

Priit Tamra
Perfekto Liikluskool
info@perfektoliikluskool.ee
56466179

Transpordiamet
info@transpordiamet.ee

28.06.2026

Viide: Transpordiameti 22.05.2026 vastus nr 11.1-12/26/11335-2 ja 09.06.2026 vastus nr 11.1-12/26/11335-4

MÄRGUKIRI JA TÄPSUSTAV SELGITUSTAOTLUS

Sõidueksami hindamise ettenähtavuse, põhjendatuse ja ühetaolisuse kohta

Lugupeetud Transpordiamet

Tänan Teid 22.05.2026 ja 09.06.2026 vastuste eest minu varasematele pöördumistele sõidueksami hindamispraktika kohta.

Käesoleva pöördumise eesmärk on säilitada minu varasemate taotluste sisuline järjepidevus, kuid täpsustada küsimust pärast Teie viimases vastuses esitatud seisukohti. Minu varasem pöördumine puudutas eelkõige asulavälisel teel sõiduki paiknemise hindamist olukorras, kus eksamineeritav sõidab teekattemärgistega tähistatud sõiduraja piirides, ei ohusta ega takista teisi liiklejaid ning järgib liikluskorraldusvahendeid. Nüüd on küsimus laiem: kuidas tagatakse, et sõidueksami hindamine oleks ettenähtav, ühetaoline, objektiivselt põhjendatud ja juhikandidaadile arusaadavalt selgitatud.

Pea oluliseks rõhutada, et minu eesmärk ei ole sõidueksami nõudeid leevendada. Sõidueksam peabki olema nõudlik ning iseseisvaks liiklemiseks mittevalmis isikut ei tohi liiklusesse lubada. Küsimus on selles, et nõudlik hindamine peab olema samal ajal proportsionaalne, kontrollitav ja selgelt põhjendatud. Kui eksam hinnatakse mittesooritatuks, peab olema võimalik aru saada, milline konkreetne käitumine, millises liiklusolukorras ja millise hindamiskriteeriumi alusel näitas, et juhikandidaat ei ole valmis iseseisvalt liikluses osalema.

Palun käsitada käesolevat pöördumist märgukirja ja selgitustaotlusena ning vastata alltoodud küsimustele eraldi. Palun võimalusel kasutada vastamisel vormi „jah“, „ei“ või „sõltub asjaoludest“ ning lisada iga vastuse juurde sisuline põhjendus.

1. Varasemates vastustes kinnitatud asjaolud

Teie 09.06.2026 vastusest nähtub, et Transpordiamet nõustub mitme minu pöördumises esitatud põhimõttega.

Esiteks kinnitasite, et teekattemärgistega sõiduradadeks jaotatud asulavälisel sõiduteel peab juht sõitma sõiduraja piirides ning parema ääre lähedal sõitmise nõuet tuleb hinnata selle sõiduraja, sõiduolude ja tegeliku liiklusolukorra kontekstis.

Teiseks kinnitasite, et LS § 45 lg 7 ei anna automaatselt alust nõuda juhilt iga teelaiendi, bussipeatuse tasku, teepeenra või sõidutee laiema osa kasutamist, kui liikluskorraldusvahend, teeolud või tegelik liiklusolukord seda ei nõua.

Kolmandaks kinnitasite, et negatiivne hinnang peab põhinema konkreetsel ja objektiivselt tuvastataval asjaolul, näiteks liiklusohul, takistamisel, liiklusreegli rikkumisel või selgelt ebapiisaval sõiduki paiknemisel.

Need seisukohad on olulised, sest need kinnitavad, et sõidueksami hindamisel ei saa lähtuda mehaanilisest või automaatselt tõlgendusest, mille järgi iga mitte-maksimaalselt paremal paiknemine on iseenesest oluline puudus. Sõiduki paiknemist tuleb hinnata tegeliku liiklusolukorra, sõiduolude, liikluskorralduse ja ohutuse kontekstis.

Samas jäid Teie vastuses mitmed olulised küsimused sisuliselt täpsustamata. Eelkõige puudutab see hüpoteetilise ohu kasutamist hindamisalusena, „ohtliku käitumise mustri“ tuvastamist, eksamineerijate ühetaolist hindamispraktikat ja mittesooritatud eksami põhjenduse nõutavat detailsust.

2. Hüpoteetiline oht ja objektiivne hindamisalus

Teie 09.06.2026 vastuses märgite, et ka hüpoteetiline oht võib olla arvestatav, kui see viitab ohtliku käitumise mustriks. Selline seisukoht vajab täpsustamist, sest ilma selge künniseta võib hüpoteetilise ohu mõiste muutuda liiga laiaks ja ebamääraseks.

Sõidueksami hindamisel peab eksamineerijal olema õigus hinnata ka võimalikku riski. See on mõistetav. Samas ei saa iga abstraktne „mis oleks võinud juhtuda“ olla piisav alus eksami mittesooritatuks hindamiseks. Vastasel juhul võib hindamine muutuda juhikandidaadile ettenähtamatuks ning sama liiklusolukorda saab sõltuvalt eksamineerija subjektiivselt riskitunnusest hinnata väga erinevalt.

Seetõttu palun Transpordiametil selgitada, millistel tingimustel muutub hüpoteetiline risk sõidueksami hindamisel objektiivseks ja kontrollitavaks hindamisaluseks.

- 2.1. Millised konkreetsed asjaolud peavad olema tuvastatud, et hüpoteetilist ohtu saaks sõidueksamil arvestada negatiivse hinnangu alusena?
- 2.2. Kas hüpoteetilise ohu hindamisel peab olema tuvastatav konkreetne võimalik konflikt teise liiklejaga või piisab üldisest võimalusest, et mõni liikleja oleks võinud teoreetiliselt ilmuda?
- 2.3. Kas hüpoteetiline oht peab olema seotud eksamineeritava konkreetse tegevusega konkreetses liiklusolukorras?
- 2.4. Kuidas eristab Transpordiamet põhjendatud riskihinnangut tagantjärele konstrueeritud oletusest?
- 2.5. Kui eksami mittesooritamise põhjendus tugineb hüpoteetilisele ohule, siis kas eksamineerija peab eksamitulemuse selgituses kirjeldama, milles see oht konkreetselt seisnes?

3. „Ohtliku käitumise muster“ ja selle tuvastamine

Teie vastuses kasutatakse mõistet „ohtliku käitumise muster“. See mõiste on hindamise seisukohalt väga oluline, kuid jäi sisuliselt selgitamata.

Kui Transpordiamet leiab, et hüpoteetiline oht võib olla arvestatav eelkõige siis, kui see viitab ohtliku käitumise muustrile, tuleb täpsustada, kuidas selline muster sõidueksamil tuvastatakse. Muster tähendab tavapärasel keelekasutuses korduvust, seotust või süsteemsust. Üksik olukord ei pruugi veel näidata muustri, kui sellega ei kaasne tegelikku ohtu, tegelikku takistamist või selget liiklusreegli rikkumist.

- 3.1. Mida mõistab Transpordiamet sõidueksami hindamisel „ohtliku käitumise muustri“ all?
- 3.2. Kas ohtliku käitumise muustri tuvastamiseks peab esinema mitu sarnast või sisuliselt seotud olukorda?
- 3.3. Kas üksik sõiduki paiknemisega seotud olukord, kus puudub tegelik takistamine, tegelik ohustamine ja selge liiklusreegli rikkumine, saab iseseisvalt moodustada „ohtliku käitumise muustri“?
- 3.4. Kuidas peab eksamineerija ohtliku käitumise muustri eksamitulemuse põhjenduses dokumenteerima?
- 3.5. Kas juhikandidaadile peab tagasisides olema arusaadavalt selgitatud, millised konkreetsed olukorrad moodustasid väidetava ohtliku käitumise muustri?

4. Eksamineerijate ühetaoline hindamispraktika

Teie 09.06.2026 vastuses märgite, et Transpordiametil ei ole vajadust anda eksamineerijatele selles küsimuses ühtset juhist ning eksamineerijad lähtuvad määruse nr 50 lisa 4 hindamiskriteeriumitest ja liiklusseaduse nõuetest.

See vastus ei lahenda minu hinnangul põhiprobleemi. Kui samasuguses liiklusolukorras võib üks eksamineerija lugeda paiknemise lubatavaks ja teine eksamineerija lugeda selle eksami mittesooritamise aluseks, siis ei ole küsimus enam üksnes liiklusseaduse tundmises, vaid hindamise ühetaolisuses ja meetodikas.

Määruse nr 50 lisa 4 annab hindamise üldise raamistiku, kuid see ei lahenda kõiki praktilisi tõlgendusolukordi. Just sellistes olukordades on vaja kas täpsustavat meetodikat, eksamineerijate regulaarset kalibreerimist või vähemalt selgeid sisemisi põhimõtteid, mille järgi hinnatakse vea raskust, ohu olemasolu ja eksami mittesooritamise põhjendatust.

- 4.1. Kuidas tagab Transpordiamet, et eri eksamineerijad hindavad sisuliselt sarnaseid liiklusolukordi ühetaoliselt?
- 4.2. Kas Transpordiametil on olemas sisemine juhiskiri, meetodika, koolitusmaterjal või muu töökorralduslik alus, mis aitab eksamineerijatel eristada väiksemat sõiduviga, olulist puudust ja ohtlikku viga?
- 4.3. Kui selline juhiskiri, meetodika, koolitusmaterjal või muu töökorralduslik alus on olemas, siis kas Transpordiamet saab selle esitada või kirjeldada selle põhimõtteid?
- 4.4. Kui sellist täpsustavat juhiskirja või meetodikat ei ole, siis kuidas väldib Transpordiamet hindamise liigset sõltumist eksamineerija isiklikust tõlgendusest?
- 4.5. Kas Transpordiamet analüüsib eksamineerijate lõikes mittesooritamiste põhjuseid, vaideid ja korduvaid tõlgendusprobleeme?
- 4.6. Kas Transpordiamet teeb eksamineerijate hindamisotsuste kvaliteedikontrolli, näiteks salvestiste läbivaatamise, vaideanalüüsi, juhuvalimi kontrolli või eksamineerijate omavahelise kalibreerimise kaudu?

5. Mittesooritatud eksami põhjenduse kvaliteet

Sõidueksami mittesooritamine on juhikandidaadile oluline halduslik ja praktiline tagajärg. Seetõttu ei piisa üldsõnalisest põhjendusest, et juhtimine ei olnud piisavalt ohutu või et esines ohtlik käitumine. Kui otsus tugineb konkreetsele liiklusolukorrale, peab põhjendus võimaldama aru saada, milles viga seisnes ja miks see oli sellise raskusega, et eksamit ei saanud lugeda sooritatuks.

Mittesooritatud eksami põhjendus peaks sisaldama vähemalt järgmisi elemente: konkreetne liiklusolukord, eksamineeritava tegevus või tegevusetus, hindamiskriteerium, tegelik või potentsiaalne risk, vea raskusaste ning põhjus, miks seda ei saanud lugeda üksnes väiksemaks sõiduveaks.

- 5.1. Kas Transpordiameti hinnangul peab mittesooritatud sõidueksami põhjendus sisaldama konkreetset kirjeldust selle kohta, milline tegevus või tegevusetus tõi kaasa negatiivse hinnangu?
- 5.2. Kas mittesooritatud sõidueksami põhjenduses peab olema eristatav, kas tegemist oli tegeliku ohustamise, tegeliku takistamise, liiklusreegli rikkumise, potentsiaalse ohu või korduva oskuse puudumisega?
- 5.3. Kas eksamineerija peab põhjendama, miks konkreetne puudus oli piisavalt oluline eksami mittesooritatuks hindamiseks?
- 5.4. Kas juhikandidaadile antav tagasiside peab olema selline, et sellest oleks võimalik aru saada, mida tuleb järgmiseks eksamiks sisuliselt parandada?
- 5.5. Kas Transpordiamet peab piisavaks sellist mittesooritatud eksami põhjendust, milles puudub konkreetne kirjeldus tegelikust liiklusolukorrast ja vea raskusastmest?

6. Teekattemärgis 95 „Suunanool“ ja sõiduraja sees paiknemine

Minu varasemas pöördumises palusin täpsustada, kas teekattemärgis 95 „Suunanool“ näitab kohustuslikku sõidusuunda või -suundi sõidurajalt või määrab see ka konkreetse külgsuunalise trajektoori sõiduraja sees.

Teie vastuses selgitasite, et suunanool näitab kohustuslikku sõidusuunda või -suundi sõidurajalt. See on arusaadav. Samas jäi vastamata küsimuse teine osa: kas juht peab sõitma füüsiliselt üle noole kujutise või paiknema sõiduraja sees just noole asukoha järgi.

- 6.1. Kas Transpordiamet nõustub, et teekattemärgis 95 „Suunanool“ näitab kohustuslikku sõidusuunda või lubatud sõidusuundi sõidurajalt, kuid ei määra iseenesest sõiduki täpset külgsuunalist trajektoori sõiduraja sees?
- 6.2. Kas juhil on lubatud sõiduraja piirides valida ohutu ja loogiline trajektoor ka juhul, kui see ei kulge füüsiliselt üle suunanoole kujutise, eeldusel et juht liigub noolega lubatud sõidusuunas ega ohusta või takista teisi liiklejaid?
- 6.3. Kas ainuüksi asjaolu, et juht ei sõida füüsiliselt üle suunanoole kujutise, saab olla sõidueksamil negatiivse hinnangu alus?
- 6.4. Kui ainuüksi asjaolu, et juht ei sõida füüsiliselt üle suunanoole kujutise, saab olla sõidueksamil negatiivse hinnangu alus, siis millisel õiguslikul ja faktilisel alusel?

7. Sõiduki paiknemine asulavälisel teel

- 7.1. Kas Transpordiamet kinnitab, et asulavälisel teel sõiduki paiknemist tuleb hinnata LS § 45 lõigete 1 ja 7 koostoimes, mitte üksnes LS § 45 lõike 7 eraldiseisva ja formaalse tõlgenduse alusel?
- 7.2. Kas Transpordiamet kinnitab, et teekatemärgistega sõiduradadeks jaotatud teel tuleb parema ääre lähedal sõitmise nõuet hinnata sõiduraja, sõiduolude, liikluskorraldusvahendite ja tegeliku liiklusolukorra kontekstis?
- 7.3. Kas Transpordiamet kinnitab, et teelaiendi, bussipeatuse tasku, teepeenra või sõidutee laiema osa kasutamata jätmise ei ole automaatselt sõidueksami mittesooritamise alus?
- 7.4. Kas üksik paiknemisega seotud olukord saab olla iseseisev alus sõidueksami mittesooritatuks hindamiseks juhul, kui puudub tegelik ohustamine, tegelik takistamine ja selge liiklusreegli rikkumine?
- 7.5. Kui üksik paiknemisega seotud olukord saab sellistel asjaoludel olla iseseisev alus sõidueksami mittesooritatuks hindamiseks, siis milline peab olema selle vea raskusaste ja kuidas peab eksamineerija seda põhjendama?

8. Hindamispraktika täpsustamine ja arendamine

Palun Transpordiametil hinnata, kas kehtiv sõidueksami hindamise juhendamine ja eksamineerijate metoodiline tugi on piisav olukordades, kus hindamine ei puuduta selget liiklusreegli rikkumist, vaid kaalutluslikku hinnangut sõiduki paiknemisele, potentsiaalsele ohule või väidetavale ohtliku käitumise muustrile.

- 8.1. Kas Transpordiamet peab vajalikuks täpsustada eksamineerijatele, et asulavälisel teel sõiduki paiknemist tuleb hinnata LS § 45 lõigete 1 ja 7 koostoimes, tegeliku liiklusolukorra ja sõiduolude alusel?
- 8.2. Kas Transpordiamet peab vajalikuks täpsustada eksamineerijatele, et teelaiendi, bussipeatuse tasku, teepeenra või sõidutee laiema osa kasutamata jätmise ei ole automaatselt eksami mittesooritamise alus?
- 8.3. Kas Transpordiamet peab vajalikuks täpsustada, millal paiknemisega seotud viga on väike sõiduviga, millal oluline puudus ja millal ohtlik viga?
- 8.4. Kas Transpordiamet peab vajalikuks täpsustada, millal hüpoteetilist ohtu võib sõidueksami hindamisel arvestada ja kuidas seda tuleb põhjendada?
- 8.5. Kas Transpordiamet peab vajalikuks täpsustada, kuidas tuvastatakse ja dokumenteeritakse ohtliku käitumise muster?
- 8.6. Kas Transpordiamet peab vajalikuks parandada mittesooritatud eksami põhjenduste sisulist kvaliteeti selliselt, et juhikandidaat ja autokool saaksid üheselt aru, mida tuleb parandada?
- 8.7. Kas Transpordiamet peab vajalikuks koostada juhikandidaatidele ja autokoolidele avalikud näited selle kohta, milline käitumine on sõidueksamil väike viga, milline oluline viga ja milline eksami mittesooritamise alus?

9. Vastamise viis

- 9.1. Kas Transpordiamet saab vastata käesolevatele küsimustele eraldi, et iga küsimuse kohta oleks arusaadav Transpordiameti konkreetne seisukoht?

9.2. Kui Transpordiamet leiab, et mõnele küsimusele ei ole võimalik vastata vormis „jah“, „ei“ või „sõltub asjaoludest“, siis kas Transpordiamet saab selgitada, millised asjaolud vastust määravad?

9.3. Kas Transpordiamet saab iga vastuse juures viidata õiguslikule alusele, hindamiskriteeriumile või sisemisele metoodilisele põhimõttele, millele seisukoht tugineb?

10. Kokkuvõte

Palun käsitada käesolevat pöördumist märgukirja ja selgitustaotlusena sõidueksami hindamispraktika täpsustamiseks ja arendamiseks.

Minu varasemate pöördumiste põhiküsimus oli, kas sõidueksamil saab asulavälisel teel sõiduki paiknemist hinnata mittesooritamise aluseks üksnes seetõttu, et eksamineeritav ei liikunud igal võimalikul juhul sõidutee füüsiliselt võimalikult parema ääre lähedale, kuigi ta sõitis tähistatud sõiduraja piirides ega ohustanud ega takistanud teisi liiklejaid.

Teie vastustest nähtub, et sellist automaatset järeldust teha ei saa ning hindamisel tuleb lähtuda konkreetsetest sõiduoludest ja liiklusolukorrast. Seetõttu on nüüd keskne küsimus, kuidas see põhimõte jõuab järjekindlaltksamipraktikasse, eksamineerijate hindamisotsustesse ja juhikandidaadile antavasse tagasisidesse.

Palun vastata käesolevas pöördumises esitatud küsimustele eraldi ja sisuliselt. Eriti palun selgitada, kuidas Transpordiamet tagab sõidueksami hindamise ühetaolisuse, milline on hüpoteetilise ohu kasutamise künnis, kuidas tuvastatakse ohtliku käitumise muster ning milline peab olema mittesooritatud eksami põhjenduse minimaalne sisuline kvaliteet.

Lugupidamisega

Priit Tamra

Perfekto Liikluskool

info@perfektoliikluskool.ee

56466179