

Nuoret kuljettajat ja päihderiippuvuus

Ajokorttilain vaikutus nuorten kuljettajien rattijuopumuksiin.
Niklas Eklund & Valteri Jurasch

03/2017

Tiivistelmä

Tekijä(t)	Tutkinto
Niklas Eklund & Valtteri Jurasch	Poliisi (AMK)
Julkaisun nimi	Julkisuusaste
Päihderiippuvuus ja nuoret kuljettajat	Julkinen
Ohjaaja	Opinnäytetyön muoto
Mika Kyyrö & Jyrki Marttila	Tilastokatsaus
<p>Tiivistelmä</p> <p>Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan 15–24-vuotiaiden nuorten kuljettajien rattijuopumus-tuomioita sekä epäiltyjä rattijuopumuksia vuosina 2011-2018. Lisäksi työssä tilastoitiin kaikkien ikäluokkien rattijuopumustilastoja. Opinnäytetyössä vertaillaan rattijuopu-musepäilyjä ja tuomioita ajokortillisten ja uusien kuljettajien määrään. Opinnäytetyön tar-koituksena on tarkastella vuoden 2016 ajokorttilakimuutoksen mahdollisia vaikutuksia edellä mainittuihin tilastoihin ja kartoittaa nuorten ajamien rattijuopumusten tilannetta ylei-sesti.</p> <p>Opinnäytetyö on toteutettu määrällisenä tutkimuksena hyödyntäen tilastokeskuksen ja Tra-ficom:in tilastoja.</p> <p>Opinnäytetyön teoreettisessa osuudessa tarkastellaan päihteiden ja päihderiippuvuuden määritelmiä. Teoreettisessa osuudessa määritellään nykyinen ajokorttilaki sekä siihen vuonna 2016 tapahtuneet tämän työn kannalta oleelliset muutokset.</p> <p>Tutkimuksen tuloksissa selvisi nuorten perusmuotoisten rattijuopumusten lisääntyneen vuoden 2016 jälkeen. Teontarkenteita tarkastellessa eniten ovat nousseet perusmuotoiset rattijuopumukset, jossa teontarkenteena on muu huumaava aine. Tutkimuksessa selvisi, ettei rattijuopumusten kasvu ole johtunut ajokortillisten määrän muutoksesta. Tutkimuk-sessa ei löytynyt suoraa vastausta oliko vuoden 2016 lakimuutos aiheuttanut havaitut muu-tokset tilastoissa.</p>	
Sivumäärä 41	Tarkastuskuukausi ja -vuosi
Avainsanat	
Päihderiippuvuus, nuoret kuljettajat, päihteet, ajokortti, ajokorttilaki, rikoslaki	

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	2
2 TUTKIMUSMENETELMÄT	3
2.1 Menetelmän valinta	3
2.2 Kvantitatiivinen tutkimus.....	4
2.3 Tilastollinen tutkimus	4
2.4 Kvalitatiivinen tutkimus	6
2.5 Aikaisemmat tutkimukset	7
3 KÄSITTEET	7
3.1 Päihteet, päihderiippuvuus ja nuorten päihdekäytön riskitekijät	8
3.2 Rattijuopumus ja ajokorttilainsäädäntö	8
3.3 Ajokorttilupa	8
3.4 Kuljettajantutkinto.....	9
3.5 Nuori.....	9
3.6 Liikenteen turvallisuusvirasto	9
4 PÄIHTEIDEN VAIKUTUS AJOKYKYYN	9
4.1 Alkoholi	9
4.2 Huumeet.....	10
4.3 Vaikutus ajokykyyntä.....	10
5 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN.....	11
5.1 Tutkimuskysymykset.....	11
5.2 Aineiston hankintameneltemät.....	11
6 LIITTYVÄ LAINSÄÄDÄNTÖ	12
6.1 Rattijuopumus ja törkeä rattijuopumus.....	12
6.2 Huumausainerikos ja huumausaineen käyttörikos	13
6.3 Ajokorttilaki	14
6.3.1 Hallituksen esitys Ajokorttilain muuttamisesta	14
6.3.2 Esityksen sisältö.....	14
6.3.3 Esityksen ehdotukset ja tavoitteet.....	15
6.3.4 Ajokorttilaki muutoksen jälkeen.....	16
6.3.5 Ajokortin hankkiminen.....	17
7 RATTIJUOPUMUSTUOMIOT 2011–2018 SUOMESSA	19
8 NUORTEN RATTIJUOPUMUKSET.....	23
8.1 Nuorten miesten ja naisten tutkitut epäillyt rattijuopumukset	23
8.2 Nuorten miesten ja naisten tutkitut epäillyt törkeät rattijuopumukset.....	26
9 AJOKORTIT SUOMESSA	28

10 NUORTEN AJAMIEN AJOKORTTIEN KEHITYS	30
10.1 Suomessa voimassa olevat ajokortit	32
11 AINEISTON ANALYYSI	34
11.1 Aineiston yhteenveto	34
11.2 Pohdinta	36
11.3 Luotettavuus	38
11.4 Tulevaisuuden näkymät	39
12 LÄHTEET	41

KUVIOT:

Kuvio 1. Suomessa oikeudessa annetut rattijuopumustuomiot ja niiden kehitys vuodesta 2011 vuoteen 2018.	20
Kuvio 2. Suomessa nuorille annetut rattijuopumustuomiot ja niiden kehitys vuodesta 2011 vuoteen 2018.	22
Kuvio 3. 15-24 vuotiaiden epäillyt miesten rattijuopumukset teontarkenteilla ja niiden kehitys vuodesta 2011 vuoteen 2018.	23
Kuvio 4. 15–24-vuotiaiden epäillyt naisten rattijuopumukset teontarkenteilla ja niiden kehitys vuodesta 2011 vuoteen 2018.	25
Kuvio 5. 15–24-vuotiaiden miesten epäillyt törkeät rattijuopumukset teontarkenteilla ja niiden kehitys vuodesta 2011–2018.	26
Kuvio 6. 15–24-vuotiaiden naisten epäillyt törkeät rattijuopumukset teontarkenteilla ja niiden kehitys vuodesta 2011 vuoteen 2018.	27
Kuvio 7. Manner-Suomessa toimitetut ajokortit ja niiden kehitys vuodesta 2014 vuoteen 2019.	29
Kuvio 8. Manner-Suomessa nuorille toimitetut ajokortit ja niiden kehitys vuodesta 2014 vuoteen 2019.	30
Kuvio 9. Nuorten ajamat epäillyt rattijuopumustuomiot suhteessa nuorten ajamiin ajokortteihin 2014-2019.	31
Kuvio 10. Suomessa voimassa olevat ajokortit (ikäluokat 15–90-).	32
Kuvio 11. Nuorilla (15–24-vuotiaat) Manner-Suomessa voimassa olevat ajokortit, kaikkia ajokorttiluokat.	33

1 JOHDANTO

Ajokorttilaki muuttui 1.1.2016. Uudessa laissa ajokorttien myöntäminen siirtyi pois poliisilta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikenteen turvallisuusvirasto yksityisti ajokorttiprosessin osittain Ajovarmalle. Ajovarmalla ja Liikenteen turvallisuusvirastolla ei ole pääsyä samoihin tietojärjestelmiin kuin poliisilla. Esimerkiksi Ajovarmassa ei nähdä ajokorttia hakevan henkilön taustatietoja, jotka voivat viitata päihdeongelmiin, kuten poliisissa nähtiin. Tämä antoi meille heti ajatuksen siitä, olisiko uudistus voinut helpottaa päihdeongelmaisen nuoren ajokortin hankkimista ja olisiko lakimuutos käytännössä näkynyt lisääntyneinä rattijuopumustuomioina vuoden 2016 tilastoissa ja sen jälkeen.

Valitsimme siis opinnäytteemme aiheeksi vuoden 2016 Ajokorttilakimuutoksen ja sen vaikutukset nuorten rattijuopumustilastoihin. Näitä aiheita on tarkasteltu aikaisemmissakin opinnäytteissä, mutta eri näkökulmista tai erillisinä. Esimerkiksi rattijuopumustuomioita on tarkasteltu vain laitos- tai paikkakuntakohtaisesti ja ajokorttilakiuudistusta on tarkasteltu vain oman aiheenaan.

Muodostimme aiheesta kolme tutkimuskysymystä:

1. Onko vuoden 2016 lakimuutos näkynyt nuorten ajamien rattijuopumusrikosten tilastoissa?
2. Millainen on nuorten ajamien rattijuopumusten jakauma teontarkenteittain?
3. Millainen on ollut rattijuopumusten tilastollinen kehitys?

Näihin kysymyksiin lähdimme selvittämään vastauksia kvantitatiivisella tutkimuksella. Tarkastelemme rattijuopumustilastoja vuosilta 2011-2018 ja vertaamme nuorten tilastoja kaikkien ikäryhmien tilastoihin. Lisäksi tarkastelemme tilastoja poliisin selvittämistä rattijuopumuksista jaoteltuna teontarkenteittain. Selvitämme esiintyykö tilastoissa muutoksia. Tavoitteenamme on havainnoida muutoksia erityisesti vuoden 2016 tilastoissa ja sen jälkeen. Aineiston keräsimme tilastokeskuksen verkkosivuilta 15–24-vuotiaiden nuorten saamista rattijuopumustuomioista ja koko Suomessa annetuista rattijuopumustuomioista. Nämä tuomiot sisältävät sekä vankeusrangaistukset että sakkotuomiot.

Lopuksi monipuolistaaksemme työmme vertailupohjaa tarkastelemme tilastoja ajokorttien määrästä. Aineisto on kerätty Traficomin Tilastopalvelusta. Tarkastelmme uusien kuljettajien määrää apunamme tilastot toimitetuista uusista lyhytaikaisista ajokorteista ja varsinaisista ajokorteista. Niin edelleen tarkastelemme myös voimassa olevia ajokortteja. Ajokorttiosuudessa käsittelemme erikseen nuoria sekä kaikkia ikäluokkia yhdessä. Vertaamme näitä tilastoja aiemmin mainittuihin tilastoihin rattijuopumuksista.

Työmme teoriaosuudessa taustoitamme yleisesti nuorten päihteidenkäyttöä, avaaamme tarkemmin ajokorttilakimuutosta ja käsittelemme rikoslakia rattijuopumusten osalta. Teoriaosuus sisältää perinteisesti hieman kartoitusta valitusta tutkimusmenetelmästä, ja niin tehdään tässäkin työssä.

2 TUTKIMUSMENETELMÄT

Olimme harvinaisessa asemassa aloittaessamme opinnäytettämme, sillä tiesimme alusta alkaen minkä tutkimustavan todennäköisesti valitsisimme aiheellemme. Aiheemme lähtökohtaisesti tarkastelee isoa ihmisjoukkoa ja omaa ajallisen yhteyden menneisyyteen. Nämä kaksi seikkaa ohjasivat meitä vahvasti kohti tilastoihin pohjaavaa kvantitatiivista tutkimusta. Pohdimme kuitenkin vielä ennen työn kirjoittamista, että olisiko sitä mahdollista toteuttaa erilaisilla haastatteluilla.

Päätös oli lopulta mielestämme helppo, kun olimme muodostaneet tutkimuskysymyksemme niiden seikkojen pohjalta, jotka halusimme selvittää. Päädyimme näin ollen kvantitatiiviseen tutkimukseen.

2.1 Menetelmän valinta

Opinnäytettä aloittaessamme meidän tuli päättää mikä tutkimusmenetelmä soveltuisi parhaiten työhömme. Heti alkuun suljimme pois toiminnallisen työn tekemisen, sillä halusimme tutkia lakimuutoksen ja päihdekehityksen vaikutuksia nimenomaan tilastojen kautta ja selvittää miten ajokortin hankkimisprosessi on muuttunut. Tämä siksi, koska uskomme näin saavamme parhaiten vastaukset tutkimuskysymyksiimme.

2.2 Kvantitatiivinen tutkimus

Kvantitatiivisessa eli määrällisessä tutkimuksessa pyritään mittaamaan jotain tunnettua ilmiötä tai sen tekijöitä numeerisesti. Kvantitatiivinen tutkimus on eri muuttujien mittaamista, niiden välisten vuorovaikutusten laskemista ja näiden muuttujien määrällistä laskemista. (Kananen, 2017, 12–18.)

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa on keskeistä *johtopäätöksen esittäminen, aiemmat teoriat, hypoteesin esittäminen, aineiston keruu, tutkittavien henkilöiden valinta, muuttujien siirto tilastoitavaan muotoon ja analysointi*. (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara, 1996, 130.)

Pyrimme työllämme vastamaan tutkimuskysymyksiimme nimenomaan tulkitsemalla tilastoja ja lukuja. Emme pyri selittämään syitä sille miksi nuoret ajavat päihteiden vaikutuksen alaisina tai miksi esimerkiksi alkoholin käyttö on vähentynyt nuorten keskuudessa. Sovellamme Hirsjärven ym. teoksessa mainittuja kvantitatiivisen tutkimuksen keskeisiä piirteitä oman aiheemme kannalta. Pyrimme vastaamaan hypoteesiimme keräämällä aineistoja ja siirtämällä ne tilastoitavaan muotoon ja vertailemalla niitä keskenään. Niin ikään emme pyri pureutumaan ajokorttiosuudessamme syihin miksi ajokorttien määrä olisi joko kasvanut tai vähentynyt tarkastelujaksolla.

2.3 Tilastollinen tutkimus

Käymme seuraavaksi läpi hieman tilastotieteeseen liittyvää teoriaa. Tilastollinen tutkimus on numeroiden tarkastelua ja niiden käyttämistä tutkimustuloksen saavuttamiseksi. Tilastotieteessä kaksi erityisen tärkeää käsitettä ovat itse tilastotiede ja tilasto. Tilasto on luvuilla tai lukusarjoilla ilmaistu esitys jostakin reaalisesta asiasta. Tilasto on yhteenvedo lukuisista yksittäisistä tapauksista. Tilastoja voidaan esittää erinäisillä kuvaajilla tai taulukoilla. (Valli, 2001, 9.)

Tilastotieteellä taas tarkoitetaan empiirisen ja numeerisen tiedon hankintaa, suunnittelua, keräämistä ja näiden tietojen esittämistä sekä analysointia. Näiden analyysien perusteella pyritään muodostamaan johtopäätöksiä tai jopa ennustamaan tulevia muutoksia ja määrittelemään tapahtumille todennäköisyyksiä. Tilastotiede on tutkijalle apuväline aineiston, eli lukujen ymmärtämiselle ja auttaa tutkijaa esittämään tilastot ymmärrettävästi. (Valli, 2001, 9–10.)

Kaikki tutkimus voidaan jakaa teoreettiseen (analyyttiseen) tai empiiriseen (kokemusperäiseen) tutkimukseen. Analyyttinen tutkimus pyrkii johtamaan päättelyn avulla yksittäisiä tietoja ja väitteitä lainalaisuuksien ja perusolettamusten pohjalta. Empiirinen tutkimus pyrkii muodostamaan yksittäistapauksia tarkastelemalla näitä lainalaisuuksia. Tilastollinen tutkimus edustaa empiiristä tutkimustapaa. Tutkijan tulee tarkastella huolellisesti tutkimaansa aineistoa ja löytää tästä aineistosta johdonmukaisuudet ja rakenteet. Kun johdonmukaisuudet tai rakenteet ovat löydetty, tulee tutkijan testata ovatko hänen löydöksensä yleistettävissä tilastollisesti. (Valli, 2001, 10–11.)

Muodostimme tilastomme hakemalla vuosittaiset lukumäärät rattijuopumustuomioista ja epäillyistä rattijuopumuksista, jotka kasasimme omiin taulukoihinsa. Muodostimme näistä taulukoista kuvaajat, joita tarkastelemme kappaleissa seitsemän ja kahdeksan. Näistä kuvajista pyrimme löytämään mahdollisia johdonmukaisuuksia ja muodostamaan niiden pohjalta yleistyksiä.

Ajokorttiosuudessa sovellamme samoja periaatteita. Tämä pitkälti sen takia, että pyrimme vertailemaan keskenään erilaisia tilastoja. Siten on luontevaa, että aineisto ajokorttien osalta on haettu vuosittain ja tarkasteluajanjakso painottuu 2010-luvulle. Päädyimme kuitenkin käyttämään erilaisia kuvaajia kappaleessa yksitoista, koska mielestämme valitut kuvaajat havainnollistavat paremmin kehitystä ja muutoksia tilastoissa.

Tässä vaiheessa on hyvä mainita, että koulutuksemme ei sisällä erillistä tilastotieteen opetusta. Pyrimme tämän takia pidättäytymään tekemästä yksiselitteisiä yleistyksiä ja johtopäätöksiä, jotka pätevät reaali maailmassa. Pystymme kuitenkin mahdollisesti kartoittamaan Ajokorttilakimuutoksen vaikutuksien ja nuorten rattijuopumustilastojen nykytilannetta sekä antamaan havaintojemme pohjalta viitteitä tulevaisuudesta.

Oikeanlaisen otantamenetelmän valinta on myös oleellinen osa tilastoihin pohjaavaa tutkimusta. Otannalla pyritään muodostamaan tutkitusta joukosta niin sanottu pienoismalli. Tällä tarkoitetaan, että tutkittavaa joukkoa pyritään edustamaan otannassa mahdollisimman hyvin. Otantamenetelmiä on hyvin paljon, mutta ominaista niille on satunnaisuus. Satunnaisuudella tarkoitetaan, että kuka tahansa henkilö kohderyhmästä voi olla osa otantaa. Satunnaisotanta

voi olla joko yksinkertainen tai ositettu. Yksinkertaisella satunnaisotannalla koko kohderyhmä on perusjoukko, kun taas ositetussa satunnaisotannassa otetaan kohderyhmästä eri ryhmistä satunnaisia kohteita. Nyrkkisääntönä voidaan pitää, että otannan tulisi olla sitä isompi, mitä yksityiskohtaisempaa tietoa halutaan saada. Otoksen koko on kuitenkin aina sidonnainen riippuen tutkittavasta ilmiöstä tai kohderyhmästä. (Valli, 2001, 13–17.)

Tutkimuksemme kohderyhmänä ovat koko Suomen nuoret kuljettajat, jotka ovat syyllistyneet rattijuopumusrikoksiin. Otannan ottaminen oli Tilastokeskuksen verkkosivujen ansiosta yksinkertaista. Saimme helposti tilastot kaikista nuorista, joista pystyimme ottamaan yksinkertaisen satunnaisotannan. Näin saimme suuren otantajoukon ja pystymme sanomaan, että otannasta saadut tulokset edustavat hyvin ja tasapuolisesti koko Suomea. Tällainen otanta ei myöskään jätä ketään pois tutkimuksesta tai painota esimerkiksi Lappia tai pääkaupunkiseutua enemmän kuin muita Suomen alueita. Tätä voidaan pitää koko Suomen kattavan tutkimuksen kannalta mielestämme vahvuutena, sillä uskomme että alueellinen jako olisi antanut tuloksia, jotka eivät olisi soveltuneet suureen osaan Suomea. Toki tulee myös huomioida, että löydöksemme eivät välttämättä päde esimerkiksi alueilla, jossa huumeiden käyttö on vähäisempää kuin toisaalla.

Ajokorttiosuudessa otannaksi valikoitui Manner-Suomi, sillä se oli suurin alueellinen kattavuus, joka Traficom:in tilastopalvelusta oli valittavissa. Tilastot kuitenkin edustavat edelleen koko Suomea tasapuolisesti ja antavat hyvän kuvan koko maan tilasta. Otantamme heikkoudet ja vahvuudet ovat samat kuin rattijuopumustuomioiden osalta. Voidaan ajatella, että rattijuopumusrikokset painottuisivat alueille, joissa väestöllä on paljon ajokortteja.

2.4 Kvalitatiivinen tutkimus

Kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen lähtökohtana on todellisen elämän kuvaaminen. Lähtökohtaan sisältyy ajatus todellisuuden moninaisuudesta. Tutkimusta tehtäessä on kuitenkin huomioitava se, että todellisuutta ei voida rikkoa osiin. Kaikki tapahtumat muokkaavat toisiaan ja tällöin on mahdollisuus löytää monen suuntaisia suhteita. Kvalitatiivisen tutkimuksen tarkoituksena on tutkia kohdetta kokonaisvaltaisesti. (Hirsijärvi, Remes, Sajaavaara, 1997, 161.)

Yksi kvalitatiivisen tutkimuksen yleisimmistä tavoista kerätä aineistoa on haastattelu. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa haastattelut voidaan jakaa neljään eri haastattelutyypin: 1. *Strukturoidussa haastattelussa* kysymykset muotoillaan kaikille samalla tavalla, jotta niiden merkitys on sama kaikille. Tämä tarkoittaa myös sitä, että kysymysjärjestys on sama kaikille. 2. *Puolistrukturoitu haastattelu* eroaa *strukturoidusta haastattelusta* siten, että haastattelussa ei ole valmiita vastausvaihtoehtoja. 3. *Teemahaastattelussa* haastattelun aihepiirit, teema-alueet, on etukäteen määritetty. Menetelmästä puuttuu kuitenkin strukturoidulle haastattelulle tyypillinen kysymysten tarkka muoto ja järjestys. Haastattelija varmistaa, että kaikki etukäteen päätetyt teema-alueet käydään haastateltavan kanssa läpi, mutta niiden järjestys ja laajuus vaihtelevat haastattelusta toiseen. 4. *Avoimessa haastattelussa* tilanne muistuttaa kaikkein eniten tavallista keskustelua. Haastattelija ja haastateltava keskustelevat tietystä aiheesta, mutta kaikkien haastateltavien kanssa ei käydä läpi kaikkia teema-alueita jne. (Eskola, Suoranta, 1998, 86-87.)

2.5 Aikaisemmat tutkimukset

Vuoden 2016 ajokorttilakimuutoksesta on tehty yksi aikaisempi opinnäyte, Jere Leinosen ja Teemu Nurmion työ nimeltä: Ajokorttilain uudistus 2016. Heidän työnsä käsitteli lakimuutoksen vaikutuksia Imatran poliisilaitoksen lupapalvelun päivittäiseen toimintaan. Nuorten rattijuopumuksista ei ole tehty aikaisempaa opinnäytetyötä, mutta katsauksia eri laitoksien rattijuopumustuomioiden kehitykseen ja valtakunnalliseen rattijuopumustilastojen muutokseen on tehty. Tästä esimerkkinä Taavi Järven ja Teemu Väänäsen työ: Rattijuopumusrikosten tilastot ja kehitys Suomessa 2010- luvulla. Löytämässämme tutkimuksissa ei olla käsitelty myöskään näin kattavasti ajokortteja rattijuopumustilastoihin pohjaavan tutkimuksen yhteydessä.

3 KÄSITTEET

Tutkimusta aloittaessa tulee olla esiyymmärrystä ja tietoa, eli teoriaa, tutkittavasta ilmiöstä. Näin voidaan mitata ilmiöön vaikuttavia muuttujia ja niiden välisiä suhteita. (Kananen 2017, 27–28.)

Teorian muodostamisella tarkoitetaan viitekehyksen rakentamista tutkimukselle. Viitekehys määrittää termit ja aiheet, joihin tutkimus perustuu. Tällä viitekehyksen muodostamisella

nopeutetaan kommunikaatiota ja keskustelua, sillä käytettyjä termejä ei tarvitse jatkuvasti määritellä uudelleen läpi tutkimuksen. Teorian tulisi olla yksinkertaista, selvää, yleistä ja totuudenmukaista. (Hirsjärvi ym. 1996, 131–137.)

Opinnäytteessämme keskeisimpiä käsitteitä ja termejä ovat ajokorttilainsäädäntö, rattijuopumuslainsäädäntö, nuoret ja päihderiippuvuus, nuorten päihteidenkäyttö, sekä päihteet.

3.1 Päihteet, päihderiippuvuus ja nuorten päihdekäytön riskitekijät

Päihde toimii yleisnimikkeenä kaikille kemiallisille aineille, jotka aiheuttavat päihtymyksen tunteen tai humalatilán joutuessaan elimistöön. (Dahl, Hirschovits, 2002, 5.)

Riippuvuudella tarkoitetaan kemiallisen aineen käyttöä niin, että käyttö johtaa terveyden heikkenemiseen sekä fyysisesti että psyykkisesti. Riippuvuus aiheuttaa henkilössä kyvyttömyyttä säädellä aineen käyttöä. Elimistön sietokyky ainetta kohtaan kasvaa ja henkilölle tulee vieroitusoireita käytön loputtua. (Salaspuro, Kiiánmaa, Seppä, 2003, 113.)

Nuorten päihteiden käytön aloittaminen riippuu usein ulkoisista tekijöistä. Näihin ulkoisiin tekijöihin voivat kuulua ystäväpiiri ja tähán liittyvä aikuistuminen ja itsenäistyminen. Perinnölliset tekijät vaikuttavat nuoren alkoholin sekä muiden päihteiden käyttöön. Perinnölliset tekijät eivät vaikuta suuremmin päihteiden käytön aloittamiseen. Perinnölliset tekijät vaikuttavat enimmäkseen päihteiden käytön jatkumiseen ja siihen liittyvään riippuvuuteen. (Salaspuro, Kiiánmaa, Seppä, 2003, 102.)

3.2 Rattijuopumus ja ajokorttilainsäädäntö

Rattijuopumuslainsäädännöllä tarkoitamme rikoslain 23 luvun 3-4§. Ajokorttilainsäädännöllä tarkoitamme Ajokorttialakia ja siihen liittyvä muita säädöksiä.

3.3 Ajokorttilupa

Ajokorttilupa on edellytys kuljettajantutkintoon pääsemiselle. Ajokorttiluvan tarkoitus on kartoittaa täyttääkö kuljettajantutkintoa suorittava henkilö kulloisenkin ajokorttiluokan edellyttämät vaatimukset. (Ajokortti-info.fi, Ajokorttilupa).

3.4 Kuljettajantutkinto

Käsittää ajokortin saamista edeltävät teoria- ja ajokokeet. Tutkinto voi myös ajokorttiluokasta riippuen sisältää käsittelykokeen. (Ajokortti-info.fi, Kuljettajantutkinto.)

3.5 Nuori

Tässä työssä nuorilla tarkoitetaan 15–24-vuotiaita henkilöitä. Teoriaosuuden lisäksi tilaisuuksissa keskitymme näihin kyseisiin ikäryhmiin. Rajasimme nuoren määritelmän näihin vuosiin YK:n nuorten määritelmän mukaisesti, joka on määritelty nimenomaan tilastointia varten. (Un.org, frequently asked questions).

3.6 Liikenteen turvallisuusvirasto

Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) nimi vaihtui 1.1.2019 alkaen Traficom:iksi sen yhdistyessä Liikenne- ja viestintäviraston toimintojen kanssa. Tässä työssä viittaamme selkeyden ja luettavuuden parantamiseksi Liikenteen turvallisuusvirastoon sen nykyisellä virallisella nimellä Traficom, vaikka virallinen käytetty lyhenne oli käsittelemämme lakimuutoksen aikaan vielä Trafi.

4 PÄIHTEIDEN VAIKUTUS AJOKYKYYN

4.1 Alkoholi

Alkoholilla viitataan usein etanoliin (etyylialkoholi). Etanoli on käymisprosessin seurauksena syntynyt kemiallinen yhdiste. Alkoholin vaikutus on keskushermostoa lamaantuminen. Alkoholi vaikuttaa hermostossa GABA:ksi ja glutamaatiksi kutsuttujen välittäjäaineiden toimintaan. (Päihdelinkki.fi)

Humala ilmenee aivotoiminnan heikkenemisenä. Aivotoiminta heikkenee siten, että henkiset toiminnot ja liikkeiden säätely vaikeutuvat. Huomiota vaativissa tehtävissä alkoholi huonontaa suoritusta jo siinä vaiheessa, kun veren alkoholipitoisuus on matala. (Seppä, Alho, Kiianmaa, 2010, 18.)

Alkoholi nautitaan pääsääntöisesti suun kautta. Suun kautta otettuna alkoholi imeytyy mahalaukusta, pohjukaissuolesta ja ohutsuolen alkuosasta verenkiertoon. Alkoholi jakautuu elimistössä kaikkiin kudoksiin tasaisesti. Hormonillisilla tekijöillä on vaikutusta alkoholin vaikutukseen. (Dahl, Hirschovits, 2002, 131.)

4.2 Huumeet

Huumausaineiksi luokitellaan kemikaalit ja kasvit, joita käytetään keskushermostovaikutusten vuoksi. Nämä keskushermostovaikutukset ovat lamaannuttavia, päihdyttäviä tai harhoja aiheuttavia. (yths.fi)

Huumeiden haitat kohdistuvat ensisijaisesti keskushermostoon. Huumepäihtymys on elimistön ja aivojen myrkytystä. Aivovaikutuksen takia huumeita käyttänyt henkilö ei kykene hallitsemaan käytöstään. Käytös voi olla sopimatonta, euforista, pelokasta, ahdistunutta tai harhaluuloista. Keskushermostovaikutuksen takia tajunnan taso on heikentynyt ja hengitys saattaa lamaanua. Huumeita käyttäneellä henkilöllä saattaa esiintyä vapinaa ja kouristuksia. Pahoinvointi, sydämen toimintahäiriö ja verenpaineen muutokset ovat mahdollisia ruumiillisia oireita huumeita käyttäneellä henkilöllä. (yths.fi)

Eri päihteet vaikuttavat eri tavalla hermostoon. Jotkut päihteet toimivat keskushermostoa stimuloivina (kokaiini, amfetamiini) ja jotkut toimivat rauhoittavina tai lamaannuttavina (opiaatit, barbituraatit, bentsodiatsepiinit). (Seppä, Aalto, Alho, Kiianmaa, 2012, 25.)

4.3 Vaikutus ajokykyyn

Ajokyky vaatii hyviä kognitiivisia taitoja. Hyvä ajokyky edellyttää havainnointia ja huomiokykyä sekä impulssien hallintaa. Ajokykyyn liittyy päätöksentekoa, joustavuutta ja nopeutta valintatilanteissa sekä vireyden säilyttämistä. (Seppä, Alho, Kiianmaa, 2010, 98.)

Esimerkiksi amfetamiinin käytön yhteydessä henkilön mustuaiset ovat laajentuneet ja reagoimattomat. Tämä aiheuttaa häikäisyä valon osuessa silmiin. Kontrastinäön heikentyessä rajapintojen erottaminen vaikeutuu, joka on haitallista esimerkiksi sateella ja mustan jään

esiintyessä. Silmälihasten liiallinen rentoutuminen johtaa piilokarsastukseen ja kaksoiskuvien näkemiseen. Silmälihasten liiallista rentoutumista aiheuttavat monet keskushermostoa lamaavat aineet. (Seppä, Aalto, Alho, Kiianmaa, 2012, 197.)

Psykomotoriset stimulantit, kuten kokaiini ja amfetamiini johdoksineen lisäävät henkilön liikeaktiivisuutta. Psykomotoriset stimulantit aiheuttavat henkilössä helposti kiihtymistä sekä euforiaa ja vähentävät väsymyksen tunnetta aineen vaikutuksen alaisena. (Salaspuro, Kiianmaa, Seppä, 2003, 161.)

Hallusinogeenit vaikuttavat henkilön ajattelu ja havaitsemiskykyyn. Hallusinogeenit aiheuttavat psykoosia muistuttavan tilan. Tyypillisenä vaikutuksena voi olla tajunnan vääristyminen, muuttaen ajan ja paikan tajua aiheuttamalla aistihäiriöitä esimerkiksi kuuloon ja näköön. (Salaspuro, Kiianmaa, Seppä, 2003, 169.)

5 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

5.1 Tutkimuskysymykset

Kvantitatiivisen tutkimuksen pohjalla on aina tunnettu ilmiö ja siihen liittyvä ongelma, joka halutaan ratkaista. Jotta ongelmaan löydetään ratkaisu, tulee esittää kysymys, joka vastaa ongelmaan. Nämä kysymykset ovat tutkimuskysymyksiä, jotka voivat olla muodoltaan: *Mitä? Miten? Kuinka? Miksi? Paljonko?* (Kananen, 2017, 23–26.)

Mielestämme ajokorttilain muutos on voinut aiheuttaa ongelmia helpottamalla ajokortin hankintaa päihdeongelmaisten keskuudessa. Ongelmaksi voivat muodostua lisääntyneet rattijuopumustuomiot nuorilla. Työmme keskeisimmiksi kysymyksiksi muodostuivat siten: Miten vuoden 2016 ajokorttilakimuutos on vaikuttanut nuorten rattijuopumustilastoihin, miten tilastot jakautuvat teontarkenteittain ja miten ne ovat kehittyneet? Tähän saa vastauksen kysymällä ”paljonko?”, eli kuinka paljon rattijuopumustuomioita on ollut ennen ja jälkeen ajokorttilakimuutoksen ja paljonko nuoret ovat saaneet rattijuopumustuomioita. Ajokorttien osalta on myösärkevin lähteä kartoittamaan Suomen tilaa lukujen kautta.

5.2 Aineiston hankintamenetelmät

Yleisin tiedonkeruumenetelmä kvantitatiivisessa tutkimuksessa on kyselylomake. Muita menetelmiä ovat esimerkiksi eri tunnuslukujen tarkastelu ja mittaaminen (Kananen, 2017).

Tutkimusaineistoa voidaan kerätä itse tai hyödyntää jo valmiiksi olevia aineistoja, joita ei ole analysoitu. Näitä ovat esimerkiksi valtion virastojen keräämät tilastot. Aineistoa kerätessä tulee pohtia ketkä ovat tutkimuksen kohteena ja millaiselta aikaulottuvuudelta aineistoa kerätään. Jos aineistoa kerätään pitkältä aikaväliltä, puhutaan pitkäaikaistutkimuksesta, jolloin voidaan seurata ilmiön kehittymistä nimenomaan pitkällä aikavälillä. (Hirsjärvi ym. 1997.)

Valitsimme aineistoksemme tilastokeskuksen ylläpitämän tilaston. Tästä tilastosta saamme tiedot usean vuoden ajalta ja eri ikäpolvien saamista rattijuopumustuomioista. Näin pystymme tarkastelemaan erittäin isoa otantajoukkoa pidemmällä aikavälillä, joka olisi mahdotonta esimerkiksi kyselyllä. Toinen hyödyntämämme aineisto on Traficomien Tilastopalvelu. Täältä saimme tilastot, jotka käsittivät erittäin ison otantajoukon. Tilastopalvelu on hyvin samankaltainen Tilastokeskuksen palvelun kanssa ja antaa jaotella tilastoja ikäluokittain, joka on työmme kannalta eriarvoisen tärkeää. Huomautuksena, että nämä tilastot olivat saatavana valitettavasti hieman lyhyemmältä ajanjaksolta, kuin rattijuopumustilastomme.

6 LIITTYVÄ LAINSÄÄDÄNTÖ

6.1 Rattijuopumus ja törkeä rattijuopumus

Rattijuopumusta ja törkeää rattijuopumusta käsitellään rikoslain 23 luvun 3-4§.

Rikoslain 23 luvun 3§:n (20.12.2002/1198) mukaan: *Joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, on tuomittava rattijuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.*

Rattijuopumuksesta tuomitaan myös se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään huumausainetta niin, että hänen veressään on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota kuljettajalla on ollut oikeus käyttää.

Rattijuopumuksesta tuomitaan niin ikään se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia taikka tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut.

Rikoslain 23 luvun 4§:n (20.12.2002/1198) mukaan: *Jos rattijuopumuksessa*

- 1) rikoksentekijän veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, tai
- 2) rikoksentekijän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut taikka
- 3) rikoksentekijä on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut, ja olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, rikoksentekijä on tuomittava törkeästä rattijuopumuksesta vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Tästä laista on tärkeä huomata alkoholin vaikutuksen alaisena ajatun rattijuopumuksen ja huumeiden vaikutusten alaisena ajatun rattijuopumuksen ero. Alkoholin vaikutuksen alaisena voi kuljettaa moottorikäyttöistä kulkuneuvoa mikäli veren alkoholipitoisuus tai alkoholin määrä uloshengitysilmassa ei ylitä laissa annettua rajaa. Eli henkilö voi kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa vaikka hänen elimistössään on alkoholia. Huumausaineissa on taas niin sanottu "nollatoleranssi". Eli mikäli henkilö kuljettaa ajoneuvoa ja hänen elimistöstään löydetään huumeen vaikuttavaa ainetta tai aineenvaihduntatuotetta syyllisyytensä rattijuopumukseen. Törkeä rattijuopumus vaatii perusmuotoista rattijuopumusta korkeamman rajan ylittymisen ja huumasaineiden vaikutuksen alaisissa ajokyvyn tuntuman huonontumisen.

6.2 Huumausainerikos ja huumausaineen käyttörikos

Huumausainerikoksia käsitellään rikoslain 50 luvussa. Rikoslain 50 luvun 1§:n (30.5.2008/374) mukaan:

Joka laittomasti:

- 1) valmistaa tai yrittää valmistaa huumausainetta taikka viljelee tai yrittää viljellä kokapensasta, kat-kasvia (*Catha edulis*) tai *Psilocybe*-sieniä,
- 2) viljelee tai yrittää viljellä oopiumiunikkoa, hamppua tai meskaliinia sisältäviä kaktuskasveja käytettäväksi huumausaineena tai sen raaka-aineena taikka käytettäväksi huumausaineen valmistuksessa tai tuotannossa,
- 3) tuo tai yrittää tuoda maahan taikka vie tai yrittää viedä maasta taikka kuljettaa tai kuljetuttaa tai yrittää kuljettaa tai kuljetuttaa huumausainetta,

4) myy, välittää, toiselle luovuttaa tai muulla tavoin levittää tai yrittää levittää huumausainetta, tai

5) pitää hallussaan tai yrittää hankkia huumausainetta,

on tuomittava huumausainerikoksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Rikoslain 50 luvun 2a§.n (13.7.2001/654) mukaan:

Joka laittomasti käyttää taikka omaa käyttöä varten pitää hallussaan tai yrittää hankkia vähäisen määrän huumausainetta, on tuomittava huumausaineen käyttörikoksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Huumausaineen käyttörikosta koskeva lainsäädäntö on lisätty työhön, sillä se tulee kirjata toiseksi rikosnimikkeeksi, kun henkilön epäillään syyllistyneen huumeiden vaikutusten alaisena ajettuun rattijuopumukseen. Huumausainerikosta koskeva lainsäädäntö on lisätty sillä tämä rikosnimike voi tulla harkinnan alaiseksi, mikäli rattijuopumukseen syyllistyneen epäillyn hallusta löydetään vähäistä suurempia määriä huumausaineita. (POL-2018-49612.)

6.3 Ajokorttilaki

6.3.1 Hallituksen esitys Ajokorttilain muuttamisesta

Hallitus jätti eduskunnalle esityksen 2014 ajokorttilain ja sen kaltaisiin lakeihin tehtävistä muutoksista. Näitä muita lakeja olivat esimerkiksi laki kuorma- ja linja-auto kuljettajien ammattipätevyydestä ja laki liikenteen turvallisuusvirastosta. (HE 313/2014.)

Ennen tätä muutosesitystä ajokortit myönsi Ajokorttilain 3. luvun mukaan poliisi. Ajokortin hakemisen yhteydessä poliisi selvitti hakijan edellytykset ajokortin hankkimiselle. Tämä käsitti hakijan terveydentilan ja iän. Ajokorttilaissa säädetään lisäksi, että terveysvaatimusten täyttyminen edellyttää, ettei hakijaa pidetä alkoholin tai muun huumaavan aineen käytön takia vaarana muulle liikenteelle. (HE 313/2014.)

6.3.2 Esityksen sisältö

Esityksen yksi keskeisimmistä sisällöistä oli ehdotus siitä, että ajokortit, ajokorttiluvat ja muut lisäluvut myöntäisi tulevaisuudessa Traficom poliisin sijaan. Lisäksi esityksessä ehdo-

tettiin, että Traficom voisi hankkia palveluita ajokorttihakemusten ja ajokorttien luovuttamista varten yksityisiltä ja julkisilta toimijoilta. Jatkossa Traficom määrittäisi tarkemmat terveysvaatimukset ajokorttien ja lupien hankintaan. (HE 313/2014.)

Muita huomionarvoisia muutosehdotuksia olivat, että erillisen lyhytaikaisen ajokortin käytöstä luovuttaisiin ja raskaan kaluston kuljettajien, sekä ajo-opettajien koulutusvaatimuksia ja rakenteita muutettaisiin. (HE 313/2014.) Näillä muutoksilla pyrittiin keskittämään ajokorttimenettelyssä toimivien viranomaisten tehtävät kunkin viranomaisen ydintehtävien mukaan.

6.3.3 Esityksen ehdotukset ja tavoitteet

Esityksen mukaan ajokorttihakemukset käsiteltiin jo Traficomin ylläpitämässä tietojärjestelmässä, jonne poliisi syöttää hakijan tiedot. Lisäksi Traficom vastaa kuljettajatukintojen järjestämisestä, ajokorttien ja ajoneuvojen rekisteröinnistä ja ajokorttien sekä ajolupien toimitamisesta. Lisäksi Traficom hoitaa taksikuljettajien ajolupakokeet ja kuljettajantutkinnot, sekä raskaan liikenteen ammattipätevyyskortit. Siten ajokorttien ja ajolupien käsittely voisi siirtyä Traficomille, joka jo entuudestaan hoitaa ajolupamenettelyä vastaavia tehtäviä. (HE 313/2014.)

Esityksessä haluttiin pysyttää poliisilla edelleen ajotapavalvonta, ajoterveydenvalvonta ja ajokieltoasiat, sillä näiden katsotaan kuuluvan poliisin ydintehtäviin, sekä sisältävän viranomaista vaativia toimenpiteitä kuten virallisia kuulemisia. Tämän jaon vahvuus olisi ajokorttimenettelyn yksinkertaistaminen monilta eri viranomaistaholta yhdelle, ja se antaisi poliisille enemmän resursseja keskittyä omiin ydintehtäviinsä. (HE 313/2014.)

Esityksellä ennustettiin myös kustannussäästöjä, sillä osa nykyisistä toiminnoista voitaisiin hankkia ulkoisilta palveluntuottajilta, eikä enää viranomaisilta. Lisäksi säästöä saataisiin niin kutsutusta “yhden luukun periaatteesta” eli lupamenettelyn yksinkertaistumisesta. Tällä tarkoitettiin, että asiakkaan ei tarvitsisi enää ajokorttia hankkiessaan asioida usean eri viranomaisen kanssa. Esitys sisältää lisäksi ehdotuksen, että päihteiden ongelmakäytön tarkastelusta luovuttaisiin lupamenettelyssä kokonaan. Esityksessä arvioitiin, että tällä ei olisi heikentävää vaikutusta liikenneturvallisuuteen, vaikka laki helpottaisi päihdeongelmaisten ajokortin hankkimista. Esityksen mukaan vastaavat tekijät huomioidaan jo lääkärin tekemässä

arvioinnissa, eikä niitä siten tarvitsisi arvioida vielä erikseen ajokortin hankinnassa. Käytännön tasolla poliisi on omien tietojensa perusteella pyytänyt puoltavasta lääkärinlausunnosta huolimatta 500 ylimääräistä lausuntoa selvittääkseen, onko hakijalla mahdollisesti päihdeongelmaa. (HE 313/2014.)

Tätä näkemystä olivat puoltaneet Sosiaali- ja Terveysministeriö ja Liikennelääketieteen yhdistys. Poliisihallitus oli taas suhtautunut tähän osaan lakimuutoksesta varauksella. POHA:n mukaan jatkuvan päihteenkäytön seuranta tulisi huomioida tulevaisuudessa paremmin lääkärin ilmoitusvelvollisuudessa poliisille, jota käsitellään Ajokorttilain 21§:ssä. (HE 313/2014.)

6.3.4 Ajokorttilaki muutoksen jälkeen

Laki ajokorttilain muuttamisesta (70/2015) annettiin 6.2.2015, kun eduskunta hyväksyi Ajokorttilakiin ehdotetut muutokset Hallituksen esityksessä 313/2014. Muutos astui virallisesti voimaan 1.1.2016.

Uudessa, eli nykyisessä laissa, hallituksen esityksen mukaisesti Traficom myöntää ajokortin, ajokorttiluvan, opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan ja liikenneopettajaluvan. Lisäksi Traficomille annettiin toimivalta päättää ajokorttien haltuunotosta, mikäli ajokorttia epäiltäisiin väärennyksi ajokortin hakemisen yhteydessä. Näitä uusia toimivaltaan kuuluvia tehtäviä voidaan myös hankkia yksityisiltä ja julkisilta palveluntuottajilta. (Laki ajokorttilain muuttamisesta 70/2015.)

Poliisi huolehtii edelleen ajokieltoasioista kuten ajokieltoon ja väliaikaiseen ajokieltoon määräämisestä ja peruuttaa muut Ajokorttilain 2:8§ tarkoitetut luvat, poissulkien ajokorttiluvan. Poliisi vastaa edelleen liikennevalvonnasta, joka sisältää kuljettajien ajokyvyn ja ajoterveyden valvonnan ja vastaa tästä valvonnasta aiheutuvista toimenpiteistä. (Laki ajokorttilain muuttamisesta 70/2015.)

Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että uudet ajokortit haetaan Traficomilta. Traficom on taas ulkoistanut, kuten uusi laki mahdollisti, ajokortteihin liittyvät lupa- ja hakemusasioita Ajovarman Oy:lle. Joitakin lupia kuten ajokorttilupa voi vielä hakea suoraan Traficomilta. (Ajovarman.fi, Tietoa yrityksestä; Ajokortti-info.fi, Ajokortin hankkiminen). Ajovarman Oy on

Traficomın sopimus Kumppani, joka kuuluu A-katsastus-konserniin (AjoVarma.fi, Tietoa yrityksestä).

6.3.5 Ajokortin hankkiminen

Ajattelimme, että olisi hyvä avata myös nykyisen ajokorttilain mukaista ajokortin hankintaprosessia. Halusimme esitellä erityisesti nykyistä terveydentilan kartoitusta, sillä työmme pyrkii tarkastelemaan nimenomaan näiden osaksi muuttuneiden käytäntöjen vaikutusta tilastoissa.

Ajokortin hankkiminen alkaa ajokorttiluvan hakemisella. Ajokorttilupa on vaatimus kuljettajatutkintoon pääsemiselle. Ajokorttilupa voidaan myöntää vuosi ennen haettavan ajokortin ikävaatimusta. Tästä poikkeus on B-ajokortti, johon ajokorttilupa voidaan myöntää jopa kaksi vuotta aikaisemmin. Ajokorttilupa edellyttää Ajokorttilain 2:12§ mukaan, että hakija täyttää seuraavat kriteerit:

1. Hakija täyttää ajokorttiluvan terveysvaatimukset,
2. Hakijalla on vakinainen asuinpaikka Suomessa tai hän opiskelee täällä ja on opiskellut vähintään 6 kuukautta,
3. Hakija ei ole väliaikaisessa tai varsinaisessa ajokiellossa EU- tai ETA-valtiossa, eikä hänen ajokorttiaan ole rajoitettu, poistettu tai määräajaksi peruutettu näissä valtioissa,
4. Hakija esittää opiskelutodistuksen, kun laki sitä vaatii. (Laki ajokorttilain muuttamisesta 70/2015.)

Käsitlemme seuraavassa kappaleessa laissa säädettyjä vaadittuja terveysvaatimuksia hieman tarkemmin. Valitsimme tarkasteltavaksi Ryhmään-1 kuuluvien ajokorttien vaaditut terveysvaatimukset, sillä tämä ryhmä käsittää nuorten useimmiten haetut ajokortit, joita ovat henkilöauton (B), mopon (AM/120), mopoauton (AM/121), kevytmoottoripyörän (A1/A2), moottoripyörän (A) ja traktorin (T) kuljettamiseen tarkoitetut ajokortit (AKL 2:4).

Kuten aikaisemmin mainittiin, ajokorttilupa edellytti ajokorttiluvan vaatimien terveysvaatimuksien täyttämisen. Tämä vaatimusten täyttyminen todetaan ajokorttiluvan yhteydessä toimitetusta enintään 6kk vanhasta lääkärintodistuksesta ja mahdollisesti erikseen vaaditusta erikoislääkärinlausunnosta. Laissa mainitaan, että tällainen erikoislääkärinlausunto voidaan

vaatia, mikäli Traficomien tietoon on tullut jokin seikka, joka aiheuttaa tarpeen vaatia erikoislausuntoa. (AKL 3:10.)

Lääkärintodistus todistaa hakijan täyttäneen ajokorttiluokan terveystaamimukset. Ryhmän-1 ajokorttia hankkiessa tulee lääkärintarkastuksessa osoittaa riittävä näkökyky ja, että on terveytensä puolesta muuten kyvykäs kuljettamaan tähän ryhmään kuuluvaa ajoneuvoa. (AKL 2:17.) Terveystaamimuksissa ei ole erillistä mainintaa hakijan mahdollisesta päihteiden ongelmakäytöstä, jolloin tämän kartoittaminen ei ole vaadittu, vaikka se lääkärintarkastuksessa huomioitaisiin terveydentilan arvioinnissa. Tämän arvioinnin selvityksen tuloksiin voidaan mielestämme suhtautua skeptisesti. On nimittäin todennäköisempää, ellei päihteidenkäyttö ole todella ilmeistä, että hakija ei kertoisi hakemansa luvan saamisen estävää tietoa hakuprosessissa lääkärille.

Hakijan tulee ajokorttiluvan hakemisen lisäksi saada kuljettajaopetusta ennen kuljettajantutkinnon suorittamista. Kuljettajaopetuksen voi aloittaa jo ennen ajokorttiluvan hakemista, joko autokoululla tai lähisukulaisen kanssa, joka on saanut opetusluvan. Näitä kuljettajaopetuksen muotoja voi myös yhdistellä. Ensimmäistä ajokorttia hankittaessa on kaikkien osallistuttava 4-tunnin mittaiseen EAS-koulutukseen (Ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus) riippumatta siitä miten aikoo ajo-opetuksen toteuttaa. (Ajokortti-info.fi) Hakija saa aloittaa ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aikaisintaan kuusi kuukautta ennen suoritettavan ajokortin vähimmäisiän täyttymistä. B-ajokorttia suorittaessa harjoittelun saa aloittaa kaksi vuotta ennen vähimmäisiän täyttymistä (AKL 4:38).

Hakijan tulee haetusta ajokorttiluokasta riippuen hankkia vaihteleva määrä ajo-opetusta. Kaikki ajokorttiluokat eivät kuitenkaan edellytä ajo-opetuksen suorittamista. Näitä ajokorttiluokkia ovat T, AM/120 ja AM/121 (Ajokortti-info.fi, Ajokorttiopetuksen tuntimäärät ja sisältö). Emme erittele eri ajokorttien vaatimia ajo-opetuksen tuntimääriä tarkemmin, sillä työemme kannalta ne eivät ole erityisen oleellisia. Keskitymme tuntimäärien sijaan tilastolliseen analyysiin rattijuopumusmuotoista. Vaaditut ajo-opetusmäärät eivät ole myöskään muuttuneet vuoden 2016 Ajokorttilakimuutoksen mukana.

Viimeisenä osana ajokortin hankkimista on itse kuljettajantutkinto. Kuljettajantutkinnon tarkoituksena on varmistaa, että kuljettaja kykenee soveltamaan ajo-opetuksen aikana opittuja asioita liikenteessä. Kuljettajantutkintoon pääsemisellä on neljä edellytystä: hakijan tulee

täyttää hakemansa ajokortin ikävaatimus, hakijalla pitää olla voimassa oleva ajokorttilupa, hakija on suorittanut tutkinnon vaatiman opetuksen ja hakija ei saa olla määrätynä ajokieltoon.

Kuljettajatutkinto rakentuu teoriakokeesta, ajokokeesta ja käsittelykokeesta, joka voi sisältyä ajokokeeseen. Teoriakokeen tarkoitus on varmistaa, että kuljettajalla on tarvittava tietopohja liikenteessä toimimiselle. Teoriakokeen saa käydä kuukausi ennen ajokortin ikävaatimuksen täyttymistä ja hyväksytty koe on voimassa vuoden suorittamisesta.

Ajokokeen tarkoitus on taas varmistua kuljettajan ajotaidoista ja asianmukaisesta ajotavasta liikenteessä. Ajokokeessa pyritään varmistumaan, että kuljettaja ottaa huomioon muut liikenteenkäyttäjät, kiinnittää huomiota liikenneturvallisuuteen sekä huomioi ekologisuuden ajossaan. Ajokokeeseen osallistuminen vaatii ajo-opetuksen suorittamisen lisäksi hyväksytyt teoriakokeen, mikäli haettu ajokortti sitä edellyttää. Lisäksi ajokokeeseen osallistuminen voi vaatia käsittelykokeen suorittamista hyväksytysti. Käsittelykoe voi myös sisältyä ajokokeeseen, kuten esimerkiksi B-ajokortin ajokokeessa. Käsittelykokeen tarkoitus on varmistua kuljettajan ajoneuvon käsittelytaitojen riittävydestä. (Ajokortti-info.fi, Kuljettajatutkinto.)

Kun kuljettaja on saanut suoritettua ajokokeen hyväksytysti, saa hän tutkintotodistuksen, jolla saa oikeuden ajaa Suomessa 6 kuukauden ajan. Tämä tutkintotodistus toimii ajokorttina siihen asti, kunnes virallinen ajokortti tulee postissa suoraan kuljettajalle. (Ajokortti-info.fi, Ajokortin hankkiminen.)

7 RATTIJUOPUMUSTUOMIOT 2011–2018 SUOMESSA

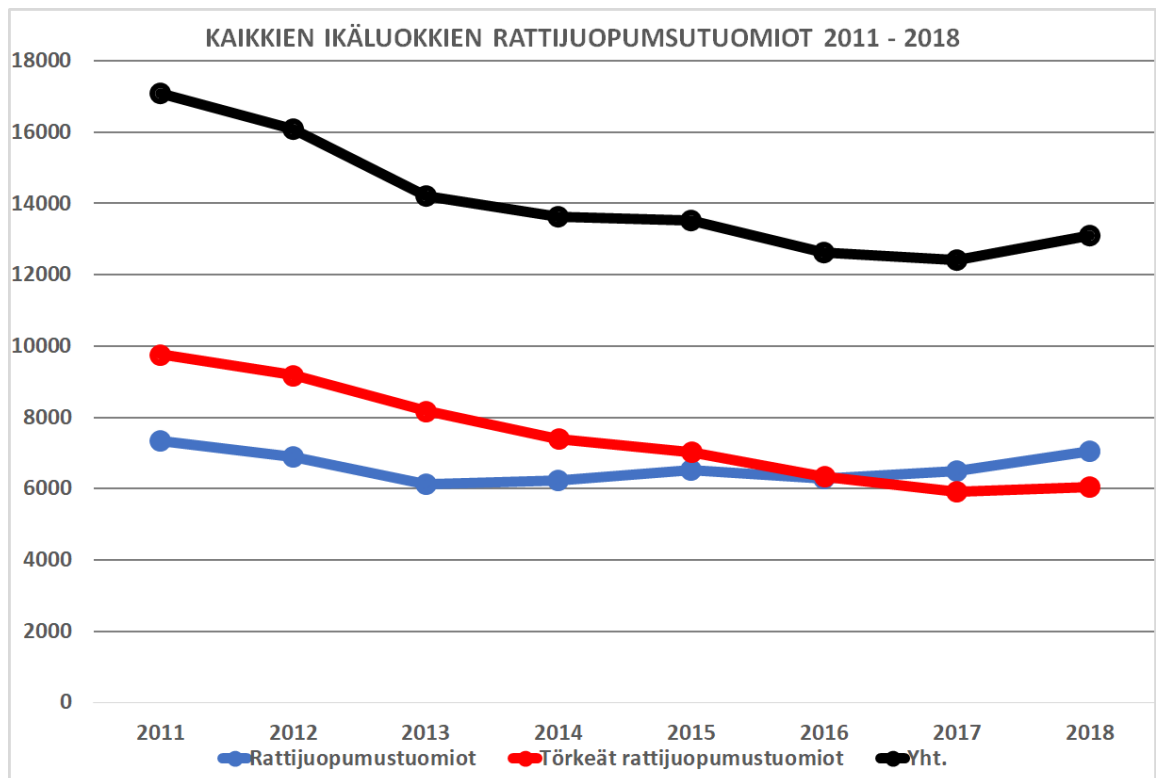
Tarkastelemme ensimmäiseksi koko Suomen rattijuopumustuomioita tilastotietokeskuksesta saatavien tilastojen pohjalta. Etsimme tilastoja rikostuomioista, joissa rikosnimikkeinä olivat perusmuotoiset rattijuopumukset ja törkeät rattijuopumukset. Tämän jälkeen haimme samat tilastot nuorten osalta. Lopuksi haimme tilastot vielä poliisilla esitutkinnassa olleista nuorten ajamista epäillyistä rattijuopumuksista.

Poliisilla tutkinnassa olleista rattijuopumuksista on eroteltu rattijuopumukset, joissa vaikuttava aine on ollut alkoholi, alkoholi ja muu huumaava aine tai vain muu huumaava aine erikseen. Olisimme halunneet käsitellä läpi työn pelkästään tuomiotilastoja, mutta rikostuomiotilastoja ei saanut jaoteltua teontarkenteittain. Teontarkenteisiin jaottelu opinnäytteessä

oli mielestämme työmme kannalta oleellista, sillä näin pystymme tarkastelemaan myös rattijuopumuksia eri päihteiden vaikutuksen alla ajettujen rattijuopumusten jakautumisen osalta. Lisäksi kuten tilastoista myöhemmin näkee esitutkinnassa olleiden rattijuopumusten ja annettujen tuomioiden välillä ei ole suurta määrällistä eroa, jonka takia tilastot ovat vertailukelpoisia.

Olemme jaotelleet tilastot siten, että tarkastelemme ensin rattijuopumustuomiota Suomessa kaikkien ikäluokkien osalta. Kuvion 1. tilasto sisältää tilastot epäillyistä joiden ikä on 15–80-. Tämän jälkeen tarkastelemme pelkästään nuorten, eli 15–24-vuotiaiden rattijuopumustuomioita ja vertaamme niitä keskenään. Seuraavassa luvussa käsittelemme aikaisemmin mainittuja tukinnassa olleita rattijuopumusrikoksia, jotka on jaoteltu teontarkenteittain.

Tarkastelujaksoksi kaikkien tilastojen osalta valikoitui vuodet 2011–2018. Tämä tarkastelujakso oli mielestämme sopiva pitkä, sillä se antaa riittävän kuvan tuomioiden ja tutkittujen rattijuopumusrikosten kehityksestä ennen vuotta 2016. Tarkastelujakson päätösvuosi on 2018, koska tätä tuoreempia tilastoja ei ollut tilastokeskukselta saatavilla kun kasasimme tilastot.



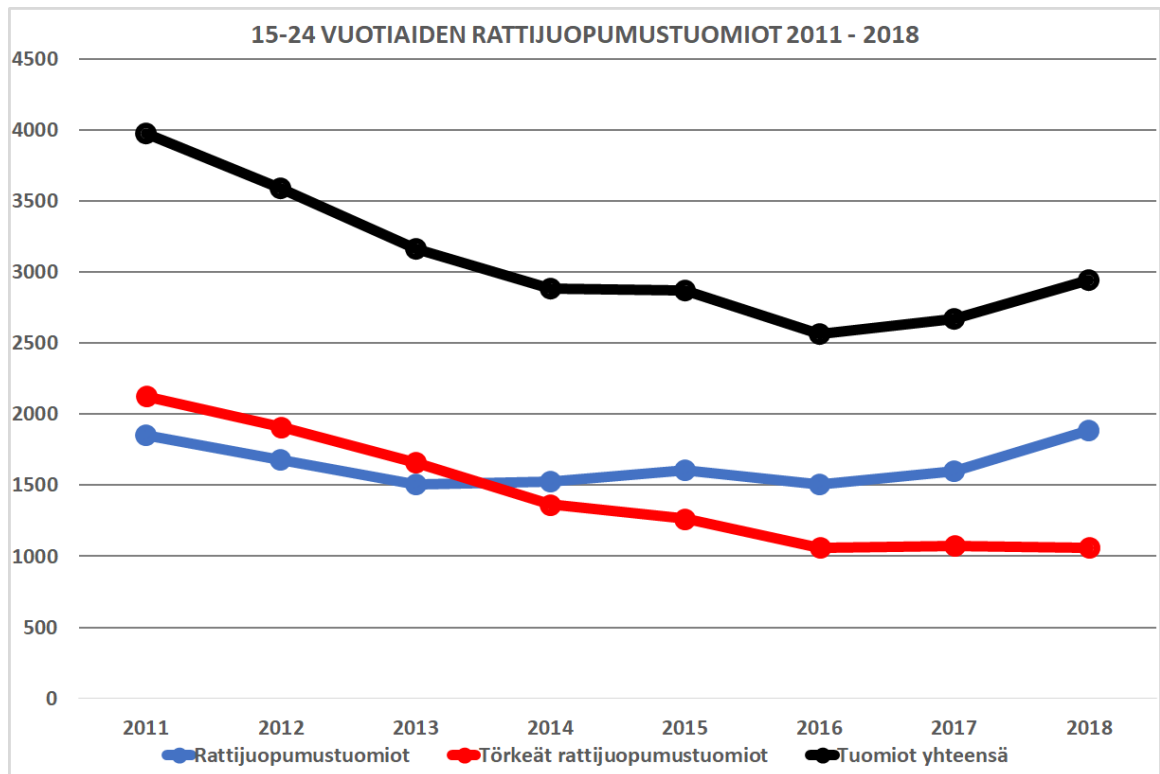
Kuvio 1. Suomessa oikeudessa annetut rattijuopumustuomiot ja niiden kehitys vuodesta 2011 vuoteen 2018. (Kuvio 1: Tilastokeskus)

Kuten kuvioista 1. huomaa, että olemme erotelleet perusmuotoiset ja törkeät rattijuopumustuomiot omiksi janoikseen. Lisäksi kuviossa on näiden tuomioiden summaa kuvaava jana. Pyrimme käyttämään vastaavaa jaottelua kaikissa työmme kuvoissa.

Kuviosta 1 on havaittavissa rattijuopumustuomioiden kehitys Suomessa vuosina 2011–2018. Perusmuotoiset rattijuopumustuomiot ovat laskeneet jatkuvasti vuoden 2011 ja 2013 välillä. Tämän yhtäjaksoisen laskun jälkeen vuosina 2014 ja 2015 on havaittavissa nousua perusmuotoisissa rattijuopumustuomioissa. Vuoden 2015 ja 2016 välillä perusmuotoisten rattijuopumustuomioiden nousu tasaantui, kunnes perusmuotoiset rattijuopumustuomiot kääntyivät taas nousuun vuodesta 2016 aina vuoteen 2018 asti, johon tilastomme loppuu. Perusmuotoisten rattijuopumustuomioiden määrä ylittää 2018 tarkastelujakson alkamisvuoden 2011 määrän.

Törkeiden rattijuopumustuomioiden osalta on havaittavissa laskua vuodesta 2011, joka on jatkunut tasaisena vuoteen 2017. Vuoden 2017 ja 2018 välillä on havaittavissa pientä nousua. Yhteensä sekä perusmuotoiset että törkeät rattijuopumustuomiot ovat käytännössä laskeneet vuodesta 2011 vuoteen 2017 asti, jonka jälkeen pieni nousu on havaittavissa.

Nopean silmäyksen perusteella voitaisiin kuvioista 1 huomata, että rattijuopumukset ovat siis määrällisesti olleet nousussa viime vuosina. Oleellista kuitenkin on, että määrällisesti pitkällä aikavälillä tarkasteltuna rattijuopumustuomiot ovat pudonneet kokonaisuudessaan noin 30 prosenttia, eli 5 000 kappaletta vuodesta 2011, jolloin tuomioita annettiin yhteensä noin 17 000. Vuonna 2018 tuomioita annettiin enää 13 000 kappaletta. Vuosina 2016–2017, jolloin tuomioiden lasku tasaantui, ennen niiden nousua, tuomiot vähenivät noin 2 prosentilla. Nousua tapahtui tämän jälkeen vuosina 2017–2018 noin 5 prosenttia.



Kuvio 2. Suomessa nuorille annetut rattijuopumustuomiot ja niiden kehitys vuodesta 2011 vuoteen 2018 (Kuvio 2: Tilastokeskus)

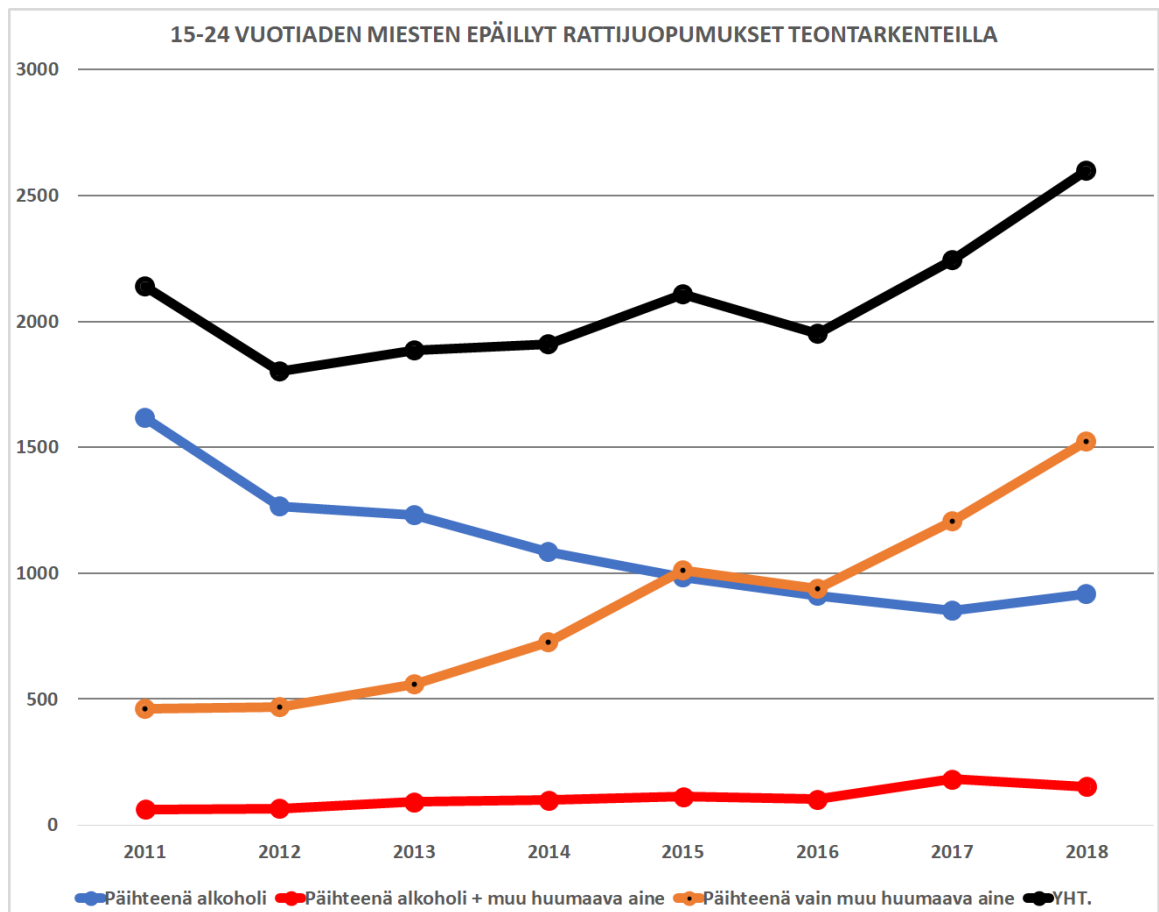
Kuviossa 2. on eritelty samaan tapaan kuin kuviossa 1. rattijuopumustuomiot, mutta vain nuorten osalta. Kuvioista 2. voi huomata, että yleinen kehitys nuorten tuomioissa on ollut hyvin samankaltainen kuin kaikkien ikäryhmien tuomioiden osalta (Kuvio 1.). Tuomiot ovat kokonaisuudessaan tippuneet tarkastelujakson alusta 35 prosentilla. Lisäksi samoin kuten Kuviossa 1. on havaittavissa tuomioiden määrällisen laskun tasaantuminen 2014–2015, jota on seurannut nousu vuodesta 2017. Meidän tutkimuksemme kannalta oleellista on kuitenkin, että tuomioiden nousu on tapahtunut vuotta aikaisemmin nuorilla, eli vuosina 2016–2017. Kuviossa 1. vastaava nousu tapahtui vasta 2017–2018.

Törkeiden ja perusmuotoisten tuomioiden jakaumasta nuorten osalta voidaan sanoa yleistyksenä, että perusmuotoiset rattijuopumustuomiot ovat nousseet tarkastelujakson alusta, kun taas törkeät rattijuopumustuomiot ovat laskeneet samoin kuten kaikilla ikäluokilla kuviossa 1.

8 NUORTEN RATTIJUOPUMUKSET

Käsitlemme tässä kappaleessa nyt poliisin tutkimia nuorten rattijuopumuksia, jotka on jaoteltu teontarkenteilla. Tämä tarkoittaa siis sitä, että saamme eriteltyä rattijuopumukset teossa käytetyn päihdyttävän aineen perusteella. Näin saamme jaoteltua rattijuopumukset, joissa päihteenä on ollut vain alkoholi ja rattijuopumuksiin, joissa päihdyttävänä aineena on vain huumausaineet. Lisäksi on vielä näiden kahden yhdistelmä, joissa päihdyttävänä aineena on sekä alkoholi että huumausaine. Näiden rattijuopumusten erillinen tarkastelu on oleellista, sillä näin nähdään tarkemmin rattijuopumusten määrällistä jakaumaa eri päihtei- den osalta ja voidaan tehdä syvällisempiä tulkintoja rattijuopumusten kehityksen taustoista. Olemme jakaneet nuorten tilastoja lisäksi sukupuolen perusteella. Kuten tullaan huomaamaan sukupuolten välillä ei ole välttämättä suurta eroa määrien kehityksen osalta, mutta rattijuopumusten määrällinen ero sukupuolten välillä on huomattava. Lisäksi olemme eritelleet törkeät rattijuopumukset omiin kuvioihinsa. Tämä toi kuvaajiin selkeyttä ja mahdollisti paremmin törkeiden rattijuopumusten analysointia.

8.1 Nuorten miesten ja naisten tutkitut epäillyt rattijuopumukset

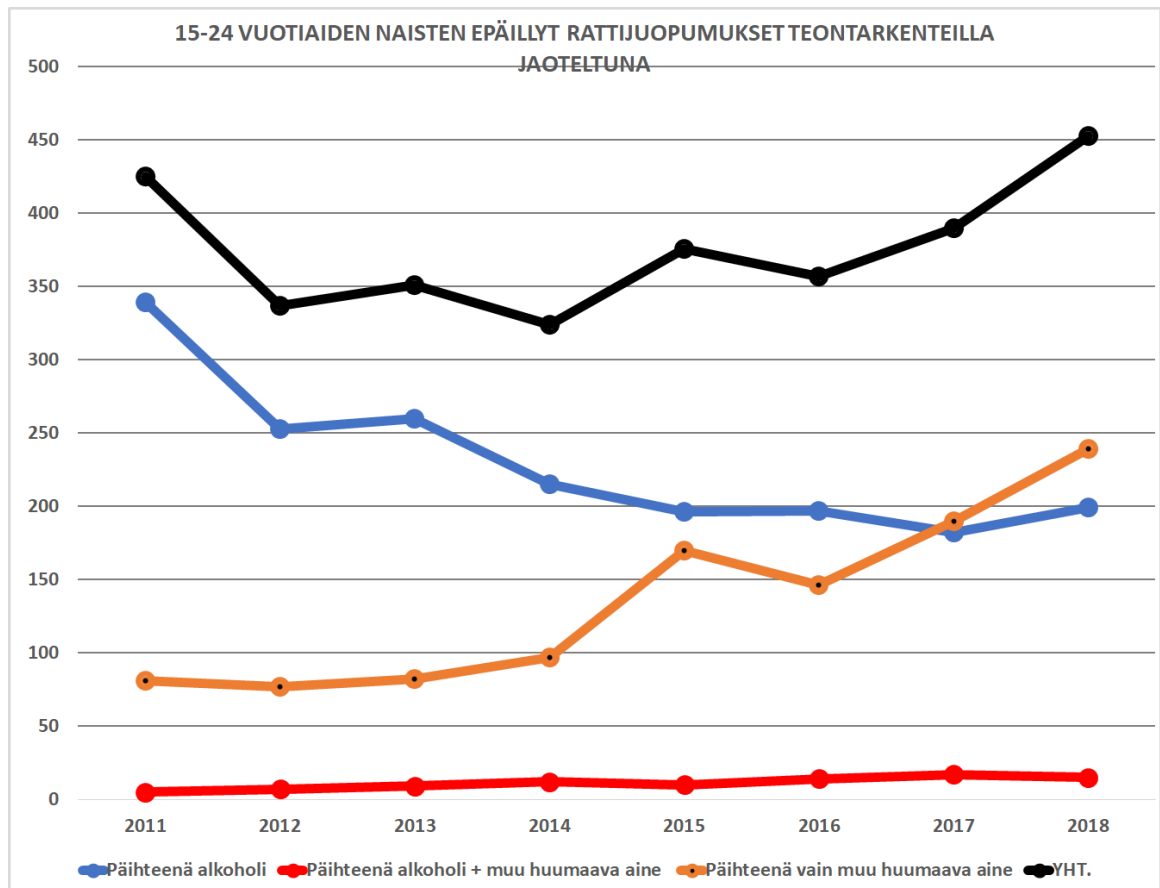


Kuvio 3. 15-24 vuotiaiden epäillyt miesten rattijuopumukset teontarkenteilla ja niiden kehitys vuodesta 2011 vuoteen 2018. (Kuvio 3: Tilastokeskus)

Kuviossa 3 näkyy nuorten miesten tutkitut perusmuotoiset rattijuopumukset. Maininnan arvoisia kohtia ovat rattijuopumusepäilyjen lasku vuodesta 2011 vuoteen 2012 ja toinen lasku vuodesta 2015 vuoteen 2016. Vuonna 2011 rattijuopumusepäilyjä oli 2139 kappaletta ja seuraavana vuonna 2012 rattijuopumusepäilyt olivat laskeneet 1800 kappaleeseen. Lasku näiden vuosien välillä on noin 16 prosenttia. Vuosina 2015–2016 laskua tapahtui noin 8 prosenttia. Nämä ovat tarkastelujakson huomattavimmat pudotukset. Kun tarkastellaan vuosia 2011–2012 vielä alkoholin vaikutuksen alla ajettujen rattijuopumusten ja huumeiden vaikutusten alla ajettujen rattijuopumusten kannalta voidaan huomata, että pudotus johtuu täysin alkoholin vaikutusten alla ajettujen rattijuopumusten vähenemisestä. Vuosina 2015–2016 tapahtui pudotus molemmissa.

Kokonaisuudessaan voidaan huomata rattijuopumusepäilyjen, jossa päihteenä muu huumausaine nousseen vuodesta 2011. Huumausaineiden vaikutusten alla ajetut rattijuopumukset ovat olleet nousussa koko tarkastelujakson, paitsi vuosina 2015–2016. Nousu on ollut tasaista vuosina 2011–2015, jolloin keskimääräinen vuosittainen nousu on noin 22,5 prosenttia. Vuosina 2016–2018 nousu jatkui vuosittain keskimäärin 27,5 prosentilla. Vuonna 2011 huumeiden vaikutusten alla ajettuja rattijuopumuksia oli 460 kappaletta. Vuonna 2018 näitä oli 1524 kappaletta, eli 231,3 prosenttia enemmän kuin tarkastelujakson alussa.

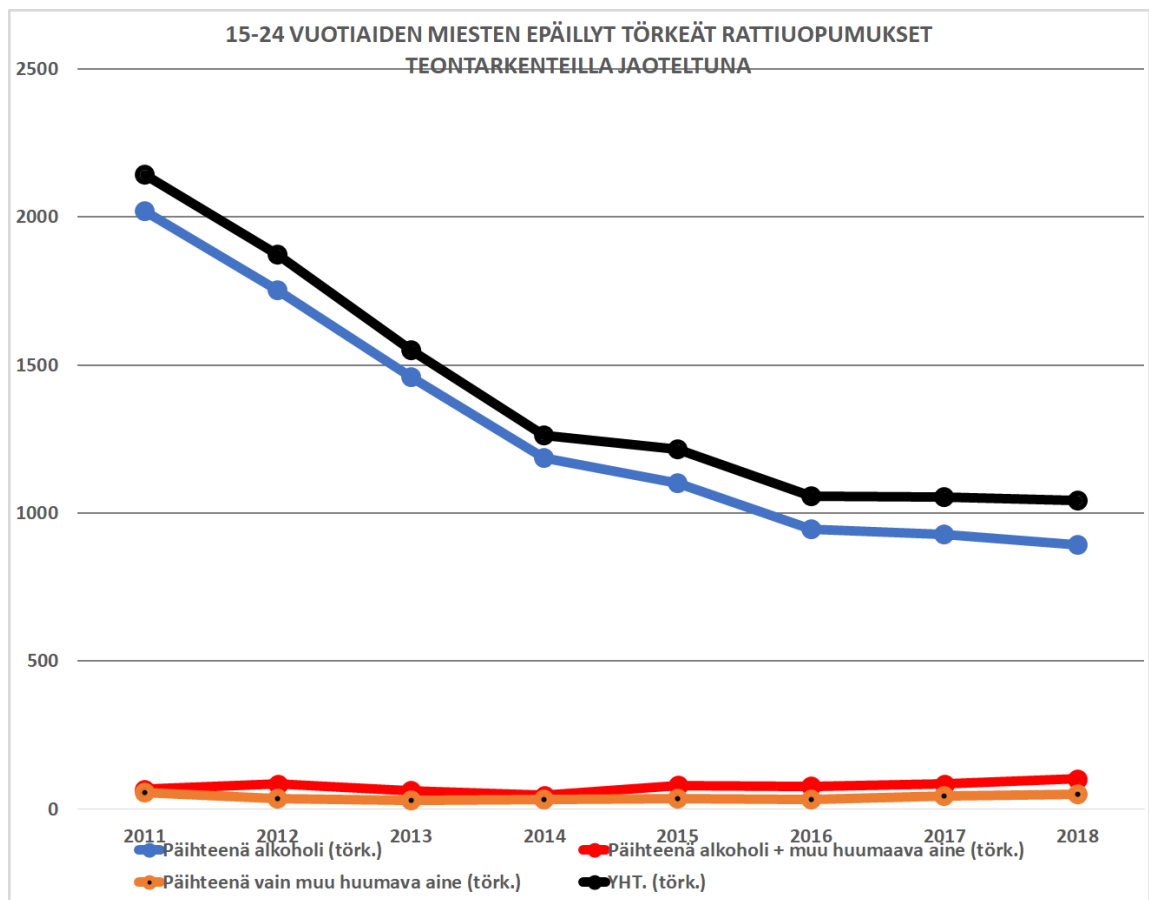
Tarkastelujakson alussa 2011 alkoholin vaikutuksen alla ajettuja rattijuopumusepäilyjä oli miehillä 1616 ja lopussa 2018 enää 918. Kokonaispudotus on siten 24 prosenttia. Kaikki perusmuotoiset rattijuopumusepäilyt ovat nousseet tarkastelujakson alusta noin 18 prosenttia, joka on selvästi huumausaineiden vaikutusten alaisten ajettujen rattijuopumusten nousun ansiota. Rattijuopumusepäilyt, jossa päihteenä on ollut alkoholi + muu huumausaine on pysynyt tasaisena tarkasteltuina vuosina.



Kuvio 4. 15–24-vuotiaiden epäillyt naisten rattijuopumukset teontarkenteilla ja niiden kehitys vuodesta 2011 vuoteen 2018. (Kuvio 4: Tilastokeskus)

Kuviossa 4. on esitetty naisten tutkitut perusmuotoiset rattijuopumusepäilyt. Naisilla tutkitujen rattijuopumusten yleiskuva on pysynyt pitkälti samana kuin miehillä. Rattijuopumusten kokonaismäärä on noussut tarkastelujakson alusta, ja kokonaisuudessaan perusmuotoiset rattijuopumukset ovat lisääntyneet tarkastelujaksolla 6,2 prosenttia. Kuviossa 3. mainitut huomionarvoiset seikat ovat myös havaittavissa naisilla kuviossa 4. Vuosina 2011-2012 alkoholin vaikutuksen alaisena ajettujen rattijuopumukset ovat pudonneet reilusti ja huumeiden vaikutusten alla ajetuissa rattijuopumuksissa pudotus tapahtui myös vuosina 2015-2016, joka aiheutti rattijuopumusten kokonaismäärässä pudotuksen. Erona miesten tilastoon on vuosien 2012-2013 alkoholin vaikutuksen alla ajettujen rattijuopumusten nousu. Muutoin kehitystä voidaan pitää samansuuntaisena. Alkoholin vaikutuksen alla ajettujen rattijuopumukset ovat laskeneet ja huumaussaineiden vaikutusten alla ajettujen rattijuopumukset ovat nousseet. Mainittakoon vielä, että naisten osuus nuorten epäillyistä rattijuopumustuomioista on pieni, noin 12 prosenttia.

8.2 Nuorten miesten ja naisten tutkitut epäillyt törkeät rattijuopumukset

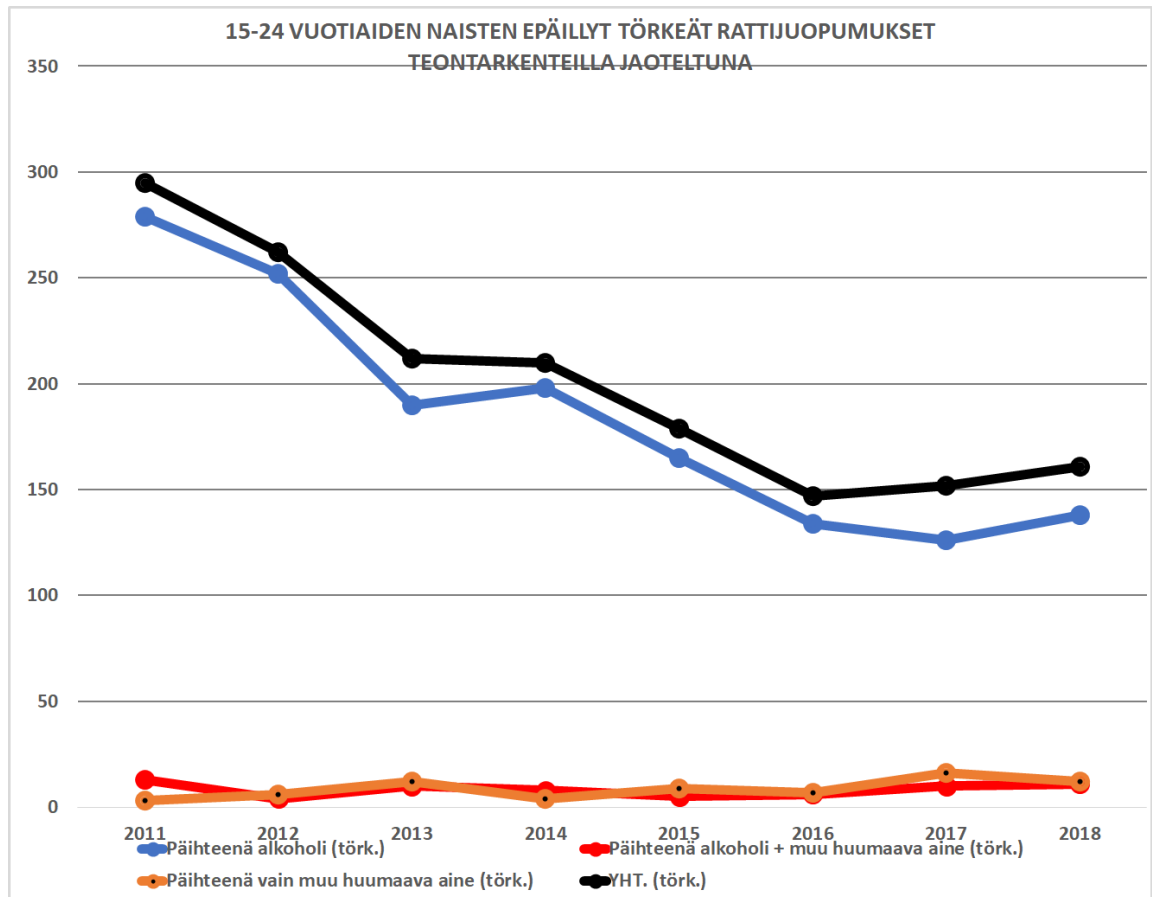


Kuvio 5 15–24-vuotiaiden miesten epäillyt törkeät rattijuopumukset teontarkenteilla ja niiden kehitys vuodesta 2011–2018. (Kuvio 5: Tilastokeskus)

Kuviosta 5 näkyy selkeästi törkeiden rattijuopumusepäilyjen lasku vuodesta 2011 vuoteen 2018. Vuonna 2011 15–24-vuotiaiden törkeitä rattijuopumusepäilyjä oli yhteensä 2143 kappaletta. Vuonna 2014 15–24-vuotiaiden törkeitä rattijuopumusepäilyjä oli enää yhteensä 1263 kappaletta. Kuviosta 5 näkyy laskun olleen erityisen voimakasta vuosina 2011–2014. Lasku näiden vuosien välillä on jopa 41 prosenttia. Vuoden 2014 jälkeen laskua on vielä havaittavissa, mutta se on huomattavasti maltillisempaa. Vuonna 2018 15–24-vuotaiden epäiltyjä törkeitä rattijuopumuksia oli vain 1043 kappaletta. Pudotus on koko tarkastelujaksolla 2011–2018 on ollut 51 prosenttia.

Teontarkenteita tarkasteltaessa kuviosta 5 huomataan, että alkoholista johtuvat törkeät rattijuopumusepäilyt ovat yleisimpiä Suomessa. Samalla huomataan alkoholista johtuvien törkeiden rattijuopumusepäilyjen laskeneen tasaisesti vuodesta 2011–2018. Vuosina 2011–

2018 muusta huumaavasta aineesta johtuvien törkeiden rattijuopumusepäilyjen, sekä epäilyjen missä päihdyttävänä aineena on ollut alkoholi + muu huumaava aine lukumäärä on pysynyt suhteellisen tasaisena.



Kuvio 6. 15–24-vuotiaiden naisten epäillyt törkeät rattijuopumukset teontarkenteilla ja niiden kehitys vuodesta 2011 vuoteen 2018. (Kuvio 6: Tilastokeskus)

Kuviosta 6 näkyy 15–24-vuotiaiden naisten törkeiden rattijuopumusepäilyjen laskeneen vuosina 2011–2016. Lasku on pitkälti samankaltainen kuin miehillä, mutta tasaantui jo vuonna 2013. Vuoden 2016 jälkeen 15–24-vuotiaiden naisten epäillyt törkeät rattijuopumukset ovat hieman nousussa vuoteen 2018 asti. Vuonna 2011 15–24-vuotiaiden naisten epäiltyjä törkeitä rattijuopumuksia oli 295 kappaletta. Vuonna 2016 niitä oli 147 kappaletta. Laskua tapahtui vuodesta 2011 vuoteen 2016 kokonaisuudessaan noin 50 prosenttia. Vuonna 2018 15-24-vuotiaiden naisten törkeitä rattijuopumusepäilyjä oli 161 kappaletta. Vuosina 2016-2018 nousu on ollut 9,5 prosenttia.

Teontarkenteita tarkasteltaessa myös 15–24-vuotiaiden naisten kohdalla yleisin törkeä rattijuopumusepäily on ajettu alkoholin vaikutuksen alaisena. 15-24-vuotiaiden naisten törkeät

rattijuopumusepäilyt, jotka ajettiin muun huumaavan aineen, sekä alkoholin ja muu huumaavan aineen yhdistelmän vaikutuksen alaisena ovat määrällisesti pysyneet tasaisina vuosina 2011-2018.

9 AJOKORTIT SUOMESSA

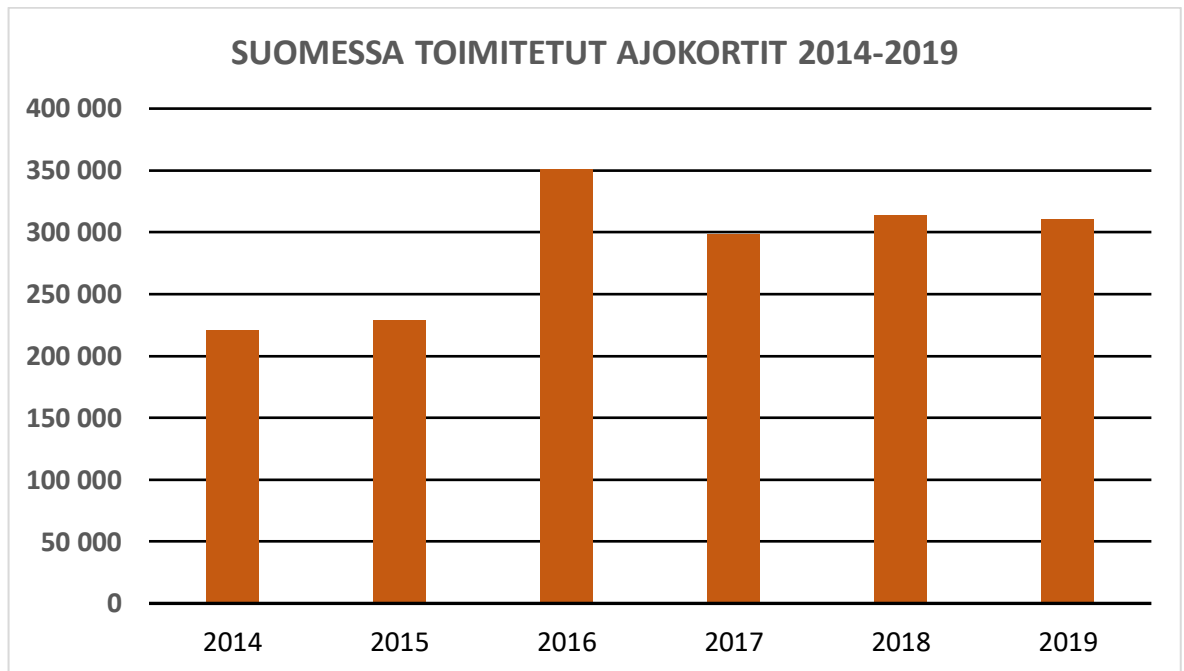
Tässä kappaleessa käsittelemme sitä, kuinka paljon Suomessa on ajettu ajokortteja 2014–2019. Tämän jälkeen vertailemme näitä tilastoja nuorten rattijuopumustilastoihin ja pohdimme mikä vaikutus ajettujen ajokorttien määrällä on mahdollisesti tilastoihin. Ajettujen ajokorttien tilastot saimme Traficom:in tilastotietokannasta, joka on vastaava tilastosivusto kuin aiemmin tutkimuksessamme käyttämä tilastokeskuksen tilastopalvelu.

Haimme tilastot vuosittain toimitetuista ajokorteista. Hakemalla tilastot toimitetuista ajokorteista pyrimme muodostamaan kuvan uusien kuljettajien vuosittaisesta määrästä. Käsittelemme seuraavassa kappaleessa voimassa olevien ajokorttien määrää, jotta saamme kuvan Suomen kuljettajakannasta. Tilastomme käsittävät sekä varsinaiset ajokortit ja lyhytaikaiset luokaltaan vastaavat ajokortit. Sisällytimme lyhytaikaiset ajokortit otantaan, jotta saisimme yhdenmukaisen ja vertailukelpoisen tilaston tarkasteluajanjaksolta.

Lyhytaikaisella ajokortilla tarkoitetaan ensimmäistä ajokorttia, joka on voimassa vain kaksi vuotta sen saamisesta. Jotta kuljettaja saa varsinaisen ajokortin tulee hänen suorittaa laissa säädetty jatko-opetus. Lyhytaikaiset ajokortit poistuivat B-ajokorttien osalta vuoden 2016 alussa. Ne muodostavat tilastollisesti merkittävän osan, sillä vuosina 2014-2016 nuorille, eli 15-24 vuotiaille, myönnettiin määrällisesti paljon nimenomaan lyhytaikaisia ajokortteja. Jos ne olisi jätetty pois tilastoistamme, olisivat tilastot virheellisesti näyttäneet, että vuoden 2016 jälkeen ajettujen ajokorttien määrä olisi lähtenyt räjähdysmäiseen kasvuun. Tilastoista on jätetty pois ajokorttien toimitetut kaksoiskappaleet, sillä ne eivät kerro uusista kuljettajista. Lisäksi tilastot ovat vain Manner-Suomesta, eli Ahvenanmaa ei ole mukana tilastoissa.

Haimme ensimmäiseksi tilastot kaikkien ikäluokkien ajamista ajokorteista, jotta voimme verrata niitä nuorten vastaaviin tilastoihin ja tarkastella mahdollisia eroja kokonaiskuvan muodostamiseksi. Tämän jälkeen haimme tilastot nuorten ajamista ajokorteista. Sisällytimme tilastoihin kaikki ajokorttiluokat, vaikka varmasti etenkin nuorten kohdalla määrällisesti merkittävimpiä ovat ainoastaan AM-luokan ja B-luokan ajokortit.

Päätimme ettemme erottele näissä ajokorttitilastoissa sukupuolia, sillä tutkimuksemme painopiste on rattijuopumustilastojen analysoinnissa ja pyrimme ajokorttien huomioinnilla laajentamaan tutkimuksemme vertailupohjaa. Lisäksi tarkastelemalla ajokorttitilastoja voimme pohtia, onko rattijuopumustilastoissa havaitut kehityskulut selitettävissä esimerkiksi voimassa olevien ajokorttien määrän vaihtelulla.



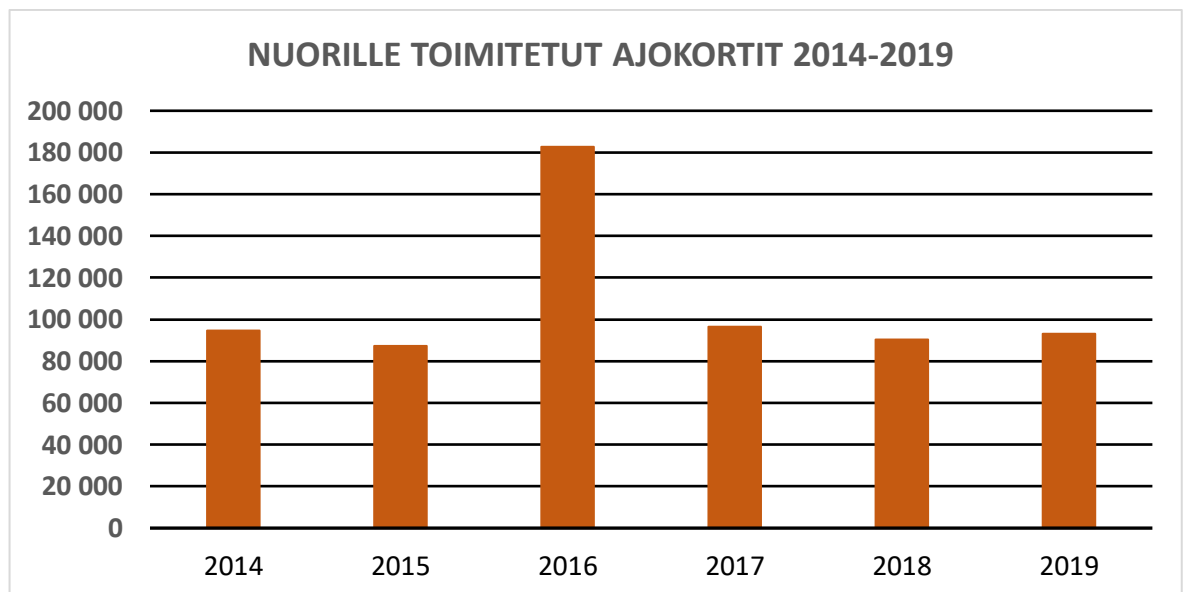
Kuvio 7. Manner-Suomessa toimitetut ajokortit ja niiden kehitys vuodesta 2014 vuoteen 2019. (Kuvio 7: Traficom tilastotietokanta)

Kuvio 7. esittää Traficomien toimittamia lyhytaikaisia ja varsinaisia ajokortteja vuodesta 2014 vuoteen 2019. Kuvoista 7. näemme, että toimitettujen ajokorttien määrässä on tapahtunut melko epä johdonmukaista vaihtelua. Huomattavin kasvu tilastoissa on tapahtunut vuonna 2016. Tämä johtuu mielestämme kahdesta asiasta. Ensimmäinen ja merkittävin syy tähän kasvuun on, että vuonna 2016 B-luokan lyhytaikainen ajokortti poistui käytöstä vuoden alusta. Näin ollen vuonna 2016 on myönnetty päällekkäin sekä lyhytaikaisia ajokortteja kuljettajille, jotka aloittivat ajo-opetuksen 2015, sekä varsinaisia ajokortteja 2016 tutkinnon aloittaneille kuljettajille. Lisäksi tulee huomioida, että tilastot ovat kasvaneet vuosittain tasaisesti 2014–2018 välillä noin 3-5 prosenttia vuosittain. Sama kasvu voidaan havaita vuoden 2016 luvuista, mikäli poistaisimme siitä lyhytaikaiset ajokortit. Tällöin vuonna 2015 toimitettiin varsinaisia ajokortteja 169 255 kappaletta, 2016 varsinaisia ajokortteja toimitettiin 248 021, joka antaisi vuosittaiseksi kasvuprosentiksi noin 32 prosenttia. Tämäkin on

verrattain suuri, kun verrataan esimerkiksi vuosiin 2014-2015. Tulee kuitenkin huomioida, että vuoden 2016 luvuissa on varsinaisia ajokortteja siltä osin, mitä aikaisempina vuosina olisivat olleet lyhytaikaisissa ajokorteissa. Vuosien 2018 ja 2019 välillä on tapahtunut pieni notkahdus.

Tärkeintä tilastoista on huomata, että uusien toimitettujen ajokorttien määrä on ollut kasvussa käytännössä vuoteen 2018. Kasvu on ollut maltillista ja kääntynyt lopuksi pieneen laskuun. Kuten aiemmin työssämme mainitsimme tilastotieteen osuudessa, emme pyri selittämään näitä pudotuksia itsessään ja niiden mahdollisia syitä. Kuitenkin voimme sanoa, että muutos johtuu mielestämme yhteiskunnallisten rakenteiden ja kulttuuristen suuntauksien mukana. Julkisen liikenteen parantuminen ja ilmastonäkökulmien korostuminen ovat esimerkkejä näistä. Tilastot poikkesivat hieman siitä mitä odotimme. Kuvittelimme, että varsinkin keskustelu ilmastonmuutoksesta ja autoilun verotuksen kiristäminen olisivat vaikuttaneet voimakkaammin tilastoihin.

10 NUORTEN AJAMIEN AJOKORTTIEN KEHITYS

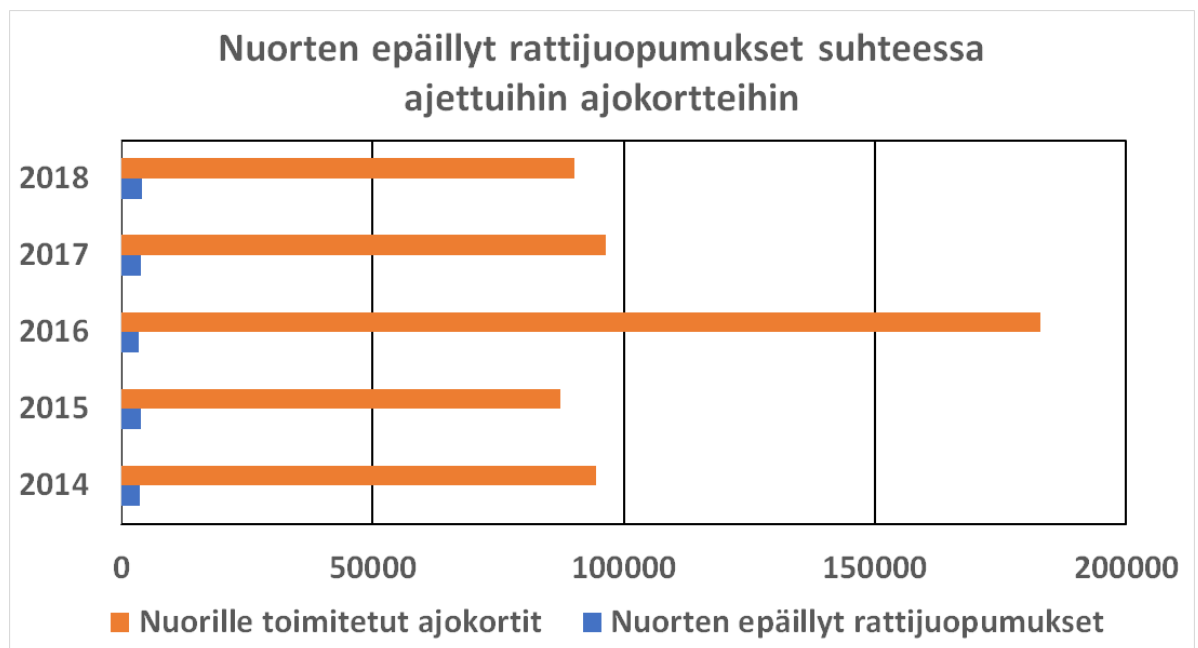


Kuvio 8. Manner-Suomessa nuorille toimitetut ajokortit ja niiden kehitys vuodesta 2014 vuoteen 2019. (Kuvio 8: Traficom tilastotietokanta)

Kuviosta 8 näemme nuorille toimitettujen ajokorttien kehityksen olleen vaihtelevaa, kuten kuviossa 7. Vuonna 2015 nuorille toimitettujen ajokorttien lukumäärä oli 87 377 ja vuonna 2016 lukumäärä oli 182 875 kappaletta. Tämä tarkoittaa noin 109,35 % nousua. Vuonna 2016

on tapahtunut selkeä piikki tilastoissa, joka selittyy mielestämme edellisessä luvussa mainituilla perusteilla. Kuiteinkin kuviosta on tärkeää huomata, että lukuun ottamatta vuotta 2016 nuorille toimitettujen ajokorttien lukumäärä on ollut enemmän tai vähemmän sama.

Vuonna 2014 nuorille toimitettujen ajokorttien lukumäärä oli 94 589 ja vuonna 2018 lukumäärä oli 90 234. Verrataksemme samoihin vuonna 2014 ja 2018 annettuihin nuorten rattijuopumustuomioihin, vuonna 2014 tuomioita annettiin 2888 kappaletta ja vuonna 2018 niitä annettiin 2944 kappaletta. Vuoden 2016 jälkeen nuorten rattijuopumustuomiot ovat nousseet tasaisesti, kun taas nuorille toimitettujen ajokorttien lukumäärän kehitys on ollut vaihtelevaa. Kuvio 8 osoittamasta vuoden 2016 piikistä nuorten rattijuopumustuomioita oli 2566 ja nuorille toimitettujen ajokorttien lukumäärä oli 182 875. Kuitenkin nuorten rattijuopumustuomioiden kehitys on jatkunut nousevana ilmiönä tilastoissa. Emme siis pysty perustelemaan nuorten rattijuopumustuomioiden nousua siten, että uusia nuoria kuljettaja olisi määrällisesti enemmän kuin aiemmin, koska vuonna 2017 nuorille toimitettujen ajokorttien lukumäärä oli 96 381 ja samana vuonna nuorten rattijuopumustuomioiden lukumäärä oli 2671.



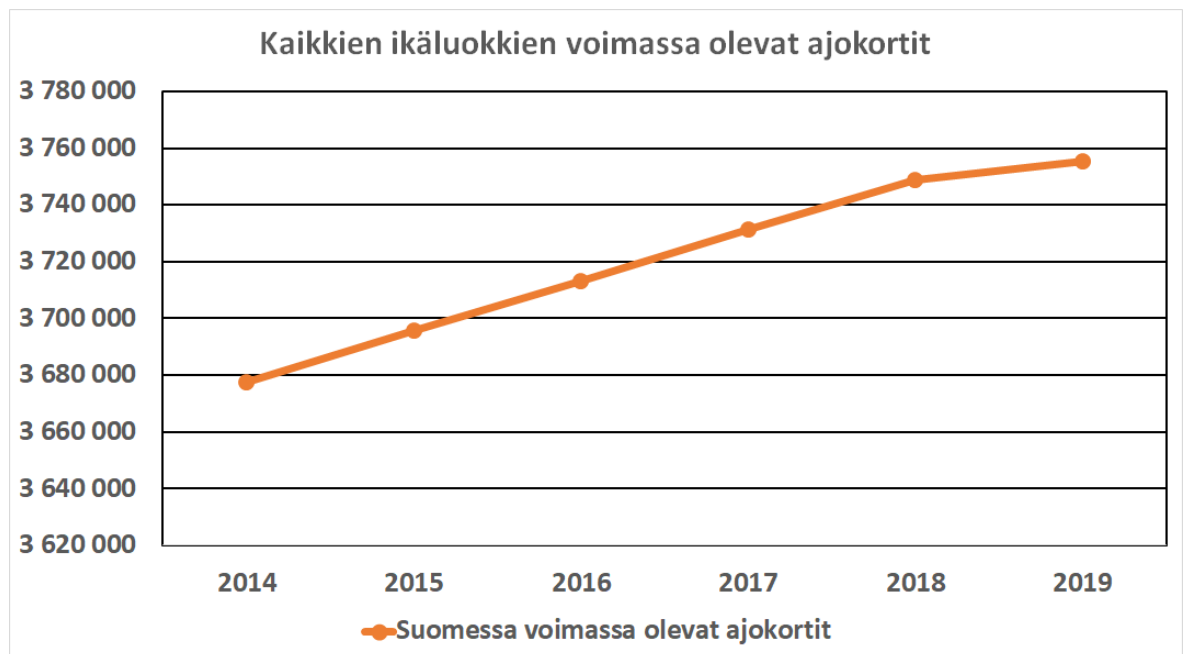
Kuvio 9. Nuorten ajamat epäillyt rattijuopumustuomiot suhteessa nuorten ajamiin ajokortteihin 2014-2019. (Kuvio 9. Traficom:in tilastotietokanta ja Tilastokeskus)

Kuviossa 9. on suhteutettuna nuorten epäillyt rattijuopumusrikokset 15–24-vuotiaille toimitettuihin ajokortteihin. Kuviossa on sekä perusmuotoiset ja törkeät rattijuopumukset, sekä

naisilta että miehiltä. Kuviosta ei ehkä voi kovin yksityiskohtaisia huomioita tehdä, siitä kuinka rattijuopumukset ovat muuttuneet vuosien saatossa, mutta siksi juuri halusimme kuvion sisällyttää työhömmme. Kuvio nimittäin havainnollistaa kuinka pieni osa nuorista ajokortillisista todellisuudessa syyllistyy tai on epäiltynä rattijuopumuksesta. Rattijuopumusten osuus uusista toimitetuista korteista on 4,2 prosenttia. Jos verrataan voimassa oleviin ajokortteihin, niin pääsemme 1 prosenttiin. Eli nuorista kortillisista teoriassa vain 1 prosentti ajaa rattijuopumuksia. Luku on varmasti todellisuudessa vielä pienempi, sillä tilasto ei huomioi rikoksenuusijoita.

10.1 Suomessa voimassa olevat ajokortit

Tässä kappaleessa käsittelemme Manner-Suomessa voimassa olevia ajokortteja nuorten ja kaikkien ikäluokkien osalta. Tilastoissa on mukana kaikkia ajokorttiluokat. Tarkoituksena on antaa parempi kuva koko Suomen ajokortillisista kuljettajista, kun taas edellisessä kappaleessa halusimme antaa kuvan siitä kuinka paljon Suomessa, ajetaan vuosittain ajokortteja. Tilastoissa on sama tarkasteluajanjakso kuin edellisissä ajokortteihin liittyvissä tilastoissa.

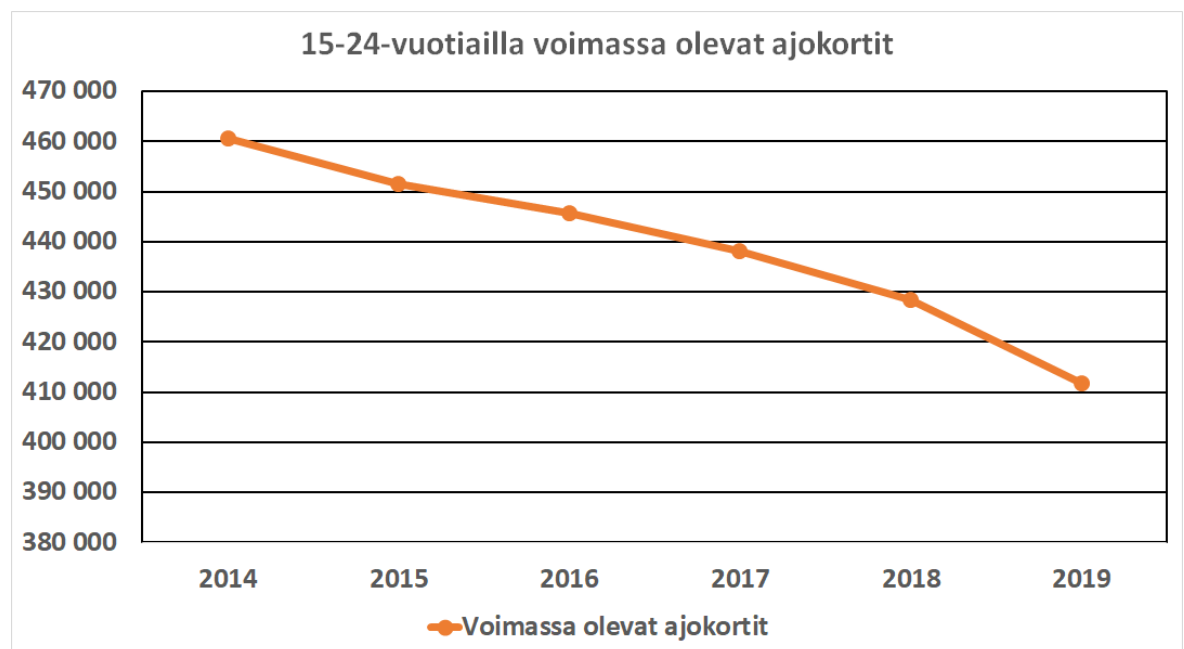


Kuvio 10. Suomessa voimassa olevat ajokortit (ikäluokat 15–90-). (Kuvio 10. Traficom:in tilastotietokanta)

Kuviossa 10. on esitetty kaikki voimassa olevat ajokortit. Kuviosta voidaankin havaita, että ajokorttien määrä on tasaisesti noussut vuodesta 2014 vuoteen 2019, jolloin nousu on

tasaantunut. Nousu on ollut erityisen tasaista ja vuosittain kasvua on keskimäärin noin 1 prosentti. Kuten aikaisemmin mainittiinkin uusien kuljettajien osalta vuosien 2018 ja 2019 välillä nousu hidastunut entisestään alle 1 prosenttiin. Koko tarkastelujaksolla kasvua on tapahtunut hieman yli 3 prosenttia. Voidaan siis sanoa, että Suomen ajokortillisten määrä on pysynyt lähes samana ja kun tarkastellaan kuvioita 7. ja 8. voidaan todeta, että uusien kuljettajien vähentyminen alkaa näkyä kokonaistilastoissakin.

Kappaleessa seitsemän todettiin, että rattijuopumustuomiot olivat vähentyneet 2010-luvulla. Kun vertaamme näitä tilastoja voimassa olevista ajokorteista raittijuopumustilastoihin voidaan todeta, että vähentyminen ei voi johtua ainakaan siitä, että nykyään olisi vähemmän ajokortillisia. Sillä rattijuopumukset olivat välillä 2014–2018 laskeneet noin 4 prosenttia, kun taas ajokortillisten määrä lisääntynyt samalla aikavälillä 3 prosenttia.



Kuvio 11. Nuorilla (15–24-vuotiaat) Manner-Suomessa voimassa olevat ajokortit, kaikkia ajokorttiluokat. (Kuvio 11. Traficom:in tilastotietokanta)

Kuviossa 10. on esitetty vastaavat tiedot kuin edellisessä kuviossa, mutta nuorten osalta. Yllättävää onkin havaita, että nuorten osalta muutokset ovat täysin erilaiset kuin odotimme. Nuorilla voimassa olevien ajokorttien määrä on laskenut, kun taas kaikilla ikäluokilla ne olivat tasaisesti nousseet. Vuosittainen lasku on keskimäärin noin 2,22 prosenttia ja parhaimmillaan vuodessa laskua on tapahtunut 4 prosenttia vuosina 2018–2019. Lasku on tapahtunut vuoteen 2018 suhteellisen tasaisesti, mutta kiihtynyt 2018. Tämän seurauksena vaikuttaisi

siltä, että kuljettajakantamme on entistä vanhempaa. Tarkastelujakson alusta laskua tapahtui kokonaisuudessaan noin 12 prosenttia. Tämä tukee kuviosta 8. tekemiämme havaintoja, siitä että lähivuosina uusien nuorien kuljettajien määrä kääntyisi laskuun.

Nuorten epäillyt rattijuopumukset olivat nousseet 2014–2018 2 prosenttia. Kun tätä verrataan voimassa olevien ajokorttien määrään, niin nähdään vielä selkeämmin, ettei nousua voi tosiaan selittää ajokortillisten nuorten määrän kasvulla. Päinvastoin rattijuopumusten olisi pitänyt kääntyä laskuun, mikäli rikostilastoja haluttaisiin selittää ajokortillisten nuorten määrien muutoksilla. Käymme tätä näkökulmaa tarkemmin vielä pohdinnassa läpi.

11 AINEISTON ANALYYSI

11.1 Aineiston yhteenveto

Tilastoista saamme selville, että kaikkien ikäluokkien ajamisessa rattijuopumuksissa ja nuorten ajamisessa rattijuopumuksissa on useita eroja. Kaikilla ikäluokilla rattijuopumukset ovat laskeneet vuoteen 2017 asti tasaisesti, jonka jälkeen ne ovat kääntyneet lievään nousuun. Nuorilla taas nousu on alkanut jo 2016 ja ollut paljon jyrkempää. Palataan nyt hieman tutkimuksen alkuun ja eritoten tutkimuskysymyksiin. Tutkimuskysymyksiämme oli: *Onko vuoden 2016 lakimuutos näkynyt nuorten ajamien rattijuopumusrikosten tilastoissa? Millainen on nuorten ajamien rattijuopumusten jakauma teontarkenteittain? Millainen on ollut rattijuopumusten tilastollinen kehitys?*

Kuvioista 2–6 saamme voimme selkeästi havaita, että 2016 on tapahtunut selkeä muutos nuorten ajamisessa rattijuopumuksissa. Kuvioista 3 ja 4 nähdään, että sekä miehillä ja naisilla nousivat perusmuotoiset rattijuopumukset, joissa vaikuttavana aineena oli muut huumaavat aineet kuin alkoholi. Nousu oli niin suuri, että vaikka alkoholin vaikutuksen alaisen ajettujen perusmuotoiset rattijuopumukset vähenivät, kasvoi nuorten ajamien rattijuopumusten kokonaismäärä. Vastaavaa nousua ei ollut havaittavaisissa vuonna 2016 kaikkien ikäluokkien ajamisessa rattijuopumustilastoissa kuviossa 1. Antaako tämä vastauksen ensimmäiseen tutkimuskysymykseemme? Mielestämme ei. Sillä emme voi sanoa suoraan onko kasvu johtunut Ajokorttilakimuutoksesta. Näemme kuvioista 3 ja 4, että rattijuopumusten määrä on noussut pitkälti huumausaineiden vaikutusten alaisena ajettujen rattijuopumusten takia. Jos nousua olisi tapahtunut myös alkoholin vaikutuksen alaisena ajetuissa rattijuopumuksissa

olisi helpompi perustella, että muutos olisi johtunut nimenomaan lakimuutoksesta. Tässä kohtaa joudummekin tunnustamaan, ettei tilastokatsauksemme tarjoa yksiselitteistä vastausta siihen mistä havaittu muutos on johtunut ja asiaa tulisi selvittää lisätutkimuksella. Kuitenkin yksiselitteisesti voidaan sanoa, että vuonna 2016 ja siitä eteenpäin nuorten ajamissa rattijuopumuksissa on havaittavissa nousua.

Toinen tutkimuskysymyksemme käsitteli nuorten ajamien rattijuopumusten jakautumista huumeiden ja alkoholin vaikutuksen alaisena ajettujen rattijuopumusten välillä. Tähän saimme vastauksen hyvin kuvioista 3–6. Näistä kuvioista voidaan nähdä kuten sanottu aikaisemmin, että huumeiden vaikutusten alla ajettujen rattijuopumusten osuus on kasvanut selvästi koko tarkastelujakson 2011–2018 ajan. Lisäksi kuvioista 5-6. näkee törkeiden rattijuopumusten kehityksen. Näissä kehitys on ollut hyvin toisenlainen kuin perusmuotoisissa rattijupumuksissa. Alkoholin vaikutuksen alaisena ajettut törkeät rattijuopumukset ovat laskeenee tasaisesti, eivätkä huumeiden alaisena ajettut törkeät rattijuopumukset lisääntyneet. Tästä luonnollisena seuraksena törkeät rattijuopumukset ovat laskeneet tarkastelujakson alusta noin puoleen. Saimme lisäksi selville onko tilastoissa nuorilla sukupuolten välisiä eroja tarkastelemalla erikseen naisten ja miesten tilastoja. Suurin ero oli rattijuopumusten määrissä. Nuoret naiset ajoivat keskimäärin vuosina 2011–2018 yhteensä 579 rattijuopumusta (perusmuotoiset + törk. rattijuopumukset) kun taas nuoret miehet ajoivat keskimäärin yhteensä 2 685 rattijuopumusta. Kuvioista 3 ja 4 näimme, ettei naisten ja miesten välillä ole lähes eroja suurissa “kehitystrendeissä”.

Viimeinen tutkimuskysymyksemme koski enemmän yleisiä kehityssuuntia rattijuopumustilastoissa. Kuviossa 1. vuodesta 2011–2017 rattijuopumukset olivat laskussa ja kehitys vaikutti hyvältä. Kuitenkin samalla nähdään, että vaikka kehitys on vaikuttanut hyvältä näyttäisi siltä, että rattijuopumusten määrä olisi kääntymässä nousuun ja mikä huolestuttavinta huumeiden rooli on korostunut rattijuopumustilastoissa. Sanottakoon, että nykytilanne on kuitenkin parempi kuin tarkastelujakson alussa noin 10 vuotta sitten, jolloin rattijuopumuksia ajettiin paljon enemmän määrällisesti, vaikka tulevaisuuden näkymät näyttävät huolestuttavilta

11.2 Pohdinta

Tavoitteemme oli tarkastella tilastojen avulla vuoden 2016 ajokorttilakimuutosta ja sitä, että onko lakimuutos vaikuttanut nuorten ajamiin rattijuopumuksiin ja niiden tilastolliseen kehitykseen. Lisäksi otimme mukaan vertailuun toimitettujen ajokorttien määrän, nuorille toimitettujen ajokorttien määrän sekä voimassa olevien ajokorttien määrän ja nuorten voimassa olevien ajokorttien määrän Suomessa. Näin saimme suhteutettua kappaleiden 7-8. havain- toja paremmin Suomen kuljettajakantaan.

Rattijuopumus tilastojen tulokset olivat pitkälti sellaiset kuin odotimmekin. Nuorten alko- holin vaikutuksen alaisena ajetet rattijuopumukset ovat laskussa, kun taas muiden huuma- a- v- ien aineiden vaikutuksen alaisen ajetet rattijuopumukset ovat nousussa. Oletimme tämän näkyvän tilastoissa, koska aikaisemmat tutkimukset rattijuopumuksista ja oma kokemuk- semme työharjoittelusta tukivat tätä olettamaa.

Käytimme opinnäytetyössämme kvantitatiivista tutkimusmenetelmää. Kvantitatiivin tutki- musmenetelmä sopi opinnäytetyöhömmö parhaiten, koska tutkimuksessamme tarkaste- limme määrällisiä muutoksia. Kvantitatiivisen tutkimuksen avulla pystyimme jakamaan rat- tijuopumustuomiöt sekä epäilyt rattijuopumustuomiöt teontarkenteittain ja tarkastelemaan niitä tilastojen ja kuvioiden avulla. Kvantitatiivisen tutkimuksena avulla pystimme myös ja- kamaan voimassa olevien ajokorttien määrän ja toimitettujen ajokorttien määrän eri ikäluok- kiin ja pohtimaan näitä lukuja kuvaajien avulla.

Tarkoituksemme ei ollut kuitenkaan perehtyä tässä työssä tarkemmin nuorten rattijuopumus- ten ja nuorten päihteidenkäytön taustatekijöihin. Mielestämme saavutimme näin vastaukset valtaosaan tutkimuskysymyksistämme. Vaikka kuten aiemmassa kappaleessa mainitsimme tilastot eivät kykene antamaan yksiselitteistä vastausta ensimmäiseen tutkimuskysymyk- seemme. Olisi ollut helppoa ehkä vaihtaa tutkimuskysymys muotoon: Tapahtuiko vuoden 2016 jälkeen nuorten rattijuopumustilastoissa muutosta? Halusimme kuitenkin pitää kytkök- sen Ajokorttilakimuutokseen, sillä se oli syy siihen, miksi lähdimme tekemään nimenomaan tästä aiheesta tutkimusta. Samalla haluaisimme ajatella, että herättelimme mielenkiintoa mahdollisesti selvittää kvalitatiivisella tutkimuksella mikä havaitsemamme tilastomuutok- sen taustasyynä voisi olla.

Onnistuimme tutkimuksellamme tuomaan esille nuorten rattijuopumusten kehityksen vuosina 2011–2018 ja vertailemaan niitä kaikkiin Suomessa annettuihin rattijuopumustuomioihin. Huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena ajettut rattijuopumukset ovat nuorilla nousussa. Mielestämme tämä voi johtua siitä, että yhteiskunnassa on tapahtunut kulttuurinen muutos huumeiden käyttöä koskien. Esimerkiksi Suomessa eduskuntaan edennyt kansalaisaloite, koskien kannabiksen laillistamisesta. Lisäksi mediassa jopa ministeritason poliitikot ovat puhuneet siitä, että huumeiden käytöstä ei pitäisi rangaista, huumausaineesta riippumatta.

Näillä esimerkeillä halusimme pohtia sitä, että onko huumeidenkäyttö nyky-yhteiskunnassa hyväksyttävämpää varsinkin nuorten keskuudessa. Vaikka uskomme, että tämä yhteiskunnallinen muutos vaikuttaa nuorten rattijuopumuksiin, mutta emme pysty tällä tutkimuksella antamaan vastauksia koskien nuorten päihdekäytön taustatekijöitä. Halusimme pohtia vielä huumeiden käytön rangaistavuuden luopumisesta ja sen vaikutusta nuorten rattijuopumusten määrään. Uskomme, että jos huumeiden käytön rangaistavuudesta luovutaan, tulee se vaikuttamaan nuorten rattijuopumustilastoihin. Olemme kuitenkin sitä mieltä, että henkilöt, jotka kuljettavat moottorikäyttöistä ajoneuvoa päihneiden vaikutuksen alaisena tekevät sen päihteen laillisuudesta riippumatta.

Ajokorttien tilastoja tarkastaessa pohdimme sitä, että pystyisimmekö perustelemaan nuorten rattijuopumusepäilyjen ja tuomioiden nousua sillä perusteella, että uusia nuoria kuljettajia olisi enemmän kuin aiemmin. Toimimme aiemmassa luvussa esille, että emme pysty perustelemaan tätä, koska uusia nuoria kuljettajia ei ole enemmän kuin aiemmin.

Tilastojen mukaan nuorten voimassa olevien ajokorttien määrä laskee tasaiset vuodesta toiseen. Tämä tarkoittaa sitä, että Suomen kuljettajakanta on vanhenemassa. Uskomme tämän johtuvan siitä, että nuoret ovat omaksuneet ilmastomuutosläheisen ajattelutavan. Lisäksi suurin osa palveluista sekä korkeakouluista ovat keskittyneet kaupunkiin. Lisäksi kaupunkikuvaan ovat viime vuosina ilmestyneet erilaiset yhteiskäyttöiset kulkuneuvot kuten kaupunkipolkupyörät ja viimeisimpänä sähkökäyttöiset potkulaudat. Uskomme nuorten hyödyntävän näitä kulkuneuvoja ja jatkuvasti kehittyvää julkista liikennettä, eikä heillä siten ole tarvetta omalle moottorikäyttöiselle kulkuneuvolle kaupungissa asuessaan.

Mielestämme opinnäytteemme avaa ovia muutamalle jatkotutkimukselle. Jatkotutkimuksella voisi perehtyä tarkemmin nuorten päihdekäytön taustatekijöihin ja voidaanko havaita yhteyttä vuoden 2016 Ajokorttilakimuutokseen. Mikäli uudet huumeaineita koskevat lieventävät lakiuudistukset tulevat joskus voimaan, voisi toisella jatkotutkimuksella tarkastella nuorten rattijuopumustilastoja aikaisemmin mainitun mahdollisen lakiuudistuksen myötä. Jatkotutkimuksessa voisi myös tarkastella yli 24-vuotiaiden rattijuopumuksia teontarkenteittain jaoteltuna ja vertailla niitä 15-24-vuotiaiden rattijuopumuksiin. Tässä voisi miettiä eroavaisuuksia rattijuopumustuomioissa ja epäilyissä sekä miettiä syitä miksi eroavaisuudet ovat muodostuneet. Lisäksi pohdimme, että naisten ja miesten välisten erojen tutkiminen voisi olla hyvä uusi näkökulma rattijuopumustilastojen tutkimiseen. Vaikka nuorten naisten ja miesten välillä erot olivat melko pienet voisi tilanne olla toinen, jos tutkittaisiin kaikkia ikäluokkia sukupuolittain ja yhdistettäisiin tätä laadulliseen tutkimukseen kulttuurieroista.

11.3 Luotettavuus

Tärkein asia tutkimuksemme luotettavuuden arvioinnissa on huomioida se, että kyseessä on kvantitatiivinen tutkimus, joka perustuu tilastoihin. Eli kuten tilastoista voi huomata vuoden 2016 jälkeen nuorten ajamat rattijuopumukset ja erityisesti huumeiden vaikutusten alaisen ajettut rattijuopumukset ovat lisääntyneet. Tästä ensisilmäyksellä, kuten me teimme, voisi tehdä johtopäätöksen, että koska enää ei seuloa ajokortin hankkimisvaiheessa päihderiippuvaisuuteen viittäviä tekijöitä yhtä kattavasti kuten ennen, niin nuorten rattijuopumusten nousu on vuoden 2016 Ajokorttilakimuutoksen seuraus. Kuitenkin tulee muistaa, että tarkastelemme vain lukuja. Syyt näiden lisääntyneiden huumeiden vaikutusten alaisena ajettujen rattijuopumusten voivat olla hyvinkin jokin muu asia kuin Ajokorttilakimuutoksen vaikutus. Kyse voi olla aikaisemmin mainitsemaamme kulttuurimuutoksen aiheuttamaa tai esimerkiksi huumeiden helpomman saatavuuden ansiota. Syitä on loputon määrä.

Tilastot itsessään eivät ole täysin luotettavia. Rikostilastoissa tulee aina muistaa, että poliisi tietoon tulee vain osa rikollisuudesta, eli ajettujen rattijuopumusten todellinen määrä poikkeaa varmasti käyttämistämme tilastoista. Tämä ns. "täydellinen" tilasto voisi myös olla jakaumaltaan erilainen, niin törkeiden ja perusmuotoisten rattijuopumusten kuin alkoholin ja huumeiden vaikutusten alaisena ajettujen rattijuopumusten osalta. Vastapainoksi tälle voimme kuitenkin pitää käyttämiämme lukuja erittäin luotettavina, sillä ne tulevat suoraan tilastokeskukselta ja Traficom:ilta. Tarkastelemamme tilastot olivat valtakunnalliset, joten

alueellisia vääristymiä tai poistumia ei ole. Paitsi ajokorttien määrällisissä tilastoissa Ahvenanmaalta. Tämä on tosin verrattain pieni poistuma. Käsittelimme opinnäytetyössämme vain moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajettuja rattijuopumuksia. Emme käsittele tässä opinnäytetyössämme ollenkaan raitio-, ilma- ja vesiliikenteessä ajettuja rattijuopumuksia. Nämä poistetyt nimikkeet olisivat oletettavasti kasvattaneet tilastoja.

Ajokortti-tilastoissa käytimme Traficom:in tilastotietokantaa. Voimme pitää kyseisiä tilastoja myös erittäin luotettavana, koska kyseisiä tilastoja hallinnoi viranomaisen, joka myöntää ajokortit.

11.4 Tulevaisuuden näkymät

Halusimme loppuun tuoda hieman vielä omia näkemyksiämme siitä, mitä tulevaisuus tuo tullessaan rattijuopumusten tilastollisessa kehityksessä. Työmme antaa mielestämme kattavan katsauksen rattijuopumustilastojen kehityksestä 2010-luvulla. Tilastojen perusteella voitaisiin olettaa, että huumausaineiden vaikutusten alaisena ajettujen rattijuopumusten määrä tulee lisääntymään nuorilla ja oman kokemuksemme perusteella tämä pätee myös täysikäisiin kuljettajiin. Huumeiden vaikutusten alla ajettujen rattijuopumusten lisääntymiselle on mielestämme useita eri syitä, joita sivusimmekin hieman aiemmassa kappaleessa. Näitä syitä löytyy varmasti niin yleisestä kulttuurimuutoksesta kuin poliisin käytössä olevien valvontakeinojen lisääntymisestä ja osaamisen harjaantumisesta.

Uskomme nuorille toimitettujen ajokorttien lukumäärän sekä voimassa olevien ajokorttien määrän laskevan tulevina vuosina. Varsinkin nyky-yhteiskunnan nuoret ovat omaksuneet ilmastonmuutosläheisen ajattelutavan. Toinen asia, jonka uskomme tulevaisuudessa vielä vaikuttavan nuorille toimitettujen ajokorttien lukumäärään on se, että nuoret, varsinkin korkeakouluikäiset nuoret aikuiset sekä työikäiset ihmiset tulevat muuttamaan entistä enemmän pois maakunnista kaupunkiin, opiskelupaikan tai työn perässä ja täten heillä ei ole tarvetta tulevaisuudessakaan omalle moottorikäyttöiselle kulkuneuvolle. Kaupungeissa asuvat tulevat suosimaan tulevaisuudessa vielä useimmin julkista liikennettä tai muuta kulkuneuvoa kuten polkupyörää. Uskomme kaupunkipolkupyörien ja sähkökäyttöisten potkulautojen käytön lisääntyvän tulevaisuudessa ja niitä tullaan näkemään vielä useammin kaupunkikuvassa.

Tilastojen avulla pystymme ymmärtämään tulevaisuuden mahdollisen suunnan. Kuitenkaan tätä ei voida pitää aivan varman, koska muutoksia voi tapahtua aina suuntaan taikka toiseen. Tilastot osoittavat alkoholista johtuvien rattijuopumusten nuorten keskuudessa olevan laskussa ja mielestämme se tulee jatkumaan näin tulevina vuosina. Nähtäväksi kuitenkin jää aiheuttavatko muutokset lainsäädännössä ja kulttuurissa rattijuopumusten osalta muutoksia, jotka ovat vastakkaisia havaintojemme kanssa. Tulevaisuutta on kuitenkin mahdotonta ennustaa täysin, mutta niin aiemmat tutkimukset ja tämä tutkimus näyttävät osoittavan huumausaineiden korvaavan alkoholin roolia päihteiden käytössä.

12 LÄHTEET

Dahl, Päivi, Hirschovits Tanja 2002, Tästä on kyse - tietoa päihteistä, Helsinki, Hakapaino Oy.

Eskola Jari 1998: Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Jyväskylä, Gummerus kirjapaino Oy.

Hirsjärvi, Sirkka & Remes, Pirkko & Paula Sajavaara 1997: Tutki ja Kirjoita. Helsinki, Kustannusyhtiö Tammi

Kananen, Jorma 2011: Kvantti, Kvantitatiivisen opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas. Jyväskylä, Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Poliisihallituksen ohje POL-2018-49612: Menettely huumausaineen käyttörिकosta koske-
vissa asioissa.

Salaspuro Mikko, Kiianmaa Kalervo, Seppä Kaija 2003: Päihdelääketiede, Jyväskylä, Gum-
merus Kirjapaino Oy

Seppä Kaija, Alho Hannu, Kiianmaa Kalervo 2010: Alkoholiriippuvuus, Hämeenlinna, Ka-
riston Kirjapaino Oy

Seppä Kaija, Aalto Mauri, Alho Hannu, Kiianmaa Kalervo 2012: Huume- ja lääkeriippu-
vuudet, Saarijärvi, Saarijärven Offset Oy

Valli Raine 2001: Johdatus tilastolliseen tutkimukseen, Jyväskylä, Gummerus Kirjapaino
Oy

NETTILÄHTEET:

Ajokortti-info.fi, Ajokortin hankkiminen. Luettavissa:

<https://ajokortti-info.fi/ajokortin-hankkiminen>

Luettu 22.10.2019

Ajokortti-info.fi, Ajolupa. Luettavissa:

<https://ajokortti-info.fi/ajokortin-hankkiminen/ajokorttilupa>

Luettu 23.10.2019

Ajokortti-info.fi, Kuljettajantutkinto. Luettavissa:

<https://ajokortti-info.fi/ajokortin-hankkiminen/kuljettajantutkinto>

Luettu: 23.10.2019

Ajovarma.fi, Tietoa yrityksestä. Luettavissa:

<https://www.ajovarma.fi/tietoa-yrityksesta>

Luettu 23.10.2019

Finlex.fi, Ajokorttilaki. Luettavissa:

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386>

Luettu 23.10.2019

Finlex.fi, Laki ajokorttilain muuttamisesta. Luettavissa:

<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2015/20150070#Pidp446227600>

Luettu 22.10.2019

Finlex.fi, Rikoslaki. Luettavissa

[http://www.finlex.fi/fi/laki/ajan-](http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=rikoslaki#L23)

[tasa/1889/18890039001?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=rikoslaki#L23](http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=rikoslaki#L23)

Luettu 16.10.2019

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajokorttilain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta HE 313/2014. Luettavissa:

<https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2014/20140313>

Luettu 17.10.2019

Päihdelinkki.fi, alkoholi, Luettavissa

<https://paihdelinkki.fi/fi/tietopankki/pikatieto/alkoholi>

Luettu 17.10.2019

Thl.fi, Päihderiippuvuus. Luettavissa

[https://thl.fi/fi/web/mielenterveys/mielenterveyshairiot/paihderiippuvuus.](https://thl.fi/fi/web/mielenterveys/mielenterveyshairiot/paihderiippuvuus)

Luettu 16.10.2019

Tilastokeskus, Selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt henkilöt iän mukaan 15-80- 2011-2018

[http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_oik_syytr/stat-](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_oik_syytr/stat-fin_syytr_pxt_002_fi.px/table/tableViewLayout1/)
[fin_syytr_pxt_002_fi.px/table/tableViewLayout1/](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_oik_syytr/stat-fin_syytr_pxt_002_fi.px/table/tableViewLayout1/)

Luettu 03.11.2019

Tilastokeskus, Rangaistukset sukupuolen, iän ja rikoksen mukaan 2011-2018 (käräjäoikeudet, hovioikeus ensimmäisenä oikeusasteena, rangaistusmääräykset ja rikesakot) 15-24-vuotiaat

[http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_oik_syytr/stat-](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_oik_syytr/stat-fin_syytr_pxt_002_fi.px/table/tableViewLayout1/)
[fin_syytr_pxt_002_fi.px/table/tableViewLayout1/](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_oik_syytr/stat-fin_syytr_pxt_002_fi.px/table/tableViewLayout1/)

Luettu 03.11.2019

Tilastokeskus, rattijuopumusepäilyt teontarkenteilla 15-24-vuotiaat
http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_oik_syytr/stat-fin_syytr_pxt_002_fi.px/table/tableViewLayout1/

Luettu 03.11.2019

Traficom, toimitettujen ajokorttien määrät koontiluokittain vuosittain, lyhytaikaiset ja varsinaiset ajokortit, kaikki ajokorttiluokat, 15-24 vuotiaat

http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ajokortit/020_ajok_tau_102.px/table/tableViewLayout1/

Luettu 28.1.2020

Traficom, voimassa olevat ajokortit koontiluokittain vuosittain, kaikki ajokorttiluokat, 15-24 vuotiaat

http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ajokortit/010_ajok_tau_101.px/table/tableViewLayout1/

Luettu 28.1.2020

Traficom, voimassa olevat ajokortit koontiluokittain vuosittain, kaikki ajokorttiluokat, ikäluokat 15-90-

http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ajokortit/010_ajok_tau_101.px/table/tableViewLayout1/

Luettu 29.1.2020

Traficom toimitettujen ajokorttien määrä koontiluokittain vuosittain, lyhytaikaiset ja varsinaiset ajokortit, kaikki ajokorttiluokat, ikäluokat 15-90-

http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ajokortit/020_ajok_tau_102.px/table/tableViewLayout1/

Luettu 28.1.2020

Un.org, Frequently asked questions, Luettavissa:

<https://www.un.org/development/desa/youth/what-we-do/faq.html>

Luettu 11.12.2019

Yths.fi, Huumeet, Luettavissa,

https://www.yths.fi/terveystieto_ja_tutkimus/terveystietopankki/67/huumeet?zfse_fontSize=1&zfse_fontSizeUnit=em

Luettu 17.10.2019