Hr Priit Sauk

Transpordiamet

Valge 4

11413 TALLINN

info@transpordiamet.ee

Meie, Eesti Autokoolide Liit, pöördume Teie poole seoses olukorraga, mille tekitas Transpordiameti liiklusteenistuse töö, täpsemalt sõidukite juhtimisõiguse osakonna tegevused. Täna avaldame me ametlikult protesti Transpordiameti tegevuse kohta.

Oleme viimase kolme aasta jooksul täheldanud mitmeid juhtumeid, kus ametnikud, kes vastutavad liiklusvaldkonna, autokoolide töö koordineerimise ja järelevalve eest, on oma ülesannete täitmisel ebakompetentsed. Lühinägelikud ja põhjendamatud otsused ning probleemide varjamine avaldavad otseselt negatiivset mõju autokoolidele, nende õpilastele, lepingupartneritele (sh kaitsevägi) ning laiemalt kogu valdkonna arengule.

Täna oleme väljapääsmatusolukorras, mis nõuab kiiret reageerimist. Pöördume Teie poole, sest otsekontaktid ametnikega ei aita – probleeme ei tunnistata ja koguvastutus viiakse eemale, sh meile endile.

Viimane Transpordiameti samm sisuliselt pidurdas kogu juhiõppe protsessi – riiklikule teooriaeksamile võeti ebakvaliteetsed eksamiküsimused ja meie andmetel langes sooritamise tase umbes 10%-ni. Meie uurimine näitas, et esineb probleeme jooniste kvaliteedi, küsimuste sõnastusega ning ka küsimuste sisestamisega eksamisüsteemi (nt vastusevariant on sama, mis küsimus).

Tegemist on erakordse juhtumiga Eesti ajaloos ja sarnast pretsedenti pole ka mujal Euroopas. Eelmine eksamiküsimuste uuendamine 2019. aastal kuue-seitsmekordset sooritamise taseme langust kaasa ei toonud. Sõidukite juhtimisõiguse osakonna ametnikud aga probleemi ei näe, midagi teha ei kavatse ja süüdistavad koolitajaid ebakvaliteetses õppe läbiviimises ja seda läbi ajakirjanduse.

Fakt on see, et uute eksamiküsimuste kvaliteediga on probleeme. Fakt on see, et täna ei sõltu sooritamise tase konkreetsest koolitajast ega õppeplatvormist. Kogu Eesti ei saa üle öö rumalaks muutuda ja kõik koolitajad ei saa äkiliselt puudulikult õpetama hakata. Sellel olukorral on ainult üks põhjus – ebakvaliteetne teooriaeksam.

Tekkinud olukorral on kaugeleulatuvad tagajärjed. Juhi koolituse ja eksamineerimise protsess on sisuliselt peatunud – teooriaeksamilt ei pääseta edasi sõidueksamile. Muuhulgas puudutab see kaitseväge. Ajateenijate autojuhi kursused algasid üle Eesti 09.09.2024 ning peaksid lõppema detsembris. Kaitsevägi on näinud ette selle ajaperioodi oma ajateenijate koolitamiseks ning pärast selle ajaperioodi lõppu on vaja kaitseväel rasketehnika autojuht, kuna sealt edasi algavad sõduritel järgmised koolitused ja ettevalmistused. Hetke olukorras paraku hakkab see koolitus venima ning põhjustab Eesti riigi julgeoleku seisukohalt tõsiseid probleeme ja häirib ka riigi kaitsevõimet. Oleme informeerinud ka Eesti Kaitseväge antud probleemist ning ka nemad ootavad kiiret tegutsemist olukorra parandamiseks.

Meie etteheidetel on põhjendus ja alus, mille toome välja oma pöördumises. Olukord teooriaeksamitega ei ole ainus probleem, aga on selgelt viimaseks piisaks karikasse, millele on eelnenud aastad mõttetute katsetega situatsiooni päästa.

Aga täna meie, Eesti Autokoolide Liit, palume ja nõuame, et Transpordiamet:

* eemaldab esimesel võimalusel uued eksamiküsimused ja toob tagasi eelmise küsimuste komplekti, teeb küsimustele ja illustratsioonidele sisulise auditi ja parandab tekkinud olukorra;
* vabastab tööülesannete täitmisest Joel Jesse, Riko Roosi ja Kristina Lauri, kelle ebapädevus viis olukorra sinna, kus see täna on;
* loobub ringkaitsest ja alustab põhjaliku siseauditi, et hinnata ametnike kompetentsi ning tuvastada probleemide algpõhjused;
* otsuste langetamisel teeb koostööd erialaspetsialistide ja koolitajatega.

Eesti Autokoolide Liit teeb oma liikmetele ettepaneku mitte saata õppureid riiklikule teooriaeksamile, sest see ei kontrolli teadmisi ja toob vaid kulusid riigilõivu näol.

Palume Teie viivitamatut sekkumist ja oleme valmis oma seisukohti täpsustama. Loodame, et käesolevale pöördumisele järgneb konstruktiivne ja kiire tegutsemine, et probleemid lahendada ning taastada autokoolide usaldus Transpordiameti vastu.

Kuna meie palved ja nõuded on tõsised, peame vajalikuks selgitada olukorda detailselt. Palun tutvuge sellega põhjalikult ja paljud küsimused langevad ära.

1. **Uued teooriaeksamid Transpordiametis**

12.09.2024 võttis amet kasutusele uued teooriaeksami küsimused kategooriates C, CE ja D. Ühed esimestest, kes sellega kokku puutusid, olid kaitseväe sõdurid, kes õppisid C-kategooriat. Tulemused olid järgmised:

* Tapa Autokool (kasutas Autosõidu e-õppe platvormi): 46 inimesest sooritas 0
* Autosert (kasutas Liikluslabi e-õppe platvormi): 74 inimesest sooritas 14
* Võrumaa Autokool (klassiõpe ja Liikluslabi õppematerjalid): 12 inimesest sooritas 2

Tuleb mainida, et keskmiselt tehti 45 küsimuses üle 10 vea ehk me ei räägi sellest, et natuke jäi puudu – eksamitel põrutakse täie hooga.

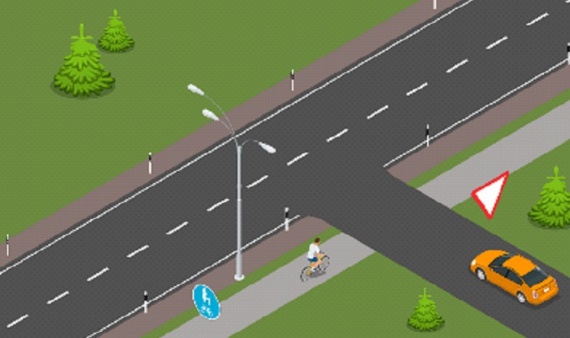
Sõdurite baasil kujuneb sooritamise protsendiks 12,1%. Enne uute küsimuste kasutuselevõttu oli vastav protsent 74-75%.

Juhime tähelepanu, et tegemist on Eesti suurimate koolitajatega (Autosert, Autosõit, Liikluslab, Tapa Autokool, Võrumaa Autokool), kes valmistasid sõdureid ette, kasutades selleks erinevaid õppevorme ja õppeplatvorme. Ei ole võimalik, et kõik viis koolitajat hakkasid sellel suvel halvasti õpetama. Ettevalmistuse tase ei ole muutunud ning käib vastava määruse ja õppekava järgi.

Transpordiameti sõnul „*ei ole eksamiküsimuste raskusaste muutunud*[[1]](#footnote-1)”. Samas tulemused näitavad just vastupidist – eksami suutis sooritada 6 korda vähem inimesi.

Kehva sooritamist selgitas Transpordiamet sellega, et “*iga uus asi on alguses harjumatu ning mõistagi on 5 aastat teooriaeksamitel olnud küsimused saanud kindlasti tuttavaks ning sarnaseid lähenemisi kasutades leitavad erinevatest allikatest*[[2]](#footnote-2)”. Väidetavalt ei ole eksam keerulisemaks muutunud ja inimesed lihtsalt ehmatavad nähes uusi jooniseid ja küsimusi.

See argument ei kannata kriitikat. Eelmine kord muutusid eksamiküsimused 2019.a juunis. Tol ajal vahetati välja küsimused, mis on olnud kasutusel ca 20 aastat. Uusi küsimusi tuli mh liiklusseaduse uute sätete kohta (nt robotliikur). Jooniste stiili muutust iseloomustab allolev pilt. Esimesed liiklustestid, mis sisaldasid uues stiilis küsimusi, ilmusid 4-5 kuu pärast ja sellegipoolest eksamitulemused ei läinud halvemaks, äkilist langust ei toimunud ja sooritamine isegi natuke paranes.



enne

pärast

Viisime läbi intervjuud 19.09.2024 uuel eksamil käinud sõduritega ja korduvalt kuulsime järgmist:

* uued küsimused on sõnastatud nii, et neist on raske aru saada;
* uued joonised ajavad segadusse ja raskendavad vastamist;
* esineb sisestamise vigu (üks vastusevarianditest vene keeles, pilt ei lähe vastusevariantidega kokku, vastusevariant kordab küsimust, küsimus sisaldab poolikut lauset).

Osaliselt tunnistab Transpordiamet probleemi ja mainib „üksikuid juhtumeid“, kus esines vigu küsimuste sisestamisel. Väidetakse, et probleem on kõrvaldatud, küll ei toeta seda meie intervjuud. Isegi kui tegemist oleks ka üksikute juhtumitega, siis ei ole see riikliku teooriaeksami jaoks vastuvõetav ja näitab ametnike suhtumist oma tööülesannetesse.

Intervjuud näitasid, et probleeme tekkis enamasti üldise iseloomuga küsimustega, millest oli raske aru saada.

Samas tõid sõdurid välja, et mitmed C-kategooria põhised küsimused, millele ei osatud vastata. Need puudutavad kahjulike ainete sisalduse norme heitgaasides, liiklustrahvi suurust (mõõdetuna trahviühikud), kinnituse valikut konkreetse veose kinnitamiseks. Meil pole võimalust kontrollida, kas uus eksam sisaldab tegelikult selliseid küsimusi. Kui see aga vastab tõele, siis on läbikukkumise põhjused arusaadavad – koolitajad ei lase õpilastel pähe tuupida heitmete norme ega trahvide tabelit, koormakinnitust käsitletakse aga ametikoolitusel ning kategooriaõppes antakse vaid põhiteadmisi.

Transpordiametil on hea argument, et eksamiküsimused on koostatud määruse nr 50 järgi. Sellele on hea viidata, kui mitte süveneda selle sisusse. Näitena toome järgmise punkti.

Tabel 1. Teooriaeksami temaatika (B). Rasketehnika eksamitel kontrollitakse teadmisi teemal:

*Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrusega (EÜ) nr 561/2006 (teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise kohta) kindlaks määratud nõuded sõidu- ja puhkeaja kohta; Euroopa nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrusega (EMÜ) nr 3821/85 (autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta) kindlaks määratud sõidumeeriku kasutamine*

Neid teemasid käsitletakse põhjalikult ametikoolitusel, mis järgneb kategooriaõppele ja selle maht on 140 tundi. Need on keerulised ja spetsiifilised teemad, millele pühendatakse nädalajagu aega. C-kategooria teooriaõppemaht on aga 20 tundi ja õppekavas on kokku 240 erineva mahuga teemat, sh sõidu- ja puhkeaeg ning meeriku kasutamine. Arvestades, et eksamiküsimused on salastatud, millises mahus peame kategooriaõppes käsitlema määruseid nr 561/2006 ja 3821/85, et õpilane oskaks vastata eksamiküsimustele?

1. **Pädevuse puudumine ametnikel ja eksamiküsimuste kvaliteet**

Täna pole juhtimisõiguse osakonnas ühtegi inimest, kellel oleks liiklusõppe taust. Enne Transpordiametisse tööle tulekut puutusid nad kokku autokoolidega viimati siis, kui tegid juhilube. Ei ole ka ühtegi nõunikku, kes ametnikke konsulteeriks. Näiteks vastutab teooriaeksamite eest hr Riko Roos, kellel pole mootorsõidukijuhi õpetaja pädevust ega mingitki kogemust antud valdkonnas.

Eksamiküsimuste koostamine eeldab aga märksa kõrgemat kvalifikatsiooni kui lihtsalt liiklusõpe. Siin omab tähtsust iga detail, sh ka joonis.

Selgitame, et eksamiküsimuse eesmärk on kontrollida teadmisi kindlal teemal. See peab olema võimalikult täpne ja konkreetne. Küsimus peab panema vastajat konkreetsesse olukorda ja küsima, kuidas ta käituma peab. Paraku tuleb meie intervjuudest välja, et uued eksamiküsimused neid reegleid ei järgi ja see on ka täiesti arusaadav – kui nende eest vastutab ilma igasuguse kogemuseta ametnik, siis ta lihtsalt ei tea, kuidas peab eksamiküsimusi koostama.

Toome näite. Transpordiamet avaldas allpool toodud eksamiküsimuse joonise.

A road with traffic lights and cars

Description automatically generated

Kõigepealt ei saa jätta tähelepanuta, et nelja sõidurajaga teel eraldab vastassuunda kahekordne pidevjoon. Häbi, et Transpordiameti ametnik pole kursis liikluskorralduse reeglitega ja kasutab selliseid jooniseid eksamil.

Ükski erialaspetsialist sellist joonist kindlasti ei kasutaks ja põhjuseid on mitu. Esiteks - see sisaldab liigseid detaile. Näiteks on juhi ees lausa 13 liiklusmärki ja kolm foori, mida pärisliikluses me ei näe. See ilma põhjuseta raskendab vastamist.

Teiselt poolt vaadates sisaldab rohkete detailidega joonis selgeid vigu. Kui koostaja mõte oli selles, et tuleb tähelepanelikult vaadata liikluskorraldust, siis näeme, et paremal pool reguleeritud ristmikul puudub foor. Kas eksamineeritav peab seda vastates arvesse võtma? Joonis kas kujutab endast lihtsustatud liiklusolukorra skeemi või on detailne ja siis kajastab kogu liikluskorraldust? Muidu tekitab see ainult segadust.

Kuigi joonisel on kujutatud sõiduauto (tähistatud „E“ tähega), pakub üks vastusevariantidest vastamiseks, kuhu suunas tohib sellel ristmikul sõita veoauto. Tuletame meelde: küsimus peab panema vastajat konkreetsesse olukorda ja küsima, kuidas ta käituma peab. Siin peab aga vastaja ette kujutama, et ta on hoopis veoautojuht. Millisel rajal see veoauto siis paikneb? Loogiline oleks eeldada, et sealsamas, kus sõiduauto ehk paremal rajal. Samas pöörab parem rada paremale ja liiklusmärgid kohustavad veoautol vasakule pöörama.

Tuleb mainida ka seda, et eksamit tehakse tahvelarvutil, mille ekraan on küllaltki väike. Sellega tuleb arvestada ka joonise koostamisel – välja peab tooma ainult neid asju, mis on olulised vastuse andmiseks. Kui juunis on kirju, siis nõuab vastamine palju rohkem aega ja tekitab vastajas tarbetut pinget. Hea tava on see, et mida vähem detaile on joonisel, seda parem.

Kokkuvõtvalt. Fooris põleb punane tuli, samas teisel pool ristmikku foori ei ole. Küsimuses on kirjas, et juhite punast autot, samas vastusevariant eeldab, et juhite hoopis veoautot. Ees on 16 liikluskorraldusvahendit. Millest peab lõpuks vastates lähtuma? Ja mis on küsimuse eesmärk – kas kontrollida vastaja teadmisi või ajada ta segadusse lootes, et ta eksib ka lihtsas küsimuses?

Küsimus kontrollib elementaarset asja. See peab kõlama nii:

**Teie ees on see märk. Kuhu tohite sõita?**

A black and white sign with a black arrow

Description automatically generated

Või teine variant:

**Olete parempoolsel rajal. Kuhu tohite sõita?**

A car on the road

Description automatically generated

Võrrelge seda eespool toodud eksamiküsimuse pildiga ja vastus, miks kukutakse uuel eksamil massiliselt läbi, on kohe selgem.

Arvatavasti saame taaskord vastuse, et joonised telliti turult hanke raames koos küsimustega ning ameti süüd siin pole. Amet lihtsalt ühtlustas erinevatelt osapooltelt saadud joonised. See ei ole aga nii. Joonised telliti nn militaarperspektiivis. Selle stiili omapära on selles, et märgid on loetavad ainult siis, kui on joonistatud suurelt (näide allpool). See tähendab, et algselt tellitud joonis ei saaks füüsiliselt sisalda 13 liiklusmärki ühele sõidusuunale.

A truck on the road

Description automatically generated

See, et Transpordiameti ametnikud ei tegelenud eksamiküsimustega, ei ole usutav ka sellel põhjusel, et hange lõppes 2023.a oktoobris ja algselt teatati, et uued küsimused tulevad eksamile kuu aja jooksul ehk novembris. Siis teatati, et uued küsimused tulevad „hiljemalt 2024.aasta II kvartaliks“. Kokkuvõttes teatati, et need on kasutusele võetud käesoleva aasta septembris. Kas sõidukite juhtimisosakonna töö on tõesti nii halvasti organiseeritud, et alates hanke väljakuulutamisest (2023.a algus) kuni selle tulemuse kasutuselevõtuni (2024.a sügis) möödub 1,5 aastat? Või on selle taga veel midagi, millest meile taaskord ei räägita? 1/3 eksamiküsimusi koostas sama autor, kes võitis ka eelmise hanke ja tegi eelmise küsimuste komplekti, mis mingeid probleeme ei tekitanud (eksamitulemused ei muutunud). Kas probleem on ülejäänud küsimustes või selles, et Transpordiamet hakkas küsimusi muutma/modifitseerima?

**Tänased ametnikud ei mõista, et kui eksamitel kukutakse massiliselt läbi ja sooritamine on 10% ringis, siis probleem ei ole koolitajates ega eksamineeritavates – probleem on valesti esitatud eksamiküsimustes.** Selle mõistmiseks ei peagi olema eriala ekspert.

Riko Roosi hinnang sellel teemal oli järgmine: “Tuleb kahjuks tõdeda juhikandidaatide nõrka  
ettevalmistust liiklusreeglite ja liikluskorraldusvahendite osas.”

Kui enne oli teooriaeksami läbimine jämedalt 80% ja sõidueksami läbimine 50%, siis nüüd sõidueksamini ei jõutagi. Me ei saa välistada, et see oligi eesmärk, sest Transpordiamet väidab järjekindlalt, et tegeleb sõidueksamite järjekordade lühendamisega.

Pädevuse puudumise teemat käsitleme hiljem. Praegu aga käsitleme eksamite korraldamise taset ja jätkame sõidueksamitega.

1. **Sõidueksami hindamise kvaliteet**

Transpordiamet on CIECA liige (mis on iseenesest väga positiivne). Selle organisatsiooni standardite kohaselt ei tohi sõidueksami tulemused erinevate eksamineerijate lõikes kõikuda üle 10-15%, sest vastasel juhul on tegemist subjektiivse hindamisega – eksamitulemus peab sõltuma eksamineeritava oskustest, mitte eksamineerijast. Eestis mõõdame aga seda erinevust kordades. Toome kaks näidet.

Tallinn, B-kategooria, 2023. Erinevus on 3,83 korda (18% vs 69%).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Sooritamine | Eksamite arv |
| Eksamineerija 1 | 69% | 243 |
| Eksamineerija 2 | 61% | 701 |
| Eksamineerija 3 | 59% | 266 |
| Eksamineerija 4 | 57% | 315 |
| Eksamineerija 5 | 56% | 590 |
| Eksamineerija 6 | 48% | 381 |
| Eksamineerija 7 | 47% | 420 |
| Eksamineerija 8 | 45% | 175 |
| Eksamineerija 9 | 40% | 154 |
| Eksamineerija 10 | 36% | 448 |
| Eksamineerija 11 | 35% | 316 |
| Eksamineerija 12 | 32% | 241 |
| Eksamineerija 13 | 32% | 259 |
| Eksamineerija 14 | 30% | 295 |
| Eksamineerija 15 | 25% | 141 |
| Eksamineerija 16 | 20% | 115 |
| Eksamineerija 17 | 18% | 150 |

Tartu, B-kategooria, 2023. Erinevus on 2 korda (43% vs 86%).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Sooritamine | Eksamite arv |
| Eksamineerija 1 | 86% | 526 |
| Eksamineerija 2 | 74% | 174 |
| Eksamineerija 3 | 73% | 408 |
| Eksamineerija 4 | 61% | 280 |
| Eksamineerija 5 | 50% | 334 |
| Eksamineerija 6 | 47% | 149 |
| Eksamineerija 7 | 43% | 67 |

Allikas: Teabevärav

Ei ole mõeldav, et Tallinnas satuvad kõik kehva ettevalmistusega isikud eksamineerija 17 juurde ja kõik hea ettevalmistusega isikud eksamineerija 1 juurde. Sama puudutab ka Tartut ja teisi linnu. Kui eksamiautod, teed ja liiklustingimused on samad, siis kust tuleb see suur erinevus? Ainult subjektiivsest hindamisest.

Praktikas sõltub eksamitulemus mitte niivõrd eksamineeritava ettevalmistusest, vaid konkreetsest eksamineerijast. **Kui erinevus kõige „nõudlikuma“ ja kõige „lahkema“ eksamineerija vahel peab olema kuni 10-15%, kuid reaalselt see on 51%, siis ükski vabandus ei aita – see on häbi, et Eestis on riiklikud eksamid korraldatud niivõrd ebakvaliteetselt.**

Tähelepanu väärib ka asjaolu, et autokoolid on erinevatel aegadel teinud Transpordiametile päringuid ja küsinud sooritamist eksamineerijate lõikes. Vastuseks saime alati, et amet sellist statistikat ei kogu ning andmeid pole.

Samas selgus, et andmed on olemas ja neid esitatakse iga aasta teabeväravasse, aga numbrid on niivõrd piinlikud, et need sooviti ära vaikida. Praegu toimub teooriaeksamitega täpselt sama – meile öeldakse, et kõik on korras ja kõiksugused detailid on salastatud.

1. **Sõidueksami läbiviimine ei vasta määrusele**

Transpordiameti kodulehel avaldatud „Sõidueksami läbiviimise kord“ sisaldab järgmist sätet:

*8.16.3. Sõidueksami marsruut tuleb eksamineerijal kujundada nii, et asulavälisel teel sõidetakse ettenähtud sõiduajast vähemalt 1/3. Asulavälisel teel peab sõidu marsruut hõlmama 80-90 km/h kiiruse ala...*

B-kategooria sõidueksamid kestavad vähemalt 35 minutit (sõiduaeg liikluses). Selle sisse ei kuulu harjutuste sooritamiseks ette nähtud aeg, aga see pole siin kontekstis oluline.

Täna käivad sõidueksamid valdavalt umbes selliste marsruutide järgi (oranžiga on näidatud asulaväline tee kiiruspiiranguga 70 km/h ja punasega asulaväline tee kiiruspiiranguga 80 km/h).

A map with blue lines and white text

Description automatically generated

A map with blue lines and red dots

Description automatically generated

**Juba põgusalt kaardile vaadates näeb, et asulavälisel teel 1/3 ajast ei sõideta. Tipptunni ajal on olukord veel kehvem, sest liiklus Kadaka pst-l on aeglane. Omaette küsimus on see, milliseid oskusi saab nendel marsruutidel kontrollida?**

Oleme korduvalt juhtinud tähelepanu sellele, et sõidueksami aja lühendamine 45-lt 35-le minutile kahjustab eksamite kvaliteeti. Näeme seda nii eelmises punktis toodud numbrite pealt kui ka selle pealt, et Tallinnas (kus sooritatakse valdav osa kogu Eesti B-kategooria eksamitest)korraldatavad eksamid ei vasta Transpordiameti enda sõidueksami läbiviimise korrale. Siinkohal on tegemist hr Joel Jesse poliitilise otsusega, et ei tekiks nn „eksami järjekordi“. Eestis on seis liiklusohutusega vilets, mida kinnitas hiljuti ka riigikontroll. Tegelikkuses on ääretult vastutustundetu viia läbi selliseid eksameid, kus ei kontrollita piisavalt uue juhi oskuseid valitseda sõidukit suurematel kiirustel.

Transpordiamet aga probleemi ei tunnista ja eksamineerijate kvalifikatsiooni kontrolli läbiviimisel vaadatakse rikkumistest mööda. Nn kompetentsipõhise hindamisega esineb hulgaliselt probleeme, aga see on nii lai teema, et seda siin ei käsitleks. Meieni on jõudnud ka väited, kus eksamineerijad on tegelikult avaldanud soovi minna tagasi 45-minutilisele eksamile, et hinnata pikemalt asulavälisel sõitmist. Kuid paraku on vastutavad isikud keeldunud sellistest ettepanekutest viidates hr Joel Jesse korraldustele. Eksamineerijad on pandud olukorda, kus nad sooviksid muutuseid, aga neid lihtsalt ei kuulata.

Lühikokkuvõte on aga selline: eksamid ei käi nõuete järgi, eksamite hindamine on ebakvaliteetne, sõidueksami tulemus ei tohi sõltuda sellest, millise eksamineerija juurde isik satub.

1. **Koostöö puudumine autokoolidega**

Nendele ja teistele probleemidele juhtisime tähelepanu mitmeid kordi, kuid iga kord leitakse vabandused ja suunatakse vastutus mujale. Süüdi on koolitajad, ministeerium, eksamineeritavad jne või probleemi polegi.

**Juhime tähelepanu sellele, et eespool kirjeldatud probleemid teooria- ja sõidueksamitega on faktid. Need on lihtsasti kontrollitavad.**

Täna puudub autokoolidel Transpordiameti näol partner, kellega saaks pidada sisulist arutelu. Kuigi kutsume harjumuspäraselt Transpordiametit igale EAKLi seminarile, ei näe meie liikmed enam mõtet küsimusi esitada – vastus tuleb igal juhul ümmargune ja miski ei muutu.

Koostöö autokoolidega on ülimalt oluline kasvõi sellel põhjusel, et Transpordiametil puudub täna kompetents paljudes küsimustes. Sisuliselt juhivad meie valdkonda inimesed, kellel on viimane kokkupuude autokooliga olnud siis, kui nad tegid juhilube. Toome kasvõi teooriaeksamite näite. Ametnik viitab pimesi määrustele, mille sisu ega koosmõju ta ei tea ega mõista. Selleks, et mitte jääda paljasõnaliseks, toome näite.

MKM määrus nr 60 paneb paika õppekavad ja MKM määrus nr 50 eksamineerimise reeglid. Need peavad olema omavahel kooskõlas - seda, mis õpetab autokool, kontrollitakse hiljem eksamil. Kuidas suhtuda sellesse, et teooriaeksamil kontrollitakse teadmisi kiiruspiiriku kohta (määrus 50), aga õppekava kohaselt seda õpetama ei pea (määrus 60). See on Transpordiameti vastutus, ja enne, kui määrused korda saavad, tuleb arvestada ebakõlasid ja puudujääke.

Siin on Transpordiametil jälle standardne vastus – koolitaja saab õpetada lisaks õppekavas toodud teemadele ka muid teemasid. Meie oleme sellega juba niivõrd harjunud, et enam ei imesta. Kuigi see pole otseselt meie ülesanne, tegime õigusaktide ristanalüüsi ja oleme korduvalt esitanud tulemused nii Transpordiametile kui ka MKM-le (veel MKM-i ajal). Siiani oli meie suurim võit see, et parandati n-ö karjuvad vead (nt võeti välja nõue viia teatud kategooriates sõidutunde läbi kiirteel[[3]](#footnote-3)).

Probleeme on aga endiselt rohkem kui lahendusi ja kõige kriitilisem on see, et riigi poolt nõutav õppekavade sisu ei vasta õppetöö mahule. Iga koolitaja peab ise otsustama, millises mahus katab erinevaid teemasid. Kui ametil puudub täna arusaam sellest, millises mahus erinevaid teemasid õpetatakse (ja on üldse võimalik ebarealistliku määruse järgi õpetada), siis see väljendub mh teooriaeksami küsimustel.

Ka selle kohta on Transpordiametil olemas standardne vastus – nad ei keela meile õppemahtu suurendada ja kui me näeme selles vajadust, siis võime teha ka rohkem tunde. Mitu tundi peame tegema 20 asemel, kui C-kategooria sisaldab 240 erinevat teemat ja alateemat? Kas koolitame ühte gruppi aasta aega? Või lihtsam oleks saada määrused korda?

**Kui õigusakt on elukauge ja/või sisaldab vigu, siis probleemi tuleb tunnistada ja vead parandada.**

Kõiki kommunikatsiooniprobleeme Transpordiametiga pole mõistlik välja tuua, aga piirdume ühe kõneka näitega.

20.06.2024 saatis koolitajate teenusehaldur Kristina Lauri kõikidele koolitajatele infomeili järgmise sisuga:

* BE-kategooria autorongi täismass on alates 4251 kg;
* alates tänasest ei vii Transpordiamet sõidueksameid läbi, kui autorongi[[4]](#footnote-4) täismass on alla selle näidu.

LS § 93 kohaselt kuulub BE-kategooriasse nt selline autorong: B-kategooria auto täismassiga 2100 kg ja haagis täismassiga 1500 kg (täismass kokku 3600 kg).

Ebapädev ametnik ajas sassi BE-kategooria ning nõuded BE-kategooria õppesõidukitele, kusjuures kategooriliselt, ja päeva pealt keelas paljud sõidueksamid üle Eesti, tekitades sellega palju probleeme ja pingeid.

Pärast mitme osapoole (sh meie) sekkumist, selgus, et Transpordiamet täpsustas nõudeid õppe- ja eksamisõidukitele ning paljud autokoolide sõidukid tuleb välja vahetada. Lõpuks anti selleks üleminekuperiood kuni 2024. a lõpuni.

Otsust langetades ei teadnud Transpordiamet, milliseid sõidukeid koolitajad BE-kategooria õppes kasutavad (enamasti ei vasta need uutele nõuetele). Otsus tekitaks koolitajatele põhjuseta kulusid autopargi väljavahetamiseks. Lisaks puudub otsusel praktiline väärtus, sest nõuded puudutavad täismassi (ehk sõidukile suurimat lubatud massi) ning sõiduõppes ega eksamitel täiskoormatud sõidukeid ei kasutata – ehk autorongi tegelik mass uute nõuetega ei muutunud.

**Viimasel ajal ei pea Transpordiamet enam vajalikuks informeerida koolitajaid etteulatuvalt tähtsatest muudatustest.** Uute eksamiküsimuste kasutuselevõtust, e-teeninduse kasutamise muutusest (tervisetõendite kehtivuse kontroll) ja ka uuest praktikast sõidueksamite tõlkimise osas saime teada tagantjärgi.

„Koostööd“ (just jutumärkides) iseloomustab ka see, et proovisime lahendada uue teooriaeksamiga tekkinud probleeme, pöördudes otse erinevate ametnike juurde. Kui see ei andnud tulemust, võtsime sõna meedias ja juhtisime tähelepanu katastroofilisele olukorrale. Tulemust ei ole ja vastuseks saame viimased kolm aastat kasutusel olnud fraasid – autokoolide õpe on ebakvaliteetne.

1. **Reaalsete töötulemuste varjamine**

Viimaste aastate jooksul on ametnikud õppinud varjama ja moonutama fakte nii, et väljast paistaks, et kõik on korras. Enne kirjutasime juba eksamineerijate andmete varjamisest, aga probleem on laiem.

Üks lemmikvõtetest on mängimine numbritega. Näiteks räägitakse sellest, mitu eksamit võeti vastu ja mitu vaiet esitati. Täna puudub vaiete esitamisel mõte, sest nendega ei tegeleta tõsiselt, rahuldatud vaiete osakaal on väike ning lõppkokkuvõttes mitte midagi ei muutu. Selle olukorra tekitas Transpordiamet ise ja nüüd presenteerib väikest vaiete arvu oma töövõiduna. Ootame jaanuaris traditsioonilist pressiteadet, et sõidueksami järjekorrad puuduvad ning probleem on lahendatud (seejuures ei mainita, et jaanuaris on nõudlus eksamitele aastaid olnud minimaalne ning eksamineerijad istuvad ilma tööta ja saavad palka).

Lemmiknäitaja on ka „eksamineerija soovitusindeks“, mis on natuke kasvanud. Me ei tea, millise valemi järgi seda arvutatakse. Lisaks ei tea, kui paljud neist respondentidest, kes soovitavad või ei soovita eksamineerijat, said või ei saanud eksamil läbi. Kas see arv/osakaal muutub ajas? Kogemuslikult teame, et sellistele küsitlustele vastavad enamasti inimesed, kellel oli hea teenuse kasutamise kogemus (antud kontekstis: kes said juhiloa kätte). See indeks on meie jaoks arusaamatu ja teades teisi ametnike töövõtteid, siis eeldame, et sellega saab manipuleerida.

**Veel üks laialt kasutatav viis on keskmistamine – selleks, et varjata probleemi ühes valdkonnas, esitatakse keskmiseid väärtusi.** Toome näite (jutt on teooriaeksamitest): „*Sellel nädalal on kõikide kategooriate lõikes läbimise protsent 58“.* See nädal on periood 16.09 kuni 19.09 ehk neli päeva. Rasketehnikas olid uued küsimused, teistes kategooriates aga eelmine küsimuste komplekt. Uued B-kategooria küsimused võeti kasutusele alles 19.09.

Enne oli kõikide kategooriate keskmine läbimise protsent 77%. Kuivõrd madal peab olema sooritamise protsent rasketehnikal, et summaarselt annaks see keskmise väärtuse langust 77 -> 58%? Seda arvestades, et rasketehnikaeksameid on vähem kui teisi eksameid?

Oleme veendunud, et ka pärast meie pöördumist kasutatakse neid samu lemmikvõtteid, et viia inimesi segadusse. Seejuures tuletame meelde, et **lähtuma peab faktidest ja täna näitavad faktid, et ametnike ebapädevuse tõttu on olukord eksamitega Eestis katastroofiline.**

Lõpetuseks toome välja, et olukord ei olnud alati selline, nagu me kirjeldasime. Probleemid hakkasid tulema, kui ametisse astus hr Joel Jesse. Liiklusteenistuse direktorina üritab ta jätta endast muljet, nagu suudaks ta lahendada probleeme, mida enne teda ei suutnud lahendada keegi. Kuid asjaliku ja kompetentse lähenemise asemel suunatakse ressursse sellele, et varjata tegelikkust ja moonutada fakte nii, et neid saaks esitleda enda suure töövõiduna. Seostame nii ebapädevate isikute palkamist kui ka eksamite kvaliteedi halvenemist tema tegevusega.

Peame tõdema, et enne tema ametisse astumist olid asjad teistmoodi, olukord ei olnud ideaalilähedane, aga autokoolidel oli kellega rääkida ja nõu pidada ning muudatustest teavitati õigeaegselt. Nüüdseks on ainuke suhtlemisviis elektronkirja või digiallkirjastatud pöördumise kujul.

Teemasid, millest rääkida on veel, aga kõike ei ole võimalik kirja panna.

Lugupidamisega

EAKL juhatus

1. <https://www.err.ee/1609464826/transpordiamet-muutis-soidueksami-teooriakusimused-elulahedasemaks> [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://auto.geenius.ee/eksklusiiv/transpordiamet-vigased-olid-uksikud-uued-kusimused-aga-labikukkumiste-pohjus-on-mujal/> [↑](#footnote-ref-2)
3. Eestis pole ühtegi kiirteed ja lähim asub Poolas [↑](#footnote-ref-3)
4. Transpordiametil pole BE-kategooria autoronge ja eksameid viiakse läbi autokoolide sõidukitega [↑](#footnote-ref-4)