikaardile. Sõidueksamikaart on just see, mis annab informatsiooni nii eksamineeritavale kui ka vajadusel koolitajale sõidueksami tulemuse kohta.

Transpordiameti jaoks on see loomulikult oluline ning seetõttu on sätestatud ühtsed põhimõtted ka sõidueksami läbiviimise korras.

9. Vastused on toodud punktide lõikes ning õiguslikule alusele on viidatud kirja alguses ja punktis 4. Lisaks toodud ka 09.06 vastuskirjas.

10. Transpordiamet on 09.06 vastuskirjas juba sellele küsimusele vastanud.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Riko Roos

eksamite teenusehaldur