

# **Vuokraveneitä koskevien erityissäädösten kumoaminen Vaikutusten arviointi**

**Valtteri Laine**

## Sisällysluettelo

1	Tausta .....	1
2	Tutkimuskysymykset .....	1
3	Tutkimusaineisto ja -menetelmät .....	2
4	Keskeiset käsitteet .....	3
5	Digitaaliset palvelukonseptit .....	4
5.1	Digitaaliset palvelukonseptit ja niiden merkitys .....	4
5.2	Tieliikenteen ja ilmailun digitaaliset palvelukonseptit.....	5
6	Vuokravenesäätely ja sen kehitys .....	6
6.1	Vuokraveneitä koskevat erityissäädökset.....	6
6.2	Vuokraveneitä koskevat yleissäädökset .....	9
7	Vuokravene toiminnan nykytila .....	11
7.1	Vuokraveneillä harjoitettava liiketoiminta .....	11
7.2	Vuokravene toiminnan turvallisuus .....	12
7.3	Vuokraveneiden ympäristövaikutukset .....	13
7.4	Vuokraveneitä koskeva viranomaistoiminta .....	13
8	Vuokravene toiminta Ruotsissa ja Tanskassa .....	15
8.1	Ruotsi .....	15
8.2	Tanska .....	15
9	Erityissäädösten kumoamisen aiheuttamat muutokset vuokravene- toimintaan.....	16
10	Muutosten arvioidut vaikutukset.....	17
10.1	Vaikutukset liiketoimintaan .....	17
10.2	Turvallisuusvaikutukset .....	18
10.3	Ympäristövaikutukset.....	19
10.4	Vaikutukset viranomaistoimintaan .....	20
11	Johtopäätökset .....	22
12	Lähteet .....	25

# 1 Tausta

Sääntelyn sujuvoittaminen on yksi hallituksen kärkihankkeista. Sen tavoitteena on helpottaa yritysten toimintaa ja kansalaisten arkea sääntelyä keventämällä ja uudistamalla. Hankkeella tuetaan Suomen kasvua, vahvistetaan kilpailukykyä ja edistetään digitalisaatiota.

Digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristön rakentaminen on toinen hallituksen kärkihankkeista. Se keskittyy elinkeinoelämän digitalisaation edistämiseen. Hankkeen tavoitteena on tehdä Suomesta suotuisa toimintaympäristö digitaalisille palveluille ja digitaalisuuteen perustuville liiketoimintamalleille.

Liikenne- ja viestintäministeriön Liikennekaari-hanke on osa hallituksen kärkihanketta, jossa rakennetaan digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristö. Hankkeella toteutetaan myös hallituksen norminpurun kärkihanketta. Liikennekaari-hankkeessa on kolme vaihetta. Sen toisessa vaiheessa tarkastellaan myös vesiliikennettä koskevaa sääntelyä.

Vuokraveneitä koskevien erityissäädösten kumoaminen on eräs toimenpide, jolla Liikenteen turvallisuusvirasto (jäljempänä Trafi) pyrkii toteuttamaan hallituksen kärkihankkeita. Sen tavoitteena on keventää viranomaisten hallinnollista taakkaa ja luoda mahdollisuuksia uusien digitaaliseen tietoon perustuvien palvelukonseptien kehittämiseksi.

## 2 Tutkimuskysymykset

Tämän vaikutusten arvioinnin tavoitteena on esittää tiivis ja ajantasainen kuvaus vuokravenetoiminnasta. Lisäksi sen tavoitteena on arvioida niitä vaikutuksia, joita vuokraveneitä koskevien erityissäädösten kumoamisesta saattaisi aiheutua liiketoiminnalle, turvallisuudelle, ympäristölle ja viranomaistoiminnalle. Vaikutusten arvioinnin tutkimuskysymykset ovat:

- Mikä on vuokravenetoiminnan nykytila?
- Mikä muuttuu, jos vuokraveneitä koskevat erityissäädökset kumotaan ja toimintaa säännellään yleissäädöksillä?
- Mitkä ovat muutosten mahdolliset vaikutukset vuokravenetoimintaan?

Tätä vaikutusten arviointia voidaan käyttää Trafissa tausta-aineistona, kun se pyrkii edistämään hallituksen kärkihankkeita vuokraveneitä koskevia säädöksiä kehittämällä.

### **3 Tutkimusaineisto ja -menetelmät**

Vaikutusten arvioinnissa tutkimusaineistona on käytetty Trafín tilastoja, asiantuntijahaastatteluja, hallinnonalan säädöksiä ja valmisteluasiakirjoja sekä Trafissa 13.9.2016 järjestetyn työpajan aineistoa. Käytetyt lähteet on yksilöity lähdeluettelossa.

Trafissa järjestettyyn työpajaan osallistui 25 henkilöä, joista 19 oli sidosryhmien edustajia. Trafín ohella viranomaisia edustivat työpajassa Tulli, poliisi sekä Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (jäljempänä Tukes). Mukana olivat myös edustajat vakuutusyhtiöstä, veneilyjärjestöistä, vuokra- ja ammattiveneyrityksistä sekä digitaalisia palvelukonsepteja kehittäviä yrityksistä.

Menetelmänä työpajassa käytettiin nelikenttäanalyysia eli SWOT-analyysia. Sen avulla arviointiin sekä nykyisen toimintamallin vahvuuksia ja heikkouksia että uuden toimintamallin mahdollisuuksia ja uhkia vuokravenetoiminnalle. Työskentely työpajassa tapahtui neljässä ryhmässä.

Nykyisellä toimintamallilla tarkoitetaan vaikutusten arvioinnissa tilannetta, jossa vuokravenetoimintaa säännellään ensisijaisesti erityissäädöksillä.

Uudella toimintamallilla tarkoitetaan tilannetta, jossa kaikki vuokravenetoimintaa koskevat erityissäädökset kumotaan.

Arviointikriteereinä vaikutusten arvioinnissa on käytetty liiketoimintaa, turvallisuutta, ympäristöä ja viranomaistoimintaa. Sen keskeiset johtopäätökset perustuvat tilastoihin, kirjallisuuskatsaukseen, kesä-heinäkuussa 2016 tehtyihin Trafín asiantuntijahaastatteluihin ja Trafín työpajan tuloksiin.

## 4 Keskeiset käsitteet

Tässä vaikutusten arvioinnissa tarkoitetaan:

*ammattiveneellä* alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä mutta alle 24 metriä, ja jota käytetään ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen;

*CE-merkinnällä* merkintää, jolla valmistaja osoittaa, että tuote on merkinnän kiinnittämistä koskevassa yhteisön yhdenmukaistamislainsäädännössä asetettujen sovellettavien vaatimusten mukainen;

*digitaalisilla palvelukonsepteilla* tietoteknisiä järjestelmiä ja niihin liittyviä yhteisiä toimintaperiaatteita, joilla eri toimijat – käyttäjät, tarjoajat ja muut sidosryhmät yli organisaatiorajojen – yhdessä toteuttavat lisäarvoa tuottavaa toimintaa;

*huviveneellä* tyyppistä tai kuljetuskoneistosta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua venettä, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä;

*ilmoitetulla laitoksella* laitosta, joka suorittaa kalibrointia, testausta, sertifiointia ja tarkastuksia tai muita vaatimustenmukaisuuden arviointitoimia;

*kalastusaluksella* alusta, joka on varustettu tai jota käytetään kalojen tai vesien muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin kaupallisessa tarkoituksessa;

*matkustaja-aluksella* kauppamerenkulkuun käytettävää alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa;

*uudella vuokraveneellä* huvivenettä, jonka peruskatsastus on tehty 1.1.2010 tai sen jälkeen ja jolla on CE-merkintä;

*vanhalla vuokraveneellä* huvivenettä, jonka peruskatsastus on tehty ennen 1.1.2010;

*varusteella* vesikulkuneuvon asennettavaksi tarkoitettuja erillisinä markkinoille saatettavia tuotteita;

*vesikulkuneuvolla* huvivenettä tai vesiskootteria; se seikka, että samaa vesikulkuneuvoa voidaan vuokrata tai käyttää urheilu- ja vapaa-ajan koulutukseen, ei estä vesikulkuneuvon kuulumista huvivenelain soveltamisalaan, kun kulkuneuvo saatetaan markkinoille virkistyskäyttöä varten;

*vuokraveneellä* huvikäyttöön vuokralle miehittettynä tai miehittämättömänä tarjottavaa alusta, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua venettä, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia, vesiskootteria eikä soutuvenettä.

## 5 Digitaaliset palvelukonseptit

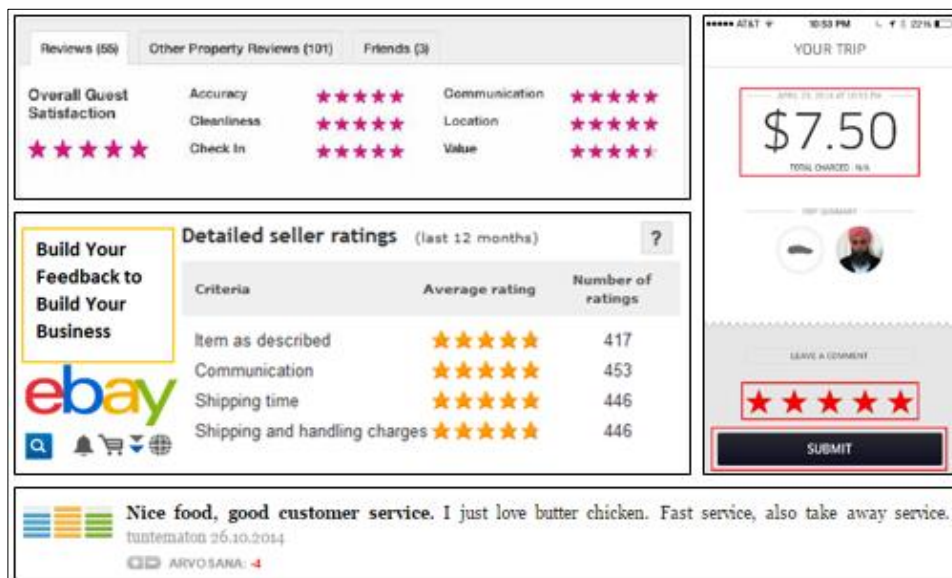
### 5.1 Digitaaliset palvelukonseptit ja niiden merkitys

Digitaalisiin alustoihin perustuvat jakamistalouden palvelukonseptit (jäljempänä digitaaliset palvelukonseptit) nähdään merkittävänä murroksena, joka vaikuttaa myös Suomessa toimiviin yrityksiin<sup>1</sup>. Tuotteiden ja palveluiden digitalisoituminen on kovaa vauhtia muokkamassa perinteisiä liiketoimintamalleja rikkoon samalla vallitsevia toimialarajoja niin elinkeinoelämässä kuin julkishallinnossakin. Digitaalinen palvelukonsepti voi olla sanana vielä monille vieras, mutta yritykset nimeltä AirBnB ja Über ovat sitäkin tutumpia.

Digitaalisten palvelukonseptien merkitystä ovat korostaneet monet tutkijat, mutta ehkä vahvimman todistuksen uskosta niihin antavat New Yorkin pörssi ja sijoittajat. New Yorkin pörssin 20 arvokkaimmasta yrityksestä noin puolet kertoo olevansa digitaalisiin alustoihin pohjautuvia yrityksiä<sup>2</sup>. Näihin kuuluu myös perinteiseksi teollisuusjätiksi mielletty General Electric. Myös Überin ja AirBnB:n arvot ovat lyhyessä ajassa nousseet sijoitusmarkkinoilla miljardiluokkaan.

Digitaalinen palvelukonsepti on eräänlainen virtuaalinen tori, joka luo uusia markkinoita. Yritys ei omista tuotteita tai palveluita, vaan se yhdistää palvelun tarjoajat ja niitä tarvitsevat yhteen ja ottaa siitä maksun. Uusi liiketoimintamalli on herättänyt monia lupa-, sopimus- ja laillisuuskysymyksiä sekä kyseenalaistanut perinteiset työsuhteet. Sille on myös tyypillistä, että tuotteiden tai palveluiden laadunvalvonta perustuu lähinnä asiakkaiden sosiaalisen median kautta antamaan palautteeseen (Kuva 1).

Digitaalisten palvelukonseptien valvontamekanismit, jotka perustuvat asiakkaiden antamaan palautteeseen, ovat osoittautuneet hyvin tehokkaiksi. Lisäksi palveluiden ja tuotteiden myyjillä on omat intressinsä kehittää liiketoimintaansa. Harva heistä luovuttaa esimerkiksi asuntonsa tai autonsa kenen tahansa käyttöön.



Kuva 1. Kuvassa on esimerkkejä digitaalisten palvelukonseptien kautta välitettävien tuotteiden ja palveluiden laadunvalvonnasta, joka perustuu avoimeen asiakaspalautteeseen. Esimerkit ovat yrityksistä AirBnB, eBay, eat.fi ja Über.

<sup>1</sup> Valtioneuvoston selvitys ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 19/2016.

<sup>2</sup> Kauppa-lehti 21.4.2016

## 5.2 Tieliikenteen ja ilmailun digitaaliset palvelukonseptit

### 5.2.1 Tieliikenne

Tieliikenteessä on käytössä useita digitaalisia palvelukonsepteja, kuten Über, City Car Club ja Paku Ovelle. Über-palvelu on taksiin rinnastettava palvelu, jonka kautta asiakas voi vuokrata käyttöönsä ajoneuvon kuljettajan kanssa. Sen sijaan esimerkiksi City Car Club on keskittynyt ainoastaan ajoneuvojen vuokraamiseen.

Tieliikenteen säännökset edellyttävät, että ajoneuvolla on tyyppihyväksyntä ja että se on katsastettava tietyin väliajoin. Sen kuljettajalla on oltava ajokortti, jolla hän osoittaa oikeutensa ajoneuvon kuljettamiseen. Jos ajoneuvolla harjoitetaan kaupallista liiketoimintaa, toiminnan harjoittajalla on oltava lisäksi taksi-, tavara- tai joukkoliikennelupa liiketoimintamallista riippuen.

Tällä hetkellä taksiliikennelain mukaan ammattimainen henkilöiden kuljettaminen henkilöautolla edellyttää taksilupaa. Useilta Über-kuljettajilta tämä on puuttunut, ja siksi heille on määrätty rangaistuksia luvattomasta taksiliikenteen harjoittamisesta.

Tieliikenteessä valvonta on vakiintunutta ja tehokasta sekä katsastustoiminnan että poliisin suorittaman valvonnan ansiosta.<sup>3</sup>

### 5.2.2 Ilmailu

Ilmailussa on käytössä digitaaliset palvelukonseptit SkyÜber ja Wingly. Ne tarjoavat vastaavanlaisia palveluita kuin tieliikenteen Über, josta asiakas voi vuokrata kuljettajan ja kulkuvälineen käyttöönsä tiettyä matkaa varten.

Palvelukonseptien toiminta on mahdollista kaikissa EU-maissa. Komission asetuksen mukaan niin kutsutut cost-share-lennot ovat yksityishenkilöiden kesken sallittuja, kun matkustajamäärä lennolla on enintään kuusi henkilöä<sup>4</sup>. Lisäksi asetuksessa on eräitä teknisiä vaatimuksia, jotka koskevat toiminnassa käytettäviä lentokoneita.

Myös eräät lentokerhot käyttävät digitaalisia palvelukonsepteja. Niiden kautta ne vuokraavat lentokoneitaan sekä kerhon jäsenille että muille henkilöille, joilla on koneen lentämiseen oikeuttava lupakirja. Tällainen toiminta on toistaiseksi kuitenkin pienimuotoista.

Ilmailusäädösten mukaan SkyÜber- ja Wingly-lentäjien tai lentokoneiden vuokraajien ei tarvitse olla ammattilentäjiä. Heiltä edellytetään yksityislentäjän lupakirjaa, konekohtaista tyyppikelpuutusta ja lääketieteellistä kelpoisuustodistusta. Jos henkilö lentää konetta esimerkiksi yöllä, häneltä edellytetään lisäksi siihen liittyvää kelpuutusta.

Vuokrattavana olevat lentokoneet on katsastettava tietyin väliajoin. Toiminnan valvonnasta vastaavat lentokoneiden rekisteröintivaltioiden viranomaiset.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Rajamäki R. ja Pentinsaari P. sähköpostiviestit 29.8.2016

<sup>4</sup> Komission asetus (EU) N:o 965/2012

<sup>5</sup> Maukonen T. ja Hirviranta J. sähköpostiviestit 26.8.2016

## 6 Vuokravenesääntely ja sen kehitys

### 6.1 Vuokraveneitä koskevat erityissäädökset

#### 6.1.1 Asetus vuokraveneiden turvallisuudesta

Ensimmäinen vuokraveneitä koskeva erityissäädös, joka syrjäytti niihin aiemmin sovelletut yleissäädökset<sup>6</sup>, oli vuonna 1983 voimaan tullut asetus vuokraveneiden turvallisuudesta<sup>7</sup> (jäljempänä vuokraveneasetus). Se sisälsi vuokraveneen määritelmän, vuokraveneiden luokkajaon perusteet, tekniset vaatimukset, miehitys- ja pätevyysvaatimukset sekä katsastussäännökset.<sup>8</sup>

Vuokraveneasetusta sovellettiin huvikäyttöön vuokralle tarjottavaan miehitettyyn tai miehitämättömään alukseen, jonka rungon suurin pituus oli vähintään 2,5 metriä ja enintään 24 metriä sekä tällaisen aluksen käyttöön. Sen soveltamisen ulkopuolella olivat esimerkiksi kauppamerenkulun alukset sekä kilpa- ja soutuveneet.

Vuokraveneasetus säädettiin sovellettavaksi lähinnä sellaisiin tilanteisiin, joissa yksittäinen henkilö vuokraa veneen miehittämättömänä vapaa-ajan käyttöön kotimaan matkoille. Vuokraustoiminnan kirjo oli käytännössä kuitenkin laajempi. Toista ääripäätä edustivat vuokramökit, joiden vuokraajat saivat käyttöönsä myös pienen moottoriveneen lähivesistöissä tapahtuvaa liikumista varten. Toisessa ääripäässä olivat laajamittaista veneiden vuokraustointaa harjoittavat yritykset, joiden vuokraamia veneitä miehistöineen liikkui kansainvälisillä matkoilla.

Veneiden vuokraustoiminnan luonne myös muuttui ajan myötä. Se lisääntyi ja ammattimais-tui, veneitä käytettiin entistä enemmän kansainvälisillä matkoilla, ja niiden koko ja konete-hot kasvoivat. Lisäksi veneitä vuokrattiin aiempaa enemmän miehitettyinä ja useamman kuin 12 matkustajan kuljettaminen yleistyi.

Vuokraveneet, jotka kuljettivat enemmän kuin 12 matkustajaa, kilpailivat käytännössä matkustaja-aluksiksi katsastettujen alusten kanssa. Tämä asetti varsinaiset matkustaja-alukset huonompaan asemaan suhteessa vuokraveneisiin, koska matkustaja-aluksilta edellytettiin tiukempia miehitys-, varuste- ja alusteknisiä vaatimuksia kuin vuokraveneiksi katsastetuilta huviveneiltä.

Vuokraveneasetusta tarkennettiin vuonna 1997 Merenkululaitoksen määräyksellä vuokraveneiden turvallisuudesta<sup>9</sup>. Määräys sisälsi yksityiskohtaisempia säännöksiä vuokravenetointaan liittyen.

---

<sup>6</sup> Lex specialis –periaate: erityissäännös syrjäyttää yleissäännöksen.

<sup>7</sup> Asetus (438/1983)

<sup>8</sup> Hallituksen esitys eduskunnalle (HE 250/2009 vp)

<sup>9</sup> Merenkululaitoksen määräys (Dnro 9/30/97)



### **6.1.2 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä**

Vuonna 2009 eduskunta säätöi lain aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä<sup>10</sup> (jäljempänä alusturvallisuuslaki). Uuteen lakiin sisällytettiin mm. aiemmat vuokraveneitä koskevat erityissäännökset siltä osin kuin ne koskivat vuokraveneen määritelmää, luokkajaon perusteita, teknisiä vaatimuksia ja katsastusta.

Alusturvallisuuslaissa tehtiin myös uudistuksia vuokraveneitä koskevaan sääntelyyn, joista keskeisin koski vuokraveneen määritelmää. Siihen lisättiin sekä viittaus eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annettuun lakiin<sup>11</sup> että kohta, jolla vuokraveneen matkustajamäärän ylärajaksi säädettiin enintään 12 matkustajaa.

Uudistuksen seurauksena huviveneissä, jotka oli katsastettu 1.1.2010 jälkeen ensimmäistä kertaa vuokraveneeksi, oli oltava CE-merkintä. Tästä vaatimuksesta johtuen näiden veneiden oli täytettävä myös moottorien melua ja pakokaasuja koskevat päästövaatimukset. Sen sijaan huviveneitä, jotka oli katsastettu vuokraveneeksi ennen kyseistä päivämäärää, nämä uudet vaatimukset eivät koskeneet. Lisäksi uudistuksen seurauksena poistuivat pienten matkustajalusten kannalta syrjiväksi katsotut seikat, tosin viiden vuoden siirtymäajalla.

### **6.1.3 Alusturvallisuuslain muutokset**

Tänä päivänä vuokravenetoiminnasta säädetään vuonna 2014 muu­tu­tu­ssa alusturvallisuuslaissa ja sen nojalla annetuissa Traf­in määräyksissä<sup>12, 13</sup>. Lisäksi Ahvenanmaalla on eräitä omia säännöksiä vuokravenetoimintaan liittyen<sup>14</sup>.

Alusturvallisuuslakia muutettaessa tehtiin muutoksia myös vuokraveneen määritelmään. Sen ulkopuolelle suljettiin pienet, alle 5,5 metrin pituiset purjeveneet ja sellaiset vuokrattavat veneet, jotka on varustettu alle 15 kilowatin moottorilla. Lisäksi sen ulkopuolelle suljettiin kaikki soutuveneet riippumatta niiden pituudesta.

Muutoksen tavoitteena oli selkeyttää vuokraveneisiin kohdistuvaa valvontaa muuttamalla alusturvallisuuslaissa sekä laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa<sup>15</sup> (jäljempänä laivaväkilaki) säädetty vuokraveneen määritelmä yhteensopivaksi vesikulkuneuvorekisteriin rekisteröitävän vesikulkuneuvon määritelmän kanssa. Soutuveneiden osalta tavoitteena oli mahdollistaa kaikkien soutuveneiden vuokraustoiminta asettamatta kohtuuttomia vaatimuksia niiden omistajille.

Vuokraveneet luokitellaan nykyisin neljään eri luokkaan. Luokkien I-III katsastuksista huolehtivat Traf­in nimetyt katsastajat ja luokan IV katsastuksista Traf­in tarkastajat. Luokkaan IV kuuluvat kotimaanliikennealueen ulkopuolella liikennöivät vuokraveneet, joiden katsastusten toteuttaminen ja toiminnan valvonta on useimmiten vaikeaa.

---

<sup>10</sup> Laki (1686/2009)

<sup>11</sup> Laki (621/2005)

<sup>12</sup> Traf­in määräys (TRAFI/976/03.04.01.00/2013)

<sup>13</sup> Traf­in määräys (TRAFI/31284/03.04.01.00/2014)

<sup>14</sup> Ålands tingsrätt (R 14/377)

<sup>15</sup> Laki (1687/2009)

#### **6.1.4 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta**

Laivaväkilaki sisältää säännökset, jotka koskevat aluksen miehitystä, laivaväen pätevyyttä ja vahdinpitoa. Sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä<sup>16</sup> on määritetty miehitetyn vuokraveneen kuljettajaa koskevat pätevyysvaatimukset.

Laivaväkilain mukaan alus on miehitettävä siten, että alusta, laivaväkeä, matkustajia tai ympäristöä ei saateta tarpeettomasti vaaralle alttiiksi. Se edellyttää, että laivaväen lukumäärä ja pätevyudet ovat sellaiset, että vahti- ja turvallisuustoimitehtävät sekä ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvät tehtävät aluksella voidaan hoitaa.

Miehitetyn vuokraveneen kuljettajalla on oltava asetuksen mukaan vuokraveneen kuljettajankirja. Sen saamisen edellytyksenä on:

- vähintään 18 vuoden ikä;
- henkilöauton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin saamisen edellytyksenä oleva lääkärintodistus;
- todistus hyväksytystä ensiapukoulutuksesta;
- soveltuva kokemus aluksen kuljettamisesta;
- vuokraveneen kuljettamiseen vaadittava ammattitaito.

Jos miehitetyn vuokraveneen kuljettaja toimii kansainvälisessä liikenteessä, hänellä on oltava vuokraveneen kuljettajankirjan lisäksi kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja. Sen saamisen edellytyksenä on:

- vähintään 18 vuoden ikä;
- henkilöauton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin saamisen edellytyksenä oleva lääkärintodistus;
- Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission sisävesiliikennetyöryhmän päätöslauselmassa nro 40 asetettujen tutkintovaatimusten täyttäminen.

Trafi vahvistaa vuokraveneen miehityksen ja antaa miehitystodistuksen, josta ilmenee veneen vähimmäismiehitys sekä laivaväen kokoonpano ja tehtävien mukaiset pätevyysvaatimukset.

Laivaväkilain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista valvoo Trafi. Poliisin, tullilaitoksen, työsuojeluhallinnon ja Liikenneviraston on annettava Trafille virka-apua laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi. Rajavartiolaitoksen antamasta virka-avusta säädetään rajavartiolaissa<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> Asetus (166/2013)

<sup>17</sup> Laki (578/2005)

## 6.2 Vuokraveneitä koskevat yleissäädökset

### 6.2.1 Vesiliikennelaki

Vesiliikennelain<sup>18</sup> tarkoituksena on edistää vesiliikenteen turvallisuutta sekä ehkäistä niitä haittoja, joita vesikulkuneuvojen käyttämisestä aiheutuu ympäristölle tai muulle yleiselle edulle.

Vesiliikennelain säännökset ovat yleissäännöksiä, joita sovelletaan vesikulkuneuvoihin ja niiden käyttämiseen siltä osin kuin niistä ei erikseen säädetä muualla laissa. Alusturvallisuuslain muutoksen tultua voimaan vuonna 2014, vesiliikennelain säännöksiä vesikulkuneuvon rakenteesta, varusteista ja kunnosta sekä vesikulkuneuvon kuljettajaa koskevista yleisistä vaatimuksista on sovellettu vuokravenemääritelmän ulkopuolelle jääneisiin vuokrattaviin alle 5,5 metrin pituisiin purjeveneisiin ja sellaisiin vuokrattaviin veneisiin, jotka on varustettu alle 15 kilowatin moottorilla sekä kaikkiin vuokrattaviin soutuveneisiin riippumatta niiden pituudesta.

Vesiliikennelain keskeisiä säännöksiä ovat vesikulkuneuvon kuljettajaa koskevat säännökset, joita voidaan luonnehtia yleisluontoisiksi. Niiden perusteella vesikulkuneuvon kuljettajana ei saa toimia henkilö, jolla ei ole olosuhteisiin nähden tarvittavaa ikää, kykyä ja taitoa. Lisäksi moottorikäyttöistä vesikulkuneuvoa saa kuljettaa vain henkilö, joka on täyttänyt 15 vuotta, ellei Trafi toisin edellytä. Vapaaehtoista koulutusta vesikulkuneuvojen kuljettajille tarjoavat veneseurat ja kansalaisopistot.

Muita vesiliikennelain keskeisiä säännöksiä ovat vesikulkuneuvon rakenteesta, varusteista ja kunnosta annetut säännökset. Myös niitä voidaan luonnehtia yleisluontoisiksi lukuun ottamatta vesikulkuneuvon varusteita, joista on säädetty tarkemmin vesiliikennelain nojalla annetussa vesiliikenneasetuksessa<sup>19</sup>. Vesikulkuneuvon katsastaminen on vapaaehtoista. Veneseurat myös katsastavat veneitä.

Vesiliikennelain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu Liikennevirastolle. Ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja torjumisen osalta lain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu toimivaltaiselle ELY-keskukselle. Vesikulkuneuvojen käyttämistä vesialueella valvovat Trafi, poliisi, Rajavartiolaitos ja Tulli.

Vesiliikennelakia on tarkoitus muuttaa vuoden 2018 loppuun mennessä. Siihen ehdotetaan lisättäväksi vesikulkuneuvon päällikkyyttä ja päällikön vastuuta koskevat säännökset, joita nykyisessä laissa ei ole huomioitu. Samalla lakiin ehdotetaan lisättäväksi säännökset, joiden nojalla Trafi voi valvoa lain yleistä noudattamista.

Uusien säännösten tavoitteena on sekä päällikön vastuun selkeyttäminen että vesiliikenteen turvallisuuden edistäminen. Lisäksi niiden tavoitteena on mahdollistaa automaattisten vesikulkuneuvojen käyttö.

### 6.2.2 Laki huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista

Huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain<sup>20</sup> (jäljempänä huvivenelaki) tarkoituksena on varmistaa sen soveltamisalaan kuuluvien tuotteiden vaatimustenmukaisuus ihmisten turvallisuuden ja terveyden sekä omaisuuden ja ympäristön suojelemiseksi.

Huvivenelain säännökset koskevat huviveneiden lisäksi vesiskoottereita, tiettyjä varusteita sekä veneiden ja vesiskoottereiden moottoreita. Sen säännöksiä ei sovelleta erityisesti kaupallista tarkoitusta varten miehitettäviin ja matkustajia kuljettaviin vesikulkuneuvoihin matkustajamäärästä riippumatta. Lisäksi huvivenelain soveltamisen ulkopuolella ovat mm. historialliset veneet, kanootit ja omaan käyttöön rakennetut vesikulkuneuvot.

---

<sup>18</sup> Laki (463/1996)

<sup>19</sup> Asetus (124/1997)

<sup>20</sup> Laki (1712/2015)

Huvivenelain säännökset koskevat tuotteiden vaatimustenmukaisuutta, toiminnan harjoittajien ja yksityisten maahantuojien velvollisuuksia, ilmoitettuja laitoksia sekä markkinavalvontaa.

Trafi toimii huvivenelain mukaisena markkinavalvontaviranomaisena ja antaa tarkempia teknisiä määräyksiä lain soveltamisesta.

### **6.2.3 Kuluttajaturvallisuuslaki**

Kuluttajaturvallisuuslain<sup>21</sup> tarkoituksena on varmistaa kulutustavaroiden ja kuluttajapalvelujen turvallisuus, ennaltaehkäistä kuluttajapalveluista aiheutuvia terveys- ja omaisuusvaaroja sekä turvata korkealaatuinen kuluttajaturvallisuusvalvonta.

Kuluttajaturvallisuuslain säännökset ovat yleissäännöksiä, joita sovelletaan kulutustavarihin, kuluttajapalveluihin ja CE-merkintään tai sen puuttumiseen, jollei muualla lainsäädännössä – kuten vesiliikenneläissa - tästä tarkemmin säädetä.

Koska kuluttajaturvallisuuslaki täydentää muuta kulutustavaroita ja kuluttajapalveluita koskevaa erityislainsäädäntöä, muussa laissa määritellyn viranomaisen tulee tarvittaessa täydentävästi soveltaa kuluttajaturvallisuuslain säännöksiä toiminnanharjoittajan velvollisuuksista ja valvontaviranomaisen toimivaltuuksista ja oikeuksista.

Kuluttajaturvallisuuslain noudattamisen valvonnasta vastaa Tukes. Lisäksi Tulli valvoo kulutustavaroita ja kuluttajapalveluiden yhteydessä käytettäviä tavaroita koskevien säännösten ja päätösten noudattamista.

### **6.2.4 Kuluttajansuojalaki**

Kuluttajansuojalaki<sup>22</sup> koskee kulutushyödykkeiden tarjontaa, myyntiä ja muuta markkinointia elinkeinonharjoittajilta kuluttajille. Lakia sovelletaan myös, kun elinkeinonharjoittaja välittää hyödykkeitä kuluttajille.

Kuluttajansuojan toteutumisen valvonta kuuluu pääosin kuluttaja-asiamiehelle. Aluehallintovirastojen tehtävä kuluttaja-asioissa on avustaa kuluttaja-asiamiestä kuluttajaoikeudellisessa valvonnassa, tehdä hintavertailuja sekä järjestää talous- ja velkaneuvonnan alueellista suunnittelua, ohjausta ja valvontaa.

Kuluttajansuojaviranomaisten mukaan nykyiset kuluttajapalveluja koskevat säännökset ovat puutteelliset, ja ne olisi saatava ajan tasalle. Viime aikoina puutteet ovat tulleet yhä useammin esille, kun vireillä on isoja palvelumarkkinoita mullistavia ja kehittäviä hankkeita, kuten liikennekaari. Lisäksi digitalisaation ja jakamistalouden seurauksena syntyy uusia palveluita ja palvelumalleja, jotka eivät kuulu nykyisten palvelusäännösten soveltamisalaan.<sup>23</sup>

---

<sup>21</sup> Laki (920/2011)

<sup>22</sup> Laki (38/1978)

<sup>23</sup> Helsingin Sanomat 4.7.2016

## 7 Vuokravenetoiminnan nykytila

### 7.1 Vuokraveneillä harjoitettava liiketoiminta

Vuokraveneillä harjoitettavaa liiketoimintaa on Suomessa tänä päivänä kahdenlaista. Asiakas voi vuokrata veneen joko miehittämättömänä tai miehittettynä. Kummassakin liiketoimintamallissa kaupankäynti on ollut melko vähäistä.

Vuokraveneeksi katsastettujen huviveneiden määrän on arvioitu olevan noin 800<sup>24</sup>, mikä on alle 0,5 prosenttia Trafín vesikulkuneuvorekisterissä olevien huviveneiden kokonaismäärästä (Kuva 2).<sup>25</sup>

Vuokraveneen kuljettajien määrä on hieman suurempi. Ajanjaksona 2005–2015 Trafi on myöntänyt yhteensä 2 236 vuokraveneen kuljettajankirjaa, mikä on keskimäärin 204 vuodessa. Kansainvälisiä huviveneenkuljettajankirjoja hankkivat vuokraveneiden kuljettajien ohella huviveneilijät. Niitä on samana ajanjaksona myönnetty 6 358, mikä on keskimäärin 578 vuodessa.

Vuokraveneillä harjoitettava liiketoiminta on pienistä markkinoista huolimatta hyvin monipuolista. Sen kirjo ulottuu miehittämättömistä sisävesiliikenteen moottoriveneistä aina miehittyihin kansainvälisen liikenteen purjevereneisiin. Lisäksi liiketoimintaan rinnastettava pimeä toiminta on Trafín asiantuntijoiden mukaan yleistä<sup>26,27</sup>. Alueellisesti tarkasteltuna vuokravenetoiminnan on arvioitu painottuvan Etelä-Suomen rannikolle ja Saimaan vesialueelle.



Kuva 2. Vuokraveneeksi katsastettujen huviveneiden määrää ei tarkkaan tiedetä, mutta sen on arvioitu olevan noin 800. Trafín vesikulkuneuvorekisterissä olevien huviveneiden määrä oli vuoden 2016 elokuussa 200 486. Lisäksi Suomessa on Merenkululaitoksen tekemän selvityksen<sup>28</sup> perusteella noin 600 000 venettä, joita ei tarvitse rekisteröidä.

<sup>24</sup> Uttula A. ja Latvalahti M. haastattelu 26.8.2016

<sup>25</sup> Trafi PURKKI 5.7.2016

<sup>26</sup> Uttula A. ja Latvalahti M. haastattelu 26.8.2016

<sup>27</sup> Saaristossa ja sisävesillä on ollut jo vuosia yleinen käytäntö, että veneilijät kuljettavat tuttaviaan ja heidän tavaroita tai vuokraavat veneitään korvausta vastaan. Maksu tapahtuu käteismaksuna ilman kuittia.

<sup>28</sup> Merenkululaitoksen julkaisu 5/2005

## 7.2 Vuokravenetoiminnan turvallisuus

Vuokravenetoiminnan turvallisuuden parantamiseksi on kehitetty vuosien saatossa useita suojausmekanismeja, joiden tarkoituksena on sekä onnettomuuksien ennalta ehkäisy että seurausten minimointi.

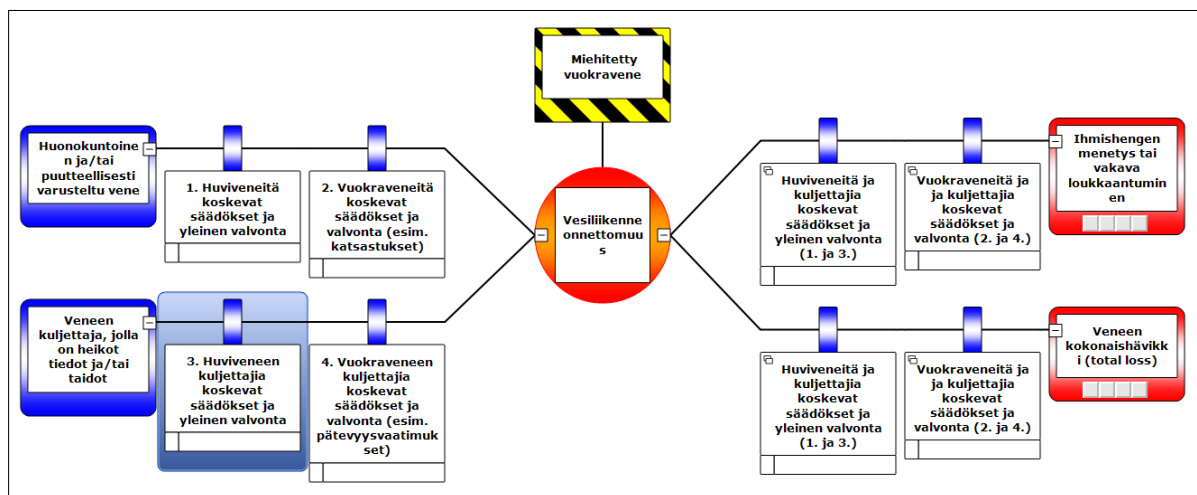
Kuvassa kolme on esitetty miehitetyn vuokraveneen suojausmekanismit. Kun tarkastellaan tällaisessa toiminnassa käytettävää venettä, sen on täytettävä sekä huviveneitä koskevat vaatimukset että vuokraveneitä koskevat erityisvaatimukset.

Veneilyä koskevat säännökset edellyttävät, että huviveneen kuljettajalla on oltava olosuhteisiin tarvittava ikä, kyky ja taidot. Kun kyseessä on miehitetty vuokravene, ne varmistetaan kuljettajan pätevyyskirjaa myönnettäessä. Lisäksi vuokraveneen kuljettajalla on oltava esimerkiksi asianmukainen radiolupakirja.

Rajavartiolaitos, poliisi ja Tulli valvovat vuokravenetoimintaa osana veneilyn operatiivista valvontaa. Huviveneistä poiketen, vuokraveneet on myös katsastettava. Tällä toimenpiteellä varmistetaan sekä vuokravenetoiminnassa käytettävän veneen vaatimustenmukaisuus että kuljettajan pätevyys tehtävään.

Trafi on vastuussa vuokraveneiden katsastuksesta. Niiden käytännön toteutuksesta huolehtivat useimmiten nimetyt katsastajat. Heidän mukaan vuokraveneet täyttävät tänä päivänä viranomaisvaatimukset melko hyvin, ja arviot toiminnan turvallisuudesta vaihtelevat hyvän ja kohtalaisen välillä<sup>29</sup>.

Trafin onnettomuustilastot tukevat myös nimettyjen katsastajien arviota. Ajanjaksona 2012–2015 vuokraveneille sattui ainoastaan neljä onnettomuutta, joista yksikään ei johtanut ihmishengen menetykseen. Sen sijaan huviveneilyssä menehtyi vastaavana ajanjaksona 180 ihmistä.



Kuva 3. Kuvassa on BowTieXP:n avulla esitetty vuokravenetoiminnan turvallisuuden parantamiseksi kehitetyt suojausmekanismit, joiden tarkoituksena on sekä onnettomuuksien ennalta ehkäisy että seurausten minimointi.

Nimettyjen katsastajien mukaan vuokravenetoiminnan turvallisuudessa on myös kehitystarpeita. Etenkin veneiden paloturvallisuudessa on usein puutteita. Onnettomuustutkintakeskus on myös antanut Trafille seuraavat vuokraveneitä koskevat turvallisuussuositukset:

<sup>29</sup> Sähköpostikysely 14.–21.7.2016.

*Se (Trafi) vaatii kaikissa matkustaja-aluksissa estettävän matkustajien keskustelumahdollisuus kuljettajan kanssa seinämällä tai vastaavilla. Ennen matkaa matkustajille annettavassa turvallisuustiedotteessa on vielä täsmennettävä erikseen keskustelun kuljettajan kanssa olevan ehdottomasti kielletty matkan aikana. Lisäksi aluksen ohjaamo- ja muihin tiloihin asennetaan monikieliset kyltit samaa asiaa tarkoittaen<sup>30</sup>.*

*Se (Trafi) vaatii myös muilla matkustaja-aluksilla kuin SOLAS-aluksilla pidettävän pelastautumisharjoituksia säännöllisesti ja harjoitusten suorittamiset merkitään laivapäiväkirjaan. Ennen matkaa matkustajille annettavassa turvallisuustiedotteessa on selostettava ja näytettävä pelastusvälineiden sijainnit ja niiden oikea käyttö<sup>31</sup>.*

*Trafi ryhtyy toimenpiteisiin veneenrakennussäännösten muuttamiseksi siten, että onnettomuusveneen (Jeanneau Prestige 42S) kaltaiset veneet jäisivät kellumaan konetilan täytyessä vedellä.<sup>32</sup>*

### **7.3 Vuokraveneiden ympäristövaikutukset**

Vuokraveneiden haitalliset ympäristövaikutukset ovat samankaltaiset kuin huviveneiden. Ne aiheuttavat melua, pakokaasuja ja aallonmuodostusta sekä päästävät veteen öljyjä ja jätteitä. Haitalliset vaikutukset keskittyvät ajallisesti muutamiin kesäkuukausiin, ja suurin osa niistä ilmenee veneväylillä ja -satamissa sekä niiden läheisyydessä.

Vuokraveneiden haitalliset ympäristövaikutukset ovat sekä absoluuttisesti että suhteellisesti tarkasteltuna pienet, kun niitä verrataan huviveneiden vaikutuksiin. Molempiin sovelletaan huvivenelain mukaisia moottorien melua ja pakokaasuja koskevia päästörajoituksia. Erona on kuitenkin se, että vuokraveneiden vaatimustenmukaisuus tarkastetaan säännöllisesti katsastusten yhteydessä. Lisäksi ainoastaan noin 0,5 prosenttia huviveneistä on katsastettu vuokraveneeksi, mikä lienee lähellä myös niiden osuutta haittavaikutuksista.

### **7.4 Vuokraveneitä koskeva viranomaistoiminta**

Vuokraveneillä harjoitettavaa liiketoimintaa säännellään tänä päivänä sekä erityissäädöksillä että yleissäädöksillä. Niiden noudattamista valvovat useat eri viranomaiset. Ohessa on listaus toiminnan kannalta keskeisistä viranomaisista ja heidän tehtävistään:

*Trafi*

- vuokraveneiden laitteita ja varusteita koskevat määräykset
- veneen rakentamisen jälkeinen vaatimustenmukaisuuden arviointi ja katsastukset
- laivaväen pätevyyttä koskevat määräykset
- pätevyyskirjojen myöntämien vuokraveneiden kuljettajille
- miehitystodistusten myöntäminen vuokraveneille
- vesikulkuneuvojen rekisteröinti
- huviveneiden turvallisuutta ja päästövaatimuksia koskevat määräykset
- vesikulkuneuvojen tuotevalvonta
- vesikulkuneuvojen käytön valvonta

---

<sup>30</sup> Onnettomuustutkintakeskus (C4/2010M)

<sup>31</sup> ibid

<sup>32</sup> Onnettomuustutkintakeskus (C3/2010M)

#### *Rajavartiolaitos*

- vuokraveneiden valvonta osana vesiliikenteen yleistä valvontaa
- meripelastustehtävät mukaan lukien veneily
- rajojen valvonta ja rajatarkastukset vesiliikenteessä (ihmiset)
- vesikulkuneuvojen varusteiden ja käytön valvonta mukaan lukien promillerajat
- avustaminen veneiden miehityksen ja henkilöstön pätevyyden valvonnassa

#### *Poliisi*

- vuokraveneiden valvonta osana vesiliikenteen yleistä valvontaa
- vesiliikenteen yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen
- vesiliikenneonnettomuudet
- vesikulkuneuvojen varusteiden ja käytön valvonta mukaan lukien promillerajat

#### *Tulli*

- vuokraveneiden valvonta osana vesiliikenteen yleistä valvontaa
- rajojen valvonta ja rajatarkastukset vesiliikenteessä (tuotteet ja tavarat)
- vesikulkuneuvojen käytön valvonta mukaan lukien polttoaineet
- tullimaksut
- avustaminen veneiden miehityksen ja henkilöstön pätevyyden valvonnassa

#### *Liikennevirasto*

- vuokraveneiden valvonta osana vesiliikenteen yleistä valvontaa
- avustaminen veneiden miehityksen ja henkilöstön pätevyyden valvonnassa

#### *TUKES*

- avustaminen vuokravenetoimintaa harjoittavien yritysten valvonnassa
- avustaminen veneilytarvikkeiden ja -varusteiden valvonnassa

#### *ELY-keskus*

- vuokraveneiden valvonta osana vesiliikenteen yleistä valvontaa
- veneilyn aiheuttamien ympäristöhaittojen ehkäisy ja torjuminen sekä valvonta



## 8 Vuokravenetoiminta Ruotsissa ja Tanskassa

### 8.1 Ruotsi

Ruotsissa ei ole erityistä vuokravenelainsäädäntöä lukuun ottamatta eräitä veneiden rekisteröintiä koskevia säännöksiä. Lisäksi vuokraveneiden matkustajamäärän ylärajaksi on säädetty enintään 12 matkustajaa. Jos veneen matkustajamäärä on sitä on suurempi, se on katsastettava matkustaja-alukseksi.

Ruotsin huviveneilyä koskevat yleissäädökset edellyttävät, että markkinoille tulevassa uudessa veneessä on oltava CE-merkintä. Sen sijaan vanhoilta huviveneiltä, jotka on valmistettu ennen säännöksen voimaantuloa, ei merkintää vaadita. Poikkeuksena tästä ovat kuitenkin sellaiset vanhat huviveneet, joita viedään myytäväksi EU- ja ETA-maiden ulkopuolelle, kuten esimerkiksi Yhdysvaltoihin.

Ruotsissa huviveneen kuljettaminen ei edellytä erityistä lupakirjaa, mutta kuljettajille suositellaan veneilykursseihin osallistumista.

Ruotsalaisen viranomaisen mukaan nykyinen vuokravenetoimintaa koskeva sääntely ja valvonta toimivat Ruotsissa melko hyvin. Ongelmia on ollut lähinnä vuokrattavien kanoottien ja mökkiveneiden turvallisuudessa.<sup>33</sup>

Ruotsissa on parasta aikaa valmisteilla kotimaan vesiliikennettä koskevien säädösten kokonaisuudistus. Sen tarkoituksena on mm. harmonisoida ja ajanmukaistaa alan nykyistä sääntelyä sekä parantaa vesiliikenteen turvallisuutta maassa.<sup>34</sup>

### 8.2 Tanska

Tanskassa on laadittu erityissäädökset sekä miehittämättömiä että miehitettyjä vuokraveneitä varten. Paikallisen viranomaisen mukaan nämä säädökset ovat hyvin tiukkoja. Ne edellyttävät, että vuokraveneen on täytettävä monet eri vaatimukset sen koosta tai liikennealueesta riippumatta. Lisäksi miehitetyn vuokraveneen kuljettajalta edellytetään lähes samaa osaamista kuin suuren matkustaja-aluksen kansipäällystöltä.

Tanskan huviveneilyä koskevat yleissäädökset edellyttävät, että markkinoille tulevassa veneessä on oltava CE-merkintä. Vaatimus on sama kuin muissa EU-maissa. Tanskassa veneen kuljettaminen ei yleensä edellytä lupakirjaa. Poikkeuksena ovat nopeat veneet, joiden kuljettajalta vaaditaan speedboat certificate-lupakirja.<sup>35</sup>

Tanskalaisen viranomaisen mukaan nykyiset säädökset ja niiden valvonta toimivat hyvin. Säädöksiä ollaan kuitenkin uudistamassa, koska Tanskan hallitus haluaa edistää jakamistaloutta maassa. Uusien säädösten on tarkoitus tulla voimaan vuosien 2017 ja 2018 aikana.

---

<sup>33</sup> Piirainen P. sähköpostiviesti 6.9.2016

<sup>34</sup> Transportstyrelsens (Dnr/Beteckning TSF 2016-32)

<sup>35</sup> Fanø-Fredeløkke J. sähköpostiviesti 6.9.2016

## 9 Erityissäädösten kumoamisen aiheuttamat muutokset vuokravenetoimintaan

Vuokravenetoimintaa koskevien erityissäädösten kumoaminen aiheuttaisi monia muutoksia toimintaan. Taulukossa 1. on listattu niistä keskeisimmät siltä osin kuin ne koskevat liiketoimintaa, turvallisuutta, ympäristöä ja viranomaistoimintaa. Lista perustuu Trafin asiantuntijoiden subjektiiviseen arvioon<sup>36</sup>.

<b>Liiketoiminta</b>	
Alusturvallisuuslaki	Laivaväkilaki
<ul style="list-style-type: none"> <li>vuokraveneiden määrän potentiaalinen tarjonta kasvaa teoriassa noin 200-kertaiseksi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>vuokraveneen kuljettajien potentiaalinen tarjonta kasvaa merkittävästi</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>digitaaliset palvelukonseptit tulevat mahdollisiksi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>liiketoiminnan aloittaminen helpottuu merkittävästi</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>liiketoiminnan aloittaminen helpottuu merkittävästi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>palvelun käyttäjien antama palaute toiminnan hinta-laatusuhteesta korostuu</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>palvelun käyttäjien antama palaute toiminnan hinta-laatusuhteesta korostuu</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>veneiden huolto- ja ylläpitotarve kasvaa käyttöasteen kasvaessa</li> </ul>	
<b>Turvallisuus</b>	
Alusturvallisuuslaki	Laivaväkilaki
<ul style="list-style-type: none"> <li>viranomaisten tekemät katsastukset loppuvat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>miehitetyn vuokraveneen kuljettajaa koskevat pätevyyskirjavaatimukset poistuvat</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>vaatimus vuokraveneen CE-merkinnästä poistuu (samat vaatimukset jatkossa kuin huviveneillä)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>vapaaehtoisen koulutuksen merkitys korostuu</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>vapaaehtoisten katsastusten merkitys korostuu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>palvelun käyttäjien antama palaute toiminnan turvallisuudesta korostuu</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>palvelun käyttäjien antama palaute toiminnan turvallisuudesta korostuu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>vastuu toiminnan turvallisuudesta siirtyy yhä enemmän palvelun tuottajalle</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>vastuu toiminnan turvallisuudesta siirtyy yhä enemmän palvelun tuottajalle</li> </ul>	
<b>Ympäristö</b>	
Alusturvallisuuslaki	Laivaväkilaki
<ul style="list-style-type: none"> <li>veneiden käyttöaste kasvaa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>veneiden käyttöaste kasvaa</li> </ul>
<b>Viranomaistoiminta</b>	
Alusturvallisuuslaki	Laivaväkilaki
<ul style="list-style-type: none"> <li>vuokraveneitä koskeva erityissääntely poistuu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>vuokraveneen kuljettajia koskeva erityissääntely poistuu</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Trafin viranomaistehtävät vähenevät</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trafin viranomaistehtävät vähenevät</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tukesin rooli korostuu palveluiden valvonnassa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tukesin rooli korostuu palveluiden valvonnassa</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>vaikuttaa vesiliikennelain uudistukseen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>vaikuttaa vesiliikennelain uudistukseen</li> </ul>

<sup>36</sup> Uttula A., Räisänen V., Latvalahti M. ja Öhrmark P. haastattelu 26.8.2016

## **10 Muutosten arvioidut vaikutukset**

Tässä luvussa on esitetty Trafissa järjestetyn työpajan tulokset. Ne on luokiteltu luvussa 3 mainittujen kriteerien mukaisesti liiketoiminta-, turvallisuus- ja ympäristövaikutuksiin ja viiranomaistoimintaan kohdistuviin vaikutuksiin. Menetelmänä työpajassa käytettiin SWOT-analyysia.

### **10.1 Vaikutukset liiketoimintaan**

#### **10.1.1 Nykyinen toimintamalli**

*Nykyisen toimintamallin vahvuutena* pidettiin työpajassa sitä, että se on liiketoiminnan kannalta reilu sekä vuokravene- että kotimaanliikenteen matkustaja-alusyrittäjille. Kun vuokravene-toiminta on rajattu säännöllisen linjaliikenteen ulkopuolelle, se on ollut kummankin osapuolen kannalta toimiva ratkaisu.

Nykyisen toimintamallin vahvuutena nähtiin myös Trafifin tekemät katsastukset ja lupakirjamenettely. Kun vene on katsastettu ja sen kuljettajalla on asianmukainen lupakirja, vuokravene-yrityksen on helppo osoittaa asiakkaille, että hänen toimintansa on turvallista ja vaatimustenmukaista. Se tuo yritykselle brändiarvoa, mikä puolestaan kasvattaa liiketoimintaa. Lisäksi todettiin, että vuokraveneen katsastaminen on tänä päivänä melko edullista – se on halvempaa kuin henkilöauton katsastaminen.

*Nykyisen toimintamallin heikkoutena* pidettiin työpajassa sitä, että vuokraveneessä on oltava CE-merkintä. Sen hankkiminen vanhaan huviveneeseen aiheuttaa suuria kustannuksia ja vaatimus on muutoinkin vaikea täyttää. CE-merkintä vaatimuksen katsottiin vääristävän myös kilpailua. Jos huvivene on katsastettu vuokraveneeksi ennen vuotta 2010, merkintää ei vaadita. Mutta jos samanlainen huvivene halutaan katsastaa vuokraveneeksi tänä päivänä, merkintä vaaditaan. Lisäksi työpajassa todettiin, että vaatimus CE-merkinnästä on nostanut liiketoiminnan aloittamiseen tarvittavan alkupääoman niin suureksi, että se on karsinut monia alasta kiinnostuneita.

Matkailupalveluiden tarjonta nähtiin myös työpajassa nykyisen toimintamallin heikkoutena. Suomen saaristossa on alueita, joissa ammattiliikenteen harjoittaminen ei ole liiketaloudellisesti kannattavaa. Sitä vastoin vuokravene-yrityksille ne voisivat muodostaa riittävän tulonlähteen, jos vain alueiden matkustajamäärät saataisiin edes jonkinlaiseen kasvuun ja kysynnän kausiluontoisuutta tasattua. Se edellyttäisi kuitenkin sitä, että kyseisten alueiden matkailupalveluista kehitettäisiin riittävän laadukkaita ja monipuolisia.

Muita nykyisen toimintamallin heikkouksia olivat työpajaan osallistuneiden mukaan mm. kustannusten merkittävä kasvu, kun veneen matkustajamäärä ylittää 12 matkustajan rajan, ja pimeän liiketoiminnan valvonnan vaikeus. Lisäksi kielteistä palautetta saivat vuokraveneiden vakuutusmaksut, jotka ovat suuremmat kuin huviveneiden, vaikka toiminta on turvallisempaa.

#### **10.1.2 Uusi toimintamalli**

*Uuden toimintamallin mahdollisuutena* pidettiin työpajassa sitä, että se luo uudenlaiset edellytykset sekä vuokravene-toiminnalle että digitaalisten palvelukonseptien kehittämiseksi. Jos nykyiset katsastus- ja lupakirjavaatimukset poistuisivat, vuokravene-toiminnan aloittamiseen tarvittava alkupääoma laskisi merkittävästi. Sen seurauksena toiminta saattaisi kasvaa, ja palvelutarjonta laajentua sekä laadullisesti että alueellisesti. Uusi toimintamalli saattaisi laskea myös hintoja ja kitkeä pimeää liiketoimintaa. Digitaalisten palvelukonseptien kehittäjille se avaisi monia uusia mahdollisuuksia vuokravene-palveluiden välittämiseen.

Uudessa toimintamallissa nähtiin myös myönteisiä välillisiä vaikutuksia. Jos vuokravene-toiminta kehittyisi ja palveluiden saaminen olisi asiakkaille helppoa, se voisi lisätä sekä kotimaisten että ulkomaisten turistien matkailua saaristossa ja järviolueilla. Sen seurauksena voisi syntyä uusia matkailupalveluita ja muuta liiketoimintaa, mikä auttaisi säilyttämään saariston elinvoimaisena.

Muita uuden toimintamallin mahdollisuuksia olivat työpajaan osallistuneiden mukaan mm. vapaaehtoiset sertifiointijärjestelmät ja omien toimintatapojen kehittäminen taksivenetoimintaan.

*Uuden toimintamallin uhkana* pidettiin työpajassa sitä, että liiketoiminta ei ole enää jatkossa kannattavaa osalle nykyisistä vuokravene- ja kotimaanliikenteen matkustaja-alusyrittäjistä. Kilpailu vuokravene-markkinoilla tulisi kiristymään. Toimintaan voisi tulla mukaan kahdenlaisia yrityksiä, joista toiset olisivat päätoimisia ja toiset sivutoimisia. Se heijastuisi vääjäämättä myös palvelutasoon, jonka vaihtelu kasvaisi. Pahimmassa tapauksessa sivutoimiset heikon palvelun yritykset voisivat olla haitaksi koko toimialalle.

Kotimaanliikenteen matkustaja-alusten turvallisuusvaatimukset ovat viime vuosina tiukentuneet, mistä on aiheutunut suuria kuluja alan yrityksille. Jos vuokraveneiden turvallisuusvaatimuksia on sitä vastoin aikomus löysätä, se lisäisi kilpailun eriarvoisuutta ja vaikeuttaisi alan pärjäämistä markkinoilla entisestään.

Uuden toimintamallin uhkina nähtiin myös vakuutusmaksujen nousu ja hankalat vahingonkorvauskysymykset. Jos kaikki huviveneet olisivat vapaasti vuokrattavana, se nostaisi painetta vakuutusmaksujen korotukseen. Vahingon sattuessa vuokraveneyrittäjän olisi vaikea myös jälkikäteen osoittaa veneensä tai kuljettajansa turvallisuus, kun katsastustodistusta tai lupakirjaa ei enää olisi. Lisäksi digitaalisia palveluportaaleja tarjoavien yritysten vastuukysymykset saattaisivat osoittautua vaikeiksi ratkaista.

Muita uuden toimintamallin uhkia ovat työpajaan osallistuneiden mukaan mm. harmaan talouden kasvu, koska verottajan olisi vaikea valvoa liiketoimintaa, ja työehtosopimusten laiminlyönnit.

## **10.2 Turvallisuusvaikutukset**

### **10.2.1 Nykyinen toimintamalli**

*Nykyisen toimintamallin vahvuutena* pidettiin työpajassa sitä, että katsastukset ja lupakirjamenettely mahdollistavat sekä vuokravene-toiminnan valvonnan että turvallisuuden kehittämisen. Kun katsastuksen tekee merenkulun ammattilainen, voidaan varmistua siitä, että vene on asianmukaisessa kunnossa ja että siinä on tarvittavat varusteet. Katsastuksen yhteydessä veneen omistaja saa myös opastusta viranomaisvaatimuksista ja toiminnan turvallisuuden kehittämisestä. Jos omistajan liiketoimintamalliin kuuluu veneen vuokraus miehitettynä, lupakirjamenettelyllä voidaan varmistaa veneen kuljettajan pätevyys tehtävään.

Muita nykyisen toimintamallin vahvuuksia olivat työpajaan osallistuneiden mukaan mm. katsastuspöytäkirja, ammattiliikenteen 0,5 promilleraja ja määräysten selkeys.

*Nykyisen toimintamallin heikkoutena* pidettiin työpajassa sitä, että vuokravene-toiminnassa on mukana yrityksiä, joiden turvallisuuskulttuurin taso ei ole riittävän korkea. Veneiden kunnossa ja varusteissa on toisinaan merkittäviä puutteita, joihin liittyvät ongelmat korostuvat Suomen haastavissa olosuhteissa. Rajavartiolaitoksen, poliisin ja Tullin on myös vaikea valvoa vuokraveneiden operatiivista toimintaa, koska niitä on hankala erottaa muista huviveneistä, eivätkä he tunne alan erityissäännöksiä kovin hyvin.

Muita nykyisen toimintamallin heikkouksia olivat työpajaan osallistuneiden mukaan mm. purjeveneiden katsastusten laatu ja huviveneilyn 1,0 promilleraja. Lisäksi todettiin, että vuokravene voi olla turvallinen siitä huolimatta, että se ei ole saanut CE-merkintää.

## **10.2.2 Uusi toimintamalli**

*Uuden toimintamallin mahdollisuutena* pidettiin työpajassa vapaaehtoisen katsastus- ja koulutustoiminnan kehittämistä. Sen edistämiseksi vuokravenetoimijat voisivat luoda oman sertifiointijärjestelmän, jonka käyttö huomioitaisiin vakuutusmaksuissa ja sillä olisi oma brändiarvonsa.

Uuden toimintamallin mahdollisuutena nähtiin myös digitaalisista palvelukonsepteista tuttu asiakaspalautekäytäntö. Jatkossa vuokravenetoiminnan valvonta voisi tukeutua vastaavanlaiseen käytäntöön, jossa asiakas antaa avointa palautetta palvelun laadusta. Uusi toimintamalli voisi parhaassa tapauksessa jopa parantaa vuokravenetoiminnan turvallisuutta, kun nykyistä pimeää liiketoimintaa saataisiin edes jossain määrin kontrolloitua.

Muita uuden toimintamallin mahdollisuuksia olivat työpajaan osallistuneiden mukaan mm. päällikön vastuun korostaminen vesiliikennelain uudistuksessa ja vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimusten ajanmukaistaminen, jos ne päätetään lopulta säilyttää. Lisäksi todettiin, että uuden toimintamallin soveltaminen tulisi rajata vain miehittämättömiin vuokraveneisiin. Sen sijaan miehitettyissä vuokraveneissä toiminta voisi jatkua kutakuinkin ennallaan.

*Uuden toimintamallin uhkana* pidettiin työpajassa sitä, että viranomaiskatsastuksista ja lupakirjamenettelystä luopuminen heikentää vuokravenetoiminnan turvallisuutta ja lisää onnettomuuksia. Katsastusvaatimusten poistuessa veneiden vaatimustaso laskisi automaattisesti. Sen seurauksena nykyinen kalusto saattaisi rapistua ja alalle voisi tulla yrittäjiä, jotka vuokraavat vanhoja romuja tai olosuhteisiin soveltumatonta kalustoa helpon rahan toivossa.

Lupakirjamenettelystä luopuminen voisi johtaa puolestaan siihen, että osa veneiden päälliköistä ei enää osaisi tehtäviään. Lisäksi säädösten kumoaminen mahdollistaisi veneiden kuljettamisen 1,0 promillen humalassa. Asiakas ei siis jatkossa enää tietäisi, onko hänen vuokraamansa palvelu tai tuote turvallinen vai ei – olipa kyseessä sitten miehittämätön tai miehitetty vuokravene.

Muita uuden toimintamallin uhkia oli työpajaan osallistuneiden mukaan mm. kielteisen asiakaspalautteen pelosta juontuva vesille lähtemisen pakko, vaikka keliolosuhteet olisivat huonot. Lisäksi todettiin, että veneilijöiden turvallisuuskulttuuri on viime vuosina mennyt heikompaan suuntaan.

## **10.3 Ympäristövaikutukset**

### **10.3.1 Nykyinen toimintamalli**

*Nykyisen toimintamallin vahvuutena* pidettiin työpajassa sitä, että vuokraveneiden haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi on laadittu asianmukaiset säännökset, joiden noudattamista valvotaan katsastusten yhteydessä. Lisäksi myönteistä palautetta saivat venesatamat, jotka ottavat vastaan septitankkien käymälävesiä.

*Nykyisen toimintamallin heikkoutena* pidettiin työpajassa sitä, että osa veneilijöistä ei piittaa ympäristöstä, mihin viranomaisen tai veneen vuokraajan on vaikea puuttua. Lisäksi jätteiden lajittelua ja niiden jatkokäsittelyä ei ole hoidettu kunnolla kaikissa venesatamissa.

### **10.3.2 Uusi toimintamalli**

*Uuden toimintamallin mahdollisuutena* pidettiin työpajassa sitä, että asenteet veneilyn haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi muuttuvat parempaan suuntaan. Veneilyharrastuksen helpottuessa ihmisten ympäristötuntemus voisi kehittyä ja yhä useampi ymmärtäisi sen arvon. Samalla myös veneiden käyttöaste kasvaisi, jolloin paikalliset pistevaikutukset pienentyisivät ja venesatamien jätehuolto kehittyisi kysynnän kasvaessa.

Muita uuden toimintamallin mahdollisuuksia olivat työpajaan osallistuneiden mukaan mm. sähköveneiden lisääntyminen ja ihmisten asenteiden muuttuminen veneen omistamisen tarpeesta sen käyttämisen tarpeeseen.

*Uuden toimintamallin uhkana* pidettiin työpajassa sitä, että veneiden määrän ja käyttöasteen kasvu lisää veneilyn haitallisia ympäristövaikutuksia. Roskaaminen ja piittaamattomuus ympäristöasioista saattaisi jatkossa lisääntyä, jos asenteita ei pystytä muuttamaan. Lisäksi käyttöasteen kasvaessa veneet kuluisivat nopeammin ja vaatisivat nykyistä enemmän huoltoa.

Muita uuden toimintamallin uhkia olivat työpajaan osallistuneiden mukaan mm. venekaluston vanheneminen ja joidenkin vesialueiden, kuten Natura-alueiden, sulkeminen veneilijöitä.

## **10.4 Vaikutukset viranomaistoimintaan**

### **10.4.1 Nykyinen toimintamalli**

*Nykyisen toimintamallin vahvuutena* pidettiin työpajassa ennakoivaa viranomaistoimintaa. Kun vuokraveneiden vaatimustenmukaisuus ja kuljettajan pätevyys tarkastetaan katsastuksen yhteydessä, se on tehokas keino sekä ennalta ehkäistä onnettomuuksia että minimoida niiden seurauksia. Katsastuksista Trafi saa myös tuloja toimintansa rahoittamiseen. Lisäksi todettiin, että nykyiset vaatimukset koskien hätäviestintälaitteita ja niiden käyttöä ovat pelastaneet monta ihmishenkeä.

*Nykyisen toimintamallin heikkoutena* pidettiin työpajassa sitä, että viranomaiset ohjaavat vuokravenetoimintaa osittain irrationaalisilla säännöksillä. Esimerkkeinä mainittiin mm. vaatimus CE-merkinnästä ja vuokraveneen matkustajamäärän rajoittaminen enintään 12 matkustajaan, vaikka sama vene voisi huviveneenä kuljettaa huomattavasti suuremman henkilömäärän. Lisäksi todettiin, että nykyiset hallinnolliset esteet tekevät liiketoiminnan aloittamisesta hyvin hankalaa.

Muita nykyisen toimintamallin heikkouksia oli työpajaan osallistuneiden mukaan mm. operatiivisen toiminnan valvonta. Poliisilla ei ole tänä päivänä pääsyä esimerkiksi Trafín Purkki-järjestelmään<sup>37</sup>, josta he voisivat tarvittaessa selvittää veneen kaupallisen aseman.

### **10.4.2 Uusi toimintamalli**

*Uuden toimintamallin mahdollisuutena* pidettiin työpajassa sitä, että säännösten valmisteluvaiheessa luodaan selkeät luokat ja erilliset toimintamallit sekä miehittämättömille että miehityille vuokraveneille. Miehittämättömien vuokraveneiden katsastuksia voisivat jatkossa hoitaa veneseurat, ja veneiden kuljettaminen voisi tapahtua ilman lupakirjaa. Veneiden radiolaitte ja -lupakirjavaatimuksia voitaisiin samalla yksinkertaistaa, jotta tavallinen henkilö voisi lähettää ainakin hätäkutsun tarvittaessa. Miehitettyjen vuokraveneiden osalta todettiin, että niiden toiminta voisi jatkua entisen kaltaisena.

---

<sup>37</sup> Trafín merenkulun sähköinen tietojärjestelmä.

Uuden toimintamallin mahdollisuutena nähtiin myös se, että uudet vuokraveneyrittäjät oppivat itse kantamaan vastuuta toimintansa turvallisuudesta. Se vähentäisi samalla pimeää liiketoimintaa ja temppuilua, jossa veneen matkustajat ovat nimellisesti sen henkilökuntaa. Lisäksi todettiin, että luokkaan IV kuuluvat vuokraveneet ovat hyväkuntoisia ja yrittäjät vastuuntuntoisia, joten viranomaiskatsastusten loppuminen tuskin heikentäisi ainakaan niiden turvallisuutta.

Muita uuden toimintamallin mahdollisuuksia oli työpajaan osallistuneiden mukaan mm. Tu-  
kesin riskiperusteisen toimintamallin kehittäminen ja soveltaminen vuokravenetoiminnassa.

*Uuden toimintamallin uhkana* pidettiin työpajassa sitä, että vuokraveneisiin liittyvä viranomaistoiminta heikkenee. Jos pakollisista katsastuksista ja lupakirjamenettelystä luovuttaisiin, viranomaistoiminta ei olisi enää samalla tavoin ennakoivaa kuin tänä päivänä. Vaikka uusi toimintamalli keventäisi Trafín hallinnollista taakkaa, se voisi raskauttaa muita viranomaisia, joista osa kärsii jo tänä päivänä resurssipulasta. Lisäksi todettiin, että veneseurojen katsastajien osaaminen ei ole yhtä korkealla tasolla kuin Trafín tarkastajien tai nimettyjen katsastajien osaaminen.

## 11 Johtopäätökset

Tämän vaikutusten arvioinnin tavoitteena oli esittää tiivis ja ajantasainen kuvaus vuokravenetoiminnasta. Lisäksi tavoitteena oli arvioida niitä vaikutuksia, joita vuokraveneitä koskevien erityissäädösten kumoamisesta saattaisi aiheutua.

Seuraavat johtopäätökset perustuvat ensisijaisesti asiantuntijoiden subjektiivisiin arvioihin. Kvantitatiivisten menetelmien käyttö ei tässä vaikutusten arvioinnissa ollut mahdollista tarvittavan tiedon puutteesta johtuen.

Vaikutusten arvioinnissa selvitettiin seuraavia kysymyksiä:

### **Mikä on vuokravenetoiminnan nykytila?**

*Vuokraveneillä harjoitettavan liiketoiminnan voidaan arvioida olevan nykyisin melko vähäistä. Vuokraveneeksi katsastettujen huviveneiden määrä on noin 800, mikä luku on varsin pieni verrattuna huviveneiden kokonaismäärään. Liiketoimintaan rinnastettavat pimeät markkinat ovat asiantuntijoiden mukaan kohtalaisen suuret.*

Nykyisen toimintamallin vahvuutena pidettiin Trafín työpajassa sitä, että se on liiketoiminnan näkökulmasta reilu sekä vuokravene- että kotimaanliikenteen matkustaja-alusyrittäjille. Sen keskeisenä heikkoutena nähtiin vaatimus CE-merkinnästä.

*Vuokravenetoiminnan turvallisuuden voidaan arvioida olevan melko hyvä. Nimettyjen katsastajien mukaan vuokraveneet täyttävät viranomaisvaatimukset verrattain hyvin. Heidän arvionsa alan turvallisuudesta vaihtelevat hyvän ja kohtalaisen välillä, mitä näkemystä tukevat myös Trafín onnettomuustilastot.*

Nykyisen toimintamallin vahvuutena pidettiin työpajassa sitä, että katsastukset ja lupakirjamenettely mahdollistavat sekä vuokravenetoiminnan valvonnan että turvallisuuden kehittämisen. Sen heikkoutena pidettiin yrityksiä, joiden turvallisuuskulttuurin taso ei ole riittävä.

*Vuokraveneiden haitalliset ympäristövaikutukset voidaan arvioida melko vähäisiksi. Vuokraveneeksi katsastettujen huviveneiden osuus niiden kokonaismäärästä on vajaat 0,5 prosenttia, mikä lienee lähellä myös niiden osuutta haittavaikutuksista.*

Nykyisen toimintamallin vahvuutena pidettiin työpajassa sitä, että vuokraveneiden haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi on laadittu asianmukaiset säännökset, joiden noudattamista valvotaan katsastuksissa. Sen heikkoutena pidettiin sitä, että osa veneilijöistä ei piittaa ympäristöstä, mihin viranomaisen tai veneen vuokraajan on vaikea puuttua.

*Vuokraveneitä koskevan viranomaistoiminnan voidaan arvioida olevan melko hyvällä tasolla. Nykyiset säännökset vuokravenetoiminnasta ovat vuosia kestäneen kehitysprosessin tulos. Niiden noudattamista valvovat useat eri viranomaiset, joista keskeisimpiä ovat Trafi, Rajavartiolaitos ja poliisi.*

Nykyisen viranomaistoiminnan vahvuutena pidettiin työpajassa sen ennakoivaa toimintatapaa. Kun vuokraveneiden vaatimustenmukaisuus ja kuljettajan pätevyys tarkastetaan katsastuksessa, se on tehokas keino sekä ennalta ehkäistä onnettomuuksia että minimoida niiden seurauksia. Sen heikkoutena pidettiin mm. säännöksiä, jotka haittaavat liiketoiminnan harjoittamista ja kehittämistä.



## **Mikä muuttuu, jos vuokraveneitä koskevat erityissäädökset kumotaan ja toimintaa säännellään yleissäädöksillä?**

Vuokravenetoimintaa koskevien erityissäädösten kumoamisesta aiheutuisi Trafín asiantuntijoiden mukaan huomattavia muutoksia toiminnalle.

Liiketoiminnan kannalta keskeisimpiä muutoksia olisivat veneitä vuokraavien yritysten perustamisen helpottuminen, digitaalisten palvelukonseptien mahdollistuminen ja asiakaspalautteen merkityksen korostuminen.

Turvallisuuden osalta merkittävimpiä muutoksia olisivat viranomaiskatsastusten loppuminen, pätevyys- ja miehitysvaatimusten poistuminen sekä vapaaehtoisen turvallisuustyön merkityksen korostuminen.

Ympäristön näkökulmasta keskeisin muutos olisi huviveneiden käyttöasteen kasvu.

Viranomaistoiminnan kannalta merkittävimpiä muutoksia olisivat erityissäädösten poistuminen, Trafín hallinnollisen taakan keveneminen ja mm. Tukesin tehtävien lisääntyminen.

## **Mitkä ovat muutosten mahdolliset vaikutukset vuokravenetoimintaan?**

Trafín työpajan tulosten perusteella voidaan arvioida, että *muutosten vaikutukset vuokraveneillä harjoitettavaan liiketoimintaan olisivat melko myönteiset*. Trafín hanke vuokraveneitä koskevien erityissäädösten kumoamiseksi *edistäisi tältä osin hallituksen kärkihankkeita*.

Jos liiketoiminnan aloittamiseen tarvittava alkupääoma laskisi, se voisi kasvattaa alan markkinoita ja palvelutarjontaa monipuolistuiksi. Samalla se loisi edellytykset digitaalisten palvelukonseptien kehittymiselle. Parhaassa tapauksessa syntyisi positiivinen kehä, jossa hyötyisivät sekä molemmat osapuolet että myös asiakkaat. Lisäksi uudessa toimintamallissa nähtiin myös monia myönteisiä välillisiä vaikutuksia.

Uuden toimintamallin keskeisenä uhkana pidettiin työpajassa sitä, että liiketoiminta ei ole enää jatkossa kannattavaa osalle nykyisistä vuokravene- ja kotimaanliikenteen matkustajalähtöalustoista.

Työpajan tulosten perusteella voidaan arvioida, että *muutosten vaikutukset vuokravenetoiminnan turvallisuuteen olisivat melko kielteiset*.

Jos viranomaiskatsastuksista ja lupakirjamenettelystä luovuttaisiin, se voisi heikentää vuokravenetoiminnan turvallisuutta ja lisätä onnettomuuksia. Se tekisi mahdolliseksi esimerkiksi asiakkaiden kuljettamisen hieman alle 1,0 promillen humalassa, eikä veneen tai sen kuljettajan turvallisuudesta olisi enää muutoinkaan takeita.

Uuden toimintamallin mahdollisuutena pidettiin työpajassa vapaaehtoisen katsastus- ja koulustoiminnan kehittämistä, jonka tueksi toimijat voisivat luoda oman sertifiointijärjestelmän. Digitaalisista palvelukonsepteista tuttu asiakaspalautteikäytäntö nähtiin myös mahdollisuutena vaalia ja kehittää alan turvallisuutta.

Työpajan tulosten perusteella voidaan arvioida, että *muutosten vaikutukset vuokravenetoiminnan haitallisiin ympäristövaikutuksiin olisivat lähes neutraalit*.

Jos veneiden käyttöaste kasvaisi, se saattaisi lisätä niiden haitallisia pistevaikutuksia ympäristössä. Toisaalta veneilyharrastuksen helpottuminen voisi muuttaa ihmisten asenteita parempaan suuntaan, jolloin roskaaminen ja muu piittaamattomuus ympäristöstä vähenisi. Lisäksi venesatamien jätehuolto saattaisi parantua kysynnän kasvaessa.

Työpajan tulosten perusteella voidaan arvioida, että muutosten *vaikutukset vuokraveneitä koskevaan viranomaistoimintaan olisivat lähes neutraalit*. Trafín hanke vuokraveneitä koskevien erityissäädösten kumoamiseksi *ei tältä osin edistäisi merkittävästi hallituksen kärkihankkeita*.

Jos vuokravenetoimintaa koskevat erityissäädökset kumottaisiin, viranomaistoiminta ei olisi enää samalla tavoin ennakoivaa kuin tänä päivänä. Muutos keventäisi todennäköisesti Trafín hallinnollista taakkaa. Sen sijaan muiden viranomaisten osalta se saattaisi kasvattaa sitä, kun Trafín tehtävien poistumisen lisäksi niitä kuormittaisi myös vuokravenetoiminnan kasvu.

Uuden toimintamallin mahdollisuutena pidettiin työpajassa sitä, että säännösten valmisteluvaiheessa luodaan selkeät luokat ja erilliset toimintamallit sekä miehittämättömille että miehityille vuokraveneille. Se saattaisi tasata viranomaisten hallinnollisen taakan jakautumista ja minimoida samalla uudistuksen kielteisiä turvallisuusvaikutuksia.

## 12 Lähteet

### Tilastot

- Trafi PURKKI: Tilastoajo tehty 5.7.2016

### Puhelinhaastattelut, sähköpostit ja tiedonannot

- Fanø-Fredeløkke J., Special Adviser, Maritime Regulation and Legal Affairs, Danish Maritime Authority, sähköpostiviesti 6.9.2016
- Hirviranta J., johtava asiantuntija, Liikenteen turvallisuusvirasto, sähköpostiviesti 26.8.2016
- Latvalahti M., yksikönpäällikkö, Liikenteen turvallisuusvirasto, haastattelu 26.8.2016
- Maukonen T., erityisasiantuntija, Liikenteen turvallisuusvirasto, sähköpostiviesti 26.8.2016
- Pentinsaari P., johtava asiantuntija, Liikenteen turvallisuusvirasto, sähköpostiviesti 29.8.2016
- Piirainen P., Co-ordinator for survey and inspection unit, Swedish Transport Agency, sähköpostiviesti 6.9.2016
- Rajamäki R., erityisasiantuntija, Liikenteen turvallisuusvirasto, sähköpostiviesti 29.8.2016
- Räisänen V., yksikönpäällikkö, Liikenteen turvallisuusvirasto, haastattelu 26.8.2016
- Uttula A., johtava asiantuntija, Liikenteen turvallisuusvirasto, haastattelu 26.8.2016
- Öhrmark P., yksikönpäällikkö, Liikenteen turvallisuusvirasto, haastattelu 26.8.2016
  
- Sähköpostikysely 14.-21.7.2016. Trafin tekemä sähköpostikysely nimetyille katsastajille.
  
- Trafissa 13.9.2016 järjestetyn työpajan aineisto (osallistujalista on liitteessä 1.)

### Säädökset ja määräykset

- Laki (38/1978): Kuluttajansuojalaki
- Laki (463/1996): Vesiliikennelaki
- Laki (578/2005): Rajavartiolaki
- Laki (621/2005): Laki eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista (kumottu)
- Laki (1686/2009): Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä
- Laki (1687/2009): Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta
- Laki (920/2011): Kuluttajaturvallisuuslaki
- Laki (1712/2015): Laki huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista

- Komission lentotoiminta-asetus (EU N:o 965/2012): Komission lentotoiminta-asetus lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti
- Asetus (438/1983): Asetus vuokraveneiden turvallisuudesta (kumottu)
- Asetus (166/2013): Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä.
- Merenkululaitoksen määräys (Dnro 9/30/97): Merenkululaitoksen määräys vuokraveneiden turvallisuudesta (kumottu)
- Trafin määräys (TRAFI/976/03.04.01.00/2013): Alusten katsastukset
- Trafin määräys TRAFI/31284/03.04.01.00/2014: Meriturvallisuus: Vuokraveneiden laitteet ja varusteet
- Ålands tingsrätt (R 14/377/29.07.2015): Underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt
- Hallituksen esitys eduskunnalle (HE 250/2009 vp): Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä ja laiksi laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta sekä laeiksi eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta

### **Lehdet ja kirjallisuus**

- Helsingin Sanomat 4.7.2016: Kuluttajapalveluja koskevat säännökset saatava ajan tasalle
- Kauppalehti 21.4.2016: Jakamistalous ajaa avoimuuteen
- Merenkululaitoksen julkaisuja 5/2005: Veneilyn määrä ja taloudelliset vaikutukset Suomessa
- Onnettomuustutkintakeskus (C3/2010M): JEANNEAU PRESTIGE 42S, A-58990 (FIN), uppoaminen Inkoon edustalla 28.5.2010
- Onnettomuustutkintakeskus (C4/2010M): M/S IDA 1 (FIN), karilleajo ja uppoaminen Merenkurkussa 17.8.2010
- Transportstyrelsens (Dnr/Beteckning TSF 2016-32): Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd för fartyg i nationell sjöfart (2016-09-23) Valtioneuvoston selvitys ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 19/2016: Onko Suomi jäämässä alustatalouden junasta

Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)  
Trafiks kerthetsverket (Trafi)  
Helsinki, Helsingfors 2016  
ISBN 978-952-311-159-2  
ISSN 1799-0157