

Asia: VN/16372/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Viite: Valtiovarainministeriön lausuntopyyntö 26.8.2024 (VN/16372/2024)

Valtiovarainministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta. Esityksessä ehdotetaan dieselkäyttöisten matkailuautojen ajoneuvoveron käyttöveron korottamista 0,9 sentistä 5,5 senttiin päivältä jokaiselta ajoneuvon kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta.

Matkailuajoneuvoalan toimialajärjestö Matkailuajoneuvotuoja ry (MAT), matkailuajoneuvon käyttäjien muodostamien yhdistysten valtakunnallinen keskusjärjestö SF-Caravan ry, sekä Suomen Matkailu-organisaatioiden yhdistys Suoma ry toteavat lausuntonaan seuraavaa:

Pidämme matkailuautojen käyttövoimaveron maltillista korotusta oikeana ratkaisuna autoverotuen poiston sijaan. Suhtaudumme suunniteltuun yli 500 %:n veronkorotukseen kuitenkin erittäin huolestuneesti. Sellaista ei tule toteuttaa ja suurten matkailuautojen maksukattoa tulee harkita.

Alkujaan kaavailtu matkailuautojen autoverotuen poisto olisi vähentänyt merkittävästi uusien matkailuautojen myyntiä ja ohjannut kysyntää käytettyinä muista EU-maista tuotaviin matkailuautoihin. Tällä olisi ollut negatiivinen vaikutus valtion verokertymään, koska käytettyinä maahantuoduista autoista ei makseta täyttä arvonlisäveroa. Vaikutus myös leasing-markkinaan olisi ollut suuri ja harmaan talouden riski olisi kasvanut merkittävästi. Käytettyjen matkailuautojen kasvava tuonti olisi avannut uusia mahdollisuuksia järjestäytyneelle rikollisuudelle ja harmaan talouden toimijoille. Ajoneuvokannan vanhentuessa myös turvallisuus olisi heikentynyt.

Matkailuautojen käyttövoimaveron yli 500 %:n korotus 0,9 sentistä 5,5 senttiin olisi täysin kohtuuton. Se aiheuttaisi suurta vahinkoa ja korotuksella olisi toteutuessaan monella tapaa negatiivinen vaikutus. Alan harrastajien verotaakka kasvaisi suhteessa kohtuuttomasti. Korotuksen tulisi olla maltillinen, jotta se ei vaikuttaisi haitallisella tavalla markkinoihin ja talouteen. Käyttövoimaveron kaksinkertaistaminen 0,9 sentistä 1,8 senttiin toisi valtiolle 12 miljoonaa euroa verotuloa vuodessa. Tätä tasoa lähdettiin alun perin olleessa esityksessä hakemaan.

Kun korotus olisi kohtuullinen, se ei aiheuttaisi luonnoksessa kuvattuja verotuottoja pienentäviä käyttäytymisvaikutuksia, eikä matkailuautojen omistajia tarvitsisi yliverottaa. Lisäksi käyttövoimaveron perimiselle tulisi asettaa 3.500 kg:n mukainen katto, jotta painavien matkailuautojen veron määrä ei nousisi täysin kohtuuttomaksi.

Vaikutukset matkailuun

Matkailu on suuren kasvupotentiaalin omaava palveluala, jolla on paljon kerrannaisvaikutuksia muille aloille. Matkailuautoilijat ovat merkittävä matkailusegmentti. Työ- ja elinkeinoministeriön (TEM) huhtikuussa julkaiseman tuoreen kansallisen ja alueellisen matkailutilinpidon ja matkailukysynnän arvioiden mukaan matkailun kokonaiskysyntä ennen koronapandemiaa (vuonna 2019) oli 16,3 miljardia euroa ja siitä kotimaanmatkailun osuus oli 8,7 miljardia euroa (53 %).

Vuonna 2020 kotimaanmatkailun kysynnän osuus nousi 77 prosenttiin ja edelleen vuonna 2021 lähes 84 prosenttiin. Jos matkailua verrataan Suomessa perinteisesti merkittävänä toimialana pidettyyn metsäteollisuuteen, työllistää matkailu suoraan nelinkertaisen määrän ihmisiä. Kerrannaisvaikutukset muihin toimialoihin ovat myös merkittävät - yksi matkailuun sijoitettu euro tuo muille toimialoille kerrannaisvaikutuksina keskimäärin 60 senttiä. Tilastokeskuksen vuoden 2022 majoitustilaston mukaan matkailuajoneuvojen osuus kaikista leirintäalueiden yöpymisistä oli 64 %. Matkailuautoilijoiden tuottama positiivinen vaikutus koskee poikkeuksellisen laajasti koko Suomea, mikä tekee harrastusmuodosta erityisen tärkeän. Matkailuautojen käytön edellytyksiä tulee tukea, ei heikentää.

Matkailuautoilijat käyttävät liikkeessään paljon alueellisia palveluita. Se luo paikallista hyvinvointia myös niille alueille, jotka eivät hyödy samalla tavalla muista elinkeinoelämän muodoista. Yritysten matkailusta saama tuotto sekä matkailun välittömästi ja välillisesti työllistämän henkilökunnan palkkatulot lisäävät kohdepaikkakunnan saamia verotuloja. Matkailijoille tarjottavien palveluiden avulla lisätään myös paikallisten viihtyvyyttä ja sitä kautta syrjäisempien alueiden vetovoimaa asuinalueina ja investointikohteina. Matkailuautojen avulla voidaan myös helpottaa syrjäisten alueiden saavutettavuutta. Negatiivinen kehitys lisäisi syrjäisten alueiden eristyneisyyttä.

Haaga-Helia ammattikorkeakoulu Oy toteutti vuonna 2022 yhdessä Suomen Leirintäalueyhdistys ry:n ja SF-Caravan ry:n kanssa seurantatutkimuksen, johon vastasi 3 349 henkilöä.

Leirintäalueyöpymisissä pääasiallinen kulkuneuvo oli matkailuajoneuvo (88 %). Matkailuautoja näistä oli 50 % ja niiden osuus on kasvanut tasaisesti. Kaikista vastaajista 85 % aikoi tehdä uuden matkan ensi vuonna, matkailuajoneuvoilla liikkuvista jopa 90 %. Leirintämatkailu on vientialaan rinnastettava toimiala, joka maksaa arvonlisäveroa Suomeen. Leirintämatkailijoiden tuoma liikevaihto vieraspaikkakunnilla oli vuonna 2022 235 milj. euroa. Päiväkohtainen rahankulutus paikkakunnalla oli 107 euroa / vrk / hlö. Leirintämatkailun työllistävä kokonaisvaikutus oli 2 957 henkilötyövuotta. Verotuloja leirintämatkailu tuotti 87,9 milj. euroa. Mikäli matkailusegmentti supistuisi, sillä olisi negatiivinen vaikutus matkailukohteisiin ja palveluiden saatavuuteen – matkailukohteiden määrä vähenisi ja niiden haluttavuus heikkenisi.

Suomeen kohdistuva leirintämatkailu kiinnostaa eurooppalaisia matkailijoita ja edellä esitetyn tutkimuksen mukaan saksalaisten matkailijoiden keskuudessa se on yksi suurimmista Suomeen kohdistuvista matkan valintakriteereistä. Suomessa on tällä hetkellä noin 2,5 miljoonaa yöpymisvuorokautta leirintäalueilla. Euroopassa tehdään noin 500 000 000 leirintäalue yöpymisvuorokautta. Mikäli onnistuisimme suuntaamaan Euroopassa tehdyistä leirintäalue yöpymisvuorokausista Suomeen yhden prosentin, kasvaisi Suomen matkailualan liikevaihto noin yhdellä miljardilla eurolla. Tavoite on realistinen, sillä esimerkiksi naapurimaissa Ruotsissa leirintäalueyöpymisten määrä on yli 16 miljoonaa ja Norjassa yli 10 miljoonaa.

Matkailuautoilu kiinnostaa myös nuoria matkailijoita. Alkukesästä 2024 julkaistu Suomen matkailuorganisaatioiden yhdistys Suoma ry:n toteuttama tutkimus kertoo, että erityisesti nuoret aikuiset ovat nyt erityisen kiinnostuneita ja halukkaita matkustamaan kotimaassa ja kokevat Suomen matkailutarjonnan erityisen kiinnostavaksi. Voidaan otaksua, että harrastamisen mahdollisuuksien heikentäminen vähentäisi nuorten matkailumahdollisuuksia ja sillä olisi merkittävä vaikutus myös nuorten hyvinvointiin ja kotimaan tuntemukseen. Matkailualan monimuotoisuus ja harrastusmatkailu vähenisi. Se on ollut vuosikymmeniä merkittävässä roolissa suomalaisten hyvinvoinnin ja kansakunnan yhteisen identiteetin rakentamisessa.

Korkeammat kustannukset voisivat estää ihmisiä harrastamasta matkailuautoilua, mikä vaikuttaisi negatiivisesti myös erilaisiin yhteisöihin ja tapahtumiin. Korkeammat kustannukset myös kannustaisivat ihmisiä valitsemaan muita matkustusmuotoja matkailuautoilun sijaan ja kulutuksen kohdemaana olisi usein muu kuin Suomi. Matkailuautoilu lisää monin tavoin yhteisöllisyyttä ja hyvinvointia ja sen merkitys suomalaiselle yhteiskunnalle on suuri. Haluamme säilyttää tämän.

Suomen matkailustrategian mukaisesti matkailua kehitetään vastuullisena ja kasvavana palveluliiketoiminnan alana, joka luo hyvinvointia ja työllisyyttä ympärivuotisesti koko Suomessa.

Vaikutukset markkinoihin ja talouteen

Matkailuajoneuvotoimialalla on vaikutusta Suomen kansantalouteen, alan työllistämisaikutukset suoraan ja välillisesti ovat merkittävät. Alalla toimii noin 60 yritystä, joilla on yli 90 liikettä eri puolilla Suomea. Henkilökuntaa toimialalla on noin 550.

Matkailuajoneuvojen myynnistä, tarvikkeista ja huoltotoimista, sekä niiden käyttämisestä matkailuun kertyy valtiolle vuositasolla merkittävä verokertymä. Matkailuajoneuvojen hankintaan ja käyttöön liittyvien pakollisten arvonlisäverojen, ajoneuvo- ja käyttövoimaverojen, polttoaineverojen ja vakuutusverojen lisäksi toimiala maksaa yhteisö- ja ansiotuloveroja.

Matkailuautoihin kohdistuva kohtuuton verotus johtaisi toimialan tuottaman nykyisen verokertymän ja työllisyysvaikutuksen merkittävään vähentymiseen. Esim. Ruotsissa vuosina 2018 ja 2019 sekä Tanskassa aiemmin tehdyt veronkiristykset aiheuttivat matkailuautojen myynnin voimakkaan laskun (Ruotsissa vuonna 2019 -42,4 %), jolla oli selvät negatiiviset vaikutukset. Matkailuautojen myynnin romahdus vaikutti merkittävästi toimialan yritysten liikevaihdon laskuun ja mahdollisuuksiin työllistää, sekä aiheutti suuria taloudellisia vaikeuksia yrityksille ja niiden henkilöstölle. Sittemmin vääriä päätöksiä on pyritty korjaamaan.

Toimialan hidastuvalla kasvulla ja yritysten kannattavuuden laskulla olisi vaikutusta kotimaan talouteen. Matkailuajoneuvoala tukee yrittäjyyttä ja luo työtä. Se on myös merkittävä kotimaan matkailun lisäämisen mahdollistaja. Matkailuautojen kysynnän ja käytön lasku johtaisi työpaikkojen menetyksiin. Elinvoimaiset ja kilpailukykyiset yritykset ovat korkean työllisyysasteen edellytys. Kysynnän lasku myös vähentäisi investointeja, jolla olisi vaikutusta tuotteiden ja palveluiden kehitykseen. Matkailuajoneuvoalan yritykset ovat usein merkittävä tekijä alueellisissa talouksissa, joten niiden toimintaedellytysten heikentäminen vaikuttaisi myös alueiden talouteen. Matkailuautojen ostamisen väheneminen vaikuttaisi myös niihin liittyvien tarvikkeiden ja palveluiden kysyntään. Uusia matkailuautoja maahantuotiin vuonna 2023 noin 1 100 kpl, käytettyjä noin 700 kpl.

Matkailuautot ovat erikoiskäyttöön valmistettuja M-luokan ajoneuvoja, jotka ovat tarkoitettu vapaa-ajan käyttöön, matkailuun ja retkeilyyn. Autoverovapaus edistää matkailuautojen hankintaa ja ajoneuvokannan uudistumista, sekä matkailun kasvua. Uudet matkailuautot ovat myös entistä turvallisempia, minkä vuoksi ajoneuvokannan uudistumista kannattaa tukea. Suomessa oli 31.12.2023 rekisterissä 65.716 matkailuautoa. Niiden määrä 10 000 asukasta kohden on ollut Suomessa jo usean vuoden ajan Euroopan suurin. Matkailuauto ei ole henkilöauto. Se on liikuva koti, jonka veromallin ei tarvitse olla samanlainen henkilöauton kanssa. Matkailuautojen käyttövoimaveron määrän tulee olla järkevässä suhteessa ajoneuvojen painoon nähden ja suurten ajoneuvojen kohdalla veron maksukatto tulisi olla 3.500 kg:ssa.

Nyt lausuntopyynnön kohteena olevan ajoneuvoveron korotuksen lisäksi on samanaikaisesti suunnitteilla muita valtiovallan toimenpiteitä, jotka saattavat toteutuessaan vaikuttaa merkittäväällä tavalla kotimaan matkailun kokonaisverokuormitukseen. Ajoneuvoveron lisäksi on kaavailtu majoituksen alennetun arvonlisäverokannan 10 % muuttamista 14 % kantaan, eli siis 40 % nousu

arvonlisäveroon. Valtioneuvosto kaavailee ottaa käyttöön ammattidiesel -käsitteen, jonka voi arvella ennakoivan yksityiskäyttöön tarkoitettua dieselpolttoaineen huomattavaa hinnannousua.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry:n mukaan tieliikenteen päästökauppa nostaisi tieliikenteen kustannuksia noin 517 miljoonalla eurolla vuoden 2030 tilanteessa ja tulisi kansallisten verojen ja jakeluvetoisuuden aiheuttaman kustannuslisän päälle. Selvityksen mukaan päästökauppa nostaisi päästöoikeuden 50 euron tonnihinnalla bensiinin sekoitehintaa 16 senttiä litralta ja dieselin sekoitehintaa 11 senttiä litralta vuonna 2030. Päästökaupan lisähinnan päälle tulee vielä arvonlisävero (25,5 %), jolloin pumppuhinta nousee päästökaupan seurauksena mainituilla laskelmilla bensiinissä 20,08 senttiä per litra ja dieselissä 13,81 senttiä per litra.

Kun kuluttajien vapaa-ajanvieton vaihtoehtona olevan ulkomaille suuntaavan matkailun kustannukset eivät merkittävästi nouse, voidaan perustellusti olettaa kotimaan matkailun hintakilpailukyvyn heikkenevän merkittävästi.

Kuluttajat tekevät päätöksiä käytettävissään olevan rahan puitteissa. Voidaan olettaa kotimaan matkailun kilpailuasetelman heikkenemisen johtavan jopa merkittävään matkustustaseen alijäämän kasvuun. Tämä merkitsee sekä rahan että verokertymän suuntaavan Suomen sijasta ulkomaisiin kohteisiin. Erityisesti lähiseutujen markkinoilla kuluttajien kysynnän hintajousto on merkittävämpi tekijä, joka osuu erityisen kipeästi ympäristöystävälliseen maata pitkin matkailuun.

Ympäristövaikutukset

Matkailualan globaalin ilmastojulistuksen tavoitteena on kestävä kehityksen tavoitteiden edistämisen lisäksi sitoutuminen globaaleihin ilmastotavoitteisiin. Oikeilla verotuksen tukitoimilla matkailuautokantaa voidaan uudistaa oikeaan suuntaan. Uudet vähäpäästöisemmät matkailuautot ovat ympäristön kannalta järkeviä. Ne tarjoavat ympäristöystävällisemmän tavan matkustaa kotimaassa.

Kuluttajat ovat entistä tiedostavampia ja haluavat tehdä vastuullisia valintoja. Live like a local -matkailuun liittyy tutustuminen omaan kotimaahan, sekä paikallisiin alueisiin ja palveluihin. Asuminen ja liikkuminen matkailuautolla tukee vahvistuvaa ilmiötä. Matkailuautoilu voidaan nähdä vastuullisena matkailumuotona - matkailuautot ovat osa ratkaisua, ei ongelmaa. Vaikka matkailuautojen päästöt ovat hieman muita autoja suuremmat, ympäristön kannalta lomailumuotona se on yksi parhaista vaihtoehdoista. Viikon matkailuautoloma aiheuttaa yhteensä noin 300 kg:n hiilidioksidipäästöt henkilöä kohden. Se on vähemmän, kuin mitä tyyppillinen suurkaupunkiloma aiheuttaa.

Tällä hetkellä Suomeen saa rekisteröidä vain sellaisia uusia autoja, joiden hiilidioksidipäästöt ja kulutus ovat Euro V:n direktiivin mukaisia. Jos uusien matkailuautojen hankintaedellytyksiä

heikennetään, vihreän siirtymän tavoitteisiin on vaikeampaa päästä ja positiivinen kehitys hidastuu. Käytettyjen ja suurempipäästöisten matkailuautojen kasvava maahantuonti vaikeuttaisi ilmastotavoitteiden saavuttamista. Vanhat autot saastuttavat ja kuluttavat enemmän eikä sellaisten autojen tuonnin lisääminen Suomen markkinoille olisi tarkoituksenmukaista. Autokannan keski-ikä pienentäminen erilaisin tukitoimin ja kannustimin tukee myönteistä kehitystä ja tukee tavoitteisiin pääsemistä. Uusien matkailuautojen myynnin kasvu edistää vähäpäästöisempien ajoneuvojen osuutta koko matkailuautokannasta. Ohjauskeinojen tulee olla yrittäjyyteen ja harrastamiseen kannustavia, ei rankaisevia.

Matkailuajoneuvot tukevat Suomen huoltovarmuutta. Matkailuajoneuvojen käyttö huoltovarmuuden parantamisessa tarjoaa joustavan, itsenäisen ja monikäyttöisen ratkaisun majoitusongelmiin poikkeusoloissa. Niiden suuri määrä Suomessa, itsenäinen liikkuvuus ja mahdollisuus varustaa ne välttämättömillä tarvikkeilla tekevät niistä arvokkaan resurssin kriisitilanteissa. Useissa maissa matkailuajoneuvot ovat olleet ratkaisevassa roolissa kriisitilanteissa. Esimerkiksi maanjäristysten, tulvien tai muiden luonnonkatastrofien aikana matkailuajoneuvoja on käytetty onnistuneesti väliaikaisena majoituksena ja tukikohtina.

Matkailuajoneuvoilla on merkittävä potentiaali parantaa Suomen huoltovarmuutta poikkeusoloissa. Suomessa on yhteensä lähes 130 000 matkailuajoneuvoa, joista puolet on matkailuautoja ja puolet matkailuvaunuja. Näillä ajoneuvoilla voidaan majoittaa jopa 500 000 suomalaista, mikä tekee niistä arvokkaan resurssin huoltovarmuusjärjestelyissä. Ne tarjoavat joustavan ja nopeasti käyttöön otettavan majoitusratkaisun erilaisiin kriisitilanteisiin, kuten luonnonkatastrofeihin, pandemioihin tai muihin hätätilanteisiin.

Matkailuautot ja -vaunut voivat liikkua itsenäisesti paikasta toiseen, mikä tekee niistä erinomaisen ratkaisun poikkeusoloihin. Ne voidaan sijoittaa nopeasti tarvittaville alueille, kuten evakuoitikeskuksiin, ja niitä voidaan käyttää myös kuljetustarkoituksiin.

Matkailuajoneuvot soveltuvat paitsi majoitukseen myös liikkuviksi toimipisteiksi, kuten ensiapuasemiksi, ruokailupisteiksi tai muiksi tukikohdiksi, joissa tarvitaan väliaikaisia palveluja. Matkailuajoneuvot voidaan varustaa välttämättömillä tarvikkeilla, kuten ruoalla, vedellä, ensiapuvälineillä ja lämmityksellä, mikä tekee niistä omavaraisia yksiköitä. Aurinkopaneelien avulla ne voivat tuottaa sähköä ilman ulkopuolista virtalähdettä, mikä on erityisen tärkeää tilanteissa, joissa sähköverkon toiminta saattaa häiriintyä. Lisäksi ne on varustettu omilla saniteettitiloilla, mikä parantaa hygieniaa ja itsenäisyyttä.

Johtopäätös

Matkailuautojen autoverotuen poistamisella olisi ollut merkittäviä välittömiä negatiivisia seurauksia ja pitkän aikavälin vaikutuksia. Merkittävä hintojen nousu olisi vähentänyt uusien matkailuautojen myyntiä Suomessa ja siirtänyt kysynnän käytettyihin verovapaasti maahantuotaviin ajoneuvoihin. Kuluttajat, jotka aiemmin harkitsivat uuden matkailuauton hankintaa Suomessa, olisivat lykänneet

ostopäätöstään tai luopuneet siitä kokonaan. Käytettyjen matkailuautojen tuonnin kasvu olisi vaikuttanut negatiivisesti verokertymään ja lisännyt harmaan talouden ja rikollisuuden riskejä. Se olisi heikentänyt matkailualaa ja vähentänyt uusien matkailuautojen myyntiä. Se olisi myös vähentänyt muita verotuloja. Se olisi lisännyt kasvihuonepäästöjä ajoneuvokannan vanhenemisen ja ulkomailta Suomeen tuotavien vanhempien ja suurempipäästöisten ajoneuvojen myötä. Siksi kannattamme käyttövoimaveron korotusta.

Matkailuautojen käyttövoimaveron yli 500 %:n korotus 0,9 sentistä 5,5 senttiin olisi täysin kohtuuton. Se aiheuttaisi suurta vahinkoa ja korotuksella olisi toteutuessaan monella tapaa negatiivinen vaikutus. Alan harrastajien verotaakka kasvaisi suhteessa kohtuuttomasti. On muistettava, että suurimmalla osalla perheistä on matkailuauton lisäksi toinen ja kolmas ajoneuvo, joista myös kannetaan veroa. Korotuksen tulisi olla maltillinen, jotta se ei vaikuttaisi haitallisella tavalla markkinoihin ja talouteen. Käyttövoimaveron kaksinkertaistaminen 0,9 sentistä 1,8 senttiin toisi valtiolle 12 miljoonaa euroa verotuloa vuodessa. Tätä tasoa lähdettiin alun perin olleessa esityksessä hakemaan. Kun korotus olisi kohtuullinen, se ei aiheuttaisi luonnoksessa kuvattuja verotuottoja pienentäviä käyttäytymisvaikutuksia. Vain tarvittava kohtuullinen korotus antaisi mahdollisuuden kasvaa ja kehittyä, ei kuolla ja näivettyä. Annamme mielellämme lisätietoja.

Kunnioitavasti,

Tanja Saarnio, puheenjohtaja

Matkailuajoneuvotuoijat ry (MAT)

040 585 7280

tanja.saarnio@touringcars.eu

Mika Jokinen, toiminnanjohtaja

Matkailuajoneuvotuoijat ry (MAT)

045 189 1839

mika.jokinen@liikkuvakoti.fi

Olli Rusi, puheenjohtaja

SF-Caravan ry

0400 522 895

olli.rusi@karavaanarit.fi

Mikko Kivekäs, toiminnanjohtaja

SF-Caravan ry

03 615 3121

mikko.kivekas@karavaanarit.fi

Susanne Rasmus, puheenjohtaja

Suomen Matkailuorganisaatioiden yhdistys - SUOMA ry

0400 885 786

susanne.rasmus@jyvaskyla.fi

Lisätietoa:

Matkailuajoneuvotuoijat ry (MAT)

www.liikkuvakoti.fi

Vuonna 1974 perustettu Matkailuajoneuvotuoijat ry (MAT) edustaa kattavasti toimialaa, valtaosa toimialan yrityksistä on yhdistyksen jäseniä. Yhdistys on matkailuautojen ja -vaunujen maahantuojien, tehtaiden sekä tarviketoimittajien ja alan palveluja tuottavien yritysten järjestö. Yhdistys mm. tiedottaa, laatii tilastoja, seuraa viranomaisohjeistusta ja ottaa kantaa eurooppalaisen lainsäädännön soveltamiseen Suomessa. Yhdistys tekee yhteistyötä eri toimijoiden kanssa Suomessa, pohjoismaissa ja koko Euroopassa. Se toimittaa Suomesta tietoja eurooppalaiselle European Caravan Federation -kattojärjestölle.

SF-Caravan ry

www.karavaanarit.fi

Vuonna 1964 perustettu SF-Caravan ry on matkailuajoneuvon käyttäjien muodostamien yhdistysten valtakunnallinen keskusjärjestö, joka valvoo matkailuajoneuvon käyttäjien etuja ja edistää heidän yhteisiä pyrkimyksiään. Järjestöllä on yli 65 000 jäsentä.

Suomen Matkailuorganisaatioiden yhdistys - Suoma ry

www.suoma.fi

Suoma toimii kotimaan matkailun alueellisten organisaatioiden, matkailukeskus-organisaatioiden ja I-kilpi matkailutoimistojen yhteiselimenä ja edunvalvontajärjestönä matkailualan keskusjärjestöihin, valtion matkailuhallintoon ja muihin alalla toimiviin yhteisöihin nähden.

Jokinen Mika
Matkailuajoneuvotuojat ry (MAT)