

Rattijuopumusten kehitys Meri-Lapissa vuosina 2010–2020

Helmeri Kangas

5/2022

TIIVISTELMÄ

Tekijä: Helmeri Kangas

Julkaisun nimi: Rattijuopumusten kehitys Meri-Lapissa vuosina 2010–2020

Opinnäytetyön muoto: Tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Mika Kyyrö & Jyrki Marttila

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tässä opinnäytetyössä tutkitaan Meri-Lapin alueen rattijuopumusten määrää ja määrän kehitystä vuosina 2010–2020. Opinnäytetyössä käydään läpi rattijuopumusta rikosoikeudellisessa mielessä. Rattijuopumusten osalta selvitetään, kuinka moni niistä on alkoholiratteja, huumeratteja tai sekakäyttöratteja edellä mainittuina vuosina. Meri-Lapin alueen lisäksi opinnäytetyössä otetaan katsaus valtakunnalliseen tilanteeseen ja verrataan näitä keskenään. Poliisilaitosten välisiin eroihin suhteutettuna asukasmäärään tutkitaan kanssa.

Opinnäytetyö on toteutettu kvalitatiivisena tutkimusmenetelmänä eli määrällisenä tutkimuksena ja tilastolliset materiaalit opinnäytetyöhön on saatu PolStat -järjestelmästä, Poliisin verkkosivuilta ja Tilastokeskuksesta. Kirjallisina lähteinä käytetään avoimia lähteitä ja kirjallisia teoksia.

Tutkimuksen tuloksella voidaan päätellä, että rattijuopumusten määrässä ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia Meri-Lapissa, eikä valtakunnallisesti vuosina 2010–2020. Rattijuopumukset ovat sen sijaan laadullisesti muuttuneet merkittävästi kymmenessä vuodessa Meri-Lapissa sekä valtakunnallisesti. Alkoholirattien määrä on tippunut samalla, kun huumerattien määrä on noussut. Sekakäytön osalta on havaittavissa pientä nousua, mutta tämä on edelleen maltillista.

Sivumäärä: 33

Tarkastuskuukausi ja vuosi: Toukokuu 2022

Avainsanat: rattijuopumus, Meri-Lappi, alkoholi, huumeet, päihteet, liikenne

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
2 TUTKIMUSMENETELMÄT	2
2.1 Kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen tutkimus	2
2.2 Opinnäytetyön tutkimusmenetelmä.....	3
3 RATTIJUOPUMUS: RIKOSLAKI, TERMIT JA MÄÄRITELMÄT.....	4
3.1 Rattijuopumuksen määritelmistä rikoslaissa	4
3.1.1 Moottorikäyttöinen ajoneuvo	4
3.1.2 Alkoholista	5
3.1.3 Huumausaineista	5
3.1.4 Huumaavasta aineesta	8
3.2 Kuljettaminen.....	9
3.2.1 Liikkuminen.....	9
3.2.2 Työntäminen	9
3.2.3 Ohjaaminen hallintalaitteista	10
3.2.4 Tuottamuksellinen kuljettaminen	11
3.3 Kieltoerehdys rattijuopumuksissa	11
3.4 Suomen ulkopuolella lain soveltaminen	12
3.5 Teon yksilöiminen.....	12
3.6 Alkoholin ja/tai huumausaineen ja/tai huumaavan aineen nauttiminen.....	12
3.7 Rattijuopumuksen tahallisuudesta	13
3.8 Rattijuopumuksen toteamisesta ja todistelusta	15
4 TUTKIMUSTYÖ	16
4.1 Järjestelmä, tilastointi ja analyysi.....	16
4.2 Tutkimus rattijuopumuksista Meri-Lapissa	16
4.3 Tilanne Suomessa valtakunnallisesti	20
4.3.1 Teontarkenteet Suomessa vuosina 2011–2020	20
4.3.2 Poliisilaitosten alueelliset erot suhteutettuna asukkaiden määrään	21
4.3.3 Liikenteessä todetut huumausaineet Suomessa vuosina 2016–2020.....	22

4.3.4 Kesä ja alkoholirattijuopumukset	23
5 TULOKSET	24
6 YHTEENVETO	25
6.1 Pohdinta	26
6.2 Luotettavuus ja eettisyys	27
LÄHTEET	28
LIITTEET	29

1 JOHDANTO

Rattijuopumukset ovat hyvinkin tavanomaisia rikoksia, mitä poliisi selvittää. Esimerkiksi Suomessa vuonna 2020 poliisissa saatiin kiinni 27 010 liikennejuopumustapausta. Näistä 12 501 oli alkoholin, 12 032 huumeiden ja 2477 sekakäytön aiheuttamia. Alkoholin osuus rattijuopumuksista on ollut koko ajan hienoisessa laskussa vuosien ajan. Joskus töissä puhutaan alkoholirateista jopa katoavana kansanperinteenä. Nykyään huumeitten osuus rattijuopumuksissa on koko ajan kasvava ja trendi on muuttunut jo Suomessa valtakunnallisesti. Huumerattien tapaukset ovat menneet alkoholirateista jo ohi. Vuoden 2020 osalta on hyvä huomioida, että COVID-19-pandemian takia Suomessa poliisi ei järjestänyt käytännössä ollenkaan massapuhallutuksia. Silti rattijuoppoja jäi kiinni todella paljon.

Tässä opinnäytetyössä tutkitaan rikosoikeudellisessa mielessä, mitä rattijuopumus on, korkeimman oikeuden ratkaisuihin ja tutkimustyöhön, jossa tutkitaan Meri-Lapin alueen rattijuopumusten määrää ja laatua, ja verrataan Meri-Lapin tilannetta Suomeen valtakunnallisella tasolla. Huumausaineita sivutaan ohella, koska se on osa rattijuopumusta, jossa päihdyttävänä aineena on huumausaine. Aihe on tärkeä, koska rattijuopot aiheuttavat paljon vaarallisia tilanteita liikenteessä, jossa ihmisiä vammautuu ja jopa kuolee.

Tutkimuskysymyksinä on:

1. Mikä on rattijuopumus Rikoslain 23:3 § mukaan?
2. Miten rattijuopumukseen voi syyllistyä?
3. Miten rattijuopumukset ovat määrällisesti ja laadullisesti muuttuneet Meri-Lapissa vuosina 2010–2020?
4. Mitä eroja ja samanlaisuuksia on rattijuopumusten suhteen havaittavissa Meri-Lapin ja koko Suomen välillä?
5. Mitä päihdyttäviä aineita käytetään rattijuopumuksissa? Mitä nämä aineet ovat? Kuinka yleisiä aineet ovat?
6. Mitä eroja on poliisilaitosten välillä suhteessa asukasmäärään?
7. Milloin rattijuopumuksia ajetaan vuodenaikojen tasolla?

Aiheesta on rajattu pois kokonaan törkeät rattijuopumukset. Samoin on tehty myös liikenneturvallisuuden vaarantamisen osalta. Rattijuopumukset ja liikenneturvallisuuden vaarantaminen usein kulkevat melko yhdessä, kun tapahtuu liikenneonnettomuuksia, joihin liittyy päihdeet. Liikenteessä tavattavien päihdeiden vaikutuksia ihmisen kykyyn kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa ei tutkita. Lähtökohtaisesti voidaan ajatella, että päihdyttävät aineet heikentävät kuljettajan ajokykyä kuljettaa

moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Vesiliikennejuopumusta, ilmaliikennejuopumusta ja junaliikennejuopumusta ei käsitellä tässä opinnäytetyössä. Huumausaineen käyttörikos on osana huumerateteja, mutta kyseiseen rikoslain pykälään ei tutkita tarkemmin muuten kuin rattijuopumuksen näkökulmasta. Karoliina Karjalaisen tutkimuksen avulla perehdytään pinnallisesti huumeratteihin ja näiden käyttäjiin.

Termillä ”Meri-Lappi” tarkoitetaan että Tornion ja Kemin kaupunkeja sekä Keminmaan, Tervolan ja Simon kuntia. Eli Meri-Lappi on Perämeren rannalla oleva Lapin maakunnan lounaisosassa sijaitseva alue Ruotsin ja Suomen rajalla. Alue tunnetaan myös nimellä Kemi-Tornion seutukunta, mutta opinnäytetyössä puhutaan Meri-Lapista. Otsikossa 4. kerrotaan tarkemmin Meri-Lapista ja samalla peilataan rattijuopumuslukuja kyseiseen alueeseen.

Tutkimusosiossa tutkitaan rattijuopumusten lukumäärää vuositason tasolla. Luonnollisesti rattijuopumusten määrä vaihtelee eri vuodenaikoina, kuukausina, viikonpäivinä ja jopa kellonaikoina. Tähän ei oteta suuremmin tutkimuksessa kantaa paitsi tilastokeskuksen tilastoon liittyen alkoholirattijuopumukseen ja vuodenaikoihin. Myös kaupunkien ja kuntien välillä on eroja, missä tavataan suhteessa enemmän rattijuoppoja kuin toisessa. Näitä eroja ei tutkita tarkemmin. Käsittelyssä on vain Meri-Lappi alueena ja näiden lukujen vertaamista valtakunnalliseen tilanteeseen. Rattijuopumuslukuja verrataan myös poliisilaitoksittain, jossa luvut on suhteutettu asukasmäärään kyseisellä alueella.

Rattijuopumus, jossa päihdyttävänä aineena on alkoholi, viitataan tässä opinnäytetyössä käsitteellä alkoholiratti. Rattijuopumus, jossa päihdyttävänä aineena Näiden päihteiden yhteiskäyttöön viitataan tässä opinnäytetyössä käsitteellä sekakäyttö.

2 TUTKIMUSMENETELMÄT

2.1 Kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen tutkimus

Kvantitatiivinen tutkimus, eli määrällinen tutkimus, tarkoittaa ”Tieteellisen tutkimuksen menetelmäsuuntaus, joka perustuu kohteen kuvaamiseen ja tulkitsemiseen tilastojen ja numeroiden avulla. Määrällisessä tutkimuksessa ollaan usein kiinnostuneita erilaisista luokittelusta, syy- ja seuraussuhteista, vertailusta ja numeerisiin tuloksiin perustuvasta ilmiön selittämisestä. Määrälliseen menetelmäsuuntaukseen sisältyy runsaasti erilaisia laskennallisia ja tilastollisia analyysimenetelmiä.” (Jyväskylän yliopiston Koppa, 2022.)

Määrällisessä tutkimuksessa käytetään hyödyksi tilastoja ja tilastollisia menetelmiä. Tällä tavoin saadaan selville tarkkoja lukuja, joiden avulla saadaan vastauksia tutkimuskysymyksiin, joissa haetaan jonkunlaista numeraalista faktaa.

Kvalitatiivinen tutkimus, eli laadullinen tutkimus, tarkoittaa ”Tieteellisen tutkimuksen menetelmäsuuntaus, jossa pyritään ymmärtämään kohteen laatua, ominaisuuksia ja merkityksiä kokonaisvaltaisesti.” (Jyväskylän yliopiston Koppa, 2022.)

Kyseistä tutkimusta voidaan toteuttaa monilla erilaisilla menetelmillä. Menetelmien yhteisenä piirteenä korostuu esimerkiksi kohteen esiintymisympäristöön, taustaan, kohteen tarkoitukseen ja merkitykseen, ilmaisuun ja kieleen liittyvät näkökulmat. (Jyväskylän yliopiston Koppa, 2022.)

Laadullisessa tutkimuksessa yritetään ymmärtää jotain tutkittavaa ilmiötä. Eli tutkitaan jonkun asian tai ilmiön merkityksen tai tarkoituksen selvittämistä. Näiden lisäksi tutkitaan ilmiön tai asian kokonaisvaltaista ja syvempää käsitystä. Näitä asioita voidaan tutkia esimerkiksi haastattelemalla ihmisiä ja näiden kokemuksia ja näkökulmia. Tämän lisäksi tutkitaan itse ilmiöön liittyviä vaikuttimia ja ajatuksia. (Hirsjärvi & Huttunen, 1995, 174 & 201.)

Laadullisen ja määrällisen menetelmäsuuntauksien eroa yleensä korostetaan, mutta molempia suuntauksia voidaan käyttää samassa tutkimuksessa ja molemmilla suuntauksilla voidaan selittää eri tavoin samoja tutkimuskohteita. Osa analyysimenetelmistä perustuu vahvasti laadulliseen tai määrällisen tutkimuksen suuntaukseen. Monet menetelmät asettuvat lähtökohdiltaan suuntausten ääripäiden välimaastoon. (Jyväskylän yliopiston Koppa, 2022.)

2.2 Opinnäytetyön tutkimusmenetelmä

Määrällinen tutkimusmenetelmä, eli kvantitatiivinen tutkimus, on mielestäni paras vaihtoehto tällaisen aiheen käsittelyyn. Opinnäytetyössä käsitellään taulukoita, tilastoja ja numeroita, jolloin luonnollisin valinta on suorittaa määrällinen tutkimus. Opinnäytetyön jatkotutkimuksena on mahdollista suorittaa tämän aineiston avulla myöhemmin kvalitatiivinen tutkimus, jossa enemmän käydään läpi näiden lukujen syitä tarkemmin. Mahdollisesti alan asiantuntijoiden tai poliisien haastattelulla voidaan saada enemmän irti syitä rattijuopumuksiin.

Tässä opinnäytetyössä on kerätty tietoa rattijuopumuksista rikoksena ja sen kvalifioinneista. Tutkimuksellisenä kvantitatiivisena työnä käydään läpi poliisin tulostietojärjestelmää PolStatia ilmenneitä rattijuopumus rikosten määriä ja laatua Meri-Lapin alueella vuosina 2010–2020 ja niiden kehitystä ja mitä on mahdollisesti vielä tulossa. Tutkimuksessa verrataan Poliisilta ja Tilastokeskukselta saatuja tilastoja Meri-Lapin alueeseen ja yleistä tilannetta koko Suomessa.

Teoriaosuudessa on haettu tietoa luotettavista julkisista lähteistä. Kirjallisina lähteinä käytetään muun muassa Karoliina Karjalaisen väitöskirja ”Huumerattijuopumus Suomessa 1977–2007” ja Dan Fränden, Jussi Matikkalan, Jussi Tapanin, Matti Tolvasen, Pekka Viljasen ja Markus Wahlbergin vuoden 2014 teosta ”Keskeiset rikokset.” Poliisiammattikorkeakoulun opetusmateriaalia Poliisi-toiminnan oikeudellinen perusta Rikosoikeus II -opinnoista käytetään myös kirjallisina lähteinä. Päihdelinkki -verkkosivuilta löytyi myös aiheeseen liittyvää materiaalia. Kyseisellä sivulla oli myös merkattuna alkuperäiset lähteet heidän tarjoamalle tiedolle.

3 RATTIJUOPUMUS: RIKOSLAKI, TERMIT JA MÄÄRITELMÄT

Rikoslain 23 luvun 3 § mukaan henkilö, ”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.”*

3.1 Rattijuopumuksen määritelmistä rikoslaissa

3.1.1 Moottorikäyttöinen ajoneuvo

Moottorikäyttöinen ajoneuvo on konevoimalla kulkeva ajoneuvo. Moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat näin ollen auto, mopo, moottoripyörä, moottorikäyttöinen kolmipyörä, kevyt ja raskas nelipyörä, traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo. (Salminen, 2020.)

Moottorikäyttöinen ajoneuvo on todella laaja käsite. Kaikki, joita pystytään kuljettamaan konevoimalla, ovat moottorikäyttöisiä ajoneuvoja. Ajoneuvon on liikuttava eli ajoneuvossa täytyy olla hallintalaitteita. Tällaisia ovat esimerkiksi ohjauspyörä tai -tanko, kytkin, kaasua, jarru, vaihdetanko ja käsijarru. Eli kuljettaminen vaatii ajoneuvon liikuttamista ja hallintalaitteiden käyttöä. Tähän palataan tarkemmin kohdassa 3.2.1.

3.1.2 Alkoholista

Alkoholi on kemiallinen orgaaninen yhdiste. Tyypillisesti alkoholi, jota ihmiset ostavat kaupoista, sisältää etanolia. Etanoli on kemiallinen yhdiste, jota syntyy käymisprosessin seurauksena. (Päihdelinkki 2022.)

Alkoholijuomat jaetaan mietoihin (oluet) ja väkeviin (viinat). Nämä ovat useimmissa maissa hyväksytyjä päihdyttäviä nautintoaineita. Suomessa alle 18-vuotiailta on alkoholinkäyttö kiellettyä ja väkevien juomien osalta alaikäraja on 20 vuotta. Tällä sääntelyllä pyritään hillitsemään alkoholin aiheuttamia haittoja. (Päihdelinkki 2022.)

Suomessa alkoholin käyttö on yleistä. Vuosittainen kokonaiskulutus on 15 vuotta täyttäneitä väestöä kohti kymmenen litrain paikkeilla, kun kulutus lasketaan 100 % alkoholina. Tämä on Euroopan mittakaavassa keskitasoa. Alkoholi aiheuttaa vuosittain noin miljardin euron suuruiset yhteiskunnalliset kustannukset. Määrä on kaksinkertainen verrattuna kaikkien laittomien päihteiden aiheuttamiin kustannuksiin yhteensä. (Päihdelinkki 2022.)

Alkoholin ongelmakäyttö on myös yleistä Suomessa. Alkoholin arvellaan olevan kaikista päihteistä haitallisinta. Alkoholi aiheuttaa enemmän sairauksia ja kuolleisuutta kuin muut päihteet yhteensä, jos tupakkaa ei huomioida. (Päihdelinkki 2022.)

Alkoholin määrä täytyy olla tarkkuusalkometrissä tai verikokeessa vähintään 0,22 milligrammaa litrassa tai 0,5 promillea, jotta tämän momentin osalta rattijuopumus täyttyy. (RL 23:3.)

3.1.3 Huumausaineista

Huumausaineella tarkoitetaan huumausainelaisissa tarkoitettua huumausainetta. Huumausainelain 1 luvun 3 § 5 kohdan mukaan huumausaineella tarkoitetaan:

A) vuoden 1961 huumausaineyleissopimuksen listoihin I–IV kuuluvia aineita ja valmisteita;

Huumausaineyleissopimuksilla tarkoitetaan New Yorkissa 30 päivänä maaliskuuta 1961 tehtyä vuoden 1961 huumausaineyleissopimusta muutettuna Genevessä 25 päivänä maaliskuuta 1972 tehdyllä vuoden 1961 huumausaineyleissopimuksen muuttamista koskevalla pöytäkirjalla. Wienissä 21 päivänä helmikuuta 1971 tehtyä psykotrooppisia aineita koskevaa yleissopimusta. Wienissä 20 päivänä joulukuuta 1988 huumausaineiden ja psykotrooppisten aineiden laitonta kauppaa vastaan tehtyä Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimusta

B) psykotrooppisia aineita koskevan vuoden 1971 yleissopimuksen listoihin I–IV kuuluvia aineita ja valmisteita;

C) aineita, joiden sisällyttämisestä huumausaineen määritelmään on päätetty neuvoston puitepäätöksen 2004/757/YOS, sellaisena kuin se on muutettuna neuvoston puitepäätöksen 2004/757/YOS muuttamisesta uusien psykoaktiivisten aineiden sisällyttämiseksi huumausaineen määritelmään ja neuvoston päätöksen 2005/387/YOS kumoamisesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2017/2103, mukaisesti;

D) kat-kasvia (*Catha edulis*), meskaliinia sisältäviä kaktuskasveja ja *Psilocybe*-sieniä; sekä

E) sellaisia huumaantumistarkoituksessa käytettäviä aineita, jotka ovat terveydelle vaarallisia ja joista on toimitettu tieto uusien psykoaktiivisten aineiden koskevassa tiedonvaihdossa ja varhaisen varoituksen järjestelmässä Euroopan huumausaineiden ja niiden väärinkäytön seurantakeskuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1920/2006, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksen (EY) N:o 1920/2006 muuttamisesta uusien psykoaktiivisten aineiden koskevan tiedonvaihdon, varhaisen varoituksen järjestelmän ja riskinarviointimenettelyn osalta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2017/2101, mukaisesti tai jotka ovat tällaisen aineen paikkaisomeereja taikka jotka ovat farmakologisilta ominaisuuksiltaan huumausaineeksi rinnastettavissa olevia lääkeaineita.

Tästä voidaan siten päätellä, että huumausaine ei ole kovin yksiselitteinen määritelmä. Huumausaineita määrittää huumausainelaki, valtioneuvoston asetus huumausaineina pidettävistä aineista, valmisteista ja kasveista, kolme yllä mainittua kansainvälistä yleissopimusta, ja lääkelaki. Lääkelaisissa määritellään tarkemmin, mitkä aineet ovat sekä lääkkeitä että huumausaineita. Huumausaineiden suhteen rattijuopumuksissa on nollaraja.

Kuitenkin tunnetaan oikeustapaus, jossa henkilö on tuomittu kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta ja huumausaineen käyttör rikoksesta, vaikka tämän verestä oli löytynyt karboksitetrahydrokannabinolia, joka on kannabiksen aineenvaihduntatuote. Korkein oikeus katsoi, ettei tämä vaikuttanut henkilön ajokykyyn ja syyte rattijuopumuksesta hylättiin. (KKO: 2016:42.)

Rattijuopumuksen toisessa momentissa puhutaan nimenomaan tilanteesta, jossa henkilöä ei voida tuomita rattijuopumuksesta. Jos kuljettajalla on oikeus (lääkärin kirjoittama resepti) johonkin lääkkeeseen, joka on samaan aikaan lääke- ja huumausaine, ei voida tuomita rattijuopumuksesta, kun kyseistä toista momenttia ei sovelleta. Eli voi olla tilanne, jossa kuljettaja vieään verikokeisiin ja tuloksena tämän verestä voi löytyä jotain huumausainetta. Kuljettaja voi kuulusteluissa tuoda esille reseptin, joka antaa hänelle oikeuden tiettyyn lääkeaineeseen. Esitutkinta on tällöin mahdollista lopettaa, koska käsillä ei ole rikos. (Salminen, 2020.)

Karoliina Karjalaisen (2010) tutkimus ”Huumerattijuopumus Suomessa 1977–2007 ilmaantuvuus, sosiaalinen tausta ja kuolleisuus” otetaan kantaa yleisesti huumausaineisiin ja niihin liittyen ja taustatekijöihin. Muutamia poimintoja tästä teoksesta. Teoksessa käsitellään kattavasti huumerattijuopumuksia. Kuitenkin kaikki teoksessa oleva tieto ei ole relevanttia tämän opinnäytetyön kannalta. Myös teos on jo itsessään hieman jo vanha, mutta mielestäni se on edelleen aika käypä teos.

Yleisimmät epäiltyjen huumerattijuopumustapausten löydetty huumausaineet ovat kannabis, amfetamiini, opioidit ja kokaiini. Näitten lisäksi on löydetty myös yleisesti ajokykyyn vaikuttavia reseptilääkkeitä esimerkiksi bentsodiatsepiinejä. Huumerattijuopumuksissa monipäihdelöydösten yleisyys on korkea. Sekakäytön yleisyys ja laittomien huumausaineiden suuri määrä huumerattijuoppojen näytteissä viittaavat päihdeongelmaan. (Karjalainen, 2010, 32.)

Huumerattijuopot ovat yleensä alle 35-vuotiaita ja jopa 90 % epäillyistä on miehiä, mutta naisten osuus on lisääntynyt. Kanadalaisen väestötason tutkimuksen mukaan kannabiksen vaikutuksen alaisena ajavat olivat naimattomia ja matalammin koulutettuja muuhun väestöön verrattuna. Ruotsissa taas huomattiin, että rattijuopumuksesta epäillyillä nuorella matala koulutus tai sosiaaliluokka olivat yhteydessä kohonneeseen liikenneonnettomuusriskiin. Huumeidenkäyttäjien sosiaalista taustaa on enemmän tietoa kuin huumerattijuoppojen. Matalan sosioekonomisen aseman tai sosiaalisen marginalisaation on todettu olevan yhteydessä huumeiden käyttöön. Suomessa on huomattu, että päihdehuollon huumeasiakkaat ovat useimmiten naimattomia, työttömiä ja matalasti koulutettuja. Huono terveydentila ja matalat tulot ovat yhteydessä psykotrooppisten lääkkeiden käyttöön. (Karjalainen, 2010. 32–34.)

Tutkimuskirjallisuus osoittaa, että matala sosiaalinen asema ja päihteiden käyttö ovat vahvasti yhteydessä toisiinsa. On kuitenkin epäselvää, altistaako sosiaalinen asema päihteiden käytölle vai

aiheuttaako päihteiden käyttö muutoksia sosiaalisessa asemassa. Näihin liittyvä syy-seuraussuhde on erittäin kompleksinen kokonaisuus, johon liittyy useita osatekijöitä. Tämän takia syy-seuraussuhteiden ja vaikutussuuntien osoittaminen on erittäin ongelmallista. (Karjalainen, 2010, 34.)

Vaikka teos on jo hieman vanha, siinä on edelleen hyvinkin paikkansa pitävää tietoa. Suosittelen lukemaan teoksen, jos aihe kiinnostaa. Tässä opinnäytetyössä kuitenkin otetaan vain pintaraapaisu kyseiseen väitöskirjaan, koska teos on itsessään todella laaja.

3.1.4 Huumaavasta aineesta

Huumaavalla aineella tarkoitetaan suorituskykyä heikentävää lääkettä eli kansanomaisesti kolmiolääkkeistä. Tähän kategoriaan kuuluu lääkkeet, joita ei luokitella huumausaineiksi. Kolmannessa momentissa huumavan aineen lisäksi vaaditaan jotain konkreettista, mikä todistaa kuljettajan kyvyn tehtävän, eli kuljettamisen, vaatimiin suorituksiin heikentyneen tällaisen lääkkeen tai alle rangaistavuuden jäävän alkoholimäärän ja tällaisen lääkkeen yhteiskäytön vuoksi. (Frände, yms., 2014, 327–328.)

Huumaavasta aineesta saadaan yhtä lailla verestä hyvä tulos, mitä aineita on ollut veressä ja kuinka paljon. Poliisin ja syyttäjän on kuitenkin pystyttävä näyttämään toteen, että tämän kuljettajan suorituskyky ajamiseen nähden oli todellakin heikentynyt tämän lääkkeen takia. Lausunnossa paras on, jos verikoelausunnossa pystytään toteamaan, että ”kuljettajan kyky ajoneuvon kuljettamiseen on ollut todennäköisesti tai jokseenkin todennäköisesti huonontunut.” Lisänäyttönä kuitenkin tarvitaan jotain konkreettista tästä kuljettajasta, miten tämän ajokyky oli heikentynyt. Tämä yleensä tarkoittaa mahdollisesti poliisipartion kirjauksia tämän ajokäyttäytymisestä, ajosuorituksista, kuljettajan olemuksesta (puhuminen ja liikkuminen) tai lääkärin kliininen tutkimus. (Frände, yms., 2014, 327–328.)

Yksistään veren lääkeainepitoisuudet eivät riitä. Tämä johtuu siitä, että ihmiset reagoivat yksilöllisesti lääkeaineisiin. Pitkäaikainen lääkkeen käyttö nostaa ihmisen toleranssia sietää kyseistä lääkeainetta. Lääkkeen aloitusvaiheessa kyky kuljettaa ajoneuvoa voi olla huonontunut, mutta parin viikon päästä sama määrä ei enää vaikuta kykyyn kuljettaa ajoneuvoa. Tämän takia lääkeaineen pitoisuus verikoelausunnossa ei ole suoraan verrannollinen kuljettajan ajokykyyn. Jotkin lääkeaineet voivat poistaa toistensa ajokykyä heikentävää vaikutusta. On mahdollista, että ilman lääkitystä rauhattoman tai hermostuneen yksilön ajokyky on lääkityksen ansiosta parantunut. (Frände, yms., 2014, 327–328.)

3.2 Kuljettaminen

Kuljettaminen tarkoittaa Nykysuomen sanakirjassa ajamista tai ohjaamista. Tämä määritelmä viittaa selvästi tietoiseen ja tahdottuun toimintaan. Oikeuskäytännössä kuljettaminen on määritelty kolmella kriteerillä (Frände, yms., 2014, 323–324), joita tutkitaan tarkemmin seuraavissa alaotsikoissa. Teksteissä myös tuodaan ilmi muutamia korkeimman oikeuden ratkaisuja sekä muutamia muita soveltamiseen liittyviä asioita.

3.2.1 Liikkuminen

Ensimmäisenä edellytetään ajoneuvon liikkumista. Liikennerikosten ja rattijuopumuksen yritys ei ole Suomessa rangaistavaa. Yleensä on katsottu, että ajoneuvon vähäinenkin siirtyminen paikaltaan toteuttaa tämän kriteerin. Puolen metrinkin ajoa on pidetty kuljettamisena, vaikka ajoneuvon ei olisi ollut edes mahdollista liikkua enempää jonkun esteen takia; esimerkiksi lumipenkan takia. Jos ajoneuvo on jumissa lumessa, jäässä tai hiekassa, liikkumatta lainkaan, kuljettajan ei voida katsoa kuljettaneen ajoneuvoa. Eli käytännössä renkaat saattavat pyöriä tyhjään ja auto jauhautuu syvemälle kiinni. On kuitenkin mahdollista, että jumissa ollessa, ajoneuvoa saatetaan sahata edestakaisin, jolloin ajoneuvo liikkuu, voi tämä täyttää kuljettamisen. (Frände, yms., 2014, 324.)

Ajoneuvon liikkumisen ilman moottorin voimaa on katsottu täyttävän myös kuljettamisen kriteerin. Ajoneuvon liikkuminen vierittämällä, hinaamalla tai työntämällä on katsottu olevan laissa tarkoitettua kuljettamista. KKO 1972 II 59 henkilö tuomittiin moottoriajoneuvon luvottomasta käyttöönottamisesta ja sen kuljettamisesta alkoholin vaikutuksen alaisena ilman asianmukaista ajolupaa, koska henkilö oli kuljettanut autoa vierittämällä alamäkeen moottorin ollessa sammuneena ja vaihde vapaalla. (Frände, yms., 2014, 324.)

3.2.2 Työntäminen

Työntäminen katsotaan kuljettamiseksi, kun toinen henkilö istuu kuljettajan paikalla toisen työntäessä ajoneuvoa. Tällaisessa tapauksessa juopunut kuljettaja, joka istuu kuljettajan paikalla, syyllistyy rattijuopumukseen ja työntäjän on mahdollista tuomita avunannosta rattijuopumukseen. Suojelutarve on kuitenkin tällaisessa tapauksessa melko vähäinen, että seuraamusluontoista syyttämättä jättämistä vähäisyysperusteella voidaan puoltaa. Kuitenkin hinattaessa, hinattavan ajoneuvon kuljettajan ollessa juopunut, hinaavan ajoneuvon kuljettaja voi syyllistyä rattijuopumuksen avunantoon. (Frände, yms., 2014, 324.)

Pulmallisinta tulkinnoissa voi syntyä silloin, kun kuljettaja ohjaa autoa ohjauspyörästä samalla ollen itse sen auton ulkopuolella ja kävellen työntäen ajoneuvoa. Kuljettaminen saattaa täytyä, jos moottori on käynnissä ja ajoneuvo kulkee vaihte kytkettynä ainakin osaksi oman moottorinsa voimalla ja kuljettajan roolina on lähinnä ohjata autoa avoimen oven kautta sekä toimia ajoneuvon käyttövoimana ajoneuvon moottorin lisäksi. Tämä lienee mahdollista automaattivaihteisten autojen kanssa, koska manuaalivaihteinen auto sammuisi. Moottoriin käyminen ei tee moottorikäyttöisestä ajoneuvosta vaarallista, vaan sen moottorin tuottaman voiman siirtäminen auton pyöriin. (Frände, yms., 2014, 324.)

Oikeuskäytänteet ovat muuttuneet hiljalleen sellaisiksi, ettei ajoneuvon liikuttaminen pelkällä ihmisvoimalla sen ulkopuolella kävellen ja samalla ohjaten täytä kuljettamisen kriteeriä. KKO 2003:138 henkilö oli työntänyt henkilöautoa sen kuljettajan puoleiselta sivulta auton oven ollessa auki. Samalla henkilö oli ohjannut henkilöautoa ratista. Korkeimman oikeuden mukaan henkilö ei syyllistynyt tapauksessa kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta ilmenevissä olosuhteissa. (Frände, yms., 2014, 324–325.)

3.2.3 Ohjaaminen hallintalaitteista

Ajoneuvon hallintalaitteisiin kuuluu ohjauspyörän/-tangon lisäksi kytkin, vaihdetanko, jarrulaitteet ja kaasupoljin. Juopunut matkustaja voi syyllistyä rattijuopumukseen, jos tämä tarttuu ajoneuvon hallintalaitteisiin tavalla, joka vaikuttaa ajoneuvon kulkuun. Tunnusmerkistö täyttyy vain, jos ajoon puuttuminen vaikuttaa tosiasiallisesti ajoneuvon kulkuun. Esimerkiksi tilanteessa, jossa päihtynyt matkustaja tarttuu henkilöauton rattiin ja seurauksena auto ajaa ulos tieltä, tunnusmerkistö täyttyy. Tähän löytyy myös KKO:n ratkaisu KKO 1954 II 59. Myös tapauksessa KKO 1979 II 94 matkustajan katsottiin syyllistyneen rattijuopumukseen, koska tämä painoi jalallaan kuljettajan kaasupolkimella ollutta jalkaa ja käänsi rattia sillä seurauksella, että auto ajoi ulos tieltä. KKO 1989:15 matkustaja oli vetänyt käsijarrusta kesken ajon, ja kuljettaja oli osittain menettänyt autonsa hallinnan pysyen kuitenkin tiellä. Matkustaja tuomittiin törkeästä rattijuopumuksesta, koska oli osallistunut ajoneuvon kuljettamiseen käyttäen hallintalaitteita eli käsijarrua. (Frände, yms., 2014, 325.)

Joskus voi olla vaikeampi näyttää toteen, että matkustajan puuttumine ajoon on ollut vaarallista, jos kuljettaja on pystynyt pitämään ajoneuvon hallinnassa. Tapauksessa KKO 1995:112 juopunut matkustaja oli tarttunut kuljettajan paidan hihasta ja sen seurauksena kuljettaja menetti vain hetkellisesti ajoneuvon hallinnan ja ajoneuvo kävi ajoradan reunaviivan yli. Matkustajan ei katsottu osallistuneen kuljettamiseen. Näissä tapauksissa matkustaja on tuomittu liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. (KKO 1963 II 57 & Frände, yms., 2014, 325.)

3.2.4 Tuottamuksellinen kuljettaminen

Jos vahingossa kuljettaa ajoneuvoa juopuneena, ei tämä syyllisty silloin rattijuopumukseen. Esimerkiksi kuljettajan paikalla istuvan henkilön painaessa epähuomiossa kytkintä niin, että auto lähtee vierimään, henkilö ei tahallaan kuljeta ajoneuvoa. Tapauksessa KKO 2007:78 päihtynyt etupenkin matkustaja oli pysäköityneessä autossa käynnistänyt napista moottorin saadakseen lämmityksen päälle. Vaihde oli kuitenkin päällä ja käsijarru ei ollut päällä, jolloin ajoneuvo liikkui 1,5 metriä. Tätä matkustaja ei ollut huomionnut ennen auton käynnistämistä, koska oli halunnut saada vain lämpöä auton sisälle. Korkein oikeus katsoi, että kyseessä oli laiminlyönnillä vahingossa saatu ajoneuvo liikkeelle, jolloin henkilöä ei tuomittu rattijuopumuksesta. (Frände, yms., 2014, 325–326.)

Huolimattomasta hallintalaitteiden käytöstä käsittelystä voidaan tuomita liikenne rikkomukseen tai liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Tahallisuus kuitenkin täyttyy, jos auton tuottamuksellisesti liikkeelle saanut ei heti toimi ajoneuvon pysäyttämiseksi tai jos tahdottu liikkeelle pääseminen tapahtuu toisin kuin kuljettaja on tarkoittanut. Esimerkiksi kuljettaja aikoo saada auton liikkeelle virran kytkemällä, mutta auto liikkuu jo kuljettajan painaessa kytkimestä. (Frände, yms., 2014, 326.)

3.3 Kieltoerehdys rattijuopumuksissa

Kieltoerehdys (RL 4:2) tarkoittaa tilannetta, jossa ”tekijä erehtyy pitämään tekoaan sallittuna, hän on rangaistusvastuusta vapaa, jos erehtymistä on pidettävä ilmeisen anteeksiannettavana seuraavien seikkojen vuoksi: 1) lain puutteellinen tai virheellinen julkistaminen; 2) lain sisällön erityinen vaikeaselkoisuus; 3) viranomaisen virheellinen neuvo; tai 4) muu näihin rinnastettava seikka.”

Kieltoerehdyksenä voisi tulla tarkasteltavaksi se, mikä merkitys on annettava kuljettajan käsitykselle kuljettamansa ajoneuvon luonteesta. Esimerkiksi tapaus, jossa kuljettaja vetoaa, ettei tiennyt trukin tai omalla konevoimallaan liikkuvan työmaanosturin olevan laissa tarkoitettu moottorikäyttöinen ajoneuvo. Kuljettajan täytyy kuitenkin tietää, että alkoholin nauttimisen jälkeen on rangaistavaa kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Lain tuntemattomuus ei vapauta rangaistusvastuusta. Kuljettaja joutuu tekemään arvion kuljettamansa ajoneuvon oikeudellisesta luonteesta omalla riskillään. Kuljettajan on tällöin varauduttava, että tulkinta voi olla tämän kannalta haitallisempi. Eli voi tulla tuomituksi rattijuopumuksesta, vaikka itse mieltäisi jonkun kulkuneuvon olevan muu kuin laissa tarkoitettu moottorikäyttöinen ajoneuvo. (Frände, yms., 2014, 326.)

3.4 Suomen ulkopuolella lain soveltaminen

Suomen liikennejuopumussäännösten soveltamiselle Suomen ulkopuolella tehtyihin rikoksiin ei ole estettä sitä osin kuin kuljettajan veren alkoholipitoisuus on ylittänyt sekä asianomaisessa teko-maassa että Suomessa säädetyn promillerajan. Ruotsissa promilleraja on 0,2 promillea ja Suomessa 0,5 promillea. Ruotsissa kuljettanut henkilö voidaan tuomita Suomessa vain, jos hänen verensä alkoholipitoisuus on ylittänyt myös Suomessa säädetyn promillerajan 0,5. (Frände, yms., 2014, 326.)

Tämä tarkoittaa, että henkilön kuljettaessa ajoneuvoa Ruotsissa 0,5 promillen humalassa, tämä on mahdollista tuomita Suomessa rattijuopumuksesta. Kuljettaessaan alle 0,5 promillen, mutta yli 0,2 promillen, Ruotsin tuomioistuin voi tuomita rangaistukseen rattijuopumuksesta, mutta asiaa ei käsiteltäisi enää Suomen puolella. Tällöinen asia on hyvä muistaa rajan tuntumassa asuvilla.

3.5 Teon yksilöiminen

Tapauksessa KKO 2011:3 määritellään, että yksi rattijuopumus on aina päätös ajoon lähtemisestä. Tapauksessa henkilö ajoi ensin henkilöautolla ja sen jälkeen traktoria. Henkilölle luettiin syytteet kahdesta törkeästä rattijuopumuksesta. Rattijuopumus on aina yksilöitävissä, kun tehdään päätös ajoon lähtemisestä.

3.6 Alkoholin ja/tai huumausaineen ja/tai huumaavan aineen nauttiminen

Rattijuopumus on tekorikos, jonka ajatellaan olevan vaarallista. Rangaistavia on täysin vaarattomatkin kuljettamiset. Tunnusmerkistön täytyessä, todistelua ajon vaarattomuudesta ei tarvita. Seuraamusta määrätessä, otetaan huomioon tapauskohtaiset olosuhteet. (Frände, yms., 2014, 326–327.) Eli esimerkiksi voidaan ajatella ruohonleikkurin ajamisen päihtyneenä omalla pihalla olevan seuraamusta määrätessä lievempi kuin, että ajaisi henkilöautolla päihtyneenä tieliikennelain mukaisella tiellä.

Tunnusmerkistön täytyminen on helppoa perinteisessä rattijuopumuksessa. Syytteen ja tuomion perusteena on usein ajon jälkeinen veren tai hengitysilman alkoholipitoisuus. Syytetty ei vapaudu syytteestä kertomalla, ettei juuri ennen ajoa nautittu alkoholimäärä ollut vielä ehtinyt nostaa verenalkoholia ajon aikana yli rangaistavan rajan. (Frände, yms., 2014, 327.)

Alkoholin nauttiminen ajon jälkeen ei luonnollisesti ole kiellettyä. Syyttäjällä on todistustaakka näyttää toteen negatiivinen seikka eli alkoholia on nautittu sen verran, että ajon aikana tai välittömästi sen jälkeen veren alkoholipitoisuus on noussut yli rangaistavan rajan. Kuljettajan väittäessään juoneensa alkoholia ajon jälkeen, syyttäjän täytyy näyttää toteen, että kuljettaja ei ole juonut alkoholia ajon jälkeen tai että jälkikäteen nautittu määrä on niin vähäinen, että kuljettaja on jälkinauttiminenkin huomioon ottaen syylistynyt rattijuopumukseen. (Frände, yms., 2014, 327.)

Huumaantuneena ajaminen on pääsääntöisesti yksiselitteistä, koska niihin sovelletaan niin sanottua nollarajaa. Epäilyistä otetaan aina verikoe. Verikokeen edellytyksenä on todennäköinen epäily eli poikkeava ajotyyli tai pikatestauksen tulos. Nollarajan hyötynä on se, ettei poliisin tarvitse tulla oikeuteen todistamaan kuljettajan tekemiä virheitä, koska huumausaineen tai aineenvaihduntatuotteen löytyminen verestä riittää tuomitsemiseen. Säännös koskee huumausaineita ja lääkkeitä, joille epäilyllä ei ole reseptiä. Laillisen lääkkeiden käytön osalta kyvyn huononeminen on näytettävä, kuten tahallisuuskin. (Frände, yms., 2014, 327.)

Huumaaviksi aineiksi luokitellaan huumausaineiden lisäksi monet yleisesti sairauksien hoitoon käytettävät lääkeaineet. Lääkintöhallituksen yleiskirjeessä 1758/81 on määritelty liikenteessä haitalliset lääkeaineet. Nämä lääkeaineet on merkattu punaisella kolmiolla. Näitä lääkkeitä ovat esimerkiksi monet uni- ja rauhoittavat lääkkeet, nukahtamislääkkeet, morfiinijohdannaiset kipulääkkeet ja allergioiden hoitoon käytetyt väsyttävät antihistamiinit. (Frände, yms., 2014, 327–328.)

3.7 Rattijuopumuksen tahallisuudesta

Jos kuljettaja tietää juoneensa alkoholia, kuljettaja ei vapaudu vastuusta selittämällä, ettei tiennyt nauttinsa alkoholimäärän nostaneen veren alkoholipitoisuutta yli rangaistavuuden. Alkoholia nauttinut kuljettaja toimii omalla riskillä ja tietoisuus alkoholin nauttimisesta on ankaraa vastuuta. Vastuu ei myöskään poistu silloin, kun kuljettaja luulee alkoholin jo palaneen pois kehosta. Tälle selitykselle ei ole merkitystä oikeudenkäynnissä huolimatta siitä, että ihmisten kyky arvioida alkoholin palamisnopeutta on ylipäänsä huono. (Frände, yms., 2014, 328.)

Erehtyminen voi jossain tilanteessa vapauttaa vastuusta. Esimerkiksi ratsiassa, jos kuljettaja puhalttaa ensimmäiseksi 0,2 promillea, saa tämä jatkaa ajoaan normaalisti. Seuraavassa ratsiassa, jos kuljettaja puhalttaa yhtäkkiä 0,5 promillea, voi tämä olla vastuusta vapaa. Kuljettaja saa luottaa olevansa ajokunnossa ensimmäisen poliisin tekemän puhallutuksen jälkeen, eikä tätä voi rangaista puhallutuksen jälkeisestä ajamisesta. Tilanne on toinen, jos ensimmäinen puhallutuksen suorittanut poliisi kehottaa tätä kuljettajaa pidättäytymään ajamisesta. Omat laitteet tai ravintoloiden puhallusmittarit eivät vaikuta rangaistusvastuuseen. (Frände, yms., 2014, 328–329.)

Kuljettajan tietämättömyys promillerajoista ei myöskään vapauta rangaistusvastuusta. Ulkomaalaisenkin on tunnettavat promillerajat. Ajoneuvon kuljettaminen alkoholin nauttimisen jälkeen tapahtuu kuljettajan omalla riskillä. (Frände, yms., 2014, 329.)

Tunnusmerkistöerehdys voi tulla kyseeseen, jos kuljettaja ei tiedä nauttineensa alkoholia. Erehdys poistaa silloin teon tahallisuuden. Kuljettaja toimii tahallisesti vain, jos hänen tietämänsä mukaan hänen nauttimansa alkoholimäärä on niin suuri, että rangaistavuuden raja on voinut ylittyä kyseisellä alkoholimäärällä. Tällä perusteella ei ole juuri kuljettajia vapautettu vastuusta. (Frände, yms., 2014, 329.)

Kuljettajan on kuitenkin pidättäytyä ajamisesta, jos kuljettaja tuntee juoman vaikuttavan alkoholijuoman tavoin, vaikka kuljettaja ei juomaa nauttiessaan tietäisi sen sisältävän alkoholia. Jos ajokyky alkaa heikkenemään ajon aikana, kuljettajan täytyy lopettaa ajaminen. Yleensä kokenut alkoholin käyttäjä havaitsee juodessaan, että juoma sisältää alkoholia. Promillemäärän noustessa reilusti yli 0,5 promillen, alkoholin vaikutus on selvästi tunnettavissa. Yleinen elämäkokemus puhuu sen puolesta, ettei alkoholia joudu helposti ihmisen elimistöön tietämättä. (Frände, yms., 2014, 329.)

Rattijuopumukseen ei syyllisty kuljettaja, joka ei tiedä nauttineensa muuta huumaavaa ainetta, eikä tunne itsessään aineen vaikutusta. Kuljettaja yleensä tietää, mitä ainetta tämä on nauttinut. Syyttäjälle jää tehtäväksi näyttää kuljettajan tienneen nauttimansa aineen huumaavaksi aineeksi. (Frände, yms., 2014, 329.)

Huumausaineen käyttäjä syyllistyy rattijuopumukseen, vaikka tämä väittäisi, ettei havainnut aineen vaikutusta. Vastuusta ei myöskään vapaudu, vaikka kuljettaja väittäisi, ettei tämä tiennyt, että veressä olisi enää huumausaineen vaihduntatuotetta. Sama pätee myös laittomasti hankittuihin lääkkeisiin. Kuljettaja ei voi lääkeainetta yliannoksina nauttiessaan vedota erehdykseen, jos tämä tietää lääkärin määräämän lääkeaineen päihdyttävän vaikutuksen. Tahallisuuskriteeri täyttyy, jos kuljettaja tuntee jonkun nauttimansa aineen vaikuttavan ajokykyyn. Tämä tarkoittaa, että ajo tulisi keskeyttää heti matkan aikana. (Frände, yms., 2014, 329.)

Mikäli kuljettaja ei tiedä jonkun lääkeaineen vaikuttavan alentavasti ajokykyyn, tai lääkäri ei ole tästä sanonut, tahallisuus poistuu. Lääkepakkauksen punaisen varoituskolmion ja maininta lääkkeen ohjeissa, että lääke voi haitata suorituskykyä liikenteessä, voidaan katsoa riittäväksi kuitenkin. Eli tällöin ei voi vedota erehdykseen. (Frände, yms., 2014, 330.)

Huumaavaa ainetta ja alkoholia yhdessä nauttinut kuljettaja ei voi yleensä vedota siihen, että tämä ei tiennyt yhteiskäytön vaikuttavan ajokykyyn alentavasti. Ratkaisevaa on tietoisuus yhteiskäytön vaikutuksesta, eikä siitä, miten kukin yhdessä nautittu aine vaikuttaa erikseen nautittuna. (Frände, yms., 2014, 330.)

3.8 Rattijuopumuksen toteamisesta ja todistelusta

Rattijuopumuksia selvitetään Pakkokeinolaki 9:2 § avulla ”Koe nautitun alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi.” Tämä eroaa muista Pakkokeinolain pykälistä, koska tämän toteuttamiseen ei tarvitse rikosepäilyä. Poliisimies voi määrätä kokeeseen moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan tai muussa Rikoslain 23 luvussa tarkoitettussa tehtävässä toimivan henkilön. Jos kuljettaja kieltäytyy tai muutoin aiheuttaa asiassa hankaluuksia, voidaan toimittaa henkilökatsastus. (Fredman, yms., 2020, 1054.)

Pakkokeinolain 9:2 §:ssä puhutaan puhalluskokeesta alkoholin toteamiseksi ja tämän rinnalle on myös tullut sylkinäytteen ottaminen huumausaineen toteamiseksi. Jos kuljettajalle tulee positiivinen sylkinäyte, tai puhalluskokeen tulos on yli 0,5 promillea tai 0,22 milligrammaa litrassa, voidaan turvautua henkilökatsastukseen, mikä tarkoittaa rattijuopumuksissa tarkkuusalkometrikoe tai verikoe. Henkilökatsastus voidaan suorittaa poliisimiehen päätöksellä. Koe on tehtävä vähimmän haitan periaatteella eli siitä ei saa aiheutua tarpeetonta tai kohtuutonta haittaa tutkittavalle. (Fredman, yms., 2020, 1054–1055.)

Tarkkuusalkometrikoe suoritetaan kuljettajalle, joka on jäänyt kiinni verekseltään moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamisesta ja kuljettajaa epäillään vain alkoholirattijuopumuksesta. Tällöinen alkoholiratti voidaan hoitaa sakkomenettelyllä tarkkuusalkometrikokeen jälkeen, jos tulos on yli 0,22 milligrammaa litrassa, muttei kuitenkaan yli 0,53 milligrammaa litrassa. Alle 0,22 milligrammaa litrassa ei täyty rikoksen tunnusmerkistöä pelkästään. Yli 0,53 milligrammaa litrassa on törkeä rattijuopumus, jota ei voida hoitaa sakkomenettelyllä, jolloin tapauksessa silloin suoritetaan esitutkinta. Törkeätä rattijuopumusta ei tässä opinnäytetyössä käydä tarkemmin läpi.

Verikokeisiin viedään kuljettaja, jonka epäillään käyttäneen huumausaineita tai huumausainetta kuljettaessaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Myös verikokeiden avulla voidaan selvittää tapauksia, jos kuljettajaa ei olla saatu verekseltään kiinni ajon aikana. Tällöin suoritetaan verikoe jälkinauttimisesta. Silloin verikokeita otetaan kaksi kappaletta, joista jälkimmäinen vähintään kahden tunnin päästä. Tällöin kuljettaja otetaan rikoksesta epäiltynä kiinni poistumisen estämiseksi.

4 TUTKIMUSTYÖ

4.1 Järjestelmä, tilastointi ja analyysi

PolStat on poliisin valtakunnallinen tulostietojärjestelmä, jota ylläpitää poliisihallitus. Järjestelmän avulla tuotetaan tilastoja ja raportteja poliisin toiminnasta. Järjestelmä sisältää tietoa monista eri tietojärjestelmistä. Tietovarasto on poliisille ja ulkopuolisille tiedontarvitsijoille. (Sisäinen turvallisuus, 2022.)

Toimintaympäristö, jota poliisi tarkkailee ja analysoi, muuttuu koko ajan. Analyysit mahdollistavat kokonais kuvan luomisen yhteiskunnan ilmiöistä ja trendeistä. Muutokset vaikuttavat rikollisuuteen ja yhteiskunnan turvallisuuteen. (Poliisi, 2022.)

Poliisi organisaation tunnistaa poliisitoiminnalle merkittäviä ilmiöitä paremmin analyysien avulla. Poliisihallituksen poliisitoimintayksikön analyysitoimintojen vastuualue tuottaa toimintaympäristön analyysit ja tilastot poliisille. Jotkut analyysit ovat vain poliisin käyttöön ja toiset analyysit voidaan julkistaa verkkosivuilla kaikkien nähtäväksi. Analyysejä on erilaisia, joissa on erilaisia näkökulmia aiheisiin. Analyysit seuraavat myös globaaleja rikosilmiöitä. Poliisi seuraa, miten rikosilmoitusten määrät muuttuvat Suomessa, kun kansainvälisiä rikosilmiöitä tulee Suomeen. (Poliisi, 2022.)

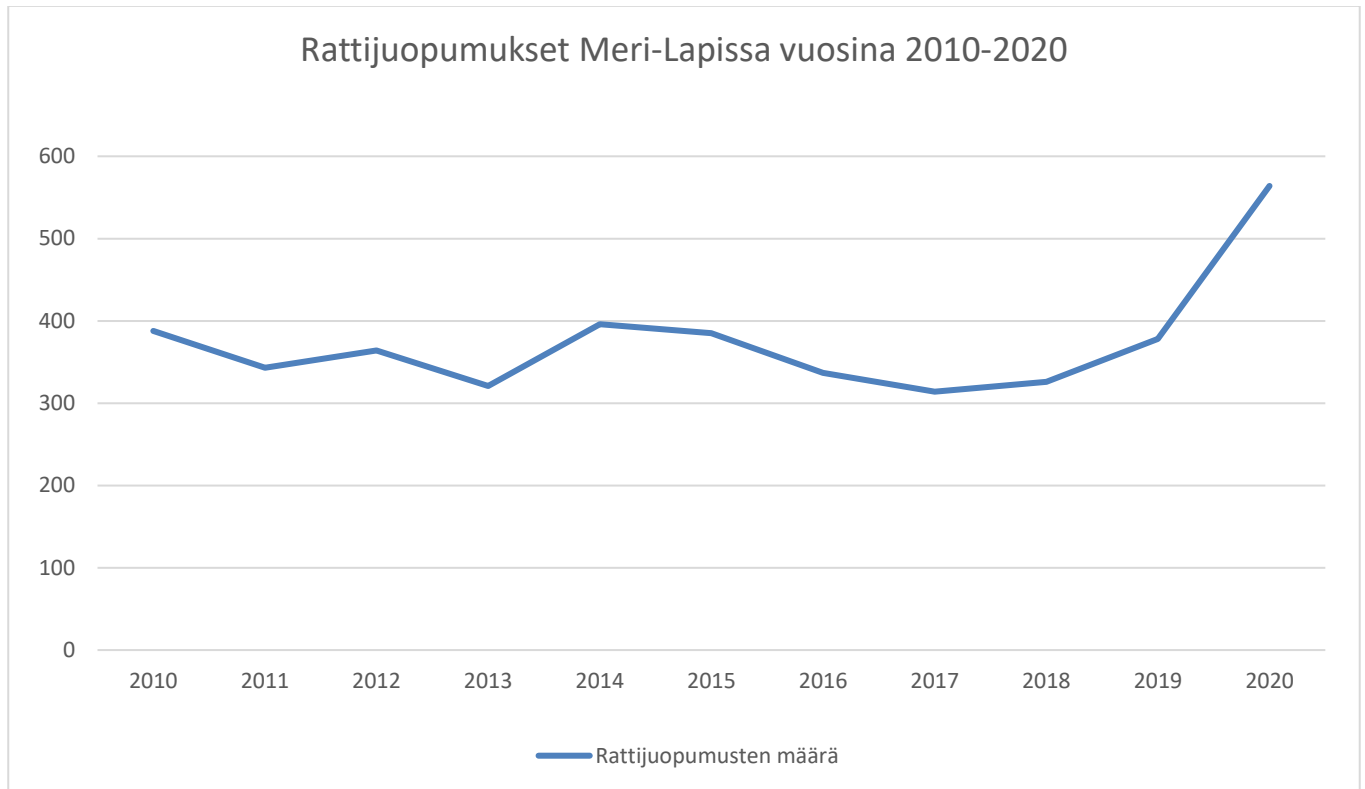
Analyysin lisäksi julkaistaan kuukausittain tilastot poliisille ilmoitetuista rikoksista ja poliisin hälytystehtävistä, toimintavalmiusajasta ja palvelukykyajasta. Tilastot ovat katsottavissa valtakunnallisesti, poliisilaitoskohtaisesti ja kuntatasolla. (Poliisi, 2022.)

4.2 Tutkimus rattijuopumuksista Meri-Lapissa

Meri-Lapin alueella asui vuoden 2021 lopussa 55 006 asukasta. Suurimpana kaupunkina väkiluvultaan oli Tornio 21 326 asukkaalla ja pienin kunta oli Tervola 2882 asukkaalla.

Tutkimuksessa käytetyt viivadiagrammit ovat muodostettu Poliisin PolStat -järjestelmästä. Taulukko 1. kuvaa tehtyjen rikosilmoitusten määrää perusmuotoisten rattijuopumusten osalta Meri-Lapissa vuosina 2010–2020.

Taulukko 2. kuvaa laadullisesti, millaisista rattijuopumuksista on kyse laadullisesti. Taulukossa 2. on jaoteltu nautitun päihteen mukaan alkoholiin, huumaavaan aineeseen ja sekakäyttöön (alkoholi ja huumaava aine). Jaottelun avulla voidaan nähdä, miten rattijuopumukset ovat muuttuneet kymmenen vuoden aikana, ja mikä on nykyään alkoholirattien ja huumerattien osuus toisiinsa.



Taulukko 1. PoliStat -järjestelmän antamat lukemat poliisin tekemien rattijuopumusilmoitusten määrästä vuosina 2010–2020.

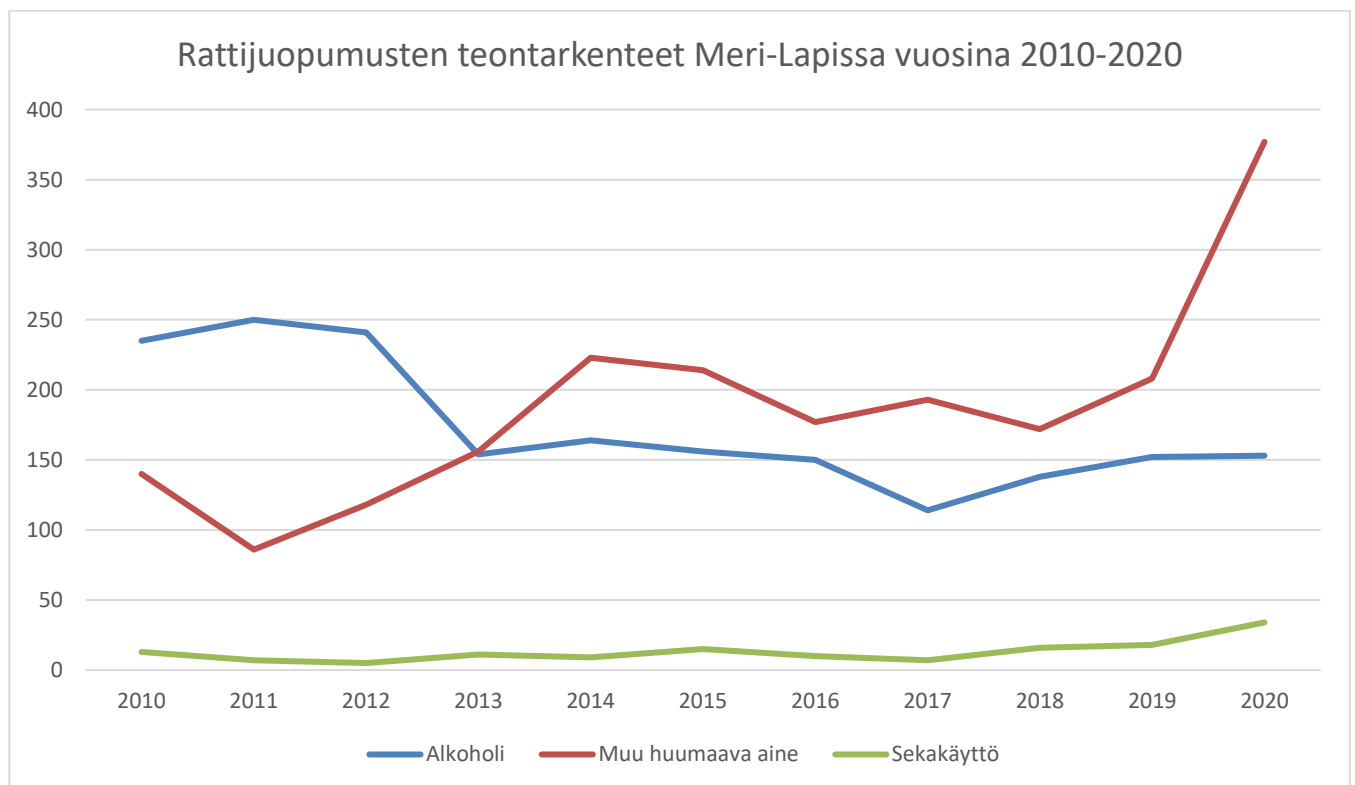
Kymmenen vuoden aikana keskimäärin vuodessa tehtiin 411,6 rattijuopumusilmoitusta. Keskihajonta kymmenen vuoden ajalta rattijuopumusten suhteen on noin 79,7. Keskihajonta tarkoittaa tässä asiassa, että noin 79,7 rattijuopumuksen päässä keskiarvosta 411,6 on tapahtunut hajontaa kymmenen vuoden aikana. Tämä tarkoittaa vuositasolla noin 1,13 rattijuopumusta päivää kohden ja kuukaudessa 34,3 rattijuopumusta. Suhteutettuna vuoden 2021 asukasmäärään tämä tarkoittaisi noin 7,4 rattijuoppoa 1000 asukasta kohden. Prosentteina se tarkoittaisi, että noin 0,7 prosenttia Meri-Lapin asukkaista syyllistyy vuoden aikana rattijuopumukseen, jos aina eri kuljettaja syyllistyisi rattijuopumukseen. Näinhän ei kuitenkaan tässä tilastossa ole. Sama kuljettaja on voinut jäädä kiinni rattijuopumuksesta useita kertoja vuoden aikana, mikä nostaa tilastoja.

Tämän kymmenen vuoden aikaisen trendin perusteella on haastavaa sanoa, ovatko rattijuopumusten määrät nousseet vai laskeneet. Määrät ovat pysyneet samalla tasolla kymmenen vuoden ajan, mutta selvä poikkeavuus näkyy vuodessa 2020. Vuosi oli sinänsä erittäin merkittävä COVID-19 pandemian takia. Poliisi ei esimerkiksi järjestänyt kyseisenä vuonna massapuhallutuksia. Ravintolat olivat kiinni kesää lukuun ottamatta. Ihmiset ylipäänsä liikkuvat todella vähän. Vuonna 2020 otettiin eniten kiinni rattijuoppoja luvun ollessa 564. Vuonna 2017 otettiin vähiten kiinni rattijuoppoja

luvun ollessa vain 314. Merkittäviä romahduksia ei ole havaittavissa kymmenen vuoden ajalta. Määrät ovat pysyneet melko tasaisina.

Mahdollisia syitä vuoden 2020 piikkiin voi vain arvailla toistaiseksi. Empiirisenä tutkimuksena pystytään sanomaan, että valvonta- ja hälytyssektorin työntekijöihin tuli paljon uusia nuoria poliisimiehiä töihin vuonna 2020. On mahdollista, että oma-aloitteisten tehtävien määrä nousi tämän ansiosta, jolloin myös huumeratteja saatiin enemmän kiinni. Poliisin omat järjestelmät mahdollistavat huumeratteja ajavien kiinnijäännin paremmin kuin ennen.

Vuoden 2020 ajan ravintolat olivat melkein kokonaan kiinni, jolloin baareissa tapahtuneita järjestyshäiriöitä ei tapahtunut ollenkaan. Poliisilla on ollut mahdollisuus suorittaa muuta valvontaa, kun yleisen järjestyksen ja turvallisuuden valvontaa ei ole tarvinnut yhtä paljon kuin aikaisempina vuosina. Tällöin on voitu oma-aloitteisesti suorittaa liikenteenvalvontaa enemmän ja sen seurauksena on saatu usein samoja kuljettajia kiinni huumeratteina.



Taulukko 2. PolStat -järjestelmän antamat lukemat poliisin tekemien rattijuopumusilmoitusten teontarkenteet vuosina 2010–2020.

Meri-Lapissa jäi kiinni rattijuopumuksia seuraavanlaisesti vuosittain välillä 2010–2020:

Vuonna 2010 388 rattijuopumusta, joista alkoholiratteja oli 235, huumeratteja 140 ja sekakäyttöjä 13. Prosentteina alkoholi n. 61 %, huumeet n. 36 % ja sekakäyttö n. 3 %.

Vuonna 2011 343 rattijuopumusta, joista alkoholiratteja oli 250, huumeratteja 86 ja sekakäyttöjä 7. Prosentteina alkoholi n. 73 %, huumeet n. 25 % ja sekakäyttö n. 2 %.

Vuonna 2012 364 rattijuopumusta, joista alkoholiratteja oli 241, huumeratteja 118 ja sekakäyttöjä 5. Prosentteina alkoholi n. 66 %, huumeet n. 33 % ja sekakäyttö n. 1 %.

Vuonna 2013 321 rattijuopumusta, joista alkoholiratteja 154, huumeratteja 156 ja sekakäyttöjä 11. Prosentteina alkoholi n. 48 %, huumeet n. 49 % ja sekakäyttö n. 3 %.

Vuonna 2014 396 rattijuopumusta, joista alkoholiratteja 164, huumeratteja 223 ja sekakäyttöjä 9. Prosentteina alkoholi n. 41 %, huumeet n. 56 % ja sekakäyttö n. 3 %.

Vuonna 2015 385 rattijuopumusta, joista alkoholiratteja 156, huumeratteja 214 ja sekakäyttöjä 15. Prosentteina alkoholi n. 41 %, huumeet n. 56 % ja sekakäyttö n. 3 %.

Vuonna 2016 337 rattijuopumusta, joista alkoholiratteja 150, huumeratteja 177 ja sekakäyttöjä 10. Prosentteina alkoholi n. 45 %, huumeet n. 53 % ja sekakäyttö n. 2 %.

Vuonna 2017 314 rattijuopumusta, joista alkoholiratteja 114, huumeratteja 193 ja sekakäyttöjä 7. Prosentteina alkoholi n. 36 %, huumeet n. 61 % ja sekakäyttö n. 3 %.

Vuonna 2018 326 rattijuopumusta, joista alkoholiratteja 138, huumeratteja 172 ja sekakäyttöjä 16. Prosentteina alkoholi n. 42 %, huumeet n. 53 % ja sekakäyttö n. 5 %.

Vuonna 2019 378 rattijuopumusta, joista alkoholiratteja 152, huumeratteja 208 ja sekakäyttöjä 18. Prosentteina alkoholi n. 40 %, huumeet 55 % ja sekakäyttö n. 5 %.

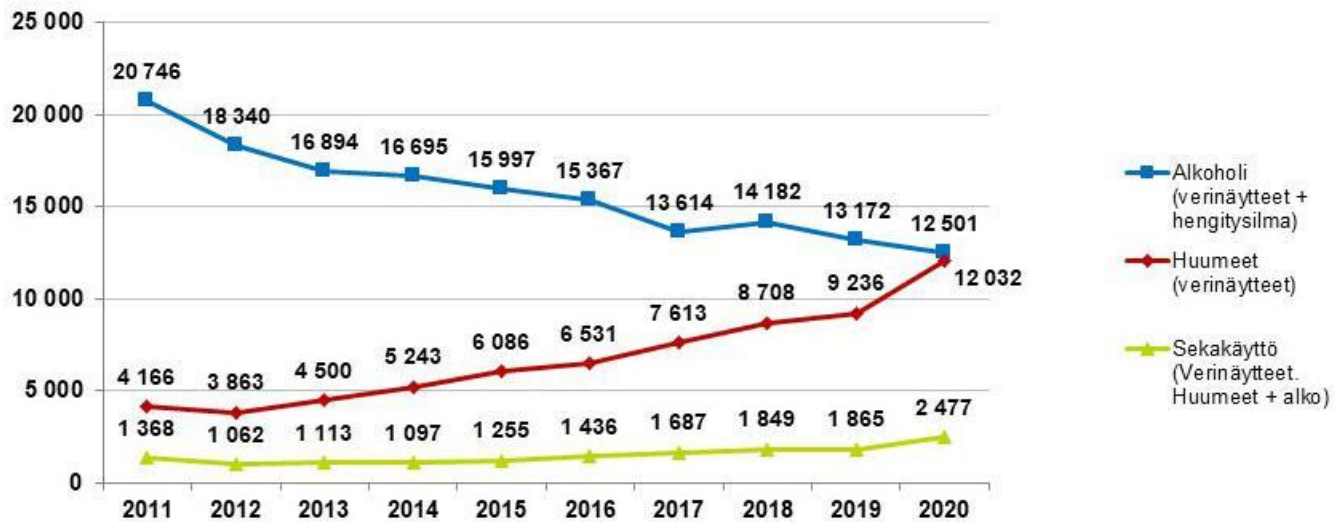
Vuonna 2020 564 rattijuopumusta, joista alkoholiratteja 153, huumeratteja 377 ja sekakäyttöjä 34. Prosentteina alkoholi n. 27 %, huumeet 67 % ja sekakäyttö n. 6 %.

Alkoholirattien suhde ja määrä on laskenut tasaisesti kymmenen vuoden aikana ja huumerattien määrä on samassa kasvanut merkittävästi. Sekakäyttöraatteja on ollut suhteessa aika vähän, mutta niidenkin määrä on vuodesta 2010 vuoteen 2020 tasaisesti noussut.

Mielenkiintoisia ovat vuodet 2013 ja 2020. Vuosi 2013 oli ensimmäinen vuosi, milloin jäi enemmän huumeratteja kiinni kuin alkoholiratteja. Tämän vuoden jälkeen huumeratit ovat olleet koko ajan alkoholiratteja edellä. Vuonna 2020 prosentuaalisesti huumeratit menivät reilusti ohi alkoholirateista. Huumeratteja oli yli kaksi kertaa enemmän kuin alkoholiratteja. Myös sekakäytön osalta suhteessa mentiin yli kuuden prosenttiyksikön ensimmäistä kertaa kymmenen vuoden aikana.

4.3 Tilanne Suomessa valtakunnallisesti

4.3.1 Teontarkenteet Suomessa vuosina 2011–2020



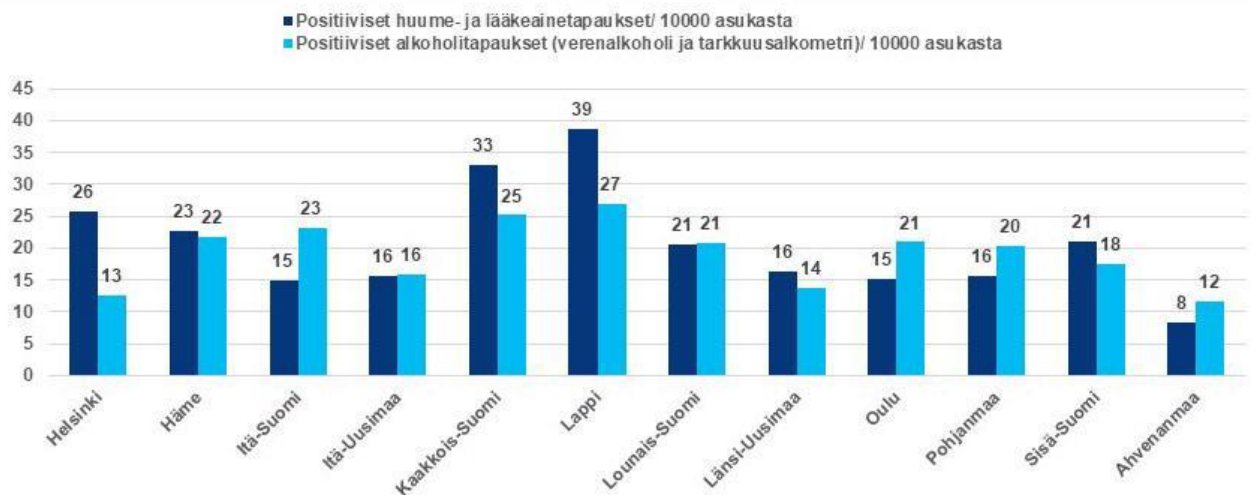
Kuva 1. Alkoholin, huumausaineiden ja sekakäytön määrät rattijuopumuksissa Suomessa vuosina 2011–2020. (Poliisi, 2021.)

Jos verrataan vuosia 2011 ja 2020 toisiinsa, on todettavissa, että alkoholirattien määrä on laskenut noin kymmenessä vuodessa n. 40 %. Huumeiden osalta nousua on tapahtunut kymmenessä vuodessa n. 189 % eli määrä on melkein kolminkertaistunut kyseisellä aikajanelalla. Sekakäytön osalta nousua on tapahtunut kymmenessä vuodessa n. 81 %. Paljon on tapahtunut nousua huumeiden osalta, ja alkoholin osalta on tapahtunut laskua. Vuonna 2011 alkoholi, huumeiden ja sekakäytön suhteen prosenttiosuudet olivat n. 79 %, 16 % ja 5 %, kun taas vuonna 2020 tilanne oli n. 46 %, 45 % ja 9 %. Vuonna 2020 ajettiin rattijuopumuksia kokonaisuudessaan noin 3 % enemmän kuin vuonna 2011. Vuonna 2011 oli 26 280 rattijuopumusta ja vuonna 2020 oli 27 010 rattijuopumusta poliisin tiedossa.

Yhtäläisyyksinä Meri-Lappiin on todettava, että huumerattien määrä nousee valtakunnassa koko ajan ja alkoholirattien määrä laskee. Sekakäytön osalta on huomattavissa hienoista nousua samanlaisesti kuin Meri-Lapissa. Vuonna 2020 tehtiin ensimmäistä kertaa käytännössä yhtä paljon alkoholi- ja huumausainelöydöksiä.

Eroavaisuuksina on todettava, että Meri-Lapissa huumeratit ovat olleet paljon kauemmin edellä alkoholiratteja. Vuoden 2020 osalta voidaan sanoa, että huumeratit melkein menivät ohi alkoholiratteista, mutta Meri-Lapissa tämä käänne tapahtui jo vuonna 2013. Silloin valtakunnallisesti rattijuopumusten teontarkenteet toisiinsa oli alkoholin osalta n. 75 %, huumeiden osalta n. 20 % ja sekakäytön osalta n. 5 %. Tilanne oli Meri-Lapissa vuonna 2013 tasolla alkoholi n. 48 %, huumeet n. 49 % ja sekakäyttö n. 3 %. Ero on aika selkeästi huomattavissa.

4.3.2 Poliisilaitosten alueelliset erot suhteutettuna asukkaiden määrään



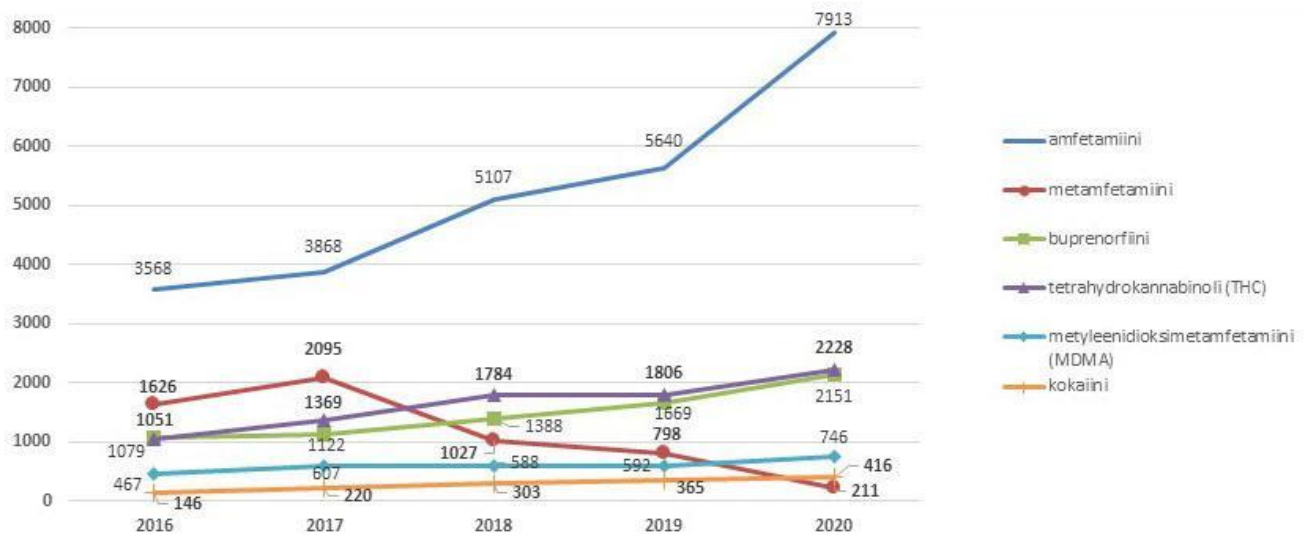
Kuva 2. Rattijuopumusten käytetyt päihteet poliisilaitoksittain suhteutettuna väkilukuun. (Poliisi, 2021.)

Tilastosta on huomattavissa, että Lapin poliisilaitoksen alue on ykkönen väkilukuun suhteutettuna rattijuopumusten määrässä sekä huumeiden että alkoholin osalta. Ahvenanmaan poliisilaitoksen alueella taas tapahtuu selvästi vähiten rattijuopumuksia väkilukuun suhteutettuna. Itä-Uudenmaan, Hämeen ja Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella ajetaan suurin piirtein yhtä paljon huumeratteja ja alkoholiratteja. Helsingin poliisilaitoksen alueella ajetaan kaksi kertaa enemmän huumeratteja kuin alkoholiratteja, mikä on suurin eroavaisuus muihin poliisilaitoksiin nähden. Ahvenanmaan, Pohjanmaan, Oulun ja Itä-Suomen poliisilaitoksen alueilla ajetaan enemmän alkoholiratteja kuin huumeratteja.

Kyseisestä taulukosta on laskettavissa, että keskiarvoltaan huumeratteja ajettiin valtakunnallisesti 20,75 eli noin 21 per 10 000 asukasta, mikä on noin 0,21 % väestöstä. Alkoholirattien osalta luku on 19,33... eli noin 19 per 10 000 asukasta, mikä on 0,19 % väestöstä. Vuoden 2020 väkilukuun

nähdessä tämä tarkoittaisi noin 11 477 huumerattijuoppoa ja 10 691 alkoholirattijuoppoa, jos oletetaan jokaisen tapauksen olevan oma tapauksensa, eikä huomioida saman henkilön tekevän samaa rikosta useamman kerran kuin kerran vuodessa.

4.3.3 Liikenteessä todetut huumausaineet Suomessa vuosina 2016–2020



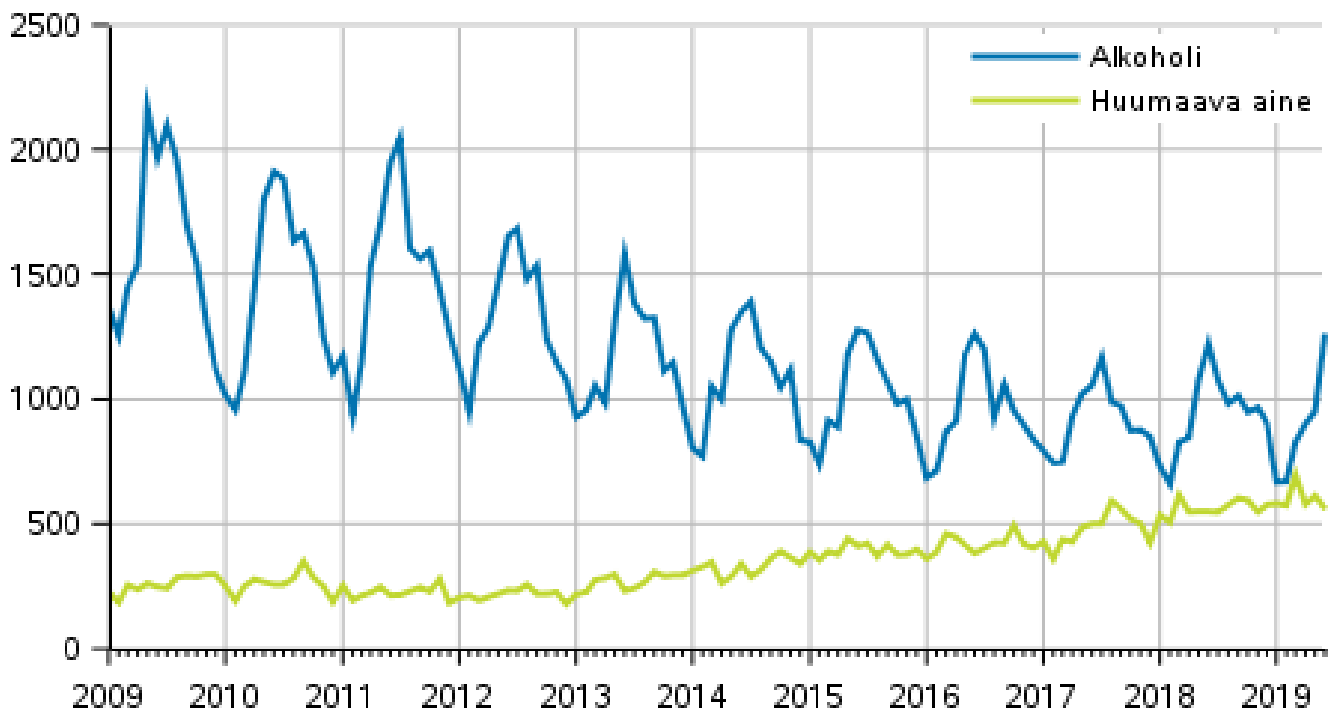
Kuva 3. Yleisimmin todetut huumausaineet Suomessa vuosina 2016–2020. (Poliisi, 2021.)

Amfetamiini on selvästi eniten vastaan tullut huume liikennejuopumuksissa. Amfetamiini määrä liikenteessä on noussut 122 % neljässä vuodessa. Toisena näyttää kamppailevan buprenorfiini, eli huumeidenkäyttäjien piirissä tuttavallisemmin subutex, ja tetrahydrokannabinoli (THC) eli kannabis. Metamfetamiinin määrä on tippunut neljässä vuodessa erittäin paljon tuosta vuoden 2017 2095:stä nykyiseen 211, mikä tarkoittaa 90 % romahdusta. Metyleenidioksimetamfetamiini (MDMA) tarkoittaa tuttavallisemmin ekstaasia.

Jokaisen huumausaineen määrän kohdalla on havaittavissa nousua ja erityisesti amfetamiinin osalta. Ainoastaan metamfetamiinin ”suosio” on kärsinyt samalla, kun muiden ”suosio” on noussussa.

Tässä taulukossa ei ole otettu kantaa bentsodiatsepiinien määrään tai muihin lääkeaineisiin, jotka on luokiteltu huumaaviksi aineiksi.

4.3.4 Kesä ja alkoholirattijuopumukset



Kuva 4. Rattijuopumusrikokset päihteen mukaan kuukausittain vuosina 2009–2019. (Tilastokeskus, 2019.)

Tässä kuvaajassa on valtakunnallinen rattijuopumusten määrää kyseisellä aikavälillä kuukausittain. Kuvaaja on peräisin tilastokeskuksen verkkosivuilta. Omiin taulukoihin poiketen, kuvassa ei ole kuvaajaa sekakäytölle. Myös törkeät rattijuopumukset ovat lisättyinä kyseiseen kuvaan, kun taas minun taulukoissani 1 ja 2 törkeät rattijuopumukset ovat rajattu pois.

Tästä kuvaajasta on huomattavissa valtakunnallisesti, että alkoholirattit ovat kymmenessä vuodessa tasaisesti laskeneet. Huumausaineiden osalta trendi on tasaisesti nouseva, mutta ei vielä näissä tilastoissa ole kuukausittaisella tasolla mennyt alkoholirateista ohi.

Alkoholirattien osalta on selkeästi huomattavasti vuoden puolivälin paikkeilla, eli kesän aikana, selkeä piikki alkoholirattien määrässä. Tästä on pääteltävissä, että alkoholiratteja ajetaan kesällä selvästi enemmän kuin muina vuodenaikoina. Talvella alkoholiratteja ajetaan selvästi vähiten.

Huumausaineita käytetään aika tasaisesti rattijuopumuksissa ympäri vuoden. Vuodenajat eivät poikkea toisistaan merkittävästi huumerateissa.

Syy alkoholirattien määrään kesäisin voi johtua monestakin syystä. Talvella ei oikein tehdä selkeitä massapuhallutuksia muihin vuodenaikoihin verrattuna. Kesällä taas ihmisiä on eniten liikenteessä

kesälomien yms. takia. Tämän seurauksena on enemmän liikenteessä autoja ja se mahdollistaa sen, että rattijuoppoja jää kiinni absoluuttisissa numeroissa enemmän. Ajatusleikkinä: Jos joka 100. autoilija on rattijuoppo, ja kesällä autoilijoita on 50 000 ja talvella on autoilijoita 10 000, kesällä liikenteessä on 500 rattijuoppoa ja talvella 100 rattijuoppoa. Eli suhteessa autoilijoihin saattaa olla kesällä ja talvella yhtä paljon rattijuoppoja, mutta autoilijoita on enemmän kesällä liikenteessä kuin talvella. Toisaalta on myös mahdollista, että autoilijoiden määrä on suhteellisen sama kesät ja talvet, mutta kesä saa vuodenaikana aikaan jotain, mikä aiheuttaa ihmisille enemmän rattijuopumuksia kuin talvella.

5 TULOKSET

Tutkimuskysymyksinä olivat:

1. Mikä on rattijuopumus Rikoslain 23:3 § mukaan?
2. Miten rattijuopumukseen voi syyllistyä?
3. Miten rattijuopumukset ovat määrällisesti ja laadullisesti muuttuneet Meri-Lapissa vuosina 2010–2020?
4. Mitä eroja ja samanlaisuuksia on rattijuopumusten suhteen havaittavissa Meri-Lapin ja koko Suomen välillä?
5. Mitä päihdyttäviä aineita käytetään rattijuopumuksissa? Mitä nämä aineet ovat? Kuinka yleisiä aineet ovat?
6. Mitä eroja on poliisilaitosten välillä suhteessa asukasmäärään?
7. Milloin rattijuopumuksia ajetaan vuodenaikojen tasolla?

Kohtiin 1. ja 2. löytyy laaja kattaus teoriaosuudessa kappaleessa 3. Tutkimuksessa on käynyt ilmi rattijuopumuksen kvalifiointiperusteet, Korkeimman oikeuden ratkaisuja erilaisissa tilanteissa ja rattijuopumus on pilkottu tarkasti kohta kohdalta. Tärkeimpinä on päihtymys, kuljettaminen, johon löytyy kolme kriteeriä, ja moottorikäyttöinen ajoneuvo. Rattijuopumus on tekorikos, johon voi syyllistyä tahallisesti. Poliisin keinot selvittää rattijuopumus ovat tarkkuusalkometri ja verikokeet.

Rattijuopumukset ovat määrällisesti pysyneet melko samoin Meri-Lapissa vuosina 2010–2020. Suurta vaihtelua ei ole ollut, poikkeuksena vuosi 2020, jolloin elettiin poikkeavissa olosuhteissa. Suurin ero on tapahtunut rattijuopumusten laadussa. Huumeratit ovat menneet alkoholirateista ohi ja on huomattavissa, että ero tulee kasvamaan.

Meri-Lapissa ja valtakunnallisesti on nähtävissä yhteisesti se, että huumeratit ovat menossa alkoholirateista ohi. Myös rattijuopumusten kokonaismäärä on pysynyt melko samana vuosien 2010–2020 aikana eli määrä ei ole merkittävästi noussut tai laskenut.

Päihdyttäviä aineita ovat alkoholi, huumausaineet ja huumaavat aineet. Nämä päihdyttävät aineet ovat kerrottu auki teoriaosuudessa. Ihmisten nautintoon kuuluvat alkoholit sisältävät etanolia, joka on yksi alkoholeista. Huumausaineita on monia ja niitä määrittää moni laki ja asetus. Huumaavat aineet ovat lääkeaineita eli kolmiolääkkeitä. Rattijuopumukset, joissa päihdyttävänä aineena on huumausaine, amfetamiini on yleisin tällä hetkellä. Muita aineita ovat kannabis, metamfetamiini, subutex, kokaiini ja ekstaasi.

Poliisilaitosten välisiä eroja on paljon suhteessa asukasmäärään. Lapin poliisilaitoksen alueella ajetaan eniten rattijuopumuksia alkoholiratteina ja huumeratteina kuin muussa maassa suhteessa asukasmäärään. Ahvenanmaalla taas ajetaan vähiten. Myös on havaittavissa, että toisilla poliisilaitosten alueilla ajetaan edelleen enemmän alkoholiratteja kuin huumeratteja ja toisinpäin.

Huumeratteja ajetaan aika tasaisesti ympäri vuoden. Vuodenajoilla ei ole suurta merkitystä huumerattien määrässä. Kun taas alkoholirattien osalta on huomattavissa, että kesällä ajetaan eniten alkoholiratteja muihin vuodenaikoihin verrattuna.

6 YHTEENVETO

Opinnäytetyön tutkimuksessa käydään läpi Meri-Lapin ja valtakunnallista rattijuopumustilannetta vuosina 2010–2020 ja verrataan näitä toisiinsa. Samalla tutkitaan Meri-Lapin ja valtakunnallista alkoholi- ja huumerattien määrää rattijuopumuksissa ja näiden suhdetta toisiinsa. Lopputuloksena on huomattavaa, että huumeratit ottavat koko ajan suurempaa osaa kyseisillä alueilla rattijuopumuksissa. On mahdollista, että tämä trendi jatkuu niin kauan, kunnes se saavuttaa tietyn lakipisteensä. Alkoholirattien määrä on ollut tasaisessa laskussa. Meri-Lapissa rattijuopumusten kokonaismäärästä on erittäin vaikea sanoa, mihin suuntaan ne ovat menossa. Kyseisellä aikavälillä 2010–2020 on vaikea arvioida tätä kehitystä. Valtakunnallinen trendi samalta ajanjaksolta on ollut aika samanlainen. Eli rattijuopumusten määrä on aika sama, mutta alkoholiratit ovat vähentyneet ja huumeratit lisääntyneet.

Meri-Lapissa ja valtakunnallisesti on tehty hyvää työtä ennalta estävästi alkoholirattijuopumusten kanssa. On ollut paljon ennalta estävää mainontaa Poliisilta ja Liikenne- ja viestintävirastolta (Traficom), joissa rohkaistaan ihmisiä olemaan ajamatta autolla, jos on juonut alkoholia. Tämä on selvästi vaikuttanut alkoholirattien määrään. Myös jotkin firmat ja yritykset ovat asentaneet alkoluokkoja

työautoihin, jotta näillä ei pysty edes ajamaan päihtyneenä. Esimerkiksi takseissa alkolukot ovat erittäin yleisiä, koska koulukyydityksiä ei pysty hoitamaan ajoneuvolla, jossa ei ole alkolukkoa.

Huumeiden osalta taas kehitys on huolestuttava. On nimittäin aika miettiä jo, miten tätä kehitystä voidaan estää tai hidastaa. Pitäisikö lisätä huumeiden ennalta estämisen kampanjointia tai aloittaa samanlainen mainonta kuin alkoholin kanssa? Vai korjataanko ongelmaa muulla tavalla poliittisesti? On mahdollista luopua huumeiden nollarajasta rattijuopumuksissa poliittisilla päätöksillä eli huumerattien määrää voidaan tälläkin tavalla saada korjattua alaspäin. Huumeratit varmaan menevät kohta jokaisen poliisilaitoksen alueella ohi alkoholirateista, joten seuraavaksi on paikallaan miettiä, miten aletaan huumeiden käyttöä ja rattijuopumusta torjumaan valtakunnallisella tasolla, jolloin se myös heijastuu muihinkin alueille.

Sekakäytön osalta tulokset ovat Meri-Lapissa ja Suomessa valtakunnallisesti aika maltilliset vielä ja samanlaiset. Toivottavasti kehitys ei lähde jyrkästi nousemaan, vaikka sekakäytön on havaittu hie-
man nousseen kymmenessä vuodessa Meri-Lapissa ja Suomessa ylipäänsä.

6.1 Pohdinta

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää Meri-Lapin tilanne rattijuopumusten suhteen vuosina 2010–2020 ja verrata tätä Suomen valtakunnalliseen tilanteeseen. Samalla teoriaosuuden tarkoituksena oli avata rattijuopumus rikosnimikkeenä mahdollisimman kattavasti, jotta lukijalle syntyy ymmärrys, mitä rattijuopumus on.

Opinnäytetyössä on tuotu esille rattijuopumus pykäliseen ja samalla käyty nämä tarkasti läpi rikoslain näkökulmasta tietokirjallisuuden avulla. PolStatista on tuotu tilastotietoa opinnäytetyöhön Meri-Lapin osalta ja valtakunnallista tilannetta on tuotu esille tilastokeskuksen ja poliisin verkkosivujen kautta.

Tutkimusmenetelmäksi valikoitunut kvantitatiivinen tutkimus on ollut mielestäni oikein hyvä tällaisen asian selvittämisessä. Rattijuopumusten suoraa määrää tietyllä aikavälillä ja rattijuopumusten teon-tarkenteet on hyvä tuoda tilastona esille, koska siitä on nähtävissä suoraan rattijuopumusten tilanne. Nämä luvut on myös pitkälti kirjoitettu auki selostusosiossa. Lukuja on myös paljon pohdittu ja mietitty näiden mahdollisia syitä. Myös ajatuksia tulevaisuuden näkymistä rattijuopumusten osalta on kirjoitettu auki.

Opinnäytetyössä on mielestäni onnistuttu näissä tavoitteissa. Asetettuihin tutkimuskysymyksiin pystytään tämän aineiston perusteella vastaamaan.

Kehittämisideana olisi mielenkiintoista nähdä, poikkeako tietyt kaupungit tai kunnat toisistaan Meri-Lapissa, kun katsotaan rattijuopumuslukuja. Meri-Lappi kuitenkin muodostuu useammasta kaupungista ja kunnasta, joten näiden paikkakuntien välistä eroa olisi kanssa mielenkiintoista tutkia. Vuodenajan erot rattijuopumuksissa olisi kanssa yksi tilasto, joka olisi mielenkiintoinen nähdä, koska valtakunnallisesti on huomattu, että kesällä ajetaan alkoholiratteja enemmän kuin muina vuodenaikoina. Luulen, että Meri-Lapissa ei ole merkittävää poikkeavuutta valtakunnalliseen tasoon verrattuna, mutta tämä jää tässä vaiheessa luulon tasolle.

Tästä aineistosta olisi hyvä jatkaa asian tutkintaa myös muilla tutkimusmenetelmillä. Tässä tutkimuksessa nähdään lukuja ja diagrammeja. Tämän jälkeen olisi hyvä jatko-osa tutkimukselle alkaa etsimään oikeita vastauksia kysymyksiin ”Miksi.” Eli mistä johtuu tämä nykyinen kehitys rattijuopumuksissa. Tässä tutkimuksessa ei otettu kantaa tähän kysymykseen muuten kuin pohdiskelevasti.

6.2 Luotettavuus ja eettisyys

Opinnäytetyössä on sitouduttu hyvään tieteelliseen käytäntöön ja tutkimuseettisiin periaatteisiin. Olen käyttänyt tutkimuksessani poliisin PolStat -järjestelmää, joka on poliisin järjestelmä. Kyseistä lähdettä voidaan pitää luotettavana. Kyseistä järjestelmää olen käyttänyt tiedon hakemiseen rattijuopumusten osalta Meri-Lapin alueelta. Muut tilastot on kerätty tilastokeskukselta ja poliisi verkkosivuilta, joita voidaan pitää luotettavana.

Kirjalliset ja muut avoimet lähteet, joita olen käyttänyt, ovat mielestäni luotettavia. Erityisesti teos ”Keskeiset rikokset”, joka oli suurimpana tietolähteenä tämän opinnäytetyön teoriaosuudessa, on erittäin luotettava ja yliopiston professoreiden kirjoittama. Verkkosivut, jotka on ollut minulla lähteinä, ovat olleet mielestäni luotettavia, koska niiltä löytyi myös omat viittaukset alkuperäisiin lähteisiin esimerkiksi päihdelinkin verkkosivuilla.

Tilastot kertovat vain poliisin tietoon tulleista epäillyistä rattijuopumuksista eli kyseiset tilastot ovat valtakunnallisesti suuntaa antavia. Rattijuoppojen määrä on täten varmasti suurempi kuin tilastot antavat ymmärtää.

On mahdollista, että jotkin poliisin tietoon tulleista rattijuopumuksista ovat joko esitutkinta vaiheessa päätetty, syyttäjä jättänyt syytteen nostamatta tai rattijuopumus syytteet on hylätty tuomioistuimessa. Tuomioihin ei ole otettu työssä mitään kantaa eli ei tiedetä, kuinka moni rattijuopumuksista on päätynyt tuomioksi asti.

LÄHTEET

Frände, Dan; Matikkala, Jussi; Tapani, Jussi; Tolvanen, Matti; Viljanen, Pekka & Wahlberg, Markus 2014: Keskeiset rikokset. Helsinki, Edita Publishing Oy.

Fredman, Markku; Kanerva, Janne; Tolvanen, Matti; Viitanen, Marko 2020: Esitutkinta ja pakkokei-
not. Liettua, BALTO print.

Hirsjärvi, Sirkka & Huttunen, Jouko 1995: Johdatus kasvatustieteeseen. 4. uudistettu laitos. Hel-
sinki, WSOY

Jyväskylän yliopiston koppa 2020, verkkosivut 2022. Luettavissa: <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/maarallinen-tutkimus>. Luettu 13.5.2022.

Karjalainen, Katariina 2010: Huumerattijuopumus Suomessa 1977–2007 Ilmaantuvuus, sosiaalinen tausta ja kuolleisuus. Helsinki, Terveystieteiden tutkimuskeskus (THL), Tutkimus 48/2010.

KKO: 2016:42; KKO 1972 II 59; KKO 2003:138; KKO 1954 II 59; KKO 1979 II 94; KKO 1989:15; KKO 1995:112; KKO 1963 II 57; KKO 2007:78; KKO 2011:3.

Pakkokeinolaki (806/2011) Finlex verkkosivut. Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110806>. Luettu 25.4.2022.

Poliisi, verkkosivut. Luettavissa: [Toimintaympäristö ja tilastot - Poliisi](#). Luettu 26.4.2022.

Poliisi, verkkosivut. Luettavissa: [Liikennejuopumustilastot 2020: Alkoholi- ja huumausaineliikennejuopumuksia ensi kertaa yhtä paljon - Poliisi](#). Luettu 9.5.2022.

PolStat. Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettu 30.3.2022.

Päihdelinkki, verkkosivut. Luettavissa: <https://paihdelinkki.fi/fi/tietopankki/pikatieto/alkoholi>. Luettu 25.4.2022.

Salminen, Päivi 2020: Luento liikennesrikoksista osa 1, videoluento.

Sisäinen turvallisuus, verkkosivut. Luettavissa: [Tilastot - TUOVI \(sisäinturvallisuus.fi\)](#). Luettu 26.4.2022.

Tilastokeskus, verkkosivut. Luettavissa: [Tilastokeskus - Rikos- ja pakkokeinotilasto \(stat.fi\)](#). Luettu 9.5.2022.

LIITTEET

Ei liitteitä.