

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów »Turystyka i transport w roku 2020 i w dalszej przyszłości«”

(COM(2020) 550 final)

(2020/C 429/27)

Sprawozdawca: **Panagiotis GKOFAS**

Wniosek o konsultację	Komisja, 17.6.2020
Podstawa prawna	Art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji
Data przyjęcia przez sekcję	4.9.2020
Data przyjęcia na sesji plenarnej	18.9.2020
Sesja plenarna nr	554
Wynik głosowania	217/2/0
(za/przeciw/wstrzymało się)	

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES uważa, że komunikat Komisji Europejskiej COM(2020) 550 powinien stanowić strategiczne narzędzie polityki na rzecz nowego podejścia do zrównoważonego modelu turystyki i transportu w UE. EKES wzywa do opracowania kompleksowego pakietu środków wraz z wytycznymi i zaleceniami, które będą miały na celu:

- 1) bezpieczne przywrócenie nieograniczonej swobody przemieszczania się, skoordynowane ponowne otwarcie granic wewnętrznych oraz zniesienie kontroli na granicach wewnętrznych;
- 2) bezpieczne przywrócenie transportu i łączności po przyjęciu wspólnej ramowej umowy politycznej odnoszącej się do wszystkich państw członkowskich;
 - bezpieczną kontynuację świadczenia usług w dziedzinie turystyki kulinarnej i hotelarsko-gastronomicznej,
 - osiągnięcie równowagi dzięki porozumieniu między państwami członkowskimi w sprawie bezpiecznego i wspólnego zarządzania decyzjami i strategiami dotyczącymi granic i transportu. Dopóki prowadzone są kontrole w kierunku COVID-19, personel będzie dysponował wystarczającą liczbą pracowników do zarządzania natychmiastowym i szybkim tranzytem osób,
 - zapewnienie finansowania na szkolenia dla pracowników w hotelach, restauracjach, placówkach gastronomicznych, muzeach, turystyce morskiej itp., tak aby umieli właściwie wdrażać środki zapobiegania rozprzestrzenianiu się choroby COVID-19;
- 3) zadbanie o to, by zdrowie i bezpieczeństwo były priorytetem w każdej sytuacji, na przykład w podróży itd., ponieważ jest to jedyny sposób przywrócenia zaufania do przepływu osób;
- 4) przyjęcie nowego formularza lokalizacji pasażerów na szczeblu UE, ponieważ taki system pozwoliłby osiągnąć większą wartość dodaną na szczeblu UE w wielu obszarach:
 - monitorowanie na szczeblu UE: Gdyby wszystkie państwa członkowskie zgodziły się udostępniać zarówno nowe informacje z formularzy lokalizacji pasażerów, jak i informacje o wynikach badań laboratoryjnych dla podróżnych, moglibyśmy osiągnąć korzyści skali pod względem zasobów przeznaczanych na testowanie⁽¹⁾. Jeżeli wszystkie kraje UE zgodzą się na stosowanie tej technologii (jak do tej pory w Belgii i Niemczech) i tego samego

⁽¹⁾ Grecja przeprowadza 7 000 testów dziennie i jesteśmy w stanie określić częstotliwość zachorowań w najbardziej zagrożonych krajach z bardzo dużym stopniem pewności.

standardowego formularza lokalizacji pasażerów, można by opracowywać wiarygodne szacunki i prognozy na poziomie miast, co będzie można wykorzystać do kształtowania strategii politycznych na szczeblu zarówno krajowym, jak i unijnym. Taki wysiłek byłby zmiennym przykładem roli UE: dzięki innowacjom i współpracy możemy osiągnąć wspólne cele, którymi są zdrowie publiczne i działalność gospodarcza w czasach kryzysu,

- paszport COVID-19: Jednym z najtrudniejszych zadań w kontekście naszego doświadczenia sezonu turystycznego jest potwierdzenie ważności testów PCR. Gdyby wszystkie państwa członkowskie postanowiły przyjąć tę samą platformę obsługującą formularz lokalizacji pasażerów, wszystkie akredytowane laboratoria mogłyby przekazywać wyniki za pośrednictwem samej platformy, co pozwoliłoby stworzyć paszport COVID-19 dla wszystkich podróżnych, który byłby wiarygodny i zminimalizowałby ryzyko związane z podróżą;
- 5) ustanowienie wspólnego planu strategicznego UE mającego na celu wspieranie państw członkowskich we wdrażaniu środków gospodarczych i środków wsparcia dla MŚP w branży turystycznej, restauracji, hoteli, biur podróży, przewodników turystycznych itp.;
- rozwiązanie problemu braku płynności, w szczególności w odniesieniu do bezpośredniego finansowania mikroprzedsiębiorstw, oraz przywrócenie poziomu zaufania konsumentów, jak również zapewnienie bonów podróży,
 - zapewnianie natychmiastowego dostępu do pożyczek i ich natychmiastowe zatwierdzanie we wszystkich państwach członkowskich objętych nadzorem EBC i UE, z gwarancjami UE i państw członkowskich,
 - natychmiastowe ustanowienie europejskiego mechanizmu monitorowania wdrażania środków wsparcia dla MŚP i pracowników, w szczególności płynności, udzielania pożyczek i przejrzystości w odniesieniu do środków wsparcia;
- 6) wzmocnienie i rozszerzenie programu SURE obejmującego świadczenia dla bezrobotnych i rekompensatę wynagrodzenia w MŚP; należy zwolnić MŚP z obowiązku płacenia części wynagrodzenia i zobowiązać je do włączania pracowników za pośrednictwem krajowych programów wspieranych przez SURE;
- 7) europejskie i krajowe instytucje właściwe do realizacji programu SURE powinny odpowiednio konsultować się z organizacjami MŚP;
- 8) program SURE powinien w pełni pokrywać płace i składki na ubezpieczenie społeczne pracowników sektora turystyki i transportu, którzy stracili pracę z powodu pandemii, na przykład w takich segmentach jak gastronomia, hotelarstwo, linie lotnicze, statki wycieczkowe, autobusy turystyczne, porty lotnicze, terminale portowe, turystyka wodna czy przewodnicy turystyczni, co najmniej do 30 czerwca 2021 r.;
- 9) wprowadzenie ulg podatkowych wraz z moratorium na zobowiązania podatkowe, pakiet bodźców fiskalnych ad hoc w dziedzinie turystyki i transportu dla wszystkich MŚP w branży turystycznej na lata 2020–2024; EKES uważa, że w ramach zharmonizowanego systemu VAT UE obniżona stawka podatku VAT powinna obowiązywać hotele, restauracje, usługi turystyczne, turystykę wodną (czarter łodzi, przystanie jachtowe), autokary, przewodników turystycznych itp.; środki te powinny być jednak uzależnione od ochrony praw pracowniczych i dostarczenia gwarancji, że pracownicy nie będą zwalniani; ponadto wszelkie wsparcie finansowe, takie jak pomoc państwa, pożyczki lub zwolnienia podatkowe, powinno być przyznawane wyłącznie przedsiębiorstwom, które:
- chronią zatrudnienie/tworzą godne miejsca pracy i respektują prawa pracownicze,
 - nie są zarejestrowane w rajach podatkowych i zawsze płacą sprawiedliwą część podatków i składek na ubezpieczenia społeczne;
- 10) uregulowanie gospodarki współpracy w sektorze turystyki, szczególnie w sektorze obejmującym przewodników; zachęcanie rządów państw członkowskich do uregulowania gospodarki współpracy w sektorze obejmującym przewodników oraz o stosowanie środków ustawodawczych i administracyjnych mających na celu zapewnienie równych szans;
- 11) kontynuowanie wszystkich programów wsparcia płynności, polityki pieniężnej i fiskalnej dotyczących hoteli, restauracji, przewodników, autobusów, biur podróży, turystyki wodnej itp. oraz osób samozatrudnionych przez co najmniej 10 miesięcy po powrocie do normalnego życia, zgodnie z zaleceniami WTTC (Światowej Rady Podróży i Turystyki).
- 1.2. Ponieważ polityka pieniężna i fiskalna Eurogrupy, Rady Europejskiej, EBC nie jest przenoszona w sposób symetryczny do wszystkich państw członkowskich, a zwłaszcza nie do państw najbardziej podatnych na zagrożenia i w największym stopniu dotkniętych pandemią, Komisja musi zwiększyć swoją rolę strażnika traktatów i zabezpieczyć symetryczne ożywienie jednolitego rynku w następujący sposób:
- a) wydając wytyczne dla rządów i banków w sprawie wspierania sektora turystyki i sektora hotelarsko-gastronomicznego oraz zapewniając odpowiednią pomoc (np. poprzez wspólną grupę zadaniową ds. każdego państwa, złożoną z urzędników Komisji i EKES-u);

- b) egzekwując poprawne wdrożenie polityki zatwierdzonej przez Radę Europejską poprzez stosowanie strategii piętnowania. Komisja musi wyraźnie wskazać budzące wątpliwości praktyki bankowe lub decyzje rządu, które są sprzeczne z zaleceniami dla poszczególnych krajów, zarówno na zewnątrz, jak i pod względem procykliczności w odniesieniu do europejskiego semestru;
- c) aby uniknąć grabieżczych praktyk, należy pilnie wprowadzić dżentelmeńską umowę w sprawie przedsiębiorstw lotniczych, wynegocjowaną i monitorowaną przez Komisję Europejską, właściwe organy krajowe, reprezentatywnych partnerów gospodarczych i społecznych oraz organizacje reprezentujące konsumentów i pasażerów;
- d) wprowadzając środki w zakresie ulg podatkowych dla MŚP w sektorze turystyki, z moratorium na zobowiązania podatkowe i zawieszenie zaległych zobowiązań podatkowych zaciągniętych do dnia 31 grudnia 2020 r., a także utworzenie wystarczających rat spłaty od dnia 1 kwietnia 2021 r.

1.3. Z uwagi na brak danych na temat rozwoju i sytuacji przedsiębiorstw turystycznych EKES stworzył kwestionariusz internetowy, aby lepiej ocenić propozycje zawarte w niniejszej opinii. Na kwestionariusz odpowiedziało ponad 170 organizacji z całej UE reprezentujących około 3,5 mln członków z sektora turystyki, w tym restauracje i sektor hotelarsko-gastronomiczny, przedsiębiorstwa hotelarskie i noclegowe, agencje turystyczne, branża rekreacyjna, turystyka wodna, przewodnicy wycieczek, usługi transportowe itp. Z kwestionariusza wyłaniają się przede wszystkim następujące dane:

- 88 % respondentów wskazało, że kryzys związany z pandemią wywarł na nich bardzo negatywny wpływ,
- dla 81 % respondentów kryzys będzie miał długoterminowe konsekwencje w reprezentowanym przez nich sektorze;
- prawie 55 % respondentów wskazało, że sektor, który reprezentują, prawdopodobnie nie przetrwa w 2021 r. (dla 45 % jest to mało prawdopodobne, a dla 10 % bardzo mało prawdopodobne),
- w przypadku 77 % respondentów poziom zatrudnienia w reprezentowanym przez nich sektorze zmniejszył się w 2020 r.,
- stopa obrotu przedsiębiorstw spadła w 2020 r. w przypadku 90 % respondentów (w przypadku 49 % respondentów o ponad 70 %);
- 51 % respondentów spodziewa się, że kryzys zakończy się po 2021 r.,
- 73 % respondentów stwierdziło, że reprezentowany przez nich sektor będzie potrzebował więcej niż jednego roku, aby powrócił wyniki gospodarcze oraz zaufanie do rynku wewnętrznego i międzynarodowych przepływów turystycznych,
- zdaniem respondentów priorytetami politycznymi sektora turystyki na poziomie krajowym i europejskim są: szczepionka przeciwko COVID-19 (dla 66 % respondentów), systemy finansowania bezpośredniego / wsparcia finansowego (63 %), protokoły dotyczące zdrowia (56 %) i odroczenia płatności podatków (45 %).

1.4. Pilnie potrzebny jest intensywny dialog społeczny oraz istotny program polityczny w celu wynegocjowania uaktualnionych sektorowych układów zbiorowych dla sektorów turystyki i transportu, które obejmują MŚP i reprezentatywne organizacje MŚP najbardziej dotknięte przez COVID-19.

2. Uwagi ogólne

2.1. Wybuch pandemii COVID-19 sparaliżował branżę turystyczną, sprawiając, że podróżujący mają problemy z powrotem do domu, i wyniszczając gospodarki, które są w dużym stopniu zależne od turystyki.

2.2. W sektorze turystyki w UE zatrudnionych jest około 22,6 mln osób ⁽²⁾. Stanowi to 11,2 % całkowitego zatrudnienia w UE i 9,5 % unijnego PKB w 2019 r.; w 2018 r. w UE-27 dostępne były 600 154 turystyczne obiekty noclegowe, a zapotrzebowanie na noclegi w takich obiektach wynosiło ok. 1 326 049 994 nocy. W wielu państwach członkowskich, europejskich regionach i miastach turystyka jest istotnym czynnikiem struktury gospodarczej i społecznej. Ponadto sektor ten zapewnia bardzo potrzebne miejsca pracy i dochody, skupione często w obszarach bez alternatywnych źródeł zatrudnienia, i umożliwia zatrudnienie pracowników o niskich kwalifikacjach ⁽³⁾.

2.3. Szacuje się, że w wyniku pandemii COVID-19 branża turystyczna w UE, w której zatrudnionych jest około 13 mln osób ⁽⁴⁾, traci w przybliżeniu 1 mld EUR dochodów miesięcznie.

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

⁽³⁾ COM(2020) 550 final.

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

2.4. W wielu innych popularnych ośrodkach turystycznych hotele stoją puste, zamknięto restauracje, bary, atrakcje turystyczne, przystanie jachtowe, muzea i ośrodki. W kilku krajach UE będących kluczowymi ośrodkami turystycznymi, takich jak Włochy, Grecja, Portugalia, Malta, Cypr, Hiszpania i Francja, sytuacja jest szczególnie trudna. W tym roku Włochy mogą stracić około 60 % odwiedzających je turystów. WTTC przewiduje, że w 2020 r. rynek podróży i turystyki może stracić 75 mln miejsc pracy na całym świecie i 6,4 mln miejsc pracy w UE ⁽⁵⁾.

2.5. Według Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) w 2020 r. straty związane z globalnymi podróżami lotniczymi mogą wynieść ponad 252 mld USD (228 mld EUR). Do 30 czerwca odwołano dwa miliony lotów pasażerskich. We Francji wskaźnik wykorzystania hoteli na dzień 17 marca wyniósł 3,3 % (w porównaniu z 65,3 % na dzień 26 lutego). Do 30 maja w niemal wszystkich państwach członkowskich UE, z wyjątkiem Szwecji, zamknięto restauracje i bary. Właściciele hoteli, restauracji, barów i przystani zwolnili na stałe lub tymczasowo tysiące pracowników. W szczytowym momencie kryzysu europejskie koleje straciły 90 % pasażerów i nadal działają przy niskim wykorzystaniu zdolności.

2.6. Należy uznać wpływ na sektory pomocnicze związane z turystyką, takie jak produkcja sprzętu dla branży rekreacyjnej (np. budowa łodzi). Konieczne jest ich wsparcie za pomocą promowania turystyki i rozwijania międzynarodowych możliwości handlu.

2.7. Europejski branża turystyczna obejmuje szereg sektorów, takich jak podróże, transport, zakwaterowanie, żywienie, rekreacja na lądzie i wodzie, kultura czy przyroda. Bezpośrednio i pośrednio odpowiada za **niemal 10 % PKB UE i sprawia, że UE stała się wiodącym celem turystycznym na świecie, do którego przybyło 563 mln osób z zagranicy, generując 30 % światowych wpływów w 2018 r. (źródło: KE). UE jest głównym ośrodkiem turystycznym na świecie, który w 2018 r. odpowiadał za 30 % przyjazdów w międzynarodowym ruchu turystycznym (źródło: KE). Strukturę tych międzynarodowych przepływów można by wykorzystać do opracowania stosownych krótko-, średnio- i długoterminowych unijnych strategii i programu.**

3. FILAR I: zrównoważony charakter turystyki i transportu

3.1. EKES uważa, że komunikat ten powinien być pierwszym krokiem w ramach nowej generacji unijnych strategii i programów zrównoważonej turystyki. Należy w nim połączyć potrzeby MŚP i pracowników i sytuacje w jakich się znajdują, aby odbudować zaufanie społeczne wśród turystów i konsumentów. Należy w nim chronić prawa i normy w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapewniać zrównoważony charakter i płynność przedsiębiorstw w kontekście odnowionej europejskiej strategii dla MŚP na 2030 r., zgodnie z zasadami programu *Small Business Act*.

3.2. EKES nie uważa, aby zwykłe przyjęcie podejścia opartego na powrocie do normalności mogło realnie umożliwić uporanie się z najpoważniejszym kryzysem, jaki kiedykolwiek dotknął sektory turystyki i transportu w UE. EKES wzywa do gruntownego przeglądu tych strategii w celu przywrócenia zaufania i stabilności przedsiębiorstw i pracowników, poprzez przyjęcie do **2030 r. paktu solidarności UE** nowej generacji na rzecz zrównoważonej turystyki.

3.3. EKES jest zdania, że mamy teraz możliwość sprawiedliwego ożywienia i szybkiej odbudowy naszych gospodarek, aby uczynić je bardziej ekologicznymi, sprawiedliwszymi i odporniejszymi na przyszłe wstrząsy. **Należy dokonać przeglądu wkładu unijnego planu integracji w europejski model rozwoju zrównoważonej turystyki i zrównoważonego transportu, unikając wszelkich środków stwarzających ryzyko dalszej fragmentacji i nieuczciwych warunków i praktyk na rynku wewnętrznym.**

3.4. Sprawiedliwa i zrównoważona odbudowa w sektorze turystyki wymaga:

- 1) uwzględnienia europejskich celów do 2050 r. w zakresie **neutralności pod względem emisji dwutlenku węgla zgodnie z celami porozumienia paryskiego (konkluzje Rady Europejskiej z dnia 12 grudnia 2019 r.)**.
- 2) Aby przyczynić się do realizacji tych celów, zdaniem EKES-u, należy najpierw zająć się kwestią środków transportu, zachęcając do wybierania wolniejszych i czystych sposobów mobilności, takich jak transport rowerowy i kolejowy.
- 3) W odniesieniu do turystycznych obiektów noclegowych EKES zaleca, aby zachęcać do renowacji i wykorzystywać w przypadku takich obiektów unijne oznakowanie ekologiczne. Należy zachęcać do tego, aby w obiektach takich wykazywano zużycie energii i ich wpływ na emisyjność.

⁽⁵⁾ EPRS_ATA(2020)649368_EN.

- 4) Aby zmniejszyć emisje CO₂ w turystyce, EKES zdecydowanie zachęca do stosowania lokalnych produktów spożywczych i innych materiałów zużywalnych, które mogą zostać poddane recyklingowi.
- 5) EKES proponuje, by w celu uzupełnienia istniejących luk w informacjach i danych dotyczących międzynarodowego ruchu turystycznego do UE jako docelowego miejsca podróży utworzono niezależne centrum monitorowania zrównoważonej turystyki.

3.5. Odpowiedzialni operatorzy turystyczni muszą zobowiązać się do informowania na temat śladu węglowego oferowanych przez nich wakacji i imprez.

3.6. Plan odbudowy UE i krajowe plany odbudowy powinny zapewniać wystarczające środki finansowe na transformację środowiskową i cyfrową branży turystycznej i jej infrastruktury dzięki inwestycjom służącym zwiększeniu atrakcyjności turystyki w oczach konsumentów i przynoszącym realne korzyści przedsiębiorstwom turystycznym.

3.7. EKES uważa, że sprawiedliwa turystyka opiera się na społecznie odpowiedzialnym prowadzeniu działalności gospodarczej zapewniającym wysokiej jakości miejsca pracy. Wymaga to rozwoju turystyki pozasezonowej, która gwarantuje trwałe miejsca pracy. Dlatego Komisja Europejska musi wspierać inicjatywy i projekty spełniające te kryteria. Należy przeprowadzić europejskie badania dotyczące społecznych i środowiskowych kosztów niezrównoważonej turystyki.

3.8. Ze względu na zasady utrzymywania dystansu fizycznego wśród konsumentów coraz bardziej popularne są sektory oferujące turystykę niemassową (np. turystykę na świeżym powietrzu, turystykę wodną). Te tendencje konsumenckie stwarzają okazję do przyspieszenia odbudowy szerszej pojętego europejskiego przemysłu turystycznego i zatrudnienia. Należy wspierać te sektory, zwłaszcza w przypadkach, gdy aktywność w nich może się odbywać w środowisku regionalnym, krajowym lub europejskim. Jeśli chodzi o turystykę wodną, oferuje to w całej Europie różne możliwości dla wysp, rzek, kanałów, jezior i obszarów przybrzeżnych.

3.9. EKES uważa, że w ramach zharmonizowanego systemu VAT UE należy zastosować obniżony VAT odnośnie do hoteli, restauracji, usług turystycznych, turystyki wodnej (czarteru łodziowego, przystani), autobusów, przewodników wycieczek itp. W razie potrzeby powinno to obejmować wprowadzenie szybkich zmian w dyrektywie VAT, które zapewnią równe traktowanie wszystkich sektorów przemysłu turystycznego.

3.10. Branża autokarowa, która składa się z wielu przedsiębiorstw będących MŚP, poważnie ucierpiała wskutek pandemii. Obrót wielu przedsiębiorstw autokarowych spadł do 0–10 % w porównaniu z tym samym okresem w ubiegłym roku. UE ma teraz okazję pomóc temu sektorowi, realizując przedstawione przez siebie propozycje, między innymi w sprawie ujednoczonych przepisów odnoszących się do stref niskiej emisji w UE oraz punktu kompleksowej obsługi w zakresie zwrotu podatku VAT.

3.11. W tym kontekście należy podjąć działania, które pomogą w przywróceniu międzynarodowej, kontynentalnej i krajowej turystyki z korzyścią dla wielu sektorów gospodarki UE. Kolej może pomóc w rozwijaniu ośrodków turystycznych, które nie są wystarczająco obsługiwane przez transport lotniczy, w otwarciu nowych tras i stymulowaniu nowych łańcuchów wartości. Dla europejskiej kolei stanowi to szansę na zaspokojenie rosnącego popytu na rynku wśród turystów troszczących się o klimat. Rok Kolei powinien być szansą na stworzenie świadomości społecznej w zakresie zrównoważonej turystyki i nowych tras turystycznych, które obywatele Unii mogą odkrywać dzięki połączeniom kolejowym. W tym kontekście Europejski Rok Kolei powinien być również okazją do zwiększenia widoczności i popularyzacji historycznych i krajobrazowych tras kolejowych w całej Europie ⁽⁶⁾.

3.12. Z wielu powodów znaczna liczba młodych Europejczyków nigdy nie podróżowała po Europie lub ich podróże były bardzo rzadkie. Jakkolwiek istnieją już programy wymiany edukacyjnej, UE właśnie uruchomiła narzędzie umożliwiające Europejczykom takie doświadczanie podróży, które przybliży osoby młode do tożsamości europejskiej, podnosząc przy tym ich świadomość w zakresie podstawowych wartości Unii Europejskiej i zapoznając je ze zrównoważonym i czystym środkiem transportu. DiscoverEU jest inicjatywą Unii Europejskiej stwarzającą szansę na odkrywanie Europy poprzez doświadczanie jej. Podróżując w przeważającej mierze koleją (istnieją w tym zakresie wyjątki, aby umożliwić uczestnictwo osobom zamieszkującym wyspy lub odległe obszary), młodzi Europejczycy mogą odkrywać Europę, jej miasta i miasteczka ⁽⁷⁾.

4. FILAR II: płynność, naprawa w sferze zatrudnienia i przywrócenie poziomu zaufania konsumentów

4.1. Niezwykle istotne jest, aby wspierać ożywienie oraz krótko-, średnio- i długoterminową płynność europejskich przedsiębiorstw z branży turystycznej, zwłaszcza mikroprzedsiębiorstw i małych przedsiębiorstw. Należy to uczynić w części poprzez natychmiastowe utworzenie unijnej grupy zadaniowej ds. płynności, która powinna móc zmierzyć skuteczność przedmiotowych środków. Powinno się to odbywać częściowo poprzez zapewnienie przejrzystości w odniesieniu do nieuzasadnionych odmów udzielenia kredytu, opóźnień i zbędnych obciążeń biurokratycznych, a częściowo poprzez podejmowanie odpowiednich środków naprawczych dotyczących Europejskiego Funduszu Inwestycyjnego, nowych postępowań upadłościowych i poprzez działania krajowych rzeczników praw obywatelskich.

⁽⁶⁾ Opinia TEN/710 – Europejski Rok Kolei (2021) (Dz.U. C 364 z 28.10.2020, s. 149).

⁽⁷⁾ Zob. przypis 6.

4.2. UE musi zapewnić równe szanse na rynku turystycznym obejmujące równe warunki i uczciwą konkurencję **między zawodem przewodnika a nielegalnie działającymi organizatorami wycieczek i samozwańczymi przewodnikami**. EKES wzywa Komisję Europejską jako strażnika traktatów do zapewnienia zrównoważonego rozwoju unijnej gospodarki dzielenia się⁽⁸⁾ w państwach członkowskich, także w odniesieniu do usług przewodników, jak wskazano w nocie Parlamentu Europejskiego z dnia 16 listopada 2016 r. w sprawie wprowadzenia europejskiego programu na rzecz gospodarki dzielenia się.

4.3. Polityka w zakresie bankowości, płynności i finansów nie była prowadzona w sposób prawidłowy. Niektóre banki (na przykład w Grecji) decydują się na wykorzystanie luzowania ilościowego (transakcji w ramach nadzwyczajnego programu zakupów w czasie pandemii uruchomionego przez EBC) w celu umocnienia swojej pozycji, a nie wspierania realnego rynku. Banki te rozszerzają zakres udzielania kredytów na rentowne i niedotknięte kryzysem przedsiębiorstwa (np. supermarkety) i nie podejmują ryzyka udzielania kredytów na rzecz najbardziej narażonych sektorów, takich jak turystyka i usługi. Restauracje, kawiarnie, hotele, firmy autobusowe itp. nie znajdują się już na listach kredytobiorców banków; banki domagają się gwarancji kredytowych, których przedsiębiorstwa te nie mogą udzielić, nawet te z nich, którym banki udzieliłyby pożyczki. Stopa procentowa jest wyższa niż 4,5 % pomimo wszystkich gwarancji i dotacji EBC.

4.4. Zatrudnienie w sektorze turystyki UE wymaga zharmonizowanego i zaawansowanego podejścia opartego na krajowych partnerach społecznych i na skonsolidowanych praktykach. Aby uniknąć bezrobocia i utraty wyszkolonych pracowników, należy uzgodnić krótkoterminowe środki robocze między właściwymi rządami i partnerami społecznymi na szczeblu krajowym. Należy również wziąć pod uwagę to, że w dużych miastach, w których publiczne i prywatne biura promują obecnie pracę z domu, istnieje zagrożenie zamknięcia większości restauracji, pubów, barów i kawiarni. Konieczne jest wdrożenie środków w zakresie polityki i zatrudnienia, aby uniknąć zamykania na stałe lokali w centrach miast i w ich otoczeniu. Ponadto w dłuższej perspektywie domowe biura (czy też telepraca) nie mogą zastąpić silnej europejskiej mobilności pracowników. Ograniczenie liczby europejskich konferencji, targów, kongresów i podróży służbowych pociągałoby za sobą ogromne straty dla zatrudnienia, MŚP, know-how, kreatywności i partnerstw innowacyjnych w Europie i prowadziłyby do przyjęcia bardziej krajowej perspektywy.

4.5. Należy zapewnić wsparcie dla organizacji targów, które mają kluczowe znaczenie dla branży turystycznej i sektorów pomocniczych, a także same w sobie są istotnym źródłem turystyki, podróży i zatrudnienia. Należy także opracować wytyczne dotyczące bezpiecznego organizowania targów i zapewnienia im finansowania ze strony UE i państw członkowskich.

4.6. Sektor turystyki: oczekiwania związane z zarządzaniem. Zgodnie ze wszystkimi dostępnymi danymi bieżący sezon jest już stracony. Przyjazdy turystów nie spowodują osiągnięcia wyniku pozwalającego zbliżyć się do punktu, w którym przychody przewyższą koszty operacyjne sektora. Wszystkie przedsiębiorstwa poniosą ogromne straty, co zagrozi ich rentowności. Potrójny pakiet Eurogrupy (pakiety SURE wynoszący 100 mld, EBI – 200 mld i EMS – 250 mld) nie jest wystarczający albo rządy w niewłaściwy sposób realizują przenoszenie polityki. Na przykład w Grecji rząd zdecydował się nie korzystać z EMS, a wdrażanie pozostałych dwóch elementów opóźnia się: są niewystarczająco ukierunkowane, dysponują zbyt małymi środkami i nie zapewniają wystarczających zachęt.

4.7. Wszechstronna kampania marketingowa i informacyjna powinna promować europejski przemysł turystyczny zarówno w UE, jak i poza nią, aby wesprzeć ożywienie gospodarcze w tym sektorze. Dzięki ogłoszeniu Europejskiego Roku Zrównoważonej Turystyki w 2021 lub 2022 r. możliwe byłoby ustanowienie ogólnounijnych ram oraz rozpoczęcie działań w całej UE.

5. FILAR III: sieci wiedzy w zakresie danych i gotowość; zdrowie i bezpieczeństwo, ograniczanie ryzyka i gotowość

5.1. EKES uważa, że w ramach działań następczych po pandemii COVID-19, a także na podstawie wniosków wyciągniętych przez państwa członkowskie, które mają trudności z koordynacją strategii transgranicznych i wspólnej polityki, potrzebne jest bardziej skoordynowane podejście w sektorze turystyki i transportu. Można to osiągnąć dzięki opracowywaniu pilotażowych programów szkoleniowych na rzecz skutecznego wspólnego reagowania w kontekście gotowości corocznie do 2024 r., przy udziale europejskich sieci wiedzy otwartych dla partnerów społecznych i organizacji społeczeństwa obywatelskiego.

5.2. EKES uważa, że konieczne jest zadbanie o szybsze uruchomienie krajowych platform na rzecz ograniczania ryzyka w ramach Unijnego Mechanizmu Ochrony Ludności utworzonego w ramach działań następczych w odniesieniu do ram z Sendai ONZ. W związku z tym EKES zwraca się do Komisji Europejskiej i państw członkowskich (w ramach krajowego planu koordynacji pomocy w sytuacjach kryzysowych), partnerów gospodarczych i społecznych oraz organów naukowych o uwzględnienie sektora turystyki i mobilności we wspólnych projektach pilotażowych w trakcie kryzysu związanego z COVID-19 i po tym kryzysie, a także w europejskiej sieci szkoleniowej w celu przygotowania reakcji UE.

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

5.3. W celu uzyskania europejskich, zharmonizowanych i aktualnych danych dotyczących turystyki, mobilności transportowej, wąskich gardeł rynku i najlepszych praktyk EKES zwraca się do Komisji Europejskiej o ustanowienie specjalnych programów i regionalnych projektów pilotażowych w ramach partnerstwa z unijnymi i krajowymi partnerami społecznymi oraz akademickimi i niezależnymi sieciami badawczymi, łącząc w ten sposób zasoby badawcze i szkoleniowe. Ponadto, aby lepiej koordynować przywrócenie UE statusu międzynarodowego ośrodka turystycznego na szczeblu światowym i przyciągnąć bezpośrednie inwestycje zagraniczne, EKES zwraca się do Komisji Europejskiej, by zachęcała państwa członkowskie do promowania konkretnych programów i wspólnych inicjatyw pilotażowych.

5.4. Transgraniczne szlaki turystyczne i rekreacyjne mogą odegrać kluczową rolę w ponownym łączeniu regionów i państw członkowskich, stwarzając jednocześnie możliwości rozwoju turystyki w regionach słabiej rozwiniętych. Sieć EuroVelo może być wzorem dla inicjatyw, jakie należy podejmować – przy wsparciu funduszy UE – w innych sektorach; działania takie trzeba szeroko promować wśród konsumentów (np. szlaki turystyki wodnej).

6. FILAR IV: zarządzanie i zasoby: nowa generacja strategii w zakresie zrównoważonej turystyki i zrównoważonego transportu

6.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje pilny i niezbędny komunikat dotyczący europejskiej turystyki i europejskiego transportu w roku 2020 i w dalszej przyszłości⁽⁹⁾. Zdobyte doświadczenia powinny skłonić instytucje UE i państwa członkowskie do ponownego przemyślenia obecnych strategii w dziedzinie turystyki i transportu w oparciu o nowe kompetencje dzielone UE na zasadzie dobrowolności poprzez wzmocnioną współpracę między zainteresowanymi rządami i władzami na wielu szczeblach. Można to osiągnąć przy aktywnym zaangażowaniu unijnych i krajowych partnerów społecznych i organów doradczych oraz dzięki ogłoszeniu Europejskiego Roku Zrównoważonej Turystyki.

6.2. EKES podkreśla, że pilnie potrzebujemy skutecznej średnio- i długoterminowej polityki UE w celu przywrócenia zaufania obywateli i całego społeczeństwa do bezpiecznego **podróżowania** w całej UE. Polityka ta musi obejmować inne sektory turystyczne UE, takie jak zakwaterowanie, żywienie, zdrowie i bezpieczeństwo, handel, telekomunikacja i rolnictwo. Turystyka i transport w UE są jedną z branż, w które pandemia COVID-19 uderzyła najsilniej.

6.3. Z myślą o tym, by przywrócić zaufanie, wznowić i zwiększyć ruch turystyczny, EKES popiera stosowanie wewnętrznego paszportu zdrowia UE (podobnie do karty lokalizacji pasażera i kodów QR) wraz z interoperacyjną i wielojęzyczną platformą pomocy zdrowotnej UE. Można by używać kodu QR, aby skorzystać z informacji i usług zdrowotnych w odwiedzonym kraju i uzyskać pilny dostęp do systemów opieki zdrowotnej i zabezpieczenia społecznego.

6.4. Karta lokalizacji pasażera, której celem jest testowanie i wymiana danych na szczeblu UE, została wprowadzona w Grecji z myślą o przyjmowaniu odwiedzających z Unii Europejskiej i kilku innych krajów, jako strategia służąca osiągnięciu kompromisu między zdrowiem publicznym, nadzorem epidemiologicznym i korzyściami społeczno-gospodarczymi związanymi z przepływem podróżnych. Karta lokalizacji pasażera opiera się na następujących dwóch filarach:

- 1) skutecznym nadzorze opartym na danych: testowanie jest najważniejszym elementem przy wdrażaniu strategii łagodzenia skutków w przypadku globalnej pandemii; badania są cennym zasobem i niezmiernie ważne jest, aby skutecznie je wykorzystywać do gromadzenia danych, przewidywania ognisk choroby i opracowywania zharmonizowanych polityk leżących w interesie ogólnym;
- 2) skutecznym śledzeniu: natychmiastowa komunikacja z potwierdzonymi przypadkami pozytywnymi oraz ustalanie kontaktów zakaźnych to jedna z niewielu skutecznych alternatyw dla blokad.

6.5. EKES wzywa wszystkie właściwe instytucje europejskie i krajowe do opracowania wieloletniego planu działania UE bezpośrednio po zakończeniu fazy zagrożenia. W ramach takiego planu działania należy zupełnie na nowo przemyśleć kształtowanie unijnej polityki w dziedzinie turystyki i transportu oraz ułatwić koordynację turystyki na rynku wewnętrznym, jak również międzynarodowych przepływów turystycznych z całego świata.

6.6. Mając na uwadze te dwa filary, opracowano kartę lokalizacji pasażera, która wraz z narzędziem sztucznej inteligencji EVA umożliwia:

- a) ukierunkowane testy w oparciu o cechy charakterystyczne podróżnego (państwo i miejsce zamieszkania, odwiedzane kraje, wiek i płeć), które maksymalizują skuteczność testów, oraz
- b) szybkie śledzenie w oparciu o zadeklarowane przez daną osobę dane kontaktowe, informacje o miejscu przeznaczenia itp.

⁽⁹⁾ COM(2020) 550 final.

6.7. EKES z zadowoleniem przyjmuje i w pełni popiera propozycje przedstawione w komunikacie i średnio- i długoterminową perspektywę wybraną przez Komisję Europejską w ramach unijnego planu nowej generacji oraz ogólny budżet UE na lata 2021–2027, który będzie wymagał przyjęcia odpowiednich środków budżetowych. W szczególności środki te powinny koncentrować się na realizacji strategii i **programów w zakresie zrównoważonej turystyki nowej generacji, w tym krajowych biznesplanów** dotyczących sektora turystyki mających na celu **budowanie zdolności w MŚP, w organizacjach przedstawicielskich i u partnerów społecznych**, przy jednoczesnym wystarczającym uwzględnieniu innych priorytetów UE, które niekoniecznie są związane z pandemią.

6.8. Grabieżcze praktyki linii lotniczych: osoby podróżujące tak w celach rekreacyjnych, jak i służbowych tracą pieniądze, gdy linie lotnicze dokonują rezerwacji lotów, które są anulowane wkrótce po dokonaniu opłaty. Linie lotnicze podejmują nagłe decyzje, czy zachować trasy, loty i czasy na start lub lądowanie, czy je anulować, nie uprzedzając o tym wcześniej klientów. Klienci gubią się w praktykach dotyczących bonów i zmian planu podróży. Refundacje zajmują zbyt dużo czasu i stanowią mniej niż 20 % całkowitej liczby zarezerwowanych i anulowanych lotów, co powoduje utratę cennej płynności konsumentów i przedsiębiorstw.

6.9. EKES z zaniepokojeniem obserwuje delikatną równowagę między prawami konsumentów a problemami z płynnością przedsiębiorstw lotniczych w związku z pandemią COVID-19, których przyczyną jest odwoływanie lotów. Wzywa linie lotnicze, pasażerów oraz organy unijne i krajowe do znalezienia odpowiednich rozwiązań w zakresie alternatywnych wariantów lub terminów zwrotu kosztów podczas okresu przejściowego wywołanego przez COVID-19. EKES nie zgadza się na sprzeczne z prawem praktyki linii lotniczych, które czasami oferują jedynie bony lub zmianę rezerwacji. Apeluje do linii lotniczych, by przestrzegały europejskiego prawodawstwa dotyczącego praw pasażerów (rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁰⁾), w tym prawa do otrzymania pełnego zwrotu kosztów po odwołaniu lotu przez przedsiębiorstwo lotnicze.

6.10. Zharmonizowane podejście do emisji bonów i zwrotów potrzebne jest w całym sektorze turystyki, w tym w odniesieniu do indywidualnej działalności turystycznej, która obecnie nie jest nimi objęta i w której występują różnice w traktowaniu między sektorami i państwami członkowskimi.

6.11. Sektor turystyki potrzebuje intensywnego dialogu społecznego, którego wynikiem byłyby skuteczne sektorowe układy zbiorowe obejmujące wszystkich pracowników, zwłaszcza w czasie pandemii COVID-19 i po jej zakończeniu. To samo dotyczy sektora transportu. Jest to najlepszy sposób skutecznej ochrony pracowników w tych sektorach i zapewnienia pokoju społecznego, co pomoże zagrożonym przedsiębiorstwom. Wszystkie zainteresowane strony muszą dołożyć wszelkich starań, aby zintensyfikować dialog społeczny i negocjacje zbiorowe na wszystkich szczeblach sektora.

6.12. Strategie wartości dodanej należy skoordynować z krajowymi programami naprawy turystyki na szczeblu Komisji Europejskiej w celu odbudowy europejskiego sektora turystyki. Należy to z pewnością powiązać z koordynacją krajowych programów antykryzysowych i z odbudową transportu powietrznego, morskiego i autokarowego, który znacznie ucierpiał w wielu krajach UE (w Polsce, we Włoszech, w Hiszpanii i innych krajach).

6.13. Potrzebny jest intensywny dialog społeczny, obejmujący także organizacje MŚP, w celu wynegocjowania zaktualizowanych układów zbiorowych dla sektora turystyki i transportu, które zapewnią pokój społeczny, a dzięki uzgodnionym rozwiązaniom będą także najskuteczniejszym sposobem ochrony pracowników. Pomoże on też zagrożonym przedsiębiorstwom i całemu sektorowi.

6.14. Do ponownego ożywienia i rozwoju branży turystycznej potrzebne jest kompleksowe podejście do umiejętności i kwalifikacji, gdyż nie zawsze są one zharmonizowane między krajami i brakuje wzajemnego uznawania (np. licencji dla kapitanów małych statków komercyjnych).

6.15. Europejscy partnerzy społeczni w sektorze usług turystycznych i transportu powinni koordynować swoje wysiłki, aby porozumieć się co do standardów społecznych w tych sektorach.

Bruksela, dnia 18 września 2020 r.

Luca JAHIER
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 46 z 17.2.2004, s. 1.