



KÄSKKIRI

29.02.2024 nr 2.1-8/24-017/20-1

Distsiplinaarkaristuse määramine

Avaliku teenistuse seaduse § 69; 70 lg 1; § 74 lg 1, 2, 3, 6; §75 lg 1, 2 ; § 76 lg 1; § 77 lg 1; § 79 lg 1; haldusmenetluse seaduse § 57 lg 1; majandus- ja taristuministri 03.12.2020 määruse nr 80 § 5 lg 1, § 6 p 5 alusel ning võttes arvesse Lõuna regiooni vanemeksamineerija Tiit Tali suhtes läbiviidud distsiplinaarmenetluse kokkuvõtet

1. Asjaolud

- 1.1. Transpordiameti peadirektori 05.07.2022 käskkirjaga nr 2.1-1/22/246 viidi Transpordiameti maismaasõidukite juhtimisõiguse üksuse Tartu eksamineerija Tiit Tali (isikukood 36010042716) üle sama üksuse Lõuna regiooni vanemeksamineerija ametikohale, asukohaga Tartu, alates 01.08.2022.
- 1.2. Ametikoolitus OÜ 14.12.2023 esitas kaebuse Tartu eksamineerija Tiit Tali suhtes. Kaebuse kohaselt käitus eksamineerija 13.12.2023 Marko Hainsoo C-kategooria sõidueksami läbiviimisel ebaprofessionaalselt ning kandis eksamiraportisse valeandmeid.
- 1.3. Autosert Autokooli Tartu tiimijuht T. Meiel saatis 20.12.2024 sõidukite juhtimisõiguse osakonna juhataja Ave Smirnov' ile e-kirja, milles ta kirjeldab eksamineerija T. Tali küsitavat käitumist eksamineerijana nii platsil kui ka D-kategooria eksamil. Konkreetsete näidetena toob ta muuhulgas välja ka M. Hainsoo D-kategooria eksami 13.12.2023.
- 1.4. Transpordiameti peadirektori 10.01.2024 käskkirjaga nr 2.1-8/24-017/18-1 algatati distsiplinaarmenetlus Transpordiameti sõidueksamite üksuse Lõuna regiooni vanemeksamineerija Tiit Tali teenistuskohustuste mittekohase täitmise asjaolude väljaselgitamiseks. Käskkiri edastati T. Tali' le dokumendihaldussüsteemi Delta kaudu tutvumiseks 10.01.2024.

2. Asjassepuutuvad seletused ja T. Tali iseloomustus.

- 2.1. Ametikoolitus OÜ 14.12.2023 kaebuses T. Tali suhtes väidetakse, et eksamineerija käitus sõidueksami läbiviimisel ebaprofessionaalselt ning kandis eksamiraportisse valeandmeid. Eksam toimus 13.12.2023 Tartus, Raadi õppeplatsil, algusega kell 11:09. Platsiharjutuste sooritamise ja harjutuse „Pöördega boksi tagurdamine“ sooritamisel eksamineerija sekkus ning näitas õpilasele ootamatult boksist väljasõidu suunaks teise suuna, kui määruks väljatoodud harjutuse sooritamise joonisel. Sellise ootamatu tegevuse tõttu sõitis õpilane vastu tähiskoonust. Sõiduõpetaja Toomas Meiel juhtis eksamineerija väärale tegevusele tähelepanu ja eksamineerija lasi eksamineeritaval harjutuse uuesti sooritada. Eksamiraportis on eksamineerija märkinud harjutused sooritatuks, kuid samas mitteamestatud veana välja toonud sõiduki valitsemise ja põhjusena „Platsil sõitis torbikule otsa“. Eksamineerija ei tohiks erialase termini „tähiskoonus“ asemel kasutada sõna „torbik“. Linnasõidul eksamineerija juhiste

andmine, mis anti viimasel hetkel ja küllaltki arusaamatult, ei vasta sõidueksami läbiviimise korrale. Eksamiraportis välja toodud viga „Samaliigiliste teede ristmikel ohutuses veendumine ja kiiruse vähendamine“ on ebaprofessionaalne hindamine. Sõidu ajal rõhutas eksamineerija pidevalt eksami tulemust, mis pidavat olema mittesooritatud ning tegevus eksamisõidu ajal on häiriv ning pole kooskõlas sõidueksami läbiviimise korraga. Kui eksamineerija on öelnud, et sõidueksam on mittesooritatud ja lõppenud, siis ei tohi ka märkida eksamiraportisse edasisi vigu. Samas T. Tali on märkinud peale seda, kui ta oli öelnud, et sõidueksam on mittesooritatud, eksamiraportisse veel ühe veana eksamineeritava kiiruseületamise.

- 2.2. Sõidueksamite üksuse juhataja Risto Kasemäe 09.01.2024 vastas Ametikoolitus OÜ 14.12.2023 kaebusele järgnevalt: Tähiskoonuse torbikuks nimetamine on rahvapärane ja sobiks äärmisel juhul suulisesse kõnesse, eksamiraportisse kindlasti mitte. MKM määruse nr 50 Lisa 3 ei sätesta harjutuse „Tagurdamine boksi pöördega“ n-ö sisenemise ja väljumise suunda - 4.3.1. Harjutuse sisu: Auto või autorong tuleb tagurdada boksi (paremalt või vasakult), seejärel boksis peatuda ning seejärel bokstist välja sõita. Selle vastu eksamineerija ei eksinud. Sellegipoolest otsustas eksamineerija peale mõningast diskussiooni sõiduõpetaja Toomas Meiel' iga anda juhikandidaadile veel ühe katse samal harjutusel, mida saab tõlgendada kui vastutulekut juhikandidaadile. Peale teise harjutuse sooritamist alustati sõidueksami teist etappi, mis tähendab, et platsiharjutused luges eksamineerija sooritatuks. Liigeldes Ihastes, ütleb eksamineerija, et kolmel korral ei veendunud juhikandidaat ohutuses samaliigiliste teede ristmikel ja paraku ei saa ta eksamit sooritatuks lugeda. Juhikandidaat mõõnis, et ta ei veendunud kõigil ristmikutel ohutuses. On arusaadav, et eksami hindamine lõppes enne vasakpöört Lohkva-Kabina-Vanamõisa teele. Salvestiselt on näha, et juhikandidaat asub bussi kiirust vähendama siis, kui buss on asula algust tähistava märgiga kohakuti. Suuline märkus on kohane, küll aga ei saa kumbagi eksimust kanda eksamikaardile, sest eksami lõppemisest on juba teada antud. Mingit tarbetut juhikandidaadi surveamist eksami lõpuosas ei esinenud. Pärast eksami lõpetamist esinenud puuduste kandmine eksamikaardile ei ole korrektne, samuti ei ole korrektne eksami jätkamine peale seda, kui eksami esimeses järgus on sõidetud vastu tähiskoonust. Vastuoluline on info, kus harjutused on märgitud sooritatuks, ent sõiduki käsitlemine arvestatud puudulikuks viitega harjutusele.
- 2.3. Autosert Autokooli Tartu tiimijuht T. Meiel oma 20.12.2024 e-kirjas sõidukite juhtimisõiguse osakonna juhataja Ave Smirnov' ile tõstatab küsimuse T. Tali käitumisel eksamineerijana. Ta heidab T. Tali' le ette seda, et D-kategooria eksamil 13.12.2023 ei sõitnud ta eksamineeritava kõrval, vaid taga, ning ei ole piisav liiklusohutuse tagamiseks. 13.12.2023 pööras ta T. Tali tähelepanu sellele, kuidas eksamiharjutust võtta vastu määrusepäraselt. Peale märkuse tegemist ei koheldud eksamineeritavat enam võrdselt teistega – T. Tali suunas juhikandidaadi teelõikudele, kus ei ole bussiliini ja liiklemine neil tänavatel talvistes oludes ei ole ohutu ega mõistlik. Platsieksamitel ajab T. Tali tavaliselt juttu ja jälgib valikuliselt sooritust. Küsimuste esitamine eksamil T. Tali poolt on pigem eksitusse ajav ja segav. Eksamineerija on muutunud personaalseks ja isiklikuks ning tema hindamine ei ole võrdne ja objektiivne.
- 2.4. R. Kasemäe 16.01.2024 allkirjastatud vastuskirjas Autosert Autokooli Tartu tiimijuht T. Meiel' i 20.12.2024 e-kirjas loetletud etteheidetele märgib, et eksamineerija paiknemine D-kategooria eksamisõidukis ei ole sõna-sõnalt reguleeritud, kuid lubab selles osas juhendit täiendada. Ta tõdeb, et 13.12.2023 kahe järjestikkuse eksami marsruudid ei olnud samaväärse raskusastmega, ja et sõidueksamitel oli märgata suhtumise erisust. Kaebusele eelneval eksamil oli see R. Kasemäe hinnangul vast liigagi sõbralik, kaebuse aluseks olnud eksamil formaalne, ent siiski mitte noriv või pahatahtlik. R. Kasemäe kinnitab, et pädevuspõhise hindamise põhimõtted saavad olema 17.01.2024.a. eksamineerijate koolituspäeval üheks teemaks. Lõpetuseks ta rõhutab, et juhikandidaadi puhul kehtiva korra kohaselt on keelatud arvesse võtta juhikandidaadi eelmist sooritust. Hinnata tuleb vaid konkreetsel sõidueksamil

demonstreeritavaid teadmisi ja oskusi ning et kõiki juhikandidaate tuleks kohelda võrdselt.

- 2.5. Sõidukite juhtimisõiguse osakonna eksamite teenusehaldur Mihhail Kotov' i 05.01.24 antud selgituste on kohaselt M. Hainsoo 13.12.23 D-kategooria eksami eksamikaardi täitmine T. Tali poolt vale ja sõidueksami korda on eksami läbiviimisel rikutud. Eksamineerija on märkinud sõidueksami kaardile järgneva puuduse kompetentsis (kirjapilt muutmata): Harjutus - Tagurdamine boksi pöördega- Sooritatud ning Sõiduki valitsemine – Mittearvestatud. Platsil sõitis torbikule otsa. Vead on omavahel vastuolus. Seega on tegemist sõidueksami läbiviimise korra punktide 8.21.12, 8.18.3., 8.18.4., MKM määruse nr 50, lisa 3, punkti 2.9. ning punkti 4.3.2.3. mittejärgmisega.
- 2.6. Tiit Tali 26.01.2024 oma seletuses tunnistab, et 13.12.2023 D-kategooria eksamil kasutas väljendit „torbik“. Tema sõnul kasutatavad eksamineerijad väljendit eksamineeritavatega ja õpetajatega suheldes. Pikka lohisevat nimetust „tähiskoonus“ praktiliselt ei kasuta. T. Tali hinnangul ei ole „torbik“ folkloorne väljend, ka kaubanduses müüakse kõnealust toodet nii nimetuse „torbik“ kui „koonus“ all. Liiklusseaduses ega määruhes 50 ei esine kumbagi sõna, ei torbikut ega koonust (esineb vaid määruhes lisas, sealgi nimetatakse toodet kahte erinevat moodi). Ka T. Meiel on seda torbikuks nimetanud. T. Tali nendib, et kõik õpivad ning lubab edaspidi seda toodet ainult tähiskoonuseks nimetada ning vabandab.
- Kuna eksamiplats oli lumest poolikult puhastatud, seetõttu pakkus T. Tali eksamineeritavale võimalust teiselt poolt järgmise harjutuse juurde sõita. Selleks tuli harjutusel „Tagurdamine boksi pöördega“ väljuda boksist teiselt poolt võrreldes sissesõiduga. Eksamineeritav oli sellega nõus. Boksist väljasõidul alustas eksamineeritav pöört liiga vara, mille tulemusena pööras bussi tagumise otsa vastu tähiskoonust. Autokooli esindaja T. Meiel ei olnud sellega rahul, nõudis uut katset ning väitis, et tema on õpetanud ainult ühelt poolt boksist välja sõitma. T. Meiel lisas, et küsis eksamiosakonnast, kas harjutuste kirjelduse juures olevad pildid on illustratiivsed ja talle olevat vastatud, et ei ole - samas nõustus, et bussijuht peab oskama nii paremale kui ka vasakule pöörata. T. Tali tuli eksamineeritavale vastu ja andis uue katse, mille juht sooritas. Seega ei saa kuidagi väita, et ta T. Meiel 'i õpilast karmimalt hindab. Linnasõidul eksis juht liiklusseaduse vastu ületades kiirust ja ei veendunud ohutuses samaliigiliste teede ristmike ületades. Need tegevused ei võimaldanud eksamit sooritatuks lugeda. T. Tali markeeris sõidu ajal eksimused, sest vastasel korral ei tarvitse juht neid mäletada või ei märganud vigu. See aitab peale eksamit eksamineeritavale paremini tagasisidet anda ja vähendab hilisemaid vaideid. Eksam lõppes siis kui jõuti tagasi eksamiplatsile, kus eksamineeritav ise hindas eksamisooritust positiivseks. Eksamineeritava jaoks oli üllatuseks, et eksam oli mittesooritatud. Seega ei saa olla tõene väide nagu oleks T. Tali eksami ajal korduvalt korrutanud, et eksam on mittesooritatud ja tekitas sellega liiklusohu. Määruse 50 punkti 1.2. järgi otsustab eksamineerija, kas eksam viia lõpuni või see katkestada olenevalt eksamineeritava oskustest ja käitumisest. Tähistkoonusele otsasõidu fikseeris T. Tali eksamikaardile, sest selline viga eksamil esines. T. Tali on seisukohal, et viis eksami läbi määrusepäraselt ja otsus „mittesooritatud“ oli õige.
- 2.7. Tiit Tali 23.02.2024 tagasisidest distsiplinaarmenetluse kokkuvõtte osas ilmneb, et ta ei ole nõus temale vahetu juhi poolt antud iseloomustusega kuna pole tõendatud, et see oleks objektiivne. T. Tali väidab, et tema suhted kolleegidega on head erinevalt iseloomustuses märgitust. Ta näeb probleemi (töö)kultuuris ning rõhutab, et ei tohiks minna isiklikuks ega rünnata isikut, vaid tuleb püüda lahendada esilekerkivaid probleeme sisuliselt, mida tema on proovinud alati teha.
- 2.8. Risto Kasemäe iseloomustuse kohaselt asus T. Tali Maanteeametisse tööle 08.04.2019 Tartu eksamineerijana ja vanemeksamineerijaks nimetati ta alates 01.08.2022. Põhjus, miks ta vanemeksamineerijaks nimetati oli selles, et ta oli ainus kandidaat ja vastas formaalselt esitatud

nõuetele. Tööülesannete täitmisel on T. Tali ebastabiilne. Teisisõnu, on perioode, mil ta mitu kuud järjest suudab oma tööülesandeid korrektselt täita, siis aga esineb olulisi kõrvalekaldeid. Näiteks ei sooritanud ta aastatel 2019 ja 2020 esimesel katsel kvalifikatsioonikontrolli. Samas 2021 ja 2022 kvalifikatsioonikontrollid on läbitud küllaltki kõrge skooriga. 2023 kvalifikatsioonikontroll vastab hindele „hea“. Suhted juhikandidaatidega on valdavalt veidi alla keskmise, ent siiski normi piires. 2023 aasta sügisel läbi viidud distsiplinaarmenetlus tuvastas puudujäägid töös ja karistuseks määrati noomitus. Tiidu suhted kolleegidega on erinevad, kõikides neutraalse ja kehvapoolse vahel. Kehvapoolsete suhete põhjus on tema kõrgendatud vaidlemishuvis ja suutmatuses tunnistada, et teatud olukordades ei pruugi tal õigus olla. Ei paista eriti välja, et töö Transpordiametis oleks tema jaoks seotud kuhugi kuulumise või eneseteostusega. Kokkuvõtvalt saab väita, et T. Tali suhtub kehtestatud reeglitesse pigem selliselt, et tuleks piire nihutada ja enda mugavuse järgi tõlgendada

3. Menetluse kokkuvõte

3.1. Rasketehnika eksam D-kategooria, 13.12.2023 algusega 11:30, eksamineeritav Marko Hainsoo.

3.1.1. Eksami esimene järk:

Eksamineerija T. Tali märkis sõidueksami kaardile (kirjapilt muutmata):

Harjutused:

- Tagurdamine boksi pöördega- Sooritatud
- Kompetents - sõiduki valitsemise oskus: Sõiduki valitsemine – Mitteamvestatud. Platsil sõitis torbikule otsa.

T. Tali mõnab, et kasutas eksamil väljendit „torbik“ kuna väljendeid „koonus“ ja „torbik“ kasutatakse eksamineerijate, eksamineeritavatega ja õpetajatega suheldes. Pikka lohisevat nimetust „tähiskoonus“ praktiliselt ei kasuta. Torbik ei ole tema hinnangul folkloorne väljend kuna ka kaubanduses müüakse kõnealust toodet nii nimetuse „torbik“ kui „koonus“ all. Samas ta nendib, et kõik õpivad, vabandab ning lubab edaspidi seda toodet edaspidi ainult tähiskoonuseks nimetada. Samas T. Tali märgib, et tähiskoonusele otsasõidu fikseeris ta eksamikaardile, sest selline viga eksamil esines.

3.1.2. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 21.06.2011. a määrus nr 50 „Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele“, lisa 3 punkt 4.3.2.3. (hindamisel arvestatavad vead) ütleb: juht sõidab vastu tähiskoonust, väljub koonustega tähistatud või joonitud ala piiridest. Määruse lisa 3 punkt 2.9. kirjutab ette, et sõidueksam loetakse mittesooritatuks, kui eksamineeritav tekitab mis tahes harjutuse sooritamise käigus liiklusohutliku olukorra, ohustab inimest või sõidukit, sõidab vastu tähiskoonust või väljub koonustega tähistatud või joonitud ala piiridest.

Transpordiameti liiklusteenistuse direktori Joel Jesse poolt 15.11.2023 kinnitatud „Sõidueksami läbiviimise kord“ nr 1.1- 7/23/122 (edaspidi „kord“) punkt 8.21.12. sedastab, et sõidueksami kaardi täitmisel tuleb lähtuda liikluseadusest ja selle alusel välja antud määruste sõnastustest (ei kasuta folkloorseid väljendeid nagu ämmaboks, stoppmärk, võrdväärne ristmik jms). Sõidueksami kaardile kantav info peab olema olukordi kirjeldav ning küllaldaselt informatiivne. Vajalik on välja tuua - mis toimus (tegevus või tegevusetus), kus toimus (asulas, asulavälisel teel, samaliigiliste teede ristumisalal, reguleerimata ülekäigurajal jne) ja mis oli tagajärg (tekitas liiklusohutliku olukorra, ei veendunud ohutuses, ei andnud teed jne).

Korra punkt 8.21.8. sätestab, et eksamineerija kannab eksami käigus ilmnunud asjaolud, hinnangud ja otsuse sõidueksami sooritamise või mittesooritamise kohta SEP-i vahendusel sõidueksami kaardile, ning punkt 8.21.10. täpsustab, et sõidueksami kaardile võib märkida kompetentse mitteamvestatuks või arvestatud märkustega üksnes juhul ja nende olukordade kohta, mida on eksamineeritavaga arutatud.

3.1.3. On ilmne, et T. Tali poolt eksamikaardile kantud vead, s.t. otsasõit tähiskoonusele platsisõidu käigus ja platsisõidu lõpphinne, on omavahel vastuolus ning väljend “torbik” ei ole ametlikult kinnitatud terminoloogia. M. Hainsoo sõidueksamikaardil kasutatud sõna „torbik“ tuleb lugeda folkloorseks väljendiks korra punkti 8.21.12. tähenduses. Sulgudes toodud näidete loetelu ei ole ammendav ja asjaolu, et see ei esine õigusaktides (MKM määrus 50) ega TRAM ametlikes dokumentides (sõidueksami läbiviimise kord), teebki sellest sõidueksami kaardi mõistes nõ folkloorse väljendi. See aga on sõidueksami läbiviimise korras sätestatuga vastuolus.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri määruse nr. 50, lisa 3 punkti 2.9 kohaselt oleks eksam pärast juhikandidaadi poolt tähiskoonusele otsasõitu olema loetud mittesooritatuks ning eksami teise järguga ei tohtinud jätkata. Distsiplinaarmenetluse käigus tuvastati, et T. Tali’ il oli mõjuv põhjus mitte lugeda M. Hainsoo tähiskoonusele otsasõitu eksamit katkestavaks veaks ja T. Tali otsus lubada eksamineeritava jätkata eksami teise järguga oli legitiimne. Samas ei oleks eksamineerija tohtinud pärast eksamineeritavale uue katse andmist tähiskoonusele otsasõitu hiljem eksamikaardile märkida. Teisisõnu – eksamil sooritatud katse oleks pidanud sellisel juhul arvesse minema kui eksamineeritava esimene katse. See aga omakorda tähendab, et hinnet „Sõiduki valitsemine – Mitteamvestatud. Platsil sõitis torbikule otsa“ ei oleks tohtinud sõidueksamikaardile märkida, sest korra punkt 8.21.8 kohaselt kantakse sinna ainult eksamiga seotud andmed.

3.1.4. Eksami teine järk:

M. Hainsoo 13..22023 sõidueksamikaardilt, kompetents - ohutunnetus (kirjapilt muutmata):

- Ohutuse tagamine – mitteamvestatud - samaliigiliste teede ristmikel ohutuses veendumine ja kiiruse vähendamine.
- Õige kiiruse valik – mitteamvestatud - kiiruseületus vähemalt 10 km.

T. Tali kirjutab: „Linnasõidul eksis juht liiklusseaduse vastu ületades kiirust ja ei veendunud ohutuses samaliigiliste teede ristmike ületades. Need tegevused ei võimaldanud eksamit sooritatuks lugeda. Sõiduajal markeerisin eksimused, sest vastasel korral ei tarvitse juht neid mäletada või ei märganud vigu. See aitab peale eksamit eksamineeritavale paremini tagasisidet anda ja vähendab hilisemaid vaideid. Eksam lõppes siis, kui jõudsimme tagasi eksamiplatsile“.

3.1.5. Ametikoolitus OÜ heidab T. Tali’ le ette, et „Kui eksamineerija on öelnud, et sõidueksam on mittesooritatud ja lõppenud, siis ei tohi ka märkida eksamiraportisse edasisi vigu. Samas T. Tali on märkinud peale seda, kui ta oli öelnud, et sõidueksam on mittesooritatud, eksamiraportisse veel ühe veana eksamineeritava kiiruseületamise“. Arusaama, et eksamineerija luges eksami mittesooritatuks peale „samaliigiliste teede ristmikel ohutuses veendumine ja kiiruse vähendamine“ märkust tõendab ka R. Kasemäe 09.01.2024 vastus kaebusele. See seisukoht põhineb 13.12.2023 eksamisalvestuste vaatamisel ning analüüsil, nimelt: „Liigeldes Ihastes, ütleb eksamineerija, et kolmel korral ei veendunud juhikandidaat ohutuses samaliigiliste teede ristmikel ja paraku ei saa ta eksamit sooritatuks lugeda. Juhikandidaat möönis, et ta ei veendunud kõigil ristmikutel ohutuses. On arusaadav, et eksami hindamine lõppes enne vasakpöört Lohkva-Kabina-Vanamõisa teele“.

Seega tuleb lugeda, et vanemeksamineerija T. Tali lõpetas M. Hainsoo jaoks sõidueksami enne vasakpöört Lohkva-Kabina-Vanamõisa teele, mitte tagasi jõudes eksamiplatsile nagu ta märgib oma seletuses.

3.1.6. Kuna eksamineerija T. Tali katkestas sõidueksami, ja sellega lõpetas M. Hainsoo jaoks eksami enne vasakpöört Lohkva-Kabina-Vanamõisa teele, siis sellega oleks pidanud lõppema ka edasine hindamine ning hilisemat kiiruseületamist sõidueksamikaardile kanda ei oleks enam korra punktist 8.21.8. tulenevalt tohtinud. Hinne „Õige kiiruse valik – mitteamvestatud - kiiruseületus vähemalt 10 km“ ei oma vaadeldavas dokumendis juriidilist

jõudu/tähendust ning selliselt kuvab konkreetseks eksamisse mittepuutuvat ja segadust tekitavat informatsiooni. See aga ei tähenda, et eksamineerijal oleks keelatud peale eksami katkestamist juhikandidaadile tema poolt tagasisõidul tehtavaid vigasid harimise eesmärgil kommunikeerida.

3.1.7. Korra punkt 8.21.12. kohaselt „Sõidueksami kaardile kantav info peab olema olukordi kirjeldav ning küllaldaselt informatiivne. Vajalik on välja tuua - mis toimus (tegevus või tegevusetus), kus toimus (asulas, asulavälisel teel, samaliigiliste teede ristumisalal, reguleerimata ülekäigurajal jne) ja mis oli tagajärg (tekitas liiklusohtliku olukorra, ei veendunud ohutuses, ei andnud teed jne)“. Ametikoolitus OÜ heidab T. Tali' le muuhulgas ka ette, et eksamineerija poolt sõidueksamikaardile kantud info „samaliigiliste teede ristmikel ohutuses veendumine ja kiiruse vähendamine“ ja „kiiruseületus vähemalt 10 km/h“ ei ole korrektset ametialases keeles sõidueksami korra mõistes. Sobilik ametlik keelekasutus oleks võinud olla näiteks „ei veendunud asulas piisavalt/korduvalt/kolm korda ohutuses samaliigiliste teede ristumisalal ning ei vähendanud (sõidu)kiirust“; või „ei järginud asulas märgi „suurim kiirus 50 km/h“ või „kiirusepiirangu ala 60 km/h“ nõuet ning ületas kiirust 10 km/h“.

3.1.8. Avaliku teenistuse seaduse § 51 lg 1 ütleb, et ametnik peab oma teenistusülesandeid täitma ausalt, asjatundlikult ja hoolikalt. Paragrahvi lõige 2 sätestab, et ametnik peab juhinduma vahetu ja kõrgemalseisva juhi seadusega kooskõlas olevatest teenistusalastest juhistest ja korraldustest, samuti ametijuhendis lahti kirjutatud konkreetsetest töö/teenistusülesannetest. Teisisõnu, T. Tali on tulenevalt seadusest ning selle alusel antavatest alamdokumentidest tulenevaid teenistusalaseid ülesandeid kohustatud täitma ausalt, asjatundlikult ja hoolikalt.

Transpordiameti peadirektori 12.05.2023 käskkirjaga nr 2.1-2/23/192 kinnitatud „Liiklusteenistuse sõidukite juhtimisõiguse osakonna, sõidueksamite üksuse vanemeksamineerija ametijuhend“ Lisa 2, punkt 3.10.5. sätestab, et vanemeksamineerija juhindub eksami läbiviimisel sõidueksami läbiviimise korrast ning kehtivatest õigusaktidest; punkti 5.1. kohaselt vastutab ameti ja liiklusteenistuse põhimäärusega üksusele pandud ülesannete ning käesoleva ametijuhendiga kehtestatud teenistuskohustuste õigeaegse, täpse ja korrektse täitmise eest.

3.1.9. Distiplinaarmenetluse käigus tuvastati, et T. Tali kandis 13.12.2023 M. Hainsoo D-kategooria eksamiga seoses sõidueksamikaardile teineteisega vastuolus olevad vead: harjutus „Tagurdamine boksi pöördega - Sooritatud“ ning „Sõiduki valitsemine – MA - Platsil sõitis torbikule otsa“. Teiseks kandis T. Tali peale sõidueksami katkestamist M. Hainsoo sõidueksamikaardile vea „Õige kiiruse valik – MA - Kiiruseületus vähemalt 10 km“. Sellega rikkus tema Transpordiameti liiklusteenistuse direktori Joel Jesse poolt 15.11.2023 kinnitatud „Sõidueksami läbiviimise kord“ nr 1.1- 7/23/122 “ punkti 8.21.8.

Peale selle ei kasutanud T. Tali sama eksami osas sõidueksamikaardi täitmiseks kehtestatud terminoloogiat, millega ei järginud korra punkti 8.21.12.

3.1.10. Tulenevalt ATS § 74 lg 1 vastutab ametnik distiplinaarsüüteo eest üksnes süü olemasolu korral ja paragrahvi lg 2 kohaselt on süü vormid hooletus, raske hooletus ja tahtlus. Sama paragrahvi lg 6 kohaselt süü hindamisel arvestatakse ametniku haridust, töökogemust, teadmisi ja oskusi. § 75 lg 2 kohaselt võetakse karistuse määramisel muuhulgas arvesse süü vormi, süüteo tagajärgede raskust, kehtiva distiplinaarkaristuse olemasolu, ametniku eelnevat teenistusalast käitumist.

3.1.11. Tiit Tali vaadeldavas episoodis üles näidanud ebapiisavat hoolsuskohustust ehk hooletust. T. Tali' it karistati Transpordiameti peadirektori 31.10.2023 käskkirjaga nr 2.1-

8/23-008/12-1 teenistuskohustuste mittekohase täitmise eest distsiplinaarkorras noomitusega ja tal on kehtiv distsiplinaarkaristus. Samas T. Tali 13.12.2023 M. Hainsoo D-kategooria eksamikaardil ametliku terminoloogia mitte kasutamise pärast vabandab, lubab ennast edaspidi parandada ning seda eksimuse tunnistamist tema poolt tuleb lugeda süüd kergendavaks asjaoluks.

Võttes arvesse distsiplinaarrikkumise tehioolusid, distsiplinaarmenetluse käigus kogutud materjale ning sealhulgas Tiit Tali iseloomustust:

1. Karistan liiklusteenistuse sõidukite juhtimisõiguse osakonna sõidueksamite üksuse Tallinna eksamineerija Tiit Tali avaliku teenistuse seaduse § 70 p 1 alusel distsiplinaarkorras noomitusega.
2. Käesolevat käskkirja on võimalik vaidlustada 30 päeva jooksul alates teatavakstegemisest esitades kaebuse Tallinna Halduskohtusse halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras.
3. Käskkiri avaldada täitmiseks personaliosakonnale ja teadmiseks Tiit Tali' le.

(allkirjastatud digitaalselt)

Priit Sauk
peadirektor