

Yttrande av Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Turism och transport under 2020 och framåt

[COM(2020) 550 final]

(2020/C 429/27)

Föredragande: **Panagiotis GKOFAS**

Remiss	Kommissionen, 17.6.2020
Rättslig grund	Artikel 304 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
Ansvarig sektion	Sektionen för inre marknaden, produktion och konsumtion
Antagande av sektionen	4.9.2020
Antagande vid plenarsessionen	18.9.2020
Plenarsession nr	554
Resultat av omröstningen (för/emot/nedlagda röster)	217/2/0

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 EESK anser att Europeiska kommissionens meddelande COM(2020) 550 final bör användas som ett strategiskt politiskt verktyg för att ompröva EU:s hållbarhetsmodell för turism och transport. Kommittén efterlyser ett omfattande åtgärds paket med riktlinjer och rekommendationer som syftar till följande:

- 1) Att återupprätta den obegränsade fria rörligheten på ett säkert sätt, samordnat öppna upp de inre gränserna och avskaffa kontrollerna där.
- 2) Att anta ett gemensamt politiskt ramavtal för alla EU:s medlemsstater som åtföljs av en säker återställning av transporter och förbindelser.
 - Att tjänster fortsatt kan tillhandahållas på ett säkert sätt inom matturismen och besöksnäringen.
 - Att genom avtal hitta en balans mellan EU:s medlemsstater när det gäller säker och gemensam förvaltning av beslut och politik om gränser och transport. Så länge covid-19-kontroller utförs kommer det att finnas tillräckligt med personal för att omedelbart hantera människor i direktrafik.
 - Att säkerställa finansiering för utbildning av dem som arbetar inom hotell- och restaurangbranschen, på cateringfirmor och museer, inom den nautiska turismen etc., så att arbetstagarna kan vidta förebyggande covid-19-åtgärder på ett korrekt sätt.
- 3) Att se till att hälsa och säkerhet är högsta prioritet i varje sammanhang, vid resande eller i övrigt, eftersom det är det enda sättet att återställa förtroendet för människors rörlighet.
- 4) Att anta ett nytt folkhälsoformulär för passagerare på EU-nivå, eftersom ett sådant system skulle kunna medföra ytterligare mervärde på EU-nivå på ett antal områden:
 - Övervakning på EU-nivå: om alla medlemsstater kom överens om att dela information, både från det nya folkhälsoformuläret för passagerare och om laboratorieresultaten för resenärer, skulle vi kunna nå stordriftsfördelar vad gäller testresurser⁽¹⁾. Om alla EU-länder kom överens om att använda denna teknik (såsom Belgien och

⁽¹⁾ I Grekland genomförs 7 000 tester om dagen, och vi kan ringa in incidensen i de mest problematiska länderna på ett mycket tillförlitligt sätt.

Tyskland gjort hittills) och samma nya standardiserade folkhälsoformulär för passagerare skulle tillförlitliga beräkningar och uppskattningar på stadsnivå kunna göras, som underlag för politiken på både nationell nivå och EU-nivå. En sådan insats skulle symbolisera EU:s roll, nämligen att vi genom innovation och samarbete kan uppnå våra gemensamma mål: folkhälsa och ekonomisk verksamhet i kristid.

- Covid-19-pass: en av de mest utmanande uppgifterna som vi fått erfara under turistsäsongen har varit att bekräfta PCR-testernas giltighet. Om alla medlemsstater beslutar att anta samma plattform för folkhälsoformulär för passagerare skulle alla ackrediterade laboratorier kunna kommunicera resultaten genom plattformen i sig, och därmed skapa ett covid-19-pass för alla resenärer som skulle vara tillförlitligt och säkerställa minimal risk i samband med resande.
- 5) Att upprätta en gemensam strategisk EU-plan för att hjälpa medlemsstaterna att genomföra ekonomiska åtgärder och stödåtgärder för små och medelstora företag inom turistnäringen, restauranger, hotell, resebyråer, turistguider etc.
- Att hantera bristen på likviditet, framför allt genom direktfinansiering till mikroföretag, återupprätta företagsförtroendet och organisera resevouchar.
 - Att alla medlemsstater får omedelbar tillgång till och beviljas lån, under överinseende av ECB och EU, med garantier från EU och medlemsstaterna.
 - Att omedelbart inrätta en europeisk mekanism för övervakning av genomförandet av stödåtgärder för små och medelstora företag och arbetstagare, särskilt vad gäller likviditet, lån och insyn i stödåtgärderna.
- 6) Att stärka och utvidga SURE-instrumentet som omfattar arbetstagares arbetslöshetsersättning och lönekomensation för små och medelstora företag. Små och medelstora företag bör befrias från att betala en del av sina lönekostnader och vara skyldiga att integrera sin arbetskraft i nationella system som stöds av SURE.
- 7) Att organisationer för små och medelstora företag rådfrågas på lämpligt sätt av europeiska och nationella institutioner som är behöriga att verkställa SURE-instrumentet.
- 8) Att SURE-instrumentet fullt ut täcker lönerna och de sociala avgifterna för arbetstagare som på grund av pandemin har förlorat sina jobb inom turism- och transportsektorn och som tidigare har arbetat t.ex. på cateringfirmor, hotell, flygbolag, kryssningsfartyg, turistbussföretag eller flygplatser, i hamnterminaler, inom den nautiska turismen eller som turistguider, till åtminstone den 30 juni 2021.
- 9) Att införa skattelättnader med ett moratorium för skattskyldighet, ett tillfälligt finanspolitiskt stimulanspaket inom turism och transport för alla små och medelstora turistföretag för perioden 2020–2024. EESK anser att man inom ramen för ett harmoniserat system för mervärdesskatt på EU-nivå bör tillämpa reducerad mervärdesskatt inom verksamheter som omfattar hotell, restauranger, resetjänster, nautisk turism (uthyrning av fritidsbåtar, marinor), bussföretag, turistguider etc. Sådana åtgärder bör dock vara förenade med villkor om att arbetstagarnas rättigheter skyddas och garantier ges om att inga uppsägningar kommer att ske. Dessutom bör allt finansiellt stöd såsom statligt stöd, lån eller skattebefrielser endast beviljas företag som
- tryggar sysselsättning/skapar anständiga arbetstillfällen och respekterar arbetstagarnas rättigheter,
 - inte är registrerade i skatteparadis och alltid har betalat sin skäliga andel av skatter och sociala avgifter.
- 10) Att reglera delningsekonomin inom turismen, särskilt när det gäller turistguidesektorn. Medlemsstaternas regeringar uppmanas att reglera delningsekonomin inom turistguidesektorn och att tillämpa lagstiftningsåtgärder och administrativa åtgärder som utformats för att säkerställa lika villkor.
- 11) Att alla stödprogram av likviditets-, penning- eller skattepolitisk karaktär för hotell, restauranger, turistguider, bussbolag, resebyråer, verksamheter inom den nautiska turismen etc. samt egenföretagare finns kvar i åtminstone tio månader efter det att livet återgått till det normala, i överensstämmelse med World Travel and Tourism Council.
- 1.2 Eftersom Eurogruppens, Europeiska rådets och ECB:s penning- och skattepolitik inte överförs symmetriskt till alla medlemsstater, särskilt inte till de mest sårbara och de som drabbats hårdast, måste kommissionen ta sitt ansvar som fördragens väktare och skydda den inre marknadens symmetriska återhämtning på följande sätt:
- a) Genom att utfärda riktlinjer till regeringar och banker om hur de kan stödja turist- och besöksnäringen och ge lämpligt stöd (t.ex. genom en gemensam arbetsgrupp för varje land, bestående av tjänstemän från kommissionen och EESK).

- b) Genom att se till att den politik som fått stöd från Europeiska rådet genomförs på ett vederbörligt sätt genom en "uthängningspolitik". Kommissionen måste lyfta fram och kartlägga tvivelaktiga bankmetoder och regeringsbeslut i ett tidigare led än de landsspecifika rekommendationerna, och både utanför den europeiska planeringsterminen och procykliskt i relation till den.
- c) Ett "gentlemens agreement" om flygbolag som förhandlats fram och övervakas av kommissionen, behöriga nationella myndigheter, representativa näringslivs- och arbetsmarknadsparter samt organisationer som företräder konsumenter och passagerare behövs snarast för att förhindra rovgirighet.
- d) Åtgärder för skattelättnader för små och medelstora företag inom turismsektorn, med ett moratorium för skatteskyldigheter och tillfälligt upphävande av förfallna skatteskulder som uppkommit under perioden fram till och med den 31 december 2020, samt införande av tillräckliga amorteringsfrister från och med den 1 april 2021.

1.3 Eftersom det saknades uppgifter om turistföretagens utveckling och tillstånd tog EESK fram ett onlinefrågeformulär för att bättre kunna bedöma förslagen i detta yttrande. Fler än 170 organisationer från hela EU, som tillsammans företräder runt 3 500 000 medlemmar inom turistnäringen, inbegripet restauranger och besöksnäringen, hotell och inkvarterings-tjänster, turistbyråer, fritidssektorn, den nautiska turismen, turistguider, transporttjänster osv., besvarade frågeformuläret. De viktigaste uppgifterna som framkom av frågeformuläret är följande:

- 88 % av organisationerna uppgav att de påverkats mycket negativt av den kris som pandemin föranlett.
- 81 % av organisationerna menade att krisen kommer att få långsiktiga konsekvenser för den sektor de företräder.
- Nästan 55 % av organisationerna uppgav att det är osannolikt att den sektor de företräder kommer att överleva 2021 (45 % osannolikt och 10 % mycket osannolikt).
- 77 % av organisationerna svarade att sysselsättningsnivån i den sektor de företräder minskat under 2020.
- 90 % av organisationerna uppgav att omsättningen minskat under 2020 (med mer än 70 % för 49 % av de svarande).
- 51 % av organisationerna räknar med att krisen är över efter 2021.
- 73 % av organisationerna uppgav att den sektor de företräder kommer att behöva mer än ett år för att återställa sina ekonomiska resultat och sitt förtroende för den inre marknaden och de internationella turistflödena.
- Organisationerna anser att de politiska prioriteringarna för turistnäringen, på nationell och europeisk nivå, bör vara följande: ett vaccin mot covid-19 (66 % av de svarande), direkt finansiering/finansiella stödssystem (63 %), hälsoprotokoll (56 %) och skatteuppskov (45 %).

1.4 Det finns ett brådskande behov av en intensiv social dialog och en omfattande politisk agenda för att förhandla fram uppdaterade industriavtal för turism- och transportsektorerna som omfattar små och medelstora företag och organisationer som företräder små och medelstora företag, vilka har drabbats hårdast av covid-19.

2. Allmänna kommentarer

2.1 Covid-19-utbrottet har lamslagit turismsektorn. Det har lett till att människor på resande fot inte kunnat ta sig hem och att ekonomier som är starkt beroende av turism lidit förödande konsekvenser.

2.2 EU:s turismsektor sysselsätter omkring 22,6 miljoner människor.⁽²⁾ Det motsvarar 11,2 % av all sysselsättning i EU. Sektorn stod för 9,5 % av EU:s BNP 2019, och 2018 fanns det 600 154 turistanläggningar i EU-27. Efterfrågan på övernattningsmöjligheter i turistlogi ligger på omkring 1 326 049 994 nätter. För många av EU:s medlemsstater, regioner och städer är turismen en viktig byggsten i den ekonomiska och samhälleliga strukturen. Dessutom ger den också välbehövliga arbetstillfällen och inkomster, ofta i regioner utan andra sysselsättningsmöjligheter och med arbetstillfällen för lågutbildade arbetstagare.⁽³⁾

2.3 EU:s turistnäring, som sysselsätter omkring 13 miljoner människor⁽⁴⁾, beräknas förlora omkring 1 miljard euro i intäkter varje månad till följd av covid-19-utbrottet.

⁽²⁾ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/RC-9-2020-0166_SV.html

⁽³⁾ COM(2020) 550 final.

⁽⁴⁾ https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tour_cap_nuts2&lang=sv.

2.4 Vid många populära turistmål har hotell övergivits och restauranger, barer, turistattraktioner, småbåtshamnar, museer och centrum stängt igen. Situationen är särskilt svår i flera EU-länder som är viktiga turistmål, såsom Italien, Grekland, Portugal, Malta, Cypern, Spanien och Frankrike. Italien riskerar att förlora omkring 60 % av sina turister i år. Enligt World Travel and Tourism Council kan marknaden för resor och turism förlora 75 miljoner arbetstillfällen globalt och 6,4 miljoner arbetstillfällen i EU under 2020. ⁽⁵⁾

2.5 Den internationella lufttransportorganisationen (Iata) menar att den globala flygsektorn kan förlora över 252 miljarder US-dollar (228 miljarder euro) under 2020. Den 30 juni hade två miljoner passagerarflygningar ställts in. I Frankrike låg hotellens belägningsgrad på 3,3 % den 17 mars (vilket kan jämföras med 65,3 % den 26 februari). Fram till den 30 maj hade restauranger och barer stängt i nästan alla EU:s medlemsstater, med undantag för Sverige. Tusentals arbetstagare har sagts upp från hotell, restauranger, barer och småbåtshamnar, permanent eller tillfälligt. De europeiska järnvägarna förlorade 90 % av sina passagerare när krisen var som svårast och efterfrågan är fortfarande låg.

2.6 Man bör notera inverkan på angränsande sektorer med anknytning till turism, såsom produktion av utrustning för fritidsindustrin (t.ex. båtbyggnad). Dessa industrier bör stödjas genom främjande av turism och utveckling av internationella handelsmöjligheter.

2.7 Den europeiska turismen är ett ekosystem som omfattar en rad verksamheter såsom resor, transport, logi, mat, rekreation på land och vatten, kultur och natur. Direkt och indirekt bidrar den med **närmare 10 % av EU:s BNP och har gjort unionen till världens ledande turistdestination, med 563 miljoner internationella besök och 30 % av världens intäkter under 2018 (källa: Europeiska kommissionen). Med 30 % av de internationella besöken under 2018 är EU den främsta turistdestinationen i världen (källa: Europeiska kommissionen). Sammansättningen av dessa internationella flöden skulle kunna användas som underlag för att utforma en lämplig strategi och agenda för unionen på kort, medellång och lång sikt.**

3. FÖRSTA PELAREN: Hållbarhet inom turism och transport

3.1 EESK anser att detta meddelande bör utgöra det första steget i nästa generation EU-politik och EU-program för hållbar turism. Inom ramen för den nya politiken bör hänsyn tas till små och medelstora företags och arbetstagares behov och de situationer de befinner sig i, i syfte att återupprätta förtroendet hos allmänheten i egenskap av turister och konsumenter. Politiken bör försvara rätten till och standarder för hälsa och säkerhet och säkerställa företagens hållbarhet och likviditet i samband med en förnyad europeisk strategi för små och medelstora företag för 2030 och i enlighet med principerna i småföretagsakten.

3.2 EESK anser att det inte är realistiskt att anta en strategi som bygger på att vi ska återgå till det normala för att ta itu med den allvarligaste krisen som någonsin drabbat EU:s turism- och transportsektorer. Kommittén efterlyser en fullständig översyn av denna politik, i syfte att återupprätta företagets och arbetstagarnas förtroende och stabilitet, genom att anta en ny **européisk solidaritetspakt** för hållbar turism senast **2030**.

3.3 EESK anser att vi nu har möjlighet att säkra en rättvis återhämtning och snabbt återuppbygga våra ekonomier för att göra dem grönare, rättvisare och mer motståndskraftiga mot framtida chocker. **Den roll som EU:s integrationsplan spelar i den europeiska modellen för hållbar utveckling av turism och transport måste ses över och alla åtgärder som innebär en risk för ytterligare fragmentering och orättvisa villkor/metoder på den inre marknaden måste undvikas.**

3.4 För att få till stånd en rättvis och hållbar återuppbyggnad av turismsektorn krävs följande:

- 1) Att de europeiska målen för 2050 om **koldioxidneutralitet beaktas, i överensstämmelse med målen i Parisavtalet (Europeiska rådets slutsatser av den 12 december 2019).**
- 2) För att bidra till att dessa mål uppnås menar EESK att det är nödvändigt att först ta itu med frågan om transportsätt genom att uppmuntra till långsam och icke-förorenande rörlighet, med exempelvis cykel och järnvägstransporter.
- 3) När det gäller turistlogi rekommenderar kommittén att renovering uppmuntras och att EU:s miljömärke används för sådan logi. Dessa anläggningar måste uppmuntras att redovisa sin energikonsumtion och sina koldioxidavtryck.

⁽⁵⁾ EPRS_ATA(2020)649368_EN.

- 4) För att minska koldioxidutsläppen inom turismen stöder EESK starkt användningen av lokala livsmedel och andra förbrukningsvaror som kan återvinnas.
- 5) För att överbrygga de befintliga luckorna vad gäller information och uppgifter om internationella turistflöden till EU som turistmål föreslår EESK att en oberoende observationsgrupp för hållbar turism inrättas.

3.5 Ansvariga aktörer inom turistnäringen måste åta sig att redovisa de koldioxidavtryck som den vistelse och de aktiviteter som erbjuds orsakar.

3.6 EU:s återhämtningsplan och nationella återhämtningsplaner bör tillhandahålla tillräcklig finansiering för den miljömässiga och digitala omställningen av turistnäringen och dess infrastruktur genom investeringar som syftar till att göra turismen mer attraktiv för konsumenterna och som ger verkliga fördelar för turistföretagen.

3.7 Kommittén anser att rättvis turism bygger på socialt ansvarstagande företagsverksamhet som tillhandahåller arbetstillfällen av god kvalitet. Detta kräver att en icke-säsongsbaserad turism utvecklas, där hållbara jobb kan garanteras. För detta ändamål måste kommissionen stödja initiativ och projekt som uppfyller dessa kriterier. Europeiska studier bör genomföras med avseende på den ohållbara turismens sociala och miljömässiga kostnader.

3.8 De turismsektorer som erbjuder något annat än massturism (t.ex. friluftsturism och nautisk turism) ökar i popularitet bland kunderna i samband med reglerna för social distansering. Dessa kundtrender gör det möjligt att påskynda återhämtningen för den bredare europeiska turistnäringen och för sysselsättningen. Dessa sektorer bör stödjas, särskilt i de fall då verksamheten kan ske i en regional, inhemsk eller europeisk miljö. Inom den nautiska turismen erbjuds olika möjligheter runtom i Europa i form av öar, floder, kanaler, sjöar och kustområden.

3.9 Kommittén anser att en reducerad mervärdesskatt bör gälla för hotell, restauranger, resetjänster, verksamheter inom den nautiska turismen (båtuthyrning, småbåtshamnar), bussbolag, turistguider osv., inom ramen för ett harmoniserat mervärdesskattesystem för EU. Detta bör inbegripa snabba ändringar i momsdirektivet, där så är nödvändigt, för att säkerställa att alla sektorer inom turistnäringen behandlas lika.

3.10 Busstransportsektorn, som omfattar många små och medelstora företag, har drabbats hårt av pandemin. För många bussföretag har omsättningen minskat till 0–10 % av beloppet för samma period förra året. EU har nu möjlighet att hjälpa denna sektor genom att arbeta vidare med de förslag som lagts fram, vilket inbegriper harmoniserad lagstiftning för lågutsläppszoner i EU och en enda kontaktpunkt för återbetalning av mervärdesskatt.

3.11 I detta sammanhang måste åtgärder vidtas för att hjälpa den internationella, kontinentala och nationella turismen på fötter igen, vilket breda sektorer av EU:s ekonomi har intresse av. Med hjälp av järnvägarna kan vi utveckla resmål som inte betjänas på lämpligt sätt av luftfarten, öppna nya rutter och främja nya värdekedjor. För de europeiska järnvägarna är det ett tillfälle att tillgodose den växande efterfrågan hos klimatmedvetna turister på marknaden. Järnvägsåret bör vara ett tillfälle att skapa medvetenhet bland allmänheten om hållbar turism och de nya turistrutter som EU-medborgare kan upptäcka tack vare järnvägsförbindelserna. Mot bakgrund av detta bör Europaåret för järnvägen även bli ett tillfälle att öka synligheten för och främja allmänhetens medvetenhet om historiska och natursköna tågrutter i hela Europa⁽⁶⁾.

3.12 Av flera skäl har ett stort antal unga européer aldrig eller sällan rest inom Europa. Även om det redan finns utbildningsutbytesprogram, har EU precis tagit ett verktyg i bruk som ska ge alla europeiska medborgare möjligheten att få en reseupplevelse. Syftet är att stärka unga människors band till den europeiska identiteten, öka deras medvetenhet om unionens grundläggande värden och bekanta dem med ett hållbart och rent transportslag. DiscoverEU är ett EU-initiativ som ger människor möjlighet att upptäcka Europa genom lärorika upplevelser. Genom resor som huvudsakligen sker på järnväg (vissa undantag har gjorts för att personer som bor på öar eller i avlägsna områden ska kunna delta) kan unga européer upptäcka Europa och dess städer⁽⁷⁾.

4. ANDRA PELAREN: Likviditet, sysselsättningens återhämtning och återupprättande av företagsförtroendet

4.1 Det är viktigt att stödja de europeiska turistföretagen, särskilt mikroföretagen och de små företagen, så att de kan återhämta sig och har likviditet på kort, medellång och lång sikt. Detta bör delvis göras genom att en EU-arbetsgrupp för likviditet omedelbart upprättas. Arbetsgruppen bör kunna mäta de relevanta åtgärdernas ändamålsenlighet, dels genom att säkerställa insyn när det gäller omotiverade avslag på kreditansökningar, förseningar och onödiga byråkratiska bördor, dels genom att vidta lämpliga åtgärder för rättelse i fråga om de europeiska investeringsfonderna, nya insolvensförfaranden och de nationella ombudsmännen.

⁽⁶⁾ TEN/710 – Europaåret för järnvägen (2021) (EUT C 364, 28.10.2020, s. 149).

⁽⁷⁾ Se fotnot 6.

4.2 När det gäller turistguider måste EU se till att det råder likvärdiga förutsättningar, lika villkor och rättvis konkurrens på turistmarknaden **mellan guidekåren och olagligt verksamma organisationer av guide turer och "guider"**. **EESK uppmanar kommissionen att i egenskap av fördragets väktare se till att EU:s delningsekonomi⁽⁸⁾ utvecklas på ett balanserat sätt i medlemsstaterna**, i enlighet med Europaparlamentets briefing av den 16 november 2016 där den europeiska agendan för delningsekonomi för turistguidetjänster introducerades.

4.3 Bank-, likviditets- och finanspolitiken har inte hanterats på ett lämpligt sätt. Vissa banker (exempelvis i Grekland) har valt att använda kvantitativa lättnader (transaktioner från ECB inom stödprogrammet föranlett av pandemin, PEPP) för att befästa sin position och inte för att stödja den verkliga marknaden. Dessa banker erbjuder lån till bärkraftiga och opåverkade företag (t.ex. stormarknader) och tar inte risken att låna ut pengar till sårbara sektorer, såsom turist- och tjänstesektorerna. Restauranger, kaféer, hotell och bussbolag m.fl. finns inte längre med på bankernas förteckning över låntagare. Bankerna begär garantier för sina lån som dessa företag inte kan ge, inte ens de som bankerna skulle kunna låna ut till. Räntan är högre än 4,5 %, trots alla garantier och subventioner från ECB.

4.4 För att stödja sysselsättningen inom EU:s turistnäring krävs en harmoniserad och avancerad strategi som är förankrad hos de nationella arbetsmarknadsparterna och bygger på konsoliderad praxis. För att förhindra arbetslöshet och förlust av utbildade arbetstagare måste de ansvariga myndigheterna och arbetsmarknadens parter komma överens om kortsiktiga arbetsåtgärder på nationell nivå. Vi bör också ta hänsyn till att det finns en risk för att de flesta restauranger, pubar, barer och kaféer i stora städer, där offentliga och privata arbetsplatser nu tillämpar åtgärder för arbete hemifrån, kan komma att stänga igen. För att förhindra permanenta nedläggningar i stadskärnor och omgivande områden krävs politiska åtgärder och sysselsättningsåtgärder. Vidare får hemmakontor (eller distansarbete) inte bli ett substitut för den europeiska arbetskraftens höga rörlighet på lång sikt. Färre europeiska konferenser, mässor, kongresser och affärsresor skulle leda till enorma förluster i fråga om arbetstillfällen, små och medelstora företag, sakkunskap, kreativitet och innovationspartnerskap i Europa och till mer nationella sätt att tänka.

4.5 Stöd bör tillhandahållas för anordnande av mässor, vilka är av stor betydelse för turistnäringen och angränsande sektorer och även i sig utgör en viktig källa till turism, resande och arbetstillfällen. Riktlinjer bör införas så att mässor kan anordnas på ett säkert sätt och få finansiering från EU och medlemsstaterna.

4.6 Turismsektorn, att hantera förväntningar: Alla tillgängliga uppgifter tyder på att denna säsong har gått förlorad. De inresande turisterna kommer inte tillnärmelsevis att väga upp för sektorns driftskostnader. Alla företag kommer att lida stora förluster, vilket kommer att äventyra deras bärkraft. Eurogruppens tripppaket (SURE med 100 miljarder, EIB med 200 miljarder och ESM med 250 miljarder euro) räcker inte och/eller regeringarna hanterar transmissionen av politiken på fel sätt. I exempelvis Grekland har regeringen valt att inte utnyttja ESM, och de två andra instrumenten släpar efter – antingen är de inte tillräckligt målinriktade, eller så räcker inte pengarna, eller så saknas tillräcklig stimulans.

4.7 En omfattande marknadsförings- och informationskampanj bör främja den europeiska turistnäringen både inom och utanför EU för att stödja sektorns återhämtning. Ett Europaår för hållbar turism 2021 eller 2022 skulle skapa en EU-omfattande ram och göra det möjligt att inleda aktiviteter i hela EU.

5. TREDJE PELAREN: Uppgifts- och kunskapsnätverk och beredskap, hälsa och säkerhet, riskreducering och beredskap

5.1 Efter covid-19-pandemin och de lärdomar som dragits av medlemsstater som stött på svårigheter med att samordna gränsöverskridande och gemensamma insatser anser EESK att en mer ändamålsenlig och samordnad strategi behövs inom turism- och transportsektorerna. En sådan strategi skulle kunna bygga på pilotutbildningsprogram för ändamålsenliga gemensamma beredskapsinsatser, som utnyttjar europeiska kunskapsnätverk som är öppna för arbetsmarknadens parter och organisationer i det civila samhället. Programmen skulle kunna anordnas årligen fram till 2024.

5.2 EESK anser att det är nödvändigt att se till att nationella plattformar för riskreducering inom EU:s civilskyddsmekanism i FN:s Sendai-ramverk omgående blir mer ändamålsenliga. Kommittén ber därför kommissionen och medlemsstaterna (nationell samordningsplan för katastrofhjälp), näringslivets och arbetsmarknadens parter och vetenskapliga organ att, i syfte att förbereda EU:s insatser, inkludera turism- och rörlighetssektorn i gemensamma pilotprojekt under och efter covid-19-krisen samt i det europeiska utbildningsnätverket.

⁽⁸⁾ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0356&from=SV>

5.3 För att det ska finnas europeiska, harmoniserade och aktuella uppgifter om turism, transporter, flaskhalsar på marknaden och bästa praxis uppmanar EESK kommissionen att upprätta särskilda program och regionala pilotprojekt i partnerskap med arbetsmarknadens parter på nationell och europeisk nivå samt akademiska och oberoende forskningsnätverk, och därigenom samla forsknings- och utbildningsresurser. För att bättre samordna nylanseringen av EU som ett internationellt turistmål på global nivå och locka utländska direktinvesteringar uppmanar EESK dessutom kommissionen att uppmantra medlemsstaterna att främja särskilda program och gemensamma pilotinitiativ.

5.4 Gränsöverskridande resvägar för turism och fritidsaktiviteter kan spela en viktig roll för att återskapa förbindelser mellan regioner och medlemsstater och samtidigt skapa möjligheter att utveckla turismen i mindre utvecklade regioner. I likhet med EuroVelo-nätverket bör detta utvidgas med stöd av EU-medel till andra sektorer och främjas på bred front bland konsumenterna (t.ex. sjöturistrutter).

6. FEMTE PELAREN: Styrning och resurser: en ny generation av politik för hållbar turism och transportpolitik

6.1 EESK välkomnar det brådskande och nödvändiga meddelandet om europeisk turism och transport under 2020 och framåt⁽⁹⁾. De lärdomar som dragits bör få EU institutionerna och medlemsstaterna att ompröva den nuvarande turism- och transportpolitiken på grundval av nya delade befogenheter som på frivillig basis stärker samarbetet mellan intresserade regeringar och myndigheter på olika nivåer. Detta skulle kunna genomföras med aktivt deltagande av europeiska och nationella arbetsmarknadsparter och rådgivande organ och genom att man lanserar ett Europaår för hållbar turism.

6.2 Kommittén understryker det brådskande behovet av en ändamålsenlig EU-politik på medellång till lång sikt för att återupprätta enskilda personers och hela samhällets tro på möjligheten att **resa** säkert inom EU. Denna politik måste även omfatta andra ekosystem inom EU-turismen, såsom logi, mat, hälsa och säkerhet, handel, telekommunikation och jordbruk. EU:s turism och transport är ett av de ekosystem som drabbats hårdast av covid-19.

6.3 I syfte att återställa förtroendet för, ge nytt liv åt och öka turismen stöder EESK användningen av ett internt europeiskt "hälsopass" (liknande folkhälsoformuläret för passagerare med qr-koder) med en interoperabel flerspråkig hälso- och sjukvårdsplattform för EU. Människor skulle kunna använda qr-koden för att få tillgång till information och hälso- och sjukvårdstjänster i det land de besöker och till hälso- och sjukvårdssystem och sociala trygghetssystem i nödsituationer.

6.4 Folkhälsoformuläret för passagerare, som syftar till testning och datadelning på EU-nivå, infördes i Grekland för att ta emot besökare från Europeiska unionen och ytterligare ett antal länder, som en strategi för att göra en avvägning mellan folkhälsan, den epidemiologiska övervakningen och de socioekonomiska fördelar som följer av ett flöde av resande. Folkhälsoformuläret bygger på följande två pelare:

1. Effektiv, datadriven övervakning: testning är den viktigaste komponenten när strategier sätts in för att mildra en global pandemi. Testning är ett värdefullt verktyg och det är av yttersta vikt att det används på ett ändamålsenligt sätt i syfte att samla in data, förutsäga utbrott och utforma harmoniserade strategier av allmänt intresse.

2. Verksam spårning: omedelbar kommunikation med bekräftade positiva fall och kontaktspårning är ett av de få verkliga alternativen till nedstängning.

6.5 Kommittén uppmanar alla berörda europeiska och nationella institutioner att utforma en flerårig handlingsplan för EU så snart den mest akuta fasen är över. Handlingsplanen måste innebära en total omprövning av hur EU:s turism- och transportpolitik utformas och underlätta samordningen av turism på den inre marknaden samt av internationella turistflöden från hela världen.

6.6 Med dessa två pelare i åtanke utarbetades en online-version av folkhälsoformuläret för passagerare, som tillsammans med AI-verktyget EVA möjliggör

a) riktad testning baserad på resenärens bakgrund (land och region där personen är bosatt, besökta länder, personens ålder och kön) för att använda testresurserna så ändamålsenligt som möjligt, och

b) snabb spårning baserad på den kontaktinformation, information om resmål etc. som användaren själv uppger.

⁽⁹⁾ COM(2020) 550 final.

6.7 EESK välkomnar och ger sitt fulla stöd till de förslag som läggs fram i meddelandet och det medellånga till långa perspektiv som kommissionen valt att tillämpa inom ramen för planen Next Generation EU och EU:s övergripande budget för 2021–2027, som kommer att kräva lämpliga budgetåtgärder. Dessa åtgärder bör särskilt fokusera på genomförandet av nästa generation politik och **program** för hållbar turism, **inbegripet nationella affärsplaner** för turistnäringen inriktade på **små och medelstora företags, representativa organisationers och arbetsmarknadsparter kapacitetsuppbyggnad**, samtidigt som tillräcklig hänsyn tas till andra EU-prioriteringar som inte nödvändigtvis är kopplade till pandemin.

6.8 Rovgirighet bland flygbolag: Såväl fritids- som affärsresenärer förlorar pengar när flygbolagen bokar flygningar som ställs in strax efter att de betalats. Flygbolagen bestämmer i stunden huruvida de ska behålla eller ställa in rutter, flygningar och ankomst- och avgångstider, utan någon som helst förvarning till sina kunder. Kunderna trasslar in sig i de snåriga systemen för resevouchrar och ombokningar. Återbetalningar tar alldeles för lång tid och står för mindre än 20 % av den totala volymen inställda/bokade resor. De dränerar kunder och företag på värdefull likviditet.

6.9 EESK noterar med oro den sköra balansen mellan konsumenträttigheter och flygbolagens likviditetsproblem som följer av att flygningar ställts in på grund av covid-19. Kommittén uppmanar flygbolag, passagerare och europeiska och nationella myndigheter att hitta lämpliga lösningar för covid-19-krisens övergångsfas när det gäller olika alternativ och återbetalningstidsfrister. Kommittén motsätter sig det faktum att flygbolag i strid mot reglerna ibland endast erbjuder resevouchrar eller ombokning. Kommittén uppmanar flygbolagen att följa EU-lagstiftningen om passagerares rättigheter (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004⁽¹⁰⁾), inbegripet rätten till full återbetalning då flygbolaget ställer in ett flyg.

6.10 En harmoniserad strategi vad gäller vouchrar och återbetalning behövs för hela turismsektorn, inbegripet enskilda turismverksamheter som för närvarande inte omfattas och där hanteringen skiljer sig åt mellan sektorer och medlemsstater.

6.11 Inom turismsektorn krävs en intensiv social dialog för att upprätta starka kollektivavtal som omfattar samtliga arbetstagare, särskilt under och efter covid-19-krisen. Detsamma gäller transportsektorn. Detta är det bästa sättet att effektivt skydda arbetstagare inom sektorerna och skapa harmoni på arbetsmarknaden, för att på så vis hjälpa riskutsatta företag. Alla berörda parter måste göra sitt yttersta för att stärka den sociala dialogen och kollektivförhandlingarna på samtliga nivåer inom sektorn.

6.12 Mervärdespolitik måste samordnas på kommissionsnivå med nationella program för turismens återhämtning för att den europeiska turismsektorn ska kunna byggas upp på nytt. Detta arbete bör självklart kopplas till samordningen av nationella krisprogram och återuppbyggnaden av flyg-, sjö- och busstransporter, som har drabbats hårt i många EU-länder (Polen, Italien, Spanien m.fl.).

6.13 En intensiv dialog behövs mellan arbetsmarknadens parter, inklusive organisationer för små och medelstora företag, i syfte att förhandla fram uppdaterade kollektivavtal för turism- och transportsektorn. Sådana avtal kommer att skapa harmoni på arbetsmarknaden och, tack vare överenskomna lösningar, vara det effektivaste sättet att skydda arbetstagare och därmed hjälpa såväl riskutsatta företag som hela sektorn.

6.14 För att turistnäringen ska kunna starta upp på nytt och växa behövs en övergripande strategi för kompetens och kvalifikationer – vilka inte alltid är harmoniserade mellan länderna och där ömsesidigt erkännande saknas (t.ex. intyg för skeppare på mindre fartyg i kommersiell sjötrafik).

6.15 De europeiska arbetsmarknadsparterna inom sektorerna för turisttjänster och transporter bör samordna sina insatser för att enas om sociala standarder för dessa sektorer.

Bryssel den 18 september 2020.

Luca JAHIER
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande

⁽¹⁰⁾ EUT L 46, 17.2.2004, s. 1.