

21.2.2020

Liikenne- ja viestintäministeriölle

## ARVIOMUISTIO TAKSISÄÄNTELYN TOIMIVUUDESTA

Liikenne- ja viestintäministeriö on lähettänyt lausuntokierrokselle taksisääntelyn toivuutta käsittelevän arviomuistion (VN/1631/2020).

Arviomuistiossa käsiteltäviä asioita ovat taksipalvelujen turvallisuus, taksipalvelujen saatavuus, harmaan talouden torjunta taksialalla, taksipalvelujen hinnoittelu, taksipalvelujen laatu ja välityskeskusten rooli ja toiminnan pelisäännöt. Lausunnonantajilta on pyydetty näkemyksiä arviomuistion tilannekuvauksen oikeellisuuteen ja kattavuuteen näiden teemoja osalta ja pyydetty näkemyksiä esille nostettuihin toimenpide-ehdotuksiin. Lausunnonantajat voivat esittää myös muita muutosehdotuksia.

MaRa kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto arviomuistiosta.

### **1. Matkailuyrityksille myönnetty poikkeus henkilöliikenneluvan hakemisesta tulee palauttaa lakiin**

MaRa edustaa laajalti matkailu- ja ohjelmapalvelualan yrityksiä Suomessa. MaRan jäseniin kuuluu erilaisia ohjelma- ja luontomatkailupalveluja tarjoavia yrityksiä, jotka järjestävät koti- ja ulkomaisille matkailijoille erilaisia ohjelmapalveluja, safareita ja muita aktiviteetteja. MaRan jäseniä ovat muutamia mainitaksemme muun muassa Lapland Safaris Oy, Harriniva Hotels & Safaris Oy, Rukapalvelu Oy, Boreal Wildlife Centre Oy, Koli Activ Oy ja Martinselkosen Eräkeskus. MaRa neuvottelee ohjelmapalvelualalla työehtosopimuksen yhdessä palvelualan ammattiliitto PAMin kanssa.

Kumottuun taksiliikennelakiin (217/2007) sisältyi poikkeussäännös, jonka mukaan palveluyrityksen hallinnassa olevalla henkilöautolla saa ilman taksilupaa kuljettaa henkilöitä, jos kuljetus liittyy koti- tai matkailupalveluihin ja kuljetus on osa yrityksen tarjoamasta palvelukokonaisuudesta. Poikkeus kumottiin liikennepalvelulain tultua voimaan. Liikennepalvelulakiin sisällytettiin kuitenkin säännös, jonka mukaan taksinkuljettajan ajolupaa ei tarvita koti- ja matkailupalveluyrityksen osana palvelukokonaisuuttaan tarjoamissa kuljetuksissa. Taksinkuljettajan ajolupaa koskeva poikkeus on ollut välttämätön ja se on turvannut kuljetusten jatkumisen matkailupalveluiden palvelukokonaisuuden osana tapahtuvissa kuljetuksissa.

Matkailupalveluja ja niihin liittyviä kuljetuspalveluja tarjoavat yritykset ovat pääosin erittäin pieniä, yrittäjä mukaan lukien 1-3 henkilöä ympärivuotisesti työllistäviä. Yrityksiä on useita satoja ja osa niistä toimii myös muilla toimialoilla (esimerkiksi maatalous). Matkailupalvelujen tarjonta on erittäin sesonkiluonteista. Asiakasryhmät ovat tyypillisesti pieniä, 2 – 6 henkilön ryhmiä. Yritys tarjoaa yleensä luontomatkailupalveluja (esimer-

kiksi koira-, moottorikelkka-, poro-, vaellus-, melonta- ja eläinten-katselusafareita), joihin liittyvänä välttämättömänä osana on kuljetus esimerkiksi majoituspaikasta safarin varusteiden haku- tai aloituspaikkaan. Ajoneuvon kuljettajana toimiva ryhmän opas antaa asiakkaille jo kuljetuksen aikana tarkempia tietoja palvelukokonaisuudesta, kuten majoituksesta, ruokailuista, safarin ohjelmasta ja asiakkaan käyttöön tulevista välineistä sekä tekee itsensä tutuksi ryhmälle, jonka kanssa hän viettää aikaa joskus jopa useamman päivän.

Matkailupalveluiden yhteydessä tapahtuva asiakkaiden kuljettamiseen liittyvä palvelu on vain oheis- tai hyvin pieni lisäpalvelu osana palvelukokonaisuutta, jonka keskeisenä osana ei ole henkilökuljetuspalvelu vaan matkailuelämysten tarjoaminen.

MaRa toteaa, että matkailupalveluyrityksille aiheutuu taksiliikenneluvasta paljon turhaa hallinnollista taakkaa ja kustannuksia. Lainmuutos on myös lisännyt kilpailuvääritymiä alalla, kun vain osa matkailupalveluja tarjoavia yrityksistä on hankkinut taksiliikenneluvan asiakaskuljetuksiaan varten ja rekisteröinyt ajoneuvonsa luvanvaraiseen käyttöön.

Käytännössä vain ammattimaisesti toimivat matkailupalveluja tarjoavat yritykset ovat hakeneet luvan ja iso osa yrityksistä on jättänyt luvan hakematta. Taksilupaa koskevat veloitteet ja kustannukset ovat kuljetusten merkitykseen nähden niin raskaat, että moni toimija on jättänyt luvan hakematta. Taksiliikenneluvan hakemista valvoo lähinnä poliisi eikä poliisilla ole resursseja tehokkaaseen valvontaan. Taksiluvan vaatiminen matkailupalveluyrityksiltä on vääristänyt kilpailutilannetta matkailupalveluyritysten välillä.

Taksiluvan hankkineilla ohjelmalveluyrityksillä kustannukset ovat nousseet merkittävästi aiemmasta. Vakuutusmaksut luvanvaraisessa käytössä ovat moninkertaiset tavallisiin vakuutuksiin nähden. Useat matkailupalveluyritykset, jotka kuljettavat asiakkaitaan palvelukokonaisuuden osana, ovat jättäneet vakuuttamatta hallinnassaan olevat autonsa luvanvaraiseen käyttöön. Tämä lisää myös kilpailuvääritymiä.

Taksiliikenneluvan hakeneille ohjelmalveluyrityksille aiheutuu myös tarpeetonta hallinnollista taakkaa raportointivelvoitteiden takia. Taksiluvan hankkinut matkailupalveluyritys joutuu raportoimaan Traficomille palvelukokonaisuuden osana tapahtuvista kuljetuksista muun muassa seuraavia tietoja:

- yritystunnus tai luvanhaltijan nimi
- yrityksen pääasiallinen toimiala (taksiliikenne, muu henkilöliikenne, tavaraliikenne, muu)
- yrityksen taksiliikennekäytössä olevien ajoneuvojen määrä (henkilöautot, esteettömät henkilöautot, muut)
- yritykselle ajavien kuljettajien määrä (täyspäiväiset, osa-aikaiset)
- yrityksen pääasiallinen toimialue kunnan tarkkuudella
- yrityksen liikevaihto taksiliikenteessä (kokonaissumma euroina) raportoivana vuonna
- yrityksen ammattiajokilometrit taksiliikenteessä (kokonaiskilometrit km) raportoitava vuonna

MaRa toteaa, että matkailupalveluihin liittyvät kuljetukset eivät kilpaile taksiliikenteen kanssa. Kuljetuspalveluja ei tarjota rajoittamattomalle asiakaspiirille. Kuljetus on osa matkailupalvelukokonaisuutta ja se kohdistuu vain matkailupalveluyrityksen asiakkai-

siin. Asiakas ei voi varata kuljetusta sovelluksella tai puhelimella erikseen kuten taksitoiminnassa.

Taksiliikenneluvan vaatimiseen ei ole perusteita myöskään turvallisuustekijöiden takia. Asiakkaiden turvallisuus tulee huomioon otetuksi jo kuluttajaturvallisuuslain säännösten perusteella. Ohjelma- ja luontomatkailupalveluja tarjoavien yritysten tulee arvioida tarjoamiinsa palveluihin liittyvät riskit ja laatia turvallisuusasiakirja, jossa palveluihin ja toimintaan liittyvät riskit on perusteellisesti kartoitettu ja selvitetty samalla myös vaaratilanteiden ehkäisemistä edellyttävät toimenpiteet. MaRa muistuttaa, että matkailualalla toimiviin yrityksiin kohdistuu jo nykyisellään moniin muihin toimialoihin verrattuna poikkeuksellisen paljon sääntelyä ja viranomaisvalvontaa muun muassa turvallisuus-, kuluttajansuoja-, terveydensuojelu-, alkoholi-, palo- ja pelastus- sekä elintarvikeasioissa.

MaRa huomauttaa, että luvanvaraistaminen matkailupalveluissa on johtanut tilastojen osittaiseen vääristymiseen, mikä antaa taksiliikenteestä väärää tietoa. Kuten arviomuistioista selviää, niin taksiluvan hakeneiden yritysten määrä on kasvanut huomattavasti enemmän kuin raportoitu liikevaihto on kasvanut. Tämä on johtanut epäilyksiin harmaan talouden lisääntymisestä (asiaa käsitellään jäljempänä). Yksi syy siihen, miksi lupamäärien lisääntyminen ei ole samassa suhteessa lisännyt taksiliikenteen liikevaihtoa on se, että useat taksiliikenneluvan hakeneet matkailuyritykset ovat mukana taksiliikenneluvuissa ilman raportoitavaa liikevaihtoa. Kun kuljetuksia tehdään palvelukokonaisuuden osana ja kuljetuksesta ei peritä erillistä maksua, niin tästä ei myöskään synny Traficomille raportoitavaa liikevaihtoa taksiliikenteestä.

Jos palvelukokonaisuuden osana tapahtuvat kuljetukset rajattaisiin luvanvaraisuuden ulkopuolelle, niin vääristymä korjaantuisi ja tilastojen oikeellisuus parantuisi.

**MaRa katsoo, että taksiliikenneluvan vaatiminen matkailuyrityksiltä niiden kuljettaessa asiakkaitaan palvelukokonaisuuden osana on tarpeettoman raskas velvoite kuljetuksen osuuteen nähden. Lakiin tulee sisällyttää säännös, jonka mukaan ilman taksiliikennelupaa saa kuitenkin palveluyritysten hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljettaa henkilöitä, jos kuljetus liittyy matkailupalveluihin ja kuljetus on osa yrityksen tarjoamasta palvelukokonaisuudesta.**

## 2. Taksipalvelujen saatavuus

Arviomuistiossa todetaan, että kumottu taksiliikennelain sääntely varmisti jonkinlaisen saatavuuden useimmissa Suomen kunnissa lähes ympärivuorokautisesti. Toisaalta se rajoitti erityisesti kaupunkiseutujen tarjontaa ja loi esteen osa-aikaiselle taksitoiminnalle, joka voisi potentiaalisesti turvata saatavuutta siellä, missä kokopäiväiselle taksitoiminnalle ei ole taloudellisia edellytyksiä. Tällä hetkellä vaikuttaa siltä, että sääntelyn muutos on voinut jossain määrin parantaa saavutettavuutta kaupunkiseuduilla esimerkiksi hetkellisten kysyntäpiikkien aikana, mutta vaikutus harvaan asuttujen alueiden taksipalvelujen saatavuuteen on todennäköisesti ollut päinvastainen.

MaRalla ei ole käytettävissään tietoja, joiden perusteella MaRa voisi ottaa kantaa uuden taksisääntelyn vaikutuksiin taksipalveluiden saavutettavuudessa eri alueilla.



### 3. Taksipalvelujen turvallisuus

Arviomuistiossa todetaan, että taksiuudistus ei ole vaikuttanut taksipalvelujen turvallisuutta heikentävästi, kun asiaa tarkastellaan koko maan tasolla. Tilanne on arviomuiston mukaan kuitenkin huonompi pääkaupunkiseudulla. Tehtyjen kyselytutkimusten perusteella 43 prosenttia vastaajista kokee turvallisuuden heikentyneen pääkaupunkiseudulla lakiuudistuksen jälkeen. Vastaajat, jotka kokivat turvallisuuden heikentyneen, totesivat, että huijatuksi tulemisen riski on kasvanut.

MaRa toteaa, että kumotun taksiliikennelain voimassa ollessa luvallisten taksien kohdalla huijaustapauksia ei käytännössä esiintynyt. Huijaukset ovat siis käytännössä uusi ilmiö.

Moni ulkomaalainen matkailee Suomessa ensikertaa, eikä heillä ei ole aikaisempaa kokemusta taksipalvelujen käytöstä Suomessa. He eivät välttämättä ja useinkaan miellä tarpeelliseksi tarkistaa taksimatkan hinnoittelua tai hinnoittelun perusteita ennen auton kyytiin nousemista. Jos taksimatkan hinta osoittautuu matkan pituuteen ja matkustajan odotuksiin nähden kohtuuttomaksi, syntyy tästä helposti kokemus huijatuksi tulemisesta.

**MaRa katsoo, että huijaustapauksiin tulee puuttua tarkoituksenmukaisilla ja oikein kohdistetuilla toimilla.** MaRa katsoo, että lainsäädännöllä ei tule lisätä kaikkien yritysten hallinnollista taakkaa ja kustannuksia sen takia, että lupasääntelyn lieventämisen takia alalle on tullut vastuuttomia toimijoita. Toimenpidevaihtoehdoissa mainittu vaihtoehto säätää sisäisen koulutuksen minimitasovaatimuksesta ja koulutus suunnitelmavaatimuksesta kuormittaisi vastuullisia taksiryhtiä, joiden palvelut ja turvallisuus ovat olleet hyvällä tasolla. Huijaustapauksia tulee sen sijaan kitkeä kohdistamalla toimia taksiyrittäjiin, jotka toimivat vastuuttomasti.

### 4. Harmaan talouden torjunta

#### 4.1 Harmaan talouden tilannekuva puutteellinen

Arviomuistiossa todetaan, että taksialalla esiintyvän harmaan talouden laajuudesta ei ole tällä hetkellä tarkkaa käsitystä. Verohallinnon syksyllä 2019 tekemässä selvityksessä ei havaittu, että arvonlisäverokertymän pienentyminen olisi aiheutunut harmaasta taloudesta. Verohallinto ei myöskään havainnut, että alalle tulleiden uusien alustatalouden toimijoiden keskuudessa olisi laajamittausta tulonsalausta. Käteismaksuihin ja kiinteähintaisiin taksikyyteihin liittyvien kysymysten arvioiminen ei ollut Verohallinnon mukaan mahdollista vielä vuoden 2019 aikana. Tilannekuva taksialan harmaasta taloudesta on vielä puutteellinen. Kattavampi tutkimus harmaan taksialan harmaan talouden tilasta voidaan tehdä vasta kevään 2020 jälkeen.

#### 4.2 Toimintaa harjoitetaan ilman Y-tunnusta

Arviomuistion mukaan yli 1300 henkilöä (= yksityinen elinkeinonharjoittaja), joille on myönnetty taksiliikennelupa eivät ole kuitenkaan hakeneet Y-tunnusta tai rekisteröityneet verohallinnon arvonlisäverorekisteriin.

PRH:n sivuilla todetaan, että yksityinen elinkeinonharjoittaja on lain mukaan ilmoitettava kaupparekisteriin, jos yksikin seuraavista asioista täyttyy:

- elinkeinotoimintaa varten on pysyvä toimipaikka eli omasta asunnosta erillinen liike-tila
- palveluksessa on muita henkilöitä kuin aviopuoliso, alaikäinen lapsi tai lapsenlapsi
- harjoittaa luvanvaraista elinkeinotoimintaa.

Elinkeinon harjoittamisesta annetun lain 7 §:n nojalla luonnollisen henkilön ei kuitenkaan tarvitse tehdä perusilmoitusta luvanvaraisen taksiliikenteen harjoittamisesta, koska taksiliikennettä ei ole mainittuna lain 3 §:n kohdalla.

**MaRan näkemyksen mukaan yli 1300 taksiliikenneyrittäjän jääminen verohallinnon rekistereiden ulkopuolelle on lisännyt harmaata taloutta taksiliikennetoiminnassa. Harmaan talouden torjunta tehostuisi, jos taksiliikenneluvan saamiseksi henkilön tulee tehdä perusilmoitus ja rekisteröityä Verohallinnon rekistereihin. Harjoitettaessa luvanvaraista toimintaa, on perusteltua, että toimija rekisteröityy myös verohallinnon rekistereihin.**

#### **4.3 Tunnuksettomat taksit**

Valvontaa suorittavat viranomaiset ovat valvontaiskuilla kokeneet yhdeksi pääongelmaksi sen, että liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen kaikkia sinänsä lain mukaisia takseja ei tunnisteta ulkoisiksi takseiksi, koska niiltä puuttuvat perinteiset taksien tunnusmerkit, kuten taksivalaisin tai välitysliikkeiden teippaukset.

MaRa toteaa, että huolenaihe tunnussettomista takseista liittyy siihen, että taksikyytejä tarjotaan tunnussettomalla henkilöautolla rajoittamattomalle asiakaspiirille ottamalla asiakkaita kyytiin kadulta tai sovellustilauksilla.

Matkailupalveluyritysten palvelukokonaisuuden osana tapahtuvissa kuljetuksissa tai matkailupalveluyritysten omille asiakkaille muuten tarjottavissa kuljetuksissa autojen tunnussettomuus ei MaRan näkemyksen mukaan ole ollut ongelma. Kuljetuksia tarjotaan aina rajatulle kohderyhmälle palveluyrityksen hallinnassa olevalla autolla. Esimerkiksi taksiliikenneluvan hankkinut majoitusliike voi hoitaa hotellissa majoittuvien asiakkaidensa tilauskyytejä, kuten esimerkiksi lentokenttäkuljetuksia, hotellin omalla autolla. Autossa voi olla hotellin logo tai teippaus. Vastaavasti ohjelmapalveluyritykset kuljettavat palvelukokonaisuuden osana henkilöitä ohjelmapalveluyritysten omissa tunnuksissa olevilla autoilla tai tunnussettomilla autoilla.

**MaRa pitää tärkeänä, että liikennepalvelulaki ei pakota hankkimaan luvanhaltijan hallinnassa oleviin autoihin taksitunnuksia tai muitakaan tunnuksia, kun palveluyritys tarjoaa henkilökuljetuksia omille asiakkailleen / asiakasryhmilleen muuhun palvelutoimintaan liittyen tai sen osana.**

#### **4.4 Taksikyydeistä kerättävät minimitiedot ja taksamittarin käyttö**

Arviomuistioon on kirjattu verohallituksen ehdottamaan perustuen toimenpide-ehdotus, jonka mukaan laissa määriteltäisiin kerättävät vähimmäistiedot. Verohallinnon näkemyksen mukaan kaikista kyydeistä pitäisi kerätä, säilyttää ja tarvittaessa pystyä raportoimaan ainakin seuraavat tiedot:

- yrittäjän yksilöintitiedot (y-tunnus)

- ajoneuvon yksilöintitiedot (rekisterinumero, mukaan lukien vara-auton käyttö)
- ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitiedot (henkilötunnus)
- kaikkien ammattiajajien ajankohta, matkan pituus ja sen ajallinen kesto ja
- kaikkien kyytien hinta- ja maksutapatie

MaRa toteaa, että matkailupalvelujen yhteydessä palvelukokonaisuuden osana tapahtuvissa kuljetuksissa kyseisten tietojen kerääminen aiheuttaisi kuljetuksen merkitykseen nähden liikaa hallinnollista taakkaa ja kustannuksia. Tietojen kerääminen olisi myös epä-tarkoituksenmukaista, koska kuljetus on vain pieni osa palvelukokonaisuutta eikä kuljetuksesta peritä erillistä maksua. Verohallinnon ehdottamien tietojen kerääminen palvelupaketin osana suoritettujen kuljetusten osalta vaikeuttaisi merkittäväällä tavalla matkailupalveluyritysten toimintaa.

**Jos palvelukokonaisuuden osana tapahtuvia kuljetuksia ei vapautettaisi luvanvaraisuudesta MaRan vaatimalla tavalla, niin MaRa katsoo välttämättömäksi, että palvelupaketin osana tapahtuviin kuljetuksiin ei säädetä mitään uutta tietojen keräämisvelvoitetta. Jo nykyiset tietojen keräämis- ja raportointivelvoitteet ovat yrityksille liian raskaat.**

Verohallinnon esittämien tietojen kerääminen esitetyllä tarkkuudella aiheuttaisi turhaa hallinnollista taakkaa myös monissa matkailuyritysten kuljetustilanteissa, vaikka kyse ei olisi palvelupaketin osana tapahtuvista kuljetuksista. Esimerkiksi hotelli on voinut uuden sääntelyn myötä hankkia taksiliikenneluvan ja tarjota hotellissa majoittuville asiakkailleen (lentokenttä)kuljetuksia erillisenä tilauspalveluna. **Olisi harmaan talouden torjunnan kannalta ylimitoitettua ja tarpeetonta vaatia, että taksiliikenneluvan hankkinut ja omia majoittuvia asiakkaitaan kuljettava hotelli joutuisi keräämään kuljetuksista kaikki yllämainitut tiedot.**

Verohallinnon selvitysten mukaan taksamittaripakon poistuminen ja alustatalouden toimijoiden määrän lisääntyminen ovat muuttaneet viranomaisten tietojensaannin haastavammaksi. Arviomuistiossa todetaan, että sovellusten käyttäminen tarkoittaa tyypillisesti, että perinteisen kiinteän taksamittarin sijaan taksiyrittäjä käyttää kassalaitteena matkapuhelinta tai tablettia. Kiinteähintaisissa kyydeissä ei edellytetä käytettävän minkäänlaista laitetta, vaan Verohallinnon tarvitsemien tietojen keräämistä tulee toteuttaa esimerkiksi ajopäiväkirjan ja kuitinantovelvollisuuden kautta. Tällöin kaikista kyydeistä ei saada yhdenmukaisesti verovalvontaa tukevaa tietoa.

Arviomuistiossa todetaan, että taksamittarisääntelyä olisi mahdollista nyt täsmentää tulkintaepäselvyyksien poistamiseksi. Todennäköinen ristiriita EU-sääntelyn kanssa poistuisi, jos taksamittarisääntelyä täsmennettäisiin kesällä 2018 esitetyn mukaisesti siten, että taksamittaria olisi käytettävä, jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen ja kyytiä ei tilata ja makseta teknisen käyttöyhteyden avulla. Taksamittaria ei tarvitsisi käyttää, jos matkan hinta ei perustu matkan tai ajan mittaamiseen, vaan tällöin voisi käyttää muuta laitetta tai järjestelmää. Taksamittarin lakisääteinen mittaustehtävä määriteltäisiin ja rajattaisiin yksiselitteisesti laissa. Näin tulisi mahdolliseksi sallia myös taksamittarille vaihtoehtoisten teknologioiden käyttö kansallisessa lainsäädännössä. Muutos tehtäisiin ajoneuvolakiin. Matkan tai ajan mittaamiseen perustuvassa hinnan laskennassa voisi käyttää myös muuta laitetta tai järjestelmää, jos matka tilataan ja maksetaan teknisen käyttöyhteyden avulla. Matkan maksaminen voisi tapahtua joko ennen matkan alkua tai


vasta matkan päätyttyä, kun lopullinen kuljettu reitti ja matkaan käytetty aika ovat selvillä.

**MaRa toteaa, että kuljetuksissa, jotka tapahtuvat palvelukokonaisuuden osana ja jossa kuljetuksesta ei siis peritä erillistä maksua, ei taksamittarin tai muiden järjestelmien käyttöönottoon ole mitään tarvetta. Vastaavasti niissä tapauksissa, joissa esimerkiksi majoitusliike tarjoaa omille asiakkaille kiinteähintaista kyytiä (lento-kentältä hotellille), ei ole myöskään mitään perustetta tai tarvetta pakottaa majoitusliikettä investoimaan erillistä järjestelmää tai sovellusta, johon kuljetuksen hinta rekisteröityisi. Majoitusliike perii asiakkaalta hinnan kuljetuspalvelusta samaan tapaan kuin muiden palveluiden kohdalla ja maksu kirjataan majoitusliikkeen omaan maksujärjestelmään ja kirjanpitoon.**

Lisätietoja asiasta antaa lakimies Kai Massa, 09-6220 2047, [kai.massa@mara.fi](mailto:kai.massa@mara.fi)

Kunnioitavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry



Timo Lappi  
toimitusjohtaja



Veli-Matti Aittoniemi  
varatoimitusjohtaja

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelu-alojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenne-asemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konsertti-tapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 2 800 jäsentä, joilla on 7 700 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.