

I

(Päätöslauselmat, suositukset ja lausunnot)

LAUSUNNOT

EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEA

EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEAN 567. TÄYSISTUNTO – INTERACTIO, 23.2.2022–
24.2.2022

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Matkailu ja liikenne – jatkolausunto”

(omaaloitteinen lausunto)

(2022/C 275/01)

Esittelijä: **Panagiotis GKOFAS**

Komitean täysistunnon päätös	25.3.2021
Oikeusperusta	työjärjestyksen 32 artiklan 2 kohta omaaloitteinen lausunto
Vastaava jaosto	”sisämarkkinat, tuotanto ja kulutus”
Hyväksyminen jaostossa	3.2.2022
Hyväksyminen täysistunnossa	23.2.2022
Täysistunnon nro	567
Äänestystulos	
(puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä)	185/2/7

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (ETSK) antaa tunnustusta EU:n toimielinten vuonna 2021 toteuttamille poikkeuksellisille yhteisille toimille sekä niiden toimintapoliittisille ehdotuksille ja toimenpiteille, joilla pyritään auttamaan yrityksiä elpymään ja turvaamaan työpaikat Euroopan matkailu-, liikenne- ja matkustusaloilla, jotka kuuluvat covid-19-pandemian pahiten koettelemiin ekosysteemeihin⁽¹⁾. Pandemian vaikutukset ja seuraukset talouden ja yhteiskunnan kannalta eivät kuitenkaan ole vielä täysin selvillä. On ryhdyttävä merkittäviin toimiin sen varmistamiseksi, että tulevana kuukausina noudatetaan edelleen koordinoitua EU:n lähestymistapaa, jonka mukaisesti pk-yrityksille annetaan selkeää tukea luoton ja rahoituksen osalta ja tiedotetaan rokotuksista ja turvallisuustoimenpiteistä, joilla varmistetaan turvallinen matkailu, matkustaminen ja liikenne ja palautetaan matkailijavirrat asteittain (ottamalla käyttöön Euroopan matkailun indikaattorijärjestelmä ja huolehtimalla matkailualan turvallisuudesta)⁽²⁾.

⁽¹⁾ Komission tiedonanto ”Euroopan h-hetki: korjaamalla ja kehittämällä parempaa seuraavalle sukupolvelle” (COM(2020) 456 final), koheesiopolitiikan tuki vuosiksi 2021–2027 sekä paketti terveys- ja turvallisuustoimenpiteitä, joita ovat esimerkiksi rokotuspolitiikka, EU:n digitaalinen koronatodistus, Euroopan matkailualan covid-19-turvallisuussinetin (European Tourism Covid-19 Safety Seal) vähimmäisvaatimukset ja muut toimenpiteet.

⁽²⁾ https://s3platform.jrc.ec.europa.eu/digitalisation-and-safety-for-tourism?p_1_back_url=%2Fsearch%3Fq%3Dtourism

1.2 Matkailu ei palaa pandemiaa edeltäneelle tasolle: maailmanlaajuinen keskinäinen riippuvuus sekä vihreämmät ja digitaalisemmat suuntaukset kuluttajien käyttäytymisessä määrittävät uusia liiketoimintamalleja. ETSK katsoo, että EU:n, jäsenvaltioiden ja alueiden tasolla tarvitaan seuraavia lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin toimenpiteitä:

1.2.1 Lyhyellä aikavälillä:

- Varmistetaan, että EU:n ja jäsenvaltioiden elpymissuunnitelmissa otetaan asianmukaisesti huomioon hotelli-, ravintola- ja catering-ala (HORECA) ja mikroyritykset matkailualan koko kirjossa, erityisesti ravintolat, jotta voidaan varmistaa niiden selviytyminen. EU:n ja jäsenvaltioiden hallitusten on tuettava kattavasti kiireellisiä rahoitustukitoimenpiteitä, suoraa rahoitusta koskevia aloitteita ja tilapäisiä valtiontukipuitteita myös vuoden 2022 jälkeen.
- Turvataan mikroyrityksille suunnatut taloudelliset tukitoimenpiteet (erityisesti hotelli-, ravintola- ja catering-alalla) jatkamalla EU:n ja jäsenvaltioiden rahoitusta niin kauan kuin se on tarpeen ja joulukuun 2022 jälkeen aliarvioimatta vaikutusta, joka henkilöstön rekrytoimiseen liittyvillä nykyisillä vaikeuksilla on elpymisvauhtiin.
- Jatketaan SURE-ohjelmaa vuodelle 2022 ja lykätään kaikkia viranomaisille suoritettavia verovelkoja, myös pandemian aikana syntyneitä, erityisesti kun on kyse hotelli-, ravintola- ja catering-alan mikroyrityksistä.
- Otetaan monivuotisen rahoituskehyksen puitteissa käyttöön erityinen matkailualan talousarvio ja parannetaan kansallisten elpymis- ja palautumissuunnitelmien mukaisten varojen saannin edellytyksiä ja yhdenmukaistettuja menettelyjä: esimerkiksi digitalisoidaan ja muutetaan infrastruktuureja entistä paremmin kestävä kehityksen periaatteita vastaaviksi, sovelletaan ”pienet ensin”- ja yhden kerran periaatteita muun muassa vähentämällä käytännössä mikroyrityksiä koskevia hallinnollisia käytäntöjä ja ottamalla käyttöön avoin tarjouspyyntömenettely matkailuyrityksiä ja paikallistason matkailuviranomaisia varten ⁽³⁾.
- Pannaan täytäntöön ennakoedellytykset matkailu- ja liikennealan mikroyritysten integroimiseksi pankkijärjestelmään ja rahoitusalue EU:n ja EKP:n takausjärjestelmien avulla.
- Parannetaan koordinoitua kaikkialla Euroopassa, yhdenmukaistetaan paremmin terveys- ja turvallisuuskäytäntöjä (tekemällä niistä pk-yritysten kannalta suotuisia), helpotetaan EU:n kansalaisille ja yrityksille matkustamista EU:n ulkopuolisissa maissa, pidetään rajat avoinna, minimoidaan matkustajia koskevat rajoitukset ja lisätään EU:n ja jäsenvaltioiden hallitusten välisten koordinoitustrategioiden ja -suunnitelmien lukumäärää kansainvälisten matkailija-virtojen ja ulkomaisten suorien sijoitusten palauttamiseksi.
- Kannustetaan kaikkia EU:n toimielimiä, työmarkkinaosapuolia, kansalaisyhteiskunnan organisaatioita sekä tutkimuslaitoksia ja akateemisia tahoja osallistumaan ”kestävän matkailun teemavuoden” järjestämiseen vuonna 2022 ja tukemaan kestävä matkailua ja kestävä liikennettä käsittelevien EU:n näyttelyiden ja messujen verkostoa kansainvälisillä markkinoilla.
- Sisällytetään kaikkiin TEN-T-hankkeisiin (eurooppalaiset liikennekäytävät) erityinen ”matkailua” koskeva osio.
- Otetaan käyttöön koko majoitus-, ravitsemis- ja matkailualaa koskeva yhdenmukaistettu alennetun alv-kannan järjestelmä – jonka on oltava pk-yritysten kannalta suotuisa ja jossa on sovellettava avoimia menettelyjä – sekä rahoituksen saannin mahdollistavia välineitä ja menettelyjä (keskitetty palvelupiste, verkkotyökalut, kumppanuusohjelmat pk-yrityksiä edustavien järjestöjen kanssa) ja erillinen budjettikohta erityisesti mikroyrityksiä varten.
- Perustetaan asiamiehen tai viranomaisen toimi tarkoituksena valvoa EU:n elpymistoimenpiteiden täytäntöönpanoa ja likviditeetin saantia erityisesti matkailu- ja liikennealan mikro- ja pienyritysten osalta muiden erityisten tehtävien ohella ⁽⁴⁾.

⁽³⁾ Mikroyrityksiä edustavien organisaatioiden ja laajempien sidosryhmien kannalta ”matkailualan siirtymän” tärkeimmät painopistealat ovat seuraavat: entistä vihreämpi matkailu (kiertotalouden mukainen matkailu, kaikkien ulottuvilla oleva matkailu, hiilineutraali liikkuvuus, kestävyysosaaminen, kestävä kulutus), digitalisaatio (data-analytiikka ja reaaliaikainen kokemuksenhallinta, digitaalinen nonstop-matkailu ja virtuaaliset kokemukset, teknologian avulla parannetut kohteet, yhteisen arvonmuodostuksen muuttaminen, matkailupalvelujen tarjoajien ja kuluttajien digitaalinen voimaannuttaminen ja tietämys) ja selviytymiskyky (muutoksessa olevan matkailumaailman mukautumiskyky, täydennyskoulutus ja laadukkaiden työpaikkojen turvaaminen matkailualalla, kohteiden hallinnointi kaikkien hyvinvoinnin tukemiseksi, pääomatuki, saavutettavuus ja matkailun sosiaalinen vaikutus ilmastonmuutokseen, ikääntymiseen ja digitaaliseen kuiluun).

⁽⁴⁾ Muita asiamiehelle tai viranomaiselle kuuluvia tehtäviä: seurata jäsenvaltioiden kansallisiin elpymis- ja palautumissuunnitelmiin liittyviä toimia sen arvioimiseksi, onko matkailuun liittyvät uudistukset pantu johdonmukaisesti täytäntöön; seurata ”uutta mahdollisuutta” ja ”ennakkovaroitusta” koskevia järjestelmiä, jotka on tarkoitettu matkailualalla toimiville yrityksille ja pienille kuljetusalan yrityksille, sekä pk-yritysten uutta helppokäyttöistä vakavaraisuusohjelmaa; luoda edellytykset erityiselle matkailualaa koskevalle EU:n budjettikohdalle, jossa otetaan huomioon sekä tämän ekosysteemin merkitys että sen tarpeet covid-19-kriisin jälkeen.

- Kehitetään EU:n mekanismi, jonka avulla seurataan tuen antamista mikro- ja pk-yrityksille nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen (2021–2027) puitteissa.

1.2.2 Keskipitkällä aikavälillä:

- Vältetään ylivelkaantuminen ja yritysten luottokelpoisuuden heikkeneminen ⁽⁵⁾.
- Annetaan työryhmälle valtuudet valvoa erityisesti matkailu- ja kuljetusalan mikro- ja pienyrityksille suunnattujen elvytystoimenpiteiden täytäntöönpanoa ja vaikutuksia.
- Seurataan jäsenvaltioiden kansallisia elpymis- ja palautumissuunnitelmia ja varmistetaan, että niihin on sisällytetty matkailualaan liittyviä uudistuksia.
- Luodaan EU:n mekanismi, jonka avulla seurataan tuen antamista mikro- ja pk-yrityksille nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen (2021–2027) puitteissa.
- Perustetaan erityinen matkailualaa koskeva EU:n budjettikohta, jossa otetaan huomioon sekä tämän ekosysteemin merkitys että sen tarpeet covid-19-kriisin jälkeen.
- Luodaan vahva ”eurooppalainen matkailualan yhteenliittymä” aloitteiden yhdistämiseksi ja rahoituksen optimoimiseksi. ETSK on otettava mielekkäällä tavalla mukaan tähän yhteenliittymään.

1.2.3 Pitkällä aikavälillä:

- Laaditaan matkailualaa koskeva EU:n pitkän aikavälin strateginen suunnitelma: nopeutetaan siirtymistä kohti häiriönsietokykyistä ja entistä kestäväpohjaisempaa matkailualan liiketoimintamallia esimerkiksi ottamalla pk-yritykset mukaan julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksiin.
- Asetetaan etusijalle pk-yrityksiä koskeva ammatillinen ja yleissivistävä koulutus kansallisella/alueellisella tasolla ja tehostetaan samalla oppisopimuskoulutuksen liikkuvuusohjelmia matkailu- ja liikennealoilla keskittyen digitaalisiin ja kestävyystaitoihin ⁽⁶⁾ erityisesti uusissa matkakohteissa ja syrjäisillä alueilla.
- Laaditaan matkailu- ja liikennealaa varten EU:n ”seuraavan sukupolven” toimintapolitiikkoja, joilla voidaan varmistaa ennustettavuus ja luoda luottamusta kestäväan elpymiseen.
- Kehitetään uusia rahoitusmuotoja mikroyrityksille, erityisesti hotelli-, ravintola- ja catering-alan yrityksille ja naisten johtamille yrityksille, vastataan nykyisiin haasteisiin ⁽⁷⁾ ja pyritään toipumaan covid-19-pandemian vaikutuksista sekä selvitetään, miten näitä yrityksiä voitaisiin parhaiten tukea, kuten Alankomaiden kuningatar Máxima ja GPFI-foorumi ⁽⁸⁾ ovat ehdottaneet.

1.3 ETSK katsoo, että suurin osa sen 18. syyskuuta 2020 aiheesta ”Matkailu ja liikenne vuonna 2020 ja sen jälkeen” antamassa lausunnossa ⁽⁹⁾ esitetystä suosituksesta on edelleen johdonmukaisia ja ajankohtaisia ja ettei Euroopan komissio ole ottanut niitä riittävästi huomioon suunnitelmissaan ja kuulemisissaan.

1.4 ETSK kysyy unioni-, jäsenvaltio- ja aluetason elimiltä, työmarkkinaosapuolilta ja kansalaisyhteiskunnan organisaatioilta yleisesti, ovatko ne sitoutuneet käynnistämään investoinnit uudelleen pitkällä aikavälillä soveltamalla kokonaisvaltaista lähestymistapaa, jotta voidaan tukea sinisen talouden puitteiden ja yhteisen matkailuohjelman 2030–2050 kehittämistä, kartoittaa asianmukaisia rahoituspolkuja ja lisätä luottoja, sillä pandemian jälkeen matkailualan pk-yrityksillä ei ole käytettävissään kassavirtoja. Näissä olosuhteissa pk-yritysten on mahdotonta investoida siniseen talouteen, ennen kuin ne ovat toipuneet ja pystyvät maksamaan velkansa.

1.5 On ratkaisevan tärkeää, että otetaan käyttöön uusia toimintapolitiikkoja ja osoitetaan riittävästi varoja alan pelastamiseksi ja että kehitetään pitkäjänteistä kestävää, älykästä ja vastuullista eurooppalaista matkailupolitiikkaa. Lisäksi ETSK korostaa, että on tärkeää ottaa käyttöön erillinen EU:n budjettikohta matkailua varten ja varmistaa asianmukainen hallinto, jotta voidaan toteuttaa strategisia politiikkatoimia, mukaan lukien Euroopan matkailuviraston perustaminen seuraavien toimien toteuttamiseksi:

⁽⁵⁾ Toimia: velkapääoman uudelleenjärjestely, mikroyritysten yhdistämis- ja klusterivalmiuksien vahvistaminen, oman pääoman edistäminen ja verokannustimien tarjoaminen yksityisille sijoittajille sekä maksukyvyttömyysvaarassa olevia pienyrityksiä koskevien ennakkovaroituskansallismekanismien tukeminen.

⁽⁶⁾ Neuvoston suositus, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2018, laadukkaan ja tehokkaan oppisopimuskoulutuksen eurooppalaisista puitteista (EUVL C 153, 2.5.2018, s. 1).

⁽⁷⁾ Kuningatar Máxima piti YK:n pääsihteerin erityisedustajana kehitystä edistävää osallistavaa rahoitusta varten (UN Secretary-General's Special Advocate for Inclusive Finance, UNSGSA) puheen Roomassa 31. lokakuuta 2021 järjestetyssä G20-huippukokouksessa, www.unsgsa.org

⁽⁸⁾ Global Partnership for Financial Inclusion on osallistava foorumi, joka kokoaa yhteen kaikki G20-maat.

⁽⁹⁾ EUVL C 429, 11.12.2020, s. 219.

- Luodaan yhteinen eurooppalainen data-alue, jonka avulla dataa saadaan käyttöön enemmän.
- Pannaan täytäntöön eurooppalainen tilasto-ohjelma, joka kokoaa yhteen mittareita matkailupoliittikkojen asianmukaista seurantaan varten, ja edistetään kestävä matkailua koskevien EU:n hyvien käytäntöjen ja opetusohjelmien vaihtoa (esim. EU:n kestävä matkailun akatemia pk-yrityksiä varten).
- Käynnistetään uudelleen EU:n kansainvälinen yhteistyö YK:n Maailman matkailujärjestön (UNWTO), OECD:n ja G20-maiden matkailutyöryhmän kanssa perustamalla erityisesti pk-yrityksille suunnattu eurooppalainen matkailuakatemia ja kouluttajien kouluttamista koskeva ohjelma edellä mainittujen järjestöjen normien mukaisesti.

1.6 ETSK kannattaa sitä, että omaksutaan entistä kattavampi toimintapoliittinen lähestymistapa ja etsitään kestäväpohjaisia ratkaisuja matkailun ja liikenteen tulevaisuuden turvaamiseksi seuraavien kolmen keskeisen vaatimuksen ja mahdollisuuden pohjalta:

- Palautetaan luottamus ja mahdollistetaan elpyminen, jotta voidaan helpottaa matkustusyhteyksien ja yhteisten liikenneyhteyksien asteittaista uudelleen avaamista myös EU:n ulkopuolisten maiden kanssa.
- Otetaan oppia pandemiakokemuksesta ja käyttöön otetuista käytännöistä, otetaan käyttöön erityisiä (pk-yrityksiä tukevia) indikaattoreita ja yhdenmukaistetaan tietoja sekä pandemian vaikutuksista matkailu- ja liikennealaan että pandemiaan liittyvistä suuntauksista tällä alalla EU-, alue- ja kansainvälisellä tasolla.
- Asetetaan etusijalle kestävä kehityksen ohjelma pitkän aikavälin suuntaviivojen luomiseksi tulevaa eurooppalaista ja kansainvälistä matkailua varten.

1.7 ETSK ehdottaa, että perustetaan mikro- ja pienyritysten maksuvalmiutta ja investointeja käsittelevä pysyvä työryhmä, joka koostuu EU:n tai jäsenvaltioiden korkean tason asiantuntijoista ja joka ottaa huomioon myös matkailun ja liikenteen ekosysteemit. Sen tavoitteena olisi helpottaa ja tukea elpymistoimenpiteiden toteuttamista ja toimia EU:n valvontamekanismina, jolla on käytettävissään tarvittavaa riippumatonta ja avointa tietoa mikroyritysten likviditeettivirroista ja mahdollisuuksista saada rahoitusta.

1.8 ETSK kannustaa EU:n toimielimiä, jäsenvaltioita, alueita sekä EU- ja jäsenvaltiotason työmarkkinaosapuolia käynnistämään merkittävän uudistuksen, ottamaan käyttöön yhteisiä laatuohjelmia ja entistä tehokkaampia pelastuspalvelualan (rescEU) sekä katastrofiriskien vähentämiseen tähtääviä toimintapoliittisia välineitä sekä vaihtamaan parhaita käytänteitä kansalaisyhteiskunnan osallistamisesta kriisinhallintaan ja ihmishenkien menetysten ja taloudellisten tappioiden ehkäisemiseen ⁽¹⁰⁾.

1.9 ETSK katsoo, että ilman kuluttajien luottamusta matkailu- ja matkustusala jäävät jälkeen talouden yleisestä elpymissuuntauksesta. Keskeinen tekijä tämän luottamuksen palauttamisessa on varmistaa kuluttajien oikeuksien vahva suojele matkapaketeista ja yhdistetyistä matkajärjestelyistä annetun direktiivin (matkapakettidirektiivi) ⁽¹¹⁾ mukaisesti. Direktiivin tarkistuksessa olisi keskityttävä poistamaan pandemian esiin tuomat puutteet matkustajien oikeuksia koskevassa EU:n lainsäädännössä.

1.10 Huolimatta EU:n matkustuslainsäädännöstä, joka antaa matkustajille oikeuden rahojen palautukseen, monet jäsenvaltiot ovat ottaneet käyttöön kansallisia hätätoimenpiteitä, jotka ovat suoraan ristiriidassa tämän oikeuden kanssa, pakottamalla kuluttajat ottamaan vastaan matkakuponkeja ja/tai pidentämällä palautusten lakisääteisiä määräaikoja. On olennaisen tärkeää, että EU:n oikeutta noudatetaan ja että se pannaan täytäntöön. Lähes kahden vuoden jälkeen pandemialla on ollut välitön ja tuhoisa taloudellinen vaikutus myös matkailualan yrityksiin, erityisesti mikroyrityksiin.

1.11 ETSK kehottaa komissiota tutkimaan, onko mahdollista ehdottaa direktiiviä mukautettavaksi niin, että tulevaisuuden pandemian kaltaisten ylivoimaisten esteiden tai luonnonesteiden tapauksissa jäsenvaltiot ottavat käyttöön kollektiivisia takuurahastoja, jotta matkailuyritysten selviytymiseen liittyvät intressit voidaan ottaa paremmin huomioon ja varmistaa samalla kaikilta osin, että kuluttajat saavat asianmukaisen korvauksen.

⁽¹⁰⁾ YK:n laatima Sendain kehys katastrofiriskien vähentämiseksi 2015–2030; pk-yritysten osaamisverkosto ja varautumisen esittelykeskukset, <https://www.europeansmeacademy.eu/news/improving-preparedness-response-to-eu-natural-and-man-made-disasters/>

⁽¹¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/2302, annettu 25 päivänä marraskuuta 2015, matkapaketeista ja yhdistetyistä matkajärjestelyistä (EUVL L 326, 11.12.2015, s. 1).

2. Johdanto ja yleisiä huomioita

2.1 Matkailu EU:n ja koko maailman tasolla ei palaa pandemiaa edeltäneelle tasolle. Pandemian vaikutukset ja sen seuraukset yhteiskunnille ja taloudelle eivät ole vielä täysin selvillä. Ennen covid-19-kriisiä matkailuala tuotti suoraan tai välillisesti lähes 10 prosenttia EU:n bruttokansantuotteesta ja työllisti noin 22,6 miljoonaa ihmistä, ja EU:sta tuli sen ansiosta maailman johtava matkailukohde, jossa vuonna 2018 vieraili 563 miljoonaa kansainvälistä matkailijaa ja joka sai 30 prosenttia maailman matkailutuloista. Vuonna 2018 EU:hun saapui 30 prosenttia kansainvälisistä matkailijoista, joten EU oli maailman suosituin matkailukohde. Samaisena vuonna EU:n 27 jäsenvaltiossa oli yli 600 000 matkailuyritystä, ja yöpymisvarauksia majoitusliikkeissä oli yhteensä 1 326 049 994.

2.2 Euroopan komission yhteisen tutkimuskeskuksen (JRC) arvion mukaan matkailualan osuus EU:n kokonaistyöllisyydestä on yli kuusi prosenttia. Lisäksi eräillä alueilla matkailu edistää työllisyyttä paljon tätä enemmän ja tarjoaa usein ainoan työllistymismahdollisuuden matalan osaamistason työntekijöille. Esimerkiksi Kreetalla (Kreikka), Jadranska Hrvatskassa (Kroatia), Aostanlaaksossa (Italia) ja Kanariansaarilla (Espanja) matkailun osuus alueen kokonaistyöllisyydestä on yli 30 prosenttia.

2.3 Pandemian puhkeamista seuranneiden useiden, vuosina 2020 ja 2021 ilmaantuneiden tartunta-aaltojen jälkeen nyt on nähtävissä työllisyyteen kohdistuneen covid-19-kriisin vaikutuksen laajuus ja tuhoisat sosiaaliset seuraukset matkailu- ja liikennealalla: kansainvälisen matkailun puuttuminen, matkailuun liittyvien hyödykkeiden ja palvelujen riittämätön ja heikko kysyntä (johtuen kulutusmallien ja matkailukäyttäytymisen muutoksista covid-19-pandemian aikana), yritysten konkurssien lisääntyminen ja kasvava velkaantuneisuus (joka ei rajoitu pelkästään matkailuyrityksiin), vaikeus päästä maksuvalmiustoiementiteiden piiriin ja julkishallinnon tehottomat torjuntatoimet. Soutaminen ja huopaaminen yhteiskunnan uudelleenavaamiseen tähtäävien toimenpiteiden suhteen, EU:n koronatodistukseen perustuvien rajoitustoimenpiteiden väärinkäyttö ja riippumattomien viranomaisten kyvyttömyys taata yhdenmukaiset oikeudet matkailijoille/matkustajille ja yrityksille, kulloistakin paikallista terveys- ja turvallisuustilannetta koskevien tietojen monimutkaisuus matkailijoiden kannalta ja useissa tapauksissa tällaisten luotettavien tietojen puuttuminen sekä EU:n rajojen sisäpuolella tapahtuvaa liikkuvuutta koskevat monimutkaiset hallinnolliset menettelyt eivät myöskään edistä rajatylittävän liikkuvuuden palautumista ja talouden elpymistä.

2.4 On aiheellista mainita, että Euroopan parlamentin tutkimuspalvelun (EPRS) tuoreen raportin⁽¹²⁾ mukaan covid-19-pandemian vaikutus Euroopan unionin eri matkailukohteisiin on epäsymmetrinen ja erittäin paikallinen.

2.5 Kuten EPRS:n raportin kaavioista 1 ja 2 käy ilmi, matkailualan osuus työllisyydestä ja bkt:stä supistui huomattavasti pandemian aikana. Esimerkiksi Italiassa matkailun osuus bkt:stä puolittui vuonna 2020 (verrattuna vuoteen 2019) pudoten 13,1 prosentista 7 prosenttiin, minkä myötä katosi 337 000 työpaikkaa. Yhdysvaltoihin verrattuna useissa EU:n jäsenvaltioissa (esim. Saksassa, Italiassa ja Ranskassa) pudotus bkt:n suhteen on ollut suurempi, mutta työllisyys on kärsinyt vähemmän.

2.6 Kahdenkymmenen kuukauden jälkeen pandemian alkamisesta Euroopassa maailmanlaajuisia matkailu- ja liikenne-ekosysteemejä koettelee edelleen ennennäkemätön kriisi⁽¹³⁾.

2.7 EU:ssa on myös voitu havaita kaupunkialueilla "uudenaista" työmatkaliikenne- ja ostoskäyttäytymistä, joka on seurausta mukautumisesta hallituksen asettamiin matkustusrajoituksiin: esimerkiksi verkko-ostokset, kävely, pyöräily ja henkilöautolla tehdyt matkat ovat lisääntyneet julkisen liikenteen käytön kustannuksella. Monissa EU-maissa erityisesti ikääntyneet eivät covid-19-rajoitusten vuoksi ole pystyneet pitämään yllä kausiluonteisen matkailun ja liikenteen kysyntää.

2.8 Junalla, risteily- ja matkustaja-aluksella ja lentokoneella matkustus on kärsinyt kansainvälisen matkailukysynnän 70 prosentin laskun myötä, mikä on johtanut tulojen ja työpaikkojen menetyksiin matkustus- ja matkailualoilla sekä niistä riippuvaisilla aloilla (esim. teollisuus ja vähittäiskauppa). Vaikka vaikutus rahtiliikenteeseen on tähän mennessä ollut vähäinen, alan odotetaan supistuvan tulevina vuosina, erityisesti talouden ollessa taantumassa. Tästä syystä nämä alat olisi otettava asianmukaisesti huomioon EU:n ja jäsenvaltioiden elpymissuunnitelmissa.

2.9 Näiden ilmiöiden lisäksi äskettäiset metsäpalot eteläisessä Euroopassa ja tulvat pohjoisessa Euroopassa ovat niin ikään osoittaneet – traagisten ihmishenkien menetysten ja taloudellisten tappioiden lisäksi – että tavanomaiset toimintapolitiikat ja nykyinen heikko rescEU-mekanismi eivät tuota toivottuja tuloksia ja ovat osoittautuneet soveltumattomiksi pitkän aikavälin kestävän kehityksen mallien kannalta.

⁽¹²⁾ Euroopan parlamentti, Think Tank, Relaunching transport and tourism in the EU after COVID-19, helmikuu 2021.

⁽¹³⁾ Kriisi on koetellut pahiten pieniä yrityksiä ja itsenäisiä ammatinharjoittajia asianomaisissa arvo- ja toimitusketjuissa sekä ylipäänsä työntekijöitä ja yrityksiä ja niiden selviytymiskykyä.

3. EU:n ”seuraavan sukupolven” toimintapolitiikkojen edistäminen matkailu- ja liikennealalla

3.1 Tarvitaan uusi ”seuraavan sukupolven” lähestymistapa, joka on yhdenmukaisempi ja perustuu eurooppalaisiin ja kansallisiin toimintavaihtoehtoihin, jotta edistetään selviytymiskykyä lyhyellä, keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä sekä matkailun ja liikenteen täydellistä elpymistä. Keskeisten yhteisten periaatteiden olisi oltava EU:n uuden poliittisen, sosiaalisen ja taloudellisen toimintaohjelman keskiössä, jotta voidaan

- palauttaa luottamus EU:n matkailu- ja liikenne-ekosysteemeihin (jotka koostuvat pääasiassa mikroyrityksistä ja itsenäisistä ammatinharjoittajista) työntekijöiden, kansalaisten, matkailijoiden/matkustajien sekä eurooppalaisten ja kansainvälisten yksityisten ja julkisten sijoittajien keskuudessa
- auttaa uudistamaan EU:n nykyisiä matkailu- ja liikennealan ekosysteemejä selviytymiskyvyn ja elpymisen edistämiseksi edettäessä kohti terveysalaa koskevaa, digitaalista ja vihreää siirtymää
- palata covid-19-pandemiaa edeltäneille kysynnän tasoille ja edistää uusia investointeja, jotka ovat taloudellisesti pk-yritysten ulottuvilla, kestävän ja pitkän aikavälin kasvun edistämiseksi kyseisillä aloilla vuosien 2021–2027 jälkeen.

3.2 Euroopan komission äskettäin esittämän 55-valmiuspaketin avulla EU pystyy saavuttamaan eurooppalaisessa ilmastolaissa vahvistetut Euroopan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteet. Pakettiin sisältyvät ehdotukset vaikuttavat myös Euroopan liikenne- ja matkailuekosysteemeihin. Ellei näitä toimenpiteitä suunniteltaessa oteta huomioon oikeanlaista toimintapolitiikkaa, ehdotukset eivät johda EU:n ”seuraavan sukupolven” toimintapolitiikkoihin matkailu- ja liikennealalla. Ehdotetut toimenpiteet voisivat päinvastoin johtaa huomattaviin sääntelystä aiheutuviin lisäkustannuksiin EU:n yritysten – niin suurten kuin pientenkin – kannalta ja heikentää niiden kilpailukykyä EU:n rajojen läheisyydessä sijaitseviin unionin ulkopuolisiin kuljetus- ja matkailualan yrityksiin nähden, mikä vaarantaisi EU:n työpaikat näillä aloilla. Tämän seurauksena vaikutukset kohdistuisivat erityisen voimakkaasti niihin EU:n alueisiin, jotka ovat erittäin riippuvaisia matkailusta. Uudessa ”seuraavan sukupolven” lähestymistavassa olisi sen vuoksi kiinnitettävä huomiota tämän lainsäädäntöpaketin kustannusvaikutuksiin Euroopan liikenteen ja matkailun ekosysteemeihin ja varmistettava, ettei niiden (kansainvälistä) kilpailukykyä heikennetä. Vain tällä tavoin voidaan turvata Euroopan työllisyys ja kilpailukyky, välttää hiilivuotoa ja varmistaa uuden ”seuraavan sukupolven” lähestymistavan onnistuminen.

4. Hyvä alku: uudenlainen tietoisuus asiasta EU:n tasolla

4.1 Tilapäisten valtiontukipuitteiden tarjoaman jouston täysimääräinen hyödyntäminen olisi taattava vuoden 2022 loppuun saakka, ja merkittävän työttömyyttä torjuvan SURE-ohjelman olisi oltava toiminnassa saman ajanjakson ajan. Yhteiskunnalliset toimijat ja pk-yritysjärjestöt olisi kuitenkin otettava tiiviimmin mukaan toimintaan, jotta paketti vastaisi vaikutuksia ja tehokkuutta koskeviin odotuksiin.

4.2 Todettakoon kuitenkin, että pienyritysten sekä hotelli-, ravintola- ja catering-alan pk-yritysten käytettävissä olevat likviditeetti-, rahoitus- ja pääomasijoitusjärjestelyt edellyttävät kuitenkin edelleen kiireellisesti politiikkatoimia, joilla näitä toimenpiteitä ja ohjelmia jatketaan vuosien 2022–2023 loppuun.

4.3 Jäsenvaltioiden toimittamat kansalliset elpymis- ja palautumissuunnitelmat ja uusi monivuotinen rahoituskehys (2021–2027) edellyttävät yhdessä tehostettua ja yhdenmukaistettua yhteisten menetelmien ja toimintatapojen vaihdon (talouspolitiikan EU-ohjausjakso mukaan luettuna) järjestelmää, jotta voidaan taata tarvittava symmetrinen EU:n talouden elpyminen, terve kilpailu julkisten ja yksityisten toimijoiden, erityisesti ravintoloiden sekä hotelli-, ravintola- ja catering-alan pk-yritysten, välillä jäsenvaltio-, alue- ja paikallistasolla sekä sosiaalinen lähentyminen ja osallisuus.

4.4 Kansallisissa elpymis- ja palautumissuunnitelmissa määritetään, miten varat jaetaan ja käytetään annettujen määräaikaisten puitteissa. Matkailuun sovelletaan EU-maasta riippuen joko matkailualaa koskevia toimenpiteitä, joilla uudistetaan alaa, tai horisontaalisia toimenpiteitä, jotka ovat merkityksellisiä kaikkien alojen kannalta. Näistä syistä olemme laatineet lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin kehyksen, jossa on neljä keskeistä toimintapolitiittista pilaria, joihin pohjaamme lopulliset päätelmämme ja suosituksemme:

4.5 ENSIMMÄINEN PILARI: Maksuvalmius, työllisyyden elpyminen ja yritysten luottamuksen palauttaminen

4.5.1 Koska selkeitä ja ajantasaisia tietoja ei ole siitä, miten Euroopan komission elpymisohjelman puitteissa Euroopan investointirahastosta (EIR) myönnettävän rahoitustuen odotetaan vaikuttavan mikro- ja pk-yrityksiin, ETSK ilmaisee asiasta huolensa ja ehdottaa seuraavaa:

- Perustetaan työryhmä valvomaan erityisesti matkailu- ja kuljetusalan mikro- ja pienyrityksille suunnattujen elvytystoimenpiteiden täytäntöönpanoa.
- Valvotaan jäsenvaltioiden kansallisia elpymis- ja palautumissuunnitelmia sen arvioimiseksi, onko niihin sisällytetty matkailualaan liittyviä uudistuksia.

- Luodaan EU:n mekanismi, jonka avulla seurataan tuen antamista mikro- ja pk-yrityksille nykyisen monivuotisen rahoituskehysten (2021–2027) puitteissa.
- Luodaan erityinen matkailua koskeva budjettikohta, jossa otetaan huomioon sekä tämän ekosysteemin merkitys että sen tarpeet covid-19-kriisin jälkeen.
- Otetaan käyttöön uutta mahdollisuutta ja ennakkovaroitusta koskevat järjestelmät matkailualalla toimiville yrityksille ja pienille kuljetusyrityksille sekä uusi helppokäyttöinen vakavaraisuusohjelma pk-yrityksille.
- Nämä eri aloitteet ja ehdotukset olisi koottava ”eurooppalaiseen matkailualan yhteenliittymään”, joka mahdollistaa ongelmien, ratkaisujen ja rahoituksen paremman kartoittamisen. ETSK antaa oman panoksensa osallistumalla tämän yhteenliittymän keskusteluihin ja työskentelyyn.

4.6 TOINEN PILARI: Tieto- ja osaamisverkostot ja varautuminen, terveys ja turvallisuus, riskien lieventäminen

4.6.1 Matkailu vaikuttaa niin talouteen kuin luonnonympäristöön ja rakennettuun ympäristöön, paikalliseen väestöön vierailukohteissa ja itse vierailijoihin. Matkailun kestävyttä koskevien tilastojen puute haittaa toimintapolitiikkoja, joilla pyritään lisäämään matkailun kestävyttä ja hyödyntämään sen mahdollisuuksia edistää osaltaan kestävä kehityksen tavoitteiden saavuttamista. Jos kestävyys on matkailualalla ensisijainen tavoite, myös sen mittaaminen on asetettava etusijalle.

4.6.2 Maailman matkailujärjestö (UNWTO) auttaa yhteistyössä Yhdistyneiden kansakuntien tilastotoimiston (UNSD) kanssa johtavia maita ja instituutioita kehittämään tilastokehysten matkailun kestävyden mittaamiseksi. Kansainväliset järjestöt korostavat yhä suurempaa tarvetta mitata matkailun kestävyttä sen kaikissa ulottuvuuksissaan (taloudellinen, sosiaalinen ja ympäristöön liittyvä ulottuvuus), ja EU voisi antaa panoksensa kansallisella tasolla saatujen kokemusten pohjalta ja määrittää sitä varten yhdenmukaistettuja normeja.

4.7 KOLMAS PILARI: Keskipitkän ja pitkän aikavälin siirtymäväylät

4.7.1 EU:n teollisuusstrategiassa on edelleen nopeutettava vihreää ja digitaalista siirtymää ja parannettava EU:n teollisten ekosysteemien häiriönsietokykyä. Mikro- ja pk-yritykset ovat olennainen osa näitä ekosysteemejä, erityisesti matkailu- ja liikennealoilla. Matkailun ”siirtymäväyliä” luomista yhdessä kansalaisyhteiskunnan organisaatioiden, työmarkkinaosapuolten sekä kaikkien viranomaisten, myös sääntelyviranomaisten, kanssa olisi täydennettävä kokonaisvaltaisella lähestymistavalla, jota tarvitaan kestävien skenaarioiden vertailemiseksi sekä matkailualaa, hotelli-, ravintola- ja catering-alaa ja liikennealaa koskevien toimintapolitiittisten ratkaisujen tarkastelemiseksi uudelleen unionin, jäsenvaltioiden ja alueiden tasolla.

4.8 **NELJÄS PILARI: Hallinnointi ja resurssit:** kansalaisyhteiskunnan organisaatioiden rooli kestävä matkailua ja liikennettä edistävissä ”seuraavan sukupolven toimintapolitiikoissa” (kansalliset elpymis- ja palautumissuunnitelmat)

4.9 Euroopan komissio on esittänyt seitsemän lippulaivahanketta, joita varten se kannustaa EU-maita ehdottamaan investointeja ja uudistuksia. Useat näistä lippulaivahankkeista, kuten jäljempänä luetellut lippulaivahankkeet, voivat johtaa investointeihin matkailualalla:

- Kunnostaminen: kunnostetaan matkailuinfrastruktuuria sen energiatehokkuuden (lähes nollaenergiarakennukset), saavutettavuuden ja resurssien hallinnan parantamiseksi sekä kiertotalouden liiketoimintamallien (esimerkiksi elintarvike- ja jätehuoltoa varten) ja kestävien ulkomaisten ja EU:n suorien investointien kehittämiseksi.
- Uudelleen- ja täydennyskoulutus: tarjotaan matkailuyrittäjille, erityisesti mikroyrityksille, työntekijöille ja matkailukohteiden johtajille koulutusta vihreän ja digitaalisen siirtymän tukemiseksi.
- Nykyaikaistaminen: tuetaan matkailupolitiikasta vastaavien julkishallintojen digitalisaatiota ja edistetään tietojen yhteiskäyttöä julkishallintojen, matkailukohteiden johtajien ja yritysten välillä.
- Lataus ja tankkaus: investoidaan puhtaaseen liikkuvuuteen ja parannetaan yhteyksiä matkailukohteisiin, erityisesti matkailualan keskittymiin (esim. vesiliikenne, linja-autot, julkinen liikenne).
- TEN-T-hankkeisiin (eurooppalaiset liikennekäytävät) sisällytettävä erityinen ”matkailua” koskeva osio mahdollistaa alan erityispiirteiden huomioon ottamisen.

4.10 Jäsenvaltiot ja EU:n toimielimet tarvitsevat vahvan kumppanuuskehityksen eurooppalaisten, kansallisten ja alueellisten kumppanien ja työmarkkinaosapuolten kanssa (sosiaalinen vuoropuhelu). EU- ja jäsenvaltiotason organisaatioita ja kansalaisyhteiskunnan organisaatioita sekä muita sidosryhmiä kehoitetaan toimimaan ennakoivasti ja lisäarvoa tuovalla tavalla kaikilla tasoilla (sen lisäksi, että ne osallistuvat täysimääräisesti talouspolitiikan eurooppalaiseen ohjausjaksoon, markkinavalvontaan jne.); niillä on myös oltava yhteisiä pitkän aikavälin tavoitteita, yhteisiä aikatauluja ja uutta taloudellista lähentymistä, jolla varmistetaan sosiaalinen osallisuus. On kiireellisesti suunniteltava ja toteutettava toimia perusteellisen uudelleenarvioinnin, konkreettisen yhteisen toimintapoliittisen ohjelman ja kansallisten sitoumusten avulla, jotta voidaan kehittää entistä kestävämpi, houkuttelevampi ja yhteenliitetyn matkailu- ja liikennealan liiketoimintamalli, joka soveltuu uuteen maailmanlaajuisten markkinoiden kysyntään ja muuttuneisiin elintapoihin.

Bryssel 23. helmikuuta 2022.

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja*
Christa SCHWENG

LIITE

Täysistunto hyväksyi seuraavat jaoston lausunnon kohdat ja hylkäsi niitä koskevat muutosehdotukset, mutta ne saivat tuekseen vähintään neljänneksen annetuista äänistä:

MUUTOSEHDOTUS 3

INT/949

Matkailu ja liikenne – jatkolausunto

Kohta 2.1

Muutetaan.

Jaoston lausunto	Muutosehdotus
2.1 Matkailu EU:n ja koko maailman tasolla ei palaa pandemiaa edeltäneelle tasolle. Pandemian vaikutukset ja sen seuraukset yhteiskunnille ja taloudelle eivät ole vielä täysin selvillä. Ennen covid-19-kriisiä matkailuala tuotti suoraan tai välillisesti lähes 10 prosenttia EU:n bruttokansantuotteesta ja työllisti noin 22,6 miljoonaa ihmistä, ja EU:sta tuli sen ansiosta maailman johtava matkailukohde, jossa vuonna 2018 vieraili 563 miljoonaa kansainvälistä matkailijaa ja joka sai 30 prosenttia maailman matkailutuloista. Vuonna 2018 EU:hun saapui 30 prosenttia kansainvälisistä matkailijoista, joten EU oli maailman suosituin matkailukohde. Samaisena vuonna EU:n 27 jäsenvaltiossa oli yli 600 000 matkailuyritystä, ja yöpymisvarauksia majoitusliikkeissä oli yhteensä 1 326 049 994.	2.1 Matkailu EU:n ja koko maailman tasolla ei palaa välittömästi pandemiaa edeltäneelle tasolle. Pandemian vaikutukset ja sen seuraukset yhteiskunnille ja taloudelle eivät ole vielä täysin selvillä. Ennen covid-19-kriisiä matkailuala tuotti suoraan tai välillisesti lähes 10 prosenttia EU:n bruttokansantuotteesta ja työllisti noin 22,6 miljoonaa ihmistä, ja EU:sta tuli sen ansiosta maailman johtava matkailukohde, jossa vuonna 2018 vieraili 563 miljoonaa kansainvälistä matkailijaa ja joka sai 30 prosenttia maailman matkailutuloista. Vuonna 2018 EU:hun saapui 30 prosenttia kansainvälisistä matkailijoista, joten EU oli maailman suosituin matkailukohde. Samaisena vuonna EU:n 27 jäsenvaltiossa oli yli 600 000 matkailuyritystä, ja yöpymisvarauksia majoitusliikkeissä oli yhteensä 1 326 049 994.

Äänestystulos

Puolesta: 72

Vastaa: 84

Pidättyi äänestämästä: 21

MUUTOSEHDOTUS 1

INT/949

Matkailu ja liikenne – jatkolausunto

Kohta 1.2**Muutetaan.**

Jaoston lausunto	Muutosehdotus
Matkailu ei palaa pandemiaa edeltäneelle tasolle: maailmanlaajuinen keskinäinen riippuvuus sekä vihreämmät ja digitaalisemmat suuntaukset kuluttajien käyttäytymisessä määrittävät uusia liiketoimintamalleja. ETSK katsoo, että EU:n, jäsenvaltioiden ja alueiden tasolla tarvitaan seuraavia lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin toimenpiteitä:	Myönteisistä näkymistä huolimatta matkailun ei odoteta palaavan pandemiaa edeltäneelle tasolle: maailmanlaajuinen keskinäinen riippuvuus sekä vihreämmät ja digitaalisemmat suuntaukset kuluttajien käyttäytymisessä määrittävät uusia liiketoimintamalleja. ETSK katsoo, että EU:n, jäsenvaltioiden ja alueiden tasolla tarvitaan seuraavia lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin toimenpiteitä:

Äänestystulos

Puolesta: 77

Vastaa: 91

Pidättyi äänestämästä: 20