TALLINNA ÜLIKOOL

Haapsalu kolledž

Liiklusohutuse eriala

Mikk Sossi

ERINEVA TEELSÕITMISE AJAGA SÕIDUEKSAMI MÕJU SÕIDUEKSAMI LÄBIVIIMISE PROTSESSILE

Rakenduskõrghariduse lõputöö

Juhendaja: Rasmus Ojamets, MA

Haapsalu 2025

SISUKORD

Sisukord 2
SISSEJUHATUS 3
1. Teoreetiline ülevaade 6
1.1. Liiklusohutus ja liiklusohutusprogramm 6
1.2. Sõidueksami eesmärk ja korraldus 8
1.3. Sõidueksami hindamine 9
1.4. Vigadepõhine ja kompetentsipõhine hindamine 12
1.5. Eksamineerijate roll sõidueksamil 16
1.6. Riikliku sõidueksami kestuse lühendamine 18
2. UURIMISMEETOD 21
2.1. Metoodika kirjeldus 21
2.2. Valim ja andmete analüüs 21
3. UURINGU TULEMUSED 25
3.1. Lühema teelsõiduaja mõju sõidueksami kvaliteedile 25
3.2. Eksamineeritavate kogemused ja hinnangud sõidueksami sisule 35
3.3. Eksamineerijate töökorraldus ja ajasurve hindamine 47
4. JÄRELDUSED 52
KOKKUVÕTE 55
SUMMARY 57
ALLIKALOEND 58
LISA 1. Küsimustikud 61

SISSEJUHATUS

2020. aastal muudeti Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrust nr 50 „Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele“, mis reguleerib mootorsõidukijuhi eksamineerimise korda. Muudatuse tulemusel asendati varasem vigadepõhine hindamissüsteem kompetentsipõhise lähenemisega, mis võimaldab hinnata eksamineeritava oskusi terviklikumalt ning paindlikumalt. Olenemata sõidueksami hindamissüsteemi muutmisest, ei puudutanud eeltoodud muudatus B-kategooria sõidueksami kestust ehk teelsõitmiseks kulunud aeg oli jätkuvalt 45 minutit (MKM 50–2025/01/06). Oluline muutus sõidueksami kestuses toimus mõni kuu hiljem, sest COVID-19 pandeemia jättis paariks kuuks pausile ka riiklikud sõidueksamid. Selleks, et leevendada tekkivaid sõidueksamite ooteaegu, otsustas Transpordiamet rakendada ajutise meetmena eksami teelsõitmise aja lühendamist 10 minuti võrra ehk 35 minutile. Sellest ajutisest lahendusest kujunes aga uus norm, mida rakendatakse ka kehtiva korra kohaselt: B-kategooria sõidueksami minimaalne teel oldud aja kestus on 35 minutit (Pau, 2020).

Antud teema käsitlemisel on oluline arvesse võtta ka autori isiklikku kokkupuudet valdkonnaga. Olen töötanud perioodil 2017-2021 eksamineerijana Maanteeametis (alates 1.01.2021 Transpordiamet), ning selle aja jooksul võtnud vastu tuhandeid erineva kategooria sõidueksameid üle kogu Eesti. See on andnud põhjaliku ülevaate nii sõidueksamite praktilisest korraldusest kui ka hindamisprotsessidest. Praegu juhin üht Eesti suurimat autokooli, mis võimaldab jätkuvalt igapäevaselt kokku puutuda Transpordiameti poolt korraldavata eksamiteenuse ning selle nüanssidega. See mitmekülgne kogemus loob eeldused teemasse süvitsi minevaks analüüsiks, tuginedes nii institutsionaalsele kui ka praktilisele vaatele. Senini puudub selge teaduslik ülevaade sellest, millist mõju on avaldanud riikliku B-kategooria sõidueksami kestuse lühendamine eksami läbiviimise kvaliteedile ning selle kaudu ka eksamite sooritajatele.

Lõputöö eesmärk on uurida, kuidas on mõjutanud riikliku B-kategooria sõidueksami kestuse lühendamine eksami läbiviimise protsessi ning kuidas kirjeldavad eksamineerijad ja eksamineeritavad sõidueksami läbiviimise kvaliteeti. Töö eesmärk on hinnata nende mõjurite

koosmõju kogu riikliku sõidueksami korralduse toimimisele ning selgitada välja, millised muutused on aset leidnud eksami protsessis ja tajutud usaldusväärsuses.

Lähtuvalt töö eesmärgist olen püstitanud järgnevad uurimisküsimused:

1. Milline on eksamineeritavate ja eksamineerijate hinnang lühema sõidueksami kestuse mõjule ning eksami kvaliteedile?
2. Kuidas hindavad eksamineeritavad sõidueksami struktuuri, suhtlusprotsessi ja sisulise mitmekesisuse alusel?
3. Kuidas tajuvad eksamineerijad lühenenud sõidueksami kestust ning selle mõju hindamisele ja töökorraldusele?

Diplomitöö teoreetilises osas annan ülevaate liiklusohutusest, liiklusohutusprogrammist, samuti sõidueksami eesmärkidest, korralduslikust poolest, erinevast hindamisest, eksamineerija rollist ning lühema teelsõitmise ajaga sõidueksamist. Töö uurimuslikus osas toon välja meetodi, valimi ja andmete analüüsi. Uuringu tulemuste peatükk keskendub analüüsile, kas ja millisel viisil on riikliku B-kategooria sõidueksami kestuse lühendamine mõjutanud eksami läbiviimise kvaliteeti.

Tööd läbivad mõisted

Eksamineerija – vastava ettevalmistuse saanud sõidueksamite üksuse töötaja või ametnik, kellel on õigus viia läbi ja hinnata juhtimisõiguse taotleja ja juhtimisõiguse taastaja sõidueksamit. (OT_022_K5_r6, 2024)

Eksamineeritav – mootorsõiduki juhtimisõiguse taotleja või taastaja. (OT_022_K5_r6, 2024)

Eksamineerimine – protsess, kus hinnatakse eksamineeritava teadmiste, oskuste, käitumise ja hoiakute vastavust juhi kvalifikatsiooninõuetele. (OT_022_K5_r6, 2024)

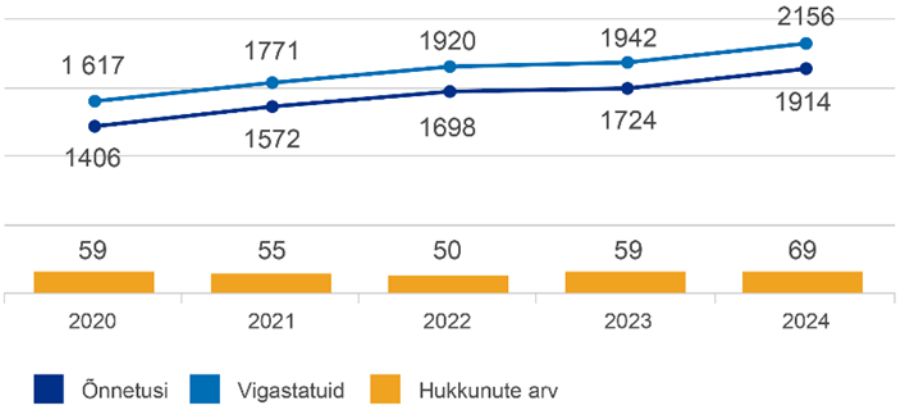
Sõidueksam - juhtimisõiguse taotleja oskuste, käitumise ja hoiakute vastavuse hindamine juhi kvalifikatsiooninõuetele. (OT_022_K5_r6, 2024)

1. TEOREETILINE ÜLEVAADE

Selles peatükis käsitletakse liiklusohutuse olulisust ja selle arendamiseks loodud riiklikku liiklusohutusprogrammi. Kirjeldatakse riikliku B-kategooria sõidueksami eesmärki ning selle korraldust ja ülesehitust, vaadeldakse eksami hindamist, eksamietappe ning hindamiskriteeriume. Peatükk tutvustab ka eksamineerijate rolli ning nende ülesandeid ja vastutust eksami läbiviimisel. Lisaks antakse ülevaade sõidueksami kestuse lühendamise taustast ja selle muutmisega seotud aruteludest.

1.1. Liiklusohutus ja liiklusohutusprogramm

Liiklusohutus on ühiskonna toimimise üks olulisemaid alustalasid, mille eesmärk on kaitsta inimelusid ja vähendada liikluses aset leidvate õnnetuste arvu. 2024. aasta liiklusstatistika näitab selgelt, et Eestis on liiklusõnnetuste ja inimkannatanute arv kasvanud. Kokku toimus 1914 inimkannatanuga liiklusõnnetust, mis on 190 võrra rohkem kui eelmisel aastal. Neis õnnetustes hukkus 69 inimest (10 võrra rohkem kui 2023. aastal) ning vigastada sai 2156 inimest, mis tähendab 214 vigastatut rohkem kui aasta varem. (Transpordiamet, 2025)



Joonis 1. Inimkannatanuga liiklusõnnetused, neis vigastatud ja hukkunud (Transpordiamet, 2025)

Õnnetuste tüüpidest domineerivad jätkuvalt ühesõidukiõnnetused, mis moodustasid 43% kõikidest inimkannatanuga juhtumitest. See liik on olnud juhtiv alates 2020. aastast. Lisaks sellele on järsult suurenenud kokkupõrgete arv, mis on tõusnud üheks suurimaks surmaga lõppenud liiklusõnnetuste põhjuseks. Riskitegurite hulka kuuluvad muuhulgas suur kiirus, joobes juhtimine, halb nähtavus (pime aeg, tugev vihm, talvised teeolud), piiratud nähtavus, turvavarustuse mittekasutamine ning manööverdusvigadest, nagu tagurdamine, tingitud eksimused. (Transpordiamet, 2025)

Liiklusohutus on Eesti riigi jaoks oluline prioriteet, mille eesmärk on vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu. Selle saavutamiseks on koostatud „Liiklusohutusprogramm 2016–2025“, mis seab eesmärgiks, et aastate 2023–2025 keskmisena ei hukkuks liikluses üle 40 inimese ning raskelt vigastatute arv ei ületaks 302 inimest aastas. Programm keskendub kolmele põhivaldkonnale: vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja, ohutu liikluskeskkond ning ohutu sõiduk. Need suunad hõlmavad tegevusi alates liiklusharidusest ja järelevalvest kuni infrastruktuuri parandamise ja sõidukite tehnilise seisukorra parandamiseni (Transpordiamet, 2024). Eesmärk ei olnud juba 2024. aasta lõpus enam täidetav, sest aastatel 2023-2024 hukkus liikluses 128 inimest.

Riigikontrolli 2024. aasta audit tõi esile, et kuigi liiklusohutusprogramm seab ambitsioonikad eesmärgid, ei ole tegevuste elluviimine olnud piisav nende saavutamiseks. Audit näitas, et paljud tegevused, millel on suurim potentsiaal liiklusohutuse parandamiseks, jäävad ellu viimata või viiakse ellu planeeritust väiksemas mahus. Näiteks on teehoiukavas 2024–2027 liiklusohtlike kohtade ümberehitamiseks planeeritud kulutada 1,5 miljonit eurot, samas kui liiklusohutusprogramm näeb ette vajaduse 12,3 miljonit eurot kahe aasta peale. Lisaks on kiirusjärelevalve mahu kahekordistamisega võimalik säästa aastas 3,6 inimelu ning vältida 21 inimese raskesti vigastada saamist, kuid vastavad rahalised vahendid puuduvad. (Riigikontroll, 2024)

Riigikontroll juhib tähelepanu ka sellele, et liiklusohutusprogrammi eesmärkide saavutamine 2025. aasta lõpuks ei ole tõenäoline, kuna kolme aasta keskmisena on hukkunute arv püsinud ligikaudu 55 peal, mis on sihttasemest kõrgem. (Riigikontroll, 2024)

1.2. Sõidueksami eesmärk ja korraldus

Sõidueksami eesmärk liikluses on hinnata juhi valmisolekut iseseisvaks liiklemiseks ning juhi võimet tagada liiklusohutus ja määrata eksamineeritava (juhikandidaadi) kompetentsus. Eksami läbiviimine toimub Transpordiameti teenindusbüroodes või määratud kohtades, eelnevalt registreeritud kuupäeval ja kellaajal. Sõidueksamit viib läbi eksamineerija, kellel on vastav kvalifikatsioon. Eksami läbiviimisel kasutatakse eksamineerija koostatud mitmekülgset marsruuti, mis hõlmab asula- ja asulavälist liiklust ning võimaldab hinnata juhi oskusi erinevates olude (OT_022_K5_r6). Määrus nr 50 sätestab eksami ülesehituse, korraldusliku poole ning hindamispõhimõtted. Eksami sisu ja eesmärgid on otseses seoses määruses nr 60 toodud juhi ettevalmistamise tingimustega. Eksamiga hinnatakse, kas juhikandidaat suudab rakendada õppes omandatud oskusi praktilistes liiklusolukordades. (MKM 50–2025/01/06)

Sõidueksam koosneb kahest järgust: esimeses järgus sooritatakse erimanöövrid piiratud alal, millele järgneb sõit tegelikus liikluses. Manöövriosas hinnatakse juhi tehnilisi oskusi, näiteks parkimist ja tagurdamist. Pärast seda suundutakse liiklusesse, kus eksamineerija hindab kandidaadi võimekust kohanduda liiklusvooga, järgida liiklusseadust ning näidata üles riskitaju ja vastutustunnet (MKM 50–2025/01/06; Transpordiamet, 2025). Eksami läbiviimisel peetakse oluliseks, et hindamine toimuks ühtsetel alustel. Selleks on kehtestatud hindamiskriteeriumid, mis on sõnastatud määruse lisades. Eksamitulemust mõjutavad nii tehnilised vead kui ka juhikandidaadi üldine käitumine liikluses. Eksami mittesooritamise korral on juhikandidaadil õigus korduseksamit sooritada, kuid pärast kolme ebaõnnestunud katset tuleb läbida jätkuõpe (MKM 50–2025/01/06; Transpordiamet, 2025).

Sõidueksami korralduslik pool on tihedalt seotud ka eksamite korraldamise ja eksamineerijate töökorralduse regulatsiooniga, mis on sätestatud määruses nr 18. Selles on kirjeldatud eksamineerijate ettevalmistuse, eksamikeskkonna ning eksamiprotsessi nõuded, millega tagatakse eksamite võrdsus ja usaldusväärsus kõigis piirkondades (MKM 18–2011/06/18). Eksami sisu, kestus ning hindamispõhimõtted on kooskõlas juhtide ettevalmistamise õppekavadega ja laiemate liiklusohutuse eesmärkidega. Eksam peab andma kindluse, et isik, kellele antakse juhtimisõigus, on valmis iseseisvalt liikluses osalema ning ei kujuta endast ohtu teistele liiklejatele (MKM 5–2025/01/05; Transpordiamet, 2025).

Euroopa Liidu liiklusohutuspoliitika keskmes on arusaam, et juhtide pädevuse parandamine on otseselt seotud liiklusohutuse kasvuga. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2006/126/EÜ rõhutab, et juhtide koolituse ja eksamineerimise kvaliteedi ühtlustamine liikmesriikides on vajalik, et tagada ohutum liiklus kogu Euroopa Liidus. Direktiiv seab eesmärgiks mitte üksnes juhilubade vormi ja kehtivuse standardiseerimise, vaid ka juhikoolituse sisulise arendamise, pöörates tähelepanu teooria- ja sõiduõppe kvaliteedile, juhiloa taotlejate teadmistele ning praktiliste oskuste omandamisele. Juhikoolituse kvaliteedi tõstmine aitab tagada, et juhid suudavad toime tulla mitmesugustes liiklusolukordades, mõistavad liikluseeskirju sisuliselt ning omavad hoiakuid, mis toetavad ohutut ja vastutustundlikku käitumist. Direktiiv näeb ette, et liikmesriigid peavad kehtestama selged nõuded juhiloa taotlejate tervisliku seisundi, teadmiste ja oskuste hindamise osas, et vältida sobimatute kandidaatide liiklusesse lubamist. Samuti rõhutatakse proovilubade ja täiendõppe võimalust, et tugevdada uute juhtide turvalist arengut. (Euroopa Parlament ja Nõukogu, 2006)

1.3. Sõidueksami hindamine

Sõidueksami hindamise eesmärk on teha kindlaks, kas juhikandidaat suudab juhtida sõidukit ohutult, enesekindlalt ja liikluskeskkonda arvestavalt. Hindamine toimub kahes etapis: esimese järgu jooksul hinnatakse tehnilisi oskusi ehk erimanöövrite sooritust, teises järgus jälgitakse kandidaadi käitumist reaalsetes liiklusoludes. (MKM 50–2025/01/06)

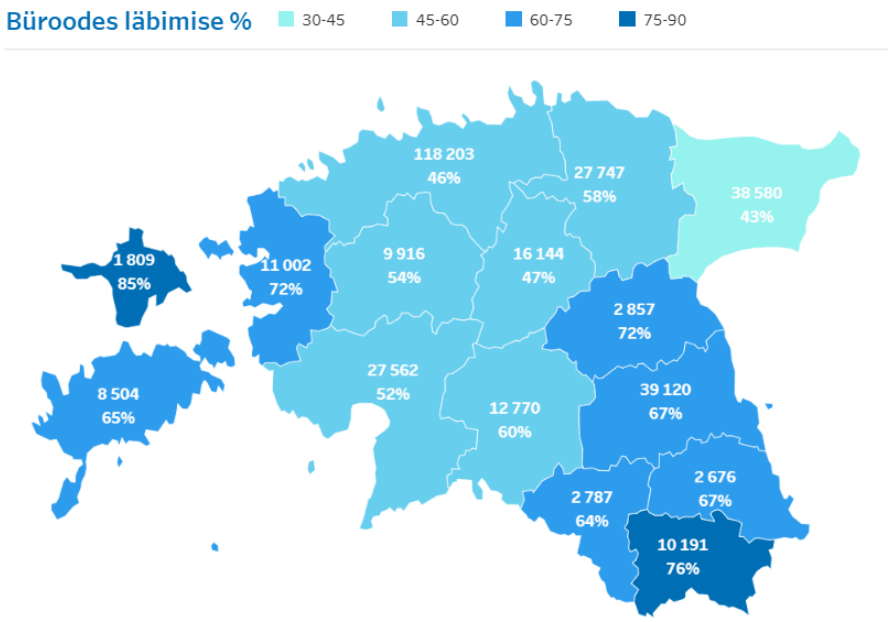
Mootorsõidukijuhi ettevalmistamine ja hindamine on liiklusohutuse tagamisel keskse tähtsusega. B-kategooria juhtimisõiguse taotlemine eeldab põhjalikku teooria- ja sõiduõpet, mille kvaliteeti peegeldab muu hulgas ka riikliku sõidueksami sooritamise statistika. Eksamitulemused annavad sisendi analüüsiks nii juhikandidaatide ettevalmistuse taseme, eksamite kvaliteedi kui ka liiklusohutuse süsteemi toimivuse kohta (vt tabel 1).

Tabel 1. Eksamite-, inimeste-, koolide arv ja eksamite läbimise % aastate lõikes (Transpordiamet, 2025)

	Eksamite arv		Inimeste arv		Koolide arv		Läbimise %
2017	26637		15007		285		44%
2018	26730		14967		283		44%
2019	26300		15205		279		42%
2020	25808		16035		282		46%
2021	28896		17946		281		48%
2022	33433		19808		282		50%
2023	31889		17887		280		48%
2024	32833		18260		287		48%
2025	7995		4998		233		46%
Kokku	**240481**		**116235**		**374**		**46%**

Aastatel 2017–2024 on B-kategooria sõidueksamite läbivusprotsent Eestis püsinud 44–50% vahemikus. 2017. ja 2018. aastal oli läbivus 44%, kuid alates 2020. aastast on see näitaja järk-järgult paranenud, ulatudes 2022. ja 2023. aastaks 50%-ni. 2024. aastal püsis läbivus endiselt 48%. 2025. aasta andmed on esitatud osaliselt – kolme kuu andmete põhjal on läbivus seni 46%. Aastatel 2017–2024 on läbi viidud kokku üle 232 000 eksami, mille sooritas ligikaudu 153 000 inimest. Samal perioodil on eksamile suunavate autokoolide arv püsinud stabiilselt (keskmiselt ~292), kuid 2025. aasta alguses on see langenud 233-ni.

Eestis on B-kategooria sõidueksami läbivusprotsent 03.03.2025 seisuga erinevates Transpordiameti büroodes vahemikus 43% kuni 85%. Kõrgeim läbivusprotsent on kujunenud väiksemates büroodes, samas kui suuremates keskustes on läbivus alla 50% (vt joonis 2).



Joonis 2. Büroodes läbimise % riigi lõikes 2024 (Transpordiamet, 2025)

Kõige suurema eksamite arvuga on Tallinna büroo, kus on läbi viidud 118 203 eksamit ning eksami sooritusprotsent on 46%. Tartu büroos on tehtud 39 120 eksamit ning sooritusprotsent on 67%. Ida-Virumaal (Jõhvi/Narva) toimus 38 580 eksamit ja läbivus on 43%, mis on madalaim Eestis. Mitmes väiksemas maakonnas on läbivusprotsent tunduvalt kõrgem. Hiiumaal on eksamite arv 1809, läbivusprotsendiga 85%, mis on Eesti kõrgeim. Võrumaal sooritati 10 191 eksamit, millest 76% õnnestusid. Saaremaal on läbivus 65% (8504 eksamit) ja Valgamaal 64% (2787 eksamit).

Mitmetes teistes maakondades jäävad läbivusmäärad 50–60% vahemikku. Näiteks Pärnumaal viidi läbi 27 562 eksamit, läbivusega 52%, ja Viljandimaal 12 770 eksamit, mille sooritusprotsent oli 60%. Jõgevamaal oli läbivus 72% (2857 eksamit) ja Põlvamaal 67% (2787 eksamit). Eraldi saab välja tuua ka Lääne-Virumaa büroo, kus läbivus on 72% (11 002 eksamit), ning Läänemaa eksamipunkt, kus läbivusprotsent on samuti 72% (11 002 eksamit). Raplamaal oli eksameid 9916 ja läbivusprotsent 54%.

Hindamine jaguneb kaheks osaks: harjutuste sooritamine (nt parkimine, tagasipööramine) ning liikluses osalemise hindamine. Hindamine toimub kindlate hindamiskriteeriumite alusel, mis on seotud juhi kvalifikatsiooninõuetega. Eksamineerija jälgib tähelepanelikult eksamineeritava tegevust, annab juhiseid, esitab vajadusel avatud küsimusi ning tagab, et juhikandidaat saaks iseseisvalt liikuda ja tegutseda. Hindamine peab toimuma objektiivselt, selgete juhiste ja neutraalse hoiakuga. Eksam loetakse mittesooritatuks, kui eksamineeritav rikub tõsiselt liiklusreegleid või tekitab ohtliku olukorra. (OT_022_K5_r6)

Sõidueksami mittesooritamise põhjuseks on enamasti mittearvestatud kompetents. 2024. aastal oli kõigist mittesooritatud B-kategooria sõidueksamitest 83% (14 265 eksamit) mittearvestatud just sellel põhjusel. 17% sõidueksamitest (2927 eksamit) lõppesid mittesooritatud tulemusega, sest ei sooritatud harjutust. (Transpordiamet, 2024) Peamine põhjus, miks sõidueksam ebaõnnestus (6205 eksamit), oli asjaolu, et juhikandidaat ei suutnud tagada ohutust. (Transpordiamet, 2025) Perioodil 2020-2023 oli samuti vähemalt 80% sõidueksamite mittesooritamise tulemuse põhjuseks mittesooritatud kompetents ning eeltoodud perioodil oli just ohutuse tagamise kompetentsi puudus peamine põhjus selles kategoorias. Ebaõnnestunud sõidueksamite peamised põhjused on jäänud viimasel viiel aastal (s.o uue määruse ajal) samaks.

1.4. Vigadepõhine ja kompetentsipõhine hindamine

Kuni 01.02.2020 kehtis hindamisel nn vigadepõhine hindamismudel ning sõidueksami läbiviimise kord määratles väga kindlalt, milliste eksimuste puhul tuleb lugeda riiklik B-kategooria sõidueksami tulemus negatiivseks. See tähendas, et eksamineerijal puudus üheksa vea puhul kaalutlusõigus. Sellised vead olid järgnevad liiklusnõuete rikkumised:

1. liiklusohu tunnetamine ja pidurdusvalmidus
2. foori või reguleerija keelava märguande eiramine
3. jalakäija või teise liikleja ohustamine
4. vasakpöördel reastumine vastassuunavööndisse

5. sõidurea vahetamine liiklusolukorda jälgimata
6. liiklusohtliku olukorra tekitamine ja eksamineerija sekkumise vajadus eksamineeritava juhtimisse
7. möödasõidu sooritamine kohas, kus see pole lubatud
8. teeandmise kohustuse nõude eiramine
9. keelumärgi „Sissesõidu keeld“ nõude eiramine (võimaliku ohu tekkimise korral)

Lisaks oli ka eksamineerijal kaalutlusõigus teatud korduvate vigade esinemisel lugeda sõidueksami tulemus mittesooritatuks. Sellised vead olid järgmised liiklusnõuete rikkumised:

1. Puudulik liikluse jälgimine, tähelepanelikkus ja koostöö teiste liiklejatega
2. Vigade esinemine sõiduki juhtimisel (ebaühtlane kiirus, käiguvahetus, järsud pidurdamised jms)
3. Liiklusoludele mittevastav sõidukiirus
4. Teiste liiklejate põhjendamatu takistamine
5. Vale paiknemine sõiduteel
6. Ebapiisav piki-ja külgvahe hoidmine
7. Ristmike ületamine pika kõhklemise ja viivitusega
8. Suunamärguande ebaõige kasutamine
9. Fooride, liiklusmärkide, teekattemärgistuste ja muude märguannete nõuete eiramine
10. Vale või poolik reastumine ühesuunalisel tänaval vasakpöördeks

(MKM50–2011/06/18). 1. veebruar 2020 muudeti n-ö eksamineerimise määrust nr 50, millega mindi üle kompetentsipõhisele hindamisele. Iga juhtimisolukorra kohta antav hinnang peab näitama juhiloa taotleja oskust käsitseda ja juhtida sõidukit liikluses ohutult. Eksamineerija peab end kogu eksami vältel tundma turvaliselt. Juhul kui juhtimisel esineb vigu ja loomult ohtlikku käitumist, mis võivad ohustada eksamisõidukit, selles sõitjaid või teisi liiklejaid, katkestatakse eksam mittesooritatud tulemusega, olenemata sellest, kas eksamineerija või kaasas olev isik peab sekkuma või mitte. Eksamineerijal on siiski õigus otsustada, kas eksam viia lõpuni või see katkestada olenevalt eksamineeritava oskustest ja käitumisest. Hindamise käigus pöörab eksamineerija eritähelepanu sellele, kas eksamineeritav ilmutab kaalutletud ja

teisi arvestavat juhtimiskäitumist. See peab peegeldama üldist reeglipärast ja ohutut sõiduki juhtimisstiili. Eksamineerija arvestab kirjeldatud juhtimiskäitumist eksamineeritavast üldise ettekujutuse loomisel. Siia kuulub ka kohanduv ja kindel juhtimisstiil, tee- ja ilmastikuolude arvestamine, muu liikluse arvestamine, teiste (eriti vähekaitstud) liiklejatega arvestamine ning ettenägelikkus. Sõidueksamil antakse hinnang eksamineeritava oskustele, hoiakutele, käitumisele ja teadmiste kasutamisele praktikas. (MKM 50 Lisa 3 – 2020/01/16)

Määruse lisa 3 kohaselt hinnatakse esimeses järgus eksamineeritava võimet kontrollida ja manööverdada sõidukit väiksel kiirusel. B-kategooria eksamite eripära on selles, et esimese järgu ülesanded (sõidueksami harjutused) toimuvad eksami teises järgus ehk liikluses, mitte suletud territooriumil kohandatud platsil. B-kategooria eksami korral on kohustuslikud harjutused „parkimine manöövriga“ ja „piiratud alal tagasipööramine“. Kolmas harjutus valitakse määruses loetletud variantidest eksamineerija poolt. Hindamisel jälgitakse sõiduki paigutust, manöövri täpsust ja ohutust. (MKM 50 Lisa 3 – 2020/01/01).

Varem (s.o enne 1.02.2020) tuli määruse lisa 3 kohaselt sooritada kolm harjutust, millest „Sõiduki parkimine ja parkimiskohal lahkumine“ oli kohustuslik harjutus. Ülejäänud kaks harjutust võis eksamineerija valida määruses välja toodud harjutuste hulgast. Võimalus oli valida „Sõidu alustamine tõusul“, „Piiratud alal tagasipööramine“, „Tagurdamine otsesuunas“, „Edaspidi slaalomi sõitmine“ ja „Tagurdamine pöördega vasakule või paremale“. (MKM 50–2011/06/18). Nende harjutuste sooritamiseks oli kuni 2 katset. Alates 1.02.2020 ei ole enam B-kategooria sõidueksamil harjutuste sooritamiseks ette nähtud katseid, vaid sõidueksam loetakse mittesooritatuks, kui eksamineeritav ei täida harjutuse nõudeid või ei taga ohutust. Harjutuste tegemiseks on kuni 10 minutit. (MKM 50 Lisa 3 – 2020/01/01).

Teises järgus, nagu sätestatud määruse lisas 4, hinnatakse eksamineeritava sõiduoskusi tavaliikluses. Eksamineerija teeb hinnangu kogu eksami sooritusele tervikuna, pöörates tähelepanu näiteks juhtimisvõtete ohutusele, liiklusolude arvestamisele, riskitaju olemasolule ja teiste liiklejatega arvestamisele. (MKM 50 Lisa 4 – 2011/06/50)

Selle käigus vaadeldakse konkreetseid hindamiskriteeriume, sealhulgas (MKM 50 Lisa 4 – 2023/10/01)

- sõiduki ettevalmistamine (2 avatud küsimust sõiduki ohutuskontrolli kohta)
- sõiduki käsitsemise oskus
- ohutunnetus
- liikluses iseseisev toimetulek

Eksamineerijal on õigus katkestada eksam enneaegselt, kui eksamineeritav ohustab ennast, eksamineerijat või teisi liiklejaid, või rikub liiklusreegleid viisil, mis loetakse tõsiseks veaks. (MKM 50 Lisa 4 – 2023/10/01)

Eksamile antud hinnang dokumenteeritakse sõidueksami kaardil, mille struktuur ja täitmisnõuded on sätestatud määrus nr 50 lisas nr 8. Sinna kantakse eksamineeritava tegevused, tehtud vead, üldhinnang ning lõplik otsus eksami sooritamise või mittesooritamise kohta. (MKM 50 Lisa 8 – 2020/01/16)

Sõidueksami kaardid (raportid) on vajalikud olukorras, kus kolme sõidueksami tulemus on mittesooritatud ning isik peab läbima jätkuõppe. Jätkuõppe eesmärk on hinnata riiklikul sõidueksamil esinenud puuduseid oskustes ja teadmistes. Jätkuõppe läbimiseks peab isik esitama autokoolile kõigi kolme riikliku sõidueksami kaardid, mistõttu on ääretult oluline, et sõidueksami kaardil välja toodud informatsioon oleks põhjalikult sõnastatud, et koolitajad saaksid tegeleda esinenud puuduste kõrvaldamisega. Sõidueksami kaardi alusel koostatakse õpilasele jätkuõppe kava, mis peaks aitama viia läbi asjakohase ning põhjaliku jätkuõppe koolituse mille tulemusena suudab jätkuõppes osalenu sooritada edukalt riikliku sõidueksami Transpordiametis. Jätkuõppe maht on minimaalselt 2 akadeemilist tundi, kuid tulevalt sõidueksami kaardil väljatoodust võib see maht osutuda ka suuremaks. (MKM 60–2011/06/27)

Kui vigadepõhine hindamine nägi ette selged liiklusnõuete rikkumised, millega oli sõidueksami tulemus koheselt mittesooritatud, siis kompetentsipõhine hindamine seda ette ei näe. Samas peab eksamineeritav ka kompetentsipõhise hindamise puhul näitama, et vajalikud teadmised on omandatud piisaval tasemel, st suutlikkust iseseisvalt, teisi arvestavalt ja ohutult liiklemiseks.

Harjutuste puhul puudub eksamineerijal kaalutlusõigus – olenemata sellest, kas hinnatavad kompetentsid on omandatud, tähendab harjutuse mittesooritamine automaatselt negatiivset sõidueksami tulemust.

1.5. Eksamineerijate roll sõidueksamil

Eksamineerija roll sõidueksamil on mitmetahuline. Ta mitte ainult ei juhi eksamit, vaid ka tagab selle korra, turvalisuse ja dokumenteerimise. Eksamineerija ülesanded algavad eksami sissejuhatusega ja lõpevad tulemuse dokumenteerimisega SEP-süsteemis. Temalt oodatakse neutraalset, pingevaba ja toetavat suhtumist kogu eksami vältel. Samuti peab eksamineerija olema valmis eksamit katkestama ohtliku olukorra tekkimisel. Lisaks ei tohi ta eksami ajal eksamineeritavat eksitada ega mõjutada tema otsuseid, samuti ei ole lubatud eksamineeritava isikliku elu kohta küsimuste esitamine. Hindamises peavad keskmes olema eksamineeritava tegevused ja liikluskäitumine, mitte isik. (OT_022_K5_r6)

Eksamineerija on riikliku sõidueksami läbiviimisel võtmetähtsusega isik, kelle professionaalsus, erapooletus ja otsustusvõime määravad eksami kvaliteedi ja usaldusväärsuse. Eksamineerija ülesanded, kohustused ja pädevus on sätestatud Transpordiameti liiklusteenistuse eksamineerija ametijuhendis (Transpordiamet, 2023), samuti määrustes, mis reguleerivad eksamite läbiviimist ning juhi kvalifikatsiooninõudeid (MKM 50–2025/01/06; MKM 18–2011/06/18).

Eksamineerija ülesanne on kontrollida juhikandidaadi teadmiste, oskuste ja hoiakute vastavust juhi kvalifikatsiooninõuetele. Selleks viib eksamineerija läbi nii harjutusosa (esimene järk) kui ka sõiduosa liikluses (teine järk), jälgides kandidaadi sooritust määruse lisa 3 ja lisa 4 alusel. Lisaks hindamisele on eksamineerija ülesanne vormistada korrektselt sõidueksami kaart, märkides sinna eksami tulemuse, puudused ja vajadusel ka põhjused, miks eksam loeti mittesooritatuks. (MKM 50–2025/01/06)

Eksamineerija tegevus ei piirdu üksnes eksami läbiviimisega. Ametijuhendi kohaselt peab eksamineerija kontrollima dokumentide ja eksamisõiduki vastavust, tagama eksami käigus

turvalisuse, andma eksamineeritavale arusaadavat tagasisidet ning lahendama eksamiga seotud vaidlusi ja päringuid. Samuti on tal kohustus säilitada videokaardid ja muud eksamiandmed, mis võivad olla aluseks eksamitulemuse vaidlustamisel. (Transpordiamet, 2023)

Et tagada eksamite ühtne kvaliteet, peab eksamineerija osalema regulaarselt kutse- ja ametialastes täiendkoolitustes ning läbima kvalifikatsioonikontrolle. Lisaks peab ta tundma põhjalikult liiklusseadust, kehtivaid määrusi ja mootorsõidukijuhi ettevalmistamise riiklikku õppekava. Eksamineerija peab oskama anda kompetentsipõhist tagasisidet, mis toetab eksamineeritava arusaamist eksami tulemustest ja võimalikest arenguvajadustest. (Transpordiamet, 2023)

Ametijuhendis rõhutatakse ka eksamineerija isikuomadusi. Ta peab olema objektiivne, hea suhtleja, pingetaluv ja suuteline tegema kiireid, kaalutletud otsuseid. Erilist tähelepanu pööratakse sellele, et eksamineerija kohtleks kõiki kandidaate võrdselt ja lugupidavalt, maandaks eksamiärevust ning tagaks kliendisõbraliku kogemuse (Transpordiamet, 2023). Kuna eksamineerijal on õigus anda juhikandidaadile juhtimisõigus või selle andmisest keelduda, on tema otsustel märkimisväärne kaal. Seetõttu peab tema tegevus põhinema mitte ainult õigusaktide tundmisel, vaid ka eetikal, professionaalsusel ja isiklikul vastutusel (MKM 50–2025/01/06; MKM 18–2011/06/18).

Analüüsid on näidanud, et eksamineerijate hindamisstiilide erinevused võivad viia olukorrani, kus eksami edukus sõltub olulisel määral just sellest, kelle juurde juhikandidaat satub. Tõenäosus sõidueksam edukalt läbida varieerub mõne eksamineerija puhul kuni 30 protsendipunkti võrra, mis viitab vajadusele ühtlustada taset ning tagada hindamiskriteeriumide suurem võrdsus. Samas on välja toodud, et see varieeruvus ei ole päris nullini viidav ega ole kõige dramaatilisem ka lihtsalt keskmiste võrdluses, kuid siiski märkimisväärne (Hinno, 2024).

Eksamineerijate hinnangu varieeruvus on tõusnud esile ka avalikus diskussioonis. Meedia on juhtinud tähelepanu sellele, et mõne eksamineerija puhul on eksamist läbikukkunute osakaal oluliselt suurem kui teiste puhul, ulatudes vahemikku, kus mõni eksamineerija laseb läbi suurema osa eksamineeritavastest, teine jällegi hindab enamiku eksamitulemuse

mittesooritatuks. Selline erinevus loob olukorra, kus süsteemi usaldusväärsus võib olla ohus, kui juhikandidaadid tajuvad hindamist juhuslikuna või ebaõiglasena (ERR, 2024).

Sarnasele probleemile osutati ka rahvusvaheliste ekspertide poolt koostatud sõidueksamite hindamisaruandes, kus toodi välja konkreetne juhtum: Eesti neljas sõidueksami kohas läbi viidud 23 sõidueksami jooksul sooritas eksami edukalt vaid 6 juhikandidaati. Tegemist oli väga madala läbisaamise määraga (26%), mis oli oluliselt madalam kui Eesti sama aasta üldine keskmine (55,8%). Eksperdid kinnitasid, et üldiselt oldi eksamineerijate otsustega nõus, kuid mitte kõigil juhtudel. Selline tähelepanek rõhutab, et kuigi hindamine võib enamasti olla adekvaatne, on siiski ruumi subjektiivsuseks ja otsuste erinevuseks, mis omakorda mõjutab tulemuste võrdsust (CIECA, 2024, lk 17).

1.6. Riikliku sõidueksami kestuse lühendamine

Riikliku sõidueksami kestus on olnud aastakümneid oluline komponent mootorsõidukijuhi pädevuse hindamisel. Vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusele nr 50 peab B-kategooria sõidueksami teises järgus ehk liikluses toimumisel, toimuma hindamine minimaalselt 35 minuti jooksul (MKM 50–2025/01/06). 2020. aasta kevadel, pärast kahekuulist sõidueksamite seiskumist, tekkis Transpordiametil vajadus vähendada eksamite ooteaegu ja suurendada eksamite läbilaskevõimet. Selle tulemusel algatati määrusemuudatus, mille kohaselt lühendati B-kategooria sõidueksami kestust 10 minuti võrra. Muudatuse eesmärk oli ajutiselt lahendada kriisiolukord, kuid sellest ajutisest meetmest sai peagi püsipraktika (Pau, 2020). Lühendamise eesmärgiks oli vähendada koroonaviirusest tingitud järjekordi ning võimaldada suuremat eksamite mahtu. Ameti kinnitusel säilitatakse ka lühendatud eksami korral kõik olulisemad hindamiskomponendid – sealhulgas manöövrid, linnasõit ja asulaväline lõik (ERR, 2020).

Määruse muutmise seletuskirjas märgiti, et eksamineerijal jääb endiselt kaalutlusõigus eksami pikkuse osas ning vajadusel saab sõiduaega pikendada, kui eksami käigus ei teki piisavalt olukordi kandidaadi hindamiseks. Samas rõhutati, et hindamiskriteeriumid ning eksami sisu jäävad samaks, sõltumata eksami kestusest (MKM 50–2025/01/06). Transpordiamet põhjendas eksami kestuse lühendamist ka eksamitulemuste analüüsiga, mille kohaselt ei olnud lühema ja

pikema eksami edukusprotsendis märkimisväärseid erinevusi. Näiteks Tallinnas oli 35-minutilise eksami läbivusmäär 37,8%, samas kui varasema 45-minutilise eksami puhul 34,5% (Pau, 2020).

2024. aasta sügisel külastas Eestit rahvusvaheline juhiõppe komisjon CIECA. Visiidi eesmärgiks oli tutvuda nii teooria- kui ka sõidueksamite korraldusliku poolega ning anda omapoolne hinnang sõidueksamite läbiviimise kvaliteedile. CIECA raport ning tagasiside valmis käesoleva aasta Veebruaris ning selles on välja toodud erinevaid tähelepanekuid mis vajaksid tähelepanu. Esmane oluline tähelepanek on ka see, et eksamimarsruudid kataksid piisavalt erinevaid sõiduolukordi, võimaldades hinnata oskusi, nagu kohandumine tee tüübi ja liiklusolukorraga. Eksamineerijad valivad marsruudid ise ning need hõlmavad nii linnasõitu kui ka sõitmist asulavälistel teedel. Marsruudid peaksid pakkuma võimalusi erinevates kiirustes sõitmiseks ning olukordadeks, kus kandidaat peab reageerima teiste liiklejatega suhtlemisele. Samas toodi välja mitmeid murekohti. Eesti liiklusseaduse kohaselt on lubatud kiirus elurajoonis 50 km/h, maanteel 90 km/h ning valitud lõikudel (hooajaliselt ja elektroonilise märgistusega) kuni 110–120 km/h. Eksamite käigus täheldati aga, et paljud kandidaadid sõitsid tunduvalt aeglasemalt – enamasti 40–60 km/h, isegi 90 km/h tsoonides. See raskendas märgatavalt nende oskuste hindamist, mis eeldaksid liiklemist tavapärastes liiklusoludes. Tüüpiliselt ei ületanud isegi paremad kandidaadid eksamil 90 km/h kiirust, mida eksperdid mõistsid kui noorjuhtide ajutise piirangu mõju, ent leidsid, et eksamite ajal võiks lubada sõitu suurematel kiirustel, et hinnata oskusi realistlikumates tingimustes. (CIECA, 2024, lk 25)

Mõnel juhul oli teede tühjus või vähene liiklus samuti takistuseks, sest puudus võimalus hinnata kandidaatide võimet teiste liiklejatega suhelda või liiklusolukorras navigeerida. Mõned kandidaadid ei suutnud autot käsitleda isegi kõige madalamal tasemel, mille tõttu ei tõusnud nende kiirus 30–40 km/h-ni. Sellised tingimused muutsid testi eesmärgi mõttetuks ja tulemuste hindamise sisutuks. Lisaks tõsteti esile, et sõidukäitumine ei toetanud ökosõidu põhimõtteid. Paljud kandidaadid ei kasutanud üldse 5. käiku, kasutasid madalaid käike, pidurdasid hilja ning ei vaadanud piisavalt ette ega prognoosinud liiklusolukordi. Need aspektid raskendasid ökosõidu hindamist eksami käigus. Mõnel juhul, kui eksam toimus teelõigul, kus oleks saanud

liikuda 90 km/h, jätkasid kandidaadid siiski 40–50 km/h, muutes eksamisõiduki takistuseks olemasolevale liiklusele – juhul kui liiklust üldse oli. (CIECA, 2024, lk 24)

Samas on mitmed autokoolid ja erialaspetsialistid avaldanud kriitikat lühema eksami suhtes. Autosert kompetentsikeskus oma arvamusartiklis toob välja, et sõidueksami kestuse lühendamine kahjustab hindamise kvaliteeti ja ei võimalda eksamineerijal hinnata kõiki vajalikke liiklusolukordi. Artiklis osutatakse, et Transpordiamet on hakanud keskenduma kvantiteedile kvaliteedi arvelt, ohustades sellega eksami sisulist eesmärki ning lõpuks ka liiklusohutust (Autosert, 2022). Transpordiameti esindaja Joel Jesse on omalt poolt rõhutanud, et sõidueksami kestus ei ole iseenesest kriitiline tegur. Tema sõnul on palju olulisem see, kui kvaliteetne ja põhjalik on eelnev sõiduõpe, mis valmistab kandidaadi ette iseseisvaks liiklemiseks (ERR, 2022). Sellest järeldub, et sõidueksami funktsioon ei tohiks olla pelgalt formaalne kontrollpunkt, vaid peab toetuma tugevatele ettevalmistus standarditele.

2025. aasta seisuga kehtib 35-minutiline teelsõitmise aeg endiselt ning see on sätestatud määruse nr 50 uuendatud redaktsioonis (MKM 50–2025/01/06). Kuna muudatus on mõjutanud kogu eksamisüsteemi ja arusaama juhi valmisolekust, on oluline jätkata selle mõju hindamist nii eksamitulemustele, kandidaatide ettevalmistusele kui ka liiklusohutusele tervikuna.

2. UURIMISMEETOD

Uurimistöö eesmärk on välja selgitada, kuidas on mõjutanud riikliku B-kategooria sõidueksami kestuse lühendamine eksami läbiviimise protsessi, selle kvaliteeti ning sõidueksami protsessi osapoolte kogemust. Järgnevas peatükis tuuakse välja uurimismeetodid, valimi kirjeldus ning andmete analüüsi meetodid.

2.1. Metoodika kirjeldus

Uuringu raames kasutati kvantitatiivset uurimismeetodit, mille abil koguti andmeid nii eksamineeritavate kui ka eksamineerijate hinnangute kohta. Küsimustikud koostati selleks, et koguda struktureeritud ja võrreldavat infot, võimaldamaks üldistada tulemusi laiemale sihtrühmale. Kvantitatiivne uurimismeetod on lähenemine, mis kasutab numbrilisi andmeid nähtuste selgitamiseks ja kirjeldamiseks. Selle eesmärk on koguda ja analüüsida andmeid matemaatiliste meetodite abil, et vastata konkreetsetele küsimustele. (Taherdoost, 2022)

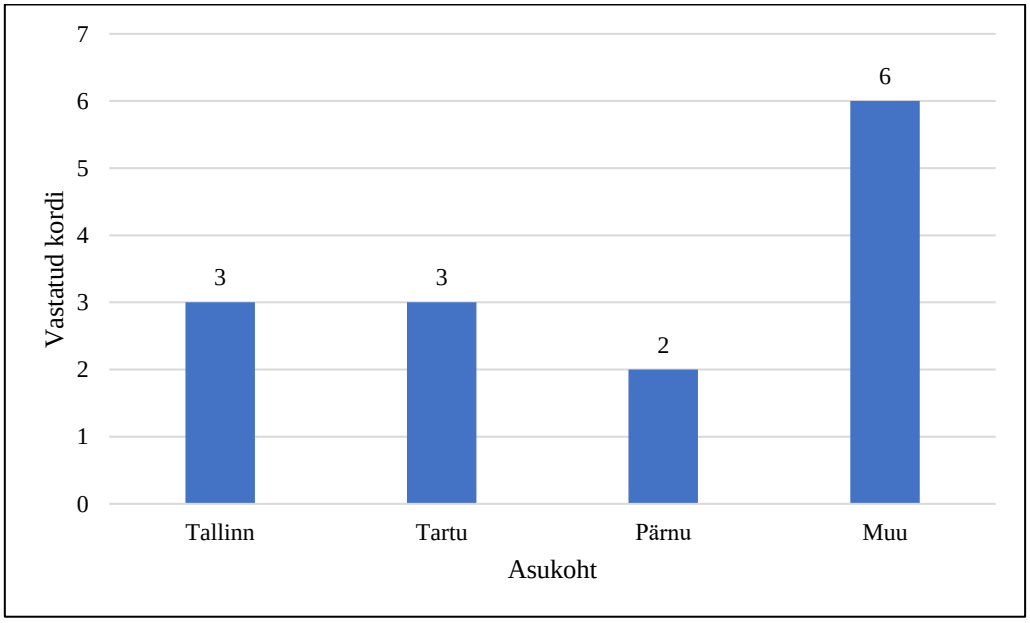
Andmete kogumiseks ja uuringu läbiviimiseks koostati Google Forms keskkonnas küsimustik (vt Lisa 1). Küsimustikud suunati kahele sihtrühmale: riiklikul sõidueksamil osalenud juhikandidaadid ning Transpordiameti eksamineerijad. Küsimustik sisaldas nii suletud valikvastustega küsimusi kui ka neid, kus oli vaba tekstiväli. Küsimustikus eelistati valikvastustega küsimusi, kuna need võimaldavad andmeid omavahel paremini võrrelda, analüüsida ja töödelda. Esimene ankeet eksamineeritavatele koosnes 18 küsimusest ja eksamineerijate küsimustik koosnes 17 küsimusest. Küsimustike sisu koostamisel arvestati uurimisküsimusi ning varasemat seadusandlust ja sõidueksami korralduslikke põhimõtteid.

2.2. Valim ja andmete analüüs

Uuringus osalesid kaks sihtrühma: Transpordiameti eksamineerijad ning isikud, kes olid hiljuti sooritanud B-kategooria riikliku sõidueksami. Küsimustik eksamineerijatele edastati töö autori poolt otse Transpordiameti suhtluskanalite kaudu. Valimi suurus oli 38 eksamineerijat, kellest vastas 14 eksamineerijat, mis moodustab vastamismääraks 36,8%. Küsimustik saadeti välja 13. märtsil 2025 ning suleti 15. märtsil 2025. Kuna Transpordiameti sõidukite juhtimisõiguse

osakonna juhataja saatis töö autorile ja ka eksamineerijatele kirja, mis võis mõjutada vastajate objektiivsust, otsustas töö autor küsimustiku ennetähtaegselt sulgeda, et tagada tulemuste võimalikult aus peegeldus.

Kõigist vastajatest töötas 8 inimest (57,1%) vastava valdkonnaga seotud ametikohal 7–9 aastat. 6 vastajat (42,9%) märkisid, et nende töökogemus jääb vahemikku 1–3 aastat. Ükski vastaja ei olnud töötanud valdkonnas vähem kui 1 aasta, 4–6 aastat ega ka 10 või rohkem aastat. Kõikidel eksamineerijatel on võimalus lisaks B-kategooria eksamitele vastu võtta ka teistes kategooriates - A, BE, C, CE ning D. Enamik eksamineerijaid, kes küsitlusele vastasid, viivad eksameid läbi mujal linnades kui Tallinn, Tartu või Pärnu. Transpordiamet võtab B-kategooria sõidueksameid lisaks Tallinnale, Tartule ja Pärnule vastu ka järgmistes büroodes: Haapsalu, Kärdla, Kuressaare, Rakvere, Jõhvi, Narva, Jõgeva, Viljandi, Põlva, Võru, Rapla, Paide ja Valga. (vt joonis 3).

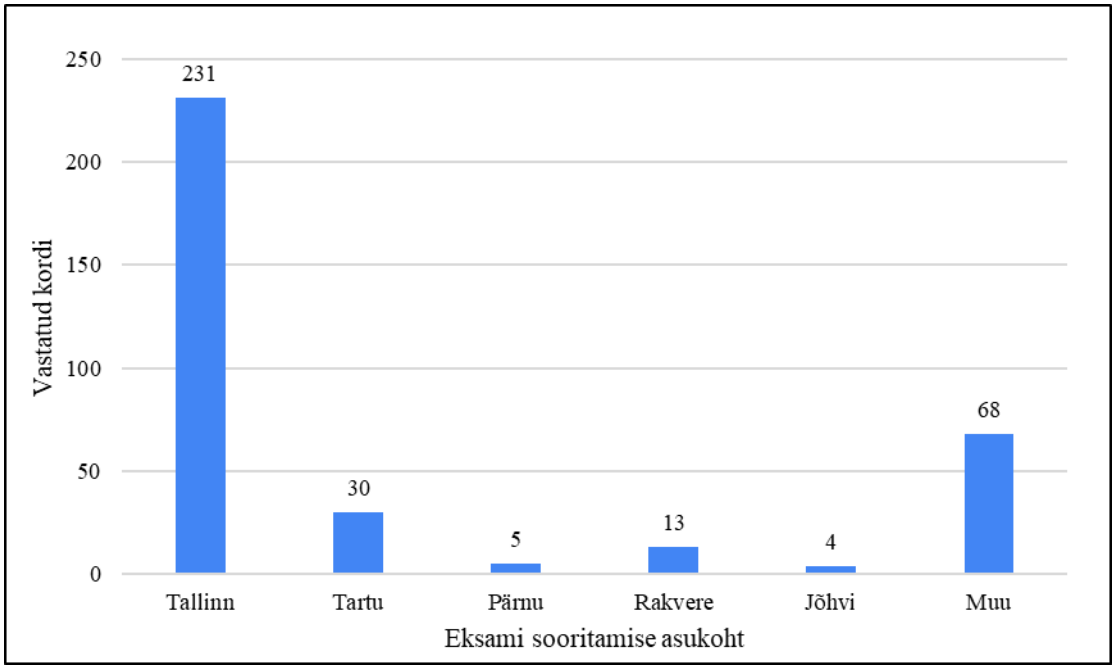


Joonis 3. Eksamineerijate eksamite vastuvõtmise asukoht

Eksamineeritavate valim kujunes vabatahtlikkuse alusel ning küsimustik oli avatud lühiajaliselt pärast eksami sooritamist. Osalejad olid erineva vanuse ja piirkondliku kuuluvusega. Eksamineeritavate küsimustik oli avatud ajavahemikul 10.03.2025-14.03.2025. Info saadeti

laiali suhtluskeskkonna Facebooki grupi „Juhiload esimesel katsel“ kaudu, kus on 31.03.2025 seisuga veidi vähem kui 15 000 liiget. Küsimustele vastas 351 eksamineeritavat, kellest 36% olid mehed ja 64% naised. Enamik vastajaid olid vanuses 18–24 aastat –kokku 239, teisel kohal on vanusegrupp 25–34 aastat (66 vastajat). Kuigi valim ei ole statistiliselt esinduslik kogu sihtrühma suhtes, annab see siiski väärtuslikku teavet vastajate tajude ja hinnangute kohta seoses eksami kestvuse lühendamisega.

Kõige rohkem vastajaid sooritas sõidueksami Tallinnas – neid oli 231 (64,1%). Teisel kohal olid vastajad, kes märkisid eksami asukohaks muu – 68 (18,9%). Tartu märkis eksamikohaks 30 (8,3%), Rakvere 13 (3,6%), Pärnu 5 (1,4%) ja Jõhvi 4 (1,1%) (vt joonis 4).



Joonis 4. Eksamineeritavate eksami sooritamise asukoht

Kogutud andmeid analüüsiti kvantitatiivsete meetoditega. Töö autor sisestas ja analüüsis saadud andmed Microsoft Excel programmi kasutades. Andmete analüüsi tulemusena koostati järeldused ja töö kokkuvõte. Töö analüüsis on võrreldud vastuste protsentjaotusi ning keskmisi hinnanguid. Kvantitatiivse meetodi puhul on andmete analüüs keskne osa, mille eesmärk on leida statistilisi seoseid uuritavate muutujate vahel. Kogutud andmeid analüüsitakse tavaliselt

matemaatiliste ja statistiliste meetodite abil, nagu kirjeldav analüüs, seletav analüüs ja inferentsanalüüs. See protsess aitab kindlaks teha mustreid, sagedusi ja korrelatsioone, mis toetavad hüpoteeside testimist ja teooriate arendamist. Lõplik analüüs sisaldab tulemuste tõlgendust ning näitab, kui olulised on leitud seosed ja kuidas need vastavad uurimisküsimustele. (Taherdoost, 2022)

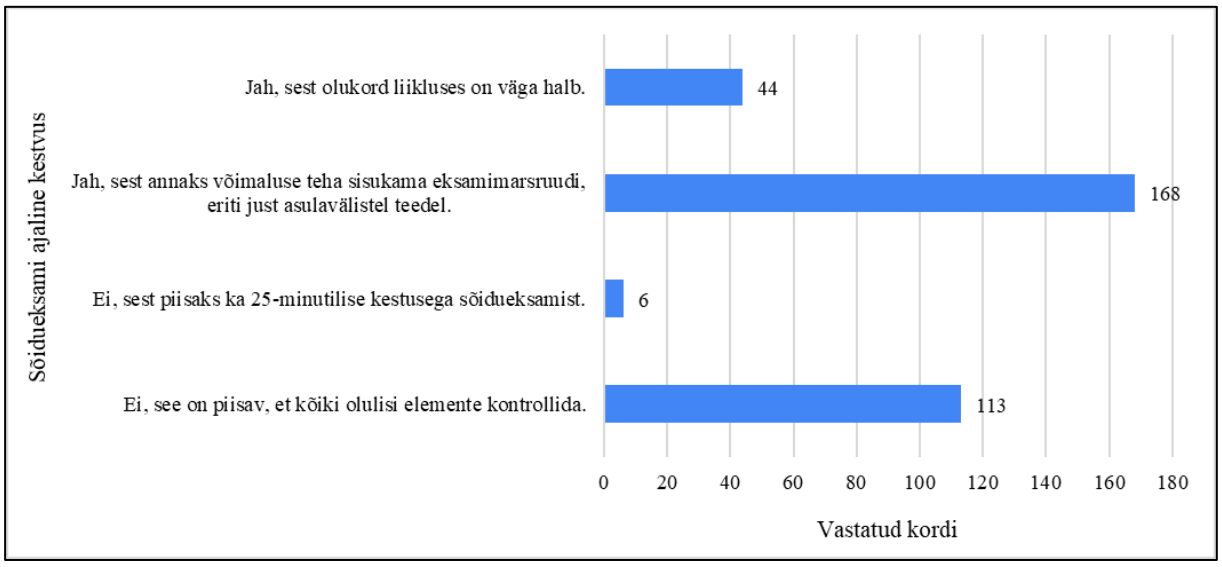
3. UURINGU TULEMUSED

Tulemuste peatükis analüüsitakse küsitluste andmete põhjal, kuidas on sõidueksami kestuse lühendamine mõjutanud eksami kvaliteeti ja hindamisvõimalusi. Esmalt vaadeldakse, kuidas eksamineeritavad tajuvad lühema teelsõiduaja mõju eksami sisule ja õiglustundele. Seejärel käsitletakse eksamineerijate hinnanguid eksami kestuse ja hindamispõhimõtete osas, sh töökorralduse ja koormuse vaatenurgast. Lõpuks antakse ülevaade sellest, kuidas eksamit sooritanud isikud mõistavad kvaliteetset sõidueksamit ning milliseid tegureid nad peavad oluliseks objektiivse ja sisuka hindamise juures.

3.1. Lühema teelsõiduaja mõju sõidueksami kvaliteedile

Uuringust selgus, et 63,2% (n=222) vastajatest kestis eksam vähemalt 45 minutit. Lühema teelsõitmise ajaga ehk vähemalt 35-minutilise eksami kogemuse märkis 36,8% (n=129). Seega standardsem või sagedamini kasutatud eksamiaeg on 45 minutit.

Küsimusele, kas sõidueksam võiks kesta vähemalt 45 minutit praeguse 35 minuti asemel, vastas enamik toetavalt (vt joonis 6). 168 vastajat leidis, et pikem eksam annaks võimaluse teha sisukama eksamimarsruudi, eriti just asulavälistel teedel. Seda seisukohta jagas 47,7% kõigist vastanutest. Lisaks 44 inimest ehk 12,5% tõi välja, et pikem eksam on vajalik halva liiklusolukorra tõttu, mis võib eksamiaega mõjutada. Teisalt leidis 113 vastajat ehk 32,1%, et praegune kestus on piisav kõigi oluliste elementide kontrollimiseks. Vaid 6 inimest ehk 1,7% arvas, et piisaks isegi 25-minutilisest eksamist.

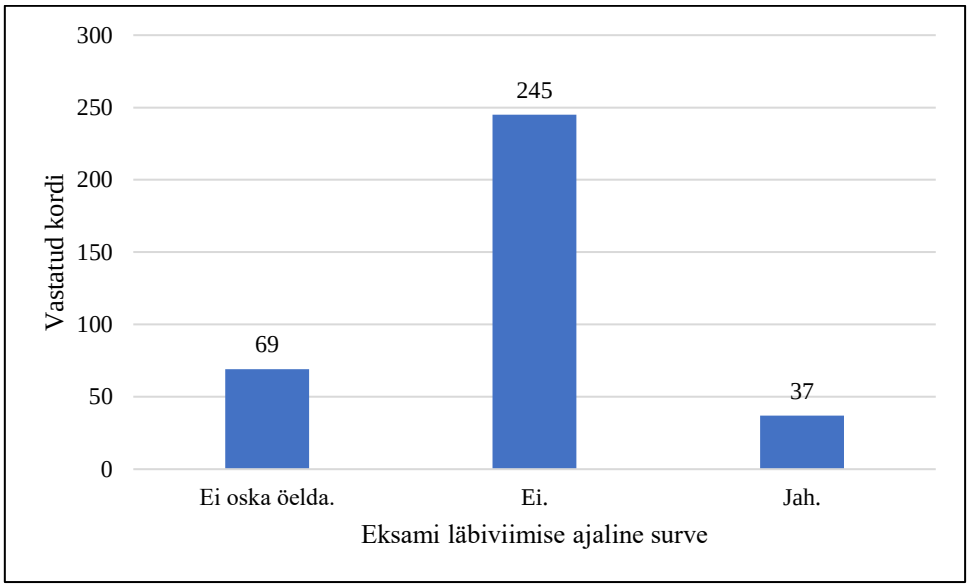


Joonis 5. Hinnang sõidueksami kestuse piisavusele ja vajadusele seda pikendada

Seega üle poole vastanutest pooldavad sõidueksami kestuse pikendamist vähemalt 45 minutini, tuues peamise põhjusena välja eksamitrajektoori sisukuse ja realistlikumad liiklusolud. Samas on märkimisväärne osa vastajatest veendunud, et ka praegune kestus võimaldab oluliste oskuste adekvaatset hindamist. See näitab, et küsimus eksami kestusest jagab arvamusi, kuid domineerib siiski arvamus, et pikem eksam võib parandada hindamise kvaliteeti.

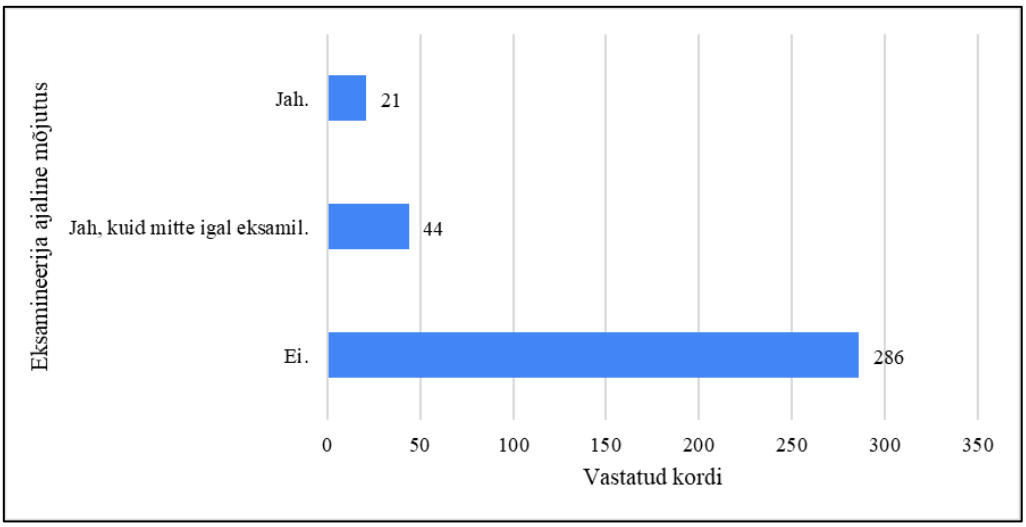
Uuringus käsitleti ka küsimust, kas eksamineerija andis eksami jooksul märku ajasurvest või kiirustamisest (vt joonis 6). Enamik vastanutest – 69,6 protsenti (n = 245) – ei tajunud eksami ajal, et eksamineerijal oleks olnud kiire. Neutraalset seisukohta väljendas 19,6 protsenti vastanutest (n = 69), öeldes, et nad ei oska sellele küsimusele vastata. Samas tundis 10,5 protsenti (n = 37), et eksamineerijal oli eksami läbiviimisega kiire.

Tulemused viitavad sellele, et valdav osa eksamite läbiviimisest toimus vastajate hinnangul rahulikus tempos, ilma kiirustamiseta. Samas on märkimisväärne hulk inimesi, kes tundsid ajasurvet või ei osanud selle olemasolu kohta hinnangut anda.



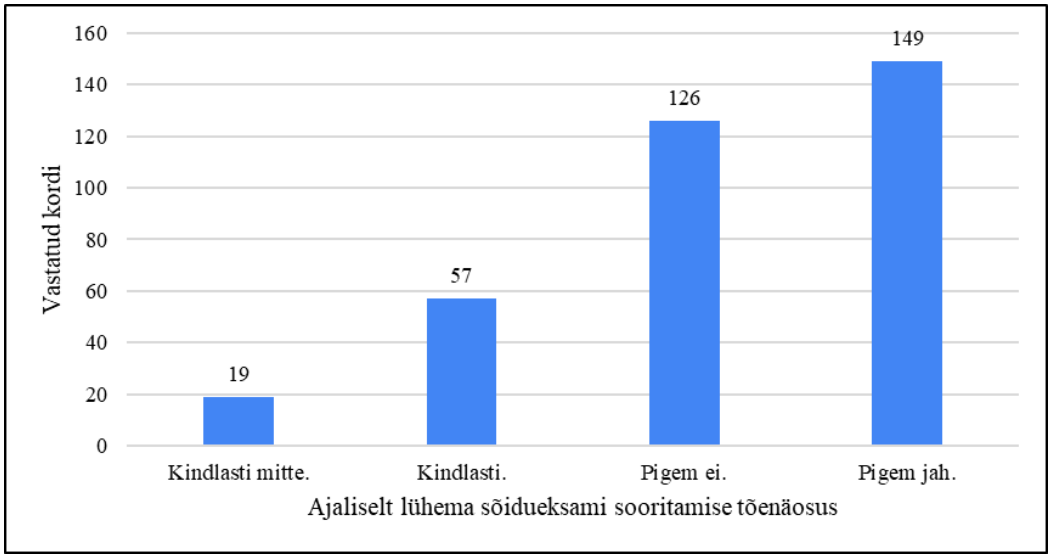
Joonis 6. Eksamineerija poolne eksami läbiviimise ajaline surve

Järgnevalt uuriti, kas eksamineerija ajaline surve mõjutas vastajate hinnangul eksami hindamist (vt joonis 7). Enamus vastajaid, 81,3 protsenti (n = 286), vastas eitavalt, kinnitades, et nad ei tundnud eksamil ajalist survet ega usu, et see oleks hindamist mõjutanud. Ajalise surve mõju, kuigi mitte igal eksamil, tajus 12,5 protsenti vastanutest (n = 44). Otseselt tundis, et eksamineerija ajasurve mõjutas hindamist, vaid 6,0 protsenti vastajatest (n = 21). Uuringu tulemused viitavad, et kuigi suurem osa kandidaatidest ei koge eksami ajal otsest ajasurvet, on siiski ligikaudu viiendik vastanutest saanud osaliseks olukorras, kus eksamineerija kiirustamine või surve võis mõjutada hindamist.



Joonis 7. Eksamineerija poolne ajalise surve mõju sõidueksami tulemusele

Lisaks uuriti, kas kümme minutit lühem riiklik B-kategooria sõidueksam võiks vastajate hinnangul suurendada eksami sooritamise tõenäosust (vt joonis 8). Kõige enam vastajaid, 42,3 protsenti (n = 149), arvasid, et pigem jah, lühem eksam võib suurendada eksami läbimise võimalust. Pigem ei vastas 35,8 protsenti (n = 126). Kindlat jah-vastust andis 16,2 protsenti vastanutest (n = 57), samas kui kõige vähem ehk 5,4 protsenti (n = 19) olid seisukohal, et see kindlasti ei suurendaks sooritamise tõenäosust.

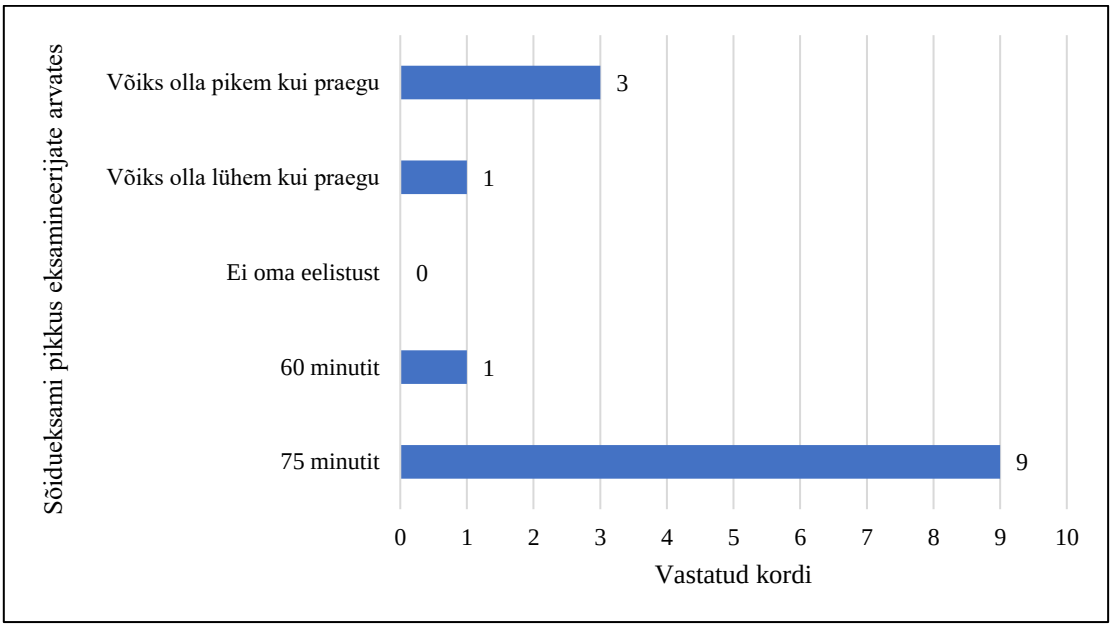


Joonis 8. Ajaliselt lühema sõidueksami sooritamise tõenäosus

Tulemused näitavad, et üle poole vastanutest usub, et eksami lühendamine vähemalt teatud määral võiks soodustada selle edukat sooritamist. See võib viidata tajutavale pingele või väsimusele pikema eksamiaja jooksul, samuti tunnetusele, et lühem eksam on leebem või vähem koormav. Samas märkimisväärne osa vastanutest ei usu, et kestuse lühendamine mängiks rolli, mis viitab usaldusele hindamisprotsessi sisulise kvaliteedi vastu.

Uuringus küsiti ka eksamineerijatelt, kas nende hinnangul on üks tund piisav aeg, et viia läbi kvaliteetne B-kategooria riiklik sõidueksam. Enamus vastanutest, 10 eksamineerijat, vastasid ei, leides, et üks tund ei ole piisav eksami sisukaks ja põhjalikuks läbiviimiseks. Vaid 4 eksamineerijat vastasid jah, pidades seda aega piisavaks. Tulemused näitavad, et eksamineerijate hinnangul on kehtiv ajapiirang pigem piirav ning ei võimalda alati läbi viia soovitud kvaliteediga hindamist. Valdavalt eelistatakse paindlikumat või pikemat ajaraami, mis võimaldaks eksamit läbi viia ilma ajasurveta ja tagaks kandidaatide oskuste põhjalikuma kontrolli.

Lisaks uuriti eksamineerijate eelistusi seoses B-kategooria sõidueksami üldise kestusega, võrreldes varasemat 75-minutilist eksamit praegu kehtiva 60-minutilise kestusega (vt joonis 9). Enamus vastanud eksamineerijatest – 9 inimest – eelistasid selgelt 75-minutilist eksamit, viidates vajadusele põhjalikuma hindamise järele. Kolm eksamineerijat väljendasid seisukohta, et eksam võiks olla pikem kui praegu, ilma konkreetset kestust nimetamata. Samal ajal märkis vaid üks vastaja, et eksam võiks olla lühem kui praegu, ning samuti üks inimene eelistas praegust 60-minutilist formaati.



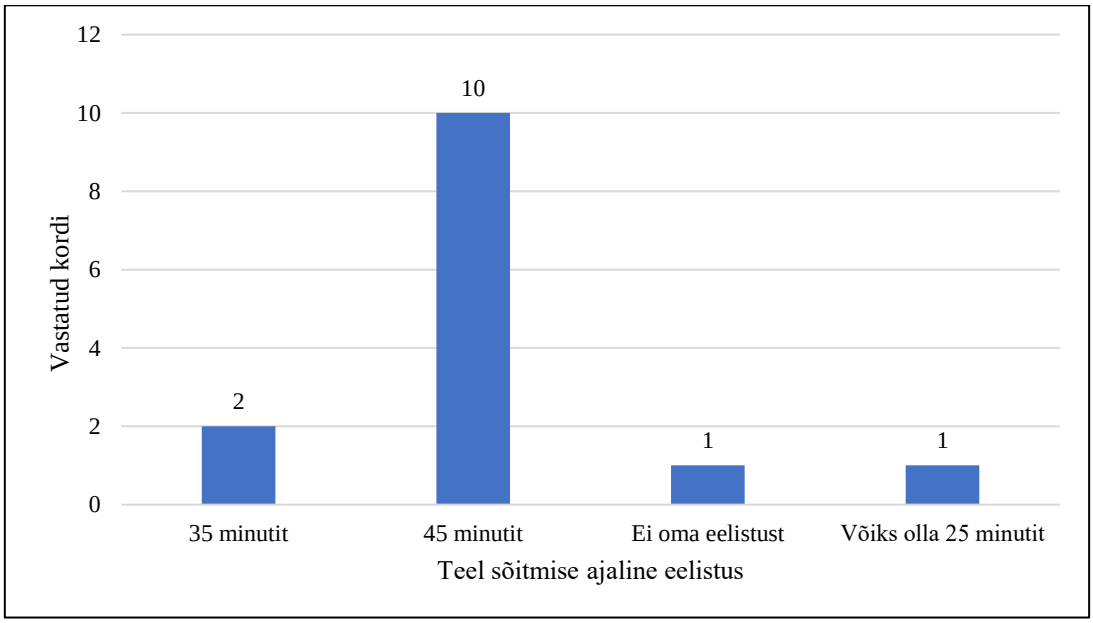
Joonis 9. Eksamineerija eelistus eksamiprotsessi pikkusele

Tulemused näitavad, et eksamineerijate hinnangul toetab pikem eksamiaeg paremini hindamise kvaliteeti ja võimaldab testida põhjalikumalt erinevaid liiklusolukordi. Eelistus pikema eksami kasuks viitab professionaalsele tunnetusele, et ajasurve võib vähendada eksami sisulist väärtust. Üks eksamineerija tõi ka kommentaarina välja: *„Suuremates linnades võiks olla päevas 6 B-kat eksamit (75 min intervalliga) ja väiksemates linnades 7 B-kat eksamit (60 min intervalliga, nagu praegu üle Eesti).“*

Uuringus uuriti eksamineerijate hinnanguid B-kategooria sõidueksami teel sõitmise aja kohta, keskendudes eelistusele 35 või 45 minuti vahel (vt joonis 10). Selgelt eelistatuim vastus oli 45 minutit, mida toetas 10 eksamineerijat, viidates sellele, et pikem sõiduaeg võimaldab põhjalikumat ja mitmekesisemat eksamimarsruuti ning paremat kandidaatide oskuste hindamist. 35-minutilist kestust pooldas vaid 2 vastajat, mis näitab, et lühemat formaati ei peeta eksamineerijate seas piisavaks.

Lisaks märkis üks eksamineerija, et ei oma kindlat eelistust, ning samuti üks vastaja leidis, et eksam võiks kesta 25 minutit, mis on veelgi lühem kui praegune standard. Kokkuvõttes viitavad

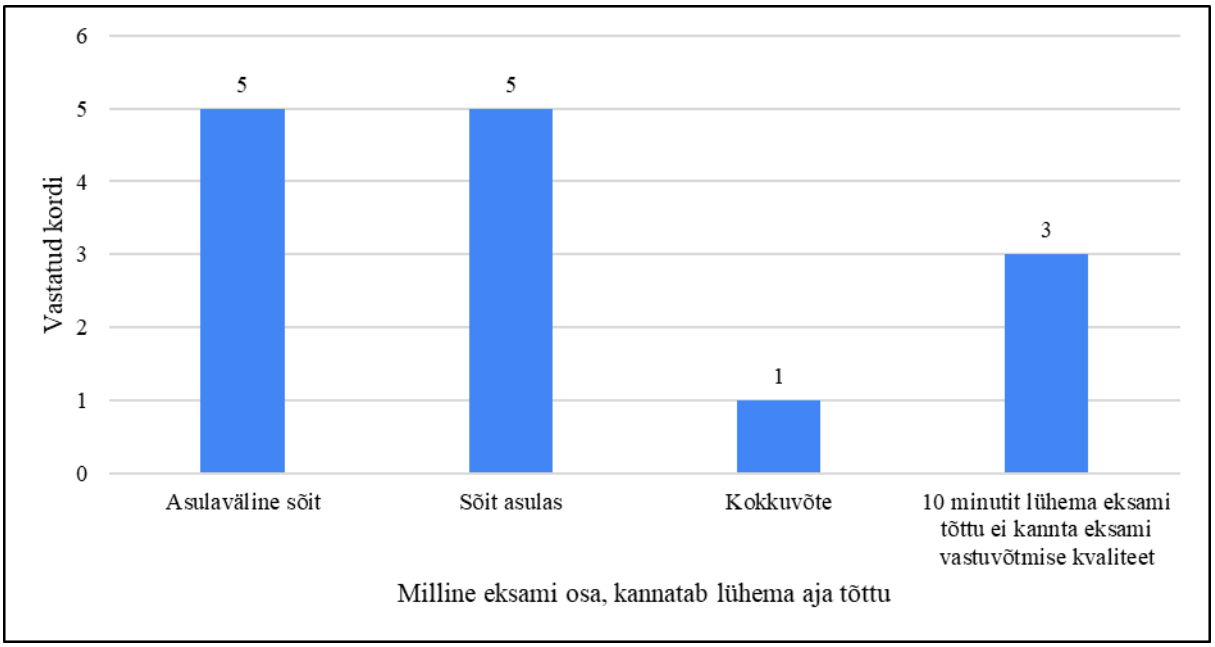
tulemused selgelt, et enamus eksamineerijaid toetab pikemat, 45-minutilist sõiduaega, mis tõstab eksami sisulist kvaliteeti ning loob võimaluse hinnata oskusi erinevates liiklusoludes.



Joonis 10. Eksamineerijate teel sõitmise ajaline eelistus

Uuringus küsiti eksamineerijatelt, milline osa B-kategooria sõidueksamist kannatab nende hinnangul enim eksamiaja lühendamise tõttu (vt joonis 11). Kõige rohkem toodi välja kaks eksami osa: asulaväline sõit ja sõit asulas, mida mõlemat nimetas 5 eksamineerijat. See näitab, et eksamineerijad tunnetavad, et lühema ajaga ei ole võimalik piisavalt põhjalikult hinnata liiklemisoskust nii tihedamas linna- kui ka kiiremas maanteeliikluses. Mõlemad keskkonnad nõuavad erinevaid oskusi ning piisavat ajavaru, et kandidaat saaks läbida piisavalt mitmekesise marsruudi.

Kolm eksamineerijat leidsid, et 10 minutit lühema eksami tõttu ei kannata eksami vastuvõtmise kvaliteet, mis viitab sellele, et osa hindajatest peab võimalikuks säilitada eksami sisu ka lühendatud vormis. Ainult üks vastaja märkis, et kokkuvõtte osa ehk eksami tagasiside või järelduste tegemine kannatab aja tõttu, mis võib viidata sellele, et rõhuasetus on pigem sõidu praktilisel poolel kui analüüsil.



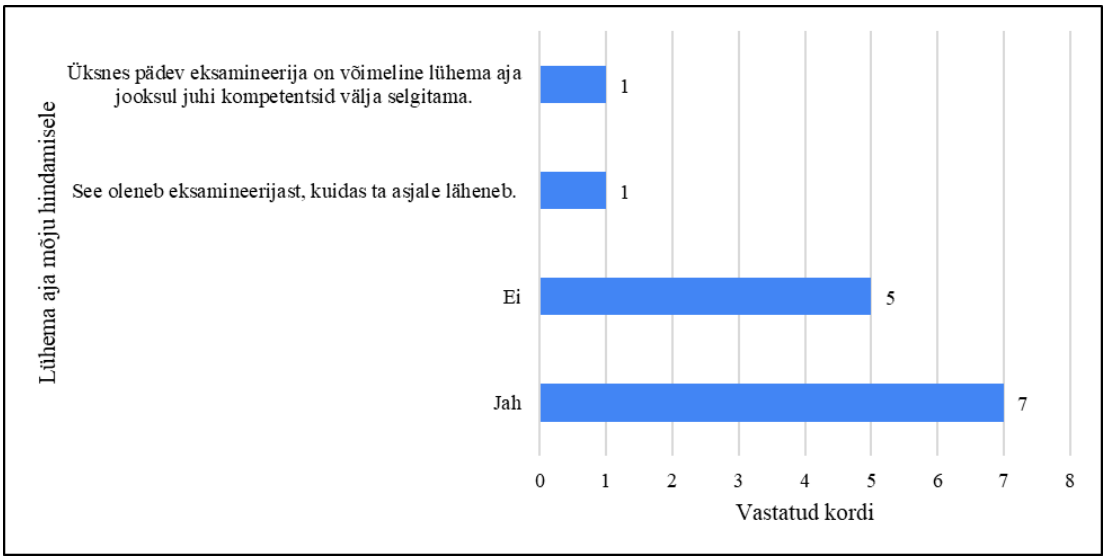
Joonis 11. Eksamineerijate hinnang sellele, milline sõidueksami osa kannatab eksamiaja lühendamise tõttu

Tulemuste põhjal võib järeldada, et eksamineerijate hinnangul mõjutab eksamiaja lühendamine eelkõige praktiliste sõiduolukordade mitmekesisust ja hinnatavust. Eriti kriitiline on see nii asulas sees kui ka väljaspool, kus olukordade mitmekesisus ja keerukus nõuab aega, et eksamineeritava tegelikke oskusi objektiivselt hinnata.

Uuringus käsitleti ka küsimust, kas eksamiaja lühendamine mõjutab eksamineerijate hinnangul sõidueksami hindamise kvaliteeti (vt joonis 12). Enamus vastanutest, 7 eksamineerijat, vastasid jah, leides, et lühem aeg mõjutab hindamist ning võib piirata võimalusi juhikandidaadi oskuste ja kompetentside täielikuks väljaselgitamiseks. Samas 5 eksamineerijat leidsid, et lühem aeg ei mõjuta hindamise kvaliteeti, mis viitab usaldusele eksamineerija professionaalsuse ja olemasolevate hindamiskriteeriumide vastu.

Lisaks leidus ka üksikuid alternatiivseid arvamusi: üks vastaja rõhutas, et hindamise tulemus sõltub eksamineerija lähenemisest, ning üks vastaja leidis, et pädev eksamineerija on suuteline ka lühema aja jooksul juhikandidaadi kompetentsid välja selgitama. Need arvamused viitavad

sellele, et eksamitulemuste usaldusväärsus võib teatud juhtudel sõltuda enam eksamineerija kogemusest ja professionaalsest lähenemisest kui eksami kestusest.



Joonis 12. Lühema eksami mõju eksami hindamisele

Uuringu avatud vastused küsimusele, millised on 10 minutit lühema sõidueksami (teel sõitmise aeg 35 minutit) puudujäägid, toovad esile mitmeid korduvaid teemasid, mis peegeldavad eksamineerijate professionaalseid kogemusi ja muresid. Vastustest ilmneb selge üldine hoiak, et eksamiaja lühendamine vähendab hindamise kvaliteeti ning loob mitmeid sisulisi piiranguid.

Mitmed vastajad rõhutasid, et lühem aeg ei võimalda hinnata juhi tegelikke oskusi piisava põhjalikkusega. Näiteks toodi välja, et *„ühekordne õige ja ohutu sooritus võib olla ka juhus, mitte nõutav kompetents“*. Selline seisukoht viitab sellele, et juhikandidaadi püsiva ja teadliku oskuse hindamine vajab korduvaid situatsioone, mida lühem aeg ei võimalda. Samuti rõhutati vajadust täiendavaks kontrolliks olukordades, kus esineb eksimusi, kuna lühem aeg ei anna ruumi selgitada, kas viga oli põhjustatud närveerimisest või on tegemist süstemaatilise oskuste puudujäägiga: *„Mitte alati, aga vahetevahel on vajalik mingid olukorrad üle kontrollida.“*

Mitmes vastuses osutati ka asukoha mõjule, kus suuremates linnades võib lühendatud aeg olla eriti piirav: *„Piiratud aeg pärsib kindlasti juhi iseseisvat liiklemist (marsruudi valik näiteks) ja*

pigem paneb eksamineerija vastutusele, et mitte järgmisele eksamisõidule selga sõita.“ See viitab, et lühem aeg ei soosi kandidaadi iseseisvat otsustamist liikluses, vaid pigem suunab eksamit mehaanilisemale kulgemisele.

Vastustes tõsteti esile ka psühholoogilised ja praktilised piirangud, mis kanduvad nii eksamineeritavale kui eksamineerijale: *„Eksamineeritaval ei ole aega rahuneda, erinevad situatsioonid kiiresti ja järjest“*, *„Puhkamiseks aega pole“*, ning *„Palju eksameid päevas“*. Need näited viitavad ajasurvele, mis võib mõjutada hindamise objektiivsust ja kandidaatide enesetunnet. Lisaks on rõhutatud, et kompetentsipõhine hindamine vajab rohkem aega: *„Lühem sõiduaeg sunnib rohkem kontrollima oskusi pisteliselt kogu kompetentsi loetelust.“* See tähendab, et eksami eesmärk – hinnata juhtimisoskust süsteemselt – võib kannatada, kui ajapiirang muutub liialt kitsaks. Seega eksamineerijad peavad 10 minuti võrra lühemat sõidueksamit mitmel tasandil probleemseks: see piirab vajalike olukordade katmist, vähendab hindamise usaldusväärsust, raskendab täiendavat kontrolli ning suurendab nii eksamineerijate kui ka eksamineeritavate pinget. Samas leidub üksik vastus, mis viitab puudujääkide puudumisele, kuid see jääb selgelt vähemusse.

Uuringus paluti eksamineerijatel hinnata 10 minutit lühema sõidueksami ehk 35-minutilise teelsõidu aja võimalikke tugevusi. Vastustest joonistus välja üsna kriitiline üldhoiak: valdaval enamusel eksamineerijatest ei olnud võimalikku tugevust esile tuua või leiti, et neid lihtsalt ei ole. Mitmed vastajad ütlesid otsesõnu, et *„ei ole tugevusi“*, *„puudub“* või *„ei leia ühtegi tugevust“*, mis viitab skepsisele lühema eksamiaja sisulise väärtuse osas.

Samas tõid mõned vastajad siiski välja teatud pragmaatilised või süsteemipõhised eelised, mida lühem eksam võib pakkuda. Näiteks mainiti, et rohkem eksameid saab päeva jooksul vastu võtta, eksamijärjekord väheneb ning B-kategooria puhul on võimalik läbi viia kuni 8 eksamit päevas. Samuti mainiti, et eksamineeritav ei väsi ära ja et sõidueksam on kompaktsem, mille puhul on pädev eksamineerija suuteline ka lühema aja jooksul vajaliku info välja selgitama. Üks vastus viitas ka kriitiliselt sellele, et lühem eksam kannab *„konveiermeetodi tunnuseid, mis soosivad kvantiteeti“*, ehkki see oli esitatud kui kriitika, mitte tugevus – ometi viitab see lühema

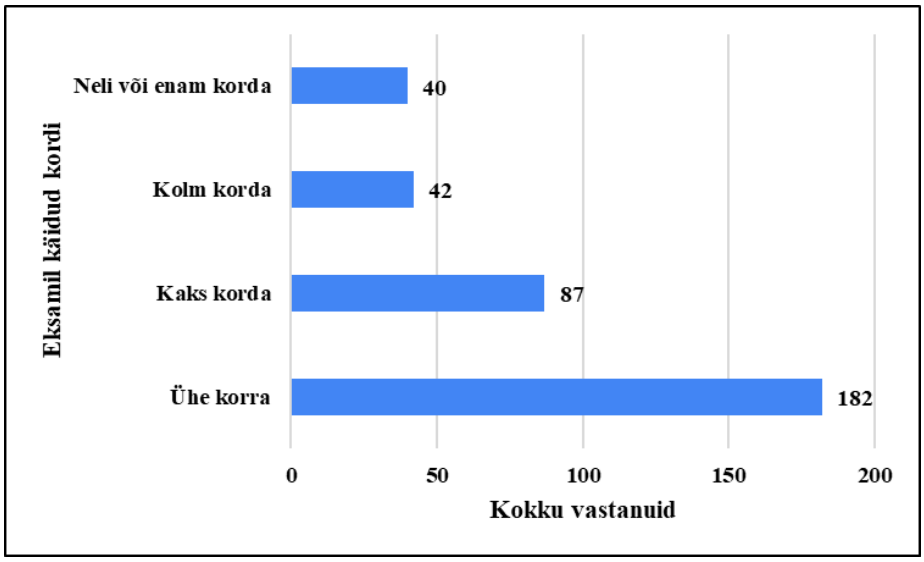
formaadi võimalikule efektiivsuse tõstmisele, et suurendada sõidueksamite vastuvõtmise võimekust.

Kokkuvõtteks võib öelda, et tulemused viitavad selgelt eelistusele pikema sõidueksami aja kasuks nii eksamineeritute kui ka eksamineerijate seas. Valdav osa vastanutest pooldas vähemalt 45-minutilist teel oldud ajaga eksamit, tuues põhjuseks põhjalikuma hindamise võimaluse, mitmekesisema marsruudi ja parema ettekujutuse juhikandidaadi tegelikest oskustest. Lühem eksamiformaat, kuigi mõnede jaoks piisav, võib uuringu põhjal kaasa tuua piiranguid liiklusolukordade mitmekesisuses ja eksamikeskkonna rahulikkuses.

Eksamineerijate vaates on lühendatud aeg sageli takistuseks, mis piirab võimalusi oskuste terviklikuks hindamiseks. Paljud pidasid senist ühe tunni pikkust eksamiaega ebapiisavaks ning eelistasid varasemat, 75-minutilist formaati. Samuti tõsteti esile vajadus parema ajaplaneerimise järele, et vältida liigset koormust ja ajasurvet, mis võib mõjutada nii hindamise kvaliteeti kui töötingimusi.

3.2. Eksamineeritavate kogemused ja hinnangud sõidueksami sisule

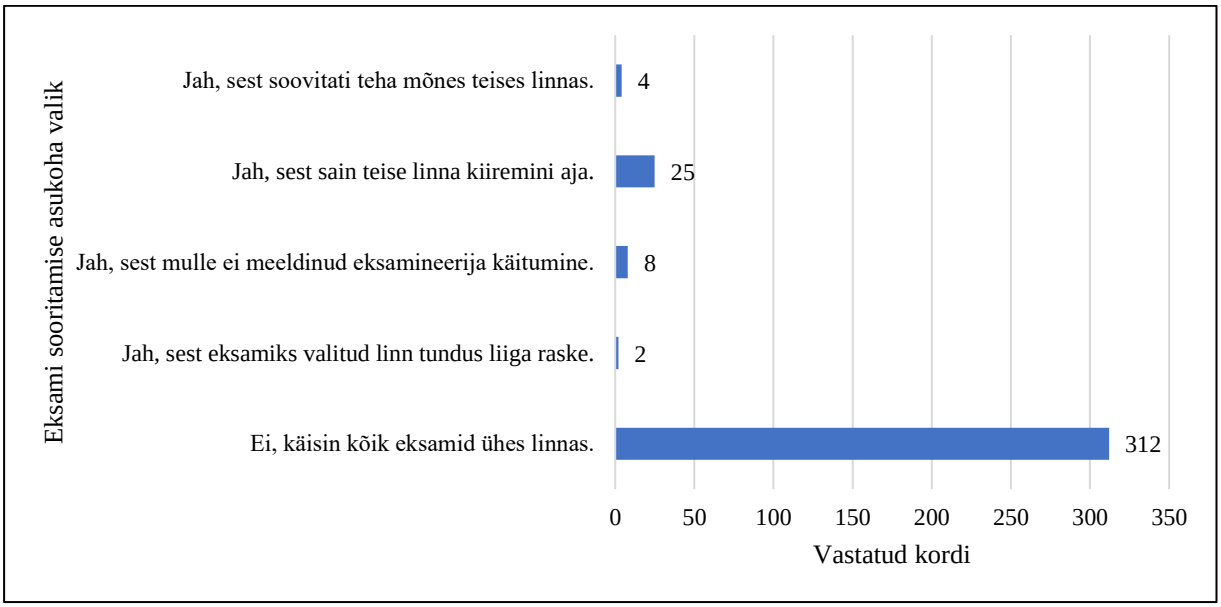
Uuringus uuriti eksamineeritavate kogemust riikliku B-kategooria sõidueksami sooritamisel Transpordiametis, keskendudes sellele, mitu korda nad on eksamil käinud (vt joonis 13). Kõige suurem osa vastajatest – 51,7 protsenti (n = 182) – on eksami edukalt sooritanud ühe korra. Kaks korda on eksamil käinud 24,7 protsenti vastanutest (n = 87), mis viitab sellele, et märkimisväärsel hulgal eksamineeritutest tuleb eksamit korrata. Kolm soorituskorda märkis 11,9 protsenti vastanutest (n = 42), ning neli või enam korda on eksamil osalenud 11,4 protsenti (n = 40).



Joonis 13. Sõidueksamil käidud kordade arv

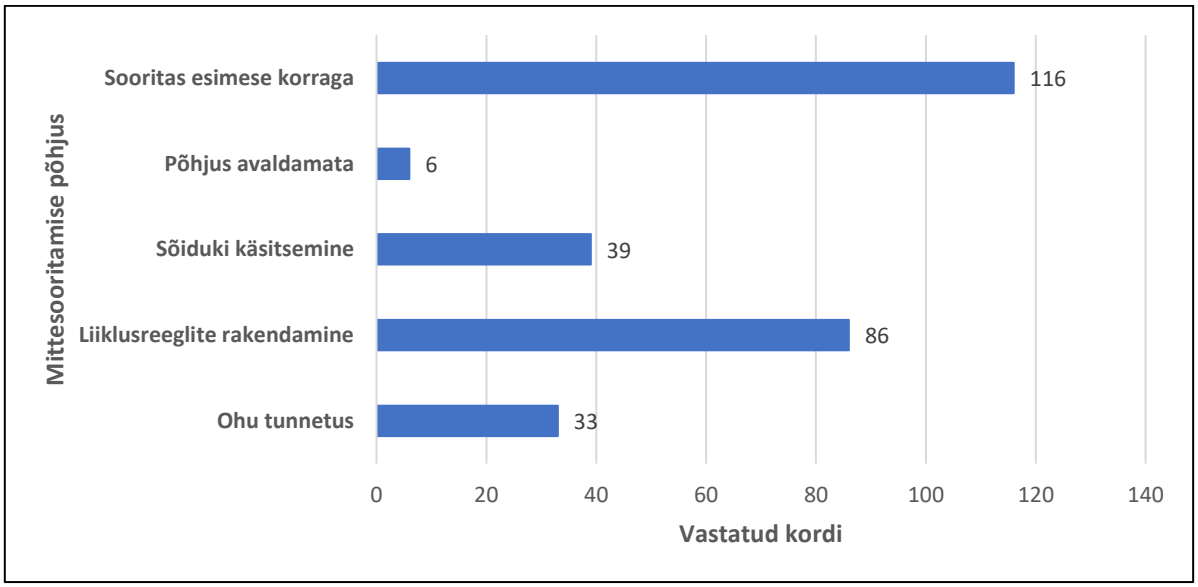
Kuigi enamik vastanutest sooritab sõidueksami esimesel katsel, on korduseksamite arv siiski arvestatav. Ligikaudu kolmandik vastanutest on pidanud eksamit tegema vähemalt kahel korral, mis võib viidata raskustele eksami läbimisel, pingelisele eksamikeskkonnale või ebapiisavale ettevalmistusele enne esitamist.

Kui vastaja oli osalenud rohkem kui ühel sõidueksamil, uuriti, kas ta muutis eksami toimumise asukohta (vt joonis 14). Enamik vastanutest – 88,6 protsenti (n = 312) – sooritas kõik eksamid samas linnas. See viitab sellele, et valdaval enamusel ei olnud vajadust ega soovi eksamikohta vahetada. Vaid 11,4 protsenti (n = 40) vastanutest märkis, et nad muutsid vähemalt ühel korral eksami sooritamise kohta. Peamiseks põhjuseks eksamikoha vahetamisel oli soov saada varem eksamiaeg, mida tõi välja 7,1 protsenti vastajatest (n = 25). Lisaks mainiti ka teisi põhjuseid: varasem ebameeldiv kogemus eksamineerijaga 2,3 protsendi puhul (n = 8), eksamikoha vahetamist kellegi soovitusel 1,1 protsendi puhul (n = 4) ning linna keerukuse tõttu 0,6 protsendi puhul (n = 2). Tulemused näitavad, et eksami sooritamise asukoha muutmine on pigem harv ning toimub enamasti praktilistel kaalutlustel, eeskätt eksamiaja kättesaadavuse parandamiseks.



Joonis 14. Sõidueksami sooritamise asukoha valik

Uuringus käsitleti B-kategooria sõidueksami mittesooritamise põhjuseid ning vastanute kogemust eksami sooritamisel esimesel katsel (vt joonis 15). Enamus vastanutest – 33,0 protsenti (n = 116) – sooritasid eksami esimesel korral, mistõttu nende puhul ei esinenud eksami mittesooritamise põhjuseid. Nende seas, kes eksami esimesel katsel ei läbinud, oli kõige sagedasemaks ebaõnnestumise põhjuseks liikluseeskirjade rakendamine, mida märkis 24,5 protsenti vastajatest (n = 86). See viitab, et raskusi valmistab eelkõige liiklusreeglite praktiline rakendamine reaalsetes olukordades, mitte tingimata nende teoreetiline tundmine. Sõiduki käsitsemisega seotud probleemid tõi esile 11,1 protsenti vastajatest (n = 39), mis viitab tehniliste juhtimisoskuste ebakindlusele. Ohu tunnetuse puudumine oli mittesooritamise põhjuseks 9,4 protsendi vastajate puhul (n = 33), mis toob esile vajaduse suurema rõhuasetuse järele olukorra hindamisele ja ennetavale juhtimisele juhikoolituses. Väike osa vastajatest – 1,7 protsenti (n = 6) – ei soovinud mittesooritamise põhjust avaldada või see jäi ebaselgeks.



Joonis 15. Küsitluses osalenute eksami mittesooritamise põhjused

Paljud vastajad, kes eksami esimesel korral ei sooritanud, viitasid läbikukkumise põhjusena praktiliste liiklusreeglite rakendamisele ja tähelepanematusele. Tüüpilised vead olid seotud märkamata jäänud liiklusmärkidega või valedele sõiduradadele suundumisega. Üks vastaja tõi näiteks: *„Esimesel korral jäi märk nägemata. Teisel korral hakkasin liialt vara kõrvalteelt peateele pöörama.“* Teine märkis: *„Keerasin valelt rajalt ringristmikule.“*

Sõiduki käsitsemisega seotud probleemid olid samuti levinud. Paljud nimetasid mootori väljasuretamist, parkimisvigade tegemist või raskusi manööverdusülesannete sooritamisel. Näiteks: *„Auto suri ringteel välja ja tekkis liiklusohtlik olukord.“* või *„Parkimine tagurpidi lõunakeskuse parklas. Ja talvel Karlovas oli lund palju ja lume alla ei näinud...“* Ohu tunnetuse puudumine ilmnes mitmel juhul seoses kiiruse ületamise, jalakäijate märkamatuse või ohtlike manöövritega. Näiteks kirjeldas üks vastaja: *„Ei märganud, et jalakäija oli teele astumas.“* Teine tõi välja: *„Liiklusoht tekkis, sest ei pannud tähele, et auto oli juba ringil, kui hakkasin sinna sõitma.“*

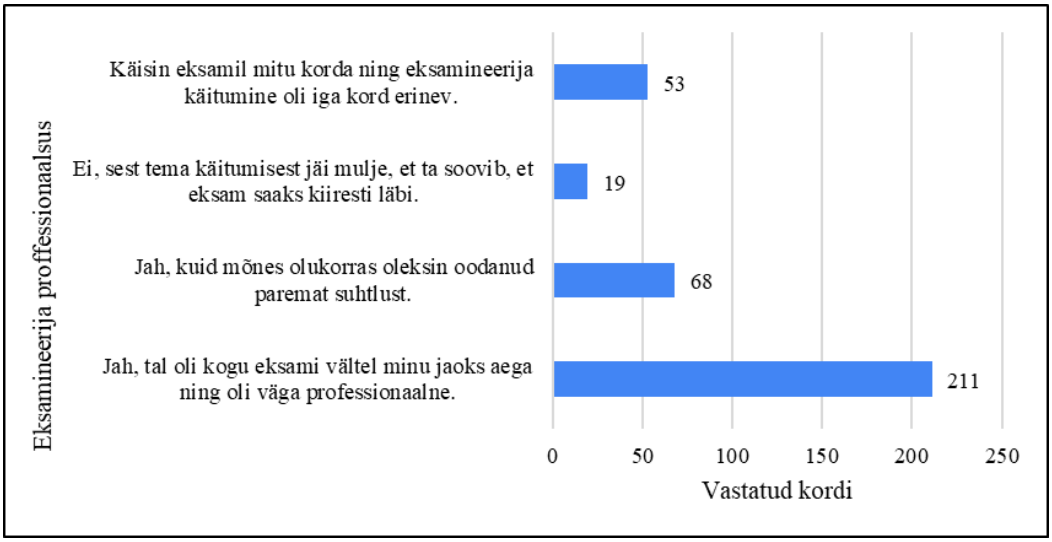
Mitmed vastajad viitasid närvilisusele ja sellest tingitud eksimustele, näiteks: *„Närvidest tulenevad vead.“* või *„Enda närvid ei pidanud vastu ja tegin lolle vigu.“* Mõned lisasid, et

eksamineerija käitumine või suhtumine võimendas pinget ja mõjutas sooritust: *„Eksamineerija suhtumine ja stressi ajamine mõlemal korral.“*

Esines ka juhtumeid, kus ebaõnnestumise põhjuseks oli eksamiharjutuse mittesooritamine või ajapiirangu ületamine: *„Viimase harjutuse sooritamisel jäid mõned sekundid puudu... läksin pabinasse ja hakkasin vigu tegema.“* Mõned vastajad tundsid, et läbikukkumise põhjus oli ebaõiglane või vaieldav. Näiteks: *„Eksamineerija ütles, et ei andnud jalakäijale teed, kuigi ta oli alles kaugemal. See viis eksami ajal vaidlemiseni.“* või *„Mind kukutati läbi, sest auto tagumine osa oli joonest veidi väljas, kuigi auto oli ilusti pargitud.“*

Mitmel puhul kordusid samad vead mitmel katsel: *„Esimesel korral ei sobinud eksamineeriale see, kuidas lähenesin 'Anna teed' märgile. Teisel korral vale reastus, kolmandal korral kerge vajumine mäest alla.“* Mõned tõid esile ka tehnilised probleemid: *„Eksami auto oli nii nõme, et kippus välja surema.“*

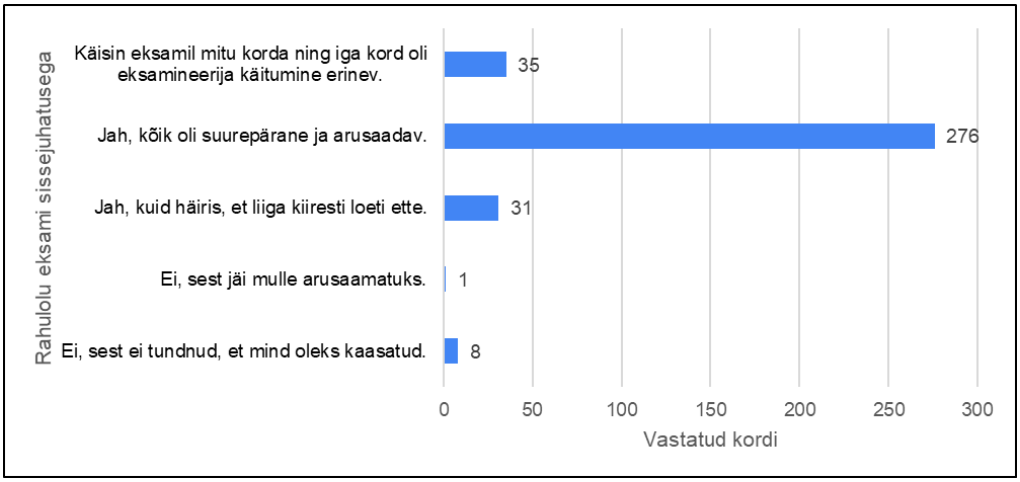
Uuringus käsitleti eksamineerijate professionaalsust B-kategooria sõidueksami läbiviimisel, keskendudes eksamineeritavate isiklikele kogemustele suhtlemise ja käitumise osas (vt joonis 16). Enamus vastanutest – 59,9% (n = 211) – kinnitasid, et eksamineerija oli kogu eksami vältel professionaalne ja leidis nende jaoks aega. See viitab sellele, et üldine kogemus sõidueksami keskkonnas oli toetav ning eksamite läbiviimine toimus läbimõeldult ja korrektselt. Mõnevõrra kriitilisemalt suhtusid eksamikogemusse 19,3% vastajatest (n = 68), kes märkisid, et kuigi eksamineerija oli üldiselt korrektne, oleksid nad mõnes olukorras oodanud paremat suhtlust. See rõhutab vajadust ühtlustada eksamineerijate suhtlemisoskusi ning tagasiside andmise viise, et tagada kõikidele kandidaatidele võrdselt kvaliteetne hindamiskogemus. Eksamineerijate käitumise varieeruvust tõi esile 15,1% vastanutest (n = 53), kes olid eksamil käinud rohkem kui üks kord ning kogenud iga kord erinevat suhtumist. See osutab võimalikule ebaühtlusele hindamiskultuuris, mis võib mõjutada kandidaatide tajutud õiglust ja eksami läbipaistvust. Väike osa vastanutest – 5,4% (n = 19) – tundsid, et eksamineerija soov oli eksam kiiresti läbi viia. See võib viidata ajasurvele või pealiskaudsele hindamisele, kuid selliseid juhtumeid esines võrdlemisi harva.



Joonis 16. Eksamineerija professionaalsus

Seega enam kui pooled eksamineeritutest hindavad eksamineerijate professionaalsust väga kõrgelt. Samas on märkimisväärne osa vastanutest kogenud mõningaid kitsaskohti suhtluses või eksamineerijate erinevates lähenemistes, mis viitab vajadusele ühtlasema ja järjepidevama hindamiskultuuri järele.

Uuringus küsiti ka eksamineeritavate rahulolu riikliku B-kategooria sõidueksami sissejuhatava osaga, keskendudes sellele, kui arusaadavalt ja kaasavalt eksami algus nende hinnangul läbi viidi (vt joonis 17). Enamus vastanutest – 78,4% (n = 276) – leidis, et sissejuhatav osa oli selgelt mõistetav ja hästi korraldatud. See viitab sellele, et eksami algusosa on üldjuhul hästi struktureeritud ning eksamineerijad oskavad vajalikku infot kandidaadile arusaadavalt edasi anda. Osa vastajatest – 8,8% (n = 31) – märkisid, et sissejuhatus loeti ette liiga kiiresti, mis võib viidata vajadusele arvestada kandidaatide erineva info vastuvõtuvõimega ja pakkuda personaalsemat selgitust. Mitmekordsel eksamil käinud vastajatest 9,9% (n = 35) tõid välja, et iga kord oli eksamineerija käitumine ja suhtlemisviis erinev, mis viitab mõningasele ebaühtlusele eksami alguse läbiviimises. Väiksem osa vastanutest tundis, et sissejuhatus ei olnud piisavalt kaasav või jäi arusaamatuks. Kaasmise puudumist koges 2,3% (n = 8) ning info arusaamatuks jäämist märkis 0,3% (n = 1).

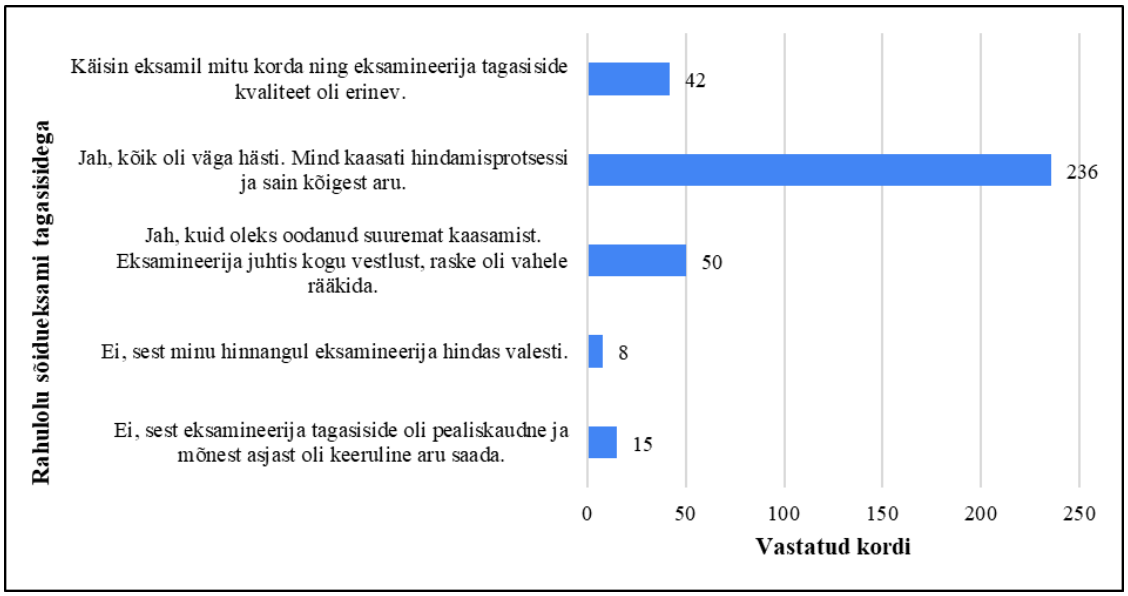


Joonis 17. Rahulolu sõidueksami sissejuhatusega

Tulemused näitavad, et valdav osa eksamineeritavatest hindab eksami sissejuhatavat osa positiivselt. Samas võib väiksema osa vastuste põhjal järeldada, et sissejuhatuse tempo, esitusviis ja suhtluslaad võivad vajada kohandamist, et tagada kõikide kandidaatide võrdselt hea mõistmine ja kaasatus.

Uuringus selgitati lisaks eksamineeritavate rahulolu sõidueksami järel antud tagasisidega (vt joonis 18). Enamus vastanutest – 67,0 % (n = 236) – hindasid kogemust väga positiivselt, märkides, et neid kaasati hindamisprotsessi ja nad said kõigest aru. See viitab, et enamik eksamineerijaid suudab anda selget, arusaadavat ja konstruktiivset tagasisidet, mis toetab juhikandidaadi arusaamist eksami tulemustest. Vastanutest 14,2 % (n = 50) ütlesid, et oleksid oodanud suuremat kaasamist, kuna eksamineerija juhatas vestlust ühesuunaliselt, vähendades võimalust aktiivseks osalemiseks tagasisides. See näitab, et tagasiside kvaliteet ei pruugi olla alati piisavalt dialoogiline ega toetada vastastikust suhtlust. Samuti tõi 11,9 % vastanutest (n = 42) välja, et nad on eksamil osalenud mitmel korral ning eksamineerijate tagasiside kvaliteet oli iga kord erinev. See viitab ebaühtlusele hindamisstiilides ja suhtlemisviisides, mis võib mõjutada eksamikogemuse õiglust ja läbipaistvust. Väiksem, kuid siiski märgatav osa

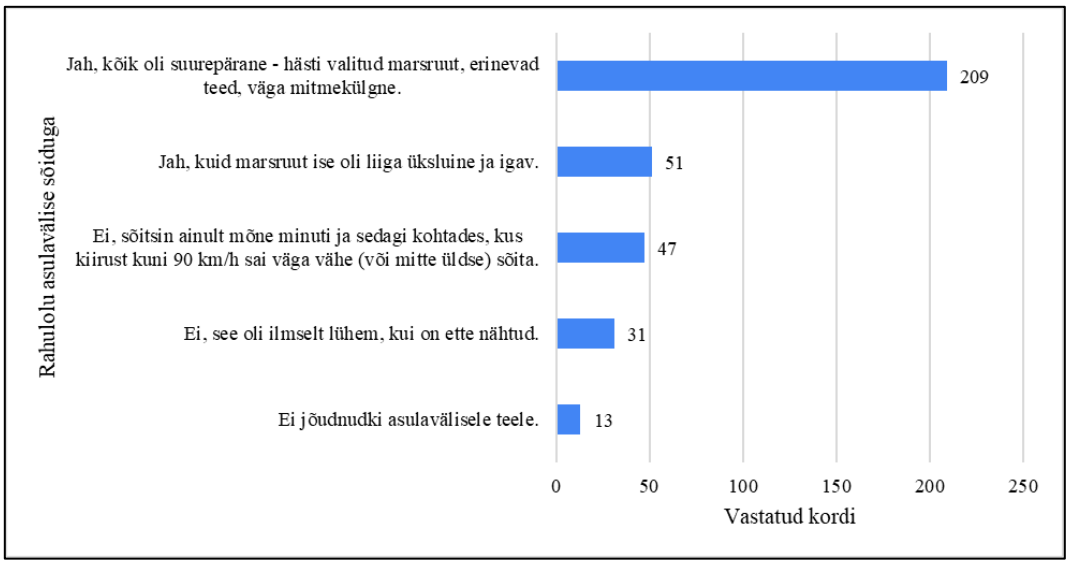
vastajatest koges tagasisidet negatiivselt. Pealiskaudset ja raskesti mõistetavat tagasisidet märkis 4,3 % (n = 15), ning 2,3 % (n = 8) vastanutest arvasid, et neid hinnati ebaõiglaselt.



Joonis 18. Rahulolu sõidueksami tagasisidega

Kokkuvõttes näitab uuring, et kuigi enamik eksamineeritutest on rahul saadud tagasisidega ja peab seda kaasavaks ja arusaadavaks, on märgata ka teatud kitsaskohti. Need puudutavad eelkõige suhtlemise kvaliteeti, osalejate kaasamist tagasiside arutelusse ning eksamineerijate erinevaid lähenemisstiile. See viitab vajadusele tagada tagasiside andmisel suurem ühtlus ja kandidaatide aktiivsem kaasamine.

Uuringus käsitleti lisaks eksamineeritute rahulolu asulavälise sõidu osaga B-kategooria sõidueksamil (vt joonis 19). Enamik vastanutest – 59,4 % (n = 209) – väljendasid kõrget rahulolu, kirjeldades marsruuti kui hästi valitud, mitmekesist ning erinevaid teetüüpe hõlmavat. See viitab sellele, et suure osa eksamite puhul võimaldas asulaväline sõit adekvaatselt hinnata kandidaadi oskusi mitmesugustes liiklusoludes ning pakkus piisavat vaheldust. Samas 14,5 % (n = 51) vastanutest märkisid, et kuigi asulaväline sõit oli olemas, tundus marsruut neile liiga üksluine ja igav. See võib viidata piirkondlikele erinevustele marsruutide planeerimises ning viia järelduseni, et teatud eksamikeskustes esineb marsruutide korduvust või piiratud vaheldusrikkust, mis võib mõjutada hindamise mitmekesisust ja põhjalikkust.



Joonis 19. Rahulolu asulavälise tee sõiduosaga

Lisaks tõid mitmed vastajad esile puudujääke seoses asulavälise sõidu sisuga ja kestusega. Kokku 13,4 % (n = 47) vastanutest teatasid, et nad sõitsid küll piirkondades, kus kehtis kiiruspiirang kuni 90 km/h, kuid tegelik võimalus selle kiiruse saavutamiseks oli minimaalne. Selline olukord võib piirata eksamineerija võimalusi hinnata kandidaadi oskusi kiiremal teel liiklemisel ning tema võimet kohaneda kõrgema kiirusega liiklusoludega. Samuti märkis 8,8 % (n = 31) vastajatest, et nende hinnangul oli asulaväline sõiduosa lühem kui ette nähtud. See võib viidata eksami võimalikule lühendamisele või marsruudi kohandamisele ajasurve tõttu. Veelgi kriitilisemalt tõi 3,7 % (n = 13) vastanutest välja, et nad ei jõudnudki üldse asulavälisele teele. See on sisuliselt oluline puudujääk, kuivõrd liiklemisoskuste terviklikuks hindamiseks on asulaväline sõit vältimatu. Kuigi enamus eksamineeritutest on rahul asulavälise sõidu olemasoluga, viitavad ligikaudu 40 % vastustest erinevatele kitsaskohtadele – sealhulgas marsruutide liigselt lühikesele kestusele, olukordade piiratud mitmekesisusele või asulavälise lõigu täielikule puudumisele. Need tähelepanekud rõhutavad vajadust tagada, et kõigil eksamil osalevatel kandidaatidel oleks võrdsed ja sisulised võimalused näidata oma oskusi ka asulavälises liikluses.

Lisaks uuriti eksamineeritute rahulolu asulavälisel teel sõitmise mitmekesisusega, keskendudes sellele, kuivõrd suudeti selle eksamiosa käigus hinnata erinevaid liikluselemente (vt tabel 2). Enamus vastanutest – 38,9 % (n = 137) – hindas oma kogemust hinnanguga hea, märkides, et enamus olulisi elemente sai kontrollitud. Väga heaks pidas oma kogemust 28,4 % (n = 100) vastanutest, leides, et kontrolliti mitmekesiselt ja laialdaselt erinevaid liiklusolukordi.

Rahuldavaks hindas oma kogemust 17,6 % (n = 62), viidates sellele, et mõned vajalikud elemendid olid küll esindatud, kuid mitte piisaval määral. Hinnanguga halb vastas 7,4 % (n = 26), kelle sõnul kestis asulaväline sõit vaid mõne minuti ega olnud aru saada, mida täpselt hinnati. See võib viidata kas marsruudi lühidusele või liiklussituatsioonide vähesusele. Hinnangut ei osanud anda 4,0 % (n = 14) vastajatest ning 3,4 % (n = 12) märkisid, et nad ei jõudnudki eksami jooksul asulavälisele teele. Viimane on märkimisväärne puudujääk, mis osutab võimalikele ebakõladele eksamiformaadis ning eksamite üleseehitamise protsessis.

Tabel 2. Rahulolu sõidueksami asulavälisel teel sõitmise mitmekesisusega

Rahulolu asulavälisel teel sõitmise mitmekesisusega	**Vastajate arv**
Ei jõudnudki asulavälisele teele.	12
Ei oska öelda.	14
Halb (sõitsin seal vaid mõne minuti, ei saanudki aru, mida sellega kontrolliti).	26
Hea (kontrolliti enamus elemendid).	137
Rahuldav (kontrolliti mõned elemendid)	62
Väga hea (kontrolliti väga palju erinevaid elemente).	100

Avatud vastusest selgus enamik eksamineeritutest ei muutnud eksamiprotsessis midagi – nad hindasid läbiviimist üldjoontes positiivselt ning tõid välja eksamineerijate professionaalsust ja eksami selget struktuuri.

Paljude vastanute hinnangul oli sõidueksam korraldatud hästi ning nad ei leidnud, et oleks pidanud midagi teisiti olema. Mitmed märkisid, et kogu protsess oli professionaalne, rahulik ja õiglane. Näiteks toodi välja: „*Kõik oli sobilik“*, „*Ei olnud midagi sellist“*, *„Kõik oli hästi“*,

„Eksamineerija oli väga rahulik ja seletas kohe alguses, et ta vaatab, kuidas ma liikluses hakkama saan.“ Sellised kogemused viitavad rahulolule eksamistruktuuri ja eksamineerijate käitumisega. Mõned tõid välja ka, et eksamineerija lohutas pärast läbikukkumist ja andis toetavat tagasisidet, mis näitab mõnel juhul hoolivat suhtumist.

Samas tõstatusid mitmes vastuses ka probleemsed aspektid. Eriti sagedasti mainiti eksamineerijate suhtlusviisi ja hoiakuid, mis olid vastajate hinnangul liiga karmid, ükskõiksed või isegi halvustavad. Üks vastaja kirjeldas*: „Eksamineerija tundus olema kas pahas tujus või lihtsalt tige inimene.“* Teine märkis: *„Eksamineerijad peaksid olema rahulikud ja mitte alavääristama naissoost juhikandidaate.“* Mitmel juhul tajuti eksamineerija olekut või suhtumist negatiivsena, mis suurendas stressi ja mõjutas keskendumisvõimet. Esines ka viiteid eksamineerijate ebaviisakale või passiiv-agressiivsele käitumisele.

Mitmed eksamineeritavad tõid esile, et eksami käigus ei antud selgeid juhiseid või et sõidu ajal ei saadud aru, kuhu suunas sõita. Mõned tundsid, et eksami juhendamine oli ebaselge, näiteks: *„Eksamineerija kasutas asula nimesid, mille suunast mul polnud aimugi.“* Samuti toodi välja keeleprobleeme – näiteks juhtusid eksamid vene keelt kõnelevate eksamineerijatega, kuigi eksamineeritav ise soovis eksamit eesti keeles. Mõnel juhul vahetati keelt eksamineerija initsiatiivil, mis tekitas segadust ja ebamugavust. Vastajad tundsid, et see mõjutab eksami läbiviimise õiglust ja mugavust.

Mitmed vastajad tundsid, et eksam ei olnud piisavalt sisukas või keeruline, näiteks sõideti vaid peateedel või ei jõutud üldse asulavälisele teele. Mõned leidsid, et marsruut oli liiga lihtne, mistõttu jäi tunne, et eksam sooritati liiga kergelt: *„Mind pandi sõitma suhteliselt mööda peamisi ristmikke ja peateid, trikki kohti ei olnud üldse.“* Teised rõhutasid, et asulaväline lõik oli kas liiga lühike või puudus üldse. Eraldi toodi välja, et eksamijärgset tagasisidet oli mõnikord vähe või see ei olnud piisavalt selge. Mõned vastajad kirjeldasid, et eksamineerija ei selgitanud eksamijärgselt, mis täpsemalt valesti läks, mistõttu jäi arusaamatus, miks eksam on mittesooritatud. Samuti häiris osa inimesi, et eksami ajal öeldi iga vea kohta midagi koheselt, mis segas keskendumist ja lisas pingeid.

Korduvalt mainiti soovi, et eksamineerijad oleksid rohkem toetavad ja professionaalsed ka emotsionaalses mõttes. *„Eksamineerijad peaksid olema toetavad, mitte kohe arvustavad,“* kirjutas üks vastaja. Oli ka juhuseid, kus eksamineerija karjus või käitus häält tõstes, mis jättis eksamineeritavale tugeva negatiivse mulje. Samuti esines juhtumeid, kus eksamineeritava arvates oli eksamineerija eksami alguses juba väsinud või näis emotsionaalselt kurnatud, mis mõjutas eksami õhkkonda. Mõned eksamineeritavad kirjeldasid ebaühtlasi kogemusi erinevate eksamineerijatega, näiteks: *„Kuna tegin kaks eksamit, siis eksamineerijate suhtumine oli täiesti erinev ja pidin enda sõidustiili kohandama.“* Samuti mainiti, et eksami edukus sõltus suuresti eksamineerija isikust – kui eksamineerija oli toetav ja rahulik, oli ka eksami sooritamine lihtsam.

Eraldi tõstatati veel probleeme, nagu suitsuhais autos, liigne ajasurve, liiga lühike eksam või see, et eksam ei alanud õigel ajal. Samuti mainiti, et eksam võis venida liiga pikaks või puudus võimalus enne sõitu autoga harjuda. Mõned vastajad tundsid, et eksamineerija ei tohiks olla telefonis sõidu ajal, isegi kui eksamineeritav sõitis hästi. Kuigi paljud olid rahul eksami ülesehituse ja eksamineerija tööga, tuli esile mitmeid olulisi kitsaskohti. Eriti kriitilise tähelepanu all oli eksamineerijate suhtlusviis ja isiklik hoiak, mis võib olulisel määral mõjutada eksamikogemust. Samuti tõid vastajad välja vajaduse parema juhendamise, selgema tagasiside ja ühtlasema hindamiskogemuse järele.

Uuringust selgub, et kuigi enamik eksamineeritutest sooritab B-kategooria sõidueksami esimesel katsel, käib märkimisväärne osa vastanutest eksamil kaks või enam korda. See viitab, et eksami läbimine ei pruugi olla lihtne ning võib sõltuda mitmetest teguritest, nagu eksami raskusaste, isiklik valmisolek või eksamikeskkonna mõju. Eksami mittesooritamise peamisteks põhjusteks olid praktiliste liiklusreeglite ebatäpne rakendamine, sõiduki käsitsemisega seotud probleemid ja ohu tunnetuse puudumine. Üsna sagedased olid tähelepanematuse ja närvilisuse tõttu tehtud vead. Samuti ilmnes, et korduv läbikukkumine on sageli seotud sarnaste eksimustega mitmel katsel. Valdav osa vastanutest sooritas kõik eksamid samas linnas. Eksami asukoha muutmine oli pigem erandlik ning toimus praktilistel kaalutlustel, näiteks aja kokkuhoiu eesmärgil. Üksikjuhtudel oli põhjuseks ebameeldiv kogemus konkreetse eksamineerijaga või soov vältida keerulisemat eksami sooritamise kohta.

Eksamineerijate professionaalsust hinnati üldiselt positiivselt, kuid esines ka kriitikat. Mõned vastajad tõid esile eksamineerijate erinevat suhtluslaadi ja käitumist, mis mõjutas eksami kulgu ja emotsionaalset õhkkonda. Esines juhtumeid, kus eksamineerijad olid karmid, empaatiavõimeta või tekitasid lisastressi. Samuti peeti probleemiks eksamineerijate erinevaid lähenemisviise, mis võisid muuta hindamise subjektiivseks ja ebaühtlaseks.

Eksami sissejuhatust hinnati valdavalt positiivselt. Enamus vastanutest leidis, et info oli arusaadav ja hästi esitatud. Siiski viidati mõningatele probleemidele, nagu liiga kiire ettelugemine või eksamineerijate erinev käitumine, mis mõjutas eksami alguse kvaliteeti. Tagasiside osas väljendus üldine rahulolu, kuid tõstatusid ka kitsaskohad. Mõned eksamineeritavad tundsid, et neid ei kaasatud piisavalt vestlusesse, tagasiside oli pealiskaudne või arusaamatu. See viitab vajadusele ühtlustada eksamineerijate tagasiside andmise viisi ja suurendada eksamineeritavate kaasamist hindamisprotsessi.

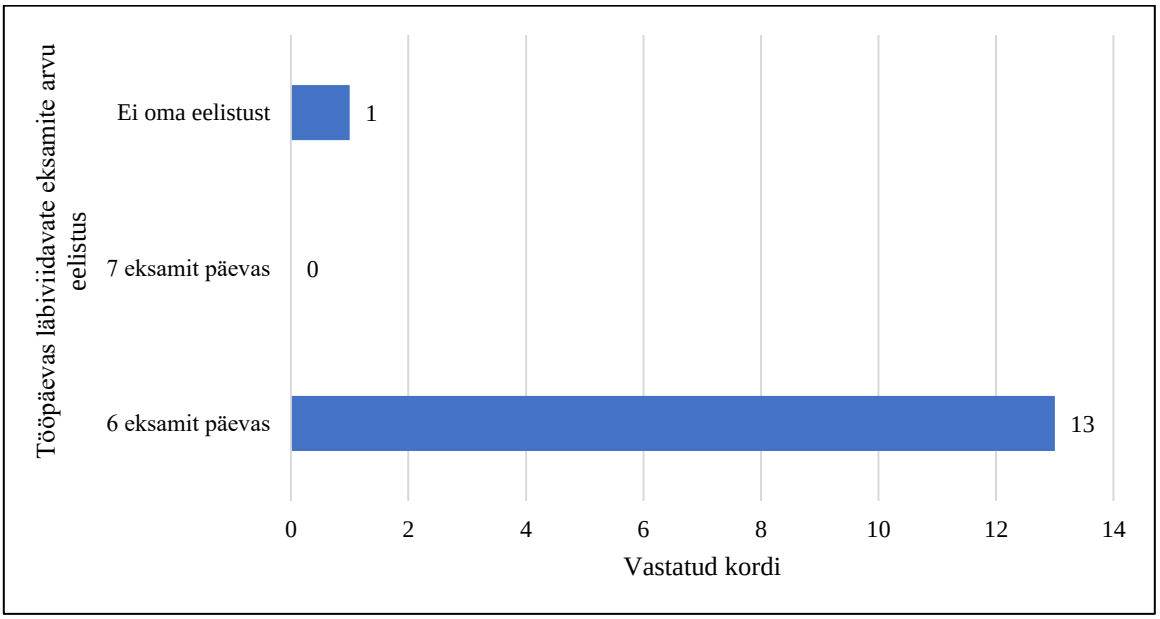
Asulavälise sõidu osa oli samuti üldiselt hästi hinnatud, kuid ligi 40% vastajatest koges selles osas erinevaid puudusi – näiteks liiga lühike marsruut, vähene mitmekesisus või eksami täielik puudumine asulavälisel teel. Mõned vastajad tundsid, et see osa ei võimaldanud piisavalt hinnata nende oskusi erinevates liiklusoludes. Siiski, paljud eksamineeritavad olid üldjoontes rahul eksami ülesehituse ja korraldusega, kuid probleemidena tõusid esile eksamineerijate suhtlusviis, juhiste ebaselgus, eksami kestuse varieeruvus, tehnilised takistused ja emotsionaalselt ebamugavad olukorrad. Vajadus ühtlasema hindamiskultuuri, selgema juhendamise ja professionaalsema suhtlemise järele oli läbiv järeldus.

3.3. Eksamineerijate töökorraldus ja ajasurve hindamine

Uuringus küsiti, kas eksamineerijate hinnangul on B-kategooria sõidueksami vastuvõtmine keerulisem võrreldes teiste kategooriatega. Vastused jagunesid ka siin kahte leeri. Mõned eksamineerijad leidsid, et B-kategooria eksami vastuvõtmine on tõepoolest keerulisem, samas kui teised ei pidanud seda keerukamaks võrreldes teiste kategooriatega. Üks vastaja ei osanud sellele küsimusele seisukohta võtta.

Uuringus uuriti eksamineerijate eelistust tööpäevas läbiviidavate sõidueksamite arvu osas (vt joonis 20). Peaaegu kõik vastanud eelistasid võimalust võtta vastu kuus eksamit päevas. See viitab arusaamale, et selline koormus on optimaalne, võimaldades eksamite läbiviimist põhjalikult ja ilma liigse ajasurveta. Üks vastaja märkis, et tal puudub selge eelistus, kuid keegi ei eelistanud suuremat, seitsme eksami päevast mahtu.

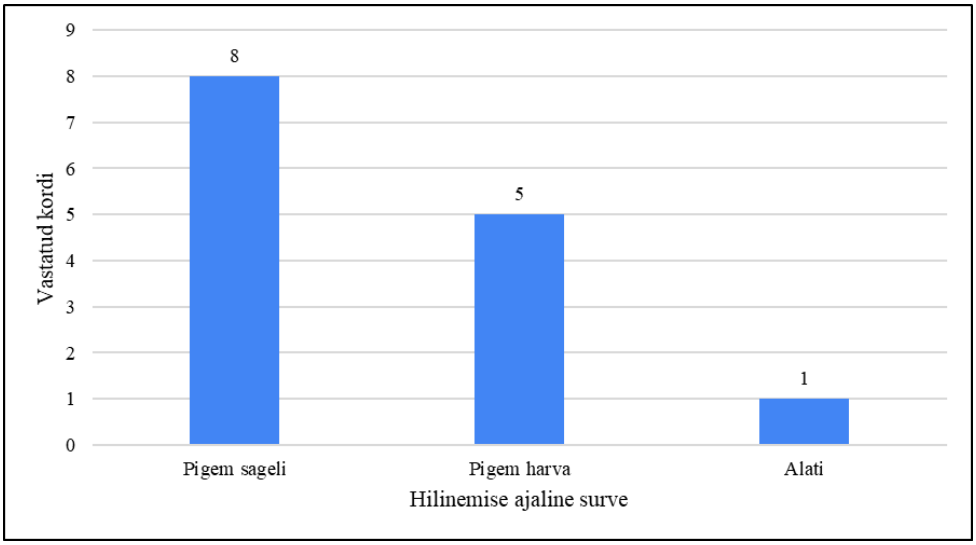
Tulemused viitavad sellele, et eksamineerijate hinnangul toetab kuue eksami päevane piir kvaliteetset hindamist ja töökoormuse tasakaalu. Seejuures võib järeldada, et suurem eksamite arv päevas võib viia kas ajasurve suurenemiseni või eksamite kvaliteedi languseni.



Joonis 20. Tööpäevas läbiviidavate eksamite arvu eelistus

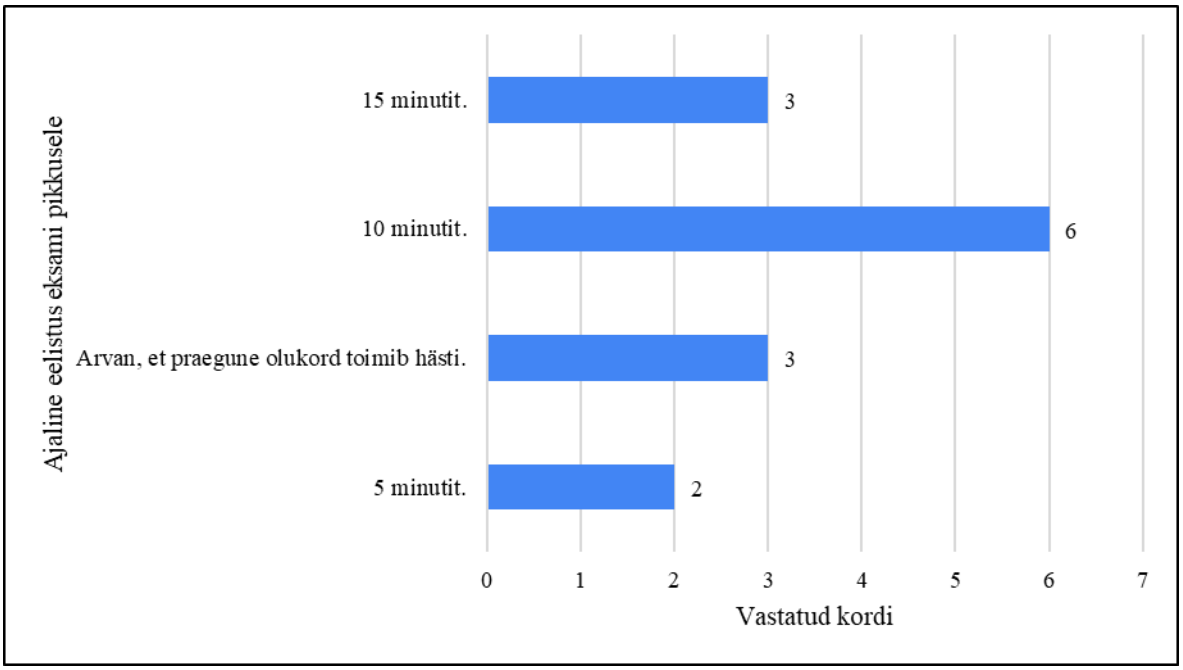
Uuringust selgus, et enamik eksamineerijaid tunnevad pigem harva, et sõidueksamite vahele jääb piisavalt aega taastumiseks ja puhkamiseks. Vaid vähesed märkisid, et neil on selliseid hetki pigem sageli. See viitab sellele, et tööpäevad on intensiivsed ja eksamid järgnevad üksteisele tihedalt, jättes eksamineerijatele piiratud võimalused taastumiseks. Pidev koormus ja lühikesed pausid võivad pikema aja jooksul mõjutada töö kvaliteeti, keskendumisvõimet ning üldist tööheaolu.

Uuringus uuriti, kui tihti tunnevad eksamineerijad sõidueksami läbiviimisel ajalist survet, et mitte hilineda järgmisele eksamile (vt joonis 21) . Enamik vastanutest vastas, et nad tunnevad sellist survet pigem sageli, samas kui osa märkis, et see juhtub pigem harva. Mõni üksik tõi välja, et ajapinge on pidev. Need tulemused viitavad, et eksamite ajagraafik on üldiselt tihe ja eksamineerijatel tuleb sageli töötada olukorras, kus hilinemine järgmisele eksamile on reaalne oht. Selline ajasurve võib omakorda mõjutada eksami läbiviimise kvaliteeti ning suurendada stressitaset. Andmed rõhutavad vajadust hinnata eksamite ajastust kriitiliselt ning luua realistlikum ajaraam, mis võimaldaks eksamite vahele rohkem liikumis- ja hingamisruumi.



Joonis 21. Eksamile hilinemise ajaline surve

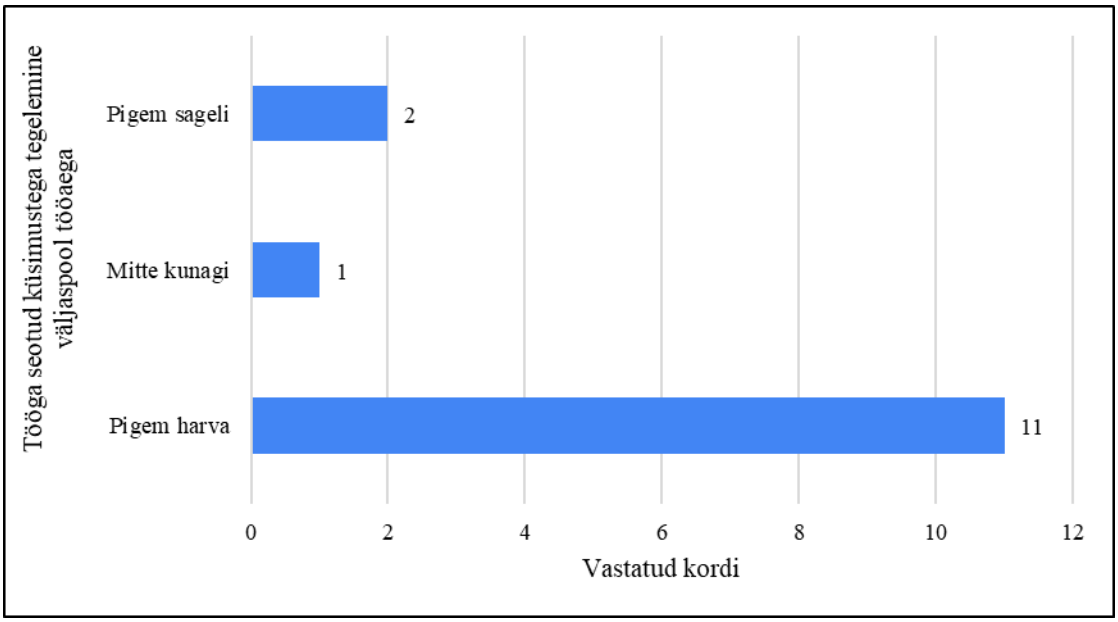
Eksamineerijatelt paluti välja tuua, kui palju võiks nende hinnangul olla kahe sõidueksami vaheline aeg pikem võrreldes praegusega (vt joonis 22). Kõige enam leiti, et sobiv oleks 10-minutiline lisapaus, mis viitab vajadusele ajaliselt tasakaalukama töökorralduse järele. Samuti mainiti 15 minutit ja 5 minutit kui võimalikke variante, olenevalt töötempo tajumisest ja isiklikust eelistusest. Samas leidsid mõned eksamineerijad, et praegune süsteem toimib hästi, mis näitab, et kuigi ajasurve tunnetus on olemas, ei pruugi kõik eksamineerijad pidada seda probleemiks. Üldiselt viitavad vastused sellele, et taastumisaega võiks mõnevõrra pikendada, et toetada töö kvaliteeti ja eksamineerija heaolu, kuid vajadus muudatusteks võib sõltuda ka kontekstist ja töökoormuse tihedusest.



Joonis 22. Ajaline eelistus eksami protsessi pikkusele

Uuringus selgitati, kas eksamineerijad tunnevad, et nende tööpäevas jääb piisavalt aega tegelemaks sõidueksamite kõrval ka muude tööülesannetega, nagu sõiduki korrashoid ja dokumentide täitmine. Enamus vastanutest märkis, et ajaline surve mõjutab ka nende muude tööülesannete täitmist, viidates, et eksamite tihe ajagraafik jätab neile piiratud võimalused keskenduda vajalikele kõrval tegevustele. Samas osa vastajatest leidis, et nende tööpäevas on selleks siiski piisavalt aega, mis võib viidata töökorralduse regionaalsetele erinevustele või individuaalsetele tööharjumustele. Tulemused näitavad, et kuigi eksamite läbiviimine on põhifookus, tuleb arvestada ka eksamineerijate muude kohustustega ning hinnata, kas tööpäeva ülesehitus toetab nende kõigi kvaliteetset täitmist. Ajasurve muude ülesannete osas võib pikemas perspektiivis mõjutada nii töö kvaliteeti kui ka tööga rahulolu.

Lisaks selgus uuringust, et enamik eksamineerijaid puutub tööga seotud küsimustega väljaspool tööaega kokku pigem harva (vt joonis 23). Väike osa vastajatest märkis, et nad tegelevad tööasjadega ka pigem sageli, samas kui üksikud kinnitasid, et mitte kunagi ei tule tööülesandeid töövälisel ajal ette.



Joonis 23. Vajadus tegeleda tööga seotud küsimustega väljaspool tööaega

Tulemused viitavad, et kuigi tööülesannete täitmine jääb valdavalt tööaega, esineb siiski olukordi, kus tööga seotud küsimused kanduvad üle ka väljaspool ametlikku tööaega. See võib hõlmata dokumentatsiooni täiendamist, suhtlust või muud tööga seotud korralduslikku tegevust. Kuigi sagedus on madal, on see aspekt oluline töökoormuse ja töö- ning eraelu tasakaalu hindamisel.

4. JÄRELDUSED

Esmane järeldus, mis joonistus välja nii eksamineerijate kui eksamineeritavate hinnangutest, oli see, et sõidueksami kestus on otseselt seotud hindamise kvaliteediga. Kuigi lühendatud kestus võib suurendada eksamite päevast arvu ning võimaldada lühiajaliselt järjekordade lühendamist, näitavad kogemused, et sellise muudatuse mõju ei ole piiratud vaid halduslikuefektiivsusega. Eksamiaja lühendamine võib kaasa tuua olukorra, kus kandidaadil ei ole piisavalt võimalusi kohtuda mitmekesiste liiklusolukordadega, mis on eelduseks selleks, et eksamineerija saaks pädevalt hinnata tema valmisolekut iseseisvaks liiklemiseks. See on vastuolus kompetentsipõhise hindamise loogikaga, mille kohaselt tuleb hinnata nii tehnilisi oskusi kui ka juhi otsustusvõimet, riskitaju ja võimet teisi liiklejaid arvestada (MKM 50–2025/01/06; MKM 18–2011/06/18).

Määruse nr 50 kohaselt peab eksamineerija eksami jooksul hindama sõiduki käsitsemise, liiklusreeglite järgimise ja ohuennetuse võimet eri liiklusolukordades. Tegelikkuses ei pruugi lühendatud eksamiaeg võimaldada hindamist kõikides tingimustes. Näiteks paljud eksamineeritavad ei jõudnud eksami jooksul üldse asulavälisele teele või sõitsid seal vaid paar minutit. Sellisel juhul jäi hindamata kiirustaluvus, kiirusel kohanduv liiklemine ja ettenägelikus olukordade lahendamiseks – kõik aspektid, mida juhilt tegelikus liikluses nõutakse ning mis on seotud liiklusohutuse tagamisega. Nagu näitas CIECA eksperthinnang, on eksamite marsruutide kattuvus ja liiklusolude nappus Eesti tingimustes sagedased probleemid, mis piiravad hindamise terviklikkust (CIECA, 2024).

Sõidueksam ei ole pelgalt administratiivne filter, vaid sellel on oluline roll liiklusohutuse tagamisel. 2024. aasta liiklusstatistika kinnitab, et Eestis on liiklusõnnetuste ja kannatanute arv taas tõusuteel (Transpordiamet, 2025). Kui eksam ei kontrolli piisavalt juhtide tegelikku valmisolekut iseseisvaks liiklemiseks, võib see kaasa aidata riskikäitumise süvenemisele liikluses. Seda kinnitavad ka andmed, mille kohaselt enamik sõidueksamite läbikukkumisi on seotud mitte tehnilise vea, vaid ohutust mittetagava sõidustiiliga – see näitab, et hindamine peab eelkõige keskenduma riskitaju, tähelepanu jagamise ja liikluskäitumise hindamisele, mitte pelgalt harjutuste tehnilisele täpsusele (Transpordiamet, 2025; MKM 50 Lisa 3).

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2006/126/EÜ toob selgelt välja, et juhikoolituse ja -eksamineerimise kvaliteet peab toetama juhikandidaatide arengut vastutustundlikeks ja teadlikeks liiklejateks. Lühendatud eksamiaeg võib seda eesmärki õõnestada juhul, kui hindamise ulatus ei võimalda piisavalt hinnata kõiki nõutud pädevusi. Samas on eksamineerijatel määruse kohaselt võimalus eksamiaega pikendada, kuid praktikas ei pruugi see kaalutlusõigus alati realiseeruda – näiteks ajasurve või töökorralduslike piirangute tõttu.

Lisaks kestusele joonistus uuringust selgelt välja eksamineerijate töökorralduse ja hindamiskultuuri mitmekesisus. Mitmed eksamineerijad tõid välja, et päevane eksamite arv ei võimalda piisavalt keskenduda iga kandidaadi hindamisele, ning et eksamite vahele jäävad pausid on minimaalsed. Selline korraldus ei toeta ei eksamineerijate vaimset heaolu ega eksamite usaldusväärsust. Kui eksamite kvaliteet sõltub eksamineerija väsimusest või ajagraafikust, väheneb eksamitulemuse objektiivsus ja ühtsus. Ebaühtlus hindamisstiilides kerkis esile ka eksamineeritavate kogemustes, kus mitmed tõid välja, et sama eksamikeskuse sees võivad eksamineerijad käituda ja hinnata väga erinevalt. Kuigi eksamineerijate otsustustes üldiselt usaldatakse professionaalsust, viitavad nii autori ja ka CIECA eksperthinnang sellele, et süsteemne järelevalve ja taseme ühtlustamine on endiselt vajalikud (ERR, 2024; Hinno, 2024; CIECA, 2024).

Suhtlus ja tagasiside on samuti oluline osa hindamisprotsessist. Uuringu tulemused näitavad, et kuigi suurem osa kandidaate pidas suhtlust ja tagasisidet professionaalseks ja arusaadavaks, esines ka juhtumeid, kus tagasiside oli liiga lühike, üldsõnaline või ühepoolne. See tähendab, et kandidaadil puudus võimalus õppida tehtud vigadest või saada sisulist arusaama eksami tulemusest. Hindamine peab olema mitte ainult selektiivne, vaid ka arendav, toetades refleksiooni ja edasist arengut – eriti kui juhikandidaadil tuleb minna jätkuõppele pärast mitut ebaõnnestunud eksamit (MKM 50 Lisa 8).

Lõpetuseks tuleb rõhutada, et kuigi eksami kestuse lühendamine võib tunduda pragmaatiline lahendus halduskoormuse vähendamiseks, ei tohi selle mõju hindamise sisule ja liiklusohutusele alahinnata. Liiklusohutusprogramm 2016–2025 seab sihtmärgiks vähendada hukkunute ja raskelt vigastatute arvu, kuid viimaste aastate statistika ja Riigikontrolli audit

viitavad sellele, et seatud eesmärkide saavutamine on üha vähem tõenäoline (Transpordiamet, 2024a; Riigikontroll, 2024). Kui juhtide hindamine on formaalne ega kata piisavalt riske ja pädevusi, ei saa eksam täita oma rolli ohutuse tagajana. Uuring näitab, et nii eksamineerijad kui ka eksamineeritavad tajuvad pikemat eksamit ajaliselt ja sisuliselt sobivamana, ning toetavad ideed, et eksami kestus peab olema piisav kõigi oluliste kompetentside hindamiseks.

Edasistes uuringutes tuleks keskenduda sellele, kuidas eksamikestuse muutmine mõjutab juhikandidaatide liikluskäitumist pärast juhtimisõiguse saamist ning milline on selle seos tegelike liiklusõnnetuste statistikaga. Samuti võiks uurida, millised formaadid ja töökorralduslikud mudelid aitavad paremini tasakaalustada hindamise kvaliteeti ja eksamineerijate töökoormust. Käesolev töö kinnitab, et eksami kestus on tihedalt seotud mitte ainult hindamisega, vaid ka laiemalt liiklusohutuse süsteemi toimimisega.

KOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö eesmärk oli uurida, kuidas on mõjutanud riikliku B-kategooria sõidueksami kestuse lühendamine eksami läbiviimise protsessi ning selle kvaliteeti eksamineerijate ja eksamineeritute vaatepildist.

Eksamineeritavate ja eksamineerijate hinnangud lühema sõidueksami kestuse mõjule ja eksami kvaliteedile näitavad, et nii eksamineeritavad kui ka eksamineerijad peavad pikemat sõidueksamiaega üldiselt sisukamaks ja kvaliteetsemaks. Valdav osa vastanutest eelistab vähemalt 45-minutilist teel sõitmise aega, samas kui eksamineerijate hinnangul oleks optimaalne kogu sõidueksami pikkus 75 minutit, mis võimaldaks põhjalikumat hindamist ning vähendaks ajasurvet. Pikem aeg loob rohkem võimalusi mitmekesiste liiklusolukordade hindamiseks ja eksami läbiviimiseks rahulikumas tempos. Lühema eksamiaja puhul nähakse ohtu, et kannatab hindamise sügavus, olukordade mitmekesisus ja eksamineeritava tegelike oskuste selgitamine muutub pealiskaudsemaks. Samas leiavad mõned vastajad, et lühem aeg võib võimaldada suuremat eksamite arvu päevas ning mõjub vähem väsitavalt nii eksamineeritavale kui ka eksamineerijale.

Eksamineeritavate hinnangud eksami struktuurile, suhtlusprotsessile ja sisulisele mitmekesisusele viitavad, et kuigi enamik suudab eksami sooritada esimesel katsel, on korduvsoorituste arv märkimisväärne. Esile kerkisid ka tagasiside kvaliteedi ja eksamineerijate suhtlemise erinevused, mis viitavad vajadusele ühtlustada eksamikeskkonna kogemust. Positiivsena tõsteti esile eksamineerijate professionaalsust ja eksami sissejuhatava osa arusaadavust, kuid esines kriitikat suhtluse ebajärjekindluse, tagasiside piiratud kaasavuse ning mitmekesiste liiklusolukordade puudumise kohta, eriti asulavälise sõidu osas. Osad kandidaadid ei jõudnud üldse asulavälisele teele või kogesid olukordade vähesust, mis mõjutab hindamise usaldusväärsust.

Eksamineerijate tajutud mõju hindamisele ja töökorraldusele näitab, et lühenenud eksamiaeg on pigem piirang, mis võib mõjutada eksami sisulist väärtust ja hindamise põhjalikkust. Töökorralduse osas joonistus selgelt välja eelistus kuue eksami päevase mahu kasuks, mida peetakse optimaalseks töökoormuseks. Välja toodi, et eksamite vahel jääb puhkepause harva

ning eksamite graafik võib tekitada ajalist survet. Eksamineerijate hinnangud B-kategooria sõidueksami keerukusele võrreldes teiste kategooriatega olid erinevad, kuid esines arusaam, et just selle kategooria eripärad – suurem eksamineeritavate arv, linnaliikluse keerukus ja ajasurve – teevad selle vastuvõtmise mõnevõrra väljakutsuvamaks.

Kokkuvõttes kinnitab uurimistöö, et eksami kestus mõjutab otseselt hindamise põhjalikkust, eksamikeskkonna kvaliteeti ning eksamineerijate töötingimusi. Kuigi osa vastajatest peab lühemat eksamit piisavaks, on ülekaalukas seisukoht, et pikem sõiduaeg loob paremad eeldused ausaks, sisukaks ja objektiivseks hindamiseks. Töö tulemused toetavad vajadust läbi vaadata sõidueksami vastuvõtmise protsessi ning töökorraldust, mis toetaks eksami vastuvõtmise kvaliteeti ja tagaks mõlema osapoole - eksamineerija ja eksamineeritav – rahulolu.

5. SUMMARY

The impact of a driving test with different driving times on the driving test process aim of this thesis was to investigate how the shortening of the duration of the national category B driving test has influenced the process and quality of the test from the perspective of the examiners and the examinees.

The results show that both examinees and examiners generally perceive a longer driving test as more meaningful and of higher quality. The vast majority of respondents prefer a minimum of 45 minutes on the road, while examiners consider that a total driving test of 75 minutes would be optimal, allowing for a more thorough assessment and reducing time pressure. The longer time allows more opportunities to assess a variety of traffic situations and to take the exam at a more leisurely pace. A shorter examination time is perceived to risk compromising the depth of the assessment, the variety of situations and the explanation of the examinee's actual skills.

In conclusion, the research confirms that the duration of the examination has a direct impact on the thoroughness of the assessment, the quality of the examination environment and the working conditions of the examiners. While some respondents consider a shorter exam to be sufficient, the overwhelming view is that a longer driving time creates better conditions for a fair, meaningful and objective assessment. The results of the study support the need to rethink the examination format in terms of duration and organisation of work in a way that takes into account both the learning path of the examinees and the workload of the examiners.

6. ALLIKALOEND

Autosert. (2022). Arvamus: Transpordiamet taandareneb, klient kannatab. [11.03.2025] https://www.autosert.ee/et/blogi/arvamus-transpordiamet-taandareneb-klient-kannatab/16

CIECA Secretariat. (2024). *EAG Peer Review Report – Estonian Transport Administration.* [12.04.2025] https://www.transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-03/Peer%20Review%20Report%20Transpordiamet%20SFinal%20-%2010%20Dec%202024.pdf

ERR. (2020). Maanteeamet püüab järjekorrad lühemate sõidueksamitega kontrolli alla saada. [10.03.2025] https://www.err.ee/1090485/maanteeamet-puuab-jarjekorrad-luhemate-soidueksamitega-kontrolli-alla-saada

ERR. (2022). Joel Jesse: sõidueksami pikkusest olulisem on sõiduõppe pikkus ja kvaliteet. [10.03.2025] https://www.err.ee/1608510869/joel-jesse-soidueksami-pikkusest-olulisem-on-soiduoppe-pikkus-ja-kvaliteet

ERR. (2024). Sõidueksami tulemus sõltub eksamineerijast: mõni kukutab enamiku läbi. [11.03.2025] https://www.err.ee/1609295541/soidueksami-tulemus-soltub-eksamineerijast-moni-kukutab-enamiku-labi

Euroopa Parlament ja Nõukogu. (2006). Direktiiv 2006/126/EÜ juhilubade kohta. ELT L 403, 30.12.2006. [06.03.2025] https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2006/126

Hinno, R. (2024). B-kategooria sõidueksami edukust mõjutavad tegurid. *Medium.* [09.04.2025] https://ristohinno.medium.com/b-kategooria-s%C3%B5idueksami-edukust-m%C3%B5jutavad-tegurid-6c94c296e187

Juhi eksamite korraldamise kord ja eksamineerijate ettevalmistamise kord (Määrus nr 18). Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. RT I, 28.06.2011, 18. [17.03.2025] https://www.riigiteataja.ee/akt/128062011018

Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavad (Määrus nr 60). Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. RT I , 28.6.2011, 60. [03.04.2025] https://www.riigiteataja.ee/akt/128062011039

Mootorsõidukijuhi eksamineerimise esimese järgu hindamise kord. Lisa 3 määrusele nr 50. RT I, 16.01.2020, 1. *Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium.* [26.02.2025] https://www.riigiteataja.ee/akt/116012020001

Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele (Määrus nr 50). Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. RT I, 15.01.2025, 6. [26.02.2025] https://www.riigiteataja.ee/akt/115012025006

Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele määrus nr 50, Lisa 4. (2011). RT I, 28.06.2011, 18. *Majandus- ja kommunikatsiooniminister*. [22.02.2025] https://www.riigiteataja.ee/akt/128062011037

OT_022_K5_r6: Sõidueksami läbiviimise kord (2024). *Transpordiamet*. Kinnitatud 07.11.2024. [22.02.2025] https://transpordiamet.ee/media/14432/download

Pau, A. (2020). Koroona mõju: sõidueksamid lühenevad 10 minutit. *Forte; Delfi*. [15.02.2025] https://forte.delfi.ee/artikkel/90912593/koroona-moju-soidueksamid-luhenevad-10-minutit

Riigikontroll. (2024). Liiklusohutus maanteedel ja raudteedel. [02.03.2025] https://www.riigikontroll.ee/Auditeeritavaile/Audititeplaan/tabid/120/AuditId/676/language/et-EE/Default.aspx

Sõidueksami esimese järgu hindamine (Lisa 3 määrusele nr 50). Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. RT I, 08.01.2020, 1. [22.02.2025] https://www.riigiteataja.ee/akt/108012020001

Sõidueksami kaardi vorm ja kasutamise kord (Lisa 8). Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. RT I, 16.01.2020, 7. [22.02.2025] https://www.riigiteataja.ee/akt/116012020007

Sõidueksami teise järgu hindamine (Lisa 4 määrusele nr 50). Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. RT I, 28.06.2011, 18. [22.02.2025] https://www.riigiteataja.ee/akt/128062011018

Taherdoost, H., 2022. What are different research approaches? Comprehensive Review of Qualitative, quantitative, and mixed method research, their applications, types, and limitations. Journal of Management Science & Engineering Research, 5(1), pp.53-63. [11.03.2025]

Transpordiamet. (2023). Sõidueksamite üksuse eksamineerija ametijuhend. Lisa 3. [12.03.2025] https://www.transpordiamet.ee/sites/default/files/vp_contacts/files/Lisa%203_%20eksamineerija.pdf

Transpordiamet. (2024). Liiklusohutusprogramm 2016–2025. [20.02.2025] https://www.transpordiamet.ee/liiklusohutusprogramm

Transpordiamet. (2025). Liiklusaasta ülevaade 2024. [23.02.2025] https://www.transpordiamet.ee/liiklusaasta-ulevaade-2024

LISA 1. Küsimustikud

1. Mitu korda olete sooritanud riikliku B-kategooria sõidueksamit Transpordiametis?
   - 1
   - 2
   - 3
   - Muu
2. Mitmenda korraga saite sooritatud oma riikliku B-kategooria sõidueksami?
   - 1
   - 2
   - 3
   - Muu
3. Millises linnas sooritasite oma riikliku B-kategooria sõidueksami?
   - Tallinn
   - Tartu
   - Pärnu
   - Jõhvi
   - Muu(Linna nimi)
4. Kas teie riikliku B-kategooria sõidueksami ametlik kestvus pidi olema 35 minutit või 45 minutit?
   - 35 minutit
   - 45 minutit
5. Kui teie sõidueksam ebaõnnestus, siis milline oli mittesooritamise põhjus?
   - Vastuse väli
6. Olenemata sõidueksami tulemusest, kas tundsite, et eksamineerijal on teie jaoks piisavalt aega?
   - Jah
   - Ei
   - Vastuse väli
7. Olenemata sõidueksami tulemusest, kas tundiste, et sõidueksami sissejuhatus oli teie jaoks piisavalt hästi lahti seletatud?´
   - Jah

- Ei
- Vastuse väli

8. Olenemata sõidueksami tulemusest, kas tundiste, et sõidueksami kokkuvõte oli teie jaoks piisavalt hästi selgitatud?
   Jah

   EI

   Vastuse väli

9. Kas tundiste, et eksamineerijal on sõidueksami läbiviimisega kiire?
   Jah
   - Ei
   - Vastuse väli

10. Kas tundsite et eksamineerija ajaline surve mõjutas teie eksamit?
    - Jah
    - Ei
    - Vastuse väli
11. Sõidueksami läbiviimise kord näeb ette, et asulavälisel teel tuleb olla vähemalt 1/3 kogu sõidueksami ajast! Kas teie hinnangul oli teie sõidueksamil asulavälise tee osakaal vähemalt 1/3 teie sõidueksami ajast?
    - Jah
    - EI
    - Vastuse väli
12. Kuidas hindate teie riiklikul sõidueksamil kontrollitud asulavälise teel sõitmise mitmekesisust? (kiirendus-,aeglustusradade olemasolu, sirge või kurviline tee, sõitmine erinevate piirkiirustega, tagasipöörde sooritamine)

    - Väga hea (kõik elemendid olid olemas ja kontrolliti eksamil)
    - Hea (kontrolliti enamus elemente)
    - Kesine (kontrolliti mõned elemendid)
    - Halb
13. Kas teie eksamil oli midagi, mida arvate, et oleks pidanud olema teisiti?
    - Jah(vastuse väli)
    - EI (vastuse väli)

14. Kas arvate, et 10 minutit lühem riiklik B-kategooria sõidueksam suurendab sõidueksami sooritamise tõenäosust?
    - Kindlasti
    - Pigem jah
    - Pigem ei
    - Kindlasti mitte
15. Kas arvate, et 10 minutit lühem riiklik B-kategooria sõidueksam mõjutab sõidueksami läbiviimise kvaliteeti?
    - Kindlasti
    - Pigem jah
    - Pigem ei
    - Kindlasti mitte
16. Teie vanus
    - 16-17
    - 18-24
    - 25-34
    - 35-44
    - Vanem kui 44
17. Teie sugu
    - Naine
    - Mees

Küsimustik eksamineerijatele

1. Millises Eesti linnas viite igapäevaselt läbi enim B-kategooria riiklike sõidueksameid?
    - Tallinn
    - Tartu
    - Pärnu
    - Jõhvi
    - Muu
2. Kui kaua olete töötanud eksamineerijana?
    - Alla ühe aasta
    - 1-3 aastat
    - 4-7 aastat

- 8-10 aastat
- Rohkem kui 10.aastat

3. Kas lisaks B-kategooria sõidueksamitele on teil õigus viia läbi ka teiste kategooriate (A,C,CE,D) riiklike sõidueksameid?
   - Jah
   - EI
4. Kas B-kategooria sõidueksami vastuvõtmine on keerulisem võrreldes teiste kategooriatega?
   - Jah
   - Ei
   - Ei oska vastata
5. Kuni aastani 2020 viidi Eestis läbi B-kategooria sõidueksameid ajalise kestvusega 75 minuti inimese kohta. Pärast Covid pandeemia puhkemist võeti ajutise meetmena kasutusele lühemad eksamid, 60 minutit inimese kohta. Milline variant on teie hinnangul parem?
   - 60 minutit
   - 75 minutit
   - Võiks olla nii nagu praegu
6. Teatavasti on eksamineerijal B-kategooria sõidueksami läbiviimiseks aega 1h tund inimese kohta. Kas teie arvates on see aeg piisav, et viia läbi riiklik sõidueksam?
   - Jah
   - Ei
7. Kas teie hinnangul peaks olema riikliku B-kategooria sõidueksamiks ettenähtud aeg 35 minutit või 45 minutit?
   - 35 minutit
   - 45 minutit
8. Millised on 10 minutit lühema sõidueksami puudujäägid?

   Vastuse väli

9. Millised on Teie hinnangul 10 minutit (teelsõitmise aeg 35 minutit) lühema sõidueksami tugevused?

   Vastuse väli

10. Milline sõidueksami osa kannatab kõige rohkem 10 minutit lühema sõidueksamiaja tõttu?
    - Sissejuhatus
    - Asulasisene sõit
    - Harjutused
    - Asulaväline sõit
    - Kokkuvõte
    - Mitte ükski eelpool mainitud
    - 10 minutit lühema eksami tõttu ei kannta eksami vastuvõtmise kvaliteet
    - Muu *(vastuse väli)*
11. Kas lühem sõidueksam muudab hindamise kompetentsipõhiselt vigadepõhiseks?
    - Jah
    - Ei
    - See oleneb eksamineerijast, kuidas ta asjale läheneb.
    - Üksnes pädev eksamineerija on võimeline lühema aja jooksul juhi kompetentsid välja selgitama.
12. Rasketehnika eksamitel on ühel eksamineerijal 6 eksamit päevas ja B-kategooria puhul 7 eksamit päevas! Kas teie hinnangul peaks olema päevas 6 või 7 B-kategooria eksamit?
    - 6
    - 7
    - Ei oma eelistust
13. Kui sageli tunnete, et sõidueksami vahele jääb Teile piisavalt aega taastumiseks/puhkamiseks?
    - Pigem harva
    - Sageli
14. Kui tihti tunnete sõidueksami läbiviimisel ajalist survet, et mitte hilineda järgmisele sõidueksamile?
    - Väga tihti
    - Tihti
    - Harva
    - Mitte kunagi

15. Kui palju võiks kahe sõidueksami vaheline aeg olla pikem võrreldes praegusega?
    - 5 minutit
    - 10 minutit
    - 15 minutit
    - Arvan, et praegune olukord toimib hästi.
16. Eksamineerija töökohustuste hulka kuuluvad ka muud tööülesanded, nt sõiduki korrashoid ja dokumentide täitmine. Kas tunnete, et Teie tööpäevas jääb piisav aeg tegelemaks nende ülesannetega?
    - Jah
    - Ei
17. Kui tihti peate tegelema tööga seotud küsimustega/tegevustega väljaspool tööaega?
    - Mitte kunagi
    - Pigem harva
    - Pigem sageli
18. Kui soovite veel midagi lisada, kirjutage siia

Vastuse väli