

Ajokortin menettäneen uuden kuljettajan pakollinen ajokieltokoulutus

Koulutuksen sisältö ja tavoitteet poliisin tietoisuuteen

Sanni Ahvanainen

06/2021

TIIVISTELMÄ

Sanni Ahvanainen: Ajokortin menettäneen uuden kuljettajan pakollinen ajokieltokoulutus

Opinnäytetyön muoto: Tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Mika Kyyrö & Jyrki Marttila

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Ajokorttilakia uudistettiin vuonna 2018. Tämä uudistus toi mukanaan riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevän lisäkoulutuksen uusille kuljettajille. Koulutusta kutsutaan ajokieltokoulutukseksi, joka tulee suorittaa, jos henkilöauton kuljettaja määrätään ajokieltoon kahden ensimmäisen ajo-oikeusvuoden aikana.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on käsitellä riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuden käsittelevää lisäkoulutusta eli ajokieltokoulutusta. Tavoitteena on selvittää, mitä ajokieltokoulutus sisältää, miten sille asetetut tavoitteet täyttyvät käytännössä ja jakaa tietoa ajokieltojen kanssa työskenteleville poliiseille sekä ajokorttinsa menettäneille uusille kuljettajille.

Opinnäytetyössä on käytetty laadullista eli kvalitatiivista tutkimusmenetelmää. Tutkimuksessa aineistoa on kerätty haastattelemalla liikenneopettajia sekä osallistamalla virtuaalisiin ajokieltokoulutustilaisuuksiin. Lähteenä opinnäytetyössä on käytetty lakeja, Trafimääräyksiä, Traficomien julkaisuja sekä eri viranomaisten verkkosivuja. Tutkimus toteutetaan liikenneopettajien näkökulmasta.

Tutkimuksessa on selvitetty ajokieltokoulutuksen täyttävän sille määritetyt tavoitteet. Tämän lisäksi tutkimuksessa ilmenee ajokieltokoulutuksen kohderyhmän laajentamisen olevan perusteltua ja ajokieltokoulutuksen sisältöisen koulutuksen tulisi olla osa kuljettajaopetusta. Tutkimuksen ongelmakohtaksi on noussut, ettei ajokorttilaki tunne käsitettä ajokieltokoulutus, jolloin ajokieltokoulutus sekoittuu kuljettajaopetuksen aikana käytävään riskientunnistamiskoulutukseen. Opinnäytetyön lopussa on tietoisku poliiseille ajokieltokoulutuksesta.

Sivumäärä: 37

Tarkastuskuukausi ja vuosi: Toukokuu 2021

Avainsanat: Ajokielto, kuljettajaopetus, riskikäyttäytyminen, liikenneopettaja, laadullinen tutkimus

5.3 Yhteenveto.....	30
6 POHDINTA.....	31
6.1 Johtopäätökset ja kehitysideat	31
6.2 Opinnäytetyön teosta	32
6.3 Luettavuuden arviointi ja eettisyys.....	32
LÄHTEET	34
LIITE 1.....	36
LIITE 2.....	37

1 JOHDANTO

Ajokieltojen määrä on muutamien vuosien saatossa pysynyt nuorten kuljettajien osalta samana, vaikka B-luokan ajokortteja hankitaan vähemmän kuin aiemmin. Julkisen liikenteen paraneminen ja kaupungistuminen voivat olla merkittäviä tekijöitä sille, miksi ajokorttia ei hankita. Nyt Covid-19 pandemian aikaan on pohdittu tekemisen puutteen ja yksinäisyyden saavan kuljettajat ajamaan ylinopeutta liikenteessä. Oli syy mikä tahansa ajokieltoon määräämisen taustalla, ajokiellon kärsimisen lisäksi uuden kuljettajan täytyy suorittaa myös ajokieltokoulutus.

Ajokieltokoulutus on ollut kohta kolme vuotta pakollinen koulutus, joka uuden kuljettajan tulee käydä ajokiellon aikana tai sen jälkeen. Koulutus on jäänyt hyvin vähälle huomiolle, eikä monikaan tiedä mikä koulutus se on ja mitä se sisältää. Opinnäytetyöni tarkoituksena on lisätä poliisin ja korttinsa menettäneiden tietoisuutta koulutuksen sisällöstä. Poliisin on osattava ohjata uudet kuljettajat ajokieltokoulutukseen, sillä koulutuksen suorittaminen on velvoite ajokiellon päättymiselle. Tästä syystä poliisin on tärkeää tietää koulutuksesta.

Opinnäytetyössä käsitellään ajokieltokoulutusta, sen sisältöä ja koulutuksen tavoitteita. Tutkimuksessa tarkastellaan pääsääntöisesti ajokorttilakia (AKL, 386/2011) sekä Liikenteen turvallisuusvirasto Traficin voimassa olevia määräyksiä (2018). Tutkimuksessa käytetään myös Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien julkaisemaa tilastoa (Uusitalo 2021), jossa on selvitetty uusien kuljettajien ajokieltoja ja niiden syitä. Tilastojen avulla voidaan tarkastella suuntaa antavasi myös ajokieltokoulutuksen toimitusta ja osallistujien määrää. Työssä tuodaan esille riskientunnistamiskoulutuksen ja ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen (EAS-koulutuksen), jotka sisältyvät kuljettajaopetukseen. Empiiristä osiota varten kerätään aineistoa haastattelemalla kolmea ajokieltokouluttajaa ja osallistumalla kolmeen virtuaaliseen ajokieltokoulutustilaisuuteen. Opinnäytetyön lopussa on tietoisuus poliiseille ajokieltokoulutuksen keskeisimmistä asioista (liite 1).

1.1 Aiheen valinta ja rajaus

Opinnäytetyön aiheen suunnitteluvaiheessa, pohdin tutkivani mediassa voimakkaasti esille nousseita ikäpoikkeusluvalla ajokortin saaneita 17-vuotiaita. Keskustellessani tästä aiheesta lupapalvelun ajokorttikäsittelijän kanssa, hän mainitsi minulle ajokieltokoulutuksesta, josta en ollut koskaan kuullut. Koulutus kuulosti heti mielenkiintoiselta ja kyselyäni tuntemiltani poliiseilta ajokieltokoulutuksesta ilmeni, etteivät myöskään he tiedä koulutuksesta. Sen vuoksi ajokieltokoulutus valikoitui sopivaksi aiheeksi opinnäytetyöhön.

Opinnäytetyössä käsiteltävästä aiheesta on rajattu pois syyt, minkä takia uusia kuljettajia yleensä määrätään ajokieltoon, koska ajokiellon määräämisen syy ei suoranaisesti vaikuta koulutuksen käymiseen. Koulutuksen sisältö mukautuu osin osallistujien ajokieltoon joutumisen syistä, mutta heitä ei

jaeta omiin ryhmiin näiden ajokiellon syiden perusteella. Tässä työssä ei myöskään käsitellä ajokielto-
koulutukseen osallistuvien henkilöiden ikää, koska koulutukseen täytyy osallistua, jos kuljettaja mää-
rätään ajokieltoon kahden vuoden kuluessa ajokortin saamisesta. Tämä seuranta-aika ei ole liitännäi-
nen osallistujien ikään vaan ajo-oikeuden alkamiseen.

Ajokieltokoulutus on pakollinen B-luokan eli henkilöauton tai A-luokan eli moottoripyörän ajokortin
menettäneille, jos A-luokan ajo-oikeuden haltijalla ei ole B-luokan ajo-oikeutta. Näitä pelkän A-luokan
ajokortin haltijoita on suhteellisen vähän. Tämä huomioiden kaikkien tutkimusta varten seurattujen
ajokielto-koulutusten osallistujat olivat määrätty ajokieltoon ajettuaan henkilöautolla. Tästä syystä A-
luokan ajo-oikeus jätetään käsittelemättä ja tutkimuksessa keskitytään pääsääntöisesti B-luokan ajo-
korttiin ja sen osalta kuljettajaopetukseen.

Aiheen rajaukseen vaikutti myös se, että tässä opinnäytetyössä halutaan käytettävän materiaalin ole-
van kaikkien saatavilla. Sen vuoksi esimerkiksi poliisin tilastoja ei hyödynnetty aiheeseen liittyen.
Tällä on pyritty siihen, ettei lukija tarvitse pääsyoikeutta poliisin tilastoihin, työn luotettavuuden arvoi-
miseksi. Työssä käyttämät Traficomien julkaisemat tilastot (Uusitalo 2021) perustuvat poliisin omiin ti-
lastoihin väliaikaisten ajokieltojen määrästä.

1.2 Tutkimuskysymys ja tutkimusongelma

Opinnäytetyöni tutkimusongelmana on poliisien vähäinen tiedon määrä ajokieltokoulutuksesta ja sen
sisällöstä. Tästä syystä opinnäytetyön tavoitteena on tuoda lisää tietoa poliiseille ja ajokieltokoulutuk-
sen käyville uusille kuljettajille. Sen lisäksi tavoitteena on selvittää, miten ajokieltokoulutukselle asetet-
tut tavoitteet täyttyvät ja miten koulutusta voitaisiin kehittää ajokieltokouluttajien näkökulmasta.

Opinnäytetyön tutkimuksen kaksi pääkysymystä ovat:

1. *Miten Traficin Kuljettajaopetus- määräyksen tavoite täyttyy ajokieltokoulutuksessa?*
2. *Mitä kehitettävää ajokieltokoulutuksessa on kouluttajien näkökulmasta?*

1.3 Tutkimusmenetelmät

Opinnäytetyössä käytetään laadullista eli kvalitatiivista tutkimusmenetelmää. Laadullinen tutkimus tut-
kii aihetta laajemmin ja tulokset ovat yksityiskohtaisempia kuin kvantitatiivisessa tutkimuksessa. Ta-
voitteena on saada haastattelujen avulla liikenneopettajien henkilökohtaisia mielipiteitä ajokieltokoulu-
tuksesta ja sen sisällöstä, jolloin kvalitatiivinen menetelmä sopii tähän tutkimukseen paremmin. Teo-
reettista viitekehystä kerättiin Traficin määräyksestä (2018) ja Traficomien julkaisuista (Uusitalo 2021),
eri viranomaisten verkkosivuilta sekä ajokorttilaista (386/2011). Empiirinen aineisto kerättiin havain-

nointimenetelmää käyttäen osallistumalla virtuaalisiin ajokieltokoulutustilaisuuksiin. Tämän lisäksi empiiristä aineistoa kerättiin haastatteluilla, joiden avulla pyrittiin saamaan esille erilaisia näkökulmia (Puusa & Juuti 2020, 14).

2 TEORIAPERUSTA

2.1 Ajokorttilaki – ajokieltokoulutus ja ajokielto

2.1.1 Ajokieltokoulutus laissa

Ajokorttilain (AKL, 386/2011) 37 §:ssä (938/2018) säädetään riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksista liikenneturvallisuuteen käsittelevästä lisäkoulutuksesta. Ensimmäisen henkilöauton eli B-luokan ajo-oikeuden haltijaa pidetään uutena kuljettajana ajo-oikeuden alkamisesta seuraavan kahden vuoden ajan. (AKL, 938/2018 37 §.) Jos poliisi määrää kuljettajan ajokieltoon näiden kahden vuoden aikana, joko liikenne rikoksista tai toistuvista liikenne rikkomuksista, tulee kuljettajan suorittaa riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevän lisäkoulutuksen eli ajokieltokoulutuksen, jotta ajo-oikeus palautuu.

Moottoripyörän kuljettajaa, jolla ei ole henkilöauton ajo-oikeutta, pidetään myös uutena kuljettajana kahden vuoden ajan ensimmäisen moottoripyörän eli A-luokan ajo-oikeuden alkamisesta. Kahden vuoden seuranta-ajalla ajokieltoon määrätty moottoripyörän kuljettaja joutuu käymään ajokieltokoulutuksen, jotta ajo-oikeus palautuu. Seuranta-aika ei muutu kahta vuotta pidemmäksi, jos moottoripyöräkortin on hankkinut aiemmin kuin B-luokan ajokortin. Seuranta-aika alkaa ensimmäisen ajo-oikeuden mukaisesti jatkuen kahteen vuoteen asti. (AKL, 938/2018 37 §.)

Jos kuljettaja määrätään ajokieltoon, tulee hänen käydä ajokieltokoulutus ja toimittaa poliisille ”todistus ajokorttilain (386/2011) 37 §:n (938/2018) mukaisen uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvän koulutuksen suorittamisesta” (ks. liite 2). Vasta todistuksen toimittamisen jälkeen kuljettaja saa ajo-oikeuden takaisin, vaikka määräaikainen ajokielto olisikin päättynyt ennen sitä.

Koulutuksen voi antaa autokoululuvan saaneet autokoulut. Autokoululuvan puuttuessa, koulutuksen voi antaa liikenneturvallisuusalan tai muun alan toimijat, mutta he tarvitsevat hyväksynnän Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta (AKL, 938/2018 37.4 §). Koulutus toteutetaan teoriaopetuksena hallituksen esityksen (HE 146/2017) mukaisesti, jotta sillä voidaan varmistaa koulutuksen saatavuus.

2.1.2 Ajokieltoon määräämisen perusteet

Ajokorttilaki (386/2011) säättää Suomessa ajokielloista. Poliisi on viranomainen, joka voi määrätä henkilön ajokieltoon, jos tämän on todettu syyllistyneen liikenteessä rikoksiin tai rikkomuksiin. Ajokieltoon määrätään moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja, jos tämä syyllistyy ajokorttilain (386/2011) 64.1 §:ssä (96/2018) lueteltuihin rikoksiin:

- Rikoslain 23 luvun 2 §:n törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen
- Rikoslain 23 luvun 3 §:n rattijuopumukseen

- Rikoslain 23 luvun 4 §:n törkeään rattijuopumukseen
- Rikoslain 44 luvun 13 §:n vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen. (Rikoslaki, 39/1889.)

Ajo-oikeuden haltia määrätään poliisin toimesta ajokieltoon seuraavista rikoksista tai rikkomuksista ajokorttilain (386/2011) 64 §:n (96/2018) mukaan:

- Jos hän ei enää täytä ajokorttilain 12 §:ssä (70/2015) säädettyjä ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä (AKL, 96/2018 64.2,1 §).
- Jos hän ei ole noudattanut ajokorttilain (386/2011) 64.2,2 §:n (70/2015) mukaisia säädöksiä.
- Jos hän on moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan syyllistynyt rikoslain (RL, 39/1889) 23 luvun 1 §:n mukaiseen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ja teko osoittaa vakavaa piittämättömyyttä liikenneturvallisuutta kohtaan (AKL, 96/2018 64.2,3 §).
- Jos hän on syyllistynyt rikoslain (RL, 545/1999 23:10) kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta (AKL, 96/2018 64.2,4 §).
- jos hänet on tuomittu ulkomailla liikennejuopumuksesta moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tai hän on siellä syyllistynyt tällaiseen tekoon (AKL, 96/2018 64.2,5 §).

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeuden haltija on neljä kertaa kahden vuoden aikana tai kolme kertaa vuoden aikana syyllistynyt ajokorttilain (386/2011) 65.1 §:ssä lueteltuihin rikkomuksiin.

Poliisimies voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon, jos epäilee tämän syyllistyneen ajokorttilain 70.1 §:n kohdissa 1–5 lueteltuihin rikoksiin tai rikkomuksiin. Jos henkilö määrätään väliaikaiseen ajokieltoon, tulee poliisin ottaa tämän ajokortti poliisin haltuun tai vaihtoehtoisesti kuljetajatutkintotodistus, jos ajokorttia ei ole vielä henkilölle luovutettu (AKL, 386/2011 70.1 §).

Ajokiellon päättymisen jälkeen henkilö noutaa itse ajokorttinsa poliisiasemalta ja siten hänen ajo-oikeutensa palautuu. Jos ajokieltoon määrättyllä henkilöllä on ajokortti hallussaan ajokiellon aikana, hänen ajo-oikeutensa ei palaudu ajokiellon päättymisen jälkeen, vaan hänen täytyy käydä ajokortin kanssa poliisiasemalla, jotta ajokielto päättyy. (Poliisi 2020.)

2.1.3 Uuden kuljettajan ajokielto

Uusi kuljettaja määrätään samoilla perusteilla ajokieltoon, kuin pidempään ajo-oikeuden haltijana ollut kuljettaja. Jos uusi kuljettaja syyllistyy esimerkiksi rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, hänelle määrätään ajokieltoa, mutta poikkeavasti ajo-oikeuden voimaantulon edellytyksenä on ajokieltokoulutuksen suorittaminen.

Kokeneempiin tai yli 2 vuotta ajo-oikeuden haltijana olleisiin kuljettajiin verrattuna uudelle kuljettajalle määrätään ajokielto hieman kevyemmin perustein toistuvista liikenne rikkomuksista. Uuden kuljettajan syyllistyessä kolme kertaa kahden vuoden aikana tai kahdesti vuoden aikana liikenne rikkomukseen, hänet määrätään ajokieltoon. Moottoripyörän eli A-luokan ajo-oikeuden haltijaa koskee sama säännös uutena kuljettajana, jos hänellä ei ole B-luokan ajo-oikeutta. (AKL, 734/2018 65.2 §.)

2.2 Ajokorttilain uudistus vuonna 2018

Ennen vuoden 2018 lakiuudistusta ja sen jälkeen henkilöauton kuljettajaopetuksen on pystynyt suorittaa autokoulussa tai opetusluvalla. Autokoulussa opetus tapahtuu liikenneopettajien toimesta ja teoria sekä ajotunnit käydään autokoululla. Opetusluvalla opettajana voi toimia opetettavan vanhemmat tai muu opetuslupaopettajaksi soveltuva henkilö. Opetusluvalla opettaessa teoria ja ajo-opetus tapahtuu oman opetuslupaopettajan johdolla. Teoriakoe ja ajokoe ovat osa kuljettajatutkintoa, jotka pitää suorittaa hyväksytysti ajokortin saamiseksi.

2.2.1 Ennen uudistusta

Ennen uudistusta kuljettajaopetus oli kolmiosainen: perus-, harjoittelu- ja syventävä vaihe. Opetus sisälsi vähintään 19 tuntia teoriaopetusta ja 18 ajotuntia (Valtioneuvoston asetus ajokorteista 423/2011, 11–12 §). Ajokortin sai hyväksytyin 45 minuutin pituisen ajokokeen jälkeen ja siitä kahden vuoden kuluessa täytyi suorittaa harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe autokoulussa. (Trafi 2016.)

Ajokortin toisen vaiheen harjoitteluvaihe sisälsi itsenäistä ajamista, teoriaopetusta liikenneopettajan johdolla ja yksilö sekä ryhmäajoa. Harjoitteluvaihe suositeltiin suoritettavaksi noin yksi kuukausi kuljettajatutkinnon suorittamisen jälkeen, kuitenkin viimeistään kahden vuoden aikana. Tämän jälkeen tuli suorittaa syventävä vaihe, joka sisälsi teoriaopetusta, vaikeissa olosuhteissa ajamista ja arviointia. (Trafi 2016.) Näiden jälkeen ajokortti oli kokonaisuudessaan suoritettu. Jos näitä vaiheita ei suorittanut kahden vuoden aikana B-luokan ajokortin saamisesta, määräsi poliisi hänet tavattaessa ajokieltoon.

Lakiuudistusta edeltävänä aikana opetusluvan hakijan eli opetuslupaopettajan henkilökohtaiset ominaisuutensa pitivät olla opetustehtävään soveltuvat. Hänen piti suorittaa teoriakoe, jonka kysymykset olivat Trafin valmistamia ja ylläpitämiä (Trafi 2016). Opetuslupaopettajan tuli olla vähintään 25-vuotias ja hänen ajokorttinsa oli oltava voimassa vähintään 3 vuoden ajan ennen opetusluvan alkamista.

Ajoneuvo, jota käytettiin opetuksessa, tuli olla muutoskatsastettu katsastusasemalla. Muutoskatsastuksesta hyväksyttiin, kun ajoneuvossa oli erillinen, oikein asennettu jarrupoljin opettajalle ja turvavyöt kuljettajalle sekä opettajalle. Lisäksi muutoskatsastuksen hyväksymistä edellytti opetusajoneuvon

tunnus, joka oli oikean kokoinen valkoinen kolmio ajoneuvon perässä ja opettajalle oli asennettu auton oikealle puolelle lisätaustapeili, joka oli auton ulkopuolella. Opetuslupa myönnettiin aikaisintaan, kun oppilas oli täyttänyt 17 vuotta. (Trafi 2016.)

2.2.2 Uudistuksen jälkeen

Ajokorttilain uudistus vuonna 2018 toi mukanaan ajokieltokoulutuksen ja muutti henkilöauton kuljettajaopetusta merkittävästi. Lakiuudistuksen tavoitteena oli saada ajokorttisääntelyä selvennettyä ja kevennettyä liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen (Traficom 2021). Uudistuksen jälkeen B-luokan ajokortin saa kokonaan suoritettua yhdessä osassa. Ajokortin harjoittelu- ja syventävä vaihe poistettiin ja kaikki tarvittava koulutus käydään yksivaiheisena ennen ajokoetta. Nykyään teorialunteja täytyy suorittaa 8 ja ajotunteja vähintään 10. Ajokokeen aika piteni uudistuksessa 60 minuuttiin. (Ajokortti-info 2021: Ajokorttiopetuksen tuntimäärät ja sisältö.)

Ajokorttilain (386/2011) 35 §:n (938/2018) ensimmäisessä ja toisessa momentissa säädetään B-luokan kuljettajaopetukseen kuuluvan ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus ja riskientunnistamiskoulutus. Tähän pykälään Trafi on antanut 15.6.2018 määräyksen, jossa kerrotaan tarkemmin kuljettajaopetuksen sisällöstä ja käytännön toteuttamisesta (Trafi 2018).

Opetusluvalla suoritettujen ajokortin säädökset muuttuivat myös lakiuudistuksessa. Opetuspoljin on asennettava opetusajoneuvoon, mutta sitä ei tarvitse enää katsastaa. Opetuslupan voi hakea oppilaan täyttäessä 16 vuotta ja opettajan täytyy olla 25-vuotias sekä hänellä on täytynyt olla kyseinen ajokortti 5 vuoden ajan ennen opetusluvan hakemista. Opettajan henkilökohtaiset ominaisuudet arvioidaan viranomaisrekisterin perusteella eikä opettaja saa olla väliaikaisessa ajokiellossa tai ajokiellossa. (Ajokortti-info 2021: Opetuslupa.) Tämän lisäksi ikäpoikkeusluvan saantia kevennettiin, jolloin yhä useampi 17-vuotias hankkii B-luokan ajokortin (Traficom 2021).

2.3 Trafin määräys (2018) Kuljettajaopetuksesta

2.3.1 Kuljettajaopetuksen koulutukset

Ensimmäistä ajokorttia suorittavan tulee käydä EAS-koulutus eli ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus, josta säädetään ajokorttilaissa (AKL, 938/2018 35.1 §). EAS-koulutus suoritetaan ennen ensimmäisen ajokortin saamista, kun kyseessä on mopo-, mopoauto-, moottoripyörä-, traktori- tai henkilöautokortti. EAS-koulutus suoritetaan neljän tunnin teoriakokonaisuutena verkko-opiskeluna, joka käsittelee liikenteen perusteita. Koulutus on käytävä ennen teoria- ja ajokoetta sekä opetuslupaopetuksessa koulutus tulee käydä ennen ajo-opetuksen alkamista. Sen voi suorittaa eri autokoulujen tai viranomaisen hyväksymän kouluttajan järjestämänä. Ajokortti-infon mukaan jotkut peruskoulun yläasteet, lukiot ja ammatilliset oppilaitokset järjestävät tahoillaan EAS-koulutuksia. (Ajokortti-info 2021: Ajokorttiopetuksen tuntimäärät ja sisältö.)

Trafin määräys kuljettajaopetuksesta (2018) tarkentaa EAS-koulutuksen sisältöä. Koulutuksessa on annettava tietoa aihekokonaisuudesta ”liikennejärjestelmä ja kuljettajan vastuu liikenteessä” (Trafi 2018). Tässä osiossa ajokortin suorittaja perehtyy liikennejärjestelmän osatekijöihin, liikenteen vuorovaikutteisuuteen ja riskeihin sekä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen liittyviin vastuisiin ja velvollisuuksiin. Toisessa osiossa käydään läpi liikennesääntöjä ja liikenteessä toimimista moottori-ajoneuvon kuljettajana. (Trafi 2018.)

Määräyksessä kolmantena aihekokonaisuutena on erilaiset tienkäyttäjät ja niiden säännöt. Tämä sisältää turvallisen ja ympäristön huomioon ottavan ajotavan, sen osatekijöitä ja merkitystä sekä muiden tienkäyttäjryhmien erityispiirteiden ja niihin liittyvien riskitekijöiden tunnistamista ja huomiointia omassa toiminnassa. Neljäntenä kokonaisuutena on asenteet ja suhtautuminen liikenteen haasteisiin, minkä sisältö keskittyy epävarmuustekijöihin, osaamisen ja tiedon puutteisiin, riskitekijöihin liikenteessä, turvalaitteiden käyttöön ja muun liikenteen huomiointiin ja ennakointiin. (Trafi 2018.)

B-luokan ajokoulutukseen kuuluu pakollisena riskientunnistamiskoulutus. Opetuslupaoppilaan ja autokoulussa ajokortin suorittavan tulee käydä riskientunnistamiskoulutus. Koulutuksen voi suorittaa autokoulussa tai viranomaisen hyväksymän kouluttajan järjestämänä. Riskientunnistamiskoulutus tulee käydä ennen ajokoetta. Koulutuksen tarkoituksena on antaa osallistujalle teoriaopetusta neljä tuntia liikenteeseen vaikuttavista tekijöistä ja kuljettajan vastuista ja taidoista. (Ajokortti-info 2021: Ajokorttiopetuksen tuntimäärät ja sisältö). Riskientunnistamiskoulutuksen sisällöstä on säädetty ajokorttilain (386/2011) 35.2 §:ssä (938/2018).

Riskientunnistamiskoulutuksen tulee sisältää neljän teoritunnin lisäksi neljä tuntia ajo-opetusta. Näihin neljään tuntiin on sisällytettävä ajamista taajamassa ja maantiellä, joissa perehdytään tyypillisiin tilanteisiin, risteyksiin ja ajolinjoihin sekä moottoritiellä ajamiseen. Koulutukseen kuuluu myös erilaiset harjoitukset ja ajamisen näyttöjä pimeään aikaan sekä liukkaalla kelillä. Pimeään aikaan ajo sisältää valojenkäytön harjoittelemista erilaisissa liikennetilanteissa, näkemistä ja näkymistä sekä etsitään keinoja vaaratilanteiden välttämiseksi. Liukkaalla kelillä ajaminen sisältää pitävyyden selvittämistä erilaisilla tienpinnoilla ja liukkauden tunnistamista, pysähtymistä ja väistämistä, kaarreajoa ja sekä löydetään keinoja vaaratilanteiden estämiseksi. Pimeän ajan harjoittelun ja liukasrataharjoittelun voi suorittaa myös simulaattorissa ympäri vuoden. (Trafi 2018.)

2.3.2 Ajokieltokoulutuksen sisältö

Uuden kuljettajan menetettyä ajo-oikeutensa, hänen täytyy osallistua ajokieltokoulutukseen. Trafín Kuljettajaopetus- määräyksessä (2018) on annettu tarkemmat määräykset ajokieltokoulutuksen sisällöstä.

Kouluttajan on ennen koulutuksen alkua varmistettava osallistujien henkilöllisyys. Koulutuksen hyväksytyä suorittamista edellyttää koko koulutuksen ajan läsnäolo ja osallistuminen keskusteluihin ja annettuihin tehtäviin. Kouluttaja voi pitää koulutustilaisuuden joko yksilö- tai luokkaopetuksena. Vaihtoehtona on myös virtuaalinen, etänä suoritettava koulutus, jossa osallistujat ja kouluttaja vuorovaikuttavat keskenään näkö- ja puheyhteyden kautta. Trafín määräyksen (2018) mukaan ryhmän koko saa olla enintään 10 henkilöä. Koulutuksen tulee kestää neljä tuntia Valtioneuvoston asetus ajokorteista 16 §:n mukaisesti (Valtioneuvoston asetus ajokorteista 423/2011).

Määräyksen mukaan koulutuksen tavoitteena on:

- Tunnistaa oman käyttäytymisensä riskitekijöitä.
- Pohtia itsenäisesti, kouluttajan tuella sekä vertaisryhmässä syitä ja taustatekijöitä riskikäyttäytymiselle.
- Saada tietoa liikenteen riskeistä.
- Löytää itsenäisesti tai tuetusti ratkaisukeinoja riskikäyttäytymisen ehkäisemiseksi. (Trafi 2018).

Ajokielto-koulutus on jaettu neljään eri osioon. Osioissa läpikäytyjä teemoja pohditaan vertaisryhmässä, itsenäisesti ja kouluttajan johdolla. Kouluttajan tehtävä on olla läsnä ja tarvittaessa tukea osallistujaa suullisesti tai kirjallisesti ensimmäisessä ja kolmannessa osiossa. Kaikki osioiden palautettavat tehtävät tulevat luottamuksellisesti kouluttajan käyttöön.

Trafín määräyksen (2018) mukaan ensimmäinen tunti käytetään aiheeseen ”Kuljettajana liikenteessä ja tekoihin johtaneet tekijät” (Trafi 2018). Siinä koulutukseen osallistujan tarkoituksena on pohtia ja kuvailla itse omaa toimintaa, miksi hän syyllistyi rikkomuksiin tai rikokseen, mitä tapahtui ennen tekoa, mitä tunteita ja seurauksia teosta tuli. Määräyksen mukaan tehtävä voidaan tehdä joko kirjallisena tuotoksena valvottuna tai keskustelemalla kouluttajan kanssa kahdenkeskisesti.

Toisessa osiossa on kahden tunnin pituinen ryhmäkeskustelu. Tarkoituksena on nostaa keskusteluun edellisen tunnin aikana käytyjä asioita ja pohtia, miten ne liittyvät piittaamattomaan liikennekäyttäytymiseen. Kouluttaja poimii oleellimmat teemat ensimmäisen tunnin aikana esille tulleista asioista ja muodostaa niistä keskeisimpiä keskusteluaiheita. Näistä aiheista osallistujat keskustelevat kouluttaja-johteisesti toisen tunnin aikana. Kouluttajan tulee kertoa osion aikana osallistujille faktapohjaista tietoa liikenneturvallisuudesta ja saada heidät pohtimaan liikenneturvallisuuksien hyviä puolia ja kuinka liikenneturvallisuuksia ylläpidetään.

Kolmannen ja viimeisen tunnin aiheena on ”vaihtoehtojen löytäminen” (Trafi 2018). Tunnin tavoitteena on laatia yksilöllinen suunnitelma joko kirjoittamalla tai keskustelemalla kouluttajan kanssa ennaltaehkäisevistä toimista, jotta riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenisi, ja sitä kautta liikennerikoksiin tai -rikkomuksiin ei syyllistyttäisi uudelleen. Kolmannessa osiossa toimitaan myös luottamuksellisesti kouluttajan ja osallistujan välillä.

Ajokiellon kärsittyään ja ajokieltokoulutuksen suorittuaan osallistuja saa koulutuksen pitäjältä todistuksen ajokorttilain (386/2011) 37§:n (938/2018) mukaisen uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvän koulutuksen suorittamisesta (ks. Liite 2). Todistus on toimitettava poliisille ajokiellon aikana tai sen päättymisen jälkeen. Ajokortin saa takaisin vasta, kun ajokielto on päättynyt ja todistus on toimitettu poliisille (Poliisi, Ajokiellot).

2.3.3 Kolmen koulutuksen vertailu

Ajokieltokoulutuksessa painotetaan omien riskitekijöiden tunnistamista sekä ratkaisukeinojen löytämistä riskikäyttäytymisen ennaltaehkäisyyn. Riskientunnistamiskoulutuksessa yhtenä aihekokonaisuutena on omaan toimintaan liittyvä osaaminen ja oman toiminnan hallinta (Trafi 2018). EAS-koulutuksessa näkökulmana on uuden kuljettajan erityiset riskitekijät liikenteessä (Trafi 2018). Riskitekijöiden osalta nämä kolme koulutusta kulkevat hyvin vahvasti käsikädessä. Riskientunnistamis- ja EAS-koulutuksessa pyritään ennalta estämään riskikäyttäytymistä, kun taas ajokieltokoulutuksessa pohditaan, miten tuleva riskikäyttäytyminen voidaan estää. Kaikilla kolmella koulutuksella on kuitenkin yhteinen tavoite ennalta estää riskikäyttäytymistä.

Ajokieltokoulutuksessa kerrotaan omaan toimintaa vaikuttavista tekijöistä, kuten ajokunnosta. Riskientunnistamiskoulutuksessa ajokorttia suorittava pohtii alkoholin, päihteiden, väsymyksen sekä muiden tekijöiden vaikutusta kuljettajan ajokykyyn. Trafian määräyksessä (2018) tai ajokorttilain (386/2011) 37 §:ssä (938/2018) ei ole säädetty EAS-koulutuksen sisältävän ajokuntoon liittyviä teemoja. Ajokunto koskee kaikkia, vaikka päihteiden vaikutus ajokuntoon koskee enemmän täysi-ikäisiä. Väsymyksen ja psyykkisen terveyden vaikutukset ajokuntoon voivat olla merkittäviä, jolloin niistä olisi hyvä tietää, jo ennen henkilöauton ajokortin hankkimista.

Kuljettajan vastuuta käsitellään kaikissa kolmessa koulutuksessa. EAS-koulutuksessa näkökulmana on muutos moottorittomasta kulkuneuvosta moottoriajoneuvoon. Riskientunnistamiskoulutuksessa vastuun näkökulma on sama, kun koulutukseen osallistujat suorittavat henkilöauton ajokorttia. Ajokieltokoulutuksessa vastuusta puhutaan siitä näkökulmasta, että vastuu on aina kuljettajalla ja vastuu kattaa myös kyydissä olijat ja kaikki muut kulkijat. Kaikilla kuljettajilla on siis vastuu myös muista liikenteessä liikkujista.

Ajokieltokoulutus eroaa näistä kahdesta muusta koulutuksesta sen painotusten ja käytännön toteutuksen osalta. Ajokieltokoulutuksessa painotetaan oman toiminnan vaikutusta siihen, mitä liikenteessä tapahtuu. Riskientunnistamis- ja EAS-koulutuksessa on enemmän painoarvoa ennaltaehkäisyssä ja uuden tiedon jakamisessa. Niissä osallistuja kehittää itseään sekä kartuttaa tietoaan, jotta oma käytös ja päätökset liikenteessä ei johtaisi ylilyönteihin ja lopulta ajokieltoon.

Käytännön toteutuksena ajokieltokoulutus eroaa EAS-koulutuksesta ja riskientunnistamiskoulutuksesta vuorovaikutteisena ja ryhmässä toteutettuna koulutuksena. Ajokieltokoulutus pidetään ryhmä tai yksilö opetuksena, mutta koulutuksen aikana on kokoaikaisesti kouluttaja läsnä ja vuorovaikutusta tapahtuu joko vertaisryhmässä tai kouluttajan ja osallistujan välillä. Riskientunnistamiskoulutuksessa osa ajotunneista järjestetään konkreettisesti liikenteessä, jossa liikenneopettaja ohjaa tekemistä. Osa ajotunneista voidaan järjestää simulaattorissa, jossa opettaja ei välttämättä ole läsnä harjoittelun ajan. Puolet riskientunnistamiskoulutusta on teoriaa, jolloin osallistuja tekee harjoituksia ja opiskelee itsenäisesti teoriaa ilman kouluttajan läsnäoloa. EAS-koulutus järjestetään henkilökohtaisesti suoritettavina verkko-opintona, jolloin välitöntä vuorovaikutusta kouluttajaan koulutuksen aikana ei ole.

2.4 Traficomien julkaisu 06/2021

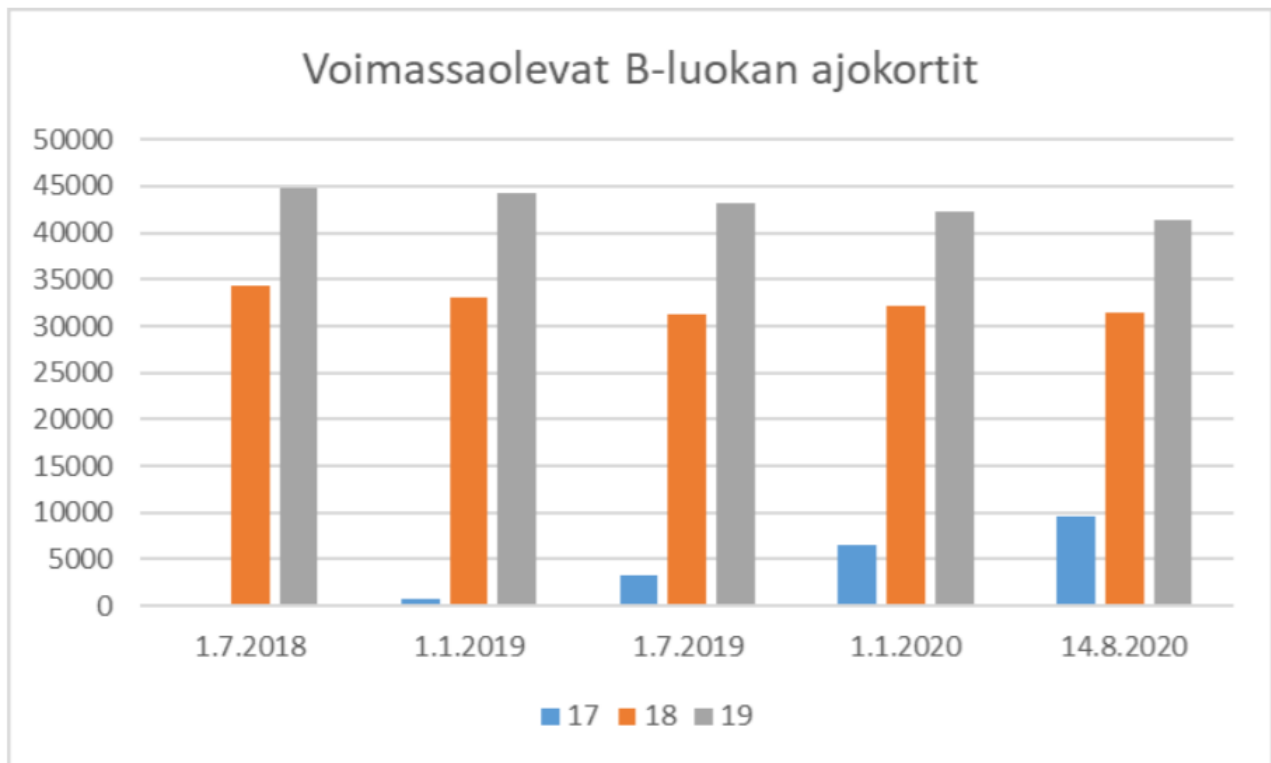
Traficomien julkaiseman ja Elina Uusitalon tekemän julkaisun ”Kuljettajaopetuksen ja -tutkinon uudistus vuonna 2018” tavoitteena on ”antaa yleiskuva ja seurantatietoja ajokorttilain uudistuksen vaikutuksista” (Uusitalo 2021). Julkaisuun on koottu erilaista aineistoa vuoden 2018 ajokorttilain uudistusta edeltävältä ajalta ja sen jälkeiseltä ajalta aina syksyyn 2020. Seurannassa on selvitetty muun muassa 17–19-vuotiaiden kuljettajatutkintojen ja ajokieltojen määrää sekä sitä, kuinka usein uudet kuljettajat uusivat ajokieltorikoksia. Traficomien julkaisun (Uusitalo 2021) tarkastelussa on käytetty ainoastaan poliisin liikenteenvalvonnassa määräämiä väliaikaisia ajokieltoja.

Tilastojen analysoinnissa on paljon haasteita. Osassa taulukossa ja kuvioissa ikä, jolloin ajokieltoon määrätään (jäljempänä rikeikä), ja ajo-oikeuden alkamisikä eivät ole samat. Traficomien julkaisussa (Uusitalo 2021) on selvitetty ajokieltojen määrää ensimmäisen ajo-oikeusvuoden ajalta, ei kahden vuoden ajalta. Tällöin ajokieltokoulutukseen osallistuvien määrää ei voida näiden tilastojen perusteella arvioida. Tästä syystä tilastot ovat suuntaa antavia ajokieltokoulutukseen peilaten.

Ajokieltokoulutuksen toimivuutta voidaan jollakin tasolla tarkastella toistuvien ajokieltojen määrän avulla. Määrään prosenttilukuun vaikuttaa yleisesti se, kuinka paljon kuljettajatutkintoja on vuosittain ja ikäluokittain hankittu.

Traficomien julkaisussa (Uusitalo 2021) on esitetty pylväsdiagrammin muodossa voimassa olevien B-luokan ajokorttien määrää aikaväliltä 07/2018–08/2020 (kuvio 1.). Tämän kuvion mukaan voimassa

olevien ajokorttien määrä on pysynyt melko tasaisena, mutta 17-vuotiaiden osuus on kasvanut ajokorttilain vuoden 2018 muutoksesta alkaen voimakkaasti.

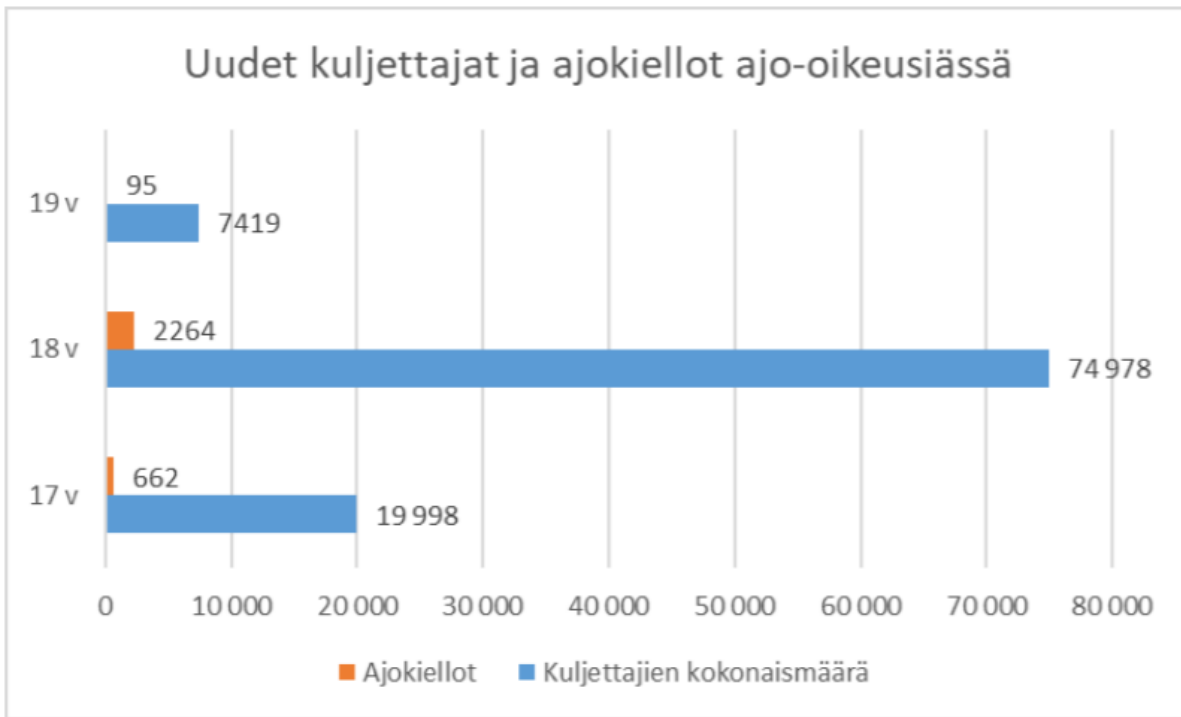


Kuvio 1. Voimassa olevat henkilöauton (B-luokan) ajokortit ikäryhmittäin, 07/2018–08/2020 (Uusitalo 2021).

Ainoastaan voimassa olevien ajokorttien määrää ei voi verrata ajokieltojen määrään vaan on otettava huomioon se, kuinka moni 17–19-vuotiaista nuorista suorittaa henkilöauton kuljettajantutkinnon. Alla olevassa taulukossa (taulukko 1.) näkee, kuinka moni nuori on B-luokan ajo-oikeuden haltija tarkastelu aikavälillä 1.7.2018-31.8.2020. Samassa taulukossa on ajokieltojen määrä suhteutettuna ajokoikeuden haltijoihin.

<i>Ikä</i>	<i>Ajo-oikeuden haltijat</i>	<i>Ajokiellot</i>	<i>Osuus</i>
17 v	19 998	662	3,31 %
18 v	74 978	2264	3,01 %
19 v	7419	95	1,28 %

Taulukko 1. Ajo-oikeuden haltijoiden ja ajokieltojen määrä suhteutettuna toisiinsa ikäluokittain (Uusitalo 2021).



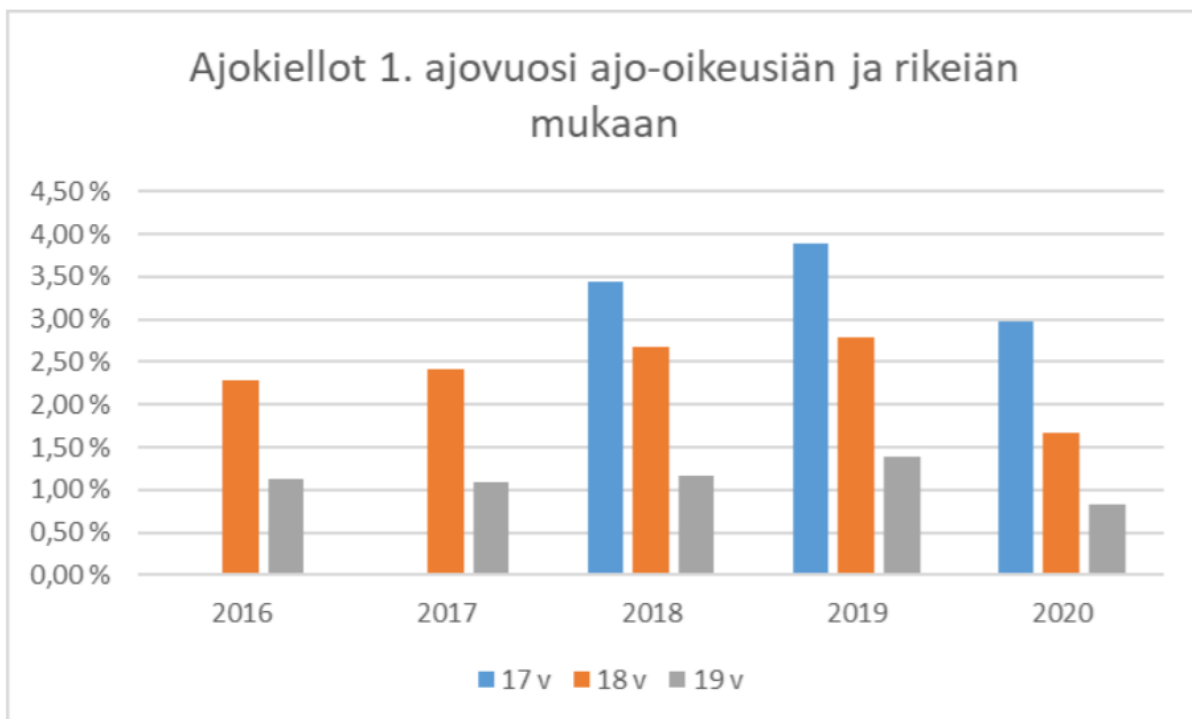
Kuvio 2. Uusien kuljettajien ajokiellot, kun ajo-oikeusikä ja rikeikä on sama 1.7.2018-31.8.2020 aikavälillä (Uusitalo 2021).

Taulukon 1. ja kuvion 2. ajo-oikeuden haltijoiden määrään vaikuttaa siihen poimitut 17–19-vuotiaat, jotka ovat saaneet B-luokan ajo-oikeuden 1.7.2018-31.8.2020 välisenä aikana. Tässä joukossa on ne 17-vuotiaat, jotka ovat suorittaneet ajo-oikeuden ikäpoikkeusluvalla. Siitä on vähennetty ne 17-vuotiaat, jotka ovat saaneet B-luokan ajo-oikeuden varhennetun ammatillisen kuljettajakoulutuksen perusteella. Muutama 17-vuotiaista eivät ikäpoikkeusluvasta huolimatta suorittanut ajo-oikeuttaan, kun vasta täyttäessään 18- tai 19-vuotta. (Uusitalo 2021.)

Näiden tarkasteluaikana olleiden ajo-oikeuden haltijoiden määrään vaikuttaa myös se, että tarkastelussa ei olla huomioitu ajokiellon uusijoita eli niitä henkilöitä, jotka ovat toistaneet ajokieltoon johtavan rikoksen. Uusijoiden määrää tarkastellaan tässä opinnäytetyössä myöhemmin. Tarkastelun kohteena olleet henkilöt ovat mukana luvuissa vain kerran, huolimatta siitä, ovatko he syyllistyneet ajokielto-rikokseen useamman kerran. Nämä rajaukset kohdistuivat tarkastelukohteena oleviin 17–19-vuotiaisiin. (Uusitalo 2021.)

	Ajo-oikeuden			Ajo-oikeuden			Ajo-oikeuden		
	Ajokiellot 17v	haltijat	Osuus	Ajokiellot 18v	haltijat	Osuus	Ajokiellot 19v	haltijat	Osuus
2016	0	4		983	42894	2,29 %	36	3204	1,12 %
2017	0	12		1032	42482	2,42 %	33	3012	1,09 %
2018	32	928	3,44 %	1062	39671	2,67 %	34	2931	1,16 %
2019	384	9870	3,89 %	994	35534	2,79 %	48	3473	1,38 %
2020	321	10737	2,98 %	373	22306	1,67 %	23	2765	0,83 %

Taulukko 2. Ensimmäisenä ajo-oikeusvuonna määrätty väliaikaiset ajokiellot 17–19-vuotiailla, kun ajo-oikeiden alkamisikä ja rikeikä ovat samat (Uusitalo 2021).



Kuvio 3. ensimmäisenä ajo-oikeusvuonna 17–19-vuotiaille määrätty ajokiellot, kun ajo-oikeusikä ja rikeikä ovat samat, vastaava taulukon 2. kanssa (Uusitalo 2021).

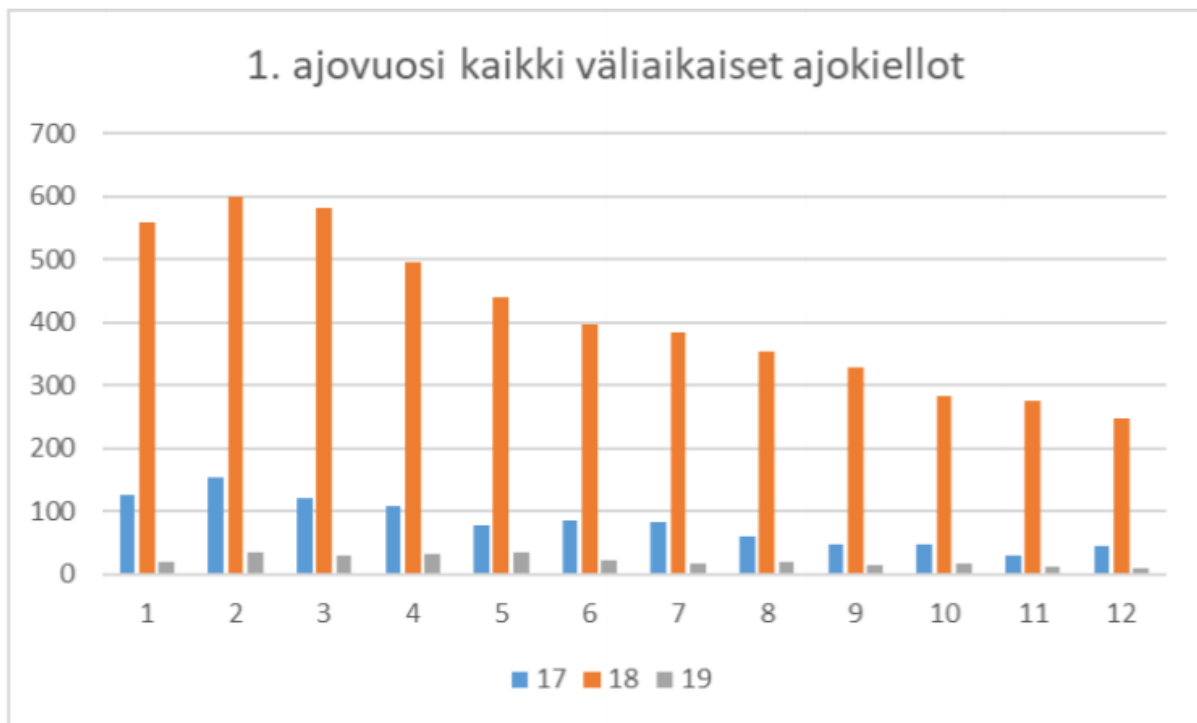
Kuviossa 3. ja taulukossa 2. ajokieltoon syyllistyneiden rikeikä ja ajo-oikeuden alkamisikä ovat samat. Tarkastelujaksona on 1.1.2016-31.8.2020. Taulukosta 2. voi todeta, kuinka ikä vaikuttaa ajokieltojen määrään. 17-vuotiaan määrätään suhteessa muihin tarkastelussa oleviin ikäluokkiin useammin ajokieltoon, jolloin myös ajokieltokehoitukseen osallistujat ovat yleisemmin 17-vuotiaana ajokortin saaneita. On kuitenkin huomioitava, että vuosi 2019 oli 17-vuotiaiden osalta ensimmäinen kokonainen vuosi, jolloin tilastoa on kerätty. Vuosien 2018 ja 2020 osalta tarkastelujakso on ollut vajaa, sillä lakiuudistus tuli voimaan heinäkuussa 2018 ja tarkastelujakso päättyi vuoden 2020 elokuulle. Sen vuoksi tilastot ovat suuntaa antavia.

Kaikki väliaikaiseen ajokieltoon määrämiset

Ajo-oikeuden alkamisikä

kk	17	18	19	Total
1	126	559	20	705
2	154	600	36	790
3	120	581	30	731
4	108	495	32	635
5	79	440	34	553
6	85	397	23	505
7	84	383	16	483
8	60	354	20	434
9	48	327	14	389
10	47	283	17	347
11	31	274	13	318
12	45	248	9	302
Total	987	4941	264	6192

Taulukko 3. Väliaikaiseen ajokieltoon määrämiset ensimmäisen ajo-oikeusvuoden aikana, tarkastelujakso 1.7.2018-31.8.2020 (Uusitalo 2021).



Kuvio 4. Ensimmäisen ajovuoden ajokieltojen määrä kuukausittain tarkastelujaksolla (Uusitalo 2021).

Taulukossa 3. ja kuviossa 4. on tarkastelussa kaikki väliaikaiseen ajokieltoon määrätty, joilla ajo-oikeus on alkanut 17–19-vuotiaina. Taulukossa on laskettu kaikkien ajokieltojen määrä, minkä takia useamman kerran ensimmäisen ajo-oikeusvuoden aikana ajokieltoon syylistynyt kuljettaja voi olla tilastoissa useaan kertaan (Uusitalo 2021).

Taulukosta 3. voi päätellä suuntaa antavaa lukumäärää 17–19-vuotiasta kuljettajista, jotka ovat käyneet ajokieltokoulutuksen ensimmäisen ajo-oikeusvuoden aikana. Tilaston tarkastelujakso alkoi 1.7.2018 ja päättyi 31.8.2020. Tarkastelujakson aikana yhteensä 6192 uutta kuljettajaa osallistui ajokieltokoulutukseen. Luku on suuntaa antava, sillä se määräytyy väliaikaisten ajokieltojen mukaan ja siitä puuttuu kuljettajat, joiden ajo-oikeuden alkamisikä on muu kuin 17–19 vuotta.

		<i>Ajo-oikeuden alkamisikä</i>			
		17	18	19	Total
Ajokiellot/Kuljettaja	1	4	4619	161	4784
Mies	2	0	526	24	550
	3	0	103	7	110
	4	0	37	2	39
	5	0	17	2	19
	6	0	4	0	4
	7	0	1	0	1
	8	0	2	1	3
	9	0	2	0	2
	10	0	1	0	1
	12	0	1	0	1
Total		4	5313	197	5514
Ajokiellot/Kuljettaja	1		807	35	842
Nainen	2		61	1	62
	3		10	2	12
	4		3	0	3
	5		4	0	4
	6		1	0	1
Total			886	38	924
	1	4	5426	196	5626
	2	0	587	25	612
	3	0	113	9	122
	4	0	40	2	42
	5	0	21	2	23
	6	0	5	0	5
	7	0	1	0	1
	8	0	2	1	3
	9	0	2	0	2
	10	0	1	0	1
	12	0	1	0	1
Total		4	6199	235	6438

Taulukko 4. toistuvien ajokiellojen määrä 1. ajo-oikeusvuonna aikavälillä 1.1.2016-30.6.2018 ennen ajokorttilain uudistusta (Uusitalo 2021).

		<i>Ajo-oikeuden alkamisikä</i>			
	<i>n</i>	<i>17</i>	<i>18</i>	<i>19</i>	<i>Total</i>
<i>Ajokiellot/kuljettaja</i>	<i>1</i>	<i>794</i>	<i>2160</i>	<i>106</i>	<i>3060</i>
<i>Mies</i>	<i>2</i>	<i>44</i>	<i>147</i>	<i>18</i>	<i>209</i>
	<i>3</i>	<i>6</i>	<i>17</i>	<i>3</i>	<i>26</i>
	<i>4</i>	<i>2</i>	<i>8</i>	<i>3</i>	<i>13</i>
	<i>5</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>9</i>	<i>2</i>
	<i>6</i>	<i>0</i>	<i>3</i>	<i>2</i>	<i>5</i>
	<i>7</i>	<i>0</i>	<i>3</i>	<i>0</i>	<i>3</i>
	<i>8</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>
	<i>11</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>1</i>
<i>Total</i>		<i>847</i>	<i>2341</i>	<i>132</i>	<i>3320</i>
<i>Ajokiellot/Kuljettaja</i>	<i>1</i>	<i>77</i>	<i>310</i>	<i>26</i>	<i>413</i>
<i>Nainen</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>20</i>	<i>2</i>	<i>24</i>
	<i>3</i>	<i>2</i>	<i>6</i>	<i>0</i>	<i>8</i>
	<i>4</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
	<i>6</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>1</i>
<i>Total</i>		<i>81</i>	<i>337</i>	<i>29</i>	<i>447</i>
	<i>1</i>	<i>871</i>	<i>2470</i>	<i>132</i>	<i>3473</i>
	<i>2</i>	<i>46</i>	<i>167</i>	<i>20</i>	<i>233</i>
	<i>3</i>	<i>8</i>	<i>23</i>	<i>3</i>	<i>34</i>
	<i>4</i>	<i>2</i>	<i>8</i>	<i>4</i>	<i>14</i>
	<i>5</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>2</i>
	<i>6</i>	<i>0</i>	<i>4</i>	<i>2</i>	<i>6</i>
	<i>7</i>	<i>0</i>	<i>3</i>	<i>0</i>	<i>3</i>
	<i>8</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>
	<i>11</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>1</i>
<i>Total</i>		<i>928</i>	<i>2678</i>	<i>161</i>	<i>3767</i>

Taulukko 5. Toistuvien ajokiellojen määrä 1. ajo-oikeusvuonna, aikavälillä 1.7.2018-30.9.2020 ajokorttilain uudistuksen jälkeen (Uusitalo 2021).

Taulukossa 4. ja 5. on tarkasteltu ajokiellon uusimisia. Näiden taulukoiden keskinäisestä vertailusta voidaan nähdä ajokieltojen uusimisen vähentyneen ajokorttilain 2018 uudistuksen jälkeen. Jopa 92 % ajokieltoon määräytyistä ei ole uusinnut ajokieltoaan ensimmäisen ajo-oikeusvuoden aikana. Ennen uudistusta vastaava prosentti oli 87 %, joten muutosta on tapahtunut 5 %. Tästä voidaan todeta ajokielto- koulutuksen toimivan ja vähentävän toistuvien ajokieltojen määrää uusien kuljettajien osalta. Kuitenkin on otettava huomioon taulukon 4. tarkastelujakson olevan pidempi kuin taulukon 5, mikä vaikuttaa siihen, että tulokset eivät ole suoranaisesti verrattavissa toisiinsa.

Taulukoista 5. voi huomata naisten syyllistyvän harvemmin ajokieltoihin kuin miehet. Taulukon mukaan ajokieltoon syyllistyneistä noin 12 % on naisia ja 88 % miehiä. Tästä syystä ajokielto- koulutukseen osallistujat ovat useammin miehiä kuin naisia.

2.5 Ajokielto- koulutus poliisin osalta

Tärkeimpänä seikkana poliisin osalta on tunnistaa, milloin kuljettaja on uusi kuljettaja, kun hänet määrätään ajokieltoon tai väliaikaiseen ajokieltoon. Uuden kuljettajan tunnistaa B-luokan ajo-oikeuden alkamispäivämäärästä, joka löytyy ajokortin kääntöpuolelta. Tai vaihtoehtoisesti A-luokan ajo-oikeuden alkamispäivämäärästä, jos kuljettajalla ei ole B-luokan ajo-oikeutta. Selvittäessä ajo-oikeuden alkamispäivää, on huomioitava myös, ettei AM-luokan ajo-oikeuden haltijan tarvitse käydä ajokielto- koulusta.

Poliisin määrätessä uuden kuljettajan väliaikaiseen ajokieltoon, hänelle annetaan määräys väliaikaisesta ajokiellosta- asiakirja. Määräyksen ensimmäisellä ja toisella sivulla on säädökset ajokiellon osalta ja viittaukset ajokorttilakiin (386/2011) ja sen pykäliin. Toisena viittauksena määräyksessä on uuden kuljettajan ajokieltoon määrittämiseen liittyvä ajokorttilain (386/2011) pykälä 37 (938/2018). Määräykseen on kopioitu 37 pykälän kaksi ensimmäistä momenttia, jossa kerrotaan riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevästä lisäkoulutuksesta. Kuljettajalle annetaan tieto ajokielto- koulutuksesta määräyksen tiedoksiannon yhteydessä.

Väliaikaisen ajokiellon jälkeen, kun rikosasia on ratkaistu, tehdään ajokieltopäätös ja kuljettaja voidaan määrätä ajokieltoon (Poliisi, Ajokiellot). Poliisi lähettää kuljettajalle postitse päätöksen ajo- oikeusasiassa, jonka kolmannella sivulla on viittaus ajokorttilain (386/2011) 37 pykälään (938/2018). Näin kuljettaja saa viimeistään tiedon ajokielto- koulutuksesta kirjallisessa muodossa. Kuljettajan tulee omatoimisesti hakeutua ajokielto- koulutukseen koulutusta järjestävään autokouluun tai Traficomien hyväksymän toimijan järjestämään koulutukseen. Kuljettajan suoritettua ajokielto- koulutuksen, hän toimittaa todistuksen poliisille, jotta ajo-oikeus palautuu ajallaan. Ajokortin palauttamisesta on säädetty ajokorttilain (386/2011) 37.2 §:ssä (938/2018).

3 TUTKIMUSMENETELMÄ JA -AINEISTO

3.1 Tutkimusmenetelmä

Tämä opinnäytetyö toteutetaan laadullisena eli kvalitatiivisena tutkimuksena. Tutkimusmenetelmäksi on valittu laadullinen menetelmä, koska kvalitatiivisen tutkimuksen haastattelussa esitetään avoimia kysymyksiä valituille yksilöille (Metsämuuronen 2001, 14). Opinnäytetyötä varten haastatellaan kolmea kokenutta liikenneopettajaa, jotka pitävät ajokieltokoulutuksia ja osallistutaan kolmeen virtuaaliseen ajokieltokoulutustilaisuuteen. Tutkimusmenetelmän valintaan vaikutti myös se, ettei ajokieltokoulutuksesta olla tehty aiemmin tutkimuksia. Täten aineistoa ei voi verrata edellisiin tutkimuksiin ja aineistonkeruumenetelmäksi valikoitui haastattelu ja havainnointi.

Haastattelun tarkoituksena on saada tietoa ja aineistoa tutkimusongelman vastaamiseksi (Hyvärinen ym. 2021). Haastattelut toteutetaan puolistrukturoitua menetelmää käyttäen. Puolistrukturoidussa haastattelussa haastateltaville esitetään ennalta suunnitellut kysymykset likipitäen samassa järjestyksessä (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006). Haastattelumenetelmäksi valittiin puolistrukturoitu menetelmä, sillä haastateltavien haluttiin vastaavan tiettyihin kysymyksiin, jotka oli etukäteen suunniteltu. Kysymykset muotoiltiin avoimiksi, jolloin haastateltavat saivat vastata ja kertoa avoimesti omista mielipiteistään. Osa kysymyksistä kohdistettiin rajatumminkin teemaan, johon haluttiin haastateltavan vastaavan yksityiskohtaisemmin. Haastattelut toteutettiin yksilöhaastatteluina.

Tutkimuksen tavoitteena on saada kattava kuva ajokieltokoulutuksen sisällöstä ja selvittää haastateltavien henkilökohtaisia mielipiteitä käytännön tasolta koulutukseen liittyen. Tarkoituksena ei ole saada määrällisesti laajaa tutkimustulosta vaan saada muutamilta kokeneilta kouluttajilta yksityiskohtaisia näkemyksiä. Kvalitatiivisella tutkimuksella saa kerättyä tarvittavaa aineistoa tutkimuksen tavoitteen ja tutkimuskysymysten selvittämiseen.

3.2 Aineiston kerääminen

Tutkimuksen rakenne muodostuu teoriaosiesta, empiirisestä osiosta ja sen tuloksista sekä pohdinnasta (Hakala 2004). Tutkimusaineistoa alettiin keräämään ajokorttilaista (386/2011), Trafimääräyksestä (Trafi 2018) ja Traficomien julkaisuista (Uusitalo 2021), jotka liittyivät ajokieltokoulutukseen sekä kuljettajaopetukseen. Lisäksi viitekehykseen koottiin aineistoa riskientunnistamiskoulutuksesta ja EAS-koulutuksesta, jotka kuuluvat kuljettajatutkinnon suorittamiseen ennen ajokortin saamista. Lähteenä käytettiin myös eri viranomaisten verkkosivuja.

Empiiriseen tutkimukseen kerättiin aineistoa haastatteluilla ja havainnoinnilla, jotka ovat laadullisen tutkimuksen perinteisiä aineistonhankintamenetelmiä (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006). Tutkimuksessa käytettiin puolistrukturoitua haastattelua. Haastattelukysymykset tehtiin valmiiksi ja

kysymykset esitettiin haastateltaville, joihin he vastasivat. Kysymykset valikoitiin tiettyyn järjestykseen, jotta haastattelu olisi mahdollisimman soljuva ja aiheet eivät vaihtelisi liikaa seuraavaan kysymykseen siirryttäessä. Haastatteluissa kysymysten järjestys muuttui hieman keskustelun mukana. Kysymysten muoto oli avoin, jotta haastateltava voi vastata kysymykseen vapaasti ja tutkija pystyi esittämään tarvittaessa jatkokysymyksiä haastateltavalle. Tämä erottaa haastattelun strukturoidusta haastattelusta, jossa kysymykset on suunniteltu valmiiksi ja niille on asetettu vastusvaihtoehtoja (Puusa & Juuti 2020,106). Osa kysymyksistä oli rajatumpia, jolloin vastaus oli yksityiskohtaisempi.

Haastateltavat valikoitui kahdesta eri autokoulusta, jotka sijaitsevat Itä-Suomessa. Ensimmäisen autokoulun ajokieltokouluttaja valikoitui haastateltavaksi (haastateltava 1), sillä hänellä on paljon kokemusta ajokieltokoulutuksen pitämisestä ja kuljettajaopetuksesta yleensäkin. Tutkimusta varten osallistuin kahteen erilliseen haastateltavan 1 pitämään ajokieltokoulutukseen ja haastattelin hänet pari päivää jälkimmäisen koulutuksen jälkeen. Toisen autokoulun kouluttajat valittiin haastateltavaksi, sillä molemmat heistä ovat myös kokeneita liikenneopettaja, ja he ovat pitäneet ajokieltokoulutuksia ajokorttilain muutoksesta alkaen (haastateltavat 2 ja 3). Heidän haastattelujen lisäksi osallistuin virtuaalisesti kolmannen haastateltavan (haastateltava 3) pitämään ajokieltokoulutukseen.

Olin yhteydessä haastateltaviin henkilökohtaisesti ja sovimme heidän kanssaan haastattelusta ja koulutukseen osallistumisesta. Ensimmäinen haastattelu toteutettiin puhelimitse, kaksi muuta videoyhteyden avulla. Haastattelut perustuivat vapaaehtoisuuteen ja haastateltavat kertoivat avoimesti mielipiteistään ja kokemuksistaan.

Haastattelut tehtiin suunnitelman mukaan anonyymisti. Haastateltavat pitivät anonyyminä tehtyä haastattelua hyvänä asiana. Haastateltavalle 2 lähetin haastattelukysymykset etukäteen sähköpostitse haastattelua edeltävänä päivänä. Haastateltaville 1 ja 3 esitin haastattelukysymykset haastattelun aikana. Kaikki kolme haastattelua nauhoitettiin matkapuhelimeen tallenninsovelluksella ja nauhoitukset tallentuivat kansioon, joka salattiin. Nauhoitukset litteroitiin seuraavina päivinä analysointia varten. Nauhoitukset poistettiin valmistuneen litteroinnin jälkeen.

Haastattelujen analysoinnin jälkeen huomasin haastateltavien näkemysten olevan hyvin samanlaiset. Keskeisimmiksi ongelmakohtiksi nousi samat teemat ja heidän kokemuksissaan oli paljon samaa. Koin, ettei lisähaastattelulle olisi tarvetta, koska haastateltavat vastasivat esitettyihin kysymyksiin kattavasti, eikä uutta merkityksellisesti poikkeavaa näkökulmaa tulisi esille.

Virtuaalisiin ajokieltokoulutuksiin osallistumisissa aineistonkeruumenetelmänä oli havainnointi. Koulutukseen osallistumisen avulla sain käsityksen, miten koulutuksia käytännössä pidetään ja millä koulutusmetodeilla pyritään pääsemään tavoitteisiin. Tein koulutusilaisuuksista muistiinpanoja Word-tiedostolle ja kokosin yhteenvedon, jossa verrataan koulutuksen sisältöä Trafimääräyksen (2018) tavoitteisiin. Salasin tekemäni tiedostot tietokoneestani.

3.3 Aineiston analysointi

Aineiston analysoinnissa sovellettiin teemahaastatteluaineiston analysointia. Sen tarkoituksena on järjestää aineisto teemoittain, minkä jälkeen aineistoa tarkastellaan (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006). Analysointi aloitettiin litteroimalla haastattelut. Sen jälkeen aineistoa tarkasteltiin ja haastattelukysymysten perusteella koottiin kappaleittain yhteen tiedostoon samanlaisia ajatuksia, joita haastateltavat kertoivat. Näin saatiin kerättyä ja yhdistettyä vastaukset omiin kappaleisiin kaikkien haastattelujen osalta. Tämän jälkeen suoria lainauksia referoitiin kappaleista tutkimukseen.

- Millainen kuljettaja olet?
- Mitä teit, että kortti lähti?
- Miten lähipiiri reagoi kortin menettämiseen ja kuinka moni kaverista/läheisistä on ollut ajokiellossa?

Vaikuttavin kysymys mielestäni oli ”Miten kortin menettäminen on vaikuttanut normaaliin arkeen?”. Jotkut osallistujat kirjottivat menettäneensä työpaikan tai keskeyttäneen koulun ajokortin menettämisen seurauksena. Osalla ajokielto oli heikentänyt liikkumisen mahdollisuutta. Tässä vaiheessa kouluttaja mainitsi, että tuollaisia asioita ei osata ajatella ennen, kun ongelmat tulevat konkreettisesti vastaan. Ajokiellon seurauksena kuljettaja saa yleensä sakon, aiheuttaen taloudellista menetystä, mutta suurempia ongelmia aiheuttaa ne seurannaisvaikutukset, kuten opintojen keskeytyminen tai työpaikan menettäminen.

Koulutuksessa käytiin läpi useita erilaisia esimerkkejä liikenteessä tapahtuneista onnettomuuksista, joissa liikenne rikkomuksesta johtuneen onnettomuuden teon jälkeen toinen osapuoli menetti henkensä. Näillä esimerkeillä kouluttaja sai havainnollistettua syy-seuraussuhteita, kuinka isoja ja mahdollisesti loppu elämään vaikuttavia asioita voi seurata pienistäkin virhepäätöksistä ja riskinotoista.

Koulutuksen vuorovaikutus oli toimivaa, vaikka se toteutettiin virtuaalisesti. Chatissa keskustelu toimi mielestäni erittäin hyvin ja osallistujat kertoivat rohkeasti ja avoimesti kokemuksistaan ja mielipiteistään. Kouluttaja kehotti osallistujia ajamaan siten, ettei koulutukseen tarvitse osallistua uudelleen.

Kolmas seuraamani ajokieltokoulutus oli eri kouluttajan pitämä kuin kahden ensimmäisen. Tämäkin koulutus toteutettiin virtuaalisesti ja siihen osallistui kaksi osallistujaa. Osallistujat keskustelivat kouluttajan kanssa chatissa. He sopivat koulutuksen alussa keskustelujen näkymisestä luottamuksellisesti molemmille osallistujille ja kouluttajalle.

Koulutuksessa keskusteltiin ajamisesta ja liikenteestä, jaettiin kokemuksia ja mielipiteitä, pohdittiin syitä ja seurauksia ja mietittiin omia sisäisiä riskejä. Sen lisäksi tarkoituksena oli analysoida omaa ajotapaa, etsiä keinoja riskien ja rikkomusten välttämiseksi. Kouluttaja korosti keskustelun päämäärän olevan ajokiellon toistumisen estäminen.

Tuntien aikana kouluttaja esitti kysymyksiä osallistujille. Aluksi osallistujat miettivät, millaisia kuljettajia he ovat ja kirjoittivat sen muistiin. Jatkokysymyksenä oli muun muassa ”minkälaiset taidot sinulla on ja miten yleensä toimit liikenteessä? Miksi olet ajokiellossa ja mitkä tekijät johtivat tähän riskikäyttäytymiseen?”. Vastausajan loputtua, vastauksia käytiin läpi ja kouluttaja kertoi esimerkkejä erilaisista tilanteista, joissa päätöksistä oli seurannut liikenneonnettomuuksia.

Osallistujilta kysyttiin arviota vuoden aikana poliisin kiinniottamien rattijuoppojen määrästä. Kysymyksen jälkeen käsiteltiin ajokuntoa ja miten sillä on vaikutuksia ajamiseen, havainnointiin ja päätöksentekoon.

Koulutustilanteet eivät eronneet toisistaan koulutuksessa käsiteltyjen teemojen osalta. Molemmissa koulutuksissa käytiin läpi keskeisimmät asiat ja koulutus eteni kysymysten johdolla. Osallistujien suurempi määrä vaikutti keskustelua lisäävästi ja aktivoi heidät vastaamaan ja kertomaan omista kokemuksistaan avoimemmin, kuin pienessä ryhmässä.

4.2 Ajokieltokouluttajien haastattelut

Haastattelin opinnäytetyötä varten kolmea eri ajokieltokouluttajaa. Heistä haastateltava 1 piti kaksi ensimmäistä seuraamaani ajokieltokoulutusta ja haastateltava 3 piti kolmannen seuraamani ajokieltokoulutuksen. Kouluttajat kertoivat aloittaneensa ajokieltokoulutuksen pitämisen heti lakiuudistuksen jälkeen. He ovat aloittaneet koulutuksen pitämisen ajokorttilain uudistuksen jälkeen, jolloin heillä on noin kolmen vuoden kokemus koulutuksen pitämisestä. Haastateltava 1 on ollut alalla yli 20 vuotta, haastateltava 2 yli 30 vuotta ja haastateltava 3 yli 10 vuotta, joten heillä on paljon kokemusta liikenneopettajana työskentelemisestä.

Haastattelut toteutettiin puolistrukturoidulla haastattelulla eli tein haastattelukysymykset valmiiksi. Haastateltavalle 1 ja 3 esitin kysymykset haastattelutilanteessa. Haastateltavalle 2 lähetin kysymykset sähköpostitse haastattelua edeltävänä päivänä. Haastateltavat saivat vastata kysymyksiin halumallaan tavalla, ja haastattelun aikana esitettiin tarkentavia kysymyksiä.

Haastateltavien yleinen mielipide ajokieltokoulutuksesta on positiivinen, mutta haastateltavat pitävät tärkeänä, että ajokieltokoulutuksen kaltainen, sisällöllisesti samanlainen koulutus olisi hyvä olla osa kuljettajaopetusta. Haastateltavat 2 ja 3 mainitsivat osallistujien palautteesta korostuvan koulutuksessa käytyjen teemojen olevan oleellisia jo ennen ajokortin saamista, ei ainoastaan ajokiellon jälkeen.

Haastateltavien mielestä tärkeää olisi myös laajentaa koulutuksen kohderyhmää. Haastateltava 3 nosti esiin sen, että koulutuksen olisi hyvä kuulua myös mopoilijoille. Hänen mielestään koulutuksella voisi olla myös mopoikäisten osalta merkittäviä vaikutuksia liikenneturvallisuukselle. Haastateltava 1 muistutti kaahaamiseen ja päihtyneenä ajamiseen syyllistyvän kaiken ikäiset, ei pelkästään juuri ajokortin saaneet kuljettajat. Sen vuoksi hän kyseenalaistaakin, miksi koulutus kuuluu vain uusille kuljettajille. Haastateltava 1 toi esille myös erilaisen näkökulman asiaan:

”Nyt tavallaan tämä tieto, mitä me annetaan, kohtaa vaan ne ihmiset, jotka jäävät kiinni viranomaiselle, poliisille tuolla tienpäällä. Se ei kohtaa niitä,

”jotka kerkeävät ajaa itsensä hengiltä. Ne ei saa sitä miettimisaikaa täällä, että ”mitä mä oon täällä tekemässä” eikä niitä, jotka ei jää kiinni ja ne selviävät siitä teosta ilman rangaistusta.”

Haastateltavat näkivät virtuaalikoulutuksen parempana vaihtoehtona kuin luokkakoulutuksen. Nykyään nuoret opiskelevat verkossa, jolloin koulutuksen toteutus verkkoluentona nuorille luonnollinen vaihtoehto. Kaikki haastateltavat mainitsivat osallistujien olevan avoimempia ja osallistuvampia verkkokoulutuksessa kuin luokassa tehtävissä koulutuksissa. Anonyymisti on helpompi kertoa omista ajatuksistaan ja kokemuksistaan, kuin kasvotusten tuntemattomille ihmisille.

”Jos me tämmöistä koulutusta vedettäisiin luokassa, luulen, että se anti mitä nämä oppilaat tähän toisi, jäisi paljon kapeammaksi. Eli nyt, kun he saavat kotona vähän turvallisemmassa ympäristössä kommentoida, he uskaltavat ehkä paremmin sen tehdä.” (Haastateltava 3)

Kysyessäni haastateltavilta, mitä asioita ajokieltokoulutuksesta olisi hyvä tuoda poliisin tietoon, heidän mukaansa poliisin olisi tärkeää osata erottaa riskientunnistamiskoulutus ajokieltokoulutuksesta. Tämän takia sekaannuksia on käynyt, kun poliisi on ohjannut osallistujaa hakeutumaan riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevään koulutukseen ja osallistuja on ilmoittautunut riskientunnistamiskoulutukseen ajokieltokoulutuksen sijaan. Käsitteet tulisi olla selkeämmin hallussa ja koulutusten eroavaisuudet selvillä myös poliisilla. Haastateltava 3 kertoi osallistujan sanoneen, ettei hänellä ollut tietoa koulutuksesta ennen kuin hän meni hakemaan ajokorttia poliisilta ajokiellon päätyttyä. Tästä syystä haastateltavat korostivat poliisin ohjeistamisen tärkeyttä, jotta kuljettaja hakeutuu pakolliseen ajokieltokoulutukseen saatuaan ohjeet väliaikaisesta ajokiellosta tienpäällä.

”Moni (osallistuja) on sanonut, että ainut tieto mitä tästä koulutuksesta saa, on se kirje, joka tulee kotiin, jossa lukee se ajokiellon pituudet ja muut.” (Haastateltava 1)

Haastateltava 2 mukaan ”ongelmat liikenteessä johtuu siitä, mitä pään sisällä tapahtuu”. Muut haastateltavat olivat samaa mieltä. Hyvät auton käsittelytaidot eivät riitä, on ymmärrettävä tekojensa seuraukset ja osata arvioida muiden toimintaa. Tämä nousi esille myös ajokieltokoulutuksessa, kun kouluttaja kysyi osallistujilta, millainen kuljettaja olet. Osallistujat kertoivat osaavansa käsitellä autoa hyvin ja olevansa hyviä kuljettajia lukuun ottamatta joitakin yksittäisiä piirteitä, kuten ”painava kaasu-jalka”.

”Kaikkihan kehuu itseään hyväksi kuskiksi. Ja silti ne ovat ajokieltokoulutuksessa. Käsitys siitä, minkälainen on hyvä kuljettaja, on jotenkin pielessä nyt” (Haastateltava 1)

Haastateltavat kokevat tärkeimmäksi vaikuttavaksi tekijäksi saada osallistuja miettimään omaa tekemistään. Kouluttajan tehtävänä on kyseenalaistaa osallistujan toimintamalleja ja antaa vaihtoehtoisia näkökulmia ja uusia ajatuksia näiden tilalle. Haastateltavien mielestä koulutuksessa ei tule painottaa mitä on tapahtunut vaan ennemminkin sitä, miksi niin tapahtui ja mikä tekoon johti. Koulutustilanteissa kouluttajat esittivät osallistujille yksittäisiä kysymyksiä, joihin vastauksen löytäminen vaati osallistujalta pohdintaa omasta toiminnastaan.

”Täytyy miettiä mistä teot johtuivat, ei niinkään mitä tapahtui. Esimerkkinä tilanne, jossa nuorta on haastettu kilpailemaan liikenteessä. Siinä sitä tunnetta käsitellään, että mistä se tunne tulee ja onko se todellinen, miksi sinä koet semmoisia tuntemuksia ja miksi ne tuntemukset herättävät semmoisia tuntemuksia, että sinun täytyy.” (Haastateltava 2)

5 TULOKSET

5.1 Ajokieltokoulutusten vastaavuus Trafín (2018) määräyksen tavoitteisiin nähden

Kummankin kouluttajan pitämässä ajokieltokoulutuksissa vuorovaikutus tapahtui kysymysten muodossa. Kouluttaja esitti kysymyksen ja osallistujat vastasivat siihen kirjallisesti chatissa. Hän velvoitti kaikkien osallistuvan keskusteluun ja osoittaa näin aktiivisuutensa.

Trafín määräyksessä (2018) tavoitteeksi on asetettu koulutukseen osallistuvan osaavan tunnistaa oman käyttäytymisensä riskitekijöitä. Tähän tavoitteeseen päästiin koulutuksessa esittämällä osallistujille kysymyksiä: miksi menetit ajokorttisi ja mikä siihen tilanteeseen ajoi? Vastaamalla kysymyseen, hän samalla tunnistaa oman käyttäytymisen riskitekijät. Seuraamissani koulutuksissa kouluttajat esittivät jatkokysymyksiä, jos osallistuja ei tunnistanut käyttäytymisessään sitä tekijää, mikä ajoi hänet ajokieltoon.

Ajokieltokoulutuksiin osallistuvat joutuivat pohtimaan itsenäisesti, kouluttajan tuella ja vertaisryhmässä syitä ja taustatekijöitä riskikäyttäytymiselle. Osallistujat pohtivat omia taustatekijöitään kysymyksen ”onko läheisesi tai kaverisi ollut ajokiellossa?” avulla ja kouluttaja avasi sen jälkeen vastauksien perusteella sitä, miten läheisten asenne liikennettä kohtaan voi vaikuttaa omaan asenteeseen joko positiivisesti tai negatiivisesti. Osallistujat saavat vertaistukea, kun he jakavat omia pohdintojaan chatissa ja lukevat muiden vastauksia.

Riskikäyttäytymisen syitä mietittiin koulutuksissa erilaisten esimerkkitapausten kautta. Kahdessa ensimmäisessä koulutuksessa esimerkkeinä oli kuolonkolareita, joiden kohdalla osallistujien piti pohtia vaihtoehtoisia tapahtumaketjuja ja syitä sille, miksi joku muu on toiminut tietyllä tavalla. Lopuksi pohdintojen jälkeen kouluttaja avasi, mitä todennäköisesti on tapahtunut tilanteessa mukana olleiden kertomusten pohjalta.

Kaikissa kolmessa koulutuksessa annettiin osallistujille tietoa liikenteen riskeistä havainnollistamalla jälleen esimerkkitapauksin tai kouluttajien henkilökohtaisien kokemusten avulla. Koulutuksissa käytiin läpi ajokuntoon liittyviä asioita muun muassa, miten väsymys, jotkin lääkkeet ja alkoholi vaikuttaa ajamiseen. Lisäksi koulutuksissa havainnollistettiin syitä, miksi taajamassa on hitaammat nopeusrajoitukset kuin maanteillä.

Yhtenä tavoitteena Trafín määräyksessä (2018) on tuetusti tai itsenäisesti löytää ratkaisukeinoja riskikäyttäytymisen ehkäisemiseksi. Joidenkin osallistujien kohdalla ajokiellosta aiheutuneet ongelmat työn tai koulun osalta olivat varmasti niin merkittäviä, minkä seurauksena riskien ottaminen liikenteessä tulevaisuudessa vähenee selvästi. Joillakin ajokiellon seuraukset ovat suuremmat kuin toisilla.

Kouluttaja auttoi osallistujia löytämään ratkaisukeinoja riskikäyttäytymisen ennalta estämiseen esimerkkitapausten kautta, jotka monen osallistujan kommentteista päätellen vaikuttavat heidän käytökseensä liikenteessä melko paljon.

Näiden kolmen seuraamani koulutuksen osalta Trafín määräyksen (2018) tavoite täyttyi erittäin hyvin. Koulutuksen tavoitteeksi määritellyt asiakokonaisuudet käytiin läpi ja osallistujien palautteen mukaan he ovat pohtineet koulutuksen teemoja ja saaneet uutta näkökulmaa liikenteessä toimimiseen. Koulutuksen lopuksi kouluttaja kysyi osallistujilta koko ajokieltokoulutuksen tärkeimmän kysymyksen ”tuletko ajokieltokoulutukseen uudelleen?”. Kouluttajan tavoitteena on saada osallistujilta kieltävä vastaus kysymykseen, jonka hän myös sai.

5.2 Haastateltavien näkemys koulutuksen kehittämisestä ja tavoitteiden täyttymisestä

Haastateltavat kokevat koulutuksen tärkeäksi, mutta laajentaisivat koulutuksen kohderyhmää. He nostivat esille kaikkien ikäluokkien menettävän ajokorttejaan samoista syistä. Sen vuoksi ajokieltokoulutuksessa olisi hyvää oppia kaikille ajokieltoon määrätuille. Kohderyhmän laajentamisen lisäksi kehityksen kohteena on haastateltavien mukaan ajokieltokoulutuksen sijainti. Haastateltavat toivat esiin ajatuksen, jossa ajokieltokoulutuksen sisältöä vastaava koulutus pidettäisiin ennen ajokortin hankkimista osana kuljettajaopetusta. He pitävät koulutuksen sisältöä niin tärkeänä, joka kaikkien ajokorttia suorittavien tulisi saada.

Haastateltavien mielestä lähtökohtaisesti kaikki koulutukseen osallistujat suorittavat koulutuksen hyväksytysti ja vastaavat kysymyksiin asiallisesti. Heidän mukaansa ei ole tarpeellista tehdä erikseen loppukoetta, joka mittaisi osallistujien oppimista.

Trafín määräyksen (2018) tavoitteet täyttyvät silloin, kun osallistuja saadaan miettimään omaa tekemistään liikenteessä. Haastateltavien mielestä tavoitteeseen päästään melko helposti, kun esittää oikeita kysymyksiä ja vaatii osallistujilta niihin vastauksia.

Haastateltavilta kysyttäessä, mitä heidän näkökulmastaan poliisin tulisi tietää ajokieltokoulutuksesta, vastauksista selvisi, ettei poliiseilla ole riittävästi tietoa ajokieltokoulutuksen sisällöstä. Haastateltaville kerrotun palautteen mukaan poliisilla menee riskientunnistamiskoulutus ja riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevä lisäkoulutus (ajokieltokoulutus) käsitteenä sekaisin. Tästä syystä ajokieltoon määrättyt uudet kuljettajat ilmoittautuvat väärään riskientunnistamiskoulutukseen ajokieltokoulutuksen sijaan.

Tutkimuksessa ilmeni poliisin antaman ajokieltokoulutukseen ohjaamisen olevan riittämätöntä ajokieltoon määrätuille kuljettajille. Ajokieltokoulutuksesta on maininta poliisilta saatavissa ajokielto-asiakirjoissa nimellä ”riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevä lisäkoulutus”.

Tätä ei osata yhdistää ajokieltokoulutukseen vaan sekoitetaan kuljettajaopetuksen aikana suoritettavaan riskientunnistamiskoulutukseen. Haastateltavat kertoivat osallistujilta saadun palautteen perusteella, heidän ilmoittautuneen väärään koulutukseen poliisin ohjeen mukaisesti. Ajokieltokoulutuksen käsitettä tulisi selventää poliisin asiakirjoissa ja osata korostaa koulutuksen merkitystä ajokieltoon määrättyjen uusien kuljettajien kohdalla.

Tutkimukselle asettamani tavoitteet täyttyivät opinnäytetyössä hyvin. Tavoitteena oli selvittää mitä ajokieltokoulutus sisältää ja miten koulutukselle asetetut tavoitteet täyttyvän käytännössä. Näihin sain vastaukset haastatteluilla ja osallistumalla ajokieltokoulutustilaisuuksiin. Haastatteluista nostin haastateltavien henkilökohtaisia mielipiteitä tutkimukseen ja heidän mielipiteensä olivat hyvin samanlaiset.

5.3 Yhteenveto

Ajokieltokoulutus on sisällöllisesti toimiva koulutus ja sen tehokkuudesta on saatu viitteitä Traficomien julkaisun (Uusitalo 2021) mukaisesti. Noin 92 % ajokieltokoulutukseen osallistuneista ei uusi ajokieltoon ensimmäisen ajovuoden aikana. Ajokieltokouluttajien näkökulmasta koulutus on hyvä ja keskeisimpänä riskikäyttäytymistä ennalta estävänä teemana pidetään osallistujien omaa pohdintaa.

Ajokieltokoulutukselle määritetty tavoite täyttyy koulutuksen toteuttamisen ja sisällön osalta. Koulutuksessa esitettyjen kysymysten ja kyseenalaistamisen kautta osallistujat joutuvat pohtimaan ja etsimään ratkaisukeinoja omaan liikennekäyttäytymiseen. Kouluttajat velvoittavat osallistujien vastaavan esitettyihin ja vastauksien pohtiminen täyttää osallistujalle Trafin määräyksessä (2018) asetetun tavoitteen.

Kouluttajat näkevät yhtenä kehityksen kohteena laajentaa ajokieltokoulutuksen kohderyhmää. Heidän mielestään ajokieltokoulutus olisi oleellinen myös mopoikäisille, mutta myös muille, joilla on ollut ajokortti yli 2 vuotta. Ajokieltokoulutuksessa käsiteltävää sisältöä tulisi lisätä kuljettajaopetukseen jo ennen ajokortin saamista. Silloin keskeisiä riskikäyttäytymiseen liittyviä asioita kohdennettaisiin ennalta estävästi kaikille ajokorttia suorittaville, ei jälkikäteen vain niille, joille ajokielto on jo määrätty.

Ajokieltokouluttajien näkökulmasta poliisin tulisi tietää tarkemmin koulutuksesta ja erottaa käsitteenä riskientunnistamiskoulutus ja ajokieltokoulutus toisistaan. Ajokieltokoulutusta tulisi myös painottaa ajokiellon määrittämisen yhteydessä, jotta uudet kuljettajat saavat ajoissa tiedon koulutuksesta, ymmärtävät sen ja siten he suorittavat koulutuksen ennen ajokiellon päättymistä.

6 POHDINTA

6.1 Johtopäätökset ja kehitysideat

Traficomien julkaisusta (Uusitalo 2021) selvisi toistuvien ajokieltojen määrän laskeneen ajokorttilain (386/2011) vuoden 2018 muutoksen jälkeen. Tutkimusta tehdessäni esiin nousi, miksi ajokieltokoulutuksen teoriaa ja aineistoa ei sisällytetä kuljettajaopetukseen. Ajokorttilain muutoksen jälkeen teoria-koulutus väheni yli 10 tunnilla, millä on varmasti vaikutusta asenteisiin liikennettä kohtaan ja tiedon määrään liikenteen riskeistä. Ajokieltokoulutuksen sisällöllisen koulutuksen sijoittaminen ennen ajo-oikeuden alkamista voisi parantaa liikenneturvallisuutta ennalta estävästi. Joillekin kuljettajille jälkikäteen rankaisu ja ajokieltokoulutuksen käyminen ei merkittävästi vaikuta heidän käytöksensä liikenteessä, kun taas jollakin se voi merkittävästi ennalta estää riskikäyttäytymistä.

Ennen ajokieltokoulutuksen seuraamista, olin hyvin epäileväinen verkkokoulutuksen toimivuudesta. Ajattelin, ettei virtuaalinen toimintaympäristö takaa vuorovaikutusta, varsinkaan, jos vuorovaikutus ei tapahdu osapuolten välillä puheen muodossa. Ensimmäisen ajokieltokoulutuksen seuraamisen jälkeen huomasin olevani väärässä. Koulutuksessa osallistujat pystyivät kertomaan vaikeistakin asioista anonymisti, ja kouluttajien mukaan merkittävästi paremmin kuin luokassa pidettävässä koulutuksessa. Osallistujien aktiivisuus ja avoimuus yllätti positiivisesti, vaikkakin näin Covid-19 pandemian aikaan verkkokoulutuksista on tullut arkipäivää.

Ajokieltokouluttajan tulee olla riittävän auktoriteetin omaava, jotta osallistujat ymmärtävät ottaa koulutuksessa käsiteltävät asiat sopivan vakavasti. Kouluttajan on osattava myötäelää osallistujien tunteita ja osata perustella omat näkemykset vakuuttavasti. Kouluttajan on myös ymmärrettävä painottaa osallistujille, ettei koulutus ole rangaistus vaan tarkoituksena on kehittää omaa liikennekäyttäytymistä. Siksi ajokieltokouluttajan rooli ei sovi kaikille.

Tutkimuksen aikana huomasin ajokorttilain ja käytännön termien eroavan toisistaan. Laki ei tunne ajokieltokoulutus nimikettä, mutta se on autokouluissa ja käytännössä vakiintunut nimike ajokorttilaissa käytettävästä riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevästä lisäkoulutuksesta. Tämä laissa määritetty nimitys koulutukseen sekoittuu riskientunnistamiskoulutukseen sen nimen vuoksi. Ajokieltokoulutus-nimitys selventää sen tarkoitusta. Poliisin ajokieltoasiakirjoissa on maininta vain riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevästä lisäkoulutuksesta, jolloin sitä ei osata yhdistää ajokieltokoulutukseen.

Tästä syystä poliisin ajokieltoasiakirjoihin tulisi täsmentää riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevän lisäkoulutuksen tarkoittavan ajokieltokoulusta. Tämän selvennöksen

voi tehdä lisäämällä lainmukaisen nimen jälkeen sulkuihin selkeästi termin "(Ajokieltokoulutus)". Käytännössä autokouluissa puhutaan ajokieltokoulutuksesta, ei riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevästä lisäkoulutuksesta. Eli koulutuksen suorittavat ilmoittautuvat ajokieltokoulutukseen, jolloin vastaavasti poliisilta saatavissa asiakirjoissa on hyvä olla maininta ajokieltokoulutuksesta selvyuden vuoksi.

Opinnäytetyöllä ei saatu vastausta tutkimusongelmaan, sillä opinnäytetyön vaikutusten arviointia ei voi vielä tehdä. Tutkimusongelmaan saadaan vastaus vasta opinnäytetyön julkaisemisen jälkeen.

6.2 Opinnäytetyön teosta

Ensimmäisen seminaarin jälkeen opinnäytetyön tekeminen alkoi perehtymällä aiheeseen ja keräämällä materiaalia teoriaperustaa varten. Aktiivinen kirjoitustyö alkoi ennen toista seminaaria työharjoittelun päättymisen jälkeen. Toiseen seminaariin mennessä teoriaosuus oli kirjoitettu lähes kokonaan. Opinnäytetyötä varten osallistuin virtuaalisiin ajokieltokoulutuksiin ja haastattelin liikenneopettajia. Haastattelujen perustella empiirisen tutkimuksen suunta alkoi hahmottua.

Laadullisen tutkimuksen aineistonkeruumenetelmien avulla materiaalia tuli lisää. Tutkimuskysymyksen lopullinen muoto valmistui vasta aineiston analyysin jälkeen. Laadullisessa tutkimuksessa tutkimuskysymyksen ei ole pakko ohjata tutkimuksen etenemistä, vaan kerätyn aineiston perusteella voi pohtia, mihin tutkimuskysymykseen tämä aineisto antaa vastauksen. Tällä tyylillä sain mielestäni mielenkiintoisen tuloksen tutkimuskysymyksiin ja -ongelmiin.

Opinnäytetyön loppuvaiheessa ohjaajani esitti idean vaihtoehdosta, jossa tekisin opinnäytteen liitteenä 1 olevasta ohjeesta erillisen produktin ja samalla työstä toiminnallisen opinnäytetyön. Tutustuessani toiminnalliseen opinnäytetyöhön, huomasin sen painottuvan eri tavalla tuotokseen ja kokonaisuuteen kuin tutkimuksellisessa opinnäytetyössä. Lopputulemana, päätin jättää tekemäni ohjeen liitteeksi (liite 1). Pidän aihettani enemmän tutkimuksellisena kuin toiminnallisena. Vaikka opinnäytetyöni sisältää ohjeen poliiseille ajokieltokoulutuksesta (ks. liite 1), haluan painottaa enemmän opinnäytetyöni kokonaisuutta, kuin ohjetta. Uskon liitteen tuovan hyvän lisän opinnäytetyöhöni.

6.3 Luettavuuden arviointi ja eettisyys

Arvioidessani tutkimuksen luotettavuutta ja eettisyyttä haastattelut ovat suuressa roolissa. Haastateltavat olivat minulle ennestään tuntemattomia, mikä lisää tutkimuksen luotettavuutta. Seurasin haastateltavien 1 ja 3 pitämiä ajokieltokoulutuksia, jolloin pidin luonnollisena haastatella heitä koulutukseen liittyen. Haastateltava 2 valikoitui suosituksen perusteella, kun kyselin ajokieltokoulutusten seuraamisesta eräästä autokoulusta. Kaikilla kolmella haastateltavalla oli usean vuoden kokemus ajokieltokoulutusten pitämisestä mikä vahvisti haastateltavien valintaa oikeaksi ja sopivaksi tutkimukseeni.

Haastateltavat osallistuivat tutkimukseen vapaaehtoisesti ja kerroin heille alussa opinnäytetyön olevan valmistuessaan julkinen. Kerroin haastateltaville heidän pysyvän anonyymeinä tutkimuksessani, mikä sopi heille hyvin. Nauhoitin haastattelut omalla matkapuhelimellani, mikä oletettavasti parantaa tutkimuksen luotettavuutta, sillä haastattelussa käsitellyt aiheet tallentuvat jatkokäsittelyä varten nauhalle (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006). Ilman nauhoitusta tutkijana joutuisin tekemään muistiinpanoja haastattelun aikana, mikä ennalta estää erehdyksen riskiä. Nauhoituksen litteroinnilla saa luotettavampaa aineistoa aikaan kuin muistiinpanoilla haastattelun aikana. Kerroin haastateltaville nauhoittavani haastattelun litterointia varten. Nauhoitukset poistettiin litteroinnin jälkeen.

Opinnäytetyön tekemisen aikana pohdin useasti tarvettani tutkimuslupahakemukselle, mutta tulin siihen lopputulokseen, etten tarvitse sitä. Poliisin haastattelu olisi tuonut tutkimukselle toisen näkökulman, mutta aineistoa olisi tullut jopa liikaa ja aiheen rajausta olisi muuttunut merkittävästi. Halusin alusta asti pitää opinnäytetyöni selkeänä ja yhdestä näkökulmasta tutkiminen oli mielestäni riittävä.

Opinnäytetyössäni käytetyt lähteet olivat ajankohtaisia ja luotettavia. Käytin lähteinä ajankohtaisia lakeja, voimassa olevaa Trafimääräystä (2018), Traficomien julkaisua (Uusitalo 2021) ja eri viranomaisten verkkosivuja. Sain tutkimuksessani hyödynnettyä Traficomien julkaisemaa tuoretta 15.3.2021 tutkimusta (Uusitalo 2021), mikä toi hyvinkin ajankohtaista aineistoa tutkimukseeni. Nämä lähteet voidaan arvioida luotettaviksi lähteiksi, sillä ne ovat viranomaisten tekemiä.

Tutkimuksen luotettavuutta horjuttaa aiempien tutkimusten puuttuminen. Ajokielto-koulutuksesta ei olla tehty tutkimuksia, jolloin omaa tutkimusta ei voida verrata niihin. Tästä syystä on vaikea saada yleistettävissä olevaa tutkimustulosta aikaiseksi. Kuitenkin tutkimuksessa nousi esille haastateltavien yhdenmukaiset näkemykset koulutuksen kehittämiskohteista. Tästä syystä kokeneiden kouluttajien näkemystä voidaan pitää yleistettävissä, sillä ongelmakohdat perustuvat ajokorttilain muutoksiin. Nämä kouluttajat ovat nähneet ajan ennen ajokorttilain muutosta ja sen jälkeen, jolloin heillä on realistinen näkemys, mihin muutos on vaikuttanut.

LÄHTEET

- Ajokortti-info 10.5.2021: Opetuslupa. Luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/fi/ajokortin-hankkiminen/opetuslupa> Luettu: 11.5.2021
- Ajokortti-info 15.3.2021: Ajokorttiopetuksen tuntimäärät ja sisältö. Luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/fi/ajokortin-hankkiminen/ajokorttiopetuksen-tuntimaarat-ja-sisalto> Luettu: 8.4.2021
- Hakala, Juha T. 2004: Opinnäyteopas ammattikorkeakouluille. 2. painos. Helsinki, Gaudeamus. Luettu: 12.11.2020
- HE 146/2017. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta. Luettavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_146+2017.pdf Luettu: 26.3.2021
- Hyvärinen, Matti & Suoninen, Eero & Vuori, Jaana: Haastattelut. Luettavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/laadullisen-tutkimuksen-aineistot/haastattelut/> Luettu: 7.5.2021
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 10.3.2021: Ajokorttilakiuudistuksen seurantatutkimuksen ensimmäinen osa valmistunut. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/ajokorttilakiuudistuksen-seurantatutkimuksen-ensimmainen-osa-valmistunut> Luettu 8.4.2021
- Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 21.6.2016: B-luokan opetuslupaopetus, opetussuunnitelma ja opetuksen toteuttaminen. Luettavissa: <https://ajokoulu.autoliitto.fi/forms-files/b-luokan-opetuslupaopetuksen-opetussuunnitelma-ja-ohje-2016-2.pdf> Luettu: 13.4.2021
- Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 15.6.2018: Määräys TRAFI/18934/03.04.03.00/2018 Kuljettajaopetus. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Perustelumuistio-kuljettajaopetus.pdf> Luettu: 26.3.2021
- Metsämuuronen, Jari 2001: Laadullisen tutkimuksen perusteet – metodologia – sarja 4. 2.painos. International Methelp Oy, Helsinki. Luettu: 7.5.2021
- Poliisi: Ajokiellot. Luettavissa: <https://poliisi.fi/ajokiellot> Luettu: 26.1.2021
- Poliisi 10.12.2020: Ajo-oikeus palautuu ajokiellon jälkeen vain asioimalla poliisissa. Luettavissa: <https://poliisi.fi/-/ajo-oikeus-palautuu-ajokiellon-jalkeen-vain-asioimalla-poliisissa> Luettu: 10.4.2021
- Puusa, A. & Juuti, P. 2020: Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät. Helsinki, Gaudeamus. Luettu: 16.4.2021

Saaranen-Kauppinen, A & Puusniekka, A. 2006: KvaliMOTV – Menetelmäopetuksen tietovaranto. Luettavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/> Luettu: 16.4.2021

Uusitalo, Elina 03/2021: Kuljettajaopetuksen ja -tutkinon uudistus vuonna 2018. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kuljettajaopetuksen%20ja%20tutkinon%20uudistus%20vuonna%202018%20Katsaus%20lakimuutoksen%20vaikutuksiin.pdf> Luettu: 8.4.2021

LIITE 1

Tietoisku poliiseille ajokieltokoulutuksesta

- Mikä?
 - o Ajokorttilaissa 37 § määritetty riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuden käsittelevä lisäkoulutus, käytännössä puhutaan ajokieltokoulutuksesta
- Miksi?
 - o Kun uusi kuljettaja määrätään ajokieltoon, ajokieltokoulutus on pakollinen. Ajo-oikeus palautuu ajokiellon päättymisen jälkeen, kun osallistuja toimittaa todistuksen suoritetusta koulutuksesta poliisille.
- Kuka?
 - o Kohderyhmä uudet kuljettajat eli b-luokan ajo-oikeuden haltija kahden ensimmäisen ajo-oikeusvuoden ajan. Tai ensimmäisen A-luokan ajo-oikeuden haltijan kahden vuoden ajan, jos kuljettajalla ei ole b-luokan ajo-oikeutta.
- Milloin?
 - o Ajokieltokoulutus käydään ajokiellon aikana tai sen jälkeen. Ajo-oikeus palautuu vasta koulutuksen suorittamisen jälkeen.
- Missä?
 - o Ajokieltokoulutus käydään verkkokoulutuksena valitsemassaan autokoulun tai muun viranomaisten hyväksymän kouluttajan järjestämänä. Ilmoittautuminen järjestävän tahon verkkosivuilla
- Hintaa?
 - o Ajokieltokoulutus maksaa 120–220 euroa
- Kauan kestää?
 - o Ajokieltokoulutus kestää neljä tuntia
- Mitä sisältää?
 - o Ajokieltokoulutus sisältää riskikäyttäytymisestä ja sen vaikutuksista liikenneturvallisuuden

LIITE 2

Todistus ajokieltokoulutuksen suorittamisesta, jonka koulutukseen osallistuja saa koulutuksen järjestävältä taholta. Todistus on toimitettava poliisille, jotta ajokielto päättyy.



Todistus ajokorttilain (386/2011) 37 §:n mukaisen uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvän koulutuksen suorittamisesta

Intyg över avlagd utbildning i anslutning till körförbud för nya förare som avses i körkortslagen (386/2011) 37 §

Koulutuksen suorittanut henkilö Person som har avlagd utbildningen

Sukunimi Efternamn	Etunimet Förnamn	
Henkilötunnus Personbeteckning	Ajokorttiluokka	Körkortskategori

Suoritettu koulutus Avlagd utbildning

Opetuksessa läpikäytyt sisällöt ja opetuksen antamisen ajankohdat (pvm)
Utbildningens innehåll och datumen när undervisning har givits

Koulutuksen antaja (autokoulu tai muu hyväksytyt toimija) Utbildning har givits av (bilskola eller annan godkänd aktör)

Organisaatio Organisation	Koodi Kod	
Sukunimi Efternamn	Etunimet Förnamn	Tehtävä Titel
Osoite Adress		
Sähköpostiosoite E-postadress	Puhelinnumero Telefonnummer	
Päivämäärä Datum	Allekirjoitus Underskrift	

E1 14sr - 1/2019

Liikenne- ja viestintävirasto, PL 320, 00059 TRAFICOM • Y-tunnus 2924753-3 • www.traficom.fi
Transport- och kommunikationsverket, PB 320, 00059 TRAFICOM • FO-nummer 2924753-3 • www.traficom.fi