



TRANSPORDIAMET

Gerry Konnov
gerry.konnov@isamaa.ee

Teie 28.05.2024

Meie 27.06.2024 nr 3.3-6/24/9393-2

Vastus Transpordiametilt

Lugupeetud Gerry Konnov

Tänan Teid pöördumise eest!

Vastan Teie esitatud küsimustele:

1. Kutsesobivus

Juhi eksamineerimise eesmärk on hinnata isiku teadmiste, oskuste, käitumise ja hoiakute vastavust juhi kvalifikatsiooninõuetele. Nii juhi [kvalifikatsiooninõuded](#), juhtide [ettevalmistamise](#) põhimõtted kui ka juhtide [eksamineerimise](#) põhimõtted on sätestatud vastavates õigusaktides. Eksamineerijale kehtestatud nõuded on sätestatud eraldi [määruses](#).

Transpordiametis reguleerib ametnike ja töölepinguliste töötajate värbamise ning valiku korralduse ja põhimõtteid teenistujate värbamise ning valiku kord. Värbamise ja valiku eesmärk on tagada ameti- ja töökohale kandideerinute hulgast sobivaima kvalifikatsiooniga ning omadustega teenistuja leidmine.

Eksamineerija valiku protsessi etapina alustatakse vestlusi kandidaatidega, kes vastavad järgnevatele kriteeriumitele:

- vähemalt 25 - aastane;
- vähemalt keskharidus, kasuks tuleb kutse- või kõrgharidus (liiklusohutus, avalik haldus);
- vähemalt x (vastavalt piirkonnale, vajadusele vajalik kategooria) kategooria sõiduki juhtimisõigus 5 aastase staažiga;
- vastab [liiklusseaduse](#) § 122 loetletud nõuetele;
- eesti keele oskus kõrgtasemel ning vähemalt ühe võõrkeele oskus suhtlustasandil erialase sõnavara kasutamisega;
- tahe panustada turvalise ja toimiva liikluskeskkonna kujundamisse;
- oskus heaks klienditeeninduseks ja teistele eeskujuks olev liikluskäitumine;
- kõrge stressitaluvus ning oskus tulla toime pingelistes olukordades;
- täpne, enesekehtestaja, aus ning hea suhtlemisoskusega.

- kasuks tuleb eelnev töökogemus liiklusohutuses, avalikus halduses või pedagoogikas/andragoogikas;
- kasuks tuleb BE-, C-, CE-, D-, DE- ja T- kategooria sõidukite juhtimisõigus vähemalt 5 aastat.

Peale kandidaatidega vestluste läbiviimist tehakse valik, kellega protsessi osas edasi liikuda ning seejärel viiakse kandidaatidele läbi taustakontroll kandidaadi kirjaliku nõusoleku alusel (tegu ametniku positsiooniga ja taustakontroll on kohustuslik) karistusregistri kaudu. Vastavalt päringu tulemusele tehakse lõplik otsus ja pakkumus lõppkandidaadile.

Enne, kui eksamineerijal lubatakse sõidueksameid vastu võtta, peab ta läbima eksamineerija kutsealase aluskoolituse, mis vastab määrusele nr 14 „[Nõuded mootorsõidukijuhi eksamineerija kvalifikatsioonile ja ettevalmistusele ning mootorsõidukijuhi eksamineerimise õigust tõendava tunnistuse väljastamise ja kehtetuks tunnistamise kord](#)“. Koolitus koosneb teoreetilisest ja praktilisest osast ning kestab kokku umbes kolm kuud. Sellele järgneb hindamine. Oluline on, et protsessi jooksul saavutab eksamineerija kvalifikatsiooni tasemel, mis võimaldab hinnata mootorsõiduki juhtimisõiguse taotleja teadmiste, oskuste ja hoiakute vastavust juhi kvalifikatsiooninõuetele.

Transpordiamet ei ole eksamineerijatele sätestanud normi või piiri eksamitulemuste hindamisel. Selline piir kallutaks hindajat tegelikke andmeid moonutama. Küll aga jälgitakse eksamineerijate töö tulemusi regulaarselt. Piirkonna keskmisest näitajast märkimisväärne hälve ükskõik kummas suunas võib tuua kaasa erakorralise kvalifikatsioonikontrolli, mille raames kontrollitakse sõidueksamite tegelikku sisu.

Piirkondade lõikes mõningased erinevused on mõistetavad, kuna liiklus on dünaamiline ning sõltub suuresti teistest liiklejatest (osades piirkondades on erinevad liiklejate grupe oluliselt rohkem kui teistes jne) ning ka keskkonnast (foorid, sõiduradade arvud, raudteeülesõidukohad jne). Mistõttu tuleb arvestada ka seda, kus piirkonnas eksamineerija peamiselt töötab.

Transpordiamet mõistab, et eksamineerijate antavate hinnangute erisus paistab kummaline aga arvestades seda, kui aastal 2015 oli eksamineerijatele nii-öelda sooritustase ette kirjutatud ja see viis eksamitulemustega manipuleerimiseni ning mõnes linnas isegi korruptsioonini, siis see on olukord, mida Transpordiamet kindlasti ei soovi. Samuti sellise normi saavutamine looks eeldused sellele, et nii-öelda sobiva näitaja tekitamise soovist laseks eksamineerija liiklusesse juhid, kes oma ebapiisava ettevalmistuse tõttu oleks ohuks iseendale ja/või kaasliiklejatele. Arvestades seda, et liiklussurmad ei ole vähenenud liiklusohutusprogrammis ette nähtud tasemele, oleks selline käitumine kuritegelik. Küll aga on Transpordiametist töölt lahkunud mitu eksamineerijat, kelle eksamitele antud hinnangud on olnud liialt lebedad või karmid ehk erinenud olulisel määral keskmisest näitajast. Seega on tegemist näitajaga, millele pööratakse ametis tähelepanu.

See, millise ettevalmistusega saabub juhikandidaat riiklikule sõidueksamile, sõltub eelkõige juhikandidaadist endast. Kui endale ega koolile erilisi nõudmisi ei esitata, ei ole ka lootust headele tulemustele. Autokoolidel on üsna piiratud võimalused mõjutada juhikandidaadi õpet. Teisisõnu – kool ei tee kedagi targaks, küll aga õppimine. Samuti on oluline kodune toetus näiteks läbi selle, et keegi pereliikmetest võtab endale juhendaja rolli ning täidab seda koostöös autokooli õpetajaga. Transpordiamet on sisustanud üsna rohkelt oma [veebilehte](#), et suurendada juhikandidaatide teadlikkust sellest, milline näeb välja riiklik sõidueksam ja mida teha selleks, et eksam õnnestuks. Veebilehe külastatavuse statistika näitab, et riiklik sõidueksam on üks enim külastatavate temade hulgas. Samuti toimub Transpordiametil regulaarne infovahetus ning koostöö autokoolidega.

Inimese poolt antavas hinnangus on paratamatult ka subjektiivsust. Inimene annab hinnangu küll lähtudes õigusnormidest, ent alati moodustab osa hinnangust ka elukogemus ja emotsioon. Näiteks liiklusohu tekkimine ja tunnetamine ei ole niivõrd konkreetne asi kui näiteks liikluskorraldusvahend. Samuti sõidusujuvus jne. See on asi, millega amet on tegelenud juba

pikemat aega. Näiteks alates 01.02.2020 mindi üle sõidueksamite hindamisel kompetentsipõhisele hindamisele just subjektiivsuse vähendamise eesmärgil. Samuti oleme erinevate töökorralduslike suuniste ning koolituste abil üritanud olukorda maksimaalselt ühtlustada ning töö selles osas kindlasti ka jätkub.

Transpordiamet viib vastavalt õigusaktidele läbi regulaarseid eksamineerijate kvalifikatsioonikontrolle. Regulaarsed kvalifikatsioonikontrollid 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). Näiteks tuli eelmisel aastal eksamineerijal, kes ei sooritanud oma perioodilist kvalifikatsioonikontrolli, eksamineerija ametist loobuda. Seega suhtub Transpordiamet kvalifikatsioonikontrollidesse väga tõsiselt ning tegemist ei ole kindlasti formaalse nõudega.

Eksamite läbimise protsendist palju objektiivsemad mõõdikud on kliendi tagasisidest kujunev soovitusindeks ja vaidemenetluses muudetud eksamineerija otsuste arv. Esimene näitab eelkõige oskust juhikandidaadiga suhelda ka keerulistes situatsioonides, mil tuleb negatiivse eksamitulemuse tekkimist arusaadavalt ja väärikalt selgitada ning teine eksamineerija juriidilist ja töökorralduslikku pädevust.

Soovitusindeks on eksamineerija töö hindamise üheks mõõdikuks ning neid andmeid jagatakse eksamineerijatega regulaarselt. See on tagasiside, mis saabub otse ja moonutamata kujul sõidueksami sooritajalt (nii nendelt, kes sooritasid sõidueksami kui ka nendelt, kes ei sooritanud sõidueksamit) ning on väga heal tasemel (2023. aastal 74%). See tähendab, et arvestades aastate lõikes sõidueksamite läbisaamise osakaalu (mis on olnud suhteliselt samal tasemel, ehk B-kategooria puhul 50% juures), siis selline tagasiside eksamineerijate kohta, näitab, et ka need juhikandidaadid, kes oma sõidueksamit ei soorita (suurusjärg nendest pooled), hindavad eksamineerijat siiski kõrgelt. Samuti kui võrrelda eksamineerijatega rahulolu aastate lõikes, siis on ka see igal aastal olnud positiivses trendis (näiteks 2019. aastal oli see 69%, kuid 2023. aastal 74%).

Sõidueksami tulemusega rahulolematuse korral on võimalik eksami tulemus vaidlustada. 2023. aastal vaidlustati sõidueksameid 153 korral, mis on kõikidest 44687 vastu võetud sõidueksamitest 0.34%. Vaidemenetluses muudetud otsuste osakaal oli eelmisel aastal 16,5%. Kusjuures sõidueksami tulemuse vaidlustamine on aastate jooksul vähenenud (2021 oli 292 vaiet, 2022 oli 201 vaiet). Vaideotsusega mittenõustumisel on õigus pöörduda oma huvide kaitseks kohtusse.

Vastavalt liiklusseaduse § 191 lg 3 riiklik sõidueksam salvestatakse ja salvestisega on võimalik juhikandidaadil, kas iseseisvalt või volitatud/kaasatud isikuga koos tutvuda. Sellist võimalust kasutakse igakuiselt. Tihti kaasatakse salvestisega tutvumisele ka sõiduõpetaja. Sõidueksami salvestis on nii eksamineerija kui ka eksamineeritava kaitseks ning oluliseks tõendiks nii kaebuste kui ka vaiete menetlemisel.

Transpordiameti kasutuses olevate B-kategooria eksamisõidukite sidurid on töökorras. Kasutusel olevad sõidukid on alla 3 aasta vanused ning läbinud ettenähtud hooldused ja vajalikud ülevaatused. Siduri rikkeid ei ole Transpordiameti kasutuses olevatel Kia-del esinenud. Rikked esinesid meie üle-eelmistel eksamisõidukitel, mis olid kasutusel aastatel 2015-2018.

Kohanemine on osa meie igapäevaelust ja seda eeldatakse ka autojuhilt ning juhikandidaadilt. Seepärast ongi riikliku sõidueksami alguses ette nähtud paar minutit sõidukiga kohanemiseks ehk muu hulgas ka siduri tunnetuse saavutamiseks. Mitmed juhikandidaadid on märkinud peale nimetatud minutite lõppemist, et ei ole kunagi elus nii uue ja vaikse sõidukiga liigelnud.

Samas on oluline selgitada, et sõidusujuvus ei ole kuigi oluline põhjus eksami mittesooritamisel. Pigem ikka liiklusohutliku olukorra tekitamine või suutmatuse sooritada erimanöövleid. Näiteks on eksamineerijad täheldanud, et peale seda, kui mõni aasta tagasi muutus eksamineerimise määrus, kus tõusul sõidu alustamine ei ole enam eksamil kontrollitav harjutus, vaid üks komponent sõidukiga toimetulekust, on juhikandidaatide paigaltvõtu oskus märkimisväärselt langenud.

Eksamineerijate sõnul on peamiseks murekohaks, et kohalt võttes ei vajutata gaasipedaali. Transpordiameti veebilehel avaldatud eksamisõiduki kasutusjuhend on mõeldud just selleks, et anda võimalus tutvuda teoreetiliselt eksamisõidukiga ja seeläbi vähendada teadmatusesest tulenevat eksamiärevust.

Transpordiametist (sel ajal Maanteeamet) vabastati 2017. aastal töölt eksamineerija, kes rikkus ühe sõidu vältel erinevaid liiklusreegleid. Juhul, kui Transpordiamet saaks vastavat infot, mis kontrollimisel kinnitust leiaks, algatataks distsiplinaarmenetlus. Viimase seitsme aasta jooksul selliseid vahejuhtumeid aset ei ole leidnud.

Ilmselt teadmatusesest arvatakse, et riigilõiv on oluline riigikassa täitmise tööriist. Tegelikult on asi pisut erinev ning riigilõivumäär kehtestatakse lähtuvalt toimingute tegemisega kaasnevatest kuludest (kulupõhimõtte). Üksnes toimingute eesmärgist, sellest saadavast hüvest ja kaalukast avalikust huvist, eelkõige sotsiaal- ja majanduspoliitilistest kaalutlustest lähtuvalt võib riigilõivumäära kehtestada kulupõhimõttest erinevalt. Riigilõiv laekub riigieelarvesse (st Rahandusministeeriumi kontole) ning Transpordiametile ei ole antud ette riigilõivu kogumise määra.

2. Vastutus ja keskpäire

Transpordiameti struktuuriüksustesse kuuluvad kuus teenistust, riskijuhtimise osakond ja Eesti Maanteeuseum, millel on kõigil oma põhiülesanded ning koosseisud. Ametniku ja töötaja õigused, kohustused ja vastutus määratakse ametijuhendiga, töölepinguga ning peadirektori, direktori ja struktuuriüksuse juhataja korraldustega.

2016. aastal otsustas Transpordiameti (toona Maanteeamet) investeringute komitee (juhtkonna tasandil esindatud) Kirdalu–Tagadi kattega teele kilomeetritele 17,6–21,1 rajada katselõigu, kus sõidusuunad on keskpäirdega eraldatud, et katsetada lahenduse toimivust.

Miks selline otsus tehti?

Vabariigi Valitsuse kinnitatud liiklusohutusprogrammis aastateks 2016–2025 ja selle elluviimiskavas määrati järgneva kümnendi liiklusohutuse põhimõtted, millest riigi liiklusohutuse kujundamisel lähtutakse. Üheks eesmärgiks seati teede liikluskeskonna muutmine selliseks, et liiklejad eksiksid võimalikult vähe ning ka eksimuse korral oleksid sellega kaasnevad kahjud võimalikult väikesed. Sõidusuundade füüsiline eraldamine on üks võimalik meede liiklejate eksimuste vähendamiseks.

Keskpiirde katselõigu rajamisel tugines Transpordiamet Skandinaaviamaade kogemusele, kus sõidusuundi põrkepiirdega eraldatud teelõigud on juba pikka aega kasutusel ja tõestanud oma kasulikkust liiklusohutuse parandamisel. Teatud liiklussageduse kriitilise piiri ületamisel (keskmiselt ligi 6000 autot ööpäevas), muutub möödasõiduvõimaluse leidmine raskeks, eriti tiptundidel, kuna vastassuunalist liiklust on liialt palju. Koos möödasõiduvajaduse suurenemisega kasvab ka laupkokkupõrgetega õnnetuste arv möödasõidul ning enamasti on need õnnetused väga raskete tagajärgedega.

Keskpiirde lõik projekteeriti 2017. aastal ja ehitati 2019.aastal. Lahendusena kasutati 2+1 sõiduradadega teede liikluse korraldamise põhimõtteid, lisaks keskpäirdele (ligi 3,3 km) projekteeriti ristmikele ja lõigu otstesse tagasipööreteks silmusrambid ning SOS-peatumise taskud mõlemale. Projekti realiseerimiseks tehti ka keskkonnamõju hinnang, vajalikud auditid ja infot vahetati ka kohaliku omavalitsuse, politsei ja päästeametiga.

Samas arvestades viimase nelja aasta liiklusõnnetuste arvu ja liiklejate tagasisidet, leidsime, et keskpäire ei ole end täielikult õigustanud. Veendusime, et keskpäire aitab küll ära hoida ülrasked õnnetused, kuid tee ristlõige ei ole piirde jaoks sobiv — tee kitsuse tõttu toimus mitmeid piirdesse sõitmisi.

Kõik otsused, mis tehakse riigimaanteedel ümber ehitatavate objektide lahenduste osas, tehakse

Transpordiametis ekspertide osalusega töögruppides ja kõik investeeringud kinnitatakse Transpordiameti juhtkonna tasandil.

3. Eelarve

Preemiat ehk ühekordsel tulemusel või panusel baseeruvat muutuvpalga komponenti võib Transpordiametis maksta erakordsete teenistusalaste saavutuste eest vastavalt asutuse eelarvelistele võimalustele.

Eksamineerijatele preemiaid makstud ei ole. Eksamineerijate puhul on meil kasutusel tulemustasude süsteem, mis põhineb real näitajatel nagu eksamineerija isiklik soovitusindeks, vaidemenetluses muudetud otsuste arv ja kvalifikatsioonikontrolli tulemus. Eksamite läbimise näitaja ei kuulu tulemustasu süsteemi hulka, kuivõrd antud näitajat on võimalik moonutada. Üldise põhimõttena makstakse Transpordiametis tulemuspalka teenistujale, arvestades kokkulepitud eesmärkide saavutamist, mis on fikseeritud, kas valdkondlikes tulemustasude maksmise põhimõtetes, tööplaanis ja/või teenistuja koostöövestluses.

Tabelid, millele küsimuses viitate, on ERR-i poolt koostatud tuginedes avaandmetele (Teabevärv (eesti.ee)).

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Märten Surva

Liiklusteenistuse direktori ülesannetes

Risto Kasemäe

5173213, Risto.Kasemae@transpordiamet.ee