

HEVOSKULJETUKSET MAANTIELIIKENTEESSÄ

- Opas poliisille sekä hevospuljetuksen kuljettajalle

Hilla Miettinen

3/2017

Tiivistelmä

Tekijä	Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike	
Hilla Miettinen	Poliisi (AMK)	
Julkaisun nimi	Julkisuusaste	
Hevoskuljetukset maantieliikenteessä - Opas poliisille sekä hevoskuljetuksen kuljettajalle	Julkinen	
Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi	Opinnäytetyön muoto	
Petri Tuominen	Toiminnallinen opinnäytetyö	
Tiivistelmä		
<p>Suomessa on paljon hevosia ja niitä kuljetetaan erilaisista syistä pitkiäkin matkoja. Tässä opinnäytetyössä käsitellään hevoskuljetuksia nimenomaan maantieliikenteessä. Opinnäytetyön tarkoituksena oli tuottaa hevoskuljetuksia käsittelevät oppaat poliisiopiskelijalle ja poliisimiehelle sekä hevosen omistajalle ja hevoskuljetuksen kuljettajalle.</p> <p>Työn tehtävänä oli selvittää, millä tavalla hevoskuljetusajoneuvot ovat osallisina liikenneonnettomuuksissa, miten hevoskuljetuksia säännellään ja mitä poliisin tulee ottaa huomioon kuljetuksia valvoessaan. Opinnäytetyön tavoitteena oli välittää hevosen omistajille tietoa ajoneuvoa ja hevoskuljetuksia koskevista vaatimuksista sekä alentaa poliisin kynnystä suorittaa hevoskuljetuksiin kohdistuvaa valvontaa.</p> <p>Opinnäytetyö toteutettiin tuotokseen painottuvana opinnäytetyönä, jossa on tuotteiden laatimiseen liittyvä raportointi- eli selvitysosa sekä kaksi hieman toisistaan poikkeavaa opasta. Oppaiden sisältö poikkeaa toisistaan sen mukaan, mikä tieto on kyseisen oppaan kohderyhmälle tarpeellinen. Oppaat ovat luettavissa sähköisessä muodossa.</p>		
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja vuosi	Opinnäytetyökoodi (OPS)
44 + 1 liitesivu	Maaliskuu 2017	AMK2014ONT
Avainsanat		
liikenneturvallisuus, hevoskuljetus, hevonen, yhdistelmäajoneuvo		

SISÄLLYS

1 JOHDANTO.....	4
2 OPINNÄYTETYÖN TARKOITUS, TEHTÄVÄT JA TAVOITE.....	5
3 LIIKENNETURVALLISUUS.....	6
3.1 Poliisi liikenneturvallisuuden valvojana.....	7
3.2 Muiden viranomaisten rooli liikenteen valvonnassa.....	7
3.3 Hevoskuljetusajoneuvot liikenneonnettomuuksissa.....	8
4 HEVOSKULJETUS.....	12
4.1 Hevonen eläimenä ja kuljetuksen kohteena.....	12
4.2 Hevosen kuljettaminen.....	15
4.2.1 Kuljetuslajit.....	15
4.2.2 Kuljetuskalusto.....	16
5 LAINSÄÄDÄNNÖLLISET LÄHTÖKOHDAT.....	17
5.1 Ajoneuvoja yleisesti koskeva lainsäädäntö.....	17
5.2 Hevoskuljetuksia koskeva lainsäädäntö.....	21
5.2.1 Kaikkia kuljetuksia koskeva sääntely.....	21
5.2.2 Vain kaupallisia kuljetuksia koskeva sääntely.....	23
6 ASIAKIRJOJEN ESITTELY.....	25
6.1 Hevospassi.....	25
6.2 Eläinkuljettajalupa.....	28
6.3 Pätevyystodistus.....	30
6.4 Maantiekuljetusvälineiden hyväksymistodistus.....	31
6.5 Reittisuunnitelma.....	32
7 HEVOSKULJETUSTEN VALVONTA.....	33
7.1 Valvonnassa huomioitavia asioita.....	33
7.2 Rikkomukset ja seuraamukset.....	34
8 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTUS.....	36
8.1 Toiminnallinen opinnäytetyö.....	36
8.2 Tuotos ja sen valmistaminen.....	37
9 POHDINTA.....	38
9.1 Eettisyys ja luotettavuus.....	38
9.2 Opinnäytetyöprosessi.....	38
9.3 Johtopäätökset ja kehittämissuhteet.....	39
LÄHTEET.....	42
LIITTEET.....	45
Liite 1. Hevoskuljetusten valvonta -Opas poliisille.....	45
Liite 2. Hevosen kuljettaminen -Opas hevosen omistajalle ja kuljetuksen kuljettajalle.....	45

1 JOHDANTO

Hevosia kuljetetaan useista eri syistä niin harrastustoiminnan kuin kaupallisenkin toiminnan yhteydessä. Esimerkiksi erilaisiin tapahtumiin, kilpailuihin ja eläinlääkäriin hevosia voidaan kuljettaa pitkiäkin matkoja. Suuren eläimen kuljettaminen maantieliikenteessä vaatii asianmukaisen kaluston. Lisäksi kuljettajan on tunnettava ja noudatettava lainsäädäntöä, joka koskee kulloinkin kyseessä olevaa kuljetusta, jotta kuljetus voidaan tehdä mahdollisimman turvallisesti.

Liikenneturvallisuuden edistämiseksi poliisi suorittaa liikenteenvalvontaa yhdessä muiden viranomaisten kanssa. Hevoskuljetusten valvonta on yksi liikenteenvalvonnan osa-alueista. Hevoskuljetuksiin kohdistuvaa valvontaa tehdessään poliisin on hyvä tietää, millainen hevonen on eläimenä ja millaisia asioita valvonnassa tulisi ottaa huomioon.

Tässä opinnäytetyössä käsitellään hevoskuljetuksia maantieliikenteessä. Aihetta taustoittavat Onnettomuustietoinstituutin raportti sekä tilastot, joista ilmenevät missä, milloin ja millaisin seurauksin hevoskuljetusajoneuvot ovat olleet osallisina liikenneonnettomuuksissa. Tämän jälkeen esitellään hevonen eläimenä ja kuljetuksen kohteena, millä tavalla hevosta voidaan kuljettaa sekä mitä tarkoittavat kaupallinen ja ei-kaupallinen hevosten kuljettaminen. Kuljetusmuoto ja -laji määrittelevät sen, millainen lainsäädäntö kuljetusta koskee. Sen vuoksi ajoneuvoja ja hevoskuljetuksia koskevaa lainsäädäntöä käsitellään hevoskuljetusten yleisluontoisen esittelyn jälkeen. Lainsäädännön käsittelyn jälkeen esitellään asiakirjat, joita erilaisissa hevoskuljetuksissa vaaditaan. Seuraavaksi käydään läpi hevoskuljetusten valvontaa sekä rikkomuksia ja niiden seuraamuksia. Työn lopussa kerrotaan opinnäytetyön tekemisen vaiheista sekä tietoperustan pohjalta kirjoitetuista tuotteista, poliisille ja hevoskuljetuksen kuljettajalle suunnatuista oppaista.

Poliisin työssä erityisesti liikenne ja liikenteenvalvonta kiinnostavat minua. Hevosharrastus on ollut aina iso osa elämäni, ja olen ollut aivan pienestä saakka hevosten kanssa tekemisissä. Yhdistäessäni omat kiinnostukseni kohteet opinnäytetyön aiheeksi valikoitui hevoskuljetukset maantieliikenteessä. Omaan osaamistani hyödyntäen haluan pyrkiä edistämään hevoskuljetusten valvontaa. Jotta valvonnan myötä ilmenisi mahdollisimman vähän liikenneturvallisuutta ja hevosten hyvinvointia alentavia asioita, hevoskuljetuksen kuljettajan on tunnettava ja noudatettava kuljetusta koskevia määräyksiä. Laatimistani oppaista sekä poliisi että hevoskuljetuksen kuljettaja voivat lukea, mitä tulee ottaa huomioon hevoskuljetuksessa.

2 OPINNÄYTETYÖN TARKOITUS, TEHTÄVÄT JA TAVOITE

Kuten työn johdannossa mainittiin, opinnäytetyön tarkoituksena on tuottaa opas poliisiopiskelijalle ja poliisimiehelle hevoskuljetusten tarkastamisesta sekä opas hevoskuljetuksen kuljettajalle kuljetuksiin liittyvistä säännöksistä ja huomioonotettavista asioista hevosta kuljettaessa.

Opinnäytetyö vastaa seuraaviin kysymyksiin:

1. Miten hevoskuljetusajoneuvot ovat osallisina liikenneonnettomuuksissa?
2. Miten hevoskuljetuksia säännellään?
3. Mitä poliisin on otettava huomioon hevoskuljetusten valvonnassa?

Opinnäytetyön tavoitteena on antaa kentällä toimivalle poliisimiehelle paremmat valmiudet tehdä hevoskuljetuksiin kohdistuvaa valvontaa. Oppaan tavoitteena on välittää poliisille tietoa hevosesta eläimenä, ja näin alentaa kynnyksiä kohdata työtehtävissään suuri saaliseläin. Tätä opinnäytetyötä voivat hyödyntää myös hevosen omistajat, sillä työ opastaa hevosen omistajia turvalliseen ja lainmukaiseen hevosten kuljettamiseen.

Kuviossa 1 on esitelty opinnäytetyön näkökulma ja keskeiset teemat. Tässä hevoskuljetusten tarkastamista koskevassa työssä aihetta lähestytään liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Liikenneturvallisuuden yleisluontoisen käsittelyn kautta siirrytään käsittelemään liikenteenvalvontaa ja sen jälkeen kohdennetusti hevoskuljetusten valvontaa. Hevoskuljetusten valvonnassa merkittävässä osassa ovat hevoskuljetuksia sekä ajoneuvoja yleisesti koskeva lainsäädäntö, minkä vuoksi ne esitellään työssä kattavasti. Lopuksi käsitellään rikkomuksia, joihin lainvastaisessa hevosten kuljettamisessa voi syyllistyä, sekä rikkomuksista aiheutuvia seuraamuksia.



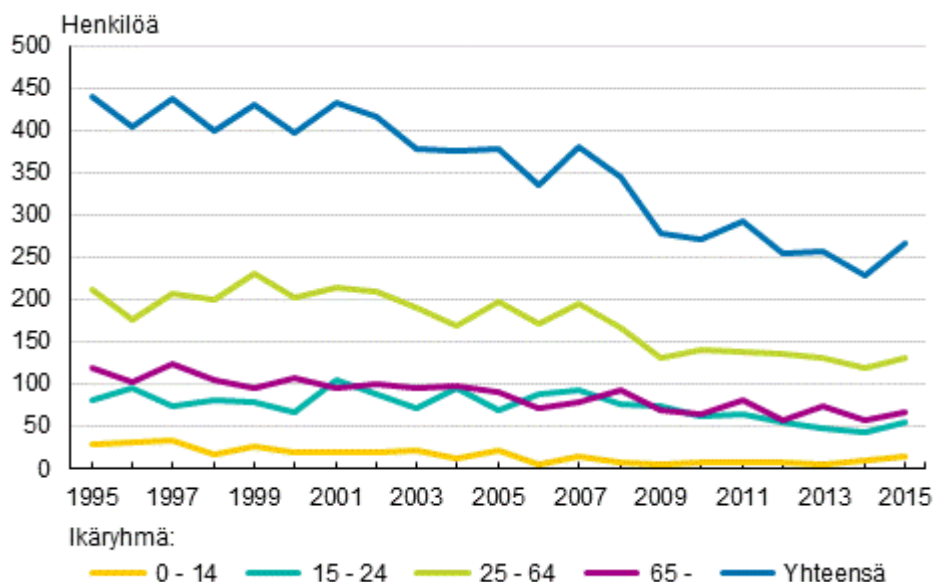
Kaavio 1. Työn näkökulma ja keskeiset teemat.

3. LIIKENNETURVALLISUUS

Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat monet eri tekijät. Lähtökohta liikenneturvallisuudelle on tienkäyttäjien liikennesääntöjen tuntemus. Ajoneuvon kuljettajien koulutuksen tarkoituksena on opettaa kuljettajia ajamaan ajoneuvoa liikenteessä turvallisesti ja liikennesääntöjen mukaan. Myös jalankulkijoiden sekä polkupyöräilijöiden liikennesääntöjen tuntemus vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Jotta liikenne on turvallista ja sujuvaa, tienkäyttäjien on voitava luottaa siihen, että muut tienkäyttäjät tietävät ja noudattavat liikennesääntöjä (Tolvanen 2015, 37).

Liikennekulttuuri on yksi liikenneturvallisuuteen vaikuttava tekijä. Liikennevalistus ja asenteet muodostavat yhdessä liikenteessä ilmenevän liikennekulttuurin. Asenteilla on suuri vaikutus kuljettajan ajotyyliin. Kuljettaja ilmaisee ajotyyllillään omia asenteitaan muita tienkäyttäjää ja liikennesääntöjä kohtaan. Liikennesääntöjä kohtaan piittaamaton asenne heijastuu kuljettajan ajotyyliin. Kuljettaja, jolla on negatiivinen asenne esimerkiksi nopeusrajoituksia kohtaan, ajaa todennäköisemmin ylinopeutta kuin kuljettaja, joka suhtautuu nopeusrajoituksiin myönteisemmin. Kuljettajan ajotyyli nousee esille muun muassa kuljettajan tehdessä valintaa nopeusrajoitusten noudattamisessa, ajoetäisyyksien valinnassa sekä liikennesääntöjen noudattamisessa tai noudattamattomuudessa. (Rajalin&Pöysti 2011, 5.)

Ajonopeus vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Poliisin yhdenmukaistaessa nopeusvalvontaa sekä alentaessa puuttumisrajaa nopeusvalvonnassa vuonna 2009 liikenteen keskinopeudet laskivat 76:lla eri mittauspisteellä keskimäärin 0,3 km/h. Pienikin keskimääräisen ajonopeuden lasku vaikuttaa parantavasti liikenneturvallisuuteen (Malmivuo 2011, 3, 36).



Kuvio 1. Tieliikenteessä kuolleet ikäryhmän mukaan 1995–2015. (Tilastokeskus 2017)

Liikenneturvallisuus on parantunut viime vuosikymmenien aikana. Liikenneturvallisuuden kehitys on huomattavissa esimerkiksi kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien

määrän laskussa. Vuodesta 2014 vuoteen 2015 liikennekuolemien määrä nousi kaikissa ikäryhmissä, mutta pitkää aikaväliä tarkastellessa havaitaan, että liikennekuolemien määrä Suomessa on laskenut. 1995 liikennekuolemien määrä oli 441, kun taas vuonna 2015 liikennekuolemien määrä oli hieman yli 266 (Tilastokeskus 2017).

Poliisi on tehostanut nopeusvalvontaa laskemalla puuttumisrajaa nopeusvalvonnassa (ks. s.4) sekä lisäämällä automaattista nopeusvalvontaa. Nopeusrajoitusten alentaminen on vaikuttanut liikenneturvallisuuteen edistävasti etenkin taajama-alueilla. Esimerkiksi Helsingissä on alennettu useiden tieosuuksien nopeusrajoituksia 1980-luvun lopulta lähtien. Viimeisin nopeusrajoitusten alentaminen tehtiin vuonna 2010, jolloin 16 tieosuudella Helsingissä alennettiin nopeusrajoitusta. Joillakin tieosuuksilla mitattiin parhaimmillaan 4,2km/h lasku keskimääräisessä ajonopeudessa viimeisimmän nopeusrajoituksen alentamisen jälkeen. Keskimääräisen ajonopeuden lasku on vähentänyt liikenneonnettomuuksien määrää tarkastelun kohteena olleilla tieosuuksilla Helsingissä. (Helsingin kaupunki 2012, 1, 15-16.)

Ajoneuvojen aktiiviset ja passiiviset turvalaitteet ovat kehittyneet viime vuosikymmeninä. Aktiivisia turvallisuutta lisääviä ominaisuuksia ovat muun muassa ajovakauden hallintajärjestelmä sekä avustava jarrutusjärjestelmä. Passiivisia turvalaitteita ovat esimerkiksi automaattisesti kiristyvät turvavyöt, kokoon taittuva ohjauspyörän akseli ja ilmatyyny. (Tolvanen 2015, 37.)

3.1 Poliisi liikenneturvallisuuden valvojana

Turvallisen liikenteen yksi edellytys on, että liikennettä valvotaan. Poliisin rooli liikenneturvallisuuden luomisessa ja ylläpitämisessä on merkittävä. Poliisilain 1§:n mukaan: ”Poliisin tehtävänä on oikeus- ja yhteiskuntajärjestyksen turvaaminen, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen sekä rikosten ennalta estäminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen”. (Poliisilaki 2011/872 §1.) Yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen sisältää myös liikenneturvallisuuden ylläpitämisen, ja siten poliisilla on toimivalta ja velvollisuus valvoa liikennettä. Vuoteen 2014 saakka liikennettä valvoi Suomessa liikkuva poliisi yhteistyössä paikallispoliisien kanssa, mutta liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen liikenteenvalvonta jäi kokonaan paikallispoliisien tehtäväksi.

Poliisi ylläpitää liikenneturvallisuutta muun muassa tekemällä nopeusvalvontaa, rattijuopumusvalvontaa, turvalaitteiden käyttöön kohdistuvaa valvontaa sekä puuttumalla muihin liikenne rikoksiin ja -rikkomuksiin. Valvonnan suunnittelussa ja suuntaamisessa poliisi käyttää hyödykseen valtakunnallisia, alueellisia ja paikallisia onnettomuustietoja sekä liikennekäyttäytymisen seurantatietoja. (Poliisi, luettu 13.1.2017.)

3.2 Muiden viranomaisten rooli liikenteen valvonnassa

Poliisi tekee tiivistä yhteistyötä muiden viranomaisten kanssa liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi. Poliisin ohella muita liikennettä valvovia viranomaisia ovat muun muassa rajavartiolaitos sekä tulli. Rajavartiolaitoksen tehtävänä on tehdä rajatarkastuksia valtion rajan ylittäville ajoneuvoille. Lisäksi rajavartiolaitos valvoo liikennettä Suomen vesillä.

Lainvalvonnan lisäksi rajavartiolaitos on myös merkittävä meripelastusviranomainen, jonka tehtävänä on ennaltaehkäistä vesiliikenneonnettomuuksia ja esimerkiksi auttaa merihätään joutuneita laivoja ja veneitä. (Rajavartiolaitos, luettu 13.1.2017.) Poliisi- ja rajaviranomaisen ohella tulli valvoo muun muassa käyttökiellessä olevia ajoneuvoja (Liikenteen turvallisuusvirasto 2014).

Eläinkuljetuksia valvovia viranomaisia poliisin ohella ovat maa- ja metsätalousministeriö, Elintarviketurvallisuusvirasto (jäljempänä Evira), aluehallintovirasto, läänineläinlääkäri, kunnaneläinlääkäri, tarkastuseläinlääkäri sekä rajaeläinlääkäri (Evira 2016), joista ylimpänä viranomaisena maa- ja metsätalousministeriö (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §26, 14.1.2017). Kuten poliisilla, myös tarkastuseläinlääkärillä ja rajaeläinlääkärillä on eläintenkuljetuslain 7. luvun 28§:n mukaan oikeus toimialueillaan tarkistaa eläinkuljetus ilman epäilyä (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §28, 14.1.2017). Läänineläinlääkäri ja kunnaneläinlääkäri tekevät eläinkuljetustarkastuksia Eviran tai aluehallintoviraston määräyksellä yhdessä poliisiviranomaisen kanssa. Eläinkuljetusten tarkastusten yhteydessä eläinten hyvinvoinnin tarkastamisen lisäksi tarkistetaan kuljetusta koskevat pakolliset asiakirjat. (Evira 2016.) Poliisi on velvollinen antamaan tarvittaessa virka-apua eläinkuljetusten valvonnassa eläinkuljetusten valvontaviranomaiselle. Rajavartiolaitoksen sekä tullilaitoksen on annettava rajaeläinlääkärin pyynnöstä virka-apua eläinkuljetusten valvonnassa rajanylityspaikan, maastapoistumispaikan ja eläinlääkinnällisen rajatarkastusaseman alueella. (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §28, §34, 14.1.2017.)

3.3 Hevoskuljetusajoneuvot liikenneonnettomuuksissa

Sain opinnäytetyötäni varten Onnettomuustietoinstituutista raportin sekä tilastoja tapahtuneista onnettomuuksista ja liikennevahingoista, joissa hevoskuljetusajoneuvo on ollut osallisena. Onnettomuustietoinstituutin tutkijalautakunnan tutkimista kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista vain yhdessä tapauksessa on ollut mukana hevoskuljetukseen tarkoitettu ajoneuvo. Onnettomuudessa kuoli yksi henkilö ja loukkaantui yksi henkilö. Korvattuja liikennevahinkoja, joissa hevoskuljetusajoneuvo on ollut osallisena, tapahtui vuosien 2011 - 2015 aikana 178. Näistä 178 liikennevahingosta 18 oli johtanut henkilövahinkoon ja 160 johtanut omaisuusvahinkoon.

Kuolemaan johtanut onnettomuus oli kahden ajoneuvon kohtaamisonnettomuus, jossa yhtenä osapuolena oli henkilöauto, ja toisena osapuolena hevosten kuljettamiseen käytetty kuorma-auto. Onnettomuuden aiheuttajana oli henkilöauto, jonka kuljettaja menehtyi onnettomuudessa. Törmäyksen seurauksena hevoskuljetusajoneuvo kulkeutui kulkusuunnassaan oikealle pientareen yli ojanluiskaan, jossa se kaatui oikealle kyljelleen. Hevosten kuljetusajoneuvon kuljettaja ei loukkaantunut onnettomuudessa. Hevoskuljetusajoneuvossa edessä oikealla istunut henkilö ei myöskään loukkaantunut pintanaarmuja lukuun ottamatta. Sen sijaan kuorma-autossa edessä keskellä ilman asianmukaista istumapaikkaa istunut henkilö loukkaantui. Hän sai kasvoihinsa ruhjevammoja, jotka olivat aiheutuneet lievästä iskeytymisestä ajoneuvon rakenteisiin todennäköisesti ajoneuvon kaatuessa oikealle kyljelleen.

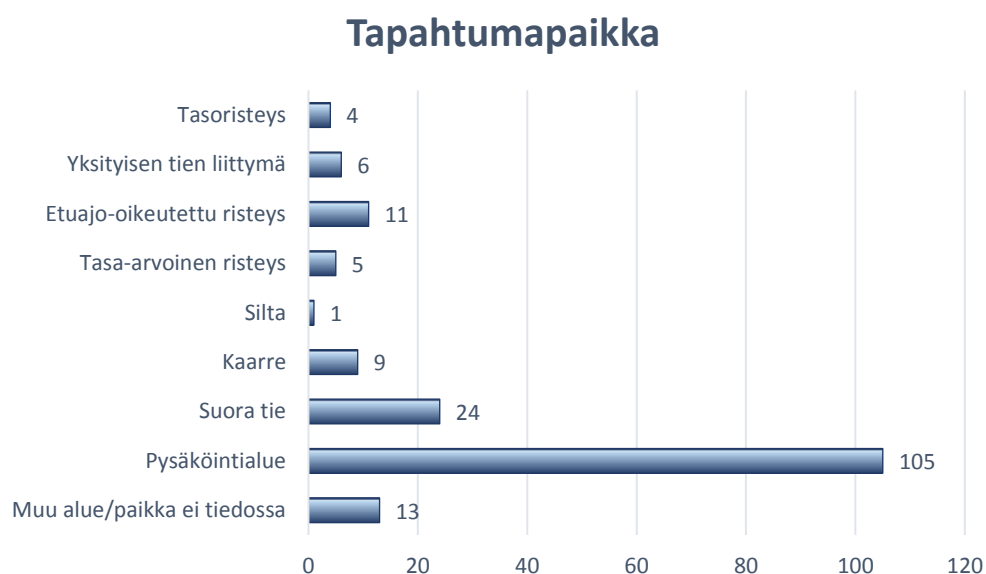
Onnettomuudessa hevoskuljetusajoneuvon kuljettaja ja matkustaja, jotka käyttivät turvavyötä, säästyivät loukkaantumiselta juuri turvavyön käytön ansiosta.

Hevoskuljetusajoneuvossa matkustanut henkilö, joka sai onnettomuudessa vammoja, ei istuinpaikastaan johtuen käyttänyt turvavyötä. Turvavyön käyttö olisi estänyt ajoneuvon rakenteisiin iskeytymisen, jolloin vammat olisivat jääneet lievemmiksi.

Hevoskuljetusajoneuvon kyydissä ollut hevonen ei loukkaantunut onnettomuudessa. Hevonen pääsi sinkoutumaan kuormatilasta ulos, kun hevoskuljetusajoneuvon kuormatila repesi ajoneuvon kaatuessa. Todennäköisesti ulossinkoutumisesta johtuen hevonen välttyi loukkaantumiselta.

Onnettomuustietoinstituutilta saamieni tilastotietojen pohjalta tein kaaviot, joista käyvät ilmi, missä liikennevahingot ovat tapahtuneet, kuinka monessa liikennevahingossa hevoskuljetusajoneuvo on ollut vahingon aiheuttajana ja vastapuolena, millaiset vahinkotyytit ovat olleet yleisimpiä, missä ja mihin kellonaikaan vahingot ovat tapahtuneet, kuinka moni vahinko on johtanut omaisuusvahinkoon, ja kuinka moni vahinko on johtanut henkilövahinkoon. Tilastoissa on otettu huomioon kaikki korvauksen saaneet, vuosina 2011 - 2015 tapahtuneet liikennevahingot, joissa on ollut osallisena joko hevoskuljetusauto tai kokonaismassaltaan yli 750 kg:n hevoskuljetusperävaunu.

Liikennevahinkojen tapahtumapaikat.

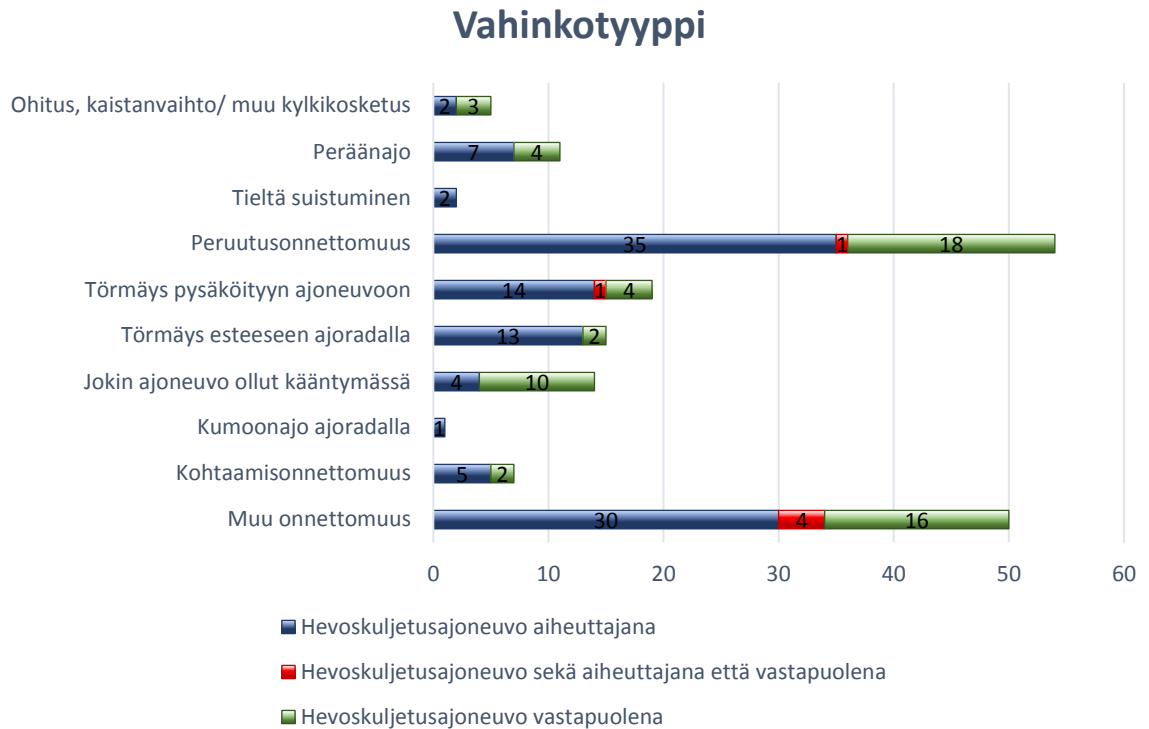


Kuvio 2. Liikennevahinkojen tapahtumapaikat vuosina 2011 - 2015.

Vuosien 2011 – 2015 välillä sattuneista liikennevahingoista, joissa yhtenä osapuolena oli hevoskuljetusajoneuvo, valtaosa, 105 kappaletta, sattui pysäköintialueella. Toiseksi yleisin tapahtumapaikka oli jonkunlainen risteysalue, joissa vahinkoja sattui yhteensä 26. Kaaviossa risteysalueet on jaoteltu vielä erikseen, tasoristeykseen, yksityisen tien liittymään, etuajo-oikeutettuun risteykseen sekä tasa-arvoiseen risteykseen. Kolmanneksi yleisin tapahtumapaikka oli suoralla tiellä, jossa tapausten lukumäärä on 24. Kaarteissa sattuneita liikennevahinkoja oli 9 ja sillalla 1. Tapahtumapaikasta ei ole tietoa 13 tapauksessa.

Liikennevahingon tietojen kirjaamisessa tapahtumapaikaksi valitaan aina tarjolla olevista valmiista vaihtoehdoista se, joka täsmällisimmin kuvaa liikennevahingon todellista tapahtumapaikkaa.

Liikennevahinkojen vahinkotyytit.



Kuvio 3. Liikennevahinkojen vahinkotyytit ja hevoskuljetusajoneuvon osallisuus kunkin tyyppisessä vahingossa vuosina 2011 - 2015.

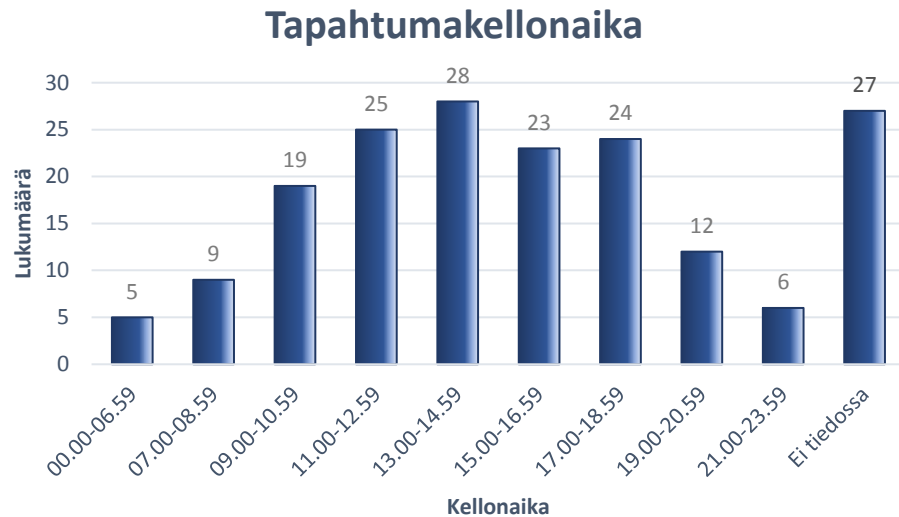
Saaduissa tilastoissa erilaisia vahinkotyyppisiä oli huomattavasti enemmän kuin yllä olevassa kuviossa on esitetty. Havaintokuvan selkeyttämiseksi vahinkotyytit on lajiteltu suuremmiksi ryhmiksi vahinkotyyppien mukaan. Yllä olevassa kuviossa esimerkiksi peräänajo -tyypin onnettomuuksiin on yhdistetty saaduista tilastoista muun muassa ”peräänajo jarruttavaan ajoneuvoon”, ”peräänajo kääntyessä vasemmalle” sekä ”muu peräänajo liikkuvaan ajoneuvoon”.

Kuten aiemmin esitellystä tapahtumapaikkaa käsittelevästä kuvasta voi havaita, valtaosa liikennevahingoista sattui pysäköintialueella. Vahinkotyypeistä selvästi muita tyyppisiä yleisemmäksi nousivat peruutusonnettomuudet, joita sattui yhteensä 54. Hevoskuljetusajoneuvo oli 35 tapauksessa vahingon aiheuttajana, 1 tapauksessa sekä vahingon aiheuttaja että vastapuoli ja 18 tapauksessa vain vastapuolena. Tapahtumapaikalla ja vahinkotyyppillä on selvä yhteys toisiinsa.

Muut onnettomuudet -tyyppi sisältää esimerkiksi onnettomuudet, joissa henkilö on ollut nousemassa tai poistumassa ajoneuvosta, eläinonnettomuudet, junan ja ajoneuvon

törmäykset sekä kaikki ne vahingot, joita ei oltu luokiteltu mihinkään muuhun vahinkotyyppiin. Tapahtuneen liikennevahingon tietoja kirjatessa myös vahinkotyyppiä on valittu valmiina olevista vaihtoehdoista tapahtumaa parhaiten kuvaava vahinkotyyppi.

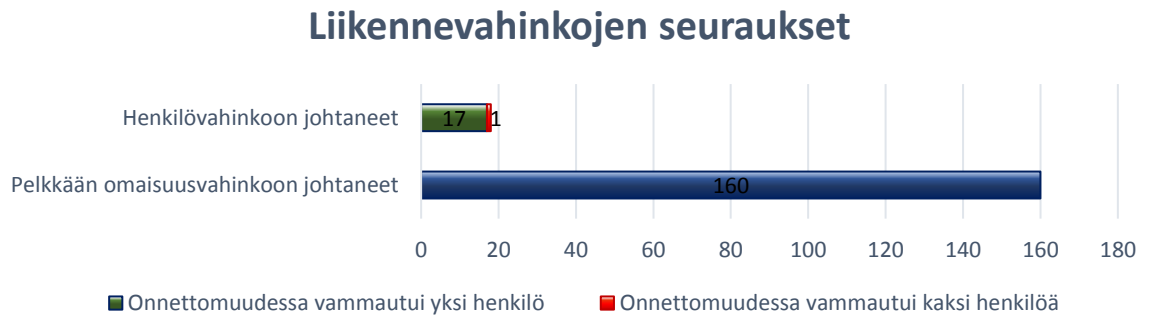
Liikennevahinkojen tapahtumakellonajat.



Kuvio 4. Vuosina 2011 – 2015 sattuneiden liikennevahinkojen tapahtumakellonajat.

00.00-06.59 välillä tapahtuneita liikennevahinkoja, joissa hevoskuljetusajoneuvo on ollut osallisena, on kirjattu vain 5. Yllä olevassa kuvassa kello seitsemästä eteenpäin tapahtumajat on luokiteltu kahden tunnin ajanjaksoihin kello 20.59:n saakka. Liikennevahinkojen määrä nousee melko tasaisesti aamuseitsemästä iltapäivään kello 13.00-14.59 väliseen ajanjaksoon saakka. Liikennevahingoista 28 sattui kello 13.00-14.59:n välillä. Tapahtuman kellonaika ei ole 27 tapauksessa tiedossa. Liikennevahinkojen määrän huipun sijoittumisen hieman puolenpäivän jälkeiseen aikaan voi selittää se, että tavallisesti juuri silloin on eniten liikennettä hevostapahtumiin ja -kilpailuihin sekä niistä pois.

Liikennevahinkojen seuraukset.



Kuvio 5. Liikennevahingoista aiheutuneet seuraukset vuosina 2011-2015.

Yhteensä 178 liikennevahingosta, jossa hevoskuljetusajoneuvo oli ollut osallisena, 160 vahinkoa johtivat pelkkään omaisuusvahinkoon. Liikennevahingossa loukkaantui yksi henkilö 17 tapauksessa, ja yhdessä tapauksessa liikennevahingossa loukkaantuneita henkilöitä oli kaksi.

Tilastoista voisi päätellä, että tavanomaisin liikennevahinko, jossa hevoskuljetusajoneuvo on ollut osallisena, on ollut pysäköintialueella tapahtunut peruutusonnettomuus. Pysäköintialueella ajonopeudet ovat tavallisesti melko alhaiset, jolloin henkilövahingoiltakin on välttytty. Hevoskuljetusajoneuvot ja -ajoneuvoyhdistelmät ovat usein pitkiä ja leveitä, jolloin kuljettajan tarkkaamattomuus pysäköintialueella voi herkästi johtaa kolariin toisen ajoneuvon kanssa. Kaiken kaikkiaan vuosien 2011 - 2015 välillä tapahtui 178 korvaukseen johtanutta liikennevahinkoa. Yhden vuoden aikana tapahtui siis keskimäärin 35,6 liikennevahinkoa. Esimerkiksi vuonna 2015 Suomessa oli suomalaisten hevosten rekisteriä ylläpitävän Suomen Hippos ry:n mukaan yli 74000 hevosta (Suomen Hippos ry, luettu 30.1.2017). Suomen suureen hevospöytä määrään nähden vuotuiset liikennevahingot, joissa osallisena on ollut hevoskuljetusajoneuvo, ovat lukumäärällisesti suhteellisen vähäisiä.

4 HEVOSKULJETUS

4.1 Hevonen eläimenä ja kuljetuksen kohteena

Hevoskuljetusten valvontaa tehdessä ja hevosten kanssa toimiessa on hyvä tietää hevosesta, sen historiasta ja lajityypillisestä käyttäytymisestä. Hevoset elivät villeinä vuosituhansien ajan, kunnes noin 5500 vuotta sitten ihminen alkoi kesyttää niitä (Woodward 2012, 7). Vaikka hevoset ovat muuttuneet fyysisiltä ominaisuuksiltaan vuosituhansien aikana, hevonen on biologisilta ominaisuuksiltaan kuitenkin edelleen saaliseläin, jonka lajityypilliset ominaisuudet ovat pysyneet muuttumattomina. (Nieminen, 2011, 22 ja Kaimio, 2012, 10). Nykyhevosen suonissa virtaa edelleen useiden villihevoskantojen verta. Tämän ovat osoittaneet perinnöllisyystutkimukset, joissa on verrattu nykyhevosen perimää hevosten esi-isien fossiileihin. (Kaimio, 2012, 10.) Saaliseläimenä hevonen reagoi uhkaan

joko taistelemalla tai pakenemalla. Useimmiten hevonen valitsee vaihtoehdoista pakenemisen. (Bayley, 2005, 12.) Uhkaavan tuntuudessa hevonen pakenee ja vasta sen jälkeen tarkistaa, mistä oli kysymys. (Bayley, 2005, 12 ja Nieminen, 2011, 22.) Jos hevosella ei ole mahdollisuutta paeta, se puolustaa itseään hampaillaan, kavioillaan ja ruumiillaan (Bayley, 2005, 12).

Kesyyntymisen myötä hevosia on ruvettu jalostamaan eri käyttötarkoituksia varten. Jalostuksen seurauksena hevoset ovat jakautuneet ominaisuuksiensa perusteella yli 300 eri rotuun (Woodward 2012, 31). Maailman pienin hevosrotu on falabella, jonka säkäkorkeus on korkeintaan 86 senttimetriä (Brixner 2010, 93). Massaltaan suurimpia hevosia ovat shirenhevoset, joiden paino on keskimäärin 1000 kg, ja joiden säkäkorkeus voi olla kaksikin metriä (Suomen Clydesdale- ja Shirehevosyhdistys ry, luettu 24.2.2017).

Hevonen on kasvissyöjä. Luonnossa hevonen syö suurimman osan ajasta, jopa 16 - 17 tuntia vuorokaudessa. Hevonen onkin tottunut ottamaan ravintoa vastaan jatkuvasti pieniä määriä kerrallaan. (Nieminen, 2011, 81.) Kuljetustenkin aikana pitäisi pyrkiä noudattamaan säännöllisiä ruokinta-aikoja (Nieminen, 2011, 380).

Hevoset ovat laumaeläimiä. Laumassa hevoset noudattavat tiettyä hierarkiaa. Hevoslaumassa on yksi johtaja, ja jokainen yksilö on tietoinen omasta asemastaan laumassa. Koska hevoset hyväksyvät ja kaipaavat johtajaa ja ne käsittävät myös lajienvälisen hierarkian, ihmisen ja hevosen väliselle yhteistyölle on erinomaiset lähtökohdat. Hevosen ja ihmisen välisessä arvoasteikossa ihmisen on otettava johtajan asema. Mikäli hevonen tuntee olevansa tasa-arvoisessa tai jopa johtajan asemassa ihmiseen nähden, voidaan joutua vakaviinkin tilanteisiin. Sen vuoksi ihmisen on oltava hevosta käsitellessään johdonmukainen ja määrätietoinen. (Nieminen, 2011, 25-26.) Hevosen ongelmalliseen käytökseen on aina jokin syy. Syy ongelmalliseen käytökseen voikin olla esimerkiksi ihmisen epälooginen hevosen käsittely. Häiriökäyttäytyminen on todella harvoin peräisin hevosen synnynnäisistä ominaisuuksista. Näin ollen ongelmallisen käyttäytymisen syytä kannattaa etsiä muualta kuin hevosesta itsestään. (Kaimio, 2012, 122-123.) Asianmukaisesti koulutettu ja käsitelty hevonen ei pure tai potki ihmistä tai yritä tulla ihmisen päälle (Nieminen, 2011, 297, 306, 326).

Kuten edellä kerrottiin, hevonen on saaliseläin, ja uhkaavissa tilanteissa se pyrkii pakenemaan tai puolustamaan itseään. Tämä onkin muistettava aina hevosten kanssa toimiessa. Saaliseläimenä hevonen saattaa kokea ihmisenkin käytöksen joskus pelottavana (Kaimio, 2012, 104). Arkana eläimenä hevonen voi pelästyessään potkaista, jos sen taakse ilmestyy yhtäkkiä jotakin (Nieminen, 2011, 63). Hevosta lähestyessä ja sen kanssa toimiessa tulee käyttäytyä rauhallisesti muttei liian varovaisesti. Varovaisesti ja hiljaa hiipien lähestyvän ihmisen hevonen voi kokea pelottavana. Hevosta kannattaa siis lähestyä turhaa meteliä välttäen mutta kuitenkin niin, että hevonen käsittää, mistä on kyse. (Nieminen, 2011, 24.) Hevonen ei saisi koskaan tulla yllätetyksi, ja esimerkiksi sen vuoksi ihmisen on hyvä muistaa hevosen aistien toiminta.

Hevonen aistii maailmaa hyvin eri tavalla kuin ihminen. Hevosen näkökenttä on noin 340 astetta. Näkökentässä on kolme aluetta, joihin hevonen ei näe, aivan edessä, suoraan takana

ja hevosen alla. Vaikka hevosen näkökenttä on laaja, hevosen näköaisti ei ole yhtä tarkka kuin ihmisellä. Tiedettävästi hevonen ei myöskään näe värejä yhtä hyvin kuin ihminen. Hevosen hajuaisti on hyvin tärkeä hevoselle. Hevosen hajuaistin arvioidaan olevan 100-1000 kertaa parempi kuin ihmisen hajuaisti. Hevonen tunnistaa laumansa jäsenet hajun perusteella, ja esimerkiksi ihmisen mielialan hevonen pystyy hajun perusteella aistimaan. Hevosella on hyvä kuulo. Kuppimaisia korviaan liikuttamalla hevonen pystyy paremmin paikallistamaan äänen lähteen. Hevosen korvat kääntyvät 180 astetta. (Nieminen, 2011, 41-46.)

Hevoset kommunikoivat pääosin elein, ilmein ja kosketuksin. Hevosten kanssa toimivan ihmisen on osattava tunnistaa ja tulkita hevosen antamia merkkejä. Sanotaan, että silmät ovat ihmisen sielun peili. Hevosen mielialoista hevosen silmät eivät kuitenkaan kerro paljoakaan. (Nieminen, 2011, 52-53.) Hevosen pään ja korvien asennosta voi kuitenkin tulkita paljon hevosen mielialaa. Levossa olevan hevosen pää on alhaalla, ja korvat osoittavat rennosti takaviistoon. Hevosen ollessa valpas se höristää korviaan, ja pään asento vaihtelee sen mukaan, missä hevosen huomion kohde sijaitsee. Aggressiivisuuttaan osoittaessaan hevonen luimistelee kääntäen korvansa tiukasti taaksepäin ja ojentaen päätään kohti uhkailun kohdetta. (Kaimio, 2012, 23, 26.) Rodusta riippumatta hevosten käyttämät eleet ja äänet muistuttavat hyvin paljon toisiaan, jotta ne kykenevät kommunikoimaan keskenään (Nieminen, 2011, 54). Ihmisen on muistettava, että hevonen on taitava tulkitsemaan ja ymmärtämään ihmisen kehonkieltä, ja se lukeekin ihmistä jatkuvasti. On kuitenkin tilanteita, joissa hevonen voi tulkita ihmisen kehonkieltä väärin. Esimerkiksi ihmisen taluttaessa hevosta kuljetusvälineeseen, taluttaja voi tuijottaa suoraan hevosta samaan aikaan vetäen sitä perässään. Tuijottamisen hevonen saattaa kokea aggressiivisuuden merkkinä, eikä sitten halua seurata ihmistä kuljetusvälineeseen. (Nieminen, 2011, 24.)

On erikoista, miten helppoa useimmat hevoset on lastata kuljetusvälineeseen. Matkustaminen ahtaassa kuljetusvälineessä on hevoselle luonnonvastaista, koska luonnossa saaliseläimen ihanneympäristö on avara alue, jossa on hyvä näkyvyys ja tilaa pakenemiselle. (Nieminen, 2011, 39, 269.) Hevonen on kehittynyt pitkän ajan kuluessa. Evoluution myötä hevosesta on tullut ympäristöön sopeutuva eläin, koska ne yksilöt, joilla on ollut kyky sopeutua ympäristöönsä, ovat valikoituneet ja periyttäneet ominaisuutta eteenpäin. (Nieminen, 2011, 40-41.) Hevonen on eläin, joka oppii helposti. Vuosituhansien aikana hevosille on opetettu uusia asioita, jotka osittain perustuvat myös synnynnäisten käyttäytymismuotojen muokkaamiseen. (Kaimio, 2012, 182.) Hevosten sopeutumiskyvyn ja oppimisen vuoksi ne voidaan oikeanlaisella kouluttamisella saada hyväksymään myös matkustaminen kuljetusvälineessä (Bayley, 2005, 92).

Vaikka hevoset ovat eläimiä, joilla on perinnöllinen taipumus käyttäytyä lajilleen ominaisella tavalla, on muistettava, että jokainen hevonen on kuitenkin yksilöllinen. Jokainen hevonen reagoi ympärillään oleviin asioihin hieman eri tavoin. Käytökseen vaikuttavat niin perimä, ympäristö ja koulutus kuin sukupuoliakin. (Kaimio, 2011, 86-91.)

4.2 Hevosen kuljettaminen

Hevosen kuljetuslaji ja kuljetukseen käytetty kuljetusväline määrittelevät kuljetukseen kulloinkin soveltuvan lainsäädännön. Hevoskuljetuksen tulee aina täyttää eläinkuljetuslain sekä eläinkuljetusasetuksen mukaiset kuljetusta koskevat yleiset edellytykset. Kaupallisen toiminnan yhteydessä tapahtuvan hevospeljetuksen on lisäksi täytettävä kapallisia eläinkuljetuksia koskevat vaatimukset. Ajoneuvoja yleisesti koskevaa lainsäädäntöä sovelletaan kuhunkin hevospeljetukseen hevosen kuljetusvälineen tyyppin mukaan. Ennen lainsäädännön käsittelyä työssä esitellään kuljetuslajit sekä hevospeljetuksiin käytettävää kalustoa.

4.2.1 Kuljetuslajit

Hevoskuljetukset jaetaan kahteen eri lajiin, kaupallisiin kuljetuksiin ja ei-kaupallisiin kuljetuksiin. Kaupallisella hevospeljetuksella tarkoitetaan kuljetusta, johon liittyy rahan, palveluiden tai tavaroiden välitöntä vaihdantaa. Lisäksi kaupallisella kuljetuksella tarkoitetaan kuljetusta, joihin liittyy tai jonka välitön tai välillinen tavoite on taloudellinen voitto. (Neuvoston asetus N:o 1/2005, johdanto, kohta 12.) Käytännössä kaupalliseksi toiminnaksi on katsottu esimerkiksi hevosten täysihoito-, ravivalmennus-, ratsastuskoulu-, hevospeljetus- tai siittolapalvelut (Suomen Hippos ry, luettu 22.1.2017). Eviran tekemän tulkinnan mukaan kaupallisena hevospeljetuksena voi pitää esimerkiksi seuraavanlaisia kuljetuksia:

- a) hevosia kuljettaa joko henkilö tai yritys korvausta vastaan elinkeinon- tai ammatinharjoittamisen tarkoituksessa tai työkseen;
- b) hevosen kuljettamisesta henkilö saa korvauksen, vaikka ei kuljetakaan hevosia työkseen taikka ammatin tai elinkeinon harjoittamiseksi;
- c) esimerkiksi ravi-, ratsastus- tai hoitotallin hevospelrittämiseen liittyvät kuljetukset;
- d) hoitotallin pitäjä kuljettaa hevosia, jotka ovat hänellä hoidossaan;
- e) hevospelveluita tarjoavan henkilön tai yrityksen hevospeljetukset;
- f) ratsastuskoulu kuljettaa omistamansa hevosen korvausta vastaan kilpailuun, johon ratsastuskoulun asiakas osallistuu;
- g) hevosalan yrityksen toimintaan liittyvät, korvausta vastaan tehdyt toisen henkilön omistaman hevosen kuljetukset riippumatta siitä, kuljettaako hevospeljetusta yksityishenkilö ja saako hän itse siitä korvausta vai ei.

Eviran tekemän tulkinnan mukaan kuljetusta voidaan pitää kaupallisena, vaikka kuljetukseen liittyvä tai sen tavoitteena oleva taloudellinen voitto kohdistuisikin johonkuhun muuhun kuin eläinkuljetuksen kuljettajaan. Esimerkiksi, jos taloudellinen voitto kohdistuu kuljetettavien eläinten omistajaan, joka ei itse kuljeta eläimiä, kuljetusta voidaan silti pitää kaupallisena.

Ei-kaupallisista kuljetuksista Evira esittelee esimerkiksi seuraavanlaiset kuljetukset:

- a) mihinkään yritystoimintaan liittymättömän hevosen omistaja kuljettaa omia tai toisen harrastajan omistamia harrastehevosia korvauksetta tai enintään polttoainekuluja vastaan;
- b) harrastaja kuljettaa toisen harrastajan hevosen korvauksetta raveihin samalla, kun kuljettaa omaa hevostaan;
- c) harrastaja kuljettaa toisen harrastajan hevosen ratsastuskilpailuihin enintään polttoainekuluja vastaan;
- d) harrastajan omistama hevonen on hoitotallissa, ja harrastaja itse kuljettaa hevostaan;
- e) henkilö tai yritys kuljettaa hevosen hyväntekeväisyystapahtumaan, minkä päätarkoituksena ei ole myynninedistäminen, vaikka henkilö tai yritys muuten tekisi työtä, johon sisältyy hevosen kuljettamista;
- f) yritys tai henkilö kuljettaa omistamansa hevosen kengitykseen;
- g) ratsastuskouluyrittäjä kuljettaa oman hevonsa kilpailuun, johon omistamallaan hevosella osallistuu.

Edellä esitetyt luettelot hevoskuljetuksista eivät sisällä kaikkia kaupallisia ja ei-kaupallisia kuljetuksia, ja ne ovat Eviran antamia esimerkkejä tavasta, jolla lainsäädäntöä tulisi soveltaa. Eviran tulkinnat kuljetuslajeista eivät ole muita viranomaisia sitovia. (Evira 2016.)

4.2.2 Kuljetuskalusto

Hevosia voidaan kuljettaa hevosten kuljettamiseen soveltuvalla perävaunulla eli hevostrailerilla, pakettiautolla tai kuorma-autolla. Hevostraileri- ja -automalleja on hyvin paljon erilaisia ja erikokoisia. Hevostraileri voi olla tarkoitettu esimerkiksi yhdelle, kahdelle tai puolelletoista hevoselle. Puolentoista hevosen traileri on suurempi kuin yhden hevosen traileri mutta pienempi kuin kahden hevosen traileri, ja sillä voidaan kuljettaa esimerkiksi yhtä hevosta varsoineen. Joissakin trailerimalleissa hevoset lastataan trailerin takaosasta ja puretaan trailerin etuosasta, ja joissakin malleissa lastaus ja purku tapahtuvat molemmat trailerin takaosan kautta.

Hevostrailerissa hevoset matkustavat tavallisesti pää kohti ajoneuvon keulaa, kun taas hevosautossa hevoset matkustavat yleensä toinen kylki kohti ajoneuvon keulaa. Hevoset matkustavat mieluiten siten, että niiden takaosa on kohti ajoneuvon keulaa. Toiseksi paras vaihtoehto hevosen kannalta on hevosautoissa yleisesti käytetty tapa, jossa hevoset matkustavat kuljetustilassa menosuuntaan nähden poikittain. Hevosen kannalta on huonoin tapa matkustaa, kun ne joutuvat olemaan etuosa kohti ajoneuvon keulaa. (Nieminen, 2011, 376.) Syytä siihen, miksi kulkusuuntaan nähden toinen asento on toista asentoa hevoselle miellyttävämpi, ei tunneta.

5 LAINSÄÄDÄNNÖLLISET LÄHTÖKOHDAT

Kuten aiemmin mainitaan, hevosten kuljettamisessa käytetään tavanomaisesti joko hevoskuljetukseen soveltuvaa pakettiautoa, kuorma-autoa tai hevostraileria. Seuraavissa luvuissa esitellään lainsäädäntöä, joka tulee ottaa erityisesti huomioon kuljettaessa hevoskuljetusta maantieliikenteessä. Esiteltävä lainsäädäntö koskee ajoneuvoja, jota käsitellään luvussa 5.1, sekä hevoskuljetuksia, jota käsitellään luvussa 5.2.

5.1 Ajoneuvoja yleisesti koskeva lainsäädäntö

Ajoneuvoluokat. Ajoneuvot jaetaan ajoneuvoluokkiin ajoneuvon rekisteriin merkityn kokonaismassan ja käyttötarkoituksen perusteella. Henkilöauto, jossa voi kuljettajan lisäksi kuljettaa enintään kahdeksan henkilöä kuuluu luokkaan M₁. Pakettiauto, joka on valmistettu tavaran kuljetukseen ja joka on kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnia, kuuluu luokkaan N₁. Tavaran kuljetukseen valmistettu kuorma-auto, jonka kokonaismassa on suurempi kuin 3,5 tonnia ja enintään 12 tonnia, kuuluu luokkaan N₂. N₃ -luokkaan kuuluvat kuorma-autot, joiden kokonaismassa on yli 12 tonnia. (Ajoneuvolaki 2002/1090§ 10.)

Auton perävaunut kuuluvat O₁ - O₄ -luokan ajoneuvoihin. Perävaunut jaetaan kokonaismassan perusteella seuraaviin luokkiin:

- 1) O₁ -luokkaan kuuluvat perävaunut, joiden kokonaismassa on alle 0,75 tonnia. O₁ -luokan perävaunuja kutsutaan kevytperävaunuiksi;
- 2) O₂ -luokkaan kuuluvat perävaunut, joiden kokonaismassa on suurempi kuin 0,75 tonnia mutta enintään 3,5 tonnia;
- 3) O₃ -luokkaan kuuluvat perävaunut, joiden kokonaismassa on suurempi kuin 3,5 tonnia mutta enintään 10 tonnia;
- 4) O₄ -luokkaan kuuluvat perävaunut, joiden kokonaismassa on suurempi kuin 10 tonnia.

(Ajoneuvolaki 2014/1042 §17.)

Perävaunun kytkentä. Henkilö- ja pakettiautoon sekä erikoisautoon saa kytkeä O₁- tai O₂ -luokan keskiakseliperävaunun, O₂ -luokkaan kuuluvan puoliperävaunun taikka O₂ -luokkaan kuuluvan varsinaisen perävaunun (Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä 2013/407 §32). Ajoneuvoyhdistelmän massa ei saa ylittää vetoajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon ajoneuvorekisteriin merkittyjen massojen summaa eikä yhdistelmälle sallittua kokonaismassaa, jos se on edellä tarkoitettua summaa alempi (Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä 2013/407 §19a).

Lain mukaan perävaunua vetävän ajoneuvon korin kummallakin puolella on oltava taustapeili. Lisäksi kytkettäessä perävaunu vetoautoon on varmistuttava, että auton takaosa ja perävaunun etuosa eivät kosketa toisiinsa tavanomaisissa ajotilanteissa. Kuljettajan on voitava nähdä auton ja perävaunun sivuille ja kyetä seuraamaan takaa tulevaa liikennettä. Perävaunun jarrujen ja valaisimien on toimittava säännösten mukaisella tavalla. Lisäksi

auton ja perävaunun paineilmajarrut on oltava säännösten mukaisella tavalla yhteen sovitettut. (Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä 2009/487 §33.)

Ajokorttiluokat. Kuljettajan ajokortti määrittelee, millaista ajoneuvoa ja kuinka painavaa ajoneuvoyhdistelmää kuljettajalla on oikeus ajaa. Ajokortit jaetaan 16 ajokorttiluokkaan. Seuraavassa luettelossa esitellään ne ajokorttiluokat, joihin kuuluva ajo-oikeus oikeuttaa hevospoljetuksen kuljettamiseen.

1) B-luokan ajo-oikeus oikeuttaa kuljettamaan ajoneuvoa, jonka kokonaismassa on enintään 3500 kg ja on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä. B-luokan ajo-oikeudella voi kuljettaa ajoneuvoyhdistelmää, jossa on B-luokan vetoauto ja jossa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg. B-ajokorttiluokkaan kuuluu myös ajoneuvoyhdistelmä, jossa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg, mutta ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on kuitenkin enintään 3500 kg. Lisäksi B-luokan ajo-oikeuden haltijalla on oikeus ajaa ajoneuvoyhdistelmää, jossa on B-luokkaan kuuluva vetoauto ja perävaunu, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa ylittää 3 500 kg mutta on kuitenkin enintään 4 250 kg, mikäli kuljettaja on suorittanut vastaavaa ajoneuvoyhdistelmää koskevan ajokokeen ja hänellä on ajokortissaan merkintä B96.

2) BE-luokan ajo-oikeus oikeuttaa kuljettamaan ajoneuvoyhdistelmää, jossa on B-luokkaan kuuluva vetoauto sekä hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 3500 kg. Lisäksi ajokorttilain 113§ mukaan ennen 19.1.2013 myönnetyllä BE-luokan ajo-oikeudella saa kuljettaa ajoneuvoyhdistelmää, jossa on B-luokan vetoauto ja perävaunu, jonka kokonaismassa on yli 3500 kg mutta ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 7000 kg.

3) C1-luokan ajo-oikeus oikeuttaa kuljettamaan ajoneuvoa, jonka kokonaismassa on yli 3500 kg mutta enintään 7500 kg ja on suunniteltu tai valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä. C1-luokan ajo-oikeudella voi kuljettaa ajoneuvoyhdistelmää, jossa on C1-luokkaan kuuluva vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg.

4) C1E-luokan ajo-oikeus oikeuttaa kuljettamaan ajoneuvoyhdistelmää, jossa on C1-luokkaan kuuluva vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enemmän kuin 750 kg edellyttäen, että ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 12 000 kg. C1E-ajokorttiluokkaan kuuluvat myös ajoneuvoyhdistelmä, jossa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on yli 3500 kg edellyttäen, että ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on kuitenkin enintään 12 000 kg.

5) C-luokan ajo-oikeus oikeuttaa kuljettamaan ajoneuvoa, jonka kokonaismassa ylittää 3500 kg ja on suunniteltu tai valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä. C-luokan ajo-oikeudella voi kuljettaa ajoneuvoyhdistelmää, jossa on C-luokkaan kuuluva vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg.

6) CE-luokan ajo-oikeus oikeuttaa kuljettamaan ajoneuvoyhdistelmää, jossa on C-luokkaan kuuluva vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg. CE-ajokorttiluokkaan kuuluu myös ajoneuvoyhdistelmä, joissa on C1-luokkaan kuuluva vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enemmän kuin 750 kg, ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa ylittää 12 000 kg.

(Ajokorttilaki 2011/386 §4.)

Ajoneuvojen rekisteröinti ja katsastus. Lain mukaan moottorikäyttöinen ajoneuvo ja sen perävaunu on ensirekisteröitävä, tarvittaessa muutosrekisteröitävä ja asianmukaisesti katsastettava. Ajoneuvoa tai sen perävaunua, jota ei ole asianmukaisesti ensirekisteröity, muutosrekisteröity ja katsastettu, ei saa käyttää liikenteessä. (Ajoneuvolaki 2007/ 233 §8.) Yksityiseen käyttöön tarkoitetut henkilöautot ja niiden perävaunut on määräaikaikatsastettava lukuun ottamatta O₁ -luokkaan kuuluvia kevytperävaunuja. Henkilöautojen määräaikaikatsastus on suoritettava ensimmäisen kerran viimeistään kolmen vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönotosta, toisen kerran viimeistään viiden vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönotosta ja siitä eteenpäin vuosittain aina viimeistään ajoneuvon käyttöönottopäivää vastaavana päivänä. O₂ -luokkaan kuuluva perävaunu on katsastettava ensimmäisen kerran sen kalenterivuoden loppuun mennessä, jolloin perävaunun käyttöönotosta on kulunut kaksi vuotta. Sen jälkeen perävaunu on katsastettava kahden vuoden välein aina viimeistään kalenterivuoden loppuun mennessä. Pakettiauto on katsastettava ensimmäisen kerran viimeistään kolmen vuoden kuluessa ajoneuvon käyttöönotosta ja siitä eteenpäin vuosittain aina viimeistään ajoneuvon käyttöönottoa vastaavana päivänä. Kuorma-autot on katsastettava ensimmäisen kerran vuoden kuluttua käyttöönottopäivää vastaavana päivänä ja siitä eteenpäin vuosittain aina käyttöönottopäivää vastaavana päivänä. (Valtioneuvoston asetus liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta 2002/1245 §3.)

Jos ajoneuvon tai sen perävaunun rakennetta tai käyttötarkoitusta muutetaan olennaisesti taikka ajoneuvoon tai sen perävaunuun liitetään tai siitä poistetaan osia tai varusteita siten, että ajoneuvon ominaisuudet tai käyttötarkoitus muuttuu, ajoneuvo on muutoskatsastettava (Ajoneuvolaki 2002/1090 §61). Ajoneuvon muuttaminen ja varustaminen tilapäistäkin eläinkuljetusta varten velvoittaa muutoskatsastukseen (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen hyväksynnästä 2002/1244 §25). Tavarankuljetukseen suunniteltu ja valmistettu paketti- tai kuorma-auto voidaan siis muuttaa hevuskuljetusajoneuvoksi, mutta se on ennen käyttöönottamista esitettävä muutoskatsastettavaksi.

Ajoneuvojen renkaat. Auton ja perävaunun renkaiden ominaisuuksia säädellään laissa. Lain mukaan auton ja sen perävaunun renkaiden kulutuspinnan pääurien on oltava vähintään 1,6mm syvyisiä. Tämä vaatimus ei koske samalla akselilla olevien paripyörien molempia pyöriä. Talvirenkaita tulee käyttää joului-, tammi- ja helmikuun aikana henkilöautoissa, pakettiautoissa ja O₂ -luokan perävaunuissa. Talvirenkaita ei tarvitse käyttää paripyörien molemmissa pyörissä. Talvirenkaan kulutuspinnan pääurien syvyyden on oltava vähintään 3,0mm. Kuorma-autoissa ja yli 3,5 tonnia painavissa henkilöautoissa on käytettävä talvirenkaita vetävillä akseleilla, lukuun ottamatta ohjaavia vetäviä akseleita, joului-, tammi- ja helmikuun aikana. Vetävän akselin talvirenkaan kulutuspinnan pääurien syvyys on oltava

vähintään 5,0 mm, ja tällöin muiden akselien sekä mainitulla ajoneuvolla vedettävän perävaunun kaikilla akseleilla pyörien kulutuspinnan pääurien syvyyden on oltava vähintään 3,0mm. (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä 2016/1380 §16.) Nastoin varustettuja talvirenkaita saa käyttää marraskuun 1. päivästä lähtien maaliskuun 31. päivään taikka toisen pääsiäispäivän jälkeiseen maanantaihin saakka, myöhemmän päivästä ollessa määräävä. Juuri mainitun ajanjakson lisäksi nastarenkaita saa käyttää aina, kun olosuhteet sitä vaativat. Jos vetoautossa on nastarenkaat, on O₂ -luokan perävaunussakin käytettävä nastarenkaita. (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä 1992/1257 §17.)

Ajo- ja lepoajat. Kaupallisessa kuljetuksessa olevien ajoneuvoyhdistelmien, joiden massa ylittää 3,5 tonnia, ja ei-kaupallisessa kuljetuksessa olevien ajoneuvoyhdistelmien, joiden rekisteriin merkitty massa ylittää 7,5 tonnia, kuljettajan tulee noudattaa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön ajo- ja lepoaika- asetuksia. Ajoaika yhdessä vuorokaudessa saa olla maksimissaan yhdeksän tuntia. Vuorokautisen ajoajan voi kuitenkin pidentää enintään kahdesti yhden viikon aikana enintään kymmeneen tuntiin. Viikoittainen työaika saa olla maksimissaan 56 tuntia. (Neuvoston asetus N:o 561/2006 artiklat 2, 3, 6.) Keskimääräinen viikoittainen työaika ei saa kuitenkaan ylittää 48:aa tuntia (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY artikla 4). Kahden peräkkäisen viikon aikana ajoaikaa saa kertyä enintään 90 tuntia (Neuvoston asetus N:o 561/2006 artikla 6).

Neljän ja puolen tunnin ajoajan jälkeen kuljettajan on pidettävä yhtäjaksoinen tauko, joka kestää vähintään 45 minuuttia. 45 minuutin tauko voidaan kuitenkin korvata kahdella tauolla, joista ensimmäinen on vähintään 15 minuuttia ja toinen on vähintään 30 minuuttia. Tauot on sijoitettava siten, että yhtäjaksoisen, 45 minuuttia kestävän tauon säännöstä noudatetaan. (Neuvoston asetus N:o 561/2006 artikla 7.)

Kuljettajan on noudatettava myös vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja. Edellisen vuorokautisen tai viikoittaisen lepoajan päättymisen jälkeen kuljettajan on pidettävä jokaisen 24 tunnin ajanjakson kuluessa uusi vuorokautinen lepoaika. Lyhennettynä vuorokautisena lepoaikana pidetään 24 tunnin ajanjakson sisällä pidettyä lepoaikaa, joka kestää yhdeksän viiva 11 tuntia. Lyhennettyjä vuorokautisia lepoaikoja voidaan pitää kahden viikoittaisen lepoajan välillä enintään kolme. (Neuvoston asetus N:o 561/2006 artikla 8.) Viikoittainen lepoaika tarkoittaa viikoittaista vähintään 45 tuntia kestävästä kuljettajan vapaa-aikaa(säännöllinen viikoittainen lepoaika) tai viikoittaista alle 45 tuntia mutta yli 24 tuntia kestävästä lepoaikaa(lyhennetty viikoittainen lepoaika). (Neuvoston asetus N:o 561/2006 artikla 4.) Kuljettajan on pidettävä vähintään kaksi säännöllistä viikoittaista lepoaikaa tai yksi säännöllinen viikoittainen lepoaika ja yksi lyhennetty viikoittainen lepoaika kahden peräkkäisen viikon aikana. Lyhennetystä viikoittaisesta lepoajasta johtuva 45 tunnista tehty vähennys on korvattava vastaavalla yhtäjaksoisella vapaa-ajalla ennen kyseessä olevasta viikosta laskettuna seuraavan kolmannen viikon loppua. Korvauksena pidettävä vapaa-aika on liitettävä toiseen lepoaikaan, joka kestää vähintään yhdeksän tuntia. Viikoittaisen lepoajan päättymisestä seuraavan viikoittaisen lepoajan on alettava viimeistään kuuden 24 tuntia kestävästä jakson kuluttua. Mikäli viikoittainen lepoaika jakautuu kahdelle viikolle, kyseinen lepoaika voidaan laskea vain toisen viikon lepoajaksi. (Neuvoston asetus N:o 561/2006 artikla 8.)

Ajonopeus. Paketti- ja kuorma-auton suurin sallittu nopeus tiellä ilman perävaunua on 80km/h. Poikkeuksena ovat pakettiautot, joiden omamassa on alle 1,8 tonnia, ja jotka on otettu käyttöön vuonna 1981 tai sitä myöhemmin taikka pakettiautot, joiden omamassa on 1,875 tonnia, ja jotka on otettu käyttöön vuonna 1995 tai myöhemmin, joiden osalta suurin sallittu nopeus tiellä ilman perävaunua on 100km/h. Mikäli M- tai N-luokan autoon on kytketty perävaunu, ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu nopeus tiellä on aina enintään 80km/h. (Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä 1998/291 §3.)

5.2 Hevoskuljetuksia koskeva lainsäädäntö

Hevosia kuljetettaessa on otettava huomioon hevosen hyvinvointi ja turvallisuus sekä liikenneturvallisuus. Kuljetuskaluston ja asiakirjojen on oltava asianmukaiset ja kunnossa. Hevoskuljetuksessa vaadittavia asiakirjoja käsitellään tarkemmin luvussa 6. Hevoskuljetuksia säännellään eläinten kuljetuslaissa sekä neuvoston asetuksessa eläinten suojelusta kuljetuksen ja siihen liittyvien toimenpiteiden aikana. Neuvoston asetusta sovelletaan lähtökohtaisesti vain kaupallisessa hevosten kuljetuksessa, mutta eläinten kuljetuslakia sovelletaan yleisesti kaikissa hevoskuljetuksissa. Eläinkuljetusasetus vaikuttaa Suomen lainsäädäntöön, ja esimerkiksi laissa eläinten kuljettamisesta on paljon kohtia, jotka on tuotu suoraan tästä asetuksesta. Esimerkiksi eläinten kuljetuskuntoisuus, kuljetusvälineen olosuhteet, eläinten käsittely ja niistä huolehtiminen matkan aikana ovat sellaisia asioita, jotka on kirjattu Suomen lakiin juuri samalla tavalla.

5.2.1 Kaikkia kuljetuksia koskeva sääntely

Kuljetus olosuhteet. Hevosta saa kuljettaa vain sellaisella kuljetusvälineellä, joka soveltuu hevoskuljetukseen. Olosuhteiden on oltava sellaiset, ettei hevoselle aiheudu tarpeetonta kipua, tuskaa tai kärsimystä (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §5). Kuljetusvälineen on oltava riittävän tilava kuljetettavalle hevoselle. Hevosen on kyettävä seisomaan luonnollisessa asennossa, eikä sillä saa olla vaaraa teloa itseään kuljetusvälineen kattoon. (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §7). Kuljetuskopin katon tulisi olla vähintään 20 senttimetriä hevosen pään yläpuolella ja karsinan leveyden oltava riittävä (Kulmala 2008, 210). Kuljetusvälineen karsinakokoja säädetään tarkemmin neuvoston asetuksessa. Koska asetuksen kaikkia säädöksiä ei sovelleta kaikkiin hevoskuljetuksiin, karsinakokoja koskevat vaatimukset esitellään myöhemmin vain kaupallisia hevoskuljetuksia koskevaa sääntelyä käsiteltäessä. Hevosen kuljetusvälineen seinien sekä lattian on oltava materiaaleiltaan ja rakenteiltaan sellaisia, etteivät ne voi vahingoittaa hevosta. Lattia ei saa olla liukas, ja lattialla on oltava kuiviketta niin, että eritteet imeytyvät siihen. (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §8.) Kuljetusvälineen ilmanvaihdosta on huolehdittava niin, ettei hevonen kärsi liiallisesta kuumuudesta, kylmyydestä, liiallisesta kosteudesta, vedosta, liiallisesta melusta tai haitallisista kaasuisista (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §9). Kuljetusvälineen ilmanvaihtoluukut voidaan pitää kuljetuksen aikana auki, mikäli se on mahdollista toteuttaa turvallisesti. Esimerkiksi hevostrailerin takaluukun yläosa voidaan pitää avonaisena, jos kuljetustilan lämpötila olisi muutoin liian korkea ja jos yläluukun kiinnitys ja luukun saranat on suunniteltu ja valmistettu niin, että luukku voidaan pitää kuljetuksen aikana auki.

Liialliselta kylmyydeltä ja vedolta suojaamiseksi hevoselle voidaan laittaa loimi kuljetuksen ajaksi. Melun aiheuttaman häiriön vähentämiseksi hevoselle voidaan laittaa korviin pumpulipallot.

Hevosen kuljetuskuntoisuus. Hevosen on oltava kuljetuskuntoinen. Vaatimus hevosen kuljetuskuntoisuudesta koskevat niin kaupallisia kuin ei-kaupallisiakin kuljetuksia. Neuvoston asetuksen mukaan kuljetuskuntoisena hevosena ei voida pitää hevosta, joka ei pysty liikkumaan tai kävelemään itsenäisesti ja avustamatta ja ilman kipua, tai hevosta, jolla on esimerkiksi vakavia avohaavoja. Myöskään naarashevonen, eli tamma, joka on tiineenä, ja jonka kantoajasta on kulunut vähintään 90 prosenttia, ei ole kuljetuskuntoinen. Edellisellä viikolla synnyttänyt tammaa ei myöskään voida pitää kuljetuskuntoisena. Eläinlääkärin määräyksellä voidaan edellä mainituista poiketa, mikäli hevosta ollaan kuljettamassa eläinlääkärin diagnosoitavaksi tai hoidettavaksi. (Neuvoston asetus N:o 1/2005 liite I.) Vakavasti sairas tai vahingoittunut hevonen saadaan kuljettaa lopetettavaksi tai teurastettavaksi vain eläinlääkärin luvalla (Eläinsuojeluasetus 1996/396 § 35). Hevosen hyvinvoinnista on huolehdittava koko kuljetuksen ajan. Hevosen on saatava vettä, sopivaa ravintoa ja lepoa tarpeellisin väliajoin ottaen huomioon eläimen ikä, kuljetusolosuhteet ja matkan kesto (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §6).

Hevosen käsittely. Hevosia on käsiteltävä rauhallisesti, eikä niitä saa tarpeettomasti pelotella tai kiihdyttää niitä kuormatessa, kuljettaessa ja kuormaa purettaessa. Hevoselle ei saa aiheuttaa minkäänlaista tarpeetonta kipua, tuskaa tai kärsimystä. Hevosta ei saa vetää hännästä, turkista, korvista tai suoraan päästä niin, että se aiheuttaa hevoselle tarpeetonta kipua. (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §13.)

Kuormaaminen. Hevoset on kuormattava niin, etteivät ne puristu toisiaan vasten (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §14). Ohjeen mukaan hevosten välissä tulisi kuljetustilassa käyttää väliseiniä, joiden minimikorkeus on 60 senttimetriä, ja joiden alareuna on noin 60 senttimetrin korkeudella lattiasta. Hevostrailerissa hevosen etupuomin tulisi olla läpimitaltaan vähintään 7 senttimetriä. (Kulmala 2008, 210.) Kytettäessä hevonen kuljetuksen ajaksi on huolehdittava, ettei hevonen ole vaarassa vahingoittua. Kytkemiseen käytettävän köyden tai muun siteen on oltava sopivan mittainen, hevoselle turvallinen ja niin vahva, ettei se matkan aikana katkea. (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §14.) Hevosen kytkemisessä on huolehdittava, ettei hevonen kuristu käytettävään kytkemisköyteen. Hevosta ei saa kytkeä kiinni hevosen suussa olevista kuolaimista, koska riuhtaistessaan päättään hevonen voi vahingoittaa suutaan vakavasti. Hevosella on hyvä olla kuljetuksen aikana päässään tukeva riimu, josta se voidaan kytkeä kestäväällä riimunvarrella kiinni. Hevosta ei saa kuljettaa jalat sidottuna yhteen (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §14).

Hevosen kuljetusvälineessä saa kuljettaa hevosen lisäksi muuta kuormaa vain, mikäli se on sijoitettu ja kiinnitetty niin, ettei hevonen ole vaarassa vahingoittua (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §15). Toisin sanoen hevosen kanssa samassa tilassa ei saa kuljettaa esimerkiksi talikkoa tai juottoämpäreitä ilman, että ne on sidottu kiinni turvalliseen paikkaan. Ravikärryt saa kiinnittää perävaunun, pakettiauton ja kuorma-auton taakse noudattaen kuitenkin ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun valtioneuvoston asetuksen 2015/1612 45 pykälää ”*Kuorma saa ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle tiellä sallitun*

pituuden rajoissa ulottua ajoneuvon edessä enintään yhden metrin ja takana enintään kaksi metriä ajoneuvon uloimman osan ulkopuolelle” ja ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun valtioneuvoston asetuksen 1992/1257 pykälää 49 ”Milloin kuorma ulottuu edessä ajoneuvon ääriiviivan ulkopuolelle tai takana yli yhden metrin ääriiviivan ulkopuolelle, on kuorman uloin osa selvästi merkittävä. Merkintään on käytettävä punaista tai punakeltaista vähintään 300 mm x 300 mm suuruista merkkilippua.” Hevoskuljetuksessa on oltava aina merkintä, joka ilmaisee kuljetuksen sisältävän eläimiä (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §10). Hevosella tulee olla kuljetuksessa aina mukanaan hevosen tunnistusasiakirja eli hevospassi (Komission täytäntöönpanoasetus 2015/262 artikla 23).

5.2.2 Vain kaupallisia kuljetuksia koskeva sääntely

Hevoskuljetusvälineen rampin, josta hevoset kuormataan ja puretaan, kaltevuuskulma saa vaakatasossa olla enintään 20 astetta. Lisäksi, jos rampin kaltevuuskulma ylittää 10 astetta, ramppiin on asetettava poikkipienoitus tai vastaava järjestelmä, jolla voidaan varmistaa, että hevoset voivat nousta ja laskeutua vaarattomasti ja vaivattomasti. (Neuvoston asetus N:o 1/2005 liite I.) Hevosten karsinatilan tulee täyttää Euroopan Unionin eläinkuljetusasetuksen mukaiset tilavaatimukset. Tilavaatimukset maantiekuljetuksessa esitellään seuraavassa taulukossa.

Täysikasvuiset hevoset	1,75 m ² (0,7 × 2,5 m)
Nuoret hevoset (6—24 kk) (enintään 48 tunnin kuljetusmatkat)	1,2 m ² (0,6 × 2 m)
Nuoret hevoset (6—24 kk) (yli 48 tunnin kuljetusmatkat)	2,4 m ² (1,2 × 2 m)
Ponit (säkäkorkeus alle 144 cm)	1 m ² (0,6 × 1,8 m)
Varsat (0—6 kk)	1,4 m ² (1 × 1,4 m)

Taulukko 1. Tilavaatimukset maantiekuljetuksessa (Neuvoston asetus N:o 1/2005 liite I.)

Taulukossa olevista luvuista voidaan kuitenkin täysikasvuisen hevosen ja ponin osalta poiketa enintään 10 prosenttia ja nuorten hevosten ja varsojen osalta enintään 20 prosenttia. Pitkissä kuljetuksissa nuorella hevosella ja varsalla on oltava mahdollisuus päästä makuulle. (Neuvoston asetus N:o 1/2005 liite I.)

Kuten kuljettajan ajojaksojen enimmäispituuksia ja lepoaikoja säännellään tieliikenteen sosiaalilainsäädännössä, myös eläinten kuljetuksien ajo- ja lepoaikoja säännellään. Hevoskuljetusten kuljetusmatka-aikoja ja lepojaksota sekä hevosten juotto- ja ruokintavälejä säädellään Euroopan Unionin eläinkuljetusasetuksen ensimmäisen liitteen viidennessä luvussa. Hevosia saadaan kuljettaa yhtäjaksoisesti enintään 24 tuntia. Kuljetusmatkan aikana hevosia on juotettava ja tarvittaessa ruokittava vähintään kahdeksan tunnin välein. Kuljetusmatkan jälkeen hevoset on purettava kuormasta, juotettava ja ruokittava ja annettava levätä vähintään 24 tuntia. Varsojen, jotka ovat vieroittamattomia ja vielä maitoruokinnassa,

on saatava levätä vähintään tunnin ajan yhdeksän tunnin ajomatkan jälkeen. Vähintään tunnin kestävän levon jälkeen kuljetusta voidaan edelleen jatkaa yhdeksän tunnin ajan. Mikäli matkan määräpaikka on lähellä, asetetuista kuljetusten enimmäispituuksista voidaan poiketa, ja kuljetuksen matka-aikaa pidentää enintään kahdella tunnilla.

Pitkiä hevoskuljetuksia saa tehdä vain, jos hevosten kuljetusvälineen on tarkastanut ja hyväksynyt toimivaltainen viranomainen tai muu nimetty elin. Pitkiin kuljetuksiin tarkoitetun kuljetusvälineen on oltava suunnittelultaan, rakenteeltaan ja ylläpidoltaan vaatimusten mukainen. Hyväksytylle kuljetusvälineelle annetaan tunnistenumeron sisältävä maantiekuljetusvälineiden hyväksymistodistus. (Neuvoston asetus N:o1/2005 artiklat 7 ja 18.) Pitkällä hevoskuljetuksella tarkoitetaan yli kahdeksan tuntia kestävästä kuljetusta (Neuvoston asetus N:o1/2005 artikla 2). Suomessa maantiekuljetusvälineen hyväksymistodistusta haetaan aluehallintovirastolta (Evira 2016). Neuvoston asetuksen artikla 18 mukaan pitkiin kuljetuksiin tarkoitetun kuljetusvälineen on täytettävä asetuksen ensimmäisen liitteen toisessa luvussa mainitut seuraavat säännökset;

” Kuljetusvälineet, kontit ja niiden varusteet on suunniteltava ja rakennettava ja niitä on ylläpidettävä ja käytettävä siten, että:

- a) vältetään loukkaantumiset ja kärsimykset sekä varmistetaan eläinten turvallisuus;*
- b) suojataan eläimiä huonolta säältä, äärimmäisiltä lämpötiloilta ja epäsuotuisilta sääolojen vaihteluilta;*
- c) ne voidaan puhdistaa ja desinfioida;*
- d) niillä estetään eläinten karkaaminen tai putoaminen ja ne kestävät liikkeen aiheuttaman rasituksen;*
- e) varmistetaan, että voidaan pitää yllä kuljetettaville eläinlajeille riittävä ilman laatu ja määrä;*
- f) eläimiä päästään tarkastamaan ja hoitamaan;*
- g) lattiapinta estää liukastumista;*
- h) lattiapinta minimoi virtsan ja ulosteen vuotamisen;*
- i) valaistus on riittävä, jotta eläimet voidaan tarkastaa ja niitä voidaan hoitaa kuljetuksen aikana.”*

Lisäksi pitkiin kuljetuksiin tarkoitetun kuljetusvälineen on täytettävä myös Neuvoston asetuksen ensimmäisen liitteen kuudennen luvun maantiekuljetusvälineelle asetetut vaatimukset suunnittelussa, rakenteissa ja ylläpidossa. Eläinkuljetusasetuksen ensimmäisen liitteen kuudennen luvun mukaan kuljetusvälineen katon on oltava vaaleanvärinen ja eristetty. Lattialla on oltava asianmukaista kuiviketta, jonka avulla taataan ulosteiden ja virtsan imeytyminen sekä kuljetettavien eläinten mukavuus. Hevoskuljetusvälineessä jokaisella hevosella on oltava oma karsina tai pilttuu lukuun ottamatta tammoja varsoineen. Lämpötilan on oltava kuljetusvälineen sisällä 5-30 celsiusastetta, mistä voidaan kuitenkin sallia +/- 5 celsiusasteen poikkeama ulkolämpötilasta riippuen. Ilmanvaihtojärjestelmän on

toimittava niin, että ilma jakautuu tasaisesti siten, että ilmapirran nimelliskapasiteetti on vähintään 60 m³/h/hyötykuorma (kN). Kuljetusvälineessä on oltava hälytysjärjestelmä, joka antaa hälytyksen kuljettajalle kuljetustilan lämpötilan ollessa alle vähimmäisrajan tai lämpötilan ollessa yli enimmäisrajan. Maantiekuljetusväline on oltava varusteltu myös paikannusjärjestelmällä, jonka avulla voidaan kirjata reittisuunnitelmaa vastaavat tiedot sekä kuormaamislukun avaamista sekä sulkemista koskevat tiedot. (Neuvoston asetus N:o 1/2005 liite I.) Hevosia ei saa kuljettaa ajoneuvoissa, joissa on monia kerroksia, paitsi jos hevoset kuormataan alimpaan kerrokseen, ja ylemmässä kerroksessa ei ole eläimiä. Osaston sisäkorkeuden on oltava vähintään 75 senttimetriä korkeampi kuin korkeimman hevosen säkäkorkeus. (Neuvoston asetus N:o 1/2005 liite I.)

Hevoskuljetuksen kuljettajalla tulee olla eläinkuljettajalupa, josta on voitava esittää jäljennös toimivaltaiselle viranomaiselle (Neuvoston asetus N:o 1/2005 artikla 6). Eläinkuljettajaluvan myöntävä viranomainen on aluehallintovirasto. Maantiekuljetusvälineiden hyväksymistodistusta ja eläinkuljettajalupaa on haettava samalta aluehallintovirastolta. (Evira 2016.)

Hevoskuljetuksen kuljettajan on huolehdittava, että hevoskuljetuksessa on mukana eläinten hyvinvoinnista vastaava eläinten hoitaja, jolla on viranomaisen myöntämä pätevyystodistus. Hevoskuljetuksessa ei tarvitse kahdessa poikkeustapauksessa olla erikseen pätevää hoitajaa. Ensimmäinen poikkeus on, kun hevosia kuljetettava matka lähtöpaikasta määräpaikkaan on alle 65 kilometriä. Toinen poikkeus on, kun kuljettaja suorittaa itse hoitajan tehtävät. (Neuvoston asetus N:o 1/2005 artikla 6 ja liite 4.) Reittisuunnitelma on laadittava Euroopan Unionin jäsenvaltioiden välisten sekä kolmansiin maihin tai kolmansista maista suoritettavien pitkien hevoskuljetusten osalta. Reittisuunnitelma on viisiosainen. (Neuvoston asetus N:o 1/2005 artikla 5 ja liite 2.) Hevosia saa kuljettaa kaupallisen toiminnan yhteydessä vain, jos kuljetusvälineessä on asiakirjat, joista käyvät ilmi hevosten alkuperä ja omistaja, kuljetuksen lähtöpaikka, lähtöpäivä ja -aika, aiottu määräpaikka ja kuljetusmatkan odotettu kesto (Neuvoston asetus N:o 1/2005 artikla 4).

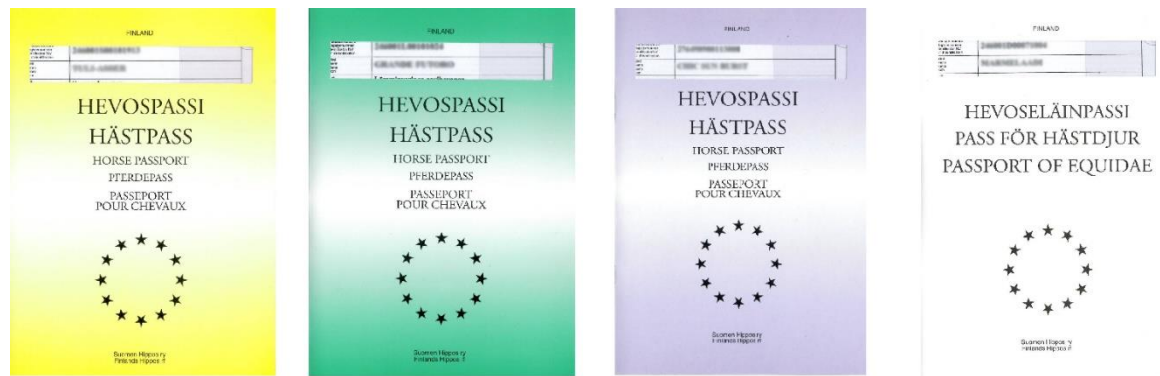
6 ASIAKIRJOJEN ESITTELY

6.1 Hevospassi

Tunnistusasiakirjan eli hevospassin on aina oltava rekisteröityjen hevosten sekä jalostukseen ja tuotantoon tarkoitettujen hevosten mukana, myös hevosia kuljetettaessa (Komission täytäntöönpanoasetus 2015/262 artikla 23). Hevosen tunnistusasiakirjan eli hevospassin Suomessa myöntää Suomen Hippos ry (Suomen Hippos ry, luettu 21.1.2017). Hevospassi myönnetään hevoselle aina sen eliniäksi (Komission täytäntöönpanoasetus 2015/262 artikla 7). Euroopan Unionin alueella syntyneet varsat on tunnistettava tunnistusasiakirjaa varten viimeistään 12 kuukauden kuluessa varsan syntymästä ja joka tapauksessa ennen varsan pysyvää lähtöä syntymätilalta. Poikkeuksena ovat varsat, jotka ovat vielä riippuvaisia emästään. (Komission täytäntöönpanoasetus 2015/262 artikla 12.) Hevosen tunnistuksessa hevosen kaulaan kiinnitetään transponderi, jonka avulla hevonen ja tunnistusasiakirja voidaan liittää toisiinsa (Komission täytäntöönpanoasetus 2015/262 artikla 18). Komission

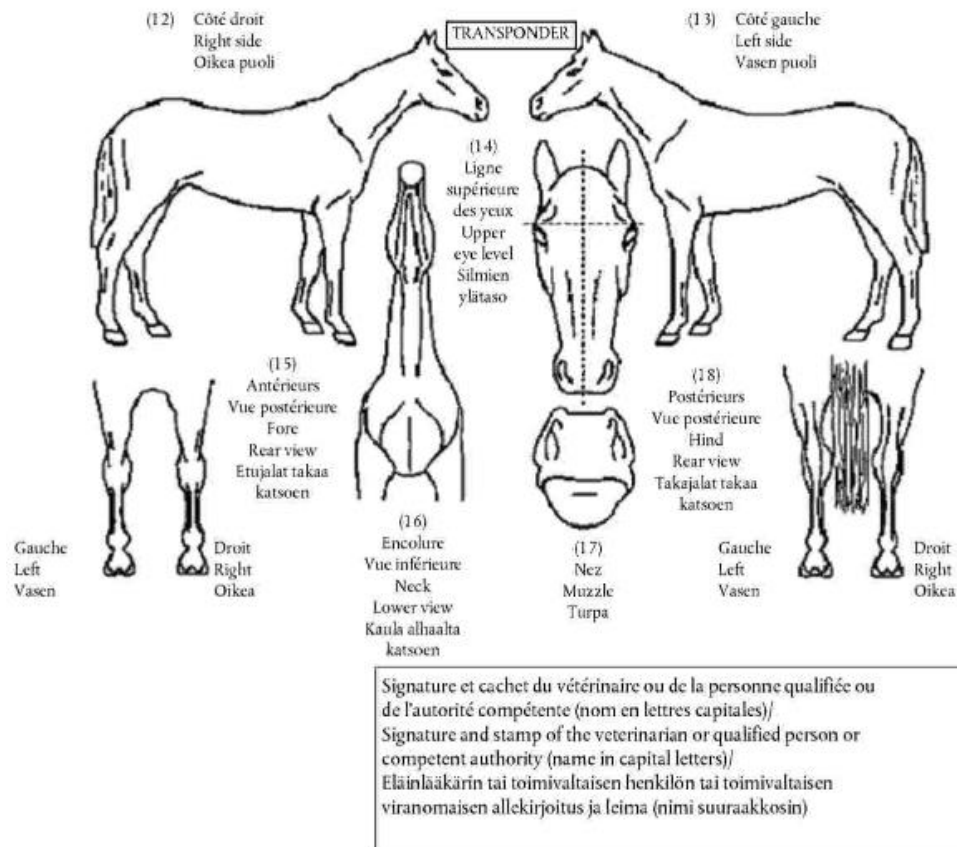
asetuksessa N:o 504/2008, jonka komission täytäntöönpanoasetus 2015/262 kumosi, artiklassa 11 transponderin sijasta sähköisellä tunnistusmenetelmällä käytettiin nimitystä ”mikrosiru”. Suomessa mikrosiru kiinnitetään tavallisesti hevosen kaulaan vasemmalle puolelle. Ulkomailta tuodun hevosen mikrosiru on voitu kiinnittää myös oikealle puolelle kaulaa.

Suomessa myönnettyjen hevospassien ja rekisteritodistusten kansien värit vaihtelevat. Esimerkiksi suomenhevosen passi on keltainen, lämminverisen ravihevosen passi on vihreä, hevosen ja ponin passi on vaaleanlila ja hevoseläimen, esimerkiksi aasin, passi on valkoinen. (Suomen Hippos ry, luettu 21.1.2017.)



Kuva 1. Suomessa myönnettyjä hevospasseja. (Suomen Hippos ry)

viranomaisella ei ole käytössään mikrosirunlukijaa, hevonen ja tunnistusasiakirja voidaan varmistaa liittyvän toisiinsa käyttäen apuna passiin kirjoitettuja hevosen tunnistetietoja sekä kaaviokuvaan piirrettyjä hevosen merkkejä.



Kuva 3. Hevospassissa oleva kaaviokuva, johon hevosen merkit piirretään. (Eur-Lex)

Hevospassissa on oltava lisäksi tiedot hevosen polveutumisesta, omistajista sekä hevoselle annetuista lääkinällisistä hoidosta, rokotteista ja terveystarkastuksista (Komission täytäntöönpanoasetus 2015/262 liite I). Hevosen tunnistaminen on tärkeää, sillä hevosta pidetään lain mukaan tuotantoeläimenä (Laki eläinten lääkitsemisestä 2014/387 § 6). Elintarviketuotantoon määritelty eläin on oltava tunnistettavissa, jotta lääkeaineiden käyttöä sekä lääkejäämiä voidaan valvoa (Laki eläinten lääkitsemisestä 2014/387 §10).

6.2 Eläinkuljettajalupa

Kaikissa kaupallisissa hevoskuljetuksissa kuljettajalla tulee olla toimivaltaisen viranomaisen myöntämä eläinkuljettajalupa (Neuvoston asetus N:o 1/2005 artikla 6). Suomessa eläinkuljettajaluvan myöntää se aluehallintovirasto, jonka toimialueella kuljettajan kotipaikka sijaitsee. Eläinkuljettajalupa myönnetään hakijalle, joka täyttää eläinkuljetusasetuksen mukaiset vaatimukset. (Laki eläinten kuljetuksesta 2009/1501 §16 ja 17.) Eläinkuljettajalupia on kahdenlaisia. Lyhyille, alle kahdeksan tuntia kestäville, ja



pitkille, yli kahdeksan tuntia kestäville, kuljetuksille haetaan ja myönnetään eläinkuljettaja lupa eri edellytyksin.

Lyhyiden kuljetuksien eläinkuljettajalupa myönnetään kuljettajalle, joka on osoittanut, että hänellä on käytössään kuljetukseen vaadittava asianmukainen henkilökunta, laitteet sekä toimintamenettelyt (Neuvoston asetus N:o 1/2005 artikla 10). Asianmukaisella henkilökunnalla tarkoitetaan henkilökuntaa, jolla on voimassa olevat kuljettajien ja hoitajien pätevyystodistukset. Laitteiden asianmukaisuus voidaan todeta mahdollisella kuljetusvälineiden tarkastuksella. Toimintamenettelyjen asianmukaisuuden varmistamiseksi aluehallintovirasto selvittää Oikeusrekisterikeskuksesta, ettei eläinkuljettajalupaa hakeva kuljettaja tai hänen edustajansa ole syyllistynyt eläinsuojelulainsäädännön rikkomiseen hakemuspäivää edeltävänä kolmena vuonna. (Evira 2016.)

Pitkiä kuljetuksia suorittavalle kuljettajalle eläinkuljettajaluvan myöntäminen edellyttää, että hakija noudattaa lyhyiden kuljetuksien vaatimuksia. Sen lisäksi hakijan tulee osoittaa, että kuljetusvälineelle on myönnetty maantiekuljetusvälineiden hyväksymistodistus. Hakijan on annettava tiedot menettelyistä, joiden avulla pitkien kuljetuksien aikana kuljetuksesta vastaavat eläinkuljettajat voivat jäljittää ja pitää kirjaa maantieajoneuvojen liikkeistä ja saada milloin tahansa yhteyden kyseisten kuljetusten kuljettajiin. Eläinkuljettajaluvan hakijan on myös toimitettava hätätilanteita varten tehdyt valmiussuunnitelmia koskeva asiakirjat. (Neuvoston asetus N:o 1/2005 artikla 11.)

Kaupallisen toiminnan yhteydessä toimivalla eläinkuljettajalla ei tarvitse kuitenkaan olla eläinkuljettajalupaa, mikäli kuljetusmatka on lähtöpaikasta määräpaikkaan mitattuna enintään 65 kilometriä tai sellaisiin hevospelmatuksiin, joita kasvattajat suorittavat omilla kuljetusvälineillään, kun hevoset siirretään laiduntamista varten. (Neuvoston asetus N:o 1/2005 artikkelit 1 ja 6.) Eläinkuljettajalupa on voimassa enintään viisi vuotta luvan antamispäivästä lukien (Neuvoston asetus N:o 1/2005 artikkelit 10 ja 11).

Eläinkuljettajalupa-asiakirjaan merkitään eläinkuljettajan luvan numero, eläinkuljettajan tiedot, mitä eläintyyppejä ja kuljetusmuotoja lupa koskee, luvan voimassaoloaika, myöntävän viranomaisen tiedot sekä luvan tyyppi. Tyyppiin 1 kuuluvat luvat koskevat vain lyhyitä kuljetuksia ja 2 tyyppiin kuuluvat koskevat sekä lyhyitä että pitkiä kuljetuksia. (Neuvoston asetus N:o 1/2005 liite III.)

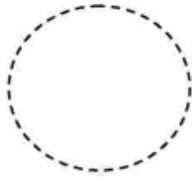
1. ELÄINKULJETTAJAN LUVAN NRO		
2. ELÄINKULJETTAJAN TIEDOT		
2.1. Toiminimi		
2.2. Osoite		
2.3. Postitoimipaikka	2.4. Postinumero	2.5. Jäsenvaltio
2.6. Puhelin	2.7. Telekopio	2.8. Sähköposti
3. LUPA KOSKEE VAIN TIETTYJÄ		
eläintyyppejä <input type="checkbox"/> kuljetusmuotoja <input type="checkbox"/>		
Täsmäntäkä :		
Voimassaolo pä ttyy ...		
4. LUVAN ANTAVA VIRANOMAINEN		
4.1. Viranomaisen nimi ja osoite		
4.2. Puhelin	4.3. Telekopio	4.4. Sähköposti
4.5. Päivämä rä	4.6. Paikka	4.7. Virallinen leima
4.8. Virkailijan nimi ja allekirjoitus		

Kuva 4. Eläinkuljettajan lupa. Punaisella on ympyröity kohta, jossa ilmoitetaan luvan tyyppi. (Neuvoston asetus N:o 1/2005 liite III, kuvaa muokattu)

6.3 Pätevyystodistus

Kuten edellä mainittiin hevoskuljetuksen kuljettajana ja eläinten hoitajana hevoskuljetuksessa saa toimia vain henkilö, jolle on annettu asianmukainen koulutus ja pätevyystodistus. Tämä pätevyystodistusta koskeva vaatimus koskee niin lyhyitä kuin pitkiäkin kuljetuksia. Hevoskuljetuksessa ei tarvitse olla erikseen pätevyystodistuksen saanutta eläinten hoitajaa, mikäli kuljettaja suorittaa itse hoitajan tehtävät. (Neuvoston asetus N:o 1/2005 artiklat 6 ja 17.) Pätevyystodistusta haetaan siltä aluehallintovirastolta, jonka toimialueella hakijan kotipaikka sijaitsee (Laki eläinten kuljetuksesta 2009/1501 §21). Toimivaltainen viranomainen myöntää pätevyystodistuksen eläinkuljetuksen kuljettajalle ja hoitajalle, kun he ovat läpäisseet hyväksytysti pätevyuden osoittavan kokeen, joka sisältää kysymyksiä muun muassa eläinten fysiologiaan, juoma- ja ravintotarpeisiin, eläinten käyttäytymiseen, käsittelyyn ja eläimelle annettavaan ensiapuun liittyen (Neuvoston asetus N:o 1/2005 liite IV). Pätevyystodistus on pääsääntöisesti voimassa siihen asti, kunnes

henkilö täyttää 70 vuotta. Sen jälkeen aluehallintoviraston harkinnan mukaan voimassaoloa voidaan jatkaa. (Evira 2016.)

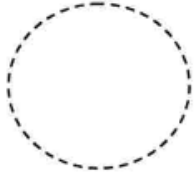
1. KULJETTAJAN/HOITAJAN (*) TIEDOT		
1.1. Sukunimi		
1.2. Etunimet		
1.3. Syntymäaika	1.4. Syntymäpaikka ja -maa	1.5. Kansallisuus
2. TODISTUKSEN NUMERO		
2.1. Hyväksyntä on voimassa seuraavaan päivämäärään asti:		
3. TODISTUKSEN ANTAVA ELIN		
3.1. Todistuksen antavan elimen nimi ja osoite		
3.2. Puhelin	3.3. Telekopio	3.4. Sähköposti
3.5. Päivämäärä	3.6. Paikka	3.7. Leima
3.8. Nimi ja allekirjoitus		

Kuva 5. Pätevyystodistus (Neuvoston asetus N:o 1/2005 liite III).

6.4 Maantiekuljetusvälineiden hyväksymistodistus

Maantiekuljetusvälineiden hyväksymistodistus vaaditaan pitkiin kaupallisiin hevuskuljetuksiin. Hyväksymistodistusta haetaan samalta aluehallintoviranomaiselta, jolta eläinkuljettajan lupa haetaan. Ennen todistuksen myöntämistä joko aluehallintovirasto tai aluehallintoviraston määräämä virkaeläinlääkäri suorittaa kuljetusvälineelle tarkastuksen. Hyväksymistodistus myönnetään kuljetusvälineelle, joka täyttää eläinkuljetusasetuksessa kuljetusvälineelle asetetut vaatimukset (ks. s.16). (Laki eläinten kuljetuksesta 2009/1501

§19.) Maantiekuljetusvälineen hyväksymistodistus on voimassa enintään viisi vuotta todistuksen antamispäivästä lukien (Neuvoston asetus N:o 1/2005 artikla 18).

1. LUPANUMERO		
1.2. Varustettu paikannusjärjestelmällä:	KYLLÄ	EI
2. Eläintyytit, joita saa kuljettaa		
3. ALA M²/KERROS		
4. Hyväksyntä on voimassa seuraavaan päivämäärään asti:		
5. TODISTUKSEN ANTAVA ELIN		
5.1. Todistuksen antavan elimen nimi ja osoite		
5.2. Puhelin	5.3. Telekopio	5.4. Sähköposti
5.5. Päivämäärä	5.6. Paikka	5.7. Leima
5.8. Nimi ja allekirjoitus		

Kuva 6. Maantiekuljetusvälineen hyväksymistodistus (Neuvoston asetus N:o 1/2005 liite III).

6.5 Reittisuunnitelma

Reittisuunnitelma on laadittava Suomen ulkopuolelle suunniteltaviin, pitkiin kaupallisen toiminnan yhteydessä suoritettaviin hevospeljetuksiin (Neuvoston asetus N:o 1/2005 artikla 5). Reittisuunnitelmassa on oltava suunnittelua, lähtöpaikkaa, määräpaikkaa, eläinkuljettajan ilmoitusta sekä säännönvastaisuuksia koskevan raportin mallia koskevat osat. Reittisuunnitelma on pyynnöstä esitettävä toimivaltaiselle viranomaiselle, ja reittisuunnitelman ensimmäinen, suunnittelua koskeva, osa on annettava kahden arkipäivän kuluessa ennen lähtöä toimivaltaiselle viranomaiselle. (Neuvoston asetus N:o 1/2005 liite II.) Suomessa reittisuunnitelman ensimmäinen osa tulee toimittaa kaksi päivää ennen lähtöä joko aluehallintoviraston läänineläinlääkärille tai kunnaneläinlääkärille (Elintarviketurvallisuusviraston toimintaohje 15621/03).

7 HEVOSKULJETUSTEN VALVONTA

7.1 Valvonnassa huomioitavia asioita

Poliisilla on oikeus suorittaa hevoskuljetusta koskevaa valvontaa ilman epäilyä. Poliisi voi käyttää virkaeläinlääkärinä apunaan tarkastuksia tehdessään. Tarkastuksen suorittajalla on oikeus päästä kuljetusajoneuvon niihin tiloihin, joissa hevosia kuljetetaan tai pidetään kuljetuksen aikana. Tarkastuksessa voidaan tarkastaa hevonen, kuljetusväline, hevosen kuljetuksen aikana saama ravinto ja juotava, hevosen varusteet ja välineet sekä kaikki kuljetukseen edellytettävät asiakirjat. Ajoneuvossa olevat asumiseen käytettävät tilat saa tarkastaa vain, jos on aihetta epäillä jonkun syyllistyvän eläinkuljetuslain rangaistavaksi säädettyyn menettelyyn ja tarkastus on välttämätöntä suorittaa, jotta tarkastuksen kohteena olevat seikat saadaan selvitettyä. (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §28.) Hevosia kuljettava henkilö on velvollinen antamaan pyynnöstä tarkastuksen suorittavalle viranomaiselle tarvittavat asiakirjat ja tiedot (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §30).

Valvonnassa on otettava huomioon, että hevoskuljetusten tarkastukset on pyrittävä suorittamaan niin, ettei hevoselle tai hevoskuljetukselle aiheudu tarkastuksesta tarpeetonta haittaa (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §35). Erityisesti lämpimissä tai kylmissä olosuhteissa valvojan on suhteutettava tarkastustoimenpiteiden ajallinen kesto vallitseviin tarkastusolosuhteisiin. Pysäytetyn kuljetusajoneuvon sisälämpötila voi lämpimällä säällä nousta nopeasti hyvinkin korkeaksi varsinkin, jos ajoneuvossa on käytössä koneellinen tuuletus vain ajoneuvon liikkeellä ollessa. (Kulmala 2008, 220-221.)

Valvontapaikka kannattaa valita huolella. Mikäli liikenteenvalvontaa on tarkoitus kohdistaa vain hevoskuljetuksiin, kannattaa valita sellainen paikka, jossa hevoskuljetusliikennettä on runsaasti. Näin ollen valvontapaikka kannattaa valita esimerkiksi raviratojen läheisyydestä. Valvontapaikan on hyvä olla tilava ja alustaltaan tasainen sekä erityisesti kesäaikana mahdollisuuksien mukaan suojassa auringonvalolta. (Kulmala 2008, 221.)

Valvontaa suorittavan viranomaisen on otettava valvonnassa huomioon turvallisuus monesta näkökulmasta. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta valvontapaikan valinnalla on suuri merkitys. Paikka on valittava niin, ettei hevoskuljetusten valvonta aiheuta muuhun liikenteeseen turvallisuusriskejä. Lisäksi valvontaa suorittavan on huomioitava oma työturvallisuutensa. Hevoskuljetusten tarkastamisessa vahinkojen välttämiseksi on tärkeää, että valvoja ei itse avaa kuljetusajoneuvon kuormatilan ovia, vaan pyytää hevoskuljetuksen kuljettajaa avaamaan kuormatilan ovet. Huolellinen kuljetuksen tarkastaminen vaatii, että tarkastuksen suorittava henkilö menee kuljetustilaan sisälle. Vain tällöin hevosten kunto ja kuljetustilan olosuhteet voidaan selvittää. (Kulmala 2008, 221.) Kuljetustilat voivat olla ahtaita, jolloin tarkastusten aikana hevosten käyttäytyminen ja työturvallisuus on pidettävä mielessä. Tarkastaessa kuljetusta on otettava huomioon hevosen lajinmukainen käyttäytyminen sekä yksilölliset erot, hevosen aistien erilaisuus verrattuna ihmisen aisteihin sekä hevosen tapa kommunikoida.

Hevoskuljetuskalusto on kunnoltaan hyvin vaihtelevaa. Kuljetusvälineen ulkopuolelta havaittavat epäkohdat viestivät usein kuljetusvälineen muustakin epäkuntoisuudesta.

Hevoskuljetusten tarkastamisessa poliisin tulisi kiinnittää huomiota kuljetusvälineen kokoon, jarrujen kuntoon, perävaunun kytkentään sekä perävaunun ja jarrun varmuusketjun kiinnitykseen. Edellä mainittujen lisäksi huomiota on kiinnitettävä lattiarakenteiden kuntoon ja ravikärryjen sijoittamiseen ja kiinnitykseen. (Kulmala 2008, 221.) Tarkastuksessa on kiinnitettävä huomiota hevoskuljetusajoneuvoksi muutettuihin ajoneuvoihin. Hevoskuljetusajoneuvoksi muutettu ajoneuvo tulee olla muutoskatsastettu ajoneuvojen hyväksynnästä annetun valtioneuvoston asetuksen 2002/1244 25 §:n mukaisesti. Kulmalan mukaan usein hevoskuljetusautoksi muutettu pakettiauto on kookkaalle hevoselle liian matala. Lisäksi hevosajoneuvoksi muutetun kuorma-auton tavaratilassa ovat usein katsastusmiehen hyväksymät istuimet. Istuimilla saa istua enintään se henkilömäärä, jonka katsastusmies on rekisteröintitodistuksen erityisehtoihin merkinnyt. (Kulmala 2008, 221-222.) Istumapaikkojen lukumäärään sekä turvavyön käyttöön on kiinnitettävä erityistä huomiota. Aiemmin sivulla 8 esittelemässäni onnettomuudessa loukkaantunut henkilö oli istunut ohjaamossa ilman asianmukaista istumapaikkaa, jolloin hän ei ollut käyttänyt turvavyötä, joka olisi estänyt iskeytymisen ajoneuvon rakenteisiin.

Hevoskuljetusten valvonnassa huomiota on kiinnitettävä hevoskuljetusajoneuvojen ajonopeuksiin ja kuljettajien ajotapaan. Kova ajonopeus aiheuttaa perävaunun jatkuvaa sivusuuntaista heilahtelua, mikä lisää kuljetettavan hevosen vahingoittumisen vaaraa muun liikenteen turvallisuuden vaarantamisen lisäksi. Myös epätasainen ja voimakkaita kiihdytyksiä sekä jarrutuksia sisältävä ajotapa kasvattaa hevosen vahingoittumisen vaaraa, jolloin kuljettaja ajotavallaan rikkoo eläinsuojelulain asettamia vaatimuksia. (Kulmala 2008, 222.)

Hevoskuljetusajoneuvoa pysäytettäessä poliisin on muistettava antaa pysäytysmerkki riittävän ajoissa, jotta hevoskuljetuksen kuljettajalla on tarpeeksi aikaa hidastaa vauhtiaan ja pysäyttää ajoneuvo. Lisäksi on hyvä muistaa kytkeä pysäytysvalo päälle riittävän matkan etäisyydellä kuljetusajoneuvosta, etteivät välkkyvät pysäytysvalot säikäytä kuljetettavaa hevosta.

Loukkaantuneelle hevoselle on annettava tarpeellista ensiapua. Vakavammissa tapauksissa eläinlääkäri on kutsuttava paikalle. Kuljetuksessa vakavasti loukkaantunut hevonen voidaan joutua lopettamaan. Jos eläinlääkäriä ei ole mahdollista saada paikalle, poliisi voi joutua lopettamaan hevosen. Päätöksen lopettamisesta tekee ensisijaisesti hevosen omistaja, mutta viimekädessä päätöksen voi tehdä myös poliisi. (Kulmala 2009, 222.) Hevosen lopettamiseen on käytettävä mahdollisimman nopeaa ja kivutonta menetelmää ja tekniikkaa (Eläinsuojelulaki 2013/584 §32). Poliisilain mukaan poliisimiehellä on oikeus lopettaa eläin sen ollessa sellaisessa tilassa, että *”sen hengissä pitäminen olisi ilmeistä julmuutta sitä kohtaan”* (Poliisilaki 2001/21 §25).

7.2 Rikkomukset ja niistä aiheutuvat seuraamukset

Hevosia kuljettaessa on noudatettava sitä lainsäädäntöä, joka koskee kulloinkin käytössä olevaa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää sekä lainsäädäntöä, joka koskee nimenomaan eläinkuljetuksia sekä eläinten suojelua.

Rikoslain 23 luvun 1§:n mukaan ”*Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.*” (Rikoslaki 2002/1094 §1.)

Ajoneuvolain asettamien vaatimusten noudattamattomuudessa voidaan syyllistyä ajoneuvolain 96§:n mukaiseen ajoneuvorikkomukseen. Esimerkki ajoneuvorikkomuksista on ajoneuvolain 9§:n asettaman ajoneuvon liikennekelpoisuudesta, eli rekisteröinnistä ja katsastuksesta, huolehtimisen laiminlyönti. Ajoneuvorikkomuksesta tuomittava rangaistus on sakkoa. (Ajoneuvolaki 2016/992 §96.) Ajoneuvoa ilman vaadittavaa ajo-oikeutta kuljettava henkilö syyllistyy rikoslain 23 luvun 10§:n mukaiseen kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta, josta seuraava rangaistus voi olla sakkoa tai vankeutta enintään kuusi kuukautta. Rangaistuksen suuruuteen vaikuttaa muun muassa se, onko kuljettajalla vaadittavan ajo-oikeuden sijaan kuitenkin johonkin toiseen ajokorttiluokkaan kuuluva ajo-oikeus (Poliisin sakkokäsikirja 2015, kohta 261). Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä säännösten rikkomisesta tuomitaan tieliikennelain säätämään rangaistukseen. Liikenerikkomuksesta, eli esimerkiksi ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän suurimman sallitun kokonaisuuden ylityksestä, ajoneuvon ja perävaunun kytkemisestä annettujen määräysten noudattamatta jättämisestä, ajoneuvon renkaiden koskevien säännösten noudattamatta jättämisestä sekä ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen noudattamatta jättämisestä, seuraava rangaistus on sakko. (Tieliikennelaki 2005/567 §103 ja Laki rikesakkorikkomuksista 2016/986 §5.) Ajo- ja lepoaikoja koskevia säännöksiä noudattamaton kuljettaja voidaan tuomiota tielikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta sakkoon (Tieliikennelaki 2005/401 §105a).

Eläinkuljetuksia koskevan lainsäädännön tahallisuudesta tai huolimattomuudella aiheutetusta rikkomisesta eli eläinkuljetusrikkomuksesta seuraava rangaistus on sakko. Esimerkkejä eläinkuljetusrikkomuksesta ovat säännösten vastainen hevosen, joka ei ole kuljetuskuntoinen, kuljettaminen, hevosen kuljettaminen siihen soveltumattomalla kuljetusvälineellä, eläinten käsittelyä ja huolenpitoa koskevien säännösten rikkominen, eläinkuljettajaluvan, maantiekuljetusvälineen hyväksymistodistuksen tai pätevyystodistuksen hakemisen laiminlyönti sekä asiakirjojen kuljetusvälineessä pitämistä ja esittämistä koskevan velvollisuuden rikkominen. (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §39.) Eläinsuojelulain säännösten vastaisella toiminnalla syyllistytään eläinsuojelurikkomukseen, josta säädetty rangaistus on sakko. (Eläinsuojelulaki 2013/584 §54). Täten hevoselle aiheutuvan vahingon vaaraa lisäävä ajotapakin on eläinsuojelulain mukaan rangaistavaa.

Mikäli toimivaltainen viranomainen havaitsee, ettei eläinkuljetusasetuksen jotakin säännöstä noudateta hevoskuljetuksessa, viranomainen voi vaatia eläimistä vastaavaa henkilöä suorittamaan tarvittavat toimenpiteet, jotta hevosten hyvinvointi voidaan turvata. Suoritettavat toimenpiteet eivät saa aiheuttaa kuljetettaville hevosille enempää tarpeetonta kärsimystä ja toimenpiteiden on oltava oikeassa suhteessa riskin vakavuuteen. Suoritettavia toimenpiteitä voivat olla esimerkiksi käytössä olevan kuljetusvälineen vaihtaminen tai korjaaminen siten, että vältetään eläinten välitön loukkaantuminen, kuljettajan tai hoitajan

vaihtaminen taikka hevosten palauttaminen suorinta tietä lähtöpaikkaan tai kuljettaminen määräpaikkaan sen mukaan kumpi vaihtoehtoista on eläinten hyvinvoinnin kannalta parempi. (Neuvoston asetus N:o 1/2005 artikla 23.) Eläinkuljetuslain 37§:n mukaan ”*valvontaviranomainen voi kieltää eläimiä kuljettavaa henkilöä jatkamasta tai toistamasta säännösten vastaista menettelyä tai määrätä hänet asian laatuun nähden riittävässä määrääjassa täyttämään velvollisuutensa*”. Tätä kieltä voidaan tehostaa uhkasakolla. (Laki eläinten kuljetuksesta 2006/1429 §37 ja 38.)

Aluehallintovirasto voi peruuttaa eläinkuljettajaluvan, jos eläintenkuljettaja rikkoo eläinkuljetusta koskevaa lainsäädäntöä olennaisella tavalla tai eläinkuljetus ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä, eikä tarvittavia puutteita korjata kohtuullisessa ajassa. (Laki eläinten kuljetuksesta 2009/1501 §17.) Maantiekuljetusvälineen hyväksymistodistuksen aluehallintovirasto voi peruuttaa, mikäli ajoneuvo ei täytä enää kuljetusvälineelle asetettuja vaatimuksia tai havaittuja epäkohtia ei ole korjattu kohtuullisessa määrääjassa. Maantiekuljetusvälineen hyväksymistodistus voidaan peruuttaa välittömästi, mikäli kuljetusvälineessä oleva puute on sellainen, että se aiheuttaa välittömän vaaran kuljetettavien eläinten hyvinvoinnille. (Laki eläinten kuljetuksesta 2009/1501 §19.) Pätevyystodistuksen voi toimivaltainen viranomainen peruuttaa joko tilapäisesti tai kokonaan, jos henkilö rikkoo eläinkuljetusasetusta, ja rikkomus osoittaa, että henkilöllä ei ole riittäviä tietoja tai taitoja eläinkuljetuksista. (Neuvoston asetus N:o 1/2005 artikla 26.)

8 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTUS

8.1 Toiminnallinen opinnäytetyö

Opinnäytetyö voi olla joko tutkimuksellinen tai toiminnallinen (Airaksinen & Vilka, 2004, 9). Tutkimukselliset opinnäytetyöt voidaan vielä jaotella käytetyn tutkimusmenetelmän mukaan. Tutkimus voi olla joko kvantitatiivinen eli määrällinen tai kvalitatiivinen eli laadullinen, sen mukaan mikä tiedonkeruumenetelmä valitaan. Tiedonkeruumenetelmä taas on riippuvainen tutkimusongelmasta. (Kananen, 2010, 28.)

Toiminnallisesta opinnäytetyöstä voidaan käyttää myös esimerkiksi nimitystä ”*ilmaisullinen opinnäytetyö*”. Toiminnallisen opinnäytetyön tavoitteena on jonkinlainen ammatillisen toiminnan opastaminen, ohjeistaminen, toiminnan järjeistäminen tai järjestäminen. Toiminnallisen opinnäytetyön tuotoksena voi olla esimerkiksi jonkinlainen ohjevihko, opas, cd-rom, kotisivut, portfolio tai johonkin tilaan järjestetty tapahtuma tai näyttely. Ammattikorkeakoulun toiminnallisessa opinnäytetyössä on tärkeää, että käytännön toteutus ja sen raportointi yhdistyvät tutkimusviestinnän keinoin. (Airaksinen & Vilka 2004, 9.)

Toiminnallisen opinnäytetyön yksi toteuttamistavan osa on selvityksen tekeminen. Toiminnallisen opinnäytetyön lopullisen tuotoksen, eli konkreettisen tuotteen, saavuttamiseksi käytetyt keinot on raportoitava. (Airaksinen & Vilka, 2004, 51.) Toisin sanoen opinnäytetyön raporttiosassa tuodaan esille tuotteen tietoperusta, valmistumisen vaiheet sekä kerrotaan, miksi tuotteesta valmistettiin juuri sellainen, kuin se lopulta on.

8.2 Tuotos ja sen valmistaminen

Opinnäytetyössäni tuotin hevoskuljetusten tarkastamista koskevan oppaan poliisimiehelle sekä hevoskuljetusoppaan hevosen omistajalle. Oppaat poikkeavat toisistaan joiltakin osin sen mukaan, onko tieto tarpeellinen kyseiselle kohderyhmälle vai ei. Esimerkiksi poliisille suunnatussa oppaassa kerron hevosesta ja sen käyttäytymisestä, mutta hevosen omistajalle suunnatusta oppaasta jätin kyseisen osion pois.

Idea oppaan tekemiselle syntyi ensimmäistä vuotta Poliisiammattikorkeakoulussa opiskellessani. Eläinkuljetusten valvontaa ja erityisesti hevoskuljetuksiin kohdistuvaa valvontaa opetetaan koulussa suhteellisen niukasti, joten tarve tämän tyyppiselle oppaalle oli olemassa. Suunnittelin aluksi tekeväni oppaan vain poliisiopiskelijalle oppimisen tueksi, mutta ideaa enemmän pohdittuani ajattelin, että myös jo työelämässä olevalla poliisilla voisi olla tarvetta juuri tämänkaltaiselle oppaalle, jossa on informatiivisesti mutta tiiviisti tuotu esille asiat, jotka on hyvä ottaa huomioon hevoskuljetusajoneuvoja tarkastettaessa. Hevosen omistajille on jo entuudestaan ollut tarjolla runsaasti tietoa siitä, mitä on huomioitava hevosia kuljetettaessa, mutta tämänkaltaista koottua opasta ei käsitykseni mukaan ole vielä ollut olemassa. Hevosten omistajilta olen kuullut, että poliisin tarkastaessa hevoskuljetusta poliisimiehellä ei aina ole ollut täyttä selvyyttä esimerkiksi siitä, mitä asiakirjoja kuljetuksessa on oltava mukana, joten tarve oppaalle on ilmeinen.

Suunnitelmissani oli tehdä oppaista painettu versio, mutta kustannussyistä päätin, että oppaat ovat luettavissa vain sähköisessä muodossa. Sähköisessä muodossa oleva opas on siinä mielessä fyysistä opasta käytännöllisempi, että sähköisessä muodossa se kulkeutuu mukana aina, kun käytössä on esimerkiksi älypuhelin.

Poliisin oppaassa on yhteensä 25 sivua, ja hevosen omistajan oppaassa on 24 sivua. Sisällöltään oppaat poikkeavat hieman toisistaan. Kuten aiemmin mainitsin, kirjoitin oppaisiin tarvittavat tiedot ja selostukset kohderyhmän mukaan. Esimerkiksi hevosen omistajalle suunnatussa oppaassa avaan ajoneuvoja käsittelevässä osassa enemmän sitä, minkä vuoksi kyseistä lainsäädäntöä on hyvä tuntea ennen hevosten kuljettamista.

Oppaiden sisällön suunnittelin opinnäytetyön raportin teoriaosan pohjalta Word-tekstinkäsittelyohjelmassa. Lopulliseen muotoonsa taitoin oppaat Scribus -taitto-ohjelmalla. Oppaassa on käytetty kirjasintyyppinä Calibria, ja fonttikoko leipätekstissä on 12pt. Oppaiden värimaailma ja kuvitus eroavat hieman toisistaan. Poliisille suunnatussa oppaassa luettavuuden parantamiseksi joitakin tekstejä on kirjoitettu sinisellä, kun taas hevosen omistajille suunnatussa oppaassa on käytetty punaisen sävyjä. Hevosen omistajalle suunnatussa oppaassa on enemmän kuvituskuvia kuin poliisille tarkoitetussa oppaassa, mutta esimerkiksi mallikuvia asiakirjoista on enemmän poliisin oppaassa.

Oppaissa tuodaan tietoa myös erilaisten taulukoiden avulla. Joskus tieto on nopeammin löydettävissä ja helpommin luettavissa taulukosta kuin auki kirjoitetusta tekstistä. Asiat, jotka ovat helpoiten luettavissa luettelosta, on luetteloitu oppaissa.

Oppaiden tekemisessä en kokenut suuria ongelmia, vaikka esimerkiksi käyttämäni taitto-ohjelma oli minulle ennestään tuntematon. Pehdyttyäni ohjelman toimintoihin oppaiden tekeminen suunnitelmien mukaan vaati toki pitkäjänteisyyttä, mutta oli kuitenkin suhteellisen vaivatonta.

9 POHDINTA

9.1 Eettisyys ja luotettavuus

Opinnäytetyöni aiheesta johtuen lähteenä olen käyttänyt huomattavan paljon ajantasaista lainsäädäntöä. Valvonta- ja tarkastustilanteessa poliisi on kiinnostunut siitä, täytyvätkö kaikki lain edellyttämät vaatimukset hevoskuljetuksessa. Sen vuoksi oppaiden tietoperusta nojautuu vahvasti lainsäädäntöön. Käyttämäni kirjallisuus on myös ajantasaista, pääosin alle 10 vuotta vanhaa. Valitsin tarjolla olevista lähteistä aina tuoreimman ja jokaisen lähteen kohdalla tein arviota siitä, onko tieto voinut ajan kuluessa muuttua ja kuinka luotettavaa tieto on. Hevoskuljetuksia käsittelevää tieteellistä kirjallisuutta on tarjolla hyvin vähän, joten käytin lähteenä yleistä hevostietokirjallisuutta. Elintarviketurvallisuusviraston verkkosivuilta sain myös tietoa, sillä Evira on merkittävä eläinkuljetusten valvontaviranomainen Suomessa.

Opinnäytetyötä tehdessäni olen noudattanut koulun antamaa opinnäytetyöohjetta ja työssäni olen noudattanut tieteellisen kirjoittamisen eettisiä periaatteita. Lähteitä olen käyttänyt harkitusti ja alkuperäistä tekstiä kunnioittaen. Olen pyrkinyt siihen, että lainsäädäntöä omin sanoin avatessani lainkohdan merkitys välittyisi lukijalle mahdollisimman muuttumattomana. Joissakin tapauksissa laissa on käytetty niin täsmällistä ilmaisua, että sen muuttaminen omin sanoin kerrotuksi ei ole tarkoituksenmukaista. Silloin olen käyttänyt suoria lainauksia.

Tietoa käyttäessäni olen viitannut aina lähteeseen, josta tieto on peräisin. Oman pohdintani olen pitänyt selvästi erillään niin, ettei se sekoitu lähteestä otettuun tietoon.

9.2 Opinnäytetyöprosessi

Opinnäytetyöprosessin aloitin syyskuussa 2016. Aiheen opinnäytetyölleni olin valinnut jo huomattavasti aiemmin. Hevoskuljetus-aiheiselle opinnäytetyölle mielestäni parhaimmaksi toteuttamistavaksi osoittautui toiminnallinen työ. Ensimmäisessä opinnäytetyöseminaarissa sain ajatuksia siitä, millä tavalla työtä kannattaa lähteä toteuttamaan. Olin suunnitellut, että tekisin aluksi jonkinlaisen kyselyn kentällä työskenteleville poliisimiehille siitä, kuinka paljon ja millä tavalla he suorittavat ja ovat kokeneet hevoskuljetusten valvonnan. Koska olin jo aiemmin huomannut hevoskuljetusten tarkastamista koskevan oppaan tarpeen, pohdin, toisiko kysely työlleni minkäänlaista lisäarvoa. Päädyin lopulta jättämään kyselyn tekemättä ja suuntasin ajatuksia enemmän oppaan suunnitteluun, tietoperustan aineiston keräämiseen ja oppaan toteutukseen.

Työharjoittelun aikana loppusyksyllä ja talvella 2016 en työstänyt opinnäytetyötäni juuri lainkaan. Silloin otin selvää, tarvitsenko työtäni varten jonkunlaisia tutkimus- tai muita lupia ja keräsin materiaalia tietoperustaa varten. Työharjoittelun lopussa tammikuussa 2017 aloitin varsinaisen kirjoitusprosessin. Toiseen opinnäytetyöseminaariin mennessä tammikuun puolessa välissä olin kirjoittanut hevoskuljetuksia ja yleisesti yhdistelmäajoneuvoja koskevan lainsäädännön osan. Kirjoitusprosessi eteni suhteellisen lyhyessä ajassa hyvin, koska kirjoitin työtäni todella aktiivisesti kouluajan ulkopuolella.

Oppaiden kirjoittamisen aloitin, kun olin saanut tietoperustan kirjoitettua kokonaan. Sen vuoksi oppaiden kirjoittaminen olikin sujuvaa. Kaikki oppaiden tekemiseen tarvitsemani tiedot olin koonnut ja kirjoittanut, joten oppaiden tekemisessä minun tarvitsi kiinnittää huomiota enää siihen, millä tavalla kokoamani tieto on parasta ilmaista, jotta oppaasta tulisi tarkoituksenmukainen ja käyttökelpoinen.

Sain Onnettomuustietoinstituutista arvokasta tietoa tapahtuneista onnettomuuksista ja liikennevahingoista, joissa hevoskuljetusajoneuvo on ollut jollakin tavalla osallisena. Käsittelin ja analysoin saamiani tilastoja ja tein niistä havainnollistavia kaaviokuvia. Onnettomuustietoinstituutilta saamani aineisto oli arvokasta juuri sen vuoksi, että aineisto osoitti hevoskuljetusten viimeaikaista tilaa. Hevoskuljetusajoneuvot ovat olleet suhteellisen harvoin osallisena liikenneonnettomuuksissa, mikä on tietenkin positiivinen asia. Poliisin ja muiden valvontaviranomaisten ei siitä huolimatta ole syytä vähentää hevoskuljetuksiin kohdistuvaa valvontaa.

Tiedonhakutyöpajassa sain opastusta tiedonhakuun ja erilaisten lähteiden etsimiseen. Lähteinä tietopohjan perustalle olivat sekä Euroopan Unionin että Suomen lainsäädäntö. Eläinkuljetuslakiin ja eläinkuljetusasetukseen tutustuin ja perehdyin perusteellisesti kirjoitusvaiheessa. Haasteena kuitenkin oli se, etten poliisikoulutuksen aikana ollut aiemmin tutustunut juurikaan Euroopan Unionin asetuksiin sekä direktiiveihin ja Eur-Lex-sivustoon, sillä koulutuksessamme pureudutaan suurelta osin vain Suomen lainsäädäntöön. Pääsin siis tutustumaan sellaisiin asetuksiin ja direktiiveihin, joista en ollut aiemmin ollut edes tietoinen. Opinnäytetyöprosessin aikana oma osaamiseni teoriatasolla kasvoi.

Kokonaisuudessaan opinnäytetyöni onnistui mielestäni hyvin. Prosessin aikana alkuperäiseen suunnitelmaan tuli vain vähän muutoksia ja työn tekemiseen tarvittavaa aineistoa sain riittävästi. Prosessin aikana en kokenut suuria vastoinkäymisiä ja työtä oli mukava tehdä. Aihe oli minulle hyvin tärkeä ja läheinen, minkä vuoksi minulla oli paljon motivaatiota opinnäytetyön tekemiseen. Opinnäytetyöni tuotoksista, poliisimiehelle tarkoitettusta oppaasta sekä hevosen omistajalle tarkoitettusta oppaasta, tuli mielestäni kattavat, käytännölliset ja helppolukuiset.

9.3 Johtopäätökset ja kehittämisehdotukset

Hevoskuljetuksia tarkastaessa poliisin on kiinnitettävä huomiota monenlaisiin asioihin. Pelkästään se, että valvontaa suorittavalla on käsitys siitä, miten hevoskuljetuksia säännellään, ei riitä. Valvojalla on oltava riittävästi tietoa myös ajoneuvoihin ja

ajoneuvoyhdistelmiin liittyen. Tiedon hallitsemisen lisäksi valvontaa tekevän on myös kyettävä huomioimaan tarkastustilanteessa muu liikenne sekä oma työturvallisuutensa. Hevonen on suuri eläin, jonka kanssa toimiessa on hyvä tietää, millaisesta eläimestä on kyse.

Toisaalta myös hevosen omistajan on oltava tietoinen niistä säännöistä, joiden alaisuudessa hevosia kuljetetaan. Hevosen omistajan on osattava huolehtia hevosestaan niin, että sillä on mahdollisimman turvallista matkustaa. Lisäksi hevoskuljetusajoneuvon kuljettajan on oltava tietoinen ajoneuvonsa ominaisuuksista. Kuljettajan on tiedettävä ajoneuvonsa tai ajoneuvoyhdistelmänsä massat sekä tiedettävä, millaiseen ajoneuvoon oma ajo-oikeus on riittävä.

Opinnäytetyötä tehdessä ja tietoa hakiessani kohtasin joitakin ristiriitaisuuksia. Olin ennen opinnäytetyöni aloittamista, vuoden 2016 keväällä, lukenut Helsingin ratsupoliisin Facebook-sivulta poliisin kirjoittamia ohjeita hevoskuljetuksiin liittyen. Kirjoituksessa mainittiin tässäkin työssä käsitellystä kuljetusvälineen lastaussillan kaltevuutta, väliseiniä sekä etupuomia koskevasta ohjeesta. Facebook-sivuilla kirjoitettiin: *”Kuljetuskopin on oltava tarkoitukseen sopiva, tärkeää on kuljetustilan riittävä korkeus, 20 cm pään yläpuolella sekä leveys. Hevosten tulee voida pitää pänsä ylhäällä ja liikkua sekä tasapainottaa itsensä kuljetuksen aikana. Tukeva ja pinnoitettu lastaussilta, joka ei saa olla 30 astetta jyrkempi, on myös tärkeä pitää kunnossa, jotta hevonen ei liukastu lastauksen tai purun aikana. Väliseinän minimikorkeus on 60 cm ja hevosen edessä olevan puomin on oltava vähintään 7 cm läpimitaltaan.”* (Helsingin ratsupoliisin Facebook-sivu 2016.) Kirjoituksessa ei ollut mainittu lainkaan, mihin nämä määräykset perustuvat. Tätä työtä kirjoittaessani aloin etsiä näitä määräyksiä koskevaa lainsäädäntöä. En löytänyt Suomen lainsäädännöstä enkä Euroopan neuvoston asetuksista tuollaisia tarkasti määriteltyjä mittoja. Kari Kulmalan raskaan liikenteen valvontaa koskevassa teoksessa kirjoitettiin kyseessä olevista mitoista ja lähteenä käytettiin poliisin julkaisemaa teosta, jossa kyseiset mitat olivat annettu pelkästään ohjeelliseksi.

Ongelmallisen asiasta tekee se, että poliisi on kirjoittanut ohjeeksi annetun tiedon ikään kuin määräyksenä. Kirjoituksen alle olivat useat hevosen omistajat kirjoittaneet esimerkiksi, että heidän omassa hevosten kuljetukseen käytettävässä trailerissaan etupuomin läpimitta on vain 5cm, joten heidän täytynee käydä hankkimassa uusi etupuomi, joka täyttää läpimittaa koskevan vaatimuksen.

Lain mukaan kuljetusvälineessä on tarvittaessa oltava väliseiniä hevosten erottamiseksi, ja kuljetettavia eläimiä on tuettava tarvittaessa puomein. Tarkempia mittoja ei siis ole määritelty. Aloinkin pohtia, millainen käytäntö poliisilla on kohdatessaan valvonnassa hevoskuljetusvälineitä, joissa esimerkiksi etupuomin läpimitta ei ole ohjeen mukainen. Onko käytäntönä ollut kuljettajan ohjeistaminen tai neuvominen vai onko asiasta ollut tapana kirjoittaa huomautus tai sakko? Toki sellaisessa tapauksessa, jossa esimerkiksi etupuomi on läpimitaltaan niin ohut, että se on omiaan aiheuttamaan hevoselle vahingoittumisen vaaraa, hevosista vastaava voi syyllistyä eläinsuojelulain vastaiseen rikkomukseen.

Toinen merkittävä ristiriita, jonka huomasin rikkomuksia ja niiden seuraamuksia kirjoittaessani, löytyi poliisin sakkokäsikirjasta. Eläinkuljetuksissa esiintyvien rikkomusten

teonkuvauksessa kirjoitetaan useissa kohdissa ”kaupallisen toiminnan yhteydessä”, vaikka kyseinen teko on sanktioitu myös ei-kaupallisen toiminnan yhteydessä. Valvontaa tekevän poliisin on siis kiinnitettävä erityistä huomiota tarkastuksia tehdessään myös siihen, että ei-kaupallisetkin kuljetuksen täyttävät kaikki kuljetusta koskevat vaatimukset. Esimerkiksi nimikkeistössä hevosen tunnistusasiakirjaa sekä kuljetusvälineen hevosia sisältävän merkkiä koskevien vaatimusten on kirjoitettu koskevan vain kaupallisia kuljetuksia. Näin ollen ainakin eläinkuljetusrikkomuksia koskevan nimikkeistön osalta poliisin sakkokäsikirjaan olisi hyvä tehdä tarkennuksia ja täydennyksiä.

Poliisin on syytä pohtia, mihin lainsäädäntöön toiminta perustuu. Aina on muistettava, että tehdyt päätökset eivät saa perustua käytännöksi muodostuneeseen tapaan, vaan valvonnan ja sen myötä vastaan tulleista rikkomuksista annettujen seuraamusten perustan on oltava lainsäädännössä.

LÄHTEET

Airaksinen, Tiina & Vilkka, Hanna 2004: Toiminnallinen opinnäytetyö, 1.-2. painos, Helsinki, Tammi

Bayley, Lesley 2005: Mitä hevoseni ajattelee?, suomennettu englanninkielisestä alkuteoksesta What is my horse thinking?, Helsinki, Tammi

Elintarviketurvallisuusvirasto, Eläinkuljettajalupa, Luettavissa: <https://www.evira.fi/elaimet/elainsuojelu-ja-elainten-pito/elainsuojelu-kuljetuksissa/kaupalliset-kuljetukset/elainkuljettajalupa/> , luettu: 22.1.2017

Elintarviketurvallisuusvirasto, Eläinkuljetusten valvonta, Luettavissa: <https://www.evira.fi/elaimet/elainsuojelu-ja-elainten-pito/elainsuojelun-valvonta/elainkuljetusten-valvonta/> , luettu 13.1.2017

Elintarviketurvallisuusvirasto, Eläinsuojeluviranomaiset Suomessa, Luettavissa: <https://www.evira.fi/elaimet/elainsuojelu-ja-elainten-pito/elainsuojelun-valvonta/elainsuojeluviranomaiset-suomessa/> , luettu 13.1.2017

Elintarviketurvallisuusvirasto, Kaupallisen toiminnan yhteydessä tapahtuvat eläinkuljetukset, Luettavissa: <https://www.evira.fi/elaimet/elainsuojelu-ja-elainten-pito/elainsuojelu-kuljetuksissa/kaupalliset-kuljetukset/> , luettu 22.1.2017

Elintarviketurvallisuusvirasto, Kuljettajan ja hoitajan pätevyystodistus, Luettavissa: <https://www.evira.fi/elaimet/elainsuojelu-ja-elainten-pito/elainsuojelu-kuljetuksissa/kaupalliset-kuljetukset/kuljettajan-ja-hoitajan-patevyystodistus/> , luettu 22.1.2017

Elintarviketurvallisuusvirasto, Kuljetusvälineen hyväksymistodistus, Luettavissa: <https://www.evira.fi/elaimet/elainsuojelu-ja-elainten-pito/elainsuojelu-kuljetuksissa/kaupalliset-kuljetukset/kuljetusvalineen-hyvaksymistodistus/> , luettu 20.1.2017

Elintarviketurvallisuusvirasto, Toimintaohje 15621/03, 2015, Luettavissa: <https://www.evira.fi/elaimet/elainsuojelu-ja-elainten-pito/elainsuojelu-kuljetuksissa/kaupalliset-kuljetukset/reittisuunnitelma/>

Eur-Lex, Komission täytäntöönpanoasetus (EU)2015/262, Luettavissa: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0262> , luettu 21.1.2017

Helsingin kaupunki 2012, Selvitys nopeusrajoitusten tarkistamisen vaikutuksista, Luettavissa: <http://www.hel.fi/www/Helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/kadut-ja-liikennesuunnittelu/tutkimus-ja-tilastot/> , luettu 13.1.2017

Helsingin ratsupoliisi 2016, Luettavissa: <https://www.facebook.com/Helsinginratsupoliisi/?fref=ts> , luettu 22.2.2017

Kaimio, Tuire 2012: Hevosen kanssa – Hevosen käyttäytyminen, uudistettu painos, Helsinki, Wsoy

Kananen, Jorma 2010: Opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas, Tampere, Tampereen yliopistopaino Oy - Juvenesprint

Kulmala, Kari 2008: Käsikirja raskaan liikenteen valvojille, Maarianhamina, Gdesign Best Books

Liikenteen turvallisuusvirasto, Seuraamukset ja valvonta, Luettavissa:

http://www.trafi.fi/tieliikenne/verotus/ajoneuvovero/seuraamukset_ja_valvonta , luettu 13.1.2017

Malmivuo, Mikko 2011: Lintu 4/2011, Nopeusvalvonnan puuttumisrajan muutos ja sen vaikutukset, Helsinki 2011

Nieminen, Virpi 2011: Hevosen käsittely ja käyttäytyminen, 3. painos, Helsinki, 2011

Onnettomuustietoinstituutti 2017, Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimien tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien onnettomuustietorekisteri, Liikennevakuutuskeskus, Onnettomuustietoinstituutti OTI.

Onnettomuustietoinstituutti 2017, Liikennevakuutuksesta korvatut hevosajoneuvojen vahingot 2011-2015, Liikennevakuutuskeskus, Onnettomuustietoinstituutti OTI

Poliisi, Liikenneturvallisuus ja valvonta, Luettavissa: <http://poliisi.fi/liikenneturvallisuus> , luettu 13.1.2017

Poliisi, Poliisin sakkokäsikirja 2015, rikkomusnimikkeistö, Luettavissa:

http://poliisi.fi/rikoksen_esitutkinta/suppea_esitutkinta

Rajalin, Sirpa & Pöysti, Leena 2011: Liikenneturvan tutkimuksia 124/2011, Liikennesääntöjen noudattaminen - Vertailututkimus vuosilta 2002 ja 2009, Helsinki, Liikenneturva

Rajavartiolaitos, Merialueen turvallisuus, Luettavissa:

http://www.raja.fi/tehtavat/merialueen_turvallisuus , luettu 13.1.2017

Tolvanen, Matti 2015: Tieliikenteen käsikirja 2015, Helsinki, Edita

Suomen Clydesdale- ja Shirehevosyhdistys ry, Shirehevosen historia, Luettavissa:

<http://suomenclydesdale-shire.com/Historia7.php> , luettu 24.2.2017

Suomen Hippos ry, Hevosen kuljetus, Luettavissa:

http://www.hippos.fi/rekisterointi_ja_omistaminen/hevosen_hyvinvointi/hevosen_kuljetus , luettu 22.1.2017

Suomen Hippos ry, Hevospassit ja rekisteritodistukset, Luettavissa:

http://www.hippos.fi/rekisterointi_ja_omistaminen/hevosrekisterin_yllapito/hevospassit_ja_rekisteritodistukset , luettu 21.1.2017

Suomen Hippos ry, Hevospassien ja rekisteritodistusten värit, Luettavissa:

http://www.hippos.fi/rekisterointi_ja_omistaminen/hevosrekisterin_yllapito/hevospassit_ja_rekisteritodistukset/hevospassien_ja_rekisteritodistusten_varit , luettu, 21.1.2017

Suomen virallinen tilasto: Tieliikenneonnettomuustilasto 2015, Helsinki: Tilastokeskus,
Luettavissa: http://www.tilastokeskus.fi/til/ton/2015/ton_2015_2017-01-19_tie_001_fi.html , luettu 19.1.2017

Woodward, John 2012: Suuri hevoskirja, suomennettu englanninkielisestä alkuteoksesta
Treasury of Horses, suom. Mäki-Kihniä, Nina, Helsinki, Readme.fi

LIITTEET

Liite 1. Hevoskuljetusten valvonta -Opas poliisille

Liite 2. Hevosen kuljettaminen -Opas hevosen omistajalle ja kuljetuksen kuljettajalle