TARTU ÜLIKOOL
Sotsiaalteaduste valdkond
Ühiskonnateaduste instituut
Ühiskonna ja infoprotsesside analüüs

Ave Smirnov

KOMPETENTSIPÕHISE HINDAMISMETOODIKA PARENDAMISE VÕIMALUSED B-KATEGOORIA RIIKLIKE SÕIDUEKSAMITE NÄITEL

Magistritöö

Juhendaja: Tiina Palu, MA
Kaasjuhendaja: Risto Kasemäe, Transpordiameti Sõidueksamite üksuse juhataja, MA

Tartu
2024

SISUKORD

SISSEJUHATUS 4

1. KIRJANDUSE ÜLEVAADE JA TEOREETILISED LÄHTEKOHAD 7

1.1. Liiklusohutusega seotud meetmed ja eesmärgid 7

1.2. Mootorsõidukijuhtide eksamineerimine 10

1.3. Kompetentsipõhine hindamine 11

1.4. Kompetentsipõhine hindamine riiklikel sõidueksamitel 12

2. PROBLEEMISEADE JA UURIMISKÜSIMUSED 15

3. KASUTATUD MEETODID 21

3.1. Uurimismeetodid 21

3.2. Andmete kogumine ja valimi moodustamine 22

3.3. Andmete analüüsimine 26

3.4. Uurija reflektsioon 27

4. TULEMUSED JA ARUTELU 28

4.1. Kompetentsipõhise hindamismetoodika kasutusele võtmine B-kategooria riiklikel sõidueksamitel 28

4.2. Kompetentsipõhise hindamismetoodika parendusvõimalused B-kategooria riiklikel sõidueksamitel 32

4.2.1. Sõidueksamite läbimise protsendi olulisus ja peamised läbimise protsenti mõjutavad põhjused 32

4.2.2. Kompetentsipõhise hindamise olemus B-kategooria riiklikel sõidueksamitel 37

4.2.3. Kompetentsipõhise hindamismetoodika parendamise võimalused B-kategooria riiklikel sõidueksamitel 39

5. JÄRELDUSED JA ETTEPANEKUD 42
KOKKUVÕTE 45
SUMMARY 47
KASUTATUD ALLIKAD 49
LISA 1. Intervjuude kava ja küsimused 54
LISA 2. Sõidueksamite läbiviimist ja hindamist puudutavate sätete võrdlus muudatuste perioodil 56

SISSEJUHATUS

Igal aastal lisandub Eesti teedele suurusjärgus 20 000 uut sõidukijuhti (Transpordiamet, 2024). Selleks, et saada autojuhiks tuleb omandada ettenähtud kvalifikatsioon, mis loob eeldused ohutuks liiklemiseks ning seejärel sooritada vastavuse hindamiseks vajalikud eksamid (liiklusteooria- ja sõidueksam) (Liiklusseadus, 2011).

Eestis korraldab ja viib läbi mootorsõidukijuhtide eksameid Transpordiamet (Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele § 3 lg 3), lähtudes kehtivast õigusraamistikust – Euroopa Liidu direktiividest ning siseriiklikest õigusaktidest.

Transpordiamet on transpordiliikide ülene kompetentsikeskus ja ohutu, mugava ning kiire liiklemiskeskkonna arendaja (Transpordiamet, i.a), millele on põhimääruse kohaselt seatud kindlad ülesanded. Lisaks põhimäärusest tulenevatele põhiülesannetele suunavad ameti tegevusi ka erinevad arengukavad ja strateegiad, mille hulka kuulub ka Liiklusohutusprogramm 2016-2025, mis on jätk esimesele Eesti rahvuslikule liiklusohutusprogrammile aastateks 2003–2015 (Vabariigi Valitsus, 2017). Vabariigi Valituse (2017) kinnitatud liiklusohutusprogrammi eesmärk on vältida igasugust inimelude kaotust või rasket vigastust teedel ning selle eesmärgi (sihttasemete) saavutamiseks pööratakse tähelepanu kolmele peamisele valdkonnale, millel on oluline mõju liiklusohutusele. Ühe käsitletava valdkonnana on liiklusohutusprogrammis *„Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja“*, mis keskendub kõigi liiklejate ohutu käitumise kujundamisele, rõhutades ohutust väärtustavaid hoiakuid ja alalhoidlikku liikumist ning mille ühe mõõdetava indikaatorina on toodud ka sõidueksami esimesel katsel läbinute protsent, mis programmi kohaselt peaks olema 2025. aastaks 68 (samas).

Riiklikel sõidueksamitel on eksamineerimise eesmärk hinnata isiku teadmiste, oskuste, käitumise ja hoiakute vastavust juhi kvalifikatsiooninõuetele (Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele, 2011). Seega on riiklik sõidueksam just see koht, kus tulevane autojuht demonstreerib oma teadmisi ja oskusi enne

iseseisvalt liiklusesse lubamist ning selle tulemusel annab eksamineerija hinnangu, kas tulevane autojuht on liikluses ohutu, teistega arvestav ning saab iseseisvalt liikluskeskkonnas hakkama.

Riiklikel sõidueksamitel on sooritustase olnud pidevalt 50% juures (jäädes B-kategooria esimese katse sooritamisel isegi alla selle) (Transpordiamet, 2024). Seega on suurusjärgus pooled vastuvõetavad sõidueksamid korduseksamid. Vaadates sooritusprotsenti muutust 2017-2023. aastate lõikes, siis on see nendel aastatel suurenenud üksnes 4%, kuid eesmärk programmi kohaselt on ootus 2025.aastaks suurenemine veelgi 7% võrra.

01.02.2020 jõustusid uued sõidueksamite läbiviimist ja hindamist puudutavad redaktsioonid, et uuendada sõidueksamite hindamise põhimõtteid ja ülesandeid, mille eesmärgiks oli parendada koos õpet puudutavate muudatustega juhtide ettevalmistamise ning sõidueksamite läbimise taset (Riigi Teataja, 2020). Eelnõuga muudeti sõidueksami esimeses järgus sooritatavad harjutused lähedasemaks igapäevases liikluses osalemisel ettetulevatele olukordadele, viidi oluline rõhk inimese oskuste ja terviku hindamisele ning muudeti hindamise skaala senisest paindlikumaks (hindamine viidi üle veapõhisest kompetentsipõhiseks) (samas).

Tulenevalt eeltoodust ning asjaolust, et mootorsõidukijuhtide koolituse kvaliteeti ja selle mõjutegureid on juba magistritöö raames uuritud ning selle tulemusena tehtud ettepanekud just mootorsõidukijuhtide koolituse kontekstis, on minu magistritöö eesmärgiks analüüsida kompetentsipõhise hindamismetoodika kasutusele võtmist B-kategooria riiklikel sõidueksamitel. Selle tulemusena teha ettepanekud B-kategooria riiklike sõidueksamite läbiviimise ja hindamise protsessi parendamiseks.

Magistritöö koosneb viiest peatükist:

- Esimeses peatükis annan ülevaate liiklusohutusega seotud meetmetest ja eesmärkidest, selgitan Eestis rakendatud liiklusohutusalaseid meetmeid ja eesmärke, millest tulenevalt kirjeldan kompetentsipõhise hindamise põhimõtteid ning käsitlen mootorsõidukijuhtide eksamineerimist.
- Teises peatükis annan ülevaate uurimistöö vajalikkusest ning seeläbi sõnastan uurimisküsimused.
- Kolmandas peatükis annan ülevaate uurimuse läbiviimiseks kasutatud meetoditest – andmete kogumise meetodid, valimi moodustamise põhimõtteid ning andmete analüüsimise meetodid.
- Neljandas peatükis annan ülevaate uurimustöö tulemustest ning arutlen nende üle. Peatükk on jaotatud kaheks alapeatükiks. Esimeses alapeatükis analüüsin kompetentsipõhise

hindamismetoodika kasutusele võtmist B-kategooria riiklikel sõidueksamitel. Teises alapeatükis esitan ja arutlen intervjuude (intervjuud ja fookusgrupi intervjuude) tulemuste üle seoses uurimuses osalejate arvamusega B-kategooria riiklike sõidueksamite läbiviimise ja hindamise osas ning kompetentsipõhise hindamismetoodika parendusvõimaluste osas.

- Viiendas peatükis toon välja peamised järeldused seoses töö eesmärgiga ja eesmärgist lähtuvalt püstitatud uurimisküsimustega ning teen ettepanekud kompetentsipõhise hindamismetoodika parendamiseks B-kategooria riiklikel sõidueksamitel.

Magistritööl on sissejuhatus, kokkuvõte (sh ingliskeelne kokkuvõte), kasutatud allikate loetelu ja kaks lisa (intervjuude kava ja küsimused ning sõidueksamite läbiviimist ja hindamist puudutavate määruste võrdlus).

1. KIRJANDUSE ÜLEVAADE JA TEOREETILISED LÄHTEKOHAD

Peatükis annan ülevaate liiklusohutusega seotud meetmetest ja eesmärkidest, selgitan Eestis rakendatud liiklusohutusalaseid meetmeid ja eesmärke, millest tulenevalt kirjeldan kompetentsipõhise hindamise põhimõtteid ning käsitlen mootorsõidukijuhtide eksamineerimist.

1.1. Liiklusohutusega seotud meetmed ja eesmärgid

Liiklusohutus on kogu ühiskonna jaoks kriitiline küsimus, mis nõuab pidevat tähelepanu ja koostööd kõigilt osapooltelt. See on kriitiline rahvatervise probleem, mis puudutab kogu ühiskonda ning mille nimel tuleb tegutseda kõik koos (Bener jt, 2003). Ka Toriumi jt (2022) käsitlevad liiklusohutust kui üht olulisemat globaalsemat eesmärki, mida on vaja pidevalt parendada. Selle mitmetahulisus hõlmab inimeste, sõidukite ja teede dünaamilist süsteemi, kus nõrk tase ükskõik, millises lülis võib põhjustada õnnetusi (Sun jt, 2019). Arvestades liiklusohutuse laiaulatuslikkust ja mitmekesisust, siis on oluline jälgida selle suundumusi, jagada teavet ja kogemusi erinevate riikide poliitikate ja strateegiate kohta. Kuivõrd just see võimaldab igal riigil välja töötada rakendamiseks tõhusad meetmed liiklusohutuse suurendamiseks (Bener jt, 2003). Ka Yahia jt (2017) leiavad läbiviidud uuringus, et liiklusohutuse kontrollimise kõige tõhusamaks vahendiks võibki pidada korralike liiklusohutusmeetmete rakendamist.

Euroopa Komisjon (2010) on enda liikmesriikide motiveerimiseks kirjeldanud mitmeid erinevaid Euroopas kasutatavaid liiklusohutusalaseid meetmed, et toetada riikides ja regioonides meetmete välja töötamist. Euroopa Komisjoni poolt on valitud parimateks valdkondadeks, milles meetmeid rakendada: liiklusohutuse institutsiooniline korraldus, teede infrastruktuur, sõidukid ja turvaseadmed, liiklusohutusalane haridus ja kampaaniad, sõidukijuhtide koolitus, liiklusseaduse järelevalve, rehabilitatsioon ja diagnostika, õnnetusjärgne abi, andmed liiklusohutuse kohta, andmete kogumine (Euroopa Komisjon, 2010).

Euroopa Komisjon (2010) on toonud, et just liiklusohutuse institutsiooniline korraldus on see kogum, mis moodustab aluse kõikides ülejäänutes liiklusohutuse valdkondades visioonide, eesmärkide ning strateegiate loomiseks. Tuginedes sellele ongi Euroopa Komisjon seadnud liiklusohutuse valdkonnas selged ja ambitsioonikad eesmärgid: vähendada aastaks 2050 liikluses hukkunute arv nullini (European Commission, i.a). See on liiklusohutuse visioon, mida on võimalik saavutada pikaajaliste jõupingutuste abil, andes seejuures ka suuniseid liiklusohutusalaseks tööks ning mõtiskletakse selle üle, mida tuleks parandada, et saavutada visioonis kirjeldatud soovitav seisund (Euroopa Komisjon, 2010). Ka Eesti toetab Euroopa Komisjoni pandud eesmärke panustades omakorda nende saavutamisse.

Vabariigi Valitsus kinnitas 16.02.2017 korraldusega nr 54 liiklusohutusprogrammi aastateks 2016-2025 (Transpordiamet, i.a). Liiklusohutusprogrammiga määratakse liiklusohutuse põhimõtted, millest Eesti riigi liiklusohutuse kujundamisel lähtutakse (Vabariigi Valitsus, 2017). Lisaks Bener jt (2003) ja Sun jt (2019) selgitustele on toodud ka Liiklusohutusprogrammis (2017), et liiklusohutus on laiapõhjaline valdkond, mis hõlmab mitmeid eluvaldkondi ja milles osalevad erinevad osapooled ning selle pidev parendamine nõuab kõigilt osapooltelt järjepidevat, süsteemset ja koordineeritud tegevust pikema aja jooksul. Eesmärgini jõudmiseks on oluline, et liiklusohutuse põhimõtted, üldised alused ja tegevused oleksid üheselt kokku lepitud ning edukalt rakendatud (Euroopa Komisjon, 2010). Seega Liiklusohutusprogramm (2017) kehtestab selge raamistiku, mille alusel kujundatakse Eesti riigi liiklusohutuspoliitikat.

Liiklusohutusprogrammi (2017) kohaselt on eesmärgiks keskenduda kolmele peamisele valdkonnale, mis mõjutavad liiklusohutust:

- *„Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja“*, mis keskendub kõigi liiklejate turvalisele käitumisele ja ohutu liikluskeskkonna loomisele.
- *„Ohutu keskkond“*, mis hõlmab ohutumat ja keskkonnasäästlikumat liikuvust, arvestades erinevate aastaaegade liiklusolusid.
- *„Ohutu sõiduk“*, mis näeb ette ohutumate sõidukite kasutamise liikluses.

Liiklusohutusprogrammis (2017) toodud valdkond *„Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja“* keskendub kõigi liiklejate turvaliste hoiakute ja ettevaatliku liikluskäitumise arendamisele ning ühe meetmena hõlmab juhtide valmistamist ohutuks liiklemiseks. Kui vaadata ka Euroopa Komisjoni toodud parimaid liiklusohutusalased valdkondi, siis ka seal on kirjeldatud ühena neist just sõidukijuhtide koolituse osa, mis hõlmab endas nii teoreetilist kui ka praktilist eksamit (Euroopa Komisjon, 2010). Valdkonnas rõhutatakse, et peale liiklusreeglite tundmise ja sõiduki

valitsemise on oluline ka juhi võime hinnata riske, mõista riskitegureid liikluses ning olla teadlik oma oskuste ja võimete piiridest (Vabariigi Valitsus, 2017). Seda põhjusel, et noortel kogenematutel juhtidel on risk sattuda liiklusõnnetustesse palju suurem kui kogenud juhtidel, mistõttu on juhtide koolitus ja eksamid oluliseks vahendiks inimeste ettevalmistamisel ohutuks liiklemiseks ning teadlikkuse tõstmisel mootorsõidukite juhtimise riskidest (Euroopa Komisjon, 2010). Ka Liiklusohutusprogramm (2017) toob, et üks suurimaid väljakutseid sõltumata juhi koolitussüsteemist seisneb sõiduõppija teadlikkuse tõstmises vastutustundliku ja ohutu juhi kujunemisel, kes omab mitte ainult tehnilist oskust, vaid ka turvalisi hoiakuid ning peab esmatähtsaks nii enda kui kaasliiklejate ohutust.

On ilmne, et juhi hoiakud ja tema käitumine mängib liiklusohutuses ja selle efektiivsuses olulist rolli (Yahia jt, 2017). Lin jt (2014) järeldasid läbiviidud uuringus, et juht on üks keeruline ja suhteliselt ettearvamatu isik, keda mõjutavad nii erinevad situatsioonid, tunded kui ka keskkonnad, mistõttu juhtimisõiguse saamine peaks olema tõsine nõue, mitte formaalsus (Yahia jt, 2017). Ka 2011. aastal Eestis kehtima hakanud liiklusseadus ja selle alusel kehtima hakanud juhtimisõiguse saamist ning eksamineerimist puudutava määruse loomisel hakati rõhutama olulisust hinnata lisaks teadmistele, oskustele ja käitumisele ka juhikandidaatide hoiakuid (Riigi Teataja, 2011). Hoiakute kogum, kui üks oluline komponent isiku kompetentsis, võimaldab mootorsõidukijuhi eksamineerimisel oluliselt suuremat tähelepanu pöörata kompetentsipõhisele hindamisele, läbi mille peegeldub noore juhi käitumine, suhtumine, motivatsioon ja riskiteadlikkus (samas) ning millel on seeläbi mõju ka liiklusohutusele (Yahia jt, 2017).

Liiklusohutusprogrammi (2017) kohaselt on liiklejate ohutusalase teadlikkuse tõusu ja liiklusohutuse arengu muutust võimalik ajas hinnata ning selleks on kirjeldatud valdkondade mõõdetavad indikaatorid – nende hetkeseis ja eeldatav muutus. Üheks selliseks indikaatoriks on kirjeldatud Liiklusohutusprogrammis (2017) ka sõidueksami esimesel katsel sooritanud isikute protsenti. Sellise indikaatori seadmine on mõistetav ja oluline, kuna just sõidueksam on viimaseks filtriks enne iseseisvaks sõidujuhiks saamist. Ka Sun jt (2019) on läbiviidud uuringus väljendanud, et inimfaktori seisukohast ei ole juhid mitte ainult liiklusõnnetuste toimepanijad, vaid ka nende otsesed ohvrid, mistõttu kõige olulisem on juhtide teadlikkuse suurendamine ja juhtide käitumise kontrollimine – liiklusohutuse koolituse tugevdamine ning juhtide range kontrollimine (hindamine) enne juhtimisõiguse saamist.

Alapeatükist selgus, et liiklusohutus on ühiskonna jaoks kriitiline küsimus, mida tuleb pidevalt parendada. Seoses sellega on ka Euroopa Komisjon kehtestanud selged eesmärgid liiklusohutuse valdkonnas, mida toetab läbi liiklusohutusprogrammi ka Eesti. Panustades muuhulgas ka liiklejate

teadlikkuse suurendamisele, mida mõõdetakse riiklike sõidueksamite sooritamise protsendi kaudu. Seega annan järgnevas alapeatükis ülevaate mootorsõidukijuhtide eksamineerimisest Eestis. Toon välja, millised õigusaktid reguleerivad eksamineerimist, mis on eksamineerimise eesmärk ning toon välja eksamineerimist puudutava määruse muudatuse, mis on tehtud liiklusohutusprogrammi kehtivuse ajal ning just eeltoodud eesmärgil – tõsta sõidueksamite läbimise protsenti.

1.2. Mootorsõidukijuhtide eksamineerimine

Kui üldised nõuded ja soovitud eesmärgid liikmesriikidele märgitakse Euroopa Liidu direktiivides, siis riikide kohustus on otsustada, milliseid õigusakte kehtestada, et kõnealuseid eesmärke saavutada (Euroopa Liit, i.a).

Eestis reguleerib mootorsõidukite eksamineerimist Liiklusseaduse § 96 lõike 8 ja § 100 lõike 7 alusel Majandus- ja kommunikatsiooniministri 21.06.2011 vastuvõetud määrus nr 50 *"Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele"* (Riigi Teataja, 2011). Juhi eksamineerimise eesmärk on hinnata läbi liiklusteooriaeksami ning seejärel oskuste ja käitumise eksami (sõidueksami) isiku teadmiste, oskuste, käitumise ja hoiakute vastavust juhi kvalifikatsiooninõuetele (Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele § 2). Sõidueksami võtab vastu eksamineerija (Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele § 3 lg 4), kelle kvalifikatsioon on tasemel, et hinnata mootorsõiduki juhtimisõiguse taotleja teadmiste, oskuste ja hoiakute vastavust juhi kvalifikatsiooninõuetele (Nõuded mootorsõidukijuhi eksamineerija kvalifikatsioonile ja ettevalmistusele ning mootorsõidukijuhi eksamineerimise õigust tõendava tunnistuse väljastamise ja kehtetuks tunnistamise kord, 2011).

01.02.2020 jõustusid uued eksamineerimist puudutavad redaktsioonid, eesmärgiga ajakohastada sõidueksamite hindamise põhimõtteid ja ülesandeid (Riigi Teataja, 2019). Sellel eesmärgil kohandati sõidueksami esimeses järgus tehtavad harjutused lähedasemaks igapäevasele liiklusele, olulist tähelepanu hakati pöörama inimese oskuste ja tervikliku hindamisele ning muudeti hindamisskaalat paindlikumaks, liikudes veapõhisest hindamisest kompetentsipõhisele hindamismetoodikale (samas). Riigi Teataja (2019) kohaselt pidi hindamise muutmine parandama oluliselt eksamineerija hinnangu andmise võimalusi, lisama objektiivsust ning koosmõjus mootorsõidukijuhtide koolitust puudutavate muudatustega ka sõidueksamite läbimise protsenti

ning seeläbi järelikult mõjuma ka liiklusohutusprogrammis liiklusohutust tõstvat valdkonda *„Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja“* (Vabariigi Valitsus, 2017).

Kuivõrd antud alapeatükist selgus, et uued jõustunud muudatused tehti eesmärgiga minna üle kompetentsipõhisele hindamisele ning seeläbi tõsta ka sõidueksamite läbimise protsenti, siis annan järgnevas alapeatükis ülevaate kompetentsipõhise hindamise olemusest.

1.3. Kompetentsipõhine hindamine

„Pädevus, kompetentsus, kompetents – asjakohaste teadmiste, oskuste ja hoiakute kogum, mis tagab suutlikkuse teatud tegevusalal või -valdkonnas tulemuslikult toimida“ (Educational dictionary, i.a). Vitello (2021) järgi on kompetents võime integreerida ja rakendada kontekstipõhist teadmist, oskusi ning psühhosotsiaalseid tegureid, nagu uskumused, hoiakud, väärtused ja motivatsioonid, tagamaks järjepidevalt edukas sooritus määratletud valdkonnas. Kutseseadus (2008) aga võtab kompetentsuse kokku kui efektiivseks kutsetegevuseks vajaliku teadmiste, oskuste, kogemuste ja hoiakute kogumi.

Kuivõrd pädevus ehk kompetentsus on teadmiste, oskuste ja hoiakute kogum, mis võimaldab edukalt teatud valdkonnas tegutseda, sest tagab järjepidevalt eduka soorituse, siis on antud suund küllaltki levinud. Näiteks on kompetentsuse kontseptsioon aina enam levinud just haridusmaastikul, hõlmates endas nii erinevaid riiklikke haridustasemeid kui ka täiskasvanute koolitusi ja täiendkoolitusi, võimaldades kasutada kompetentsipõhist lähenemist nii õppe läbiviimisel kui ka tulemuste hindamisel (Vitello, 2021).

Pädevuste hindamist vaadeldakse üldiselt kui protsessi, mille käigus kogutakse ühe või mitme vahendi abil tõendeid soorituse kui terviku kohta ning selle põhjal tehakse otsuseid isiku pädevuste ettenähtud standardite täitmiseks (Watson, 1994). Ka Kutsekoda (2019) on selgitanud, et kompetentsipõhine hindamine toimub vastavushindamise alusel, kus isiku oskusi võrreldakse esitatud nõuetega. Kompetentsipõhine hindamine seisneb oma olemuselt tõendusmaterjali hankimises, mille põhjal teha usaldusväärseid otsuseid hinnatavate kompetentside kohta (Watson, 1994), mistõttu kompetentsid peavad olema toodud välja selgete tegevusnäitajate kaudu (Kutsekoda, 2019).

Kuivõrd kompetentsipõhise hindamise eesmärk on esile tuua taotleja tugevused ning märkida ka võimalikud arenguvajadused, siis on antud hindamismetoodika puhul määrav roll ka tagasisidel (Watson, 1994), kuna hinnatav peab saama hindajalt edasiviiva tagasiside oma tegeliku

kompetentsuse kohta (Kutsekoda, 2019). Ka Lee ja Chiu (2022) on kirjeldanud, et kompetentsipõhine hindamine ja tagasiside on olulised ja omavahel seotud komponendid, kuna need on loodud üksteist täiendama. Seda kinnitab ka Nicol (2010), kelle sõnul näitavad kõrgkoolide haridusuuringud, et hindamine ja tagasiside ongi need olulised elemendid, mis võimaldavad õpilastel saada ennastjuhtivateks õppijateks, kes suudavad iseseisvalt jälgida ja hinnata nii oma töö kvaliteeti kui ka selle tulemusi.

Seega on kompetentsipõhine lähenemine oluline suund ning nende hindamine pidev protsess, mis peab pakkuma usaldusväärsust (Watson, 1994). Oluline on tagada siinjuures hindamissüsteemi avatus ja läbipaistvus (Kutseseadus, 2019). Sellise hindamise usaldusväärsus ja õiglus kõigi hinnatavate suhtes ning üldine teostatavus sõltub hinnangu kvaliteedist, hinnatava koolitustest ning saavutatud pädevuste võrdlemisest nõuetega ning nende salvestamise meetoditest (Watson, 1994). Kokkuvõtlikult kompetentsipõhise hindamismeetodi edu või ebaõnnestumine sõltubki kasutajate teadmistest ja oskustest (Watson, 1994), sest kogutud tõendid tuleb hinnata õigesti ning anda asjakohane tagasiside.

Kui selles alapeatükis käsitlesin kompetentsipõhist hindamist üldisemalt, siis järgnevas alapeatükis toon välja kompetentsipõhise hindamismetoodika just sõidueksamite kontekstis. Selgitan, millised meetodid on peamiselt sõidueksamite hindamisel kasutusel ning millistel põhjustel on võetud suund just kompetentsipõhisele lähenemisele.

1.4. Kompetentsipõhine hindamine riiklikel sõidueksamitel

Teadaolevalt on suurim rahvusvaheline juhtide testimise komisjon CIECA (The International Commission for Driver Testing), mille eesmärk on parandada juhtimisstandardeid, panustada liiklusohutuse haridusse, parandada liiklusohutust, kaitsta keskkonda ning hõlbustada maanteeveo ja reisijateveo liikuvust nii era- kui ka ärisektoris (CIECA, i.a). CIECA-s on 70 liiget 39 riigist üle maailma (sealhulgas kuulub liikmete hulka ka Eesti, Transpordiamet) (samas).

Sõidueksamite hindamine on üks CIECA põhikompetentsidest ning arutelud selle erinevate lähenemisviiside üle on liikmesriikide vahel kestnud pikka aega (CIECA. i.a). Kui CIECA liikmesriikide hulgas on tuvastatud kaks sõidueksamite hindamise erinevat lähenemisviisi – veapõhine ja pädevuspõhine (kompetentsipõhine), siis liikmesriikide vahel on jõutud konsensuseni, et tuleviku sõidueksamite hindamise fookus peaks olema suunatud kompetentside arendamisele ning nende hindamisele (CIECA, 2011). Seda põhjusel, et eesmärgiks ei tohiks olla

vigade kommunikeerimine, vaid kontekstide selgitamine, kuna hindamisel tuleb arvestada tulemust kui tervikut, mitte ainult üksikuid osi (Kutsekoda, 2019).

Kui võrrelda veapõhise ja kompetentsipõhise hindamise lähenemisviise sõidueksamite kontekstis, siis veapõhise süsteemi puhul keskendutakse hindamisel üksnes vigadele, mistõttu hindamise keskmes on üksnes oskused, mitte juhikandidaadi hoiakud, valikud ja iseseisvus laiemalt (CIECA, 2011). CIECA (2011) toob välja, et kuivõrd veapõhine hindamine põhineb negatiivsel tõendusmaterjalil, siis võib juhtide ettevalmistus seetõttu keskenduda pigem vigade vältimisele kui pädevuste ülesehitamisele. Mis omakorda mõjutab kokkuvõttes juhtide ettevalmistust tervikuna vigade vältimise suunas. Pädevuspõhine (kompetentsipõhine) hindamissüsteem keskendub seevastu aga täielikult pädevustele, mis omakorda pakub eksamineerijatele rohkem paindlikkust ning annab juhikandidaadi pädevustest realistlikuma pildi (CIECA, 2011). Ka sõiduõppijad saavad seeläbi realistliku pildi enda pädevustest ning informatiivse tagasiside, mis on edasiviiv ning seeläbi parendav ka juhtide ettevalmistusele laiemalt. Ka CIECA (2011) kohaselt võib eeldada, kuna pädevuspõhine hindamine põhineb positiivsel tõendusmaterjalil, siis püüavad sõidueksamiks valmistuvad õppesõitjad süstemaatilisemalt oma pädevusi üles ehitada, et olla edukamad. Seda kinnitavad ka Vitello jt (2021) tuues, et pädevuste arendamine on oluline eesmärk, millel on väärtus ka majandusele ja ühiskonnale laiemalt, kuna pädevad inimesed on need, kes löövad konstruktiivsemalt kaasa nii töö- kui ka elukeskkonnas, kuna suudavad kasutada oma teadmisi ja oskusi ka väljapool konkreetset valdkonda.

CIECA (2011) raport rõhutab, et sõidueksamite kompetentsipõhine hindamine on oluline, et tagada eksamineerimise protsessi eesmärgipärane ja standardiseeritud läbiviimine ning anda piisav tagasiside eksami tulemuste kohta. Hindamine ja tagasiside ongi need olulised elemendid, mis võimaldavad õpilastel saada ennastjuhtivateks õppijateks, kes suudavad ise jälgida ja hinnata nii oma töö kvaliteeti kui ka tulemusi (Nicol, 2010) ning olla seeläbi pädevamad ka laiemalt (Vitello jt, 2021). Hindamismeetod on see, mis peab endas hõlmama ootuste määratlemist, sündmuste jäädvustamist, testimise ulatust ja tagasisidet ning olema seejuures kasulik nii instruktorile (õppesõiduõpetajale), kandidaadile kui ka eksamineerijale (CIECA, 2011). Raporti (2011) kokkuvõttes on rõhutatud, et sõidueksam on oluline element juhtimisõiguse saamise protsessis ja liiklusohutuse eesmärkide saavutamisel, sest eksam on just see, mis aitab määratleda koolituse õppekava sisu ja tagab, et juhikandidaadid on saavutanud minimaalsed kvalifikatsiooninõuded.

Seega fookuse suunamine eksamineerimise protsessis just kompetentsipõhisele hindamismetoodikale on oluline samm juhtide oskuste arendamisel ning minimaalsete kvalifikatsiooninõuete tagamisel, sest see on peegeldus juhikandidaatide kompetentsusest, mis

omakorda panustab riikides määratud liiklusohutusega seonduvatesse valdkondadesse ja meetmetesse.

2. PROBLEEMISEADE JA UURIMISKÜSIMUSED

Peatükis annan ülevaate uurimistöö vajalikkusest ning seeläbi sõnastan uurimisküsimused.

Nii nagu eelnevast peatükist selgub, siis liiklusohutuse kontrollimiseks ning sellesse panustamiseks on kõige olulisem liiklusohutusalaste meetmete kehtestamine ja rakendamine (Yahia jt, 2017 ja Bener jt, 2003). Tulenevalt sellest on ka Euroopa Komisjon valinud omalt poolt parimad valdkonnad, milles meetmeid rakendada ning seeläbi seadnud ka selged liiklusohutusalased eesmärgid (Euroopa Komisjon, 2010 ja European Commission, i.a), mida toetab ka Eesti. Euroopa Komisjoni (2010) sõnul on eesmärgini jõudmiseks oluline, et liiklusohutuse põhimõtted, üldised alused ja tegevused oleksid üheselt kokkulepitud ning tõhusalt rakendatud.

Eestis on Vabariigi Valitsus (2017) läbi liiklusohutusprogrammi sätestanud põhimõtted, millest liiklusohutuse kujundamisel lähtutakse ning seadnud nende põhimõtete saavutuste hindamiseks indikaatorid. Ühe põhimõttena on näinud Vabariigi Valitsus (2017) valdkonda: *„Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja“*, mis keskendub kõigi liiklejate turvalisele käitumisele ja ohutu liikluskeskkonna loomisele ning selle ühe mõõdetava indikaatorina sätestatud sõidueksamite esimesel katsel sooritanud isikute protsendi. Sellise indikaatori määramine riigi poolt on igati õigustatud, kuivõrd sõidueksam on oluline komponent juhtimisõiguse saamise protsessis ning liiklusohutuse eesmärkide saavutamisel, kuna see peegeldab juhtide ettevalmistamist, koolituse õppekava sisu ning minimaalsete kvalifikatsiooninõuete saavutamist (CIECA, 2011). Ka Sun (2019) on toonud ühe olulisima tegevusena välja just juhtide kontrollimise enne juhtimisõiguse saamist.

Liiklusohutusprogrammi (2017) kohaselt peaks sõidueksamite esimesel katsel sooritanud isikute protsent olema 2025. aastaks 68. Transpordiameti (2024) andmetel on sõidueksamite esimesel katsel sooritanute protsent jäänud aastatel 2017-2023 (aastad, millal on kehtinud liiklusohutusprogramm) vahemikku 57-61. Kui vaadates eeltoodud vahemikus sõidueksamite läbimise protsendi tõusu, siis on see olnud 2023. aastaks 4% võrra suurem kui näiteks 2017. aastal (vt Tabel 1).

Tabel 1. Sõidueksamite läbimise protsent esimesel katsel aastatel 2017-2023

Aasta	Läbimise %
2017	57%
2018	58%
2019	56%
2020	58%
2021	59%
2022	62%
2023	61%

Allikas: Transpordiamet 2024 alusel, autori koostatud

Seega peaks ühe mõõdetava indikaatorina sätestatud sõidueksamite esimesel katsel sooritanud isikute protsent olema kahe aasta pärast tõusnud seitsme võrra võrreldes 2023 aasta tulemusega.

2023. aastal võttis Transpordiamet vastu kokku 44 683 sõidueksamit (Transpordiamet, 2024), millest B-kategooria sõidueksameid võeti vastu 31 888 korral. Tulenevalt sellest, et suurusjärgus 70% sõidueksameid tehakse B-kategooria juhtimisõiguse saamiseks ning just nende sõidueksamite läbimine on madalam võrreldes üldise läbimisega (Transpordiamet, 2024), siis keskendun töös justnimelt B-kategooria sõidueksamitele. Samuti arvestades nende osakaalu kogu sõidueksamite arvust, siis mõjutab just B-kategooria sõidueksamite läbimine programmis sätestatud tulemuste saavutamist enim. Seega annan järgnevalt probleemi seadmiseks ülevaate B-kategooria sõidueksamite läbimisest 2017-2023. aastatel (vt Tabel 2). Periood on valitud seetõttu, et 2017. aasta alguses loodi Eksamikeskus (hetkel Sõidueksamite üksus), mis koondas enda alla põhikohaga eksamineerijad, kuna enne nimetatud perioodi võeti sõidueksameid vastu ka teenistujate poolt, kelle põhiülesannete hulka ei kuulunud vaid mootorsõidukijuhtide eksamineerimine (Transpordiamet, i.a). Lisaks on perioodi algus sobilik ka seetõttu, et just 2017. aastal kinnitas Vabariigi Valitsus liiklusohutusprogrammi, kus sõidueksamitega seonduv indikaator on sätestatud. Seega on andmed kogutud samadel alustel ning on seetõttu ka omavahel võrreldavad.

Tabel 2. B-kategooria sõidueksamite läbimine 2017-2023. aastatel

	2017	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
B-kategooria (esimene katse)	49%	49%	46%	49%	50%	53%	51%
B-kategooria (kõik katsed)	44%	44%	42%	46%	48%	50%	48%

Allikas: Transpordiamet 2024 alusel, autori koostatud

Tabelist nähtub, et aastate 2017-2023 lõikes on B-kategooria sõidueksamite läbimine esimesel katsel jäänud vahemikku 46%-53% ehk muutus nende aastate vahel on olnud kokku 7%. Vaadates aga aastate lõikes tõusu või langust, siis suurim muutus kahe järjestikku aasta vahel on olnud 3%, kuid see ei ole olnud ei püsivalt tõusev ega ka püsivalt langev protsent, vaid jaguneb erinevate aastate vahel erinevalt.

Ka Vanamõisa (2021) magistritöös paistavad silma sõidueksamite läbimiste võrdlus ning dokumendianalüüsis selgunu, et hiljutiste aastate statistilised andmed riiklike sõidueksamite tulemuste kohta on olnud pigem tagasihoidlikud, kus eksami sooritajate protsent on jäänud umbes viiekümne protsendi tasemele. Siiski leiab Vanamõisa (2021) magistritöös, et esinevad erinevused eksamitulemustes autokoolide lõikes, viitavad võimalusele saavutada siiski paremaid tulemusi. Viimase aasta jooksul tehtud muudatused mootorsõidukijuhtide koolituse ja eksamineerimise valdkonnas pole veel märkimisväärset mõju avaldanud, kuid esimesed positiivsed märgid eksamite sooritamisel on juba nähtavad (samas).

Muudatused, millele Vanamõisa magistritöös viitas, jõustusid 01.02.2020. Muudatustega kohandati sõidueksami esimeses järgus tehtavad harjutused lähedasemaks igapäevasele liiklusele, olulist tähelepanu hakati pöörama inimese oskuste ja tervikliku hindamisele ning muudeti hindamisskaalat paindlikumaks, liikudes veapõhisest hindamisest kompetentsipõhisele hindamismetoodikale eesmärgiga parandada juhikandidaatide ettevalmistamise taset ning sõidueksamite läbimist (Riigi Teataja, 2019) (vt Tabel 3).

Tabel 3. Sõidueksamite läbiviimist ja hindamist puudutavate sätete muudatuste võrdlus kuni 01.02.2020 kehtinud ja alates 01.02.2020 kehtima hakanud määrustes

Teema	Kuni 01.02.2020 kehtinud sätted	Muudetud ja lisatud sätted alates 01.02.2020
Ohutuskontroll	Eksamineeritav näitab, eksamineerija ei küsi	Eksamineerija küsib, eksamineeritav selgitab - võimalik arvestada vastust eksamile hinnangu andmisel
Kohustuslikud harjutused	3 harjutust: 1 kohustuslik, 2 valitavat	3 harjutust: 2 kohustuslikku, 1 valitav
Harjutuste sooritamine	Vea ilmnemisel üks korduskatse	Katsete arvu ei loeta, oluline on sooritada harjutused 10 minuti jooksul
Piiratud alal tagasipööramine	Harjutusel 1 lisamanööver edasi- ja tagasikäiku kasutades	Manöövrite arv ei ole piiratud, oluline aeg harjutustele kokku
Tagurdamine otsesuunas	Tagurdamine sirgjooneliselt 10–20 m	Võib tagurdada ka kurvimööda 20–30 m
Sõiduki parkimine manöövriga	Harjutus puudus	Lisanus harjutus „Sõiduki parkimine manöövriga“
Parkimise harjutus	Harjutus oli olemas	Täpsustati ja täiendati harjutuse sisu
Sõidueksami hindamine	Etteantud vigade alusel	Paindlik hindamine
Sõidueksami hindamine	Loetelu sõidueksami teises järgus kontrollitavate oskustest ja käitumisest	Vajalikud oskused jagati sõiduki käsitsemise oskuseks, ohutunnetuseks ja liikluses iseseisvaks toimetulekuks

Sõidueksami hindamine	Terviku hindamine, ohutu, ettenägelik ja arvestav juhtimine	Erilise tähelepanu pööramine kaalutletud, teisi arvestav juhtimiskäitumine, juhtimisstiili arvestamine, tegevuste põhjendamine
Sõidueksami hindamine	Tõsine viga, kuhjuvad (korduvad) vead	Ei sätestatud vigu, hindamisel arvestatakse teadmiste, oskuste ja käitumise kogumeid, mida hinnatakse skaala alusel (arvestatud, arvestatud märkustega, mittearvestatud)

Allikas: Riigi Teataja 2020 alusel, autori koostatud

Tabelist nähtub, et muudatuste järgselt tehti praktilised sammud kompetentsipõhisele hindamisele üle minemiseks. Sellele viitavad vigade nimekirjast loobumine, mille asemel hakati erilist tähelepanu pöörama juhikandidaadi kaalutletud ja teistega arvestatavale käitumisele, tema tegevuste põhjendamisele saamaks teada, millistel kaalutlustel juhikandidaat tegutseb või jätab tegutsemata ning hindamisel sätestati skaala, mille alusel hinnata teadmiste, oskuste ja käitumise kogumeid. Seega hindamine liikus ka praktiliselt veapõhiselt lähenemiselt kompetentsipõhisele lähenemisele.

Peale nimetatud redaktsiooni jõustumist toimus küll vähene riiklike sõidueksamite sooritustaseme tõus (2020-2022 võrdluses 2-4%), kuid jäi selliselt koheselt ka püsima (Transpordiamet, 2024). Seega sooritustaseme vähese tõusu võisid tuua kaasa muudatused mootorsõidukijuhtide koolituse ja eksamineerimise valdkonnas (nii nagu muudatuste eelnõus oli kajastatud), kuid sooritustaseme tõusu seisak väljendab omakorda kahtlust, kas see oli sellisel juhul ikka piisav.

Kuivõrd Vanamõisa keskendus oma 2021. aastal tehtud magistritöös mootorsõidukijuhtide koolituse kvaliteedile ja selle mõjuteguritele ning jõudis oma magistritöö käigus järeldusteni ja ettepanekuteni, mis puudutasid justnimelt mootorsõidukijuhtide koolitusi, siis on täieliku juhtimisõiguse saamise protsessi jaoks oluline vaadata ka sõidueksamite konteksti – millised muudatused on tehtud sõidueksamite hindamises ja läbiviimises seoses kompetentsipõhise lähenemisega ning teha ettepanekud just sõidueksamite läbiviimise ja hindamise vaatest, et saavutada riigi poolt seatud eesmärk liiklusohutuse parendamise suunas.

Tulles tagasi CIECA (2011) raporti juurde, et sõidueksam on oluline element liiklusohutuse eesmärkide saavutamisel, kuna aitab määratleda koolituse õppekava sisu ning tagab, et juhikandidaadid oleksid saavutanud vajaliku kvalifikatsiooni, on Eesti liikumine kompetentsipõhise lähenemise suunas olnud ainuõige. Kompetentsus on ju vajalike teadmiste, oskuste, kogemuste ja hoiakute kogum (Kutseseadus, 2008), mis peegeldab juhikandidaatide üldist hakkamasaamist läbi sõidueksamite läbimise protsendi, mistõttu sõidueksamite hindamise uurimine on igati oluline.

Tulenevalt eeltoodust ning asjaolust, et suurusjärk 70% kogu sõidueksamitest toimub aastate lõikes just B-kategooria juhtimisõiguse saamiseks ning vaadates ka sõidueksamite läbimise protsente, mis on madalaimad just B-kategooria sõidueksamitel (suurusjärk 50% läbivalt aastate lõikes) (Transpordiamet, 2024), siis sean magistritöö eesmärgiks analüüsida kompetentsipõhise hindamismetoodika kasutusele võtmist B-kategooria riiklikel sõidueksamitel. Selle tulemusena teha ettepanekud B-kategooria riiklike sõidueksamite läbiviimise ja hindamise protsessi parendamiseks. Ettepanekud, mis hõlmaksid nii B-kategooria riiklike sõidueksamite läbiviimise ja hindamise protsessi (ettepanekud õigusraamistiku täiendamiseks, sisemised juhised ja töökorraldus ning muu selline) kui ka eksamineerijaid (koolitused, kvalifikatsioonikontrollid ja muu selline).

Magistritöö eesmärgist lähtuvalt püstitan uurimisküsimused:

1) Millised on vanemeksamineerijate ja erialaliitude esindajate arvamused seoses B-kategooria riiklike sõidueksamite läbiviimisega ja hindamisega?
2) Millised muudatused tuleks teha B-kategooria riiklike sõidueksamite läbiviimises ja hindamises arvestades kompetentsipõhist hindamismetoodikat?
3) Millised on ettepanekud parendada kompetentsipõhist hindamismetoodikat B-kategooria riiklikel sõidueksamitel?

3. KASUTATUD MEETODID

Peatükis annan ülevaate uurimuse läbiviimiseks kasutatud meetoditest – andmete kogumise meetodid, valimi moodustamise põhimõtteid ning andmete analüüsimise meetodid.

3.1. Uurimismeetodid

Armstrongi sõnul on uurimine uue teadmise loomine, mistõttu on uurimistöö loogiline samm pärast küsimuste, millele pole seni veel vastust saadud, esilekerkimist (Graue, 2015).

Uurimuse läbiviimiseks on kaks erinevat lähenemisviisi: kvantitatiivne ja kvalitatiivne (Õunapuu, 2014). Kuigi paljud kirjandused kipuvad neid vastandama, ei ole need tegelikult vastandlikud, vaid pigem täiendavad üksteist ning mõlemal lähenemisviisil on oma roll ja funktsioon teaduse tervikus (samas).

Kuivõrd minu magistritöö eesmärgiks oli analüüsida kompetentsipõhise hindamismetoodika kasutusele võtmist B-kategooria riiklikel sõidueksamitel ja selle tulemusena teha ettepanekud B-kategooria riiklike sõidueksamite läbiviimise ja hindamise protsessi parendamiseks, siis kasutasin magistritöö empiirilises osas kvalitatiivseid uurimismeetodeid. Kvalitatiivsed uurimismeetodid valisin seetõttu, et töö raames oli vajalik teostada dokumentide analüüs ning viia läbi intervjuud ja fookusgrupi intervjuud, mille põhjal tegin kvalitatiivset sisuanalüüsi, kuna just seda rakendatakse tekstide või muude tähendusrikaste objektide uurimisel, eesmärgiga teha täpseid ja usaldusväärseid järeldusi ning luua põhjalik kirjeldus uuritavast materjalist (Õunapuu, 2014), kusjuures tekstiandmed võivad pärineda narratiividest, intervjuudest, raamatutest ja juhenditest ning arvestades, et kvalitatiivne sisuanalüüs on induktiivne, ei pea uurija töötama hüpoteesidega, vaid võib järgida esitatud avatud küsimusi (Laherand, 2008).

Järgnevalt annan ülevaate magistritöös kasutatud meetoditest (vt Tabel 3).

Tabel 3. Kasutatud meetodid, autori koostatud

Andmete kogumise ja analüüsi meetod	**Valim**	**Eesmärk**
Dokumentide kogumine dokumentide analüüsimiseks, kvalitatiivne sisuanalüüs	Seadus, määrused, eelnõud, seletuskirjad	Anda analüüsiv ülevaade kompetentsipõhise hindamismetoodika kasutusele võtmisest riiklikel sõidueksamitel
Intervjuu, kvalitatiivne sisuanalüüs	Vanemeksamineerijad	Selgitada välja eksamineerijate arvamused ja ettepanekud parendada kompetentsipõhist hindamismetoodikat riiklikel sõidueksamitel
Fookusgrupiintervjuu, kvalitatiivne sisuanalüüs	Erialaliitude juhatus	Selgitada välja erialaliitude esindajate arvamused ja ettepanekud parendada kompetentsipõhist hindamis-metoodikat riiklikel sõidueksamitel

Tabelis toodud andmete kogumist, valimi moodustamist, eesmärke ja analüüsimist käsitlen järgnevates alapeatükkides.

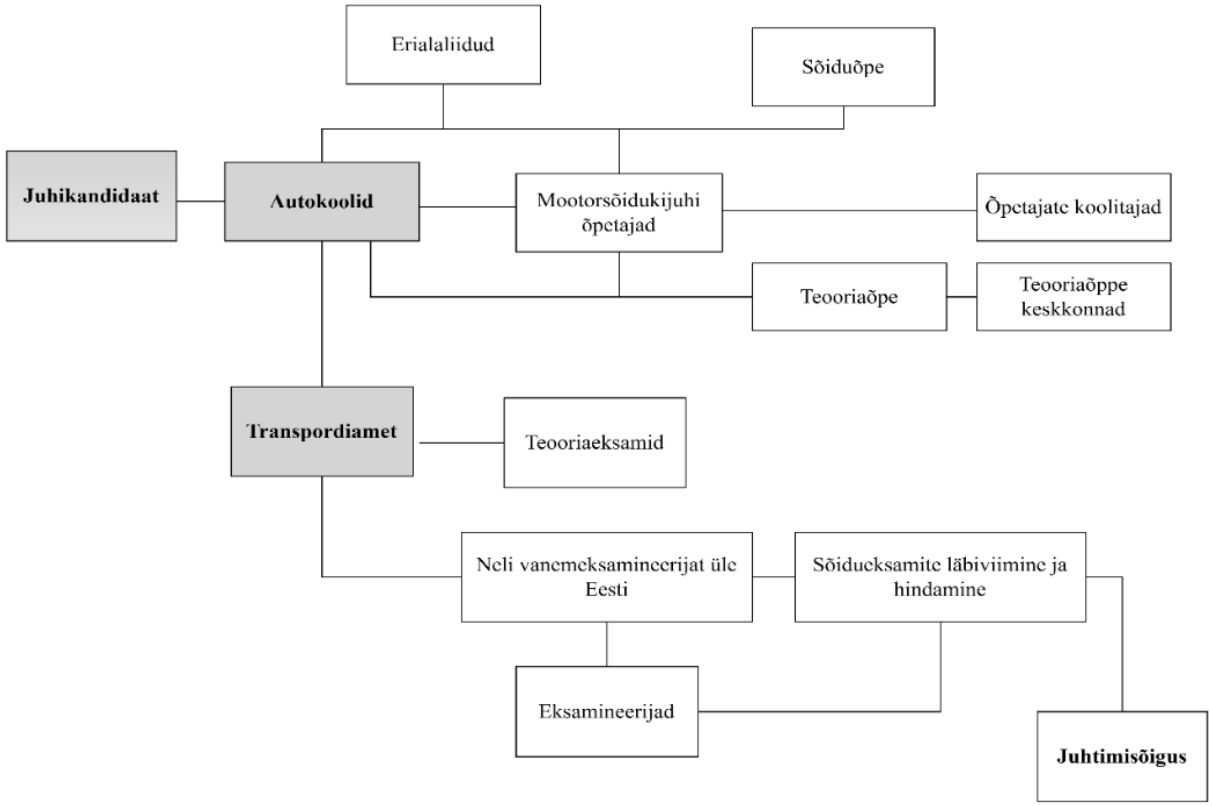
3.2. Andmete kogumine ja valimi moodustamine

Tulenevalt enda magistritöö eesmärgist osutus vajalikuks magistritöö käigus koguda dokumente (seadus, määrused, eelnõud) ning viia läbi intervjuud ja fookusgrupi intervjuud, et nende kaudu kogutud andmetele teostada kvalitatiivne sisuanalüüs.

Dokumentide analüüsimiseks kogusin esmalt andmeid – valdkonnaga seonduv seadus, määrused, eelnõud ja nende seletuskirjad. Eesmärk oli anda analüüsiv ülevaade kompetentsipõhise hindamismetoodika kasutusele võtmisest B-kategooria riiklikel sõidueksamitel. Dokumentide

analüüsimine oli antud töö kontekstis oluline ka seetõttu, et andmed on stabiilsed (pärit õigusaktidest, algallikatest jne). Kui uurijad võivad näiteks intervjuude või vaatluste käigus osalejaid mõjutada, siis dokumentide analüüs viiakse läbi olemasolevate tekstidega ja need andmed jäävad mõjutustest puutumata (Morgan, 2022).

Magistritöö käigus viisin läbi ka intervjuud riiklike sõidueksamite vanemeksamineerijatega ning fookusgrupi intervjuud erialaliitude esindajatega. Valimi moodustasin eesmärgiga selgitada välja mootorsõidukijuhiks saamise protsessis seotud osapoolte (vt Joonis 1) arvamused seoses B-kategooria riiklike sõidueksamite läbiviimisega ja hindamisega ning nende ettepanekud parendada kompetentsipõhist hindamismetoodikat B-kategooria riiklikel sõidueksamitel. Tegemist oli ettekavatsetud valimiga (mittetõenäosuslik valim), mis on eesmärgist lähtuv sihipärane valim (Õunapuu, 2014).



Joonis 1. Osapooled juhtimisõiguse saamisel, autori koostatud

Intervjuude läbiviimiseks valimi moodustasid vanemeksamineerijad, kes esindasid kõiki eksamineerijaid (vt Tabel 4). Enne intervjuude toimumist andsin 17. jaanuaril 2024. aastal eksamineerijatele suunatud õppepäeval teada intervjuude toimumisest ning palusin esitada

ettepanekud kompetentsipõhise hindamismetoodika parendamise võimalustest oma piirkonna vanemeksamineerijatele, kes nende mõtteid intervjuude käigus peegeldada saaksid.

Tabel 4. Eksamineerijad Eestis

Piirkond	**Vanemeksamineerijate arv**	**Eksamineerijate arv**	**Kokku**
Põhja	1	15	16
Ida	1	9	10
Lõuna	1	7	8
Lääne	1	4	5
Kokku sõidueksamite üksuses eksamineerijaid			**39**

Allikas: Transpordiamet 2024 alusel, autori koostatud

Intervjuud vanemeksamineerijatega viisin läbi 22. veebruaril 2024. aastal. Intervjuu Lääne piirkonna vanemeksamineerijaga toimus suhtlusplatvormi (Teams) vahendusel ning intervjuud Põhja, Ida ja Lõuna piirkonna vanemeksamineerijaga toimusid vahetu kohtumise käigus. Intervjuud vanemeksamineerijatega kestsid 48 minutist kuni 52 minutini (Lääne piirkonna vanemeksamineerijaga 52 minutit, Põhja piirkonna vanemeksamineerijaga 51 minutit, Ida piirkonna vanemeksamineerijaga 48 minutit ja Lõuna piirkonna vanemeksamineerijaga 50 minutit).

Intervjuude läbiviimise eesmärk oli selgitada välja eksamineerijate arvamused seoses B-kategooria riiklike sõidueksamite läbiviimisega ja hindamisega ning nende ettepanekud parendada kompetentsipõhist hindamismetoodikat B-kategooria riiklikel sõidueksamitel. Intervjuu valisin andmete kogumise meetodiks seetõttu, kuna võimaldas saada juurdepääsu valimi tähelepanekutele, kogemustele ja arvamustele, mida muud moodi saada ei ole võimalik (Weiss, 1994). Ühtse aluse loomiseks ja objektiivsemaks andmekogumiseks viisin intervjuud läbi struktureeritud kujul, kuna struktureeritud intervjuu raames esitab intervjueerija kõigile intervjueeritavatele samasuguseid küsimusi, mis on seotud kindla uurimisprobleemi ja eesmärgiga ning mille sõnastus ja järjekord on ühtsed (Õunapuu, 2014). Intervjuude kava ning esitatud küsimused on toodud lisas 1.

Järgnevalt viisin läbi fookusgrupi intervjuud erialaliitude esindajatega. Erialaliitude all pean silmas Eesti Autokoolide Liitu ja Liikluskoolitajate Liitu, mis hõlmavad endas erinevate piirkondade ja erinevate kategooriate mootorsõidukijuhtide koolitajaid (sh ka mootorsõidukijuhtide koolitamiseks tegevusluba omavad gümnaasiumid ja kutsehariduskeskused). Samuti mootorsõidukijuhtide õpetajate koolitajaid ning elektrooniliste õppekeskkondade pakkujaid. Liitude esindajate intervjueerimise teel oli minu eesmärk saada võimalikult palju seotud osapooli hõlmav arvamus seoses B-kategooria riiklike sõidueksamite läbiviimisega ja hindamisega ning nende ettepanekud parendada kompetentsipõhist hindamismetoodikat B-kategooria riiklikel sõidueksamitel. Fookusgrupi intervjuude kava ning esitatud küsimused on toodud lisas 1.

Eesti Autokoolide Liitu kuulub 98 liiget ning liit on oma eesmärgiks sätestanud koostöös mitmete asutuste ja ametitega tõsta sõidukijuhtide koolituse taset ning parandada seeläbi liiklusohutust (Eesti Autokoolide Liit, 2018).

Liikluskoolitajate Liitu kuulub 33 liiget ning liit on seadnud oma eesmärgiks Eesti kujunemise liikluskultuurseks ühiskonnaks läbi liikluskoolituse (Liikluskoolitajate Liit, 2024).

Mõlema liidu esindajatega viisin läbi fookusgrupi intervjuu 23. veebruaril 2024. aastal suhtlusplatvormi (Teams) vahendusel. Fookusgrupi intervjuud liitudega toimusid eraldi.

Eesti Autokoolide Liidu juhatusest osalesid fookusgrupi intervjuul kolm liiget (esindajad, mille moodustasid mootorsõidukijuhtide koolitaja, mootorsõidukijuhtide õpetajate koolitaja ning elektroonilise õppekeskkonna pakkuja).

Liikluskoolitajate Liidu juhatusest osalesid fookusgrupi intervjuul kolm liiget (esindajad, mille moodustasid mootorsõidukijuhtide koolitaja, mootorsõidukijuhtide õpetajate koolitaja ning elektroonilise õppekeskkonna pakkuja).

Fookusgrupi intervjuud erialaliitude esindajatega kestsid ühest tunnist ja kaheksast minutist kuni ühe tunni ja 16 minutini (Liikluskoolitajate Liiduga üks tund ja 16 minutit ja Autokoolide Liiduga üks tund ja kaheksa minutit).

Fookusgrupi intervjuu valisin seetõttu, et erialaliitude juhatusse kuuluvate liikmete näol on tegemist sarnaste huvide ja eesmärkidega isikutega. Seega oli mulle oluline, et rühma liikmed stimuleeriksid avama oma mõtteid ja seisukohti ning toetaksid üksteist, mis omakorda viis rikkalikuma info saamiseni kui üksikute intervjueeritavate antavad vastused oleksid seda teinud (Laherand, 2008). Fookusgrupi intervjuu viisin samuti läbi struktureeritud kujul järgides eelpool kirjeldatud struktureerimise eesmärke ja põhjuseid.

3.3. Andmete analüüsimine

Kogutud andmete analüüsimisega hakkasin tegelema koheselt peale nende kogumist. Paralleelselt analüüsisin dokumente ja intervjuudest saadud tulemusi. Minu andmete baasi moodustasid seadusest, määrustest, eelnõudest ja seletuskirjadest saadud materjalid ning läbiviidud intervjuude ja fookusgrupi intervjuudest saadud materjalid. Kogutud andmete põhjal teostasin kvalitatiivset sisuanalüüsi.

Dokumentide analüüsimiseks selekteerisin esmalt välja andmed, mis on minu magistritöö jaoks vajalikud. Kuivõrd dokumentide analüüs on teostatud seaduste ja määruste muudatuste võrdlemise eesmärgil, siis tegin töö kontekstis olulistest redaktsioonidest esmalt väljavõtted. Seejärel asusin võrdlema omavahel kõiki muudatusi ning kõrvutasin sama sätte muudatused, mille kandsin enda koostatud tööfaili ning seejärel tabelisse, et leida parim viis tulemuste esitamiseks. Andmete analüüsi teostasin isikulikult, kasutamata võimalikke andmetöötlusprogramme. Isikliku analüüsimise kasuks otsustasin, sest dokumentide analüüs hõlmas erinevaid seaduse ja määruste eelnõusid ning nende arvukaid sätteid. Seega oli oluline veenduda, et kui ühel juhul visuaalselt säte puudus, ei oleks see sisuliselt kajastatud seletuskirjas või vastupidi. Lisaks andis isiklik analüüsimine võimaluse viia end maksimaalselt kurssi valdkonna õigusaktidega ning aja jooksul toimunud muudatustega.

Kõik intervjuud (intervjuud ja fookusgrupi intervjuud) salvestasin ning transkribeerisin peale nende läbiviimist Tekstiks.ee abil, mis on TTÜ kõnetehnoloogia labori avalik kõnetuvastuse teenus (Tekstiks, i.a). Saadud transkriptsioonid korrastasin kuulates taaskord salvestisi ning tehes vajalikud parandused automaatselt saadud tekstides. Selleks, et tagada uurimuses osalejate anonüümsus, eemaldasin transkribeerimise käigus osalejate nimed ning asendasin need tunnustega – vanemeksamineerijad (E1, E2, E3, E4) ja erialaliitude esindajad (ELE1, ELE2, ELE3, ELE4, ELE5, ELE6). Tunnused on intervjueeritavate ja fookusgrupiintervjueeritavate vahel jagatud juhuslikkuse alusel. Peale andmete korrastamist hakkasin tunnuseid kodeerima, et anda neile analüüsimiseks sobiv kuju (Õunapuu, 2014). Kodeerimisel kasutasin induktiivset kodeerimist (avatud kodeerimine), sest just sellise lähenemise eesmärk on andmetest kokkuvõtliku ülevaate tegemine ning selge seose loomine uurimiseesmärkide ja andmete põhjal tuletatud järelduste vahel (Thomas, 2003). Selleks lugesin korduvalt intervjuude transkriptsioone ning märkisin ära olulised sõnad, fraasid ja laused (lõin kategooriad), mille märkisin esmalt tekstis eristava värviga ning seejärel kandsin enda koostatud tabelisse koodidena, et hõlbustada tulemuste esitamist.

Kodeerimise viisin läbi isiklikult kasutamata andmetöötlusprogramme. Otsustasin kodeerimise viia läbi isiklikult, kuna see andis mulle võimaluse saada kogutud andmetest maksimaalne ülevaate ning võimaluse mõelda juba kodeerimise ajal võimalikele seostele dokumendianalüüsiga.

3.4. Uurija reflektsioon

Meetodite valikute osas sai suurimaks väljakutseks minu senine kogemuste puudumine taoliste uurimuste läbiviimisel. Seega tuli esmalt töötada põhjalikult läbi koostatud uurimiskava, leida töö teostamiseks oluline fookus ning seejärel uurimuse läbiviimiseks sobilikud meetodid.

Andmete kogumine, nende analüüs ning tulemuste esitamine kujunes lõppkokkuvõttes väga ajamahukaks, kuivõrd analüüs hõlmas mitmeid mahukaid õigusaktide muudatusi ning nende omavahelisi võrdlusi ning intervjuudest (intervjuudest ja fookusgrupiintervjuudest) saadud andmeid. Selleks oli vaja põhjalikult süveneda ja süstematiseerida kogu vajalik informatsioon ning leida parimad võimalused tulemuste esitamiseks.

Mõningad väljakutsed ka intervjuude korraldamisel ja läbiviimisel. Esmalt oli väljakutseks leida oluline fookus, mille alusel intervjuud läbi viia. Seejärel tagada, et intervjuude struktuur võimaldaks kõigil osalejatel oma arvamust avaldada ja aktiivselt diskussioonil osaleda.

Kuigi eelkirjeldatud väljakutsed aeglustasid küll minu magistritöö tegemise protsessi, siis suutsin need ületada rakendades põhjalikku planeerimist ning endale eesmärkide seadmist. Selle tulemusel sain ma vajaliku teabe, mis tagas magistritöö eesmärgi saavutamise.

4. TULEMUSED JA ARUTELU

Peatükis annan ülevaate uurimustöö tulemustest ning arutlen nende üle.

Peatükk on jaotatud kaheks alapeatükiks. Esimeses alapeatükis analüüsin kompetentsipõhise hindamismetoodika kasutusele võtmist B-kategooria riiklikel sõidueksamitel. Teises alapeatükis esitan ja arutlen intervjuude (intervjuud ja fookusgrupi intervjuude) tulemuste üle seoses uurimuses osalejate arvamusega B-kategooria riiklike sõidueksamite läbiviimise ja hindamise osas ning kompetentsipõhise hindamismetoodika parendusvõimaluste osas.

4.1. Kompetentsipõhise hindamismetoodika kasutusele võtmine B-kategooria riiklikel sõidueksamitel

Alapeatükis analüüsin hetkel Eestis sõidueksamite läbiviimist ja hindamist reguleerivat õigusakti. Täpsemalt, milline õigusakt eksamineerimist reguleerib, millal ja millistel eesmärkidel on see sätestatud ning millised muudatused seoses B-kategooria riiklike sõidueksamite läbiviimisega ja hindamisega on sinna sisse viidud.

Eestis reguleerib mootorsõidukijuhtide eksamineerimist Liiklusseaduse § 96 lõike 8 ja § 100 lõike 7 alusel 21.06.2011 vastuvõetud Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 50 *"Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele"* (Riigi Teataja, 2011). Mootorsõidukijuhtide eksamineerimist puudutava määruse eelnõu (2011) eesmärk oli seletuskirja kohaselt viia seni kehtinud määruse üldised sätted vastavusse uue liiklusseadusega ja Euroopa Parlamendi ning Nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiivis 2006/126/EÜ sätestatud nõuetega. Lisaks uuele liiklusseadusele võeti eelnõu koostamisel arvesse mitmete teiste Euroopa riikide (nagu Holland, Suurbritannia jne) praktilisi kogemusi III juhilubade direktiivi tõlgendamisel ja rakendamisel, hõlmates nii mootorsõidukijuhi eksamineerimist kui ka mootorsõiduki juhtimisõigust tõendava dokumendi üldiste sätete teemat (Riigi Teataja, 2011).

Eeltoodud jõustunud määrusega tunnistati kehtetuks Teede- ja sideministri 29. juuli 2004. a määrus nr 169 *„Mootorsõidukijuhi eksamineerimise ja talle juhtimisõiguse andmise eeskiri ning juhiloa vormid"* (Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele, 2011).

Analüüsides põhjalikult kuni 21.06.2011 kehtinud sätteid ja alates 21.06.2011 kehtestatud sätteid, siis nähtub muudatuste eelnõust, et kompetentsipõhise hindamise vajalikkust ja suunda selleni hakati rõhutama juba 2011. aastal jõustunud määruse loomisel. Jõustunud määruse kohaselt selgitati võrreldes varasemalt kehtinud määrusega, et eksamineerija annab hindamisel hinnangu kogu sõidueksamile tervikuna, pöörates erilist tähelepanu sellele, kas eksamineeritav oskab käsitleda ja juhtida sõidukit ohutult ning teisi liiklejaid arvestavalt (Riigi Teataja, 2011).

Lisaks toodi määrusesse uued sätted, mis eelnevalt sisuliselt puudusid. Näiteks täpsustati eksamineerimise eesmärgi mõiste sisu ning sätestati, et juhi kvalifikatsiooni saamisel peetakse sõidueksamil oluliseks hinnata lisaks teadmistele, oskustele ja käitumisele ka eksamineeritava hoiakuid juhina (Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele § 2). Eksamineeritava oskuste ja käitumise hindamisel pidi määruse kohaselt eksamineerija edaspidi võtma arvesse ka eksamineeritava kaalutletud ning teisi liiklejaid arvestavat juhtimiskäitumist (Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele, 2011).

Analüüsides määrust, siis selgub, et kuigi selle loomisel toodi teksti kompetentsipõhisele hindamismetoodikale viitavad elemendid (näiteks terviku hindamine, hoiakutele tähelepanu pööramine, kaalutletud ja arvestava juhtimiskäitumise arvestamine, sõidueksami nimetamine oskuste ja käitumise hindamiseks), kuid sisulisi muudatusi eksamineerimises ja hindamises see ei toonud. Näiteks ei sätestatud määrusega, kuidas arvestada või hinnata kompetentsipõhisele hindamismetoodikale viitavaid elemente (näiteks hoiakuid, eksamineeritava kaalutletud ning teisi liiklejaid arvestavat juhtimiskäitumist). Lisaks sätestati jätkuvalt määruses tõsised vead (2011. aastale eelnenud määruses nimetati olulisteks vigadeks) ning sätestati korduvad vead, mille alusel loetakse eksam mittesooritatuks (samas) ehk sõidueksamitel jätkus veapõhine lähenemine.

Eelpool kirjeldatud sõidueksamite läbiviimist ja hindamist puudutavate sätete muudatuste detailne võrdlus kuni 21.06.2011 kehtinud ja alates 21.06.2011 kehtima hakanud määrustes on toodud töö lisas 2.

2011. aastal jõustunud määrust on muudetud kokku 18 korral (alates 2011. aastal jõustumise hetkest kuni viimase muutmiseni 01.10.2023. aastal). Analüüsides määruste muudatusi, siis

järgnev sisuline muutus sõidueksamite läbiviimises ja hindamises toimuski 01.02.2020, mida käsitlesin ka probleemiseadmise peatükis.

01.02.2020 jõustunud määruste muudatuste eesmärgiks oli uuendada sõidueksami hindamise põhimõtteid ja sõidueksami ülesandeid, mille kaudu parandada kokkuvõttes koos õpet puudutavate muudatustega juhtide ettevalmistamise ning sõidueksamite läbimise taset (Riigi Teataja, 2019).

Eelnõuga muudeti sõidueksami esimese järgu harjutusi, et need kajastaksid paremini igapäevaelus esinevaid olukordi liikluses ning oluline rõhk viidi sõidueksamil juhi oskuste ja terviklikkuse hindamisele (samas). Seda kajastas näiteks see, et enam ei peetud oluliseks harjutuste sooritamisel lugeda kokku katsete arvu, vaid sätestati, et harjutused tuleb sooritada 10 minuti jooksul, olenemata katsete arvust (samas).

Eelnõuga kehtestati sõidueksami hindamise uus struktuur – sõidueksami sooritamiseks vajalikud oskused jagati sõiduki käsitsemise oskuseks, ohutunnetuseks ja liikluses iseseisvaks toimetulekuks ning muudatusena ei toodud enam välja kinnist nimekirja tõsistest vigadest, mille korral loetakse sõidueksam koheselt mittesooritatuks, vaid hinnatakse juhikandidaadi teadmiste, oskuste ja käitumise kogumeid (samas). Riigi Teataja (2019) kohaselt võimaldab oskuste hindamisele üleminek eksamineerijal anda juhikandidaadile täpsema tagasiside, milliseid teadmisi ja oskusi peaks juhikandidaat täiendama. Seda põhjusel, et eksami mittesooritamisel on juhikandidaadil saadud tagasiside põhjal lihtsam selgitada mootorsõidukijuhi koolitajale, millistel teemadel soovib ta ennast eksami edukaks sooritamiseks täiendada (samas). Riigi Teataja (2019) kohaselt muudeti sõidueksamite hindamine tänapäevasemaks, mis võimaldaks juhikandidaadil saavutada parema ettevalmistuse ning objektiivsema arusaama enda oskustest.

Lisaks sellele võeti sõidueksamile hinnangu andmiseks kasutusele eristav hindamine kolmeastmelise skaalaga, mille kohaselt sõidueksami tulemus on kas *„arvestatud“*, *„arvestatud märkustega“* või *„mittearvestatud“* (Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele, 2020). Sõidueksami tulemus on arvestatud, kui juhikandidaat on saavutanud kvalifikatsiooninõuded tasemel, mida iseloomustab väljundite eesmärgipärane kasutamine (samas). Sõidueksami tulemus on arvestatud märkustega, kui juhikandidaat on saavutanud kõik kvalifikatsiooninõuded piisaval tasemel, aga spetsiifilisemate ning detailsemate teadmiste ja oskuste osas avaldub ebakindlus ja ebatäpsus ning eksamineeritavale antakse ülevaade, millistele teadmistele ja oskustele tuleks iseseisva sõitmise alustamisel rohkem tähelepanu pöörata (samas). Sõidueksami tulemus on mittearvestatud, kui juhikandidaat ei ole saavutanud kvalifikatsiooninõudeid piisaval tasemel ning see tähendab, et

tüüpolukordades esineb teadmiste ja oskuste kasutamine piiratud viisidel ning avalduvad puudujäägid (samas).

Analüüsides määruse muudatust, siis nähtub, et muudatuse järgselt tehti ka praktilised sammud kompetentsipõhisele hindamisele üle minemiseks. Sellele viitavad vigade nimekirjast loobumine, mille asemel hakati erilist tähelepanu pöörama juhikandidaadi kaalutletud ja teistega arvestatavale käitumisele, tema tegevuste põhjendamisele saamaks teada, millistel kaalutlustel juhikandidaat tegutseb või jätab tegutsemata ning hindamisel sätestati skaala, mille alusel hinnata teadmiste, oskuste ja käitumise kogumeid. Seega hindamine liikus veapõhiselt lähenemiselt kompetentsipõhisele.

Eeltoodud detailne sõidueksamite läbiviimist ja hindamist puudutavate sätete muudatuste võrdlus kuni 01.02.2020 kehtinud ja alates 01.02.2020 kehtima hakanud määrustes on toodud töö lisas 2.

Peale 01.02.2020 muudatust on eksamineerimist käsitlevat määrust muudetud veel seitsmel korral (kuni viimase 01.10.2023 muudatuseni). Kusjuures B-kategooria sõidueksamite läbiviimse ja hindamise osas on muutunud vaid sõidueksamite kestus (vt Lisa 2).

Algselt sätestati erandina eriolukorra ajal ja kuni 180 päeva pärast eriolukorra lõppemist toimuva B-kategooria sõidueksami kestuseks vähemalt 35 minutit (Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele § 26^1 lg 2). Lühemat sõidueksamit rakendati esimest korda juhtimisõiguse taotlejate esmaseks eksamiks, samal ajal kui korduseksamite minimaalne kestus oli praktikas vähemalt 45 minutit (Riigi Teataja, 2020). Viis kuud hiljem sätestati katsetatud eksami kestus juba ka määruse põhiosas (Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele § 10 lg 13).

Sellise muudatusega anti eksamineerijale rohkem kaalutlusõigust sõidueksami kestuse määramisel: kui juhikandidaat on ettenähtud aja jooksul edukalt sooritanud kõik antud ülesanded, pole vaja sõidueksamit kunstlikult pikendada, kui aga eksamineerija ei ole selle aja jooksul veendunud juhtimisõiguse taotleja oskustes, on võimalik sõitu jätkata pikemalt (Riigi Teataja, 2020).

Analüüsides hetkel Eestis kehtivat eksamineerimise määrust, siis on selge, et suunda kompetentsipõhisele hindamismetoodikale hakati rõhutama juba 2011. aastal selle loomisel. Siiski sisulisemate säteteni B-kategooria sõidueksamitel kompetentsipõhise hindamismetoodika kasutusele võtmiseks jõuti 01.02.2020 jõustunud muudatusega. Nimetatud muudatusi peab ka Transpordiamet (sellel ajal Maanteeamet) veapõhiselt hindamiselt kompetentsipõhisele

hindamisele üleminekuks. Seda kinnitab ka Maanteeameti (hetkel Transpordiamet) 16.01.2020 välja antud pressiteade, mille kohaselt teatas amet, et B-kategooria sõidueksamite vastuvõtmises toimuvad järgnevad peamised muudatused: eksamineeritavale ei anta enam detailselt juhiseid, kuidas iga harjutust tuleb sooritada, vaid pigem otsustab eksamineeritav ise, kuidas lahendada etteantud situatsioon (Maanteeamet, 2020). Enne iga harjutust eksamineeritav küll selgitab harjutuse eesmärki, sisu ja hindamiskriteeriume, kuid enam ei tule lähtuda kindlatest katsete arvudest, vaid kolm nõutavat harjutust tuleb sooritada kümne minuti jooksul (samas), mis annab paindlikkust nii eksamineeritavale (harjutuse sooritamisel) kui ka eksamineerijale (soorituse hindamiseks). Samuti tõi Maanteeamet (2020), et ei ole enam kindlat loetelu vigadest, mis viivad eksami mittesooritamiseni, kuna eksamineerija saab otsustada olenemata vigade arvust, kas eksamineeritav on eksami läbinud, pidades silmas liiklusreeglite järgimist ja ohutut sõitmist. Nii on muudatuste eel ka Maanteeameti eksamiosakonna juhataja Tarmo Vanamõisa märkinud ERR-ile, et hindamine vajas muutmist veapõhisest lähenemisest kompetentsipõhiseks, kus tähtis ei ole kontrollida üksiku elemendi oskust, vaid hinnata kogu tervikut ja liikluses üldist hakkama saamist (ERR, 2019).

Kui selles alapeatükis käsitlesin kompetentsipõhisele hindamise kasutusele võtmist B-kategooria riiklikel sõidueksamitel just õigusraamistiku kontekstis, siis järgnevas alapeatükis käsitlen kompetentsipõhist hindamist B-kategooria riiklikel sõidueksamitel just seotud osapoolte arvamuste ja kogemuste kontekstis.

4.2. Kompetentsipõhise hindamismetoodika parendusvõimalused B-kategooria riiklikel sõidueksamitel

Teises alapeatükis esitan ja arutlen intervjuude (intervjuude ja fookusgrupi intervjuude) tulemuste üle seoses uurimuses osalejate arvamusega B-kategooria riiklike sõidueksamite läbimise protsendi osas, läbiviimise ja hindamise osas ning kompetentsipõhise hindamismetoodika parendusvõimaluste osas.

4.2.1. Sõidueksamite läbimise protsendi olulisus ja peamised läbimise protsenti mõjutavad põhjused

Läbiviidud intervjuudest selgus, et sõidueksamite läbimise protsendi olulisuse osas on vanemeksamineerijad ühel meelel: läbimise protsent ei ole oluline. Kõik uurimuses osalenud vanemeksamineerijad laiendasid oma vastust. Näiteks tõi üks eksamineeritav välja, et vaatab iga

eksamit eraldi, ilma etteantud protsendita, teine lisas sarnasele vastusele, et ega see protsent tegelikult eksamineerijast ei sõltugi ning viitas, et tulemus saab olla see, milline on materjal (viide eksamineeritavale). Peamiselt rõhutasid vanemeksamineerijad, et läbimise protsendi tõstmine ei tohiks olla kindlasti eesmärk iseenesest, vaid pigem tuleks keskenduda juhikandidaatide teadmiste ja oskuste tõstmisele.

„Üksnes protsendi tagaajamine ei ole kindlasti eesmärk omaette. Ikkagi need, kes liiklusesse lähevad, nemad peavad seal ise hakkama saama. Tundub ju nii, et mida kõrgem on protsent, siis justkui on asi parem, kuid me ei tohiks eesmärgiks tuua protsendi tõstmist, vaid ikkagi oskuste tõstmist ja küll see protsent sellega siis ka kaasa tuleb. Et hakata, kuidagi näiliselt protsenti paremaks tegema, sellel ei ole kindlasti mingit mõtet.“ (E1)

Üks uurimuses osaleja võttis teema kokku markeeringuga, et iga juhikandidaati ja eksamit tuleb hinnata individuaalselt, mitte protsentuaalselt.

„Selle läbisaamise protsendi pärast ei saa kindlasti teha mingeid allahindluseid. Tuleb lähtuda ikka sellest, et iga eksam ja iga eksamineeritav on erinev ning hinnata tuleb vastavalt konkreetsele olukorrale ning konkreetsele tegevusele.“ (E3)

Kui intervjuudest vanemeksamineerijatega tuli välja, et nende hinnangul sõidueksamite läbimise protsent ei ole oluline, siis erialaliitude esindajad tõid välja just vastupidise: see on oluline. Fookusgruppides tekitas see arutelu ning üksteise järel jagati selgitusi. Uurimuses osalejad selgitasid, et see on kindlasti üks indikaator, mis annab tagasiside autokoolile ja juhikandidaadile.

„See on oluline tõesti. Autokoole muidugi huvitab, kus tema oma protsendiga paikneb võrreldes teiste koolidega. See on indikaator, mida vaatavad siiski nii õpetajad kui ka õpilased kui nad autokooli valivad.“ (ELE2)

Seda tõdeti ka teises fookusgrupis, et valik autokooli osas langetatakse tihti just järgides sõidueksamite läbimise protsente ning seega on mootorsõidukijuhi koolitajad olukorras, kus seda tuleb oluliseks pidada.

„Kui me võtame nagu laias vaates, siis see sama Transpordiamet avaldab autokoolide läbivusprotsente ja soovitab teha valikuid vastavalt sellele, kui hea autokoolide läbivusprotsent, siis autokooli pidajana olen ma olukorras, kus ma pean seda väga oluliseks pidama sest, et sellest sõltub minu tulevane kliendibaas.“ (ELE5)

Samas peegeldus ka erialaliitudega läbiviidud intervjuudest, et läbimise protsent on see, mida ei tohiks liigselt üle tähtsustada. Fookusgrupis toodi üksteise järel näited, et kuivõrd protsent sõltub

erinevatest osapooltest ning seetõttu ei kajasta alati liiklusohutuse, ettevalmistamise ja eksamineerimise tegelikku taset.

„See ühe indikaatorina on okei. See näitab tõepoolest mingit taset võrreldes teistega, kuid seda taset on raske sisustada. Näiteks meie 55 protsenti võib olla parem kui mujal riigis 65 protsenti. See on väga lihtsal põhjusel. Kuigi direktiiv annab meile ette parameetrid, mille järgi hinnatakse, siis iga riik on need kohandanud vastavalt enda soovi järgi – kes võtab sellest miinimumi ja kes maksimumi. Seetõttu on see indikaator, mida ei tohiks üle tähtsustada.“ (ELE1)

Teises fookusgrupis toodi samuti erinevaid tegureid, millest sõidueksamite läbimine sõltub, kuid tõdeti ka, et tegelikult võibki sõidueksami läbisaamise protsenti mõista mitmeti.

„Siin tuleks pigem mõelda sellele, mida see läbisaamise protsent siis näitab? Kas siis kui see on kõrgem, on liiklusohutus paremal tasemel? Olen näinud uuringuid, mis tõestavad, et riikides, kus on läbisaamise protsent madalam on liiklusohutuse tase kõrgem ja vastupidi.“ (ELE4)

Uurides riiklike sõidueksamite läbisaamise protsendi põhjuste kohta, siis tõid kõik vanemeksamineerijad välja erinevate osapoolte (eksamineerijate, juhikandidaatide ja autokoolide) omavahelise koostöö ning suhtlemise olulisuse. Näiteks selgitas üks vanemeksamineerija laiemalt, et koostöö ja suhtlus osapoolte vahel on võtmetähtsusega ning sellesse peaksid panustama kõik võrdselt, kuna tegutsetakse ühise eesmärgi nimel.

„Sõltub kõikidest osapooltest. Sõltub eksamineerijast, juhikandidaadist, kus ta koolis käis, kus ta tuleb, kus ta elab, millised on tema väärtused ja hoiakud, kuidas on tema kodune toetus. Kõik asjad peavad omavahel klappima ja üksteist toetama. Siis on võimalik saavutada edukas tulemus.“ (E1)

Lisaks sellele tõsteti esile ka mootorsõidukijuhi koolitajate erinevat taset õpetamises. Näiteks peegeldus ühe vanemeksamineerija vastuses murelikkust, kuna on autokoole, kes panustavad õpetamisse maksimaalselt, kuid on ka autokoole, kes annavadki õpilastele eksamile minekuks liialt vähese ettevalmistuse.

„Punkt üks on autokoolide õpetamise kvaliteet. Väga selgelt joonistub välja muster, millised autkoolid on tugevamad, kes võtavad oma tööd tõsiselt ja millised on need, kes ei tunne üldse muret oma koolis pakutava õppe üle. On koolitajaid, kes teevad väga head tööd ja on autokoole, mis teevad oma tööd alla igasugu arvestust. Palju on seda, et antakse lihtsalt paberid kätte, et mine ja proovi.“ (E3)

Samuti rõhutati vanemeksamineerijate poolt ka sõidueksamite hindamise olulisust. Nad tõid välja, et eelkõige peavad eksamineerijad ise seisma selle eest, et eksam ei keskenduks detailidele, vaid

võimaldaks hinnata juhikandidaatide üldist pädevust. Üks vanemeksamineerija nentis konkreetsemalt, et paraku on eksamineerijaid, kes endiselt keskenduvad detailidele andmata võimalust juhikandidaatidel oma tegelikke pädevusi näidata.

„Transpordiameti eksamil võib paraku põruda ka väga hea juht. Kahjuks olen seda liiga sageli näinud. Ikkagi kiputakse sõidueksamitel ajama taga seda üksikut detaili. See ei ole ju eksami eesmärk ja see ei ole kuidagi kompetentsipõhine hindamine. Lisaks paneb mõtlema see, et kui me ise nõuame juhikandidaadilt detaile, siis peame ju ise samamoodi käituma. Näiteks kui oleme kokku leppinud, et sõidueksamit hindame kompetentsipõhiselt, siis peame seda ka tegema.“ (E1)

Ka erialaliitude esindajad tõid ühe võimaliku põhjusena välja, et sõidueksameid hinnatakse erinevalt ning mitte kompetentsipõhiselt.

„See, mis hetkel toimub, ei ole kompetentsipõhine. Eksamineerijad on erinevad ja hinnatakse samuti erinevalt.“ (ELE 6)

Samas peegeldusid uurimuses osalenute vastustest siiras soov leida põhjuseid ja lahendusi. Näiteks selgitati ühes fookusgruppides, et kompetentsid peaksid olema selgelt määratletud ja mõõdetavad, kuid praegused määrused seda ei toeta ning seetõttu ei paku ka arusaadavat hindamissüsteemi.

„Ja ma olen mõelnud, et miks see siis nii tegelikkuses on. Ma ei süüdistaks selles eksamineerijaid. Ma arvan seda, et eksamineerimise eeskiri, kvalifikatsiooninõuded ja riiklik õppekava või siis see, mis õppekavade kohta käib, et need kolm dokumenti ei ole omavahel absoluutselt kooskõlas. Nad räägivad täiesti erinevates keeltes ja eksamineerimise eeskirjas, kui me räägime kompetentsidest seal sees, siis see on nagu väga kaugel kompetentsist.“ (ELE 4)

Lisaks sellele märkis fookusgrupi intervjuul osalenu, et ka häälestus sõidueksamite sooritamisele on samuti ebapiisav. Küll aga on häälestus eduka sõidueksami sooritamise eelduseks, kuna aitab vähendada oluliselt eksamihirmu.

„Ma siin nüüd juba natukene sellest rääkisin, eks ole, mis seal põhjuseks on, et just nimelt see häälestus sooritusele. Et toome paralleeli sportlasega, kui me tahame, sportlane teeks hea soorituse, eks, siis on tal vaja olla hääles. Sportlane, treeningul võib hüpata kõrgust iga laks 240 ja pole mingi probleem. Siis ta läheb olümpiamängudele ja seal ta saab lati maha, eks. Me teame, et ta suudab üle hüpata, aga millegipärast seal ajab ta selle maha. Nüüd on ta tuge vaja, tal on tore treener, eks ole, kes aitab tal häälestada. /.../ Meil on täna see, et inimene istub siin eksami autosse. Visatakse võti pihku, mine pane ennast valmis. Istume autosse ja nüüd siis algab see hetk, eks ole. Kas me häälestamine teda sooritusele või me teatame talle ette, et vot, kui need vead teed, siis sa kukud kindlasti kohe läbi ja sellega ongi, eks.“ (ELE5)

Erialaliitude esindajad tõid välja, et sõidueksamite läbimise protsenti mõjutab kindlasti ka mootorsõidukijuhtide õpetajate endi ettevalmistus. Näiteks selgitas üks esindajatest, et hindamissüsteemis tehti küll muudatusi, kuid teised olulised komponendid (mootorsõidukijuhi õpe, mootorsõidukijuhi õpetajate õpe) jäeti tähelepanuta. Ka teised kõnelejad fookusgrupis nõustusid mõttekäiguga. Erialaliitude arvamuse kohaselt peaks olema mootorsõidukijuhi õpetajate koolitus pidev aastate peale jaotatud protsess, kuna paraku esineb puudusi ka õpetajate endi töös. See hoiaks ka õpetajad teadlikena – abistaks neid õpilaste eksamitele ettevalmistamise protsessis ning kompetentsipõhise hindamise osas, mis omakorda peegelduks juhikandidaatide sooritustasemes.

„Hindamine muudeti küll ära aga teised komponendid ei tulnud kaasa. Koolitus, õpetajate koolitus. Naiivne on ju loota, et riik muudab ühe komponendi ära ja siis hakkab midagi muutuma. Ei hakka, kui need, kellest muudatused sõltuvad, midagi ei muuda. /…/ Esiteks kõige suurem viga, mis on tehtud on see, et meil on tegevusload täna tähtajatud. Teine viga on see, et õpetajad peavad ennast täiendama vaid korra iga viie aasta järel. Need kaks komponenti annavad kokku selle, et ei toimu absoluutselt arengut. Autokoolina või õpetajana ükskõik kui suure käki ma kokku keeran, teen ma head tööd või mitte. Minuga midagi ei juhtu, kuna mul on litsents juba olemas.“ (ELE1)

Ka teises fookusgrupis jõuti arutelu käigus mootorsõidukijuhi õpetajateni. Selgelt rõhutatigi, et täna esinebki puudujääke ka mootorsõidukijuhtide õpetajate enda arusaamises kompetentsipõhisest lähenemisest. Näiteks kirjeldas üks esindaja teadlikult, et õpetajad küll omavad mingeid teadmisi hindamiskriteeriumitest, kuid neil on raskusi nende sõnastamisega ja seega ka rakendamisega, mis peegeldub omakorda sõidueksamiteks ettevalmistamises.

„Kui ma küsin õpetaja käest, et mis on sinu arvates kompetentsipõhine hindamine? No siis ta hakkas keerutama, et noh, et see on niisugune nagu üldine hinnang ja selline nagu ma juba vaatan nagu tervikpilti ja see ei ole kompetentsipõhine hindamine, see on selline inimese suva otsustamine. Aga kui me hakkasime natukene nagu rohkem sellel teemal rääkima, siis me jõudsime ilusasti temaga koos ka nende kompetentside juurde. Tegelikult oma seal teadvuses, seal alateadvuses kusagil on ikkagi see, et ta hindab midagi kompetentset, ta teab, mille alusel ta neid hindab. Aga kui me küsime kompetentsipõhise hindamise kohta, siis räägitakse justkui mingisugusest sellisest, mingist väga ümmargusest üldisest muljest, mis ei ole tegelikult kompetentsipõhine.“ (ELE4)

Sõidueksamite läbimise protsendi ja selle põhjuste kohta ilmnesid intervjuudel erinevad arvamused ja mõtted. Vanemeksamineerijad rõhutasid, et tuleks keskenduda pigem

juhikandidaatide kompetentside tõstmisele kui läbimise protsendile, pidades seda seetõttu vähem oluliseks. Erialaliitude esindajad näevad läbimise protsenti aga olulise indikaatorina, mis mõjutab klienti autokooli valikul ja seega peavad nad seda oluliseks pidama. Samas tunnistasid mõlemad pooled, et läbimise protsent ei kajasta alati liiklusohutuse tegelikku taset, kuna seda mõjutavad mitmed tegurid. Samuti nõustuti, et sõidueksamite hindamine ei ole hetkel piisavalt kompetentsipõhine, mille peamisteks põhjuseks on ebaselged ja ühtlustamata määrused, mis ei toeta selget ja objektiivset hindamissüsteemi.

4.2.2. Kompetentsipõhise hindamise olemus B-kategooria riiklikel sõidueksamitel

Uurides vanemeksamineerijatelt kompetentsipõhise hindamismetoodika kohta B-kategooria riiklikel sõidueksamitel, siis selgus, et kompetentsipõhine lähenemine pakub nende hinnangul enim just positiivseid külgi. Kõik vanemeksamineerijad tõid välja mitmeid positiivseid näiteid ning leiti, et see on kindlasti parem kui veapõhine lähenemine. Positiivseima aspektina toodi välja, et võimalus on hinnata juhikandidaadi üldist hakkamasaamist liikluses, mitte keskenduda üksikutele vigadele, mis aitab tagada õiglasemad otsused juhikandidaatide kohta.

„Mulle meeldib see, et saan hinnata juhikandidaadi hakkamasaamist liikluses. Eksami jooksul mina tahangi näha seda, kas juht saab iseseisvalt hakkama või ei saa. Olengi seadnud endale selle piiri, et vaatan, kas eksami jooksul esinenud asjad on sellised, mis tulevikus iseseisva liiklemise käigus kaovad või on need asjad, mille tõttu peaks eksam olema mittesooritatud.“ (E1)

Näiteks nägi üks vanemeksamineerija positiivsust just selles, et üldise liikluses hakkama saamise korral on võimalik jätta väiksemad vead juhikandidaadi kahjuks arvestamata, mis varasema veapõhise lähenemise korral ei olnud võimalik.

„Hea on see, et saab vaadelda suurt pilti. Vahel on nii, et siin on natukene midagi ja seal natukene, kuid siis saan hinnata suurt pilti mitte ei pea vigu kokku lugema ehk annab võimaluse niiöelda vana süsteemi järgi vigade puhul hinnata eksami siiski sooritatuks, mida siis vanasti ei saanud teha.“ (E4)

Samuti rõhutasid vanemeksamineerijad, et adekvaatne sisuline tagasiside on oluline osa kompetentsipõhisest lähenemisest. Läbi selle mõistab eksamineeritav paremini oma puudujääke, et need siis likvideerida. Siinkohal rõhutati ka tagasiside kirja panemist ehk sõidueksami kaardi täitmist. Toodi, et see on oluline ja selle täitmiseks on vaja võtta aega. Oluline on nende hinnangul meeles pidada, et eksamineeritaval peab olema sellest ka kasu, kuna vajadusel on see sisendiks

tema teadmiste ja oskuste täiendamisel. Samas tõdeti üksmeelselt, et tagasiside andmine osutub vahel küllaltki raskeks.

„Samuti on oluline tagasiside, et eksamineeritav saaks aru, mis tal valesti läks ja mida ta parandama peab. Samas see selgitamine on raske ja nõuab eksamineerijalt palju. Juhil peab olema see teadmine, et mida ta peab edasi tegema. Soovitused, mida õppida. Mitte see millised vead ta tegi vms. Sellest ei ole talle kasu. Oluline on ka sõidueksami kaardi täitmine ehk tagasiside kirja panemine. Seal peab olema päriselt ka tagasiside, mida ta peab saama pärast ka kasutada. See on ju sisend vajadusel isiku jätkuõppeks." (E1)

Lisaks kohati raskeks osutuvale tagasiside andmisele tõid vanemeksamineerijad välja veel asjaolu, et kompetentsipõhisele hindamismetoodikale üleminek tõi kaasa väljakutsed seoses metoodikast arusaamisega ning rakendamisega.

„Paljud ei saa aru, mis on kompetentsipõhine hindamine. Nii õpetajad kui ka eksamineerijad ja ka eksamineeritavad. Raske ongi selle kindla piiri tõmbamine, milline on negatiivselt hinnatud kompetents ja milline positiivselt hinnatud kompetents." (E3)

Vanemeksamineerijad tõdesid üksteise järel, et paraku ei saa ka kõik eksamineerijad kompetentsipõhisest hindamisest aru ning seetõttu jätkavad varasemate teadmiste pinnalt just veapõhise hindamismetoodika viljelemist.

„Veapõhine hindamine oli oluliselt lihtsam. Tegelikult on täna nii, et need, kes ajalooliselt hindasid veapõhiselt, siis need hindavad ka edasi. Ei üritagi hinnata kompetentsipõhiselt, et miks ja kuidas eksamineeritav tegi, sest see on keerulisem." (E2)

Ka erialaliitudega läbiviidud intervjuudest peegeldus just see, et üleminek kompetentsipõhisele hindamisele tõi kaasa üksnes ajutise positiivse muutuse, kuid praeguseks on süsteem taas tagasi veapõhise hindamise juures, mis omakorda takistab õppijatel oma tegelikke oskusi ja kompetentse tõestada.

„Kui mingi sammuke tagasi teha, siis ütleme, et sel hetkel, kui Transpordiamet kuulutas välja, et me hakkame kompetentsipõhiselt hindama, siis mingil hetkel me tajusime seda. Noh näiteks, et õppija, tegi seal ühesuunalisel tänaval pöörde vasakule paremalt poolt, siis eksamineerija läks sujuvalt uuele ringile. Ta andis uue võimaluse ja kui teisel läbimisel õppija asus ise oma eksimust parandama ja tegi selle ära, siis arvestatud märkusega ja korras. Ehk siis põhimõtteliselt õppija tõendas oma kompetentse, et ta tegelikult teab, kus kohas seal pöörata. Tänaseks on nagu see asi kadunud. Tänaseks viga on jälle viga." (ELE5)

Samas tõid ühe erialaliitude esindajad välja, et olenemata hindamise metoodikast on sõidueksami sisu muutnud elulähedasemaks, mis on panus ka õppe sisule ning tulevaste autojuhtide paremale ettevalmistamisele just liikluses osalemiseks, mitte niivõrd sõidueksamiks treenimisele.

„Sõidueksam on läinud palju elulähedasemaks. Enam ei pea õpetama spetsiaalselt eksamiks, vaid saame õpetada, et tulevased autojuhid saaksid liikluses hakkama. Kunagi oli tõepoolest aeg, kus viimased õppesõidud me treenisime eksamiks. Näiteks oli mitmeid harjutusi, mida eksamil nõuti, kuid mida inimene enam kunagi ei kasutanud. Varem tegime ja treenisimegi harjutusi, mida läks vaja ainult eksamil. Nüüd on selles osas läinud palju paremaks ja saab õppesõite teha selliselt nagu seda hiljem ka elus vaja läheb." (ELE2)

Intervjuudest selgus, et kompetentsipõhist lähenemist B-kategooria riiklikel sõidueksamitel peetakse peamiselt positiivseks. Toodi välja, et kompetentsipõhine hindamismetoodika võimaldab hinnata juhikandidaadi üldist hakkamasaamist liikluses, mitte keskenduda liigselt detailidesse, tagades seeläbi õiglasemad otsused. Samas tõdeti, et kompetentsipõhisele hindamismetoodikale üleminek on olnud keeruline, kuna kõik ei mõista seda piisavalt hästi ning seetõttu jätkavad veapõhise lähenemisega. Samas tõdeti positiivse sammuna, et sõidueksam on muutunud elulähedasemaks, mis aitab tulevasi autojuhte paremini valmistada reaalseks liikluseks, mitte ainult eksamiks.

4.2.3. Kompetentsipõhise hindamismetoodika parendamise võimalused B-kategooria riiklikel sõidueksamitel

Kui uurisin kompetentsipõhise hindamismetoodika parendamise võimaluste kohta B-kategooria riiklikel sõidueksamitel, siis tõid nii vanemeksamineerijad kui ka erialaliitude esindajad peamiselt välja vajaduse selgete sõnastuste ja juhendmaterjalide järele. See hõlmab nii õigusraamistikku kui ka sisemisi tegutsemisjuhiseid.

Fookusgrupis tõid uurimuses osalejad väga põhjalikult välja, et kõige alus on sõnastada üheselt mõistetavad kompetentsid, mis tulevasel juhikandidaadil olema peaks ning see tuleb üle kanda õppesse ning seejärel sõidueksamite hindamissüsteemi.

„Need kolm asja nagu kokku nagu sulandada, eks ole. Alustame sellest, et meil on nüüd kompetentside hindamise kriteeriumid lahti kirjutatud, nendes tekivad õpiväljundid, õppimise protsess ja nüüd hakkab see töö nagu selleks, et kõik oleks edukas. Sõnastame ära, millist autojuhti me tahame ja siis me hakkamegi kohe töötama selle nimel, sealt tekib ka meil uus väljund, et

milline on see õpetaja, kes suudab õpetada vastavalt nendele kriteeriumitele. Ja lõpuks siis eksamineerija peaks olema täpselt samadele kriteeriumitele vastav, et ta on sama lehekülje peal oma mõtetega ja kujunebki kolm asja, mis hakkavad kooskõlas tööle. Siis võiks nagu minnagi asi täiesti loomulikult selleni, et me teame, millised on kriteeriumid. Me teame, milliseks juht peab välja kujunema, et ta vastaks meie standarditele, et me lubame ta meie teedele. Kõik osapooled peavad nagu natuke arenema siin kaasa." (ELE5)

Uurimuses osalejad viitasid fookusgruppides just õigusraamistikule (mootorsõidukijuhi kvalifikatsiooninõuded, mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi eksamineerimise kord), mis tuleks nende hinnangul üheselt kompetentsipõhiselt sõnastada.

„Ehk, et nende kolme määruse sõnastamine kompetentsipõhiselt oleks, ma arvan, kõige olulisem asi ja see on asi, mida ma olen ka 10 aastat tegelikult juba rääkinud, et seda on vaja teha." (ELE4)

Lisaks eeltoodule rõhutati vanemeksamineerijate intervjuudel ka vajadust sõnastada kõigile arusaadavalt, mis on kompetentsipõhine hindamine.

„Tegelikult tuleks püüda sõnastada, mis on kompetentsipõhine hindamine. Ja seejärel tuleb loota, et ka autokoolid selle sama süsteemi järgi hindaksid ja õpetaksid nagu meiegi teeme eksamitel." (E3)

Sellele tuginedes sätestada ka tegutsemisjuhises (sõidueksami läbiviimise kord), mida hinnatakse ja kuidas hinnatakse.

„Sõidueksamite läbiviimise korda tuleks samuti täiendada konkreetsete näidetega, et see ei oleks nii abstraktne, vaid konkreetne, mida hinnatakse, kuidas, mida tohib ja mida mitte." (ELE3)

Lisaks eeltoodule tõid uurimuses osalejad fookusgrupis välja mitmel korral ka ühised õpetamise alused nii mootorsõidukijuhtide õpetajatele kui ka eksamineerijatele eesmärgiga üksteise mõistmine ning ühtsetel alustel tegutsemine. Kõikidel intervjuudel nenditi, et koolitusvajadus on siiski kõige alus, kuid enamasti nähakse vajaka jäämist selles osas just mootorsõidukijuhtide õpetajatel.

„Ühised koolitused õpetajatele ja eksamineerijatele tuleks korraldada, et üksteist ja üksteise töölõike paremini mõista. Ja tulles tagasi alguse juurde, siis taaskord õpetajate koolitamised. Jah, meil on õpetajaid, kes käivad ja koolitavad end, kuid on ka neid, kes kävadki iga viie aasta tagant kohustuslikus korras, kuid ülejäänud aja on kadunud. See tähendab, et need õpetajad ei tea ju

isegi sellest kompetentsipõhisest lähenemisest midagi, mida nad siis veel oma õpilastele edasi annavad.“ (ELE1)

Vanemeksamineerijad tõstatasid intervjuudel ka sõidueksamite kaartide olulisuse. Sõidueksami kaardile kannab eksamineerija sõidueksami käigus tehtud märkused, hinnangud ja otsuse sõidueksami sooritamise kohta (Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele § 10 lg 1^2). Nenditi, et sõidueksami kaarti on keeruline täita, kuna see on jäetud liialt üldsõnaliseks, mis toob omakorda kaasa erineva lähenemise kompetentside määramisel ning seeläbi ka hinnangu andmisel tervikuna.

„Sõidueksami kaarti on raske täita. Kompetentsi on keeruline määrata. Palju on võimalusi, kuhu konkreetne juhtum panna. Ülesehitus on selline, et üks asi sobitub mitme asja alla. See tekitab lihtsalt eksamineerijate poolt erinevat käitumist ja ka erinevat hindamist. Seega minu meelest võiksid kompetentsid olla kuidagi kokku pandud, selgemad või siis kokku lepitud, et kus ja mis täpselt käib.“ (E3)

Lisaks peegeldus nii vanemeksamineerijatega kui ka erialaliitudega vestlusest, et sõidueksamil tuleks anda hinnang alati tervikuna. Intervjuul osalenud vanemeksamineerija laiendas, et see on see, mis võimaldab saada ülevaate juhikandidaadi tegelikest teadmistest ja oskustest. Fookusgrupi intervjuul osaleja selgitas sarnasele vastusele lisaks, et selline lähenemine vältida olukorda, kus eksaminärv võib varjutada eksamineeritava tegelikud võimed.

„Sõidueksami aja võiks tegelikult alati täis sõita. Ainult siis näed päriselt kogu eksamit ja saad anda hinnangu kogu eksamile. Samuti võib olla ka nii, et juhikandidaat hoopis parandab mõne kompetentsi tervikliku eksami jooksul. Kui sisuliselt kirvemeetodil eksam ära lõpetada, siis eksamineeritav tuleb sisuliselt samamoodi ka järgmine kord tagasi. Tal ei ole ju ülevaadet, milline tegelikult tervikuna tema eksamisõit oli ning ta ei ole saanud tagasiside eksamineerijalt.“ (E1)

Kokkuvõtlikult tõid vanemeksamineerijad ja erialaliitude esindajad peamise tegurina esile vajaduse selgete sõnastuste ja juhendmaterjalide järele, mis hõlmaksid nii õigusraamistikku kui ka sisemisi tegutsemisjuhiseid. Oluline on nende hinnangul sõnastada selgelt ja arusaadavad kompetentsid, mida tulevastelt juhtidelt oodatakse ning integreerida need õppesse (nii mootorsõidukijuhtide, mootorsõidukijuhi koolitajate kui ka eksamineerijate) ja seejärel ka sõidueksamite hindamissüsteemi.

5. JÄRELDUSED JA ETTEPANEKUD

Peatükis toon välja peamised järeldused seoses töö eesmärgiga ja eesmärgist lähtuvalt püstitatud uurimisküsimustega ning teen ettepanekud kompetentsipõhise hindamismetoodika parendamiseks B-kategooria riiklikel sõidueksamitel.

Magistritöö eesmärgiks oli analüüsida kompetentsipõhise hindamismetoodika kasutusele võtmist B-kategooria riiklikel sõidueksamitel. Selle tulemusena teha ettepanekud B-kategooria riiklike sõidueksamite läbiviimise ja hindamise protsessi parendamiseks.

2011. aastal jõustus Eestis uus määrus, mis reguleeris mootorsõidukijuhtide eksamineerimist. Jõustunud määruse eesmärgiks oli viia seni kehtinud õigusakt vastavusse uue liiklusseadusega ja Euroopa direktiiviga. Ehkki uus määrus sisaldas kompetentsipõhise hindamise elemente, ei toonud see kaasa sisulisi muutusi eksamite läbiviimises ja hindamises. Määrusega tehtud muudatused läbiviimise ja hindamise osas olid pigem formaalsed ning eksamid jäid jätkuvalt veapõhise hindamismetoodika juurde. Sisuline muutus sõidueksamite läbiviimises ja hindamises toimus 01.02.2020 jõustunud määruse muudatustega, millega viidi sõidueksamite hindamine üle veapõhisest lähenemisest kompetentsipõhisele lähenemisele. Selle muudatusega kaasnes uus hindamisskaala, mis võimaldas hakata hindama juhikandidaadi teadmiste, oskuste ja käitumise kogumeid, et selle tulemusena oleks eksamineerijal võimalus anda eksami kohta täpsem tagasiside. Need muudatused andsid rohkem paindlikkust ning aitasid muuta B-kategooria riiklike sõidueksamite hindamise tänapäevasemaks ja objektiivsemaks.

Ka läbiviidud intervjuude analüüs kinnitas dokumendianalüüsi tulemusi, et kompetentsipõhine hindamine B-kategooria riiklikel sõidueksamitel pakub mitmeid eeliseid, võimaldades hinnata juhikandidaadi üldist hakkamasaamist liikluses ning aitab tagada õiglasemad otsused juhikandidaatide kohta. Samuti kinnitas intervjuude analüüs ka adekvaatse tagasiside olulisust, et juhikandidaadid mõistaksid paremini oma võimalikke puudujääke ja saaks neid vastavalt sellele likvideerida. Uurimuse käigus selgus ka, et üleminek kompetentsipõhisele hindamisele on kaasa toonud väljakutseid, kuna mitte kõik ei mõista kasutusele võetud kompetentsipõhist hindamismetoodikat. Sellest tulenevalt näevad uurimuses osalejad vajadust selgete sõnastuste ja

juhendmaterjalide järele, mis hõlmaksid nii õigusraamistikku kui ka sisemisi tegutsemisjuhiseid. Oluline on intervjuude analüüsi kohaselt sõnastada selgelt ja arusaadavad kompetentsid, mida tulevastelt juhtidelt oodatakse ning integreerida need õppesse ja sõidueksamite hindamissüsteemi.

Tuginedes töös käsitletud teoreetilistele lähtekohtadele, jõutud tulemustele, analüüsile ja järeldustele, teen Transpordiametile B-kategooria riiklike sõidueksamitel kompetentsipõhise hindamismetoodika parendamiseks järgmised ettepanekud:

1. Sõnastada mootorsõidukijuhi kvalifikatsiooninõuded (määrus nr 58), mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord (määrus nr 60) ning mootorsõidukijuhi eksamineerimise kord (määrus nr 50) ühtsetel alustel kompetentsipõhiselt.
   Kirjutada määrustes selgelt ja üheselt lahti, millised on mootorsõidukijuhi kvalifikatsiooninõuded, kuidas need õppeperioodil saavutada ning kuidas neid hinnatakse sõidueksamil.
2. Sõnastada eksamineerijatele üheselt kompetentsipõhise hindamismetoodika põhimõtted, mis liita sõidueksamite läbiviimise korraga.
   Kuivõrd kord on avaldatud ka Transpordiameti veebilehel, siis annab see lisaks informatsiooni ka teistele osapooltele, kuidas ning millistel alustel toimub riiklikel sõidueksamitel hindamine (muudab hindamise läbipaistvamaks).
3. Muuta sõidueksamite läbiviimist selliselt, et sõidueksam viidaks alati (välja arvatud liiklusohu tekitamisel) läbi täies mahus, kuna see annab eksamineerijale terviklikuma pildi juhikandidaadi tegelikest võimetest ning seeläbi soodustab kompetentsipõhist hindamist.
   Lisaks sellele pöörata sõidueksamite eel enam tähelepanu juhikandidaadi eksamiärevusele ja sellega tegelemisele ning juhikandidaadi sõidueksami sooritamisele häälestamisele, kuivõrd see loob eeldused sõidueksami edukaks sooritamiseks.
4. Sõnastada sõidueksami kaart detailsemalt. Luua sõidueksamite läbiviimise programmi ja seeläbi sõidueksami kaardile detailsemad kirjeldused, mida nimetatud kompetents sisaldab. See loob eeldused sõidueksamite läbipaistvamaks, objektiivsemaks ning ühtlastel alustel hindamiseks. Samuti annab võimaluse hinnatava paremaks tagasisidestamiseks, kuna sõidueksami kaardilt nähtub üheselt, millised on eksamineeritava arenguvajadused edaspidiseks.

Magistritöö tulemustest ja järeldustest tulenevad ettepanekud toetavad täielikult töö teoreetilises käsitluses toodud põhimõtteid seoses B-kategooria riiklike sõidueksamite kompetentsipõhise hindamisega.

Sõidueksam on oluline osa juhtimisõiguse saamise protsessist ning liiklusohutuse eesmärkide saavutamisest, kuna see aitab määratleda koolituse õppekava sisu ja tagab, et juhikandidaadid vastavad minimaalsetele kvalifikatsiooninõuetele, mistõttu kompetentsipõhine hindamine on oluline, et tagada eksamineerimisprotsessi eesmärgipärane ja standardiseeritud läbiviimine ning anda piisav tagasiside eksami tulemuste kohta (CIECA, 2011). Hindamine ja tagasiside on need, mis võimaldavad õppijatel saada iseseisvateks õppijateks, kes suudavad hinnata oma töö kvaliteeti ja saavutusi iseseisvalt (Nicol, 2010), mis omakorda aitavad neil arendada laiemat pädevust elus ka valdkonna väliselt (Vitello jt, 2021).

Kutsekoja (2019) selgituste kohaselt peab kompetentsipõhine hindamine toimuma vastavushindamise alusel, kus isiku teadmisi, oskusi ja käitumist võrreldakse kehtestatud nõuetega ning seetõttu seisneb hindamisprotsess oma olemuselt tõendusmaterjali hankimises, mille põhjal saaks teha usaldusväärseid otsuseid hinnatavate kompetentside kohta (Watson, 1994). Seega kompetentsid peavad olema toodud välja selgete tegevusnäitajate kaudu, et tagada hindamismetoodika avatus ja läbipaistvus (Kutsekoda, 2019).

Tuginedes sellele toetuvad tehtud ettepanekud kompetentsipõhise hindamismetoodika põhimõtetele aidates tagada B-kategooria riiklikel sõidueksamitel läbipaistvus, usaldusväärsus ja objektiivsus ning aidates kaasa nii juhikandidaatide, mootorsõidukijuhtide õpetajate kui ka eksamineerijate kvalifikatsiooninõuete täitmisele ning seeläbi ka liiklusohutuse edendamisele.

KOKKUVÕTE

Magistritöö pealkirjaga *„Kompetentsipõhise hindamismetoodika parendamise võimalused B-kategooria riiklike sõidueksamite näitel“* eesmärgiks seadsin analüüsida kompetentsipõhise hindamismetoodika kasutusele võtmist B-kategooria riiklikel sõidueksamitel. Selle tulemusena teha ettepanekud B-kategooria riiklike sõidueksamite läbiviimise ja hindamise protsessi parendamiseks.

Tulenevalt magistritöö eesmärgist andsin ülevaate liiklusohutusega seotud meetmetest ja eesmärkidest, selgitasin Eestis rakendatud liiklusohutusalaseid meetmeid ja eesmärke, millest tulenevalt kirjeldasin kompetentsipõhise hindamise põhimõtteid ning käsitlesin mootorsõidukijuhtide eksamineerimist.

Tulenevalt enda magistritöö eesmärgist osutus vajalikuks magistritöö käigus koguda dokumente (seadus, määrused, eelnõud) ning viia läbi intervjuud ja fookusgrupi intervjuud, et nende kaudu kogutud andmetele teostada kvalitatiivne sisuanalüüs.

Dokumentide analüüsimiseks kogusin andmeid – valdkonnaga seonduv seadus, määrused, eelnõud ja nende seletuskirjad, mille põhjal andsin töös analüüsiva ülevaade kompetentsipõhise hindamismetoodika kasutusele võtmisest B-kategooria riiklikel sõidueksamitel.

Magistritöö käigus viisin läbi ka intervjuud riiklike sõidueksamite vanemeksamineerijatega ning fookusgrupi intervjuud erialaliitude esindajatega, mille põhjal selgitasin välja mootorsõidukijuhiks saamise protsessis seotud osapoolte arvamused seoses B-kategooria riiklike sõidueksamite läbiviimisega ja hindamisega ning ettepanekud parendada kompetentsipõhist hindamismetoodikat B-kategooria riiklikel sõidueksamitel.

Töös kasutatud meetodid tagasid magistritöös püstitatud eesmärgi saavutamise ning tulemused võimaldasid anda vastused magistritöös esitatud uurimisküsimustele.

Dokumendianalüüs kinnitas kompetentsipõhise hindamismetoodika olulisust sõidueksamite kontekstis, mis võeti B-kategooria riiklikel sõidueksamitel kasutusele 2020. aastal. Muudatuste eesmärk oli keskenduda rohkem juhi oskuste ja terviku hindamisele ning muuta

hindamismetoodikat paindlikumaks. Ka läbiviidud intervjuude analüüs kinnitas dokumendianalüüsi tulemusi, et kompetentsipõhine hindamine B-kategooria riiklikel sõidueksamitel pakub mitmeid eeliseid, võimaldades hinnata juhikandidaadi üldist hakkamasaamist liikluses ning aidates tagada õiglasemad otsused juhikandidaatide osas. Samuti selgus intervjuude analüüsist, et kompetentsipõhisele hindamismetoodikale üleminek tõi kaasa ka väljakutseid, mistõttu oli oluline teha ettepanekud kompetentsipõhise hindamismetoodika parendamiseks riiklikel B-kategooria sõidueksamitel.

Läbiviidud uurimus võimaldas teha ettepanekud kompetentsipõhise hindamismetoodika parendamiseks B-kategooria riiklikel sõidueksamitel. Tehtud ettepanekud hõlmavad mitmeid olulisi muudatusi sõidueksamite läbiviimise korraldamises ja hindamismetoodikas: sõnastada valdkonnaga seonduvad määrused ühtsetel alustel kompetentsipõhiselt, sõnastada selgelt kompetentsipõhise hindamise põhimõtted, muuta sõidueksamite läbiviimist selliselt, et sõidueksam viidaks läbi täies mahus, et saada juhikandidaadist terviklikum ülevaade ja soodustada kompetentsipõhist hindamist ning pöörata sõidueksamite eel enam tähelepanu juhikandidaadi eksamiärevusele ja sellega tegelemisele, sõnastada sõidueksami kaart detailsemalt, et luua eeldused sõidueksamite läbipaistvamaks, objektiivsemaks, ühtlastel alustel hindamiseks ning paremaks tagasisidestamiseks.

Olen veendunud, et magistritöö pakub olulisi teadmisi mootorsõidukijuhtide ettevalmistamise valdkonnas ning toetab ametkondi ja ministeeriume, kes vastutavad mootorsõidukijuhtide ettevalmistamise ning hindamise õigusnormide ja -nõuete eest ning panustavad nende arendamisse. Lisaks olen kindel, et just magistritöös tehtud ettepanekud tagavad liiklusohutusprogrammis toodud soovitud tulemused riiklike sõidueksamite läbimises ning aitavad omakorda kaasa Euroopa Komisjoni seatud liiklusohutuse valdkonna eesmärgi saavutamisele. Seega on tööga esitatud ettepanekud just Transpordiametile kui juhtide eksamineerimise korraldajale ning eksamitulemuste hindajale, kellel on võimalik kaasata nende realiseerimiseks nii valdkonna ministeerium kui ka seotud osapooled (mootorsõidukijuhi koolitajad, mootorsõidukijuhi õpetajate koolitajad).

Samuti võimaldab magistritöö edasisi uurimusi erinevate kategooriate mootorsõidukijuhtide eksamineerimise (sõidueksamite läbiviimise ja hindamise) lõikes ning ettevalmistamise ja eksamineerimise ühtsuse olulisuse tõestamiseks.

SUMMARY

The aim of the master's thesis titled *"Possibilities for improving competency-based assessment methods: examples from national driving tests for category B vehicles"* was to analyze the implementation of competency-based assessment methodology in category B national driving exams. Consequently, to make proposals for improving the category B national driving exams and the assessment process.

Based on the objective of the master's thesis, I provided an overview of measures and objectives related to traffic safety, explained the traffic safety measures and objectives implemented in Estonia, and described the principles of competency-based assessment, as well as addressed the examination of motor vehicle drivers.

In line with the aim of my master's thesis, it was necessary to collect documents (laws, regulations, drafts) and conduct interviews and focus group interviews, in order to perform a qualitative content analysis on the data gathered through these methods.

For document analysis, I collected data—laws, regulations, drafts, and their explanatory memorandums related to the field, on the basis of which I provided an analytical overview of the implementation of competency-based assessment methodology in category B national driving exams.

During the master's thesis, I also conducted interviews with senior examiners of national driving exams and focus group interviews with representatives of professional associations. Based on these, I identified the opinions of stakeholders involved in the process of becoming a motor vehicle driver regarding the implementation and assessment of category B national driving exams, and made proposals to improve the competency-based assessment methodology in these exams.

The methods used in the thesis ensured the achievement of the set objective, and the results allowed to provide answers to the research questions presented in the thesis.

Document analysis confirmed the importance of the competency-based assessment methodology in the context of driving exams, which was implemented in category B national driving exams in 2020. The goal of the changes was to focus more on evaluating the overall skills of the driver and to make the assessment methodology more flexible. The analysis of the conducted interviews also confirmed the results of the document analysis, showing that competency-based assessment in category B national driving exams offers several advantages, allowing for a more comprehensive evaluation of the candidate's overall performance in traffic and helping to ensure fairer decisions regarding the candidates. However, the interview analysis also revealed that the transition to competency-based assessment brought challenges, making it necessary to propose improvements for the competency-based assessment methodology in national category B driving exams.

The conducted research allowed for making proposals to improve the competency-based assessment methodology in category B national driving exams. The proposals include several important changes in the organization and assessment methodology of driving exams: formulating related regulations on a unified competency-based basis, clearly articulating the principles of competency-based assessment, conducting the driving exam in full to get a more comprehensive overview of the candidate and to promote competency-based assessment, paying more attention to the candidate's exam anxiety and addressing it before the driving exam, detailing the driving exam scorecard to create conditions for more transparent, objective, and uniformly based assessments, and better feedback.

I am convinced that this master's thesis provides significant insights into the field of motor vehicle driver preparation and supports the authorities and ministries responsible for the legal norms and requirements for motor vehicle driver preparation and assessment, contributing to their development. Additionally, I believe that the proposals made in the thesis will ensure the desired outcomes specified in the traffic safety program for passing national driving exams and will help achieve the traffic safety goals set by the European Commission. Therefore, the proposals presented in this work are specifically directed at the Transport Administration as the organizer of driver examinations and evaluator of examination results, with the potential to involve both the relevant ministry and related stakeholders (driver trainers and trainers of driving instructors) in their implementation.

Furthermore, this master's thesis allows for further studies on the examination of motor vehicle drivers in different categories (the implementation and assessment of driving exams) and to prove the importance of the unity in preparation and examination.

KASUTATUD ALLIKAD

Adbulbari, B., Abu-Zidan, F.M., Bensiali, A.k., Al-Mulla, A.A., Jadaan, K.S. (2003). *Strategy to improve road safety in developing countries.* Saudi Medical Journal. Kasutatud 19.02.2024, https://www.researchgate.net/profile/Abdulbari-Bener/publication/10672497_Strategy_to_improve_road_safety_in_developing_countries/links/57e5248308ae9022415a4031/Strategy-to-improve-road-safety-in-developing-countries.pdf

Alates 1. veebruarist muutub riiklike teooria- ja sõidueksamite vastuvõtmine (16.01.2020). *Transpordiamet*. Kasutatud 29.02.2024, https://transpordiamet.ee/uudised/alates-1-veebruarist-muutub-riiklike-teooria-ja-soidueksamite-vastuvotmine

Bener, A., Abu-Zidan, F.M., Bensiali, A.K., Al-Mulla, A., Jadaan, K.S. (2003). *Strategy to improve road safety in developing countries.* Saudi Med J 2003; Vol. 24 (6): 603-608. Kasutatud 19.02.2024, https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/108877955/Strategytoimproveroadsafetyindevelopingcountries-libre.pdf?

CIECA. (2011). *CIECA Assessment Workshop Report.* Kasutatud 03.03.2024, https://www.cieca.eu/sites/default/files/members-area/20101105Assessment%20workshop%20report%20FINAL.pdf

CIECA. (i.a). *CIECA veebilehekülg.* Kasutatud 03.03.2024, https://www.cieca.eu/our-organisation

Educational dictionary. (i.a). *[HAR] Educational dictionary veebileht.* Kasutatud 17.03.2024, https://www.eki.ee/dict/haridus/index.cgi?Q=competence

Eesti Autokoolide Liidu Põhikiri (31.05.2018). *EAKL veebileht.* Kasutatud 02.03.2024, http://www.autokoolideliit.ee/liidust/pohikiri

Euroopa Liit. (i.a). *Euroopa Liidu veebilehekülg.* Kasutatud 03.04.2024, https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/law/types-legislation_et

European Commission. (i.a). *European Commission veebilehekülg.* Kasutatud 05.03.2024, https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en

Euroopa Komisjon. (2010). *Parimad liiklusohutusmeetmed: liikmesriikide tasandi liiklusohutusmeetmete käsiraamat.* Euroopa Liidu Väljaannete Talitus. Kasutatud 13.04.2024, https://www.digar.ee/arhiiv/et/raamatud/17581

Graue, C. (2015). *Qualitative Data Analysis.* International Journal of Sales, Retailing & Marketing. Kasutatud 01.03.2024, https://www.circleinternational.co.uk/wp-content/uploads/2021/01/IJSRM4-9.pdf#page=9

Kutsekoda. (2019). *Kompetentsuspõhine hindamine kutse andmisel.* Kasutatud 13.02.2024, https://www.kutsekoda.ee/wp-content/uploads/2019/KS/Kompetentsusp%C3%B5hine-hindamine-kutse-andmisel-JUHEND.pdf

Kutseseadus (22.05.2008). *Riigi Teataja.* Kasutatud 13.02.2024, https://www.riigiteataja.ee/akt/123032015261?leiaKehtiv

Laherand, M.-L. (2008). *Kvalitatiivne uurimisviis.* Sulesepp. Kasutatud 05.03.2024, https://dspace.ut.ee/server/api/core/bitstreams/c733aed7-977a-4438-8485-c8ac2057c7b1/content

Lee, G-B. ja Chiu, A-M. (2022). *Assessment and feedback methods in competency-based medical education.* Kasutatud 13.02.2024, https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1081120621013090

Liikluskoolitajate Liit Põhikiri (22.05.2023). *Liikluskoolitajate Liidu veebileht.* Kasutatud 02.03.2024, https://liikluskoolitus.ee/pohikiri/

Liiklusseadus (01.07.2011). *Riigi Teataja*. Kasutatud 29.02.2024, https://www.riigiteataja.ee/akt/117032011021

Lin, N., Zong, C., Tomizuka, M., Song, P., Zhang, Z., Li, G. (2014). An Overview on Study of Identification of Driver Behavior Characteristics for Automotive Control. Liaoning University of Technology. Kasutatud: 07.03.2024, https://www.hindawi.com/journals/mpe/2014/569109/

Mootorsõidukijuhi eksamineerimise ja talle juhtimisõiguse andmise eeskiri ning juhiloa vormid (29.07.2004). *Riigi Teataja*. Kasutatud 29.02.2024, https://www.riigiteataja.ee/akt/788526

Mootorsõidukijuhi eksamineerimise ja talle juhtimisõiguse andmise eeskiri ning juhiloa vormid (03.04.2011). *Riigi Teataja.* Kasutatud 29.02.2024, https://www.riigiteataja.ee/akt/131032011013

Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele, seletuskiri (11.04.2011). *Riigi Teataja*. Kasutatud 29.02.2024, https://eelnoud.valitsus.ee/main/mount/docList/0276a64f-c02b-4730-b711-6a25ac435829#BThQyE5e

Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele (21.06.2011). *Riigi Teataja*. Kasutatud 29.02.2024, https://www.riigiteataja.ee/akt/128062011018

Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele, seletuskiri (18.09.2019). *Riigi Teataja*. Kasutatud 29.02.2024, https://eelnoud.valitsus.ee/main/mount/docList/2a249dfc-f9db-42eb-87bb-b4a9847cd5a0?activity=1#U1LH5P06

Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele (01.02.2020). *Riigi Teataja*. Kasutatud 29.02.2024, https://www.riigiteataja.ee/akt/116012020006

Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele, seletuskiri (05.05.2020). *Riigi Teataja*. Kasutatud 29.02.2024, https://eelnoud.valitsus.ee/main/mount/docList/4794a19d-7bba-4faa-a5c8-1d9ea4b63c37?activity=1#LRmTNWvn

Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele (25.05.2020). *Riigi Teataja.* Kasutatud 29.02.2024, https://www.riigiteataja.ee/akt/122052020010

Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele, seletuskiri (31.08.2020). *Riigi Teataja*. Kasutatud 29.02.2024, https://eelnoud.valitsus.ee/main/mount/docList/11ee0fad-7c05-421e-83a6-ace9ad13a847?activity=1#mKfJuEXA

Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele (05.10.2020). *Riigi Teataja.* Kasutatud 29.02.2024, https://www.riigiteataja.ee/akt/102102020002

Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavad (01.02.2020). Riigi Teataja. Kasutatud 23.03.2024, https://www.riigiteataja.ee/akt/116012020005

Morgan, H. (2022). *Conducting a Qualitative Document Analysis.* The Qualitative Report: University of Southern Mississippi. Kasutatud 02.03.2024, https://hanimorgan.com/wp-content/uploads/2022/01/Hani-Morgan-Conducting-a-Qualitative-Document-Analysis-1.pdf

Nicol, D. (2010). *Principles of good assessment and feedback: Theory and practice.* In REAP International online conference on assessment design for learner responsibility. Kasutatud 19.02.2024, http://www.reap.ac.uk

Nõuded mootorsõidukijuhi eksamineerija kvalifikatsioonile ja ettevalmistusele ning mootorsõidukijuhi eksamineerimise õigust tõendava tunnistuse väljastamise ja kehtetuks tunnistamise kord (25.02.2011). *Riigi Teataja.* Kasutatud 15.03, https://www.riigiteataja.ee/akt/122042015012?leiaKehtiv

Sun, L-L., Liu, D., Chen, T., He, M-T. (2019). *Road traffic safety: An analysis of the cross-effects of economic, road and populatsion factors.* Kasutatud 14.03.2024. https://mednexus.org/doi/full/10.1016/j.cjtee.2019.07.004

Tekstiks. (i.a). *Tekstiksi veebilehekülg.* Kasutatud 07.03.2024, https://tekstiks.ee/

Thomas, R.-D. (2003). *A general inductive approach for qualitative data analysis.* Kasutatud 07.03.2024, https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/84611396/Inductive_20Content_20Analysis-libre.pdf?1650539704=&response-content-disposition

Tooming, M. (2019). *Sõidueksamil ei loeta enam vigu, vaid hinnatakse oskusi tervikuna.* ERR, 10.10.2019. Kasutatud 29.02.2024, https://www.err.ee/990389/soidueksamil-ei-loeta-enam-vigu-vaid-hinnatakse-oskusi-tervikuna

Toriumi, A., Abu-Lebdeh, G., Alhajyaseen, W., Christie, N., Gehlert, T., Mehran, B., Mussone, L., Shawky, M., Tang, K., Nakamura, H. (2022). *A multi-country survey for collecting and analyzing facts related to road traffic safety: Legislation, enforcement, and education for safer drivers.* IATSS Reasearch. Kasutatud 19.02.2024, https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111222000048

Transpordiamet. (i.a). *Transpordiameti veebilehekülg.* Kasutatud 03.03.2024, https://www.transpordiamet.ee/autokoolide-statistika

Vabariigi Valitsus (16.02.2017). *Liiklusohutusprogramm aastateks 2016-2025.* Kasutatud 23.02.2024, https://www.transpordiamet.ee/liiklusohutusprogramm

Vanamõisa, T. (2021). *Mootorsõidukijuhtide koolituse kvaliteedi tõhustamine.* Magistritöö. Tartu Ülikool Pärnu kolledž, Teenuste disaini ja juhtimise õppekava. Kasutatud 03.02.2024, https://dspace.ut.ee/items/dbd988cb-e426-4e27-9ff6-6c7377f380aa

Vitello, S., Greatorex, J., Shaw, S. (2021). *Research Report: What is competence? A shared interpretation of competence to support teaching, learning and assessment.* Cambridge University Press & Assessment. Kasutatud 13.02.2024, https://files.eric.ed.gov/fulltext/ED616947.pdf

Watson, A. (1994). *Strategies for the Assessment of Competence.* The Vocational Aspect of Education, Volume 46, No. 2, 1. Kasutatud 13.02.2024, https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.1080/0305787940460205?needAccess=true

Weiss, S.-R. (1994). *Learning from Strangers. The Art and Method of Qualitative Interview Studies.* The Free Press. Kasutatud 02.03.2024, https://www.google.ee/books/edition/Learning_From_Strangers/i2RzQbiEiD4C?hl=et&gbpv=1&dq=Learning+from+Strangers.+The+Art+and+Method+of+Qualitative+Interview+Studies&pg=PA249&printsec=frontcover

Õunapuu, L. (2014). *Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteadustes.* Tartu Ülikool. Kasutatud 03.03.2024, https://dspace.ut.ee/server/api/core/bitstreams/3538e168-6012-4e90-8484-4bb59be8b14a/content

Yahia, H., Safinia, S., Musharfi, N.K.A., Ali, S. (2017). *Car Driver Attitude towards Road Safety Measures.* Jurnal Kejuruteraan 29 (1) 2017: 57-61. Kasutatud 03.03.2024, https://www.ukm.my/jkukm/wp-content/uploads/2018/02/8.pdf

LISA 1. Intervjuude kava ja küsimused

Intervjuukava ja küsimused – vanemeksamineerijad

Sissejuhatus ja aktiveerivad küsimused:

1) Kui kaua oled olnud eksamineerija (nii eksamineerija kui ka vanemeksamineerija)?
2) Mida pead eksamineerija töö juures kõige positiivsemaks?
3) Mida pead eksamineerija töö juures kõige raskemaks?

Sõidueksamite läbimise protsendi olulisus:

4) Kui oluline on sinu hinnangul riiklike sõidueksamite läbisaamise protsent?
5) Mis võiks olla selle põhjuseks, et riiklike sõidueksamite läbisaamise protsent on B-kategooria I kastel alla 50?

Kompetentsipõhise hindamise olemus B-kategooria riiklikel sõidueksamitel:

6) Millised on kompetentsipõhise hindamismetoodika positiivsed küljed B-kategooria riiklikel sõidueksamitel?
7) Millised on kompetentsipõhise hindamismetoodika negatiivsed küljed B-kategooria riiklikel sõidueksamitel?

Kompetentsipõhise hindamismetoodika parendamise võimalused B-kategooria riiklikel sõidueksamitel:

8) Kuidas sinu hinnangul saaks parendada kompetentsipõhist hindamismetoodikat B-kategooria riiklikel sõidueksamitel?
9) Kuidas saaks tööandja toetada sind riiklike sõidueksamite hindamisel?

Intervjuu kokkuvõte:

10) Mida soovid veel lisada?

Fookusgrupi intervjuukava ja küsimused – erialaliidud

Sissejuhatus:

1) Mis mõtted teid tänase intervjuu eel valdasid?

Sõidueksamite läbimise protsendi olulisus:

2) Kui oluline on teie hinnangul riiklike sõidueksamite läbimise protsent?
3) Mis võiks olla selle põhjuseks, et riiklike sõidueksamite läbisaamise protsent on B-kategooria I kastel alla 50?

B-kategooria riiklike sõidueksamite hindamine:

4) Millised muudatused (nii positiivsed ja negatiivsed) on viimastel aastatel B-kategooria riiklikel sõidueksamite läbiviimises ja hindamises toimunud?

Kompetentsipõhise hindamismetoodika parendamise võimalused B-kategooria riiklikel sõidueksamitel:

5) Kuidas teie hinnangul saaks parendada kompetentsipõhist hindamismetoodikat B-kategooria riiklikel sõidueksamitel?

Intervjuu kokkuvõte:

6) Mida soovite veel lisada?

LISA 2. Sõidueksamite läbiviimist ja hindamist puudutavate sätete võrdlus muudatuste perioodil

Sõidueksamite läbiviimist ja hindamist puudutavate sätete muudatuste võrdlus kuni 21.06.2011 kehtinud ja alates 21.06.2011 kehtima hakanud määrustes

Teema	Kuni 21.06.2011 kehtinud sätted	Muudetud ja lisatud sätted alates 21.06.2011
Sõidueksami terviku hindamine	Vastavasisuline säte puudus.	Sätestati, et hindamisel antakse hinnang kogu sõidueksamile tervikuna. Sätestati, et edaspidi tuleb pöörata enam tähelepanu, kas eksamineeritav oskab käsitleda ja juhtida sõidukit ohutult ja teisi liiklejaid arvestavalt.
Hoiakute hindamine	Vastavasisuline säte puudus.	Täpsustati eksamineerimise eesmärgi mõiste sisu ning sätestati, et juhi kvalifikatsiooni saamisel peetakse sõidueksamil oluliseks hinnata ka eksamineeritava hoiakuid juhina, lisaks tema teadmistele, oskustele ja käitumisele. Eksamineeritava oskuste ja käitumise hindamisel pidi eksamineerija võtma arvesse ka eksamineeritava kaalutletud ning teisi liiklejaid arvestavat juhtimiskäitumist.

Eksamitüübid	Vastavasisuline säte puudus.	Kirjeldati üldnõudeid eksamite läbiviimiseks ning toodi välja eksamitüübid, mis sõltusid juhtimisõiguse taotlemise eesmärgist. Juhtimisõiguse taotleja teadmiste, oskuste, käitumise ja hoiakute hindamiseks kehtestati eraldi eksamiliigid – liiklusteooriaeksam ning seejärel oskuste ja käitumise eksam ehk sõidueksam.
Kohustuslikud harjutused	B-kategooria ja vastava alamkategooria sõidueksami ülesanne koosnes vähemalt kolmest harjutusest. Harjutused valis eksamineerija, kusjuures sõidu alustamine tõusul ja auto paigaldamine kahe järjestikku auto vahele olid kohustuslikud. Valitavateks harjutusteks olid piiratud alal tagasipööramine, tagurdamine otsesuunas, edaspidi slaalomi sõitmine, tagurdamine boksi pöördega, tagurdamine pöördega vasakule (ümber nurga), tagurdamine pöördega paremale (ümber nurga) ja parkimine.	Vähendati B-kategooria sõidueksamil eksamineeritava jaoks senist kahe kohustusliku sõiduharjutuse arvu. Need asendati ühe kohustusliku harjutusega, milleks sai sõiduki parkimine ja parkimiskohalt lahkumine. Valitavate harjutuste kriteeriumiks sätestati, et vähemalt üks B-kategooria autoga tehtud erimanööver peab olema sooritatud tagurpidi käiku kasutades. Sellised tagasikäigul sooritatavad manöövrid võisid olla: tagurdamine otsesuunas, tagurdamine pöördega paremale või vasakule, parkimine (tagurpidi liikumisega) või piiratud alal tagasipööramine.
Vea lisamine harjutuse sooritamisel	Vastavasisuline säte puudus.	Sätestati, et eksimusena tuleb võtta arvesse parkimise harjutuse sooritamisel ka vastu äärekivi sõitmist.

Vea lisamine	Vastavasisuline säte puudus.	Lisati kaks täiendavat liiklusnõuete rikkumist, mille korral loeti sõidueksam koheselt mittesooritatuks. Need kaks rikkumist olid seotud nõuetega "Anda teed" ja liiklusmärgi "Sissesõidu keeld" eiramisega, mis lisatud tõsiste vigade loetellu.
Sõidueksami teise järgu aja täpsustus	Vastavasisuline säte puudus.	Reguleeriti täpselt, millised sõidueksami elemendid ei kuulu sõidueksami teise järgu ajalise kestuse hulka. Määrusega sätestati, et nimetatud aja hulka ei kuulu mootorsõiduki ohutuse kontrolli läbiviimine, sõidueksami sissejuhatav osa, sõidueksami esimeses järgus nõutavate harjutuste sooritamine eksamiväljakul ning kokkuvõtte tegemine sõidueksamit, mis hõlmab ka eksamitulemuse teatavaks tegemist.

Sõidueksamite läbiviimist ja hindamist puudutavate sätete muudatuste võrdlus kuni 01.02.2020 kehtinud ja alates 01.02.2020 kehtima hakanud määrustes

Teema	Kuni 01.02.2020 kehtinud sätted	Muudetud ja lisatud sätted alates 01.02.2020
Ohutuskontroll	Enne sõidueksami algust peab eksamineeritav näitama, et suudab valmistuda ohutuks sõiduks ning et ta oskab kontrollida ja hinnata vajalikke elemente sõiduki juures.	Täpsustati enne sõidueksami algust läbiviidava sõiduki ohutuse kontrolli korda, mille kohaselt eksamineerija küsib kaks ohutuskontrolli puudutavat küsimust.
Kohustuslikud harjutused	Sõidueksami ülesanne koosneb vähemalt kolmest harjutusest. Kusjuures sõiduki parkimine ja parkimiskohalt lahkumine on kohustuslik. Ülejäänud kaks harjutust valib eksamineerija B-kategooria harjutuste hulgast, kusjuures üks kolmest harjutusest peab olema sooritatud tagasikäigul (valitavateks harjutusteks: sõidu alustamine tõusul, piiratud alal tagasipööramine, tagurdamine otsesuunas, edaspidi slaalomi sõitmine, tagurdamine pöördega vasakule või paremale ja sõiduki parkimine).	Kohustuslik harjutus sõiduki parkimine ja parkimiskohalt lahkumine asendati kohustuslike harjutustega: sõiduki parkimine manöövriga ja piiratud alal tagasipööramine. Lisaks valib ühe harjutuse eksamineerija määruses sätestatud B-kategooria harjutuste hulgast (valitavateks harjutusteks: parkimine rööpselt ja tagurdamine otsesuunas (võib kurvi mööda)).
Harjutuste sooritamine	Vea ilmnemisel on lubatud sõiduharjutuse üks korduskatse. Korduskatse ebaõnnestumisel loetakse sõidueksam mittesooritatuks.	Sätestati, et enam ei piirata korduskatsete arvu, eksami mittesooritamisel sai määravaks harjutuste sooritamisele kulunud aeg. Autojuhi sõidueksami esimese järgu ülesanded tuli jõustunud määruse kohaselt sooritada 10 minuti jooksul.

	Sõidueksam loetakse mittesooritatuks ka juhul, kui eksamineeritav oma ebapiisava ettevalmistuse tõttu ei oska või ei ole võimeline harjutust sooritama.	
Piiratud alal tagasipööramine	Harjutuse sisu: Auto tuleb piiratud alal ühe lisamanöövriga edasi- ja tagasikäiku kasutades tagasi pöörata ning jätkata sõitu esialgsele vastupidises suunas. Hindamisel arvestatavad vead: auto väljub ettenähtud ala piiridest, täiendava lisamanöövri sooritamine, vale käigu kasutamine sõidu alustamisel, mittesujuv sõitmine.	Võrreldes varasemate nõuetega anti juhikandidaadile võimalus iseseisvalt valida tagasipöördeks sobiv lahendus. Harjutust võib alustada nii edaspidi kui tagurpidi manöövriga vastavalt juhikandidaadi soovile. Ühtlasi lubati kasutada lisamanöövreid ja harjutus ei pea saama sooritatud ühe tagurdamise manöövriga. Hindamisel arvestatavate vigade all täpsustati veana auto väljumine sõidutee piiridest, kui harjutust sooritatakse sõidueksami teises järgus liikluseks avatud teel. Muudatusena jäeti välja nõue, et tagasipöördeks kasutatav ala peab olema kaks autopikkust pikk, mis võimaldas tagasipöörde sooritamist sisuliselt ühe manöövriga ja ilma tagurdamata.
Tagurdamine otsesuunas	Harjutuse sisu: Tagurdada autoga (autorongiga) sirgjooneliselt 10–20 m ja peatuda nii, et sõiduki pikitelg on paralleelne tee äärega.	Muudatusena lisati, et harjutust võib sooritada ka kurvi mööda liikudes. Kurvi mööda tagurdamise võimaluse lisamine muudab harjutuse lähedasemaks igapäevases liikluses osalemisel ettetulevatele olukordadele. Harjutust

	Hindamisel arvestatavad vead: ettenähtud sõidujoonest märgatav kõrvalekaldumine, peatumine mitteparalleelselt tee äärega, mittesujuv sõitmine.	sooritades peab olema tagatud küllaldane nähtavus, kurvi raadius reguleeritud ei ole. Lisaks täpsustati, et tagurdamisel peab auto olema pidevas liikumises ja tagurdatav vahemaa on 20–30 m varasema 10–20 m asemel. Vahemaa pikendamine oli vajalik, et eksamineerija saaks parema ülevaate juhikandidaadi tagurdamise oskustest.
Sõiduki parkimine manöövriga	Vastavasisuline säte puudus.	Sätestati nõuded lisandunud harjutuse, sõiduki parkimine manöövriga, kohta. Harjutuse sisuks on auto parkimine pöördega vasakule või paremale parkimiskohale. Sõidu suuna ja ettenähtud ala võib määrata eksamineerija, sõiduki paiknemist võib korrigeerida parkimiskohalt täielikult välja sõitmata. Harjutuse hindamisel arvestatavateks vigadeks on auto vale paiknemine manöövri lõppedes, arvestades liiklusseadusest tulenevaid nõudeid, või kui auto on pargitud parkimiskohta tähistaval teekattemärgisel või muu valesti parkimise olukord, näiteks pargitud auto ust ei ole võimalik avada. Eksamineerija toob enne harjutust välja hinnatavad vead. Hindamine toimub peale seda, kui juht on öelnud, et sõiduk

		on pargitud. Kui selgub, et sõiduk on ebakorrektselt pargitud loetakse eksam mittesooritatuks.
Parkimise harjutus	Harjutuse sisu: Auto (autorongi) parkimine ja parkimiskohalt lahkumine. Parkida võib rööpselt sõidutee äärega (näiteks kõnnitee ääres), kaldu või esiotsaga või tagaosaga risti kaldeta teel, tõusul või langusel. Parkimise koha määrab eksamineerija. Hindamisel arvestatavad vead: auto parkimine parkimiskohta tähistava teekatte märgistusel, auto parkimine sõiduteed tähistavale äärele, auto vale parkimine (näiteks teise auto blokeerimine, auto ust ei ole võimalik avada jne), auto pikitelg ei ole paralleelne sõidutee äärega (sõidutee ääres parkimisel), auto parkimine kaugemale kui 0,2 m sõiduteed tähistavast äärest, vastu äärekivi sõitmine.	Harjutuse sisuks sätestati kahe auto vahele tagurdamine ja seejärel edasi- ja tagasikäiku kasutades auto parkimine selliselt, et auto ei jää kaugemale kui 0,2 m sõidutee äärest. Sõidutee ääreks on vastav teekattemärgis või sõidutee äärekivi. Väljasõidul tuleb tagurdada ja seejärel sõita parkimiskohalt välja. Parkimiskoht võib olla tähistatud teekattemärgisega või olla tähistamata. Harjutuse hindamisel arvestatavateks vigadeks on auto vale paiknemine manöövri lõppedes liiklusseadusest tulenevatest nõuetest lähtudes, auto on pargitud parkimiskohta tähistaval teekattemärgisel, auto on pargitud sõiduteed tähistavale äärele, või kui auto ei ole pargitud nõuetekohaselt, näiteks blokeerib teise auto, või pargitud auto ust ei ole võimalik avada.
Sõidueksami hindamine	Vastavasisuline säte puudus.	Muudeti sõidueksami hindamine tänapäevasemaks, mis võimaldab juhikandidaadil saavutada parema ettevalmistuse ning objektiivse arusaama enda oskustest, lisaks omandab juhikandidaat parema oskuse puudustega tegelemiseks.

		Oluline rõhk hindamise puhul viidi inimese oskuste ja terviku hindamisele. Juhikandidaadil võivad esineda ebakindlus ja ebatäpsus ka juhul, kui on tagatud ohutus ja teistega arvestamine. Hindamise muutmine parandab oluliselt eksamineerija hinnangu andmise objektiivsust.
Sõidueksami hindamine	Määruse lisas on toodud loetelu B-kategooria sõidueksami teises järgus kontrollitavate oskustest ja käitumisest.	Kehtestati sõidueksami hindamise uus struktuur. Sõidueksami sooritamiseks vajalikud oskused jagati sõiduki käsitsemise oskuseks, ohutunnetuseks ja liikluses iseseisvaks toimetulekuks.
Sõidueksami hindamine	Hindamisel annab eksamineerija hinnangu kogu sõidueksamile tervikuna, pöörates erilist tähelepanu sellele, kas eksamineeritav oskab käsitleda ja juhtida sõidukit ohutult ja teisi liiklejaid arvestavalt. Siia kuulub kohanduv, kindel ja ohutu juhtimisstiil, tee- ja ilmastikuolude arvestamine, muu liikluse arvestamine, teiste (eriti ohualtimate) liiklejatega arvestamine ning ettenägelikkus.	Sätestati, et hindamise käigus pöörab eksamineerija erilist tähelepanu juhikandidaadi kaalutletud ja teisi arvestavale juhtimiskäitumisele, mis peegeldab üldist sõiduki juhtimisstiili. Eksamineerija võtab sõiduki juhtimisstiili taotlejast üldise ettekujutuse saamisel arvesse. Sõiduki juhtimisstiili alla kuulub kohanduv ja kindel juhtimisstiil, tee- ja ilmastikuolude arvestamine, muu liikluse arvestamine, teiste liiklejate huvidega arvestamine ning ettenägelikkus. Juht peab olema suuteline oma tegevust või tegevusetust igal ajal põhjendama.

Sõidueksami hindamine	Kui eksamineerija märkab tõsist viga, siis loetakse sõidueksam koheselt mittesooritatuks. Eksami mittesooritamise põhjuseks võib olla ka eri vigade kordumine või selliste vigade kuhjumine, mis üksikult võetult negatiivset tulemust ei anna.	Sätestati uued alused sõidueksami hindamiseks. Muudatusena ei toodud välja kinnist nimekirja tõsistest vigadest, mille korral loetakse sõidueksam koheselt mittesooritatuks, vaid hinnatakse juhikandidaadi teadmiste, oskuste ja käitumise kogumeid. Eksamineerija peab end kogu eksami vältel tundma turvaliselt ja annab oma hinnangu juhtimisolukorrale, lähtudes eksamineeritava oskusest käsitseda ja juhtida sõidukit ohutult. Kui juhtimisel esineb vigu ja ohtlikku käitumist, mis eelkõige ohustavad vahetult eksamisõidukit, selles sõitjaid või teisi liiklejaid, katkestatakse eksam mittesooritatud tulemusega, olenemata sellest, kas eksamineerija või kaasasolev isik peab sekkuma või mitte. Erandjuhul on eksamineerijal õigus otsustada, kas oskuste ja käitumise eksam lõpule viia või mitte vastavalt eksami sooritaja oskustele ja käitumisele. Oskuste hindamisele üleminek võimaldab eksamineerijal anda juhikandidaadile täpsema tagasiside, milliseid teadmisi ja oskusi peaks juhikandidaat täiendama. Eksami mittesooritamisel on juhikandidaadil saadud tagasiside põhjal lihtsam selgitada mootorsõidukijuhi koolitajale, millistel teemadel soovib juhikandidaat ennast eksami edukaks

		sooritamiseks täiendada. Oskuste hindamisel peab eksamineerija välja selgitama, millised oskused on eksamineeritav omandanud ja millistes esineb puudujääke. Sõidueksamile hinnangu andmiseks võeti kasutusele eristav hindamine kolmeastmelise skaalaga, mille kohaselt sõidueksami tulemus on kas „arvestatud“, „arvestatud märkustega“ või „mittearvestatud“. Sõidueksami tulemus on arvestatud, kui juhikandidaat on saavutanud kvalifikatsiooninõuded tasemel, mida iseloomustab väljundite eesmärgipärane kasutamine. Sõidueksami tulemus on arvestatud märkustega, kui juhikandidaat on saavutanud kõik kvalifikatsiooninõuded piisaval tasemel, aga spetsiifilisemate ning detailsemate teadmiste ja oskuste osas avaldub ebakindlus ja ebatäpsus. Eksamineeritavale antakse ülevaade, millistele teadmistele ja oskustele tuleks iseseisva sõitmise alustamisel rohkem tähelepanu pöörata. Sõidueksami tulemus on mittearvestatud, kui juhikandidaat ei ole saavutanud kvalifikatsiooninõudeid piisaval tasemel. Tüüpolukordades esineb teadmiste ja oskuste kasutamine piiratud viisidel ning avalduvad puudujäägid.

Sõidueksamite läbiviimist ja hindamist puudutavate sätete muudatused 22.05.2020 ja 05.10.2020 kehtima hakanud määrustes

Jõustumise aeg	Säte	Selgitus seletuskirjast
22.05.2020	Sätestati erandina eriolukorra ajal ja kuni 180 päeva pärast eriolukorra lõppemist toimuva B-kategooria sõidueksami kestuseks vähemalt 35 minutit.	Lühendati B-kategooria sõidueksami minimaalset kestust Eestis 35 minutini, eriolukorrast tingitud erandkorras ning 180 päevaks pärast eriolukorra lõppu, mis kuulutati välja Vabariigi Valitsuse poolt 12. märtsil 2020. Lühemat sõidueksamit rakendati esimest korda juhtimisõiguse taotlejate esmaseks eksamiks, samal ajal kui korduseksamite minimaalne kestus oli praktikas vähemalt 45 minutit.
05.10.2020	Teelsõitmiseks kulunud aeg ei tohi B-kategooria sõidueksamil olla vähem kui 35 minutit. Sätestati, et teelsõitmiseks aja hulka ei kuulu mootorsõiduki ohutuse kontrolli läbiviimine, sõidueksami sissejuhatav osa, sõidueksami esimeses järgus nõutavate harjutuste	Anti eksamineerijale rohkem kaalutlusõigust sõidueksami kestuse määramisel. Kui juhikandidaat on ettenähtud aja jooksul edukalt sooritanud kõik antud ülesanded, pole vaja sõidueksami sõiduetappi kunstlikult pikendada. Kui eksamineerija ei ole selle aja jooksul veendunud juhtimisõiguse taotleja oskustes, võidakse sõitu jätkata pikemalt.

	sooritamine ning kokkuvõtte tegemine sõidueksamist.	

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Ave Smirnov,

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose

   Kompetentsipõhise hindamismetoodika parendamise võimalused B-kategooria riiklike sõidueksamite näitel, mille juhendaja on Tiina Palu ja kaasjuhendaja on Risto Kasemäe, reprodutseerimiseks eesmärgiga seda säilitada, sealhulgas lisada digitaalarhiivi DSpace kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.

2. Annan Tartu Ülikoolile loa teha punktis 1 nimetatud teos üldsusele kättesaadavaks Tartu Ülikooli veebikeskkonna, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace kaudu Creative Commonsi litsentsiga CC BY NC ND 4.0, mis lubab autorile viidates teost reprodutseerida, levitada ja üldsusele suunata ning keelab luua tuletatud teost ja kasutada teost ärieesmärgil, kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.

3. Olen teadlik, et punktides 1 ja 2 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

4. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.

Ave Smirnov

19.05.2024