

25.3.2020

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

HE 17/2020 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

Kesäkuussa 2020 voimaan tuleva uusi tieliikennelaki (729/2018) hyväksyttiin eduskunnassa elokuussa 2018 hallituksen esityksen (HE 180/2017) pohjalta. Uudella tieliikennelailla kumottiin vanha tieliikennelaki (267/1981). Valiokunnan käsittelyssä olevassa hallituksen esityksessä (HE 17/2020) (*tieliikennelain korjauspaketti*) ehdotetaan useita muutoksia uuteen tieliikennelakiin.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (jäljempänä 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. MaRassa kokoontuu myös säännöllisesti ohjelmapalveluyrityksistä koostuva ohjelmapalvelutyöryhmä.

MaRa toteaa, että uudessa tieliikennelaissa on tehty merkittäviä ja harkitsemattomia muutoksia moottorikelkkareittien käyttöön ja hyväksytyn suojakypärän käyttöön liittyen. Asianmukaisia vaikutusarvioita reittien ja kelkkailun turvallisuuteen ja matkailu- ja ohjelmapalveluyritysten toimintaan ei ole lain valmistelussa tehty (asiaa käsitellään lausunnon kohdassa 1). MaRa esittää, että liikenne- ja viestintävaliokunta muuttaisi uutta tieliikennelakia moottorikelkkareittien ja hyväksytyn suojakypärän käyttöä koskevien säännösten osalta lausunnon kohdissa 2 ja 3 esitetyn mukaisesti.

1. Puutteellinen lainvalmistelu ja vaikutusarviot

Moottorikelkkareittejä koskevan sääntelyn muuttaminen

Uutta tieliikennelakia koskevassa hallituksen esityksessä (HE 180/2017) ehdotettiin, että myös muilla ei-moottorikäyttöisillä ajoneuvoilla saisi tulla moottorikelkkareitille. Käytännön kannalta erittäin merkittävä ja reittien turvallisuutta olennaisesti heikentävä muutos ilmenee ainoastaan siitä, että 79 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa mainitaan, että *jatkossa moottorikelkkareiteillä voisi ajaa myös polkupyörillä*. Muutos nykytilaan on jäänyt piiloon yli 400 - sivuisen hallituksen esityksen uumeniin eikä muutosta ja sen vaikutusta moottorikelkkareittien turvallisuuteen ole tieliikennelakia

uudistettaessa arvioitu millään tavalla. Lain esitöissä on jäänyt mainitsematta esimerkiksi se, että muutoksen myötä moottorikelkkareiteille tulisi pyörien lisäksi myös eläinten vetämiä rekiä, joiden kyydissä on matkustajia. Turvallisuustilanne reiteillä heikentyisi dramaattisesti.

Useat tieliikennelain korjauspaketista lausuneet tahot ovat lain hyväksymisen jälkeen havainneet moottorikelkkareittiä koskevan muutoksen ja vaatineet, että nykytila eli vanhan tieliikennelain mukainen tilanne reiteillä säilytetään.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan käsittelyssä olevassa hallituksen esityksessä (HE 17/2020) todetaan sivulla 16, että esitysluonnokseen kuulumattomien ehdotusten ottaminen huomioon jatkovalmistelussa on ongelmallista hankkeen aikataulun vuoksi, koska ehdotukset edellyttävät vaikutusarviointoja ja muuta arviointia sekä uutta lausuntokierrosta. MaRa ei hyväksy tällaista lähestymistapaa. Moottorittomien ajoneuvojen salliminen moottorikelkkareiteille on tehty jo ensimmäisessä lakiesityksessä (HE 180/2017) harkitsemattomasti ja ilman asianmukaisia vaikutusarviointoja.

Voimassa olevaan vanhan tieliikennelain sääntelyyn palaaminen on välttämätöntä. Pieniä muutoksia voidaan tehdä, jotka eivät heikennä reittien turvallisuutta. Asiaa käsitellään tarkemmin lausunnon kohdassa 2.

Suojakypärää koskevan säännöksen muuttaminen

Voimassa olevassa tieliikennelain (89 §) mukaan kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä tyypiltään hyväksyttyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka **muu erityinen syy sitä estä**. Hyväksytyn suojakypärän käyttö ja sitä koskevat poikkeukset koskevat myös moottorikelkkailua. Hyväksytyn kypärän käytöstä poikkeaminen on katsottu laissa tarkoitetuksi erityiseksi syyksi pienten lasten kohdalla.

Uudesta tieliikennelaista poistettiin hyväksytyn kypärän käytöstä poikkeamisen peruste (**erityinen syy**) arvioimatta miten tärkeä merkitys tällä poikkeuksella on moottorikelkkailulle ja ohjelmapalveluyrityksille ja millaisia seurauksia sen poistamisella on moottorikelkan reessä kuljetettavien pienten lasten turvallisuuteen. Vaikutusarvioita ei ole tehty, vaikka liikenne- ja viestintäministeriö on vuonna 2003 lähettänyt poliisihallitukselle kirjeen, että erityinen syy on peruste olla käyttämättä moottorikelkkailussa hyväksyttyä suojakypärää pienten lasten kohdalla. Perusteena on lasten turvallisuus. Kirje on lähetetty tieliikennelakiä valvovalle poliisille sen jälkeen, kun asiaa on kansanedustajan kirjallisen kysymyksen jälkeen käsitelty eduskunnassa.

MaRa katsoo, että uuteen tieliikennelakiin on lisättävä vanhassa tieliikennelaissa oleva erityinen syy hyväksytyn suojakypärän käytön poikkeusperusteisiin. Asiasta tarkemmin lausunnon kohdassa 3.

2. Moottorikelkkareitit

Moottorikelkkareittien liikenneolosuhteista

Moottorikelkkareitit ovat tieliikennelaissa määriteltyjä moottorikelkkailuun tarkoitettuja teitä, joilla noudatetaan tieliikennelakia. Moottorikelkkaurat rinnastetaan maastoliikennelaissa maastoon ja niillä noudatetaan maastoliikennelakia

Moottorikelkkareittejä ylläpitävät Metsähallitus, kunnat ja poolit. Virallisia moottorikelkkareittejä on paljon matkailu-/hiihtokeskusten läheisyydessä ja näiden reittien ylläpitoon osallistuu poolien kautta myös alueen vakiintuneet ja turvallisuusasioihin perehtyneet yrittäjät. Moottorikelkkaurat, joilla voi ajaa myös muilla ajoneuvoilla, ovat yleensä kauempana ja niillä on vähemmän liikennettä.

Matkailukeskusten ympäristössä moottorikelkkareiteillä ajetaan paljon moottorikelkoilla. Liikenteessä on myös paljon kokemattomia kuljettajia, joilla on joko hyvin vähäinen kokemus moottorikelkalla ajamisesta tai he eivät ole koskaan ennen aiemmin ajaneet moottorikelkalla. Etenkin ulkomaalaiset matkailijat ajavat ensikertaa lumisissa ja jäisissä olosuhteissa, josta heillä ei ole aiempaa kokemusta. Talvimatkailun sesonkiaikoina moottorikelkkareiteillä on hyvin paljon liikennettä.

Moottorikelkkareiteillä ei ole valaistusta. Reitit ovat eritasoisia ja myös reittien näkyvyydet vaihtelevat. Reitillä on kumpuja, notkoja ja tiukkoja mutkia.

Koska moottorikelkkareitit on varattu vain moottorikelkkailuun ne tarjoavat sekä kokeneille että kokemattomille kuljettajille ja matkailijoita palveleville ohjelmapalveluyrityksille ja heidän henkilökunnalleen turvallisen kelkkailuympäristön. Moottorikelkkailijat ja kelkkojen kyydissä olevat voivat luottaa siihen, että moottorikelkkareitillä ei tule vastaan moottorikelkkojen lisäksi muita ajoneuvoja tai eläinten vetämiä rekiä.

Jos tieliikennelaissa sallittaisiin moottorikelkkareiteille myös moottorittomia ajoneuvoja, se toisi moottorikelkkareiteille moottorikelkkojen joukkoon pyöriä, sähköpyöriä sekä porojen ja koirien vetämiä rekiä. Turvallisuustilanne vilkkaasti liikennöidyillä kelkkareiteillä heikkenisi dramaattisesti. Seurauksena tästä voisi olla vakavia loukkaantumisia tai jopa kuolemaan johtavia onnettomuuksia.

Eläinten vetämien rekien aiheuttamista turvallisuusriskeistä moottorikelkkareiteillä

Kukaan vastuullinen ja asianmukaisesti turvallisuustekijät huomioiva ohjelmapalveluyrittäjä ei halua lähteä moottorikelkkareitille eläinten vetämien rekien kanssa kyydittämään matkailijoita. Jos kuitenkin laki sallisi mootto-

rikelkkareiteille menemisen esimerkiksi koira- ja porovaljakoilla, suuri määrä toimijoita, joilla ei ole omia tukikohtia tai reittejä eläinsafareilleen aloittaisi matkailijoiden kyydittämisen moottorikelkkareiteillä kaikista turvallisuusriskeistä huolimatta. Tällä hetkellä turvallinen ja hyvin hoidettu kelkkailuun varattu palvelualusta muuttuisi arvaamattomaksi ja riskialttiiksi toimintaympäristöksi myös vastuullisille toimijoille ja heidän asiakkailleen.

Moottorikelkkareitillä moottorikelkkojen maksiminopeus on yleensä 60 kilometriä tunnissa ja moottorikelkka painaa monta sataa kiloa. Jos moottorikelkkailija joutuu moottorikelkkareitillä törmäyskurssille vastaantulevan väärällä kaistalla ajavan tai esimerkiksi mutkan takaa yllättäen eteen tulevan eläinreen kanssa, syntyisi vaaratilanne. Kelkka noudattaa samoja lainalaisuuksia kuin muut tiellä kulkevat ajoneuvot eikä jäällä/lumella kelkka pysähdy jarrutettaessa saman tien. Mitä enemmän kelkalla on vauhtia, sitä pidempi on jarrutusmatka. Kelkka voi jarrutettaessa joutua myös sivuttaisliikkeeseen. Vaikka kuljettaja havaitsisi toisen kohteen, niin etenkin kokemattoman kuljettajan on hankalaa välttää törmäystä, jos etäisyys kohteen ja kelkan välillä on lyhyt.

Tällä hetkellä moottorikelkkareiteillä ajetaan vain ajovaloilla varustetuilla moottorikelkoilla, suuriin piirtein samoilla nopeuksilla ja kelkat kulkevat omilla kaistoillaan kulkusuunnassa ajoradan oikealla puolella. Onnettomuudet johtuvat usein siitä, että kelkalla törmätään johonkin luonnonesteseen tai kokematon kelkkailija menettää kelkkansa hallinnan. Jos törmäys tapahtuu toiseen moottorikelkkaan, ajoneuvojen massat ovat kutakuinkin yhtä suuret ja törmäysvoima kohdistuu kelkan rakenteisiin. Kelkkojen väliset törmäykset moottorikelkkareiteillä ovat kuitenkin harvinaisia, koska kelkat kulkevat omilla kaistoillaan ja toiset kelkat pystytään niissä olevien hyvien valojen takia helposti havaitsemaan myös pimeässä.

Moottorikelkkojen ja eläinrekiyhdistelmien yhteentörmäyksistä aiheutuisi vakavia loukkaantumisia ja kuolemia. Koirien vetämässä reessä matkustaja istuu maanpinnasta vain 30 cm korkeudella ja on täysin turvaton, jos moottorikelkka osuu rekeen. Porojen vetämässä reessä matkustajan tilanne ei ole yhtään parempi, vaikka pororeessä istutaan hiukan korkeammalla.

Eläinten vetämät reet eivät kulje moottorikelkkojen tapaan kapeasti omalla kaistallaan. Husky- tai porovaljakolla ajatettaessa reen kuljettaja ei pysty määrittämään mitä kaistaa mennään. Päätöksen kaistasta tekee johtokoiria tai -poro. Kuljettaja voi vain jarruttaa, mutta ei pysty tekemään väistöliikkeitä. Porot eivät myöskään kulje jonossa vaan leveämmässä letkassa, kun takana oleva poro haluaa nähdä eteensä. Eläinten vetämällä reellä ajaminen moottorikelkkareitillä aiheuttaa merkittävän onnettomuusriskin reessä oleville ihmisille ja moottorikelkkailijoille.

Varsinkin pimeällä moottorikelkkailijat voivat kuitenkin luottaa siihen, että ensimmäinen varoitus vastaantulevasta kelkasta on vastapuolen valot. Jos moottorikelkkareitillä kulkisi myös rekiä, joiden edessä olisi niitä vetäviä eläimiä, yhdistelmää olisi paljon vaikeampi havaita.

MaRan tietoon on tullut, että kelkkareiteille on jo nyt menty eläinten vetämillä reillä, kun rekiä kuljettavien toimijoiden tiedossa on, että uusi tieliikennelaki sallisi reiteillä myös muut ajoneuvot. Moottorikelkkojen ja eläinrekien kohtaamista on sattunut vaaratilanteita ja läheltä piti tilanteita. Onnettomuuksista on vielä onneksi välttytty.

Pyörien aiheuttamat turvallisuusriskit moottorikelkkareiteillä

MaRa katsoo, että moottorikelkkareiteille ei tule sallia moottorikelkkojen sekaan muitakaan moottorittomia ajoneuvoja kuten pyöriä. Jos monta sataa kiloa painava kelkka osuu pyöräilijään, siitä seuraa vakava loukkaantuminen. Kuten edellä on tuotu esille, moottorikelkkareittien reittiprofiili vaihtelee. Reitillä on kumpuja ja notkoja sekä tiukkoja mutkia. Lumella/jäällä pyöräilijä voi menettää helposti pyöränsä hallinnan tai liukua väärälle kaislalle. Jos kohdalle sattuu vastaantuleva moottorikelkka tai takaa tuleva moottorikelkka, joka ei ole edessä olevaa pyöräilijää havainnut, onnettomuusriski on käsillä.

Moottorikelkkareitit eivät ole valaistuja ja pyöräilijää ei helppo pimeässä huomata. Pyöräilijä tai pyöräilijäryhmä voi tulla kelkkailijan eteen täysin yllättäen, mistä syntyy vaaratilanne ja mahdollinen yhteentörmäys.

Moottorikelkkareittejä koskevan sääntelyn korjaaminen

Kuten edellä on selvennetty, niin muiden ajoneuvojen salliminen moottorikelkkareiteille on MaRan käsityksen mukaan harkitsematon lakimuutos. Se tulisi johtamaan merkittävästi kohonneeseen onnettomuusriskiin nykytilanteeseen verrattuna. MaRa vetoaa lainsäätäjään, että se ei hyväksy lakia, joka aiheuttaisi nykytilanteeseen verrattuna paljon enemmän vakavia henkilövahinkoja ja voisi myös heikentää Suomen hyvää mainetta turvallisena matkailumaana. Lain muutoksesta kärsisi erityisesti Pohjois-Suomen matkailu ja siellä toimivat ohjelmopalveluyrittäjät ja heidän asiakkaansa.

MaRan esittämät huolet koskevat moottorittomien ajoneuvojen käyttöä moottorikelkkareiteillä silloin, kun moottorikelkkareittejä käytetään moottorikelkkailuun eli talvikaudella.

MaRan mielestä estettä ei ole sille, että kesäaikaan (lumettomaan aikaan) moottorikelkkareiteillä voisi ajaa myös moottorittomilla ajoneuvoilla kuten pyörillä. Tämän mahdollistaminen olisi myös matkailun kannalta positiivista, koska tällöin esimerkiksi matkailukeskusten alueella olisi mahdollista viedä matkailijoita opastetuilla maasto/fatbike-pyöräretkillä myös moottorikelkkareiteille. Moottorikelkkareittiä koskevan liikennemerkin säännöksessä voitaisiin todeta, että moottorittomilla ajoneuvoilla saisi ajaa moottorikelkkareitillä 1.6 – 30.9 välisenä aikana.

MaRa esittää liikenne- ja viestintävaliokunnalle, että uuden tieliikennelain sääntelyä muutetaan siten, että nykytila säilytetään. Moottorikelk-

kareiteillä on sallittua ajaa vain moottorikelkoilla ja maastoliikennelain 13 §:n nojalla raskailla moottorikelkoilla niillä reiteillä, jotka reitinpitäjä on arvioinut tähän soveltuvaksi. Hyväksyttävä muutos nykytilaan olisi kuitenkin se, että moottorittomat ajoneuvot voidaan sallia reiteille kesäkaudella (1.6 – 30.9).

Ehdotus säännöksen muuttamiseksi:

Tieliikennelain liikennemerkkiä koskeva säännös (D8 Moottorikelkkailureitti) (**muutokset lihavoituna**):

D8 Merkillä osoitetaan moottorikelkkailureitti. **Muulla ajoneuvolla kuin moottorikelkalla ei saa ajaa moottorikelkkailureitillä. Raskaalla moottorikelkalla ajo moottorikelkkailureitillä on sallittu, jos se osoitetaan tekstillisellä lisäkilvellä "Sallittu raskaalle moottorikelkalle". Moottorittomalla ajoneuvolla on kuitenkin sallittua ajaa 1.6 – 30.9.** Moottorikelkkailureitillä ajettaessa on noudatettava, mitä tässä laissa säädetään ajoradalla ajamisesta. Jalankulkijan on ensisijaisesti käytettävä reitin oikeaa puolta.

Tieliikennelain korjauspakettia koskevassa lakiehdotuksessa on tuotu esille, että reittien pitäjät voisivat kieltää muiden ajoneuvojen käytön moottorikelkkareiteillä. MaRa toteaa, että päätösten tekeminen ja kylttien asettaminen reiteille aiheuttaisi merkittävää hallinnollista taakkaa ja kustannuksia. Merkit pitäisi laittaa myös joka paikkaan, josta moottorikelkkareitti lähtee tai risteää. MaRa katsoo, että moottorikelkkareiteille ei pidä luoda tarpeetonta ja epäyhtenäistä kylttiviidakkoa vaan säilyttää lainsäädäntö ja säännöt selkeänä.

Moottorikelkkareittien turvallisuuden ja reitinpitäjien kannalta parempi ratkaisu olisi se, että tietyillä, ennakoon huolellisesti katselmoiduille ja riittävän leveille moottorikelkkareiteille voitaisiin erityistapauksessa lisäkilpien avulla sallia myös moottorittomat ajoneuvot. Tällöin lisäkilpien asennustarve olisi pienempi ja kustannuspaine lisäkilpien asennuksesta moottorikelkkareittien pitäjille alenisi.

3. Suojakypärän käyttö ja siitä poikkeaminen moottorikelkkailussa

Voimassa olevan tieliikennelain 89 §:n nojalla kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä tyypiltään hyväksyttyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä, ajettaessa esimerkiksi moottorikelkalla. Tieliikennelaissa kypäräpakosta poikkeaminen on katsottu laissa tarkoitetuksi erityiseksi syyksi pienten lasten kohdalla. Poikkeus on tärkeä erityisesti moottorikelkkailussa ja reessä kuljetettavien pienten lasten kohdalla.

Uuden tieliikennelain 93 §:ssä todetaan, että turvavyön, muun istuinpaikan turvalaitteen ja suojakypärän käyttövelvollisuus eivät koske henkilöä, jolta

terveydellinen syy estää turvalaitteen tai suojakypärän käytön. Syytä koskeva lääkärintodistus on pidettävä ajon aikana mukana. Uudessa tieliikennelaissa ei ole mainittu erityistä syytä poikkeusperusteena.

MaRa pitää välttämättömänä, että turvalaitteiden käyttöä koskeviin pykäliin tulee edelleen sisällyttää mahdollisuus olla käyttämättä hyväksyttyä suojakypärää erityisestä syystä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on vuonna 2003 lähettänyt sisäministeriön poliisiosastolla kirjeen, jossa on käsitelty erityisen syyn olemassaoloa pienten lasten kohdalla (15.1.2003, Dnro 78/70/2003). Kirjeessä todetaan, että jos kypärä saattaa aiheuttaa käyttäjälle kipuja tai jopa vamman tavanomaisessa käytössä on kypärän käyttämättä jättämiselle erityinen syy. Käytännössä moottorikelkalla kuljetetaan myös aivan pieniä lapsia, joiden niska ja kaularanka on heikko kestämiään kelkkailuolosuhteissa pään voimakasta heilahtelua kypärän painon alla. Umpinaisessa moottorikelkan reessä voi kuljettaa matkustajia ilman kypärää. Muulla tavalla lasta kuljetettaessa aivan pienen lapsen hentoa rakennetta voidaan pitää sellaisena erityisenä syynä, joka voi olla esteenä hyväksytyn suojakypärän käytölle tieliikennelain 89 §:n edellyttämällä tavalla.

MaRa toteaa, että markkinoilla tarjolla olevien hyväksyttyjen suojakypärien paino on edelleen nykypäivänä samaa luokkaa kuin vuonna 2003. Näin ollen pienten lasten hentoa rakennetta voidaan edelleen pitää sellaisena erityisenä syynä, joka voi olla esteenä hyväksytyn kypärän käytölle.

Moottorikelkkailussa lapsen niska joutuu erilaiselle rasitukselle kuin tasaisella tiellä kulkevassa kaksipyöräisessä moottoriajoneuvossa. Moottorikelkoilla ajetaan maastossa tai moottorikelkkareitillä, jossa lapsen pää joutuu heiluntaliikkeeseen. Jos lapsella on painava kelkkailuun hyväksytty kypärä päässään, niin heiluntaliike aiheuttaa niskan vammriskin. Yllättävän liikkeen aiheuttaman päänretkahduksen seuraukset voivat olla vakavat. Reessä matkustavat pienet lapset saattavat myös usein torkahtaa kelkkaretkellä, eikä lapsi pysty lainkaan reagoimaan, kun kelkka heilahtaa sivulta toiselle ja ylös alas reitin epätasaisuuksissa. Painava kypärä voi aiheuttaa myös piiskaliikkeen törmäyksessä.

MaRa toteaa, että erityiseen syyhyn liittyvä poikkeus koskee nimenomaan moottorikelkan reessä kuljettamista. Jos lapsi on moottorikelkan kyydissä niin hän on sen kokoinen, että hän voi käyttää oikeaa eli hyväksyttyä moottorikelkkakypärää.

Reessä on usein matkustajina pieniä lapsia, jotka istuvat tukevasti penkissä ja usein vanhemman vieressä. Heille ei voi kuitenkaan edellä kerrotuista turvallisuussyistä laittaa painavaa kypärää päähän. Pieni lapsi voi sen sijaan käyttää laskettelukypärää, joka painaa noin 500 grammaa. Näin toimivat muun muassa ohjelmapalvelu-rytykset kuljettaessaan pieniä lapsia moottorikelkan reessä. Rekeä vedettäessä moottorikelkalla ajetaan maksimissaan

40 km/h. Laskettelukypärä suojaa mahdollisessa törmäystilanteessa, mutta ei aiheuta pienelle lapselle riskiä niskavammoista.

Jos reessä kuljetetaan aivan pieniä sylilapsia, he voivat olla aikuisen kanssa reessä ilman kypärää. Pienten sylilasten ollessa kyydissä ajovauhti pidetään matalana (käytännössä alle 20 km/).

MaRa toteaa, että moottorikelkkailussa hyödynnetyn poikkeuksen ei ole todettu aiheuttaneen turvallisuusriskejä. Poikkeuksen poistaminen sen sijaan lisäisi kelkkailun turvallisuusriskejä ja lasten niskavammoja.

Kunnioittavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry



Kai Massa
lakimies, varatuomari

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyhtiöitä, 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.