

14.4.2020

Eduskunnan ympäristövaliokunnalle

HE 23/2020 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja maankäyttö- ja rakennuslain 126 §:n muuttamisesta

Hallituksen esityksellä sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa pannaan täytäntöön rakennusten energiatehokkuusdirektiivi (EU 2018/844) (jäljempänä EPBD), jossa säädetään sähköautojen latauspisteiden perustamisesta uusiin ja saneerattaviin rakennuksiin sekä jo olemassa oleviin ei-asuinrakennuksiin, joiden yhteydessä on yli 20 pysäköintipaikkaa.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (jäljempänä MaRa) kiittää mahdollisuudesta lausunnon antamiseen.

Tiivistelmä lausunnosta

Lausunnon kohdassa yksi (1) kuvataan, miten rajulla tavalla koronaviruksen on iskenyt matkailu- ja ravintola-alan yrityksiin. Toimiala tarvitsee tukea kriisissä ja kriisin jälkeen. On ensiarvoisen tärkeää, että lainsäädännöllä ei säädetä uusia velvoitteita, jotka lisäävät matkailu- ja ravintola-alan yritysten kustannusrasitusta. EU-lainsäädäntö tulee panna täytäntöön niin, että direktiivin velvoitteet täytetään, mutta kansallisesti ei säädetä perustason ylimeneviä velvoitteita.

Lausunnon kohdassa kaksi (2) käsitellään liikenteen päästöjen vähentämistä. Hallituksen esityksen (HE 23/2020) perustelujen mukaan päästövähennystoimenpiteet tulee kohdistaa erityisesti tieliikenteeseen, jossa päästövähennyspotentiaali on suurin. Kirjaus merkitsee käytännössä sitä, että päästövähennystoimet tulisi kohdistaa vain henkilöautoiluun ja kotimaassa liikkumiseen. MaRa toteaa, että henkilöautoilu on tärkein kotimaan matkailun liikkumismuoto. Matkailuala on mukana ilmastonmuutoksen torjunnassa, mutta taakka tulee jakaa oikeudenmukaisesti niin, että se ei suosi ulkomaille matkustamista kotimaanmatkailun kustannuksella. Jos näin tehdään, matkailun tulot, verot ja työpaikat menevät ulkomaille samalla kun suomalaisten matkailusta aiheutuvat liikenteen kokonaispäästöt kasvavat.

Lausunnon kohdassa kolme (3) otetaan tarkemmin kantaa hallituksen esitykseen sähköautojen latauspisteiden rakentamisesta olemassa oleviin ei-asuinrakennuksiin, joiden yhteydessä on yli 20 parkkipaikkaa. MaRa kannattaa hallituksen esitystä, jos vastaa rakennusten energiatehokkuusdirektiivin perustasoa. Olemassaolevan ei-rakennuksen yhteyteen on asennettava

vuoden 2024 loppuun mennessä yksi sähköauton latauspiste, jos rakennuksen yhteydessä on yli 20 parkkipaikkaa.

Lausunnon kohdassa neljä (4) käsitellään uusiin ja laajamittaisen korjauksen kohteena oleviin ei-asuinrakennuksiin kohdistuvia velvoitteita. MaRa katsoo, että lakiesityksen eduskuntakäsittelyssä on vielä tarpeen harkita, voidaanko erityisesti saneerattavien kohteiden osalta latauspistevervoitetta keventää hallituksen esityksen vaatimuksesta.

Lausunto

1. Koronakriisi on synkentänyt matkailu- ja ravintola-alan taloudellisia näkymiä

Koronakriisi on iskenyt ennennäkemättömällä voimalla matkailu- ja ravintola-alan yrityksiin. Eduskunnan, valtioneuvoston ja viranomaisten päätökset kokoontumisrajoituksista, maaliskuussa tehty päätös ravintoloiden sulkemisesta 31.5 asti ja Uudenmaan liikkumisrajoitukset ovat pysäyttäneet matkailu- ja ravintola-alan yritysten liiketoiminnan ja vienyt alan työntekijöiltä mahdollisuuden harjoittaa ammattiaan. Minkään muun työvoimavaltaisen ja ison toimialan liiketoimintaa ei ole käytännössä lopetettu julkisen vallan toimin. Toimialan kysyntä on romahtanut murto-osaan normaalista tilanteesta.

Kun kriisi joskus päättyy, siitä selvinneillä toimialamme yrityksillä ei ole kassassaan rahaa maksaa lainoja ja siirtyneitä veroja ja muita maksuja takaisin. Investointimahdollisuudet ovat heikentyneet. Kassat ovat ihan tyhjäät ja monella yrityksellä on paljon velkaa.

Tällä hetkellä toimialamme yritykset, pienet ja suuret, tarvitsevat suoraa valtion tukea, joka on helposti ja nopeasti maksettavissa. Toimialamme yrityksille ei tule säätää uusia velvoitteita, jotka lisääisivät yritysten kustannuksia.

MaRa pitää välttämättömänä, EU-lainsäädäntö pannaan täytäntöön kansallisesti niin, että direktiivin velvoitteet täytetään, mutta kansallisesti ei säädetä sen ylimeneviä velvoitteita, jotka lisäävät yritysten kustannuksia. Tämän periaatteen noudattaminen on ensiarvoisen tärkeää koronakriisistä selviytyneille matkailu- ja ravintola-alan yrityksille, jotka tarvitsevat tukea, kun ne pyrkivät tervehtyttämään toimintansa koronakriisin aiheuttamista merkittävistä taloudellisista tappioista.

2. Liikenteen päästöjen vähentäminen

Hallituksen esityksen perusteluissa kohdassa nykytilan arviointi (sivu 34) todetaan, että kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteestä noin 90 prosenttia. Siten päästövähennystoimenpiteet tulee kohdistaa erityisesti tieliikenteeseen, jossa päästövähennyspotentiaali on suurin. Perusteluissa

myös mainitaan, että päästöjen vähentyminen on ollut hyvin hidasta eikä nykytoimilla liikenteen päästöt vähene riittävässä määrin.

Hallitusohjelman mukaan liikenteen päästövähennystavoitteiden tulee vastata Suomen hiilineutraaliustavoitteeseen. Suomi vähintään puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon.

Matkailuala on mukana ilmastonmuutoksen torjunnassa. Taakka tulee kuitenkin jakaa oikeudenmukaisesti niin, että se ei suosi ulkomaille matkustamista kotimaanmatkailun kustannuksella. Jos näin tehdään, matkailun tulot, verot ja työpaikat menevät ulkomaille samalla kun suomalaisten matkailusta aiheutuvat liikenteen kokonaispäästöt kasvavat.

Hallitusohjelmassa todetaan sinänsä kannatettavasti, että lentoliikenteen ja merenkulun päästöjen vähentämisessä edetään EU:n ja kansainvälisten järjestöjen kautta. Sovun saaminen niistä kestää kauan. Ilmastonmuutoksen torjunta on tärkeä tavoite, mutta on ongelmallista, että liikenteen päästötavoitteiden saavuttaminen säilytetään yksinomaan tieliikenteelle.

Kotimaanmatkailussa matkoista suurin osa tehdään omalla autolla (esimerkiksi Pohjois-Suomeen suuntautuvista matkoista 90 %). Harvaan asutussa ja pitkien etäisyyksien maassa henkilöauto on monessa tapauksessa ainoa realistinen vaihtoehto matkustaa määränpäähän kohtuullisilla kustannuksilla, vaivalla ja matka-ajalla.

Näköpiirissä ei ole sellaisia muutoksia, että henkilöauton asema suosituimpana liikennevälineenä kotimaanmatkailussa muuttuisi ottaen huomioon liikkumistarpeet ja alueiden ja kohteiden saavutettavuus eri liikennevälineillä.

Päästöt eivät vähene tekemällä henkilöautolla ajamisesta vielä nykyistakin kalliimpaa, ainakaan matkailuun liittyvän liikenteen osalta. Jos henkilöautolla liikkumista vaikeutetaan tai autoilun kustannuksia nostetaan, kotimaanmatkailu Suomessa vähenee ja se korvaantuu matkoilla ulkomaille lentämällä tai laivoilla. Vaihtoehto kotimaan automatkailulle on lento ulkomaille tai viihderisteily. Suomalaisten matkailu ulkomaille on kasvanut tällä vuosituhanella rajusti. Suomalaiset ovat Eurostatin mukaan EU:n innoikkaimpia ulkomaan matkailijoita.

Koronakriisin jälkeinen aika näyttää muuttuvatko matkailun trendit ja jatkavatko suomalaiset rajoitusten purkamisen jälkeen yhä innokasta ulkomaan matkailua lentäen ja laivoilla vai tehdäänkö matkoja enemmän kotimaassa. Kotimaanmatkailun yksi suurimpia ongelmia on sen hintakilpailukyky suhteessa suomalaisten suosikkikohteisiin ulkomailla. Jos henkilöautolla ajamisesta tehdään Suomessa nykyistakin kalliimpaa, se johtaa yhä räikeämpään hintakilpailukyvyn epäsuhtaan. Tällöin kotimaan matkailun ja kokonaispäästöjen kannalta positiivista muutosta ei tapahdu, kun suomalainen valitsee yhä useammin ulkomaan matkan kotimaan matkan sijaan.

Päästöt kasvavat, koska lentäen tai viihderisteilijällä tehty lomamatka aiheuttaa merkittävästi enemmän päästöjä kuin automatkailu kotimaassa.

MaRa toteaa, että päästövähennystoimia tarkasteltaessa liikennettä on tarkasteltava aina kokonaisuutena. Päästöjä ei tule tarkastella pelkästään Suomen rajojen sisällä vaan on tarkasteltava, millaiset päästöt syntyvät suomalaisten liikkumisesta kotimaassa ja ulkomaille.

3. Sähköautojen latauspisteet: olemassa olevat ei-asuinrakennukset

MaRa pitää energiatehokkuusdirektiivin perustasoa välttämättömänä

Hallituksen esityksen mukaan olemassa oleviin ei-asuinrakennuksiin, joissa on yli 20 parkkipaikkaa, tulee asentaa yksi sähköauton latauspiste vuoden 2024 loppuun mennessä. Ehdotettu sääntely vastaa energiatehokkuusdirektiivin (EPBD) perustasoa.

MaRa kannattaa lakiehdotusta ja pitää välttämättömänä, että velvoite olemassa oleviin ei-asuinrakennuksia koskien säädetään direktiivin perustason mukaisena. Perustasolla kustannukset yrityksille pysyvät kohtuullisena. Latauspisteiden määrä lisääntyy perustasolla kuitenkin huomattavasti.

Sähköautojen latauspisteiden rakentamisvelvoite kohdistuu laajaan joukkoon matkailu- ja ravintola-alan yrityksiä, joilla on isoja asiakaspaikoitusalueita. Näitä ovat muun muassa hotellit, kylpylät, pikaruokaravintolat, liikenneasemat, huvipuistot ja hiihtokeskukset. Liikenneasemien lisäksi myös tienvarsilla olevilla ravintoloilla ja kahviloilla on laajoja paikoitusalueita. Matkailu- ja ravintola-alan toimijoiden kohdalla paikoitusalueet mitoitetaan sesonkihuippujen takia mahdollisimman laajaksi (esimerkiksi hiihtokeskukset ja huvipuistot) ja paikoitusalueet ovat sesonkien ulkopuolella vain pienellä käytöllä tai kokonaan käyttämättä.

Auton lämmitykseen tarkoitetut vanhat ”lämmityspistetolpat” (8 A, SUKO – pisteet) eivät täytä direktiivin vaatimuksia. Asennettavan latauspisteen on oltava vähintään jakeluinfradirektiivin vaatimukset täyttävänormaalitehoinen sähköautokäyttöön tarkoitettu Type – 2 tyyppin latauspiste. Yhden peruslatauspisteen rakentaminen maksaa arviolta 2 000 – 3 000 euroa ja käytännön kokemusten mukaan jopa 5 000 euroa. Yrityksillä on kuitenkin riittävästi aikaa varautua investointiin, kun velvoite tulee voimaan 2025 vuoden alussa.

Parkkipaikalle voidaan rakentaa yksi latauspiste ilman, että rakennuksessa jouduttaisiin tekemään kalliita sähköremontteja. Sähköremonteissa muutokset kohdistuvat kiinteistön sähkökeskuksiin, kiinteistön liittymätehoon ja mahdollisesti sähkönsyöttöön keskuksien välillä. Sähköremontin kustannusten osalta kyse olisi 5-10 kertaisista kustannuksista verrattuna pelkästään yksittäisen peruslatauspistelaitteen kustannuksiin.

Perustasolla Suomeen rakennettaisiin olemassa olevien ei-asuinrakennusten yhteyteen yhteensä 50 000 – 100 000 latauspistettä, todennäköisesti lähemmäs 100 000. Latauspisteiden määrä tulee lisääntymään vuoteen 2024 mennessä huomattavasti. Sähköautojen määrän ja latauspisteiden markkinaehtoisen lisääntyminen huomioiden perustaso on jo erittäin mittava ”investointi” sähköautojen latausverkostoon.

Sähköautojen latauspisteet lisääntyvät hyvää vauhtia markkinaehtoisesti. Julkisissa latauspaikoissa olevien peruslatauspisteiden määrä on sähköisen liikenteen viimeisimmän tilannekatsauksen (4/2019) mukaan kasvanut vuodessa 57 prosenttia. Julkisia peruslatauspisteitä on Q4/2018 ollut yhteensä 1986 ja Q/2019 niiden määrä on kasvanut 3113:een. Vuodessa latauspisteitä on tullut lisää 1127 kappaletta. Julkisten peruslatauspisteiden määrä täyttää EU:n jakeluinfradirektiivin suosituksen.

Lakiesityksessä omaksuttu EPBD:n perustaso on sopusoinnussa jakeluinfradirektiivissä vahvistetun lähestymistavan kanssa, jonka mukaan vaihtoehtoisten käyttövoimien ja sähköautojen latausjakeluverkosto kehittyy markkinaehtoisesti.

Latauspisteitä rakennetaan jatkuvasti lisää sähköautojen todellisen kysynnän mukaisesti. Sähköautojen yleistymisen esteenä ei ole latausverkon puutteellisuus, vaan sähköautojen hinta, suuret kokonaiskustannukset ja rajoitettu saatavuus. EPBD:n nojalla latauspaikkojen rakentamisvelvoite ajoittuu vuosille 2020–2025, jolloin sähköautojen osuus autokannasta on vielä pieni. Autoalan arvioiden mukaan vuonna 2025 autokannassa on noin 150 000 sähköautoa, mikä vastaa noin 5 prosenttia koko henkilöautokannasta. Ennusteisiin sisältyy kuitenkin suuria epävarmuuksia. Markkinaehtoiselle etenemiselle on myös tästä syystä hyvin vahvat perusteet. On lisäksi huomioitava, että tehtyjen mukaan arviolta 80–90 prosenttia sähköautojen vaatimasta energiasta ladataan kotona yön aikana.

MaRa toteaa, että lakiehdotuksen mukaisella perustasolla sähköautojen latauspisteiden määrä tulee lisääntymään huomattavasti, mutta sääntely ei aiheuta elinkeinoelämälle ja matkailu- ja ravintola-alan yrityksille kohtuuttomia kustannuksia eikä pakota tekemään yritysten omistuksessa ja hallinnassa olevissa rakennuksissa kalliita sähköremontteja. Perustaso kunnioittaa myös rakennusten ja kiinteistön omistajien perustuslaissa vahvistettua omaisuudensuojaa.

Perustaso huomioi myös maankäyttö- ja rakennuslainsäädännössä kantavaan perusperiaatteen. Sen mukaan vanhoihin rakennuksiin ei ole tehtävä muutoksia maankäyttö- ja rakennuslain määräysten muuttuessa. Rakennus on rakennuslupaprosessi hyväksytty käyttöön niiden määräysten nojalla, jotka ovat olleet voimassa rakennuslupahakemuksen vireille tullessa. Muutoksia omassa olevaan rakennuskantaan joudutaan tekemään ainoastaan ja vain silloin, kun rakennusta saneerataan tai käyttötarkoitusta muutetaan. Tällöin uudet määräykset otetaan huomioon tarkoituksenmukaisella tavalla ja soveltuvin osin.

Yksityiskohtaiset huomiot

Lakiehdotuksessa todetaan, että rakennuksen 20 pysäköintipaikan määrää laskettaessa huomioidaan se, että pysäköintipaikat voivat sijaita eripuolella rakennusta tai kiinteistöä, jolla rakennus sijaitsee. Latauspisteen asentamisvelvoitteesta vastaa rakennuksen omistaja. Jos rakennus ei olisi käytössä tai rakennuksen purku on suunnitteilla, ei velvollisuutta latauspisteen asentamiseen olisi.

MaRa pitää kirjauksia perusteltuna. Ne selventävät velvoitetta sekä rakennusten omistajien että valvovan viranomaisen kannalta.

4. Sähköautojen latauspisteet: uudet ja laajamittaisen saneerauksen kohteena olevat ei-asuinrakennukset

Hallituksen esityksessä esitetään, että uusiin ja laajamittaisen saneerauksen kohteena oleviin ei-asuinrakennuksiin, joiden yhteydessä on yli 10 pysäköintipaikkaa, tulisi asentaa yksi suuritehoinen latauspiste tai normaalitehoisia latauspisteitä seuraavasti (*latauspisteen asentamisvelvoite*):

- vähintään yksi latauspiste, kun pysäköintipaikkoja on 11—50;
- vähintään kaksi latauspistettä, kun pysäköintipaikkoja on 51—100;
- vähintään kolme latauspistettä, kun pysäköintipaikkoja on yli 100.

Tämän lisäksi uusiin ja laajamittaisen saneerauksen kohteena oleviin ei-rakennuksiin, joissa oli yli 10 pysäköintipaikkaa tulisi asentaa *latausvalmius* seuraavasti:

- 11—30 pysäköintipaikkaa → latausvalmius vähintään 50 prosenttiin pysäköintipaikoista.
- yli 30 pysäköintipaikkaan, latausvalmius vähintään 20 prosenttiin pysäköintipaikoista kuitenkin niin, että latausvalmiuden vähimmäismäärä ei tällöinkään saa olla pienempi kuin 15 pysäköintipaikkaa.

Uusien rakennusten kohdalla velvoitteet koskevat niitä pysäköintipaikkoja, jotka sijaitsevat rakennuksen sisäpuolella tai kiinteistöllä, jossa rakennus sijaitsee.

Laajamittaisen korjauksen tilanteessa velvoitteet koskevat niitä tilanteita, joissa pysäköintipaikat sijaitsevat rakennuksen sisäpuolella ja korjaukset kattavat rakennuksen pysäköintipaikat tai rakennuksen sähköjärjestelmän; tai rakennuksen pysäköintipaikat sijaitsevat kiinteistöllä, jossa rakennus sijaitsee, ja korjaukset kattavat pysäköintipaikat tai pysäköintipaikkojen sähköjärjestelmän.

Laajamittaisella korjauksella tarkoitetaan korjausta, jossa rakennuksen vaippaan tai rakennuksen teknisiin järjestelmiin liittyvien korjausten jälleerakentamiskustannuksiin perustuvat kokonaiskustannukset ovat yli 25 prosenttia rakennuksen arvosta, rakennusmaan arvo pois lukien. Latauspisteiden asentamista ja latausvalmiutta koskevat velvoitteet koskevat niitä laajamittaisi korjauksia, joissa korjaukset kattavat rakennuksen pysäköintipaikat tai rakennuksen sähköjärjestelmän. Jos rakennuksen pysäköintipaikat sijaitsevat kiinteistöllä, jossa rakennus sijaitsee, velvoitteet realisoituvat, jos korjaukset kattavat myös pysäköintipaikat tai pysäköintipaikkojen sähköjärjestelmän.

Uusien ja laajamittaisen korjauksen kohteena olevien ei-asuinrakennusten osalta rakennuksen omistajalle on annettu vaihtoehtoksi rakentaa 1-3 peruslatauspisteen sijasta yksi suuritehoinen latauspiste. Peruslatauspisteen kustannus on 2 000 – 3 000 euroa ja käytännön kokemusten mukaan 5000 euroa. Suuritehoisessa latauspisteessä on kyse hyvin kalliista investoinnista, joka maksaa noin 40 000–50 000 euroa.

MaRa toteaa, että lakiesitys ylittää tältä osin EPBD:n mukaiset vaatimukset sekä latauspisteiden määrän että latausvalmiuden osalta. Direktiivin mukaan uusiin ja laajamittaisesti korjattaviin ei-asuinrakennuksiin, joissa on yli 10 pysäköintipaikkaa, on asennettava vähintään yksi jake-lu infradirektiivin mukainen latauspiste ja putkitus eli putket sähkökaapeleita varten siten, että latauspisteitä voidaan myöhemmin asentaa joka viidennen pysäköintipaikkaan.

Erityisesti tienvarsilla, matkailukeskuksissa, hiihtokeskuksissa ja ylipäättään maaseudulla ja harvaan asutulla seudulla, on laajat paikoitusalueet, koska asiakkaat saapuvat paikalle autolla (90 % kotimaan matkailusta tapahtuu omalla autolla). Paikoitustilaa täytyy olla riittävästi myös parhaimpien päivien asiakasmäärää varten. Tiiviissä kaupunkiympäristössä ja julkisella liikenteellä hyvin saavutettavissa olevissa kohteissa asiakaspaikoitusalueita ei välttämättä ole tai paikoitusalueet ovat pienempiä. Kaupunkialueilla autolla liikkuvat asiakkaat voivat tukeutua kadunvarsipysäköintiin tai erillisiin parkkihalleihin.

Ehdotettu porrastusmalli johtaisi siihen, että erityisesti haja-asutusalueella jouduttaisiin rakennuksen laajamittaiseen saneeraukseen ryhtyessä hyvin usein rakentamaan kaksi tai jopa kolme latauspistettä rakennuksen yhteydessä olevalle paikoitusalueelle. Kaavaomainen laista tuleva määrä on todelliseen tarpeeseen nähden liian suuri.

On myös huomioitava, että vaikka lakiin sisältyy laajamittaisen korjausrakentamisen määritelmä 25 % kustannuskynnyksen osalta, niin kyseessä on siitä huolimatta tulkinnanvarainen asia. Korjaushankkeissa kustannuksiin ylipäänsä liittyy suurta epävarmuutta. Tulkinnanvarainen määritelmä tulee todennäköisesti johtamaan kirjaviin käytäntöihin eri puolella Suomea. Tämä aiheuttaa epävarmuutta hankkeiden suunnittelussa.

Laajamittaista saneerausta koskevat latauspiste- ja latausvalmiusvelvoitteet tulevat voimaan maaliskuussa 2021 (uusia velvoitteita sovelletaan 10.3 jälkeen jätettyihin rakennuslupahakemuksiin). Korjausrakentamisen osuus vastaa jo puolta Suomen rakennusmarkkinasta ja oletus oli ennen koronakriisiä, että seuraavan viiden vuoden aikana suhde kääntyy korjausrakentamisen puolelle. Sähköautojen latauspiste- ja latausvalmiusvelvoitteen tulisi olisi lähempänä rakennusten energiatehokkuusdirektiivin perustasoa, jolloin ei hankaloiteta korjausrakentamishankkeita. Korjausrakentamiseen tulee ilmasto- ja energiansäästösyistä pikemminkin kannustaa.

MaRa katsoo, että ei-asuinrakennusten laajamittaisissa korjauksissa (6 §) tulisi vielä harkita sitä, että latauspisteiden asentamisvelvoite säädettäisiin rakennusten energiatehokkuusdirektiivin perustason mukaisena tai vähintään niin, että pysäköintipaikkojen ylärajaa nostettaisiin kaikissa esitetyissä latauspistekategorioissa (1-3 latauspistettä). Lisäksi latausvalmiuden osalta tulisi harkita palaamista direktiivin perustasoon, joka on 20 % pysäköintipaikkojen määrästä, kun parkkipaikkoja on yli 10.

Kunnioittavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Kai Massa
lakimies, varatuomari

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualuejen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, 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.