Euroopan parlamentti
2024-2029

HYVÄKSYTYT TEKSTIT

P10_TA(2026)0123

Yhteyksien parantaminen, kulttuuriperinnön säilyttäminen ja paikallisen huippuosaamisen edistäminen Euroopan matkailussa – matkailukohteiden hallinnointi ja alueellisen matkailun kasvu

Euroopan parlamentin päätöslauselma 28. huhtikuuta 2026 yhteyksien parantamisesta, kulttuuriperinnön säilyttämisestä ja paikallisen huippuosaamisen edistämisestä Euroopan matkailussa – matkailukohteiden hallinnointi ja alueellisen matkailun kasvu (2025/2120(INI))

Euroopan parlamentti, joka

– ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 174, 195 ja 349 artiklan,

– ottaa huomioon lyhytaikaisia vuokramajoituspalveluja koskevien tietojen keruusta ja jakamisesta ja asetuksen (EU) 2018/1724 muuttamisesta 11. huhtikuuta 2024 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/1028[1],

– ottaa huomioon työehtojen ja työolojen parantamisesta alustatyössä 23. lokakuuta 2024 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2024/2831[2],

– ottaa huomioon tiettyjen muovituotteiden ympäristövaikutuksen vähentämisestä 5. kesäkuuta 2019 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/904[3],

---

1 EUVL L, 2024/1028, 29.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1028/oj.
2 EUVL L, 2024/2831, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2831/oj.
3 EUVL L 155, 12.6.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/904/oj.

– ottaa huomioon Euroopan osaamisen teemavuodesta 10. toukokuuta 2023 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen (EU) 2023/936[4],

– ottaa huomioon 22. toukokuuta 2025 annetun komission suosituksen (EU) 2025/1021 liikenneköyhyydestä: varmistetaan kohtuuhintainen, saavutettava ja esteetön sekä oikeudenmukainen liikkuminen[5],

– ottaa huomioon 5. maaliskuuta 2025 annetun komission tiedonannon ”Osaamisunioni” (COM(2025)0090),

– ottaa huomioon 26. helmikuuta 2025 annetun komission tiedonannon ”Puhtaan teollisen kehityksen ohjelma: kilpailukykyyn ja vähähiilistämiseen tähtäävä yhteinen etenemissuunnitelma” (COM(2025)0085),

– ottaa huomioon 29. tammikuuta 2025 annetun komission tiedonannon ”EU:n kilpailukykykompassi” (COM(2025)0030),

– ottaa huomioon 20. heinäkuuta 2023 annetun komission tiedonannon ”Kohti yhteistä eurooppalaista matkailun data-avaruutta: datan jakamisen ja innovoinnin edistäminen matkailuekosysteemissä” (C(2023)4787),

– ottaa huomioon 17. toukokuuta 2021 annetun komission tiedonannon uudesta lähestymistavasta kestävään siniseen talouteen EU:ssa – EU:n sinisen talouden muuttaminen kestävän tulevaisuuden varmistamiseksi (COM(2021)0240),

– ottaa huomioon 4. maaliskuuta 2021 annetun komission tiedonannon ”Euroopan sosiaalisten oikeuksien pilaria koskeva toimintasuunnitelma” (COM(2021)0102),

– ottaa huomioon 1. heinäkuuta 2020 annetun komission tiedonannon ”Euroopan osaamisohjelma kestävän kilpailukyvyn, sosiaalisen oikeudenmukaisuuden ja selviytymis- ja palautumiskyvyn tueksi” (COM(2020)0274),

– ottaa huomioon 27. toukokuuta 2020 annetun komission tiedonannon ”Euroopan h-hetki: korjaamalla ja kehittämällä parempaa seuraavalle sukupolvelle” (COM(2020)0456) ja siihen liittyvän komission yksiköiden valmisteluasiakirjan ”Identifying Europe’s recovery needs” (SWD(2020)0098),

---

4 EUVL L 125, 11.5.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/936/oj.

5 EUVL L, 2025/1021, 26.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj.

– ottaa huomioon 20. toukokuuta 2020 annetun komission tiedonannon ”Vuoteen 2030 ulottuva EU:n biodiversiteettistrategia – Luonto takaisin osaksi elämäämme” (COM(2020)0380),

– ottaa huomioon 13. toukokuuta 2020 annetun komission tiedonannon ”Matkailu ja liikenne vuonna 2020 ja sen jälkeen” (COM(2020)0550) sekä matkailu- ja liikennepaketin hyväksymisen,

– ottaa huomioon 11. joulukuuta 2019 annetun komission tiedonannon ”Euroopan vihreän kehityksen ohjelma” (COM(2019)0640),

– ottaa huomioon 22. toukokuuta 2018 annetun komission tiedonannon ”Euroopan uusi kulttuuriohjelma” (COM(2018)0267),

– ottaa huomioon 24. lokakuuta 2017 annetun komission tiedonannon ”Vahvempi ja uudistettu strateginen kumppanuus EU:n syrjäisimpien alueiden kanssa” (COM(2017)0623),

– ottaa huomioon 2. kesäkuuta 2016 annetun komission tiedonannon ”Yhteistyötaloutta koskeva eurooppalainen toimintasuunnitelma” (COM(2016)0356) ja siitä 15. kesäkuuta 2017 antamansa päätöslauselman[6],

– ottaa huomioon 20. helmikuuta 2014 annetun komission tiedonannon ”Eurooppalainen strategia rannikko- ja merimatkailun kasvua ja työpaikkoja varten” (COM(2014)0086) ja 30. maaliskuuta 2017 julkaistun komission yksiköiden valmisteluasiakirjan vesistömatkailusta (SWD(2017)0126),

– ottaa huomioon 30. kesäkuuta 2010 annetun komission tiedonannon ”Eurooppa, maailman ykkösmatkailukohde – Euroopan matkailupolitiikan uudet puitteet” (COM(2010)0352) ja siitä 27. syyskuuta 2011 antamansa päätöslauselman[7],

– ottaa huomioon 30. kesäkuuta 2021 annetun komission tiedonannon ”EU:n pitkän aikavälin maaseutuvisio – Vahvat, verkottuneet, selviytymiskykyiset ja vauraat maaseutualueet” (COM(2021)0345),

– ottaa huomioon 4. helmikuuta 2022 julkaistun komission raportin ”Matkailualan siirtymäpolku” ja sen tilannekatsaukset vuosilta 2023 ja 2024,

– ottaa huomioon 21. syyskuuta 2022 julkaistun komission raportin ”Unbalanced tourism growth at destination level – root causes, impacts, existing solutions and good practices: final report”,

– ottaa huomioon 11. kesäkuuta 2020 julkaistun komission raportin ”The EU Blue Economy Report 2020”,

---

6 EUVL C 331, 18.9.2018, s. 125.
7 EUVL C 56 E, 26.2.2013, s. 41.

– ottaa huomioon 7. kesäkuuta 2022 antamansa päätöslauselman EU:n saarista ja koheesiopolitiikasta: nykytilanne ja tulevat haasteet[8],

– ottaa huomioon 14. joulukuuta 2022 antamansa päätöslauselman Euroopan uuden kulttuuriohjelman ja kansainvälisiä kulttuurisuhteita koskevan EU:n strategian täytäntöönpanosta[9],

– ottaa huomioon 25. maaliskuuta 2021 antamansa päätöslauselman kestävää matkailua koskevan EU:n strategian laatimisesta[10],

– ottaa huomioon 19. kesäkuuta 2020 antamansa päätöslauselman liikenteestä ja matkailusta vuonna 2020 ja sen jälkeen[11],

– ottaa huomioon 24. lokakuuta 2019 antamansa päätöslauselman Thomas Cook -konsernin konkurssin kielteisistä vaikutuksista EU:n matkailualaan[12],

– ottaa huomioon 14. marraskuuta 2018 antamansa päätöslauselman monivuotisesta rahoituskehyksestä 2021–2027 – parlamentin kanta yhteisymmärryksen saavuttamiseksi[13],

– ottaa huomioon 29. lokakuuta 2015 antamansa päätöslauselman aiheesta ”Matkailun edistämistä Euroopassa koskevat uudet haasteet ja ajatukset”[14],

– ottaa huomioon 8. syyskuuta 2015 antamansa päätöslauselman aiheesta ”Tavoitteena kulttuuriperintöä koskeva yhdennetty lähestymistapa Euroopassa”[15],

– ottaa huomioon 25. lokakuuta 2011 antamansa päätöslauselman vammaisten liikkuvuudesta ja osallistamisesta sekä Euroopan vammaisstrategiasta 2010–2020[16] sekä 18. kesäkuuta 2020 antamansa päätöslauselman vuoden 2020 jälkeisestä Euroopan vammaisstrategiasta[17],

– ottaa huomioon 1. joulukuuta 2022 annetut neuvoston päätelmät Euroopan matkailuohjelmasta 2030,

– ottaa huomioon 27. toukokuuta 2021 annetut neuvoston päätelmät Euroopan matkailusta seuraavalla vuosikymmenellä: kestävää, selviytymiskykyistä, digitaalista, globaalia ja yhteiskunnallista,

---

8 EUVL C 493, 27.12.2022, s. 48.
9 EUVL C 177, 17.5.2023, s. 78.
10 EUVL C 494, 8.12.2021, s. 106.
11 EUVL C 362, 8.9.2021, s. 55.
12 EUVL C 202, 28.5.2021, s. 73.
13 EUVL C 363, 28.10.2020, s. 179.
14 EUVL C 355, 20.10.2017, s. 71.
15 EUVL C 316, 22.9.2017, s. 88.
16 EUVL C 131 E, 8.5.2013, s. 9.
17 EUVL C 362, 8.9.2021, s. 8.

– ottaa huomioon 10. joulukuuta 2025 annetun Euroopan alueiden komitean lausunnon ”Tasapainoisen ja mukautuvan hallinnoinnin strategia kestävyysajattelun mukaisen matkailun ja häiriönsietokykyisen matkailualan edistämiseksi Euroopan unionissa”[18],

– ottaa huomioon 27. helmikuuta 2025 annetun Euroopan talous- ja sosiaalikomitean oma-aloitteisen lausunnon ”Matkailu EU:ssa: kestävä kehitys pitkän aikavälin kilpailukykyä parantavana tekijänä”[19],

– ottaa huomioon YK:n yleissopimuksen vammaisten henkilöiden oikeuksista,

– ottaa huomioon EU:n matkailualan tulostaulun,

– ottaa huomioon tilastokehyksen matkailun kestävyyden mittaamiseksi,

– ottaa huomioon Euroopan sosiaalisten oikeuksien pilarin[20],

– ottaa huomioon 31. lokakuuta 2023 annetun ja EU:n jäsenvaltioiden matkailuministerien matkailun sosiaalisesta kestävyydestä EU:ssa allekirjoittaman Palman julistuksen ”The path toward the social sustainability of tourism in the EU”,

– ottaa huomioon 3. huhtikuuta 2024 annetun eurooppalaisen julkilausuman pyöräilystä[21],

– ottaa huomioon 18. syyskuuta 2018 julkaistun matkailua koskevan YK:n raportin ”’Overtourism’? – Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions”,

– ottaa huomioon Unescon maailmanperintökohteita koskevat resurssioppaat, mukaan lukien vuonna 2002 julkaistu opas ”Managing Tourism at World Heritage Sites: a Practical Manual for World Heritage Site Managers” ja siihen liittyvät ohjeet vierailijoiden käyttäytymisen hallinnasta,

– ottaa huomioon matkailun maailmanlaajuiset eettiset säännöt[22],

---

18 EUVL C, C/2026/761, 24.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/761/oj.

19 EUVL C, C/2025/2014, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/2014/oj.

20 EUVL C 428, 13.12.2017, s. 10.

21 EUVL C, C/2024/2377, 3.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj.

22 Maailman matkailujärjestö, ”Global Code of Ethics for Responsible Tourism - Roadmap for Responsible and Sustainable Tourism Development”, 1. lokakuuta 1999.

– ottaa huomioon 17. huhtikuuta 2024 julkaistun Enrico Lettan raportin ”Much more than a market”,

– ottaa huomioon 9. syyskuuta 2024 julkaistun Mario Draghin raportin ”The future of European competitiveness”,

– ottaa huomioon parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnan pyytämän ja 15. lokakuuta 2018 julkaistun tutkimuksen ”Overtourism: impact and possible policy responses”,

– ottaa huomioon työjärjestyksen 55 artiklan,

– ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A10-0078/2026),

A. ottaa huomioon, että matkailu tuottaa suoraan noin viisi prosenttia EU:n BKT:stä ja että matkailu on luomansa lisäarvon, työllisyyden ja alueellisen yhteenkuuluvuuden kannalta sosioekonomisesti merkittävä ala, jonka voimakkaat kerrannaisvaikutukset heijastuvat eri aloille; toteaa, että kun välilliset ja heijastusvaikutukset otetaan huomioon, matkailun kokonaisosuus EU:n BKT:stä kohoaa noin 10 prosenttiin; ottaa huomioon, että matkailun osuus joidenkin maiden ja alueiden työllisyydestä ja BKT:stä on vielä tätäkin suurempi ja että se tukee siten aluekehitystä ja vähentää eriarvoisuutta; ottaa huomioon, että 90 prosenttia EU:n matkailualan yrityksistä on pieniä ja keskisuuria yrityksiä (pk-yrityksiä), joiden joukossa on myös perheyrityksiä, jotka ovat erityisen alttiita kriiseille; ottaa huomioon, että EU:n matkailualalla toimii noin 2,3 miljoonaa pk-yritystä ja se työllistää noin 12,3 miljoonaa ihmistä; ottaa huomioon, että EU on tämänhetkisistä taloudellisista ja geopoliittisista haasteista huolimatta yhä maailman johtava alue matkailun alalla ja maailman suosituin matkailukohde[23] ja että matkailualan osuuden EU:n BKT:stä ennustetaan olevan 10,5 prosenttia, sillä vuosi 2025 käynnistyi vahvasti[24];

B. ottaa huomioon, että matkailun taloudellista arvoa nakertavat yhä enemmän sosiaaliset, kulttuuriset ja ympäristöön liittyvät kustannukset, kuten asuntomarkkinoihin kohdistuvat paineet, asukkaiden elinkustannusten nousu, asuinympäristöjen pirstoutuminen, kestämätön luonnonvarojen käyttö ja perusinfrastruktuurin kuormituksen kasvu; ottaa huomioon, että vuosikymmeniä jatkunut matkailijoiden määrän lisäämiseen tähdännyt kasvu sekä sääntelyyn ja hallintoon liittyvät puutteet ovat ruokkineet matkailun epäsuhtaisuutta; toteaa, että tämä dynamiikka edellyttää parempaa hallintoa sekä kysynnän älykästä, kestävää ja paikallisiin tarpeisiin mukautettua hallinnointia; toteaa, että matkailu ei ole itsessään ongelma ja että matkailupelon torjumiseksi on

---

23 Euroopan matkailukomissio, ”European travel maintains momentum in early 2025 despite rising global uncertainty”, 7. toukokuuta 2025.

24 World Travel & Tourism Council, ”Travel and Tourism to Create 4.5MN New Jobs across the EU by 2035”, 9. huhtikuuta 2025.

laadittava kokonaisvaltainen strategia, jolla talouskasvu sovitetaan yhteen sosiaalisen hyvinvoinnin, ympäristönsuojelun, kulttuuriperinnön suojelemisen sekä pitkän aikavälin alueellisen häiriönsietokyvyn kanssa;

C. ottaa huomioon, että matkailuekosysteemissä on monia eri toimialoja, kuten liikenne, matkatoimistot ja matkanjärjestäjät, tukipalvelut, majoitus ja ravitseminen, kulttuuri ja viihde sekä urheilu ja ajanviete, ja toteaa, että on ratkaisevan tärkeää mahdollistaa niiden johdonmukainen kehitys ja häiriönsietokyky;

D. ottaa huomioon, että vuokra-asumisen kustannusten nousu EU:ssa lisää asumiseen liittyvää epävarmuutta ja sosiaalista syrjäytymistä; toteaa, että tilanne on erityisen kriittinen matkailuvaltaisilla alueilla, joille on kohtuuhintaisten asuntojen vähyyden vuoksi vaikea houkutella ja saada jäämään matkailualan työntekijöitä kausiluonteisiin ja vakituisiin töihin ja olennaisen tärkeitä julkisen sektorin ammattilaisia; ottaa huomioon, että lyhytaikainen vuokramajoitus vaikuttaa yhä enemmän asuntojen kohtuuhintaisuuteen, paikallisyhteisöjen toimintaan, pk-yritysten kilpailukykyyn matkailuekosysteemissä ja tasapuolisiin toimintaedellytyksiin sisämarkkinoilla; katsoo, että lyhytaikaista vuokramajoitusta koskevat ratkaisut on mukautettava kuhunkin tilanteeseen ja että toimia on toteutettava ensisijaisesti paikallisella tasolla;

E. ottaa huomioon, että kestävän matkailun käsitteellä on keskeinen merkitys, kun halutaan parantaa alan kilpailukykyä, suojella Euroopan kulttuuri- ja luonnonperintöä, myös maantieteellisiä merkintöjä, ja löytää tasapaino vierailijoiden ja paikallisyhteisöjen tarpeiden välille; toteaa, että kestävyys rakentuu kolmen toisistaan riippuvaisen pilarin eli talouden, sosiaalisten näkökohtien ja ympäristön varaan ja että yhtäkään näistä pilareista ei voida pitää erillään muista;

F. ottaa huomioon, että matkailun sosiaaliseen kestävyyteen kuuluvat taloudellisten hyötyjen oikeudenmukainen jakaminen – muun muassa monipuolistamalla matkailijavirtoja ja vähentämällä niiden kausiluonteisuutta –, asukkaiden oikeuksien, tarpeiden ja hyvinvoinnin kunnioittaminen, kulttuuriperinnön ja yhteisöjen yhteenkuuluvuuden säilyttäminen sekä sellaisten laadukkaiden työpaikkojen tarjoaminen, joissa on oikeudenmukaiset työehdot; toteaa, että matkailun kausiluonteisuus lisää edelleen taloudellista epävakautta, työvoimapulaa ja paikallisyhteisöihin kohdistuvaa kuormitusta; toteaa, että sosiaalisesti kestävän matkailun kehittämisen olisi vahvistettava paikallisyhteisöjä sen sijaan, että se aiheuttaa niille kohtuutonta painetta;

G. ottaa huomioon, että EU on täysin sitoutunut YK:n kestävän kehityksen Agenda 2030 -toimintaohjelmaan ja sen 17:ään kestävän kehityksen tavoitteeseen, jotka YK hyväksyi syyskuussa 2015; ottaa

huomioon, että Eurostat seuraa EU:n edistymistä kestävän kehityksen tavoitteiden saavuttamisessa 102 indikaattorin avulla; ottaa huomioon, että matkailu voi suoraan edistää useiden kestävän kehityksen tavoitteiden saavuttamista;

H. toteaa, että ilmastonmuutos vaikuttaa yhä enemmän matkailuun, minkä vuoksi on tärkeää mukauttaa siihen matkailualan toimintaa, suunnitelmia, tuotteita ja palveluja; ottaa huomioon, että kestävyys ja häiriönsietokyky eivät ole edelleenkään matkailualalla yhtenäisellä tasolla kansallisesti, alueellisesti ja paikallisesti ja että jäsenvaltioiden, paikallisten toimijoiden ja yksityisen sektorin sidosryhmien toteuttama kestävien käytäntöjen käyttöönotto perustuu edelleen pääasiassa vapaaehtoiseen osallistumiseen;

I. ottaa huomioon, että matkailu on vaikuttanut alueellisen dynamiikan muotoutumiseen monilla EU:n alueilla; ottaa huomioon, että tämän toiminnan järjestämistä ja kehittämistä koskevat alueelliset lähestymistavat ovat tuottaneet erilaisia toimintatapoja, jotka vaikuttavat alueiden kasvun ja hyvinvoinnin kehityspolkuihin; ottaa huomioon, että syrjäisillä ja syrjäisimmillä alueilla, maaseutualueilla, reuna-alueilla, harvaan asutuilla alueilla ja saarialueilla sekä tietyillä rannikkoalueilla on ainutlaatuisia ja monenlaisia ominaispiirteitä, kuten ympäristön haavoittuvuus, maantieteellinen eristyneisyys, huonot yhteydet ja riippuvuus ulkoisista resursseista, minkä vuoksi tarvitaan niiden erityisolosuhteisiin mukautettuja toimintapoliittisia lähestymistapoja;

J. ottaa huomioon, että liikenneyhteydet ovat ratkaisevan tärkeitä matkustamisen ja matkailun kannalta, sillä ne yhdistävät ihmiset paikkoihin, kulttuureihin ja elämyksiin; toteaa kuitenkin, että matkustamisen ja matkailun nykyisiin käytäntöihin liittyy merkittäviä haasteita, sillä 80 prosenttia matkailijoista vierailee vain 10 prosentissa koko maailman matkailukohteista[25]; toteaa, että maaseutu- ja sisämaamatkailun edistäminen räätälöityjen strategioiden avulla voisi lievittää ylikuormittuneisiin rannikkokohteisiin useissa jäsenvaltioissa kohdistuvia kohtuuttomia paineita; ottaa huomioon, että monet reuna-alueet, maaseutualueet, syrjäiset ja syrjäisimmät alueet sekä saarialueet ovat matkailukohteina yhä harvinaisia maantieteellisen eristyneisyytensä, rajallisen infrastruktuurinsa ja sesongin ulkopuolella rajallisten liikennepalvelujensa vuoksi sekä siksi, että niille matkustaminen on kallista ja aikaavievää; ottaa huomioon, että EU:n syrjäisimpien alueiden pysyvät maantieteelliset ja yhteyksiä koskevat rajoitteet ovat johtaneet rakenteelliseen riippuvuuteen lento- ja meriliikenteestä ja altistumiseen markkinoiden keskittymiselle, ja toteaa, nämä kaikki seikat vaikuttavat suoraan kestävän matkailun

---

25 Greenwood, G., ”How connectivity is shaping the future of global tourism”, World Travel Market Global Hub, 14. tammikuuta 2025, https://hub.wtm.com/blog/connectivity-shaping-future-global-tourism/.

kehitykseen; ottaa huomioon, että tehokas tavaraliikenteen logistiikka on keskeinen matkailupalvelujen mahdollistaja syrjäisissä matkailukohteissa;

K. ottaa huomioon, että liikenne aiheuttaa suurimman osan matkailualan hiilijalanjäljestä; toteaa, että kestävää matkailua ei voida saavuttaa ilman kestävää liikkuvuutta, kuten multimodaalista monipuolistamista, kun otetaan asianmukaisesti huomioon Euroopan fyysiset ja maantieteelliset rajoitteet, jotka vaikuttavat asianmukaisten ja kestävien liikennevaihtoehtojen saatavuuteen ja valintaan; ottaa huomioon, että vaikka junalla tehdään nykyisin vain noin 10 prosenttia matkoista, mikä on huomattavasti vähemmän kuin tieliikenteen (64 prosenttia) ja lentomatkustuksen (17 prosenttia) osuus, äskettäisen tutkimuksen perusteella 82 prosenttia eurooppalaisista suhtautuu avoimesti ympäristöystävällisempiin matkustusvaihtoehtoihin[26]; ottaa huomioon, että lautat voivat tarjota olennaisen tärkeitä yleisen edun mukaisia kuljetuspalveluja ja niiden avulla varmistetaan kohtuuhintaiset, säännölliset ja ympäri vuoden toimivat yhteydet erityisesti saarille ja syrjäisille alueille;

L. ottaa huomioon, että erikoistuneen matkailun (esimerkiksi ruoka-, viini-, olut-, vesistö-, kulttuuri-, uskonto-, perintökohde-, terveydenhoito-, hyvinvointi-, urheilu-, pyörä-, sukellus-, maatalous-, seniori-, eko- ja uudistavan matkailun) suosion kasvu luo reuna-alueille, maaseutualueille ja syrjäisimmille alueille uusia mahdollisuuksia esitellä ainutlaatuisia maisemiaan, vesistöjään ja perintökohteitaan paikka- ja teemaperustaisten kehitysstrategioiden avulla; katsoo, että erikoistuneen matkailun kasvua on tuettava investoimalla tarvittavaan infrastruktuuriin; ottaa huomioon, että nämä kehittyvät matkailutrendit voivat vahvistaa alan kestävyyttä laajentamalla matkailua sesonkien ulkopuolelle, hajauttamalla matkailijavirtoja ja parantamalla luonnon- ja kulttuuriperinnön suojelua sekä tuottaa lisätuloja reuna-alueille, harvaan asutuille alueille ja saarialueille;

M. ottaa huomioon, että noin 25 prosentilla eurooppalaisista on jokin vamma tai liikuntarajoite; ottaa huomioon, että Eurostatin mukaan tällä hetkellä EU:n väestöstä 21 prosenttia on vähintään 60-vuotiaita mutta heidän osuutensa ennustetaan nousevan 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä; toteaa, että tähän liittyviin toimiin ryhtyminen investoimalla esteettömiin ja ikäystävällisiin matkailupalveluihin tarjoaa merkittävän mahdollisuuden lisätä kilpailukykyä, parantaa laatua ja tukea ympärivuotista kysyntää;

N. toteaa, että älykkään matkailun tavoitteena on vahvistaa matkailukohteiden hallinnointia, lisätä vierailijoiden tyytyväisyyttä ja

---

26 Euroopan komissio: viestinnän pääosasto, ”Flash-eurobarometri 499: Eurooppalaisten suhtautuminen matkailuun”, 6. joulukuuta 2021.

tuottaa kestävää arvoa paikallisyhteisöille[27]; ottaa huomioon, että älykäs matkailu on riippuvaista datan saatavuudesta, analysoinnista ja tehokkaasta käytöstä; toteaa, että EU:n dataekosysteemi on edelleen hajanainen; ottaa huomioon, että eurooppalaista matkailun data-avaruutta koskevan aloitteen tavoitteena on poistaa tämä hajanaisuus ja siitä johtuva markkinoiden keskittyminen luomalla alan kestävyyttä ja häiriönsietokykyä tukeva turvallinen ja yhteenliitetty datan jakamisalusta matkailualan siirtymäpolun mukaisesti;

O. ottaa huomioon, että EU:n matkailualan tulostaulun tietoportaalia ja EU:n matkailufoorumia lukuun ottamatta EU:lla ei ole edelleenkään tehokasta ja riittävän kunnianhimoista yhdenmukaistettua kehystä matkailun vaikutusten, kuten hiilijalanjäljen, sekä yleisen kestävyyden ja häiriönsietokyvyn, arvioimiseksi eri jäsenvaltioissa;

P. toteaa, että BKT:hen perustuvat ja yhdistetyt tulosindikaattorit eivät täysin kuvaa matkailun todellisia sosiaalisia, alueellisia ja ympäristövaikutuksia; toteaa, että matkailua olisi arvioitava matkailijamäärien kasvua laajemmin ja käyttämällä kestävyysindikaattoreita, jotka mittaavat esimerkiksi sosiaalista yhteenkuuluvuutta, pitkän aikavälin alueellista kestävyyttä ja ympäristötavoitteiden noudattamista, ja perustamalla matkailukohteita ja matkailijamääriä koskevat rajoitukset ja infrastruktuurin suunnittelu matkailun alueelliseen kantokykyyn ja luonnon monimuotoisuuden suojeluun sekä siirtymällä arvolähtöisiin kehitysmalleihin;

Q. ottaa huomioon, että vähäinen datan jakaminen ja toiminnan siiloutuminen keskeisillä liikennealoilla heikentävät multimodaalista kapasiteettia ja rajoittavat saumatonta EU:n laajuista multimodaalista matkustamista[28] ja että tällaisten matkojen varaaminen on yhä huomattavan vaikeaa;

R. ottaa huomioon, että matkailu on työvoimavaltainen ala, jolla on noin viisi prosenttia EU:n kaikista työpaikoista, mutta sillä on huomattavia haasteita, kuten määräaikaisten työsopimusten 21 prosentin osuus; ottaa huomioon, että tämä ala luo merkittävästi työpaikkoja erityisesti nuorille, naisille ja siirtotyöläisille, joilla on vaikeuksia päästä työmarkkinoille; ottaa huomioon, että matkailualalla tarvitaan osaavaa ja sitoutunutta työvoimaa, joka varmistaa laadukkaat palvelut ja aidot elämykset matkailijoille; toteaa, että työpaikkojen laadun parantaminen maksamalla oikeudenmukaista palkkaa ja tarjoamalla vakaat työsuhteet ja paremmat työolot voi helpottaa rekrytointia ja parantaa työssä pysymistä sekä tukea alan siirtymistä kohti kestävää ja suurta lisäarvoa tuottavaa kehitystä samalla kun

---

27 EU guide on data for tourism destinations.Smart Tourism Destinations, heinäkuu 2022.

28 Euroopan kuluttajaliitto, ”Mind the gap – Making the multimodal journey the easy journey”, 22. maaliskuuta 2023.

sen avulla torjutaan työvoimapulaa ja edistetään sosiaalista kestävyyttä;

S. ottaa huomioon, että matkailusta riippuvaiset alueelliset taloudet ovat alttiimpia kysynnän häiriöille ja työvoiman epävakaudelle, jolloin talouden monipuolistaminen ja uudelleenteollistaminen ovat välttämättömiä vakaudelle ja pitkän aikavälin kehitykselle; ottaa huomioon, että liiallinen riippuvuus kausiluonteisesta matkailusta voi ajaa alueet loukkuun sellaiseen kehitysmalliin, joka rajoittaa tuottavuuden kasvua, innovointia ja korkeamman lisäarvon alojen syntymistä;

T. toteaa, että peräti 92 prosentilla matkailualan pk-yrityksistä on vaikeuksia löytää osaavia työntekijöitä[29]; toteaa, että alan osaamisvaje – haaste, joka oli olemassa jo ennen covid-19-pandemiaa ja jota ei ole vieläkään ratkaistu EU:n korkeasta työttömyysasteesta huolimatta – edellyttää nopeita uudelleen- ja täydennyskoulutustoimia, jotta voidaan kehittää tulevaisuuden tarpeita vastaavaa osaamista sekä vihreitä, digitaalisia, johtotehtävissä tarvittavia, sosiaalisia ja kulttuurisia taitoja, jotka parantavat matkailualan sopeutumiskykyä[30] ja ovat keskeisen tärkeitä sen kilpailukyvyn kannalta[31]; toteaa, että tarvitaan kohdennettuja toimenpiteitä, myös jatkuvia julkisia ja yksityisiä investointeja, sekä pk-yritysten saatavilla olevia EU:n rahoitusvälineitä, jotta voidaan parantaa osaamista ja varmistaa, että matkailuala pysyy houkuttelevana ja kilpailukykyisenä työnantajana;

U. ottaa huomioon, että EU:n matkailualan työntekijöistä yli puolet on naisia mutta he ovat edelleen merkittävästi aliedustettuina johto- ja päätöksentekoasemissa ja yliedustettuina matalapalkkaisissa, epävirallisissa tai epävarmoissa työsuhteissa, joissa ei useinkaan ole riittävää työsuhde- ja sosiaaliturvaa; toteaa, että tällainen eriarvoisuus vaikeuttaa naisten taloudellista voimaannuttamista ja haittaa matkailualan kilpailukykyä, mikä korostaa tarvetta sisällyttää tulevaan EU:n kestävän matkailun strategiaan vahva sukupuolten tasa-arvoa koskeva ulottuvuus;

V. ottaa huomioon, että matkailun menestyksen taustalla ovat digitaalisellakin aikakaudella ihmisten väliset yhteydet; toteaa, että vaikka pehmeät taidot ovat osallistavan matkailun kannalta elintärkeitä, ne ovat silti yhä aliarvostettuja, niitä ei opeteta tarpeeksi ja niistä maksetaan liian vähän, mikä vaikuttaa suoraan matkailijoiden elämysten laatuun ja paikallisyhteisöjen hyvinvointiin;

---

29 Euroopan komissio: liikenteen ja liikkumisen pääosasto, ”Jobs and skills in tourism”.

30 HOTREC Hospitality Europe, ”Labour shortages in the hospitality sector:forward-thinking and practices sharing”, syyskuu 2022.

31 Silva, S. ym., ”The Value of Skills for a Sustainable Tourism and Hospitality Industry”, Tourism Hospitality, nro 6(1), 23. tammikuuta 2025.

W. ottaa huomioon, että kulttuuri, perintö ja identiteetti ovat EU:n kestävän ja vastuullisen matkailutuotteen tukipylväät ja että vapaaehtoistyöntekijöillä ja paikallisyhteisöillä on ratkaisevan tärkeä rooli kunkin jäsenvaltion elävän perinnön, myös kestävien kulttuuriperinteiden ja paikallisten kielten, säilyttämisessä ja tunnetuksi tekemisessä; ottaa huomioon, että kulttuuriperinnön suojelu, säilyttäminen ja edistäminen voivat edistää kulttuurien välisiä suhteita, sovintoa ja kulttuurista rinnakkaiseloa; toteaa, että kulttuuriperinnön suojeleminen edellyttää matkailijavirtojen ennakoivaa hallinnointia, haavoittuvien kohteiden suojelua ja paikallisyhteisöjen ottamista mukaan päätöksentekoprosesseihin;

X. ottaa huomioon, että digitaalisilla innovaatioilla, kuten vuorovaikutteisilla kartoitustyökaluilla, immersiivisillä teknologioilla, täydennetyllä todellisuudella, yhteisöpohjaisilla digitaalisilla alustoilla ja fyysis-virtuaalisilla (”fygitaalisilla”) elämyksillä, voidaan helpottaa paikallisiin perintökohteisiin tutustumista, tukea pk-yrityksiä ja tarjota matkailijoille mahdollisuus tutustua syvällisemmin aitoihin kulttuuriekosysteemeihin, joihin kuuluvat esimerkiksi panimoperinteet ja paikallinen käsityötaito;

Y. ottaa huomioon, että maatilamatkailu sekä maatilalta pöytään- ja pellolta pöytään -aloitteet luovat yksinkertaisten toimitusketjujen sijaan todellisia arvoketjuja, tarjoavat vierailijoille ennennäkemättömän aitoja elämyksiä ja vahvistavat samalla maaseudun taloutta, tukevat paikallisia tuottajia ja edistävät ympäristönhoitoa; toteaa, että tällaisia aloitteita pidetään yhä useammin yhtenä laadukkaan ja kestävän matkailun kehittämisen pilarina EU:ssa;

Z. ottaa huomioon, että Eurooppa on tunnustetusti maailman johtava toimija näyttelyjen ja yritystapahtumien järjestämisessä, ja toteaa, että tämä on keskeinen matkailualan osa-alue ja merkittävä talouden vauhdittaja, joka tukee työpaikkoja, aluekehitystä, infrastruktuuri-investointeja ja monialaista kasvua;

AA. ottaa huomioon, että EU-ympäristömerkki, joka on yksi monista käytössä olevista kestävyysstandardeista, on tällä hetkellä käytössä ainoastaan majoitusliikkeissä eikä koko matkailukohteiden arvoketjussa, ja vaikka sen käyttö majoitusliikkeissä on yleistymässä, sen kokonaisvaikutus markkinoihin jää vielä rajalliseksi; katsoo, että sertifiointiin on viherpesun välttämiseksi yhdistettävä täytäntöönpanokelpoisia velvoitteita, toimitusketjujen avoimuus ja ympäristövaikutusten seuranta;

AB. ottaa huomioon, että kertakäyttömuovidirektiivin[32] hyväksymisestä huolimatta merkittävä osa matkailu- sekä majoitus- ja ravitsemisalan muovijätteestä ei vieläkään kuulu sen sääntelyn piiriin;

---

[32] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/904, annettu 5. kesäkuuta 2019, tiettyjen muovituotteiden ympäristövaikutuksen

AC. ottaa huomioon, että EU:n matkailualalla olisi siirryttävä kohti kiertotalousmallia parantamalla esimerkiksi jäte-, vesi- ja energiahuollon sekä elintarvikkeiden ja liikkuvuuden hallinnoinnin resurssitehokkuutta; toteaa, että siirtymä edellyttää vastuullisten tuotanto- ja kulutuskäytäntöjen käyttöönottoa, kuten paikallisten tuotteiden käyttöä majoitus- ja ravitsemisalalla, jätevirtojen vähentämistä, resurssien uudelleenkäyttöä ja paikallisten ekosysteemien suojelemista; ottaa huomioon, että datavetoiset suunnittelu-, seuranta- ja hallinnointivälineet ovat olennaisen tärkeitä, jotta tätä muutosta voidaan tukea ja matkailukohteiden pitkän aikavälin kestävyyttä ja häiriönsietokykyä parantaa;

AD. ottaa huomioon, että matkailun tunnustaminen yhdeksi Euroopan 14 strategisesta toimialaekosysteemistä[33] korostaa tarvetta siirtyä sen luontaista häiriönsietokykyä koskevista olettamuksista[34] kohti kokonaisvaltaista eurooppalaista strategiaa, joka perustuu vahvaan toimintapolitiikan yhteensovittamiseen, jossa otetaan huomioon matkailun monialainen luonne, sekä kohdennettuun ja tulokselliseen rahoitukseen;

AE. toteaa, että komissio on ilmoittanut julkaisevansa EU:n kaikkien aikojen ensimmäisen kestävän matkailun strategian, mikä on merkittävä mahdollisuus luoda alalle johdonmukainen ja tulevaisuuteen suuntautuva kestävä toimintakehys; toteaa, että tällä aloitteella olisi pyrittävä varmistamaan, että tuleva kasvu tapahtuu EU:n laajempien ilmasto- ja sosiaalisten tavoitteiden mukaisesti, samalla kun vältetään luomasta pk-yrityksille suhteettomia hallinnollisia tai taloudellisia rasitteita; toteaa, että vahva eurooppalainen matkailubrändi on strateginen voimavara, joka voi vahvistaa Euroopan kilpailuetua edistämällä kestävää, laadukasta ja elämyksiä tuottavaa tarjontaa sekä tukea hajauttamisen ja kausiluonteisuuden hallinnointia;

AF. toteaa, että on olennaisen tärkeää muistuttaa, että matkailu on tärkeä ja strateginen, eurooppalaista identiteettiä vaaliva talouden ala, johon ei pitäisi suhtautua marginaalisena talouden osatekijänä; toteaa, että matkailun monialainen luonne edellyttää vankkaa poliittista ja hallinnollista koordinointia; toteaa, että erillinen kestävään matkailuun keskittyvä pääosasto, jolle osoitetaan asianmukaiset resurssit, voisi taata yhtenäisen institutionaalisen lähestymistavan, parantaa nykyisten rahoitusohjelmien hallinnointia

---

vähentämisestä (EUVL L 155, 12.6.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/904/oj).

33 Komission 5. toukokuuta 2021 antama tiedonanto ”Vuoden 2020 uuden teollisuusstrategian päivittäminen: vahvemmat sisämarkkinat Euroopan elpymistä varten” (COM(2021)0350).

34 Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestö, ”Building strong and resilient tourism destinations”, OECD Tourism Papers, 2025/03, OECD Publishing, Pariisi, 2025, s. 6–8.

ja auttaa puuttumaan EU:n hallinnon nykyiseen hajanaisuuteen tällä alalla;

AG. ottaa huomioon, että kohdennettu EU:n rahoitus, myös pilottihankkeet ja valmistelutoimet sekä ohjelmista, kuten sisämarkkinaohjelmasta, Luova Eurooppa-, Interreg- ja Digitaalinen Eurooppa -ohjelmista sekä Horisontti Eurooppa -puiteohjelmasta, annettava tuki, ovat olennaisen tärkeitä, jotta paikallisviranomaiset, pk-yritykset ja kulttuurialan toimijat voivat testata innovatiivisia malleja kulttuurimatkailussa, kehittää digitaalisia välineitä, vahvistaa temaattisia verkostoja ja laajentaa menestyksekkäitä aloitteita eri alueille; ottaa huomioon, että parlamentti on pyytänyt toistuvasti, että EU:n yleiseen talousarvioon luotaisiin erillinen budjettikohta matkailulle; toteaa, että tulevat neuvottelut monivuotisesta rahoituskehyksestä vuosiksi 2028–2034 tarjoavat oikea-aikaisen tilaisuuden turvata matkailualalle kohdennettu ja vakaa pitkän aikavälin rahoitus; ottaa huomioon, että vuosien 2028–2034 monivuotista rahoituskehystä koskevat uudet lainsäädäntöehdotukset ovat keskeisessä asemassa matkailuekosysteemin puhtaan siirtymän, digitalisaation, osaamisen kehittämisen, kestävyyden ja yleisen kilpailukyvyn tukemisessa kaikilla EU:n alueilla;

Eristyneisyydestä mahdollisuudeksi: paremmat yhteydet kestävän alueellisen matkailun kasvun edistäjinä

1. toteaa, että yhteydet ovat perussopimuksissa vahvistetun liikkumisvapauden edellytys; korostaa, että vahvat yhteydet ovat olennaisen tärkeitä matkailun tasapainottamiseksi ja sen hyötyjen laajentamiseksi vähemmän vierailluille alueille, jotta voidaan keventää painetta niissä matkailukohteissa, joissa käy jo liikaa matkailijoita, ja tukea paikallistalouksien elvyttämistä; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita tunnustamaan esteettömät, kohtuuhintaiset ja luotettavat yhteydet olennaisen tärkeäksi liikkumisvapautta tukevaksi palveluksi, sillä liikkumisvapaus ei voi toteutua ilman liikkumismahdollisuuksia; kannattaa selkeiden, mitattavissa olevien ja säännöllisesti ajan tasalla pidettävien vertailuarvojen käyttöönottoa, jotta voidaan arvioida kestävien matkustusvaihtoehtojen saatavuutta, kohtuuhintaisuutta ja laatua, mukaan lukien edistyminen kohti vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden esteetöntä ja osallistavaa liikkuvuutta, myös syrjäisten ja syrjäisimpien alueiden, maaseutualueiden, reuna-alueiden, harvaan asuttujen alueiden ja saarialueiden osalta, kiinnittäen erityistä huomiota pieniin saariin; korostaa, että tällaiset vertailuarvot ovat olennaisen tärkeitä, jotta voidaan varmistaa ympärivuotiset yhteydet, tukea paikallisyhteisöjä ja pk-yrityksiä ja turvata matkailusta riippuvaisten alueiden pitkän aikavälin häiriönsietokyky; korostaa lisäksi vertailuarvojen merkitystä siinä, että ne auttavat komissiota ja jäsenvaltioita priorisoimaan matkailun kannalta merkityksellisiä infrastruktuuri-investointeja, joilla pyritään vahvistamaan alueellista

yhteenkuuluvuutta, jakamaan matkailuvirtoja ja keventämään ylikuormittuneisiin kohteisiin kohdistuvaa painetta;

2. kehottaa kiinnittämään huomiota suurten liikenteenharjoittajien ja digitaalisten alustojen kohtuuttoman suureen vaikutukseen markkinasuuntausten ohjaamisessa ja toteaa niiden vaikuttavan kuluttajien valintoihin ja altistavan matkailukohteet ja majoitus- ja ravitsemisalan yritykset merkittäville rakenteellisille riskeille; kehottaa komissiota tekemään tutkimuksen, jossa tarkastellaan matkailualan riippuvuutta määräävässä asemassa olevista toimijoista, joilla on vahva markkinavoima liikenne- ja matkailualoilla, mukaan lukien majoitus- ja ravitsemisala, ja jossa arvioidaan yhteyksiin, oikeudenmukaiseen hinnoitteluun, kaikkien yrityskäyttäjien oikeudenmukaisiin olosuhteisiin, työehtoihin ja -oloihin, palvelujen jatkuvuuteen ja matkailukohteiden pitkän aikavälin häiriönsietokykyyn kohdistuvia uhkia ja kiinnitetään erityistä huomiota rakenteellisiin riskeihin maaseutualueilla, syrjäisillä alueilla ja saarialueilla; kehottaa lisäksi komissiota osana tutkimusta arvioimaan toimia, joilla puututaan markkinoiden keskittymiseen ja kohtuuttomaan yksilölliseen hinnoitteluun, vahvistetaan avoimuutta, reilua kilpailua ja kuluttajansuojaa ja parannetaan pk-yritysten ja paikallisten toimijoiden kilpailukykyä, tarvittaessa myös asianmukaisilla oikeudellisilla, sääntelyllisillä ja taloudellisilla toimenpiteillä;

3. katsoo, että tehokkaat liikenneyhteydet ovat perusta kestävälle, kilpailukykyiselle ja häiriönsietokykyiselle EU:n matkailualalle, sillä ne keventävät kapasiteettinsa rajoilla toimiviin tai ylikuormittuneisiin suosittuihin matkailukohteisiin kohdistuvaa painetta ja avaavat samalla pääsyn ja ohjaavat matkailijavirtoja vähemmän tunnettuihin ja uusiin matkailukohteisiin, jolloin taloudelliset hyödyt jakautuvat tasapuolisemmin; kehottaa parantamaan yhteyksiä ja saavutettavuutta erityisesti syrjäisillä ja vähemmän vierailluilla EU:n alueilla, myös saarilla, jotta voidaan edistää osallistavaa kasvua kestävän matkailun avulla, kannustaa kausiluonteisuuden poistamiseen ja tukea aluekehitystä;

4. panee samalla merkille, että monet uudet matkailukohteet – syrjäisimmistä alueista ydinmaaseutuun, vuoristoyhteisöihin ja saarialueisiin – kamppailevat yhteyksiä koskevien ainutkertaisten haasteiden kanssa, ja korostaa, että EU:n kestävän matkailun strategiassa on määritettävä mukautettuja tukimekanismeja, joissa otetaan huomioon tällaisten kohteiden erityinen profiili ja haavoittuvuudet, jotta voidaan erityisesti vahvistaa niiden yhteyttä muuhun maailmaan ylläpitäviä ilma-, meri- ja maayhteyksiä; toteaa, että yhteyksien laajentamisen vastapainoksi on varmistettava laadukas infrastruktuuri ja luotettavat palvelut, joiden avulla matkailukohteet voivat hallita uusia tai monipuolistuvia matkailuvirtoja heikentämättä saavutettavuutta tai kohtuuhintaisuutta asukkaiden kannalta, erityisesti edellä määritellyillä haavoittuvilla alueilla;

5. kehottaa selvittämään mahdollisuutta ottaa laajemmin käyttöön julkisen palvelun velvoitteita, kuten multimodaalisia malleja ja valtioiden rajojen yli liikennöiviä yöjunia, jotta voidaan palvella niin asukkaita kuin matkailijoitakin – erityisesti syrjäisillä ja syrjäisimmillä alueilla sekä rannikkoalueilla ja saarilla –, ja korostaa niiden tärkeää roolia alueellisen ja sosiaalisen yhteenkuuluvuuden vahvistamisessa;

6. korostaa, että Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) valmis ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava ydinverkko, joita täydennetään erilaisilla kestävien liikennepalvelujen vaihtoehdoilla, ovat keskeisessä roolissa matkailun alueellisen jakautumisen tasapainottamisessa EU:ssa muun muassa edistämällä sesonkien ulkopuolista kysyntää; korostaa, että rajatylittävien hankkeiden asettaminen etusijalle Verkkojen Eurooppa -välineessä on ollut avainasemassa TEN-T-verkon edistymisen kannalta, ja kehottaa osoittamaan Verkkojen Eurooppa -välineelle seuraavassa monivuotisessa rahoituskehyksessä vakaat määrärahat, jotta voidaan tukea kestävää, esteetöntä ja yhteenliitettyä eurooppalaista liikennejärjestelmää, joka on yhtä elintärkeä matkailun kannalta kaikilla EU:n alueilla;

7. suhtautuu myönteisesti vuosien 2028–2034 monivuotisen rahoituskehyksen lainsäädäntöehdotuksiin liittyviin mahdollisuuksiin vahvistaa EU:n tukea kestävälle, kilpailukykyiselle ja häiriönsietokykyiselle matkailulle; korostaa erityisesti ehdotetun kansallista ja alueellista kumppanuussuunnitelmaa koskevan asetuksen[35] säännöksiä, joissa tunnustetaan kestävät matkailupalvelut erityistavoitteeksi ja annetaan mahdollisuuksia investoida digitalisaatioon, kiertotalouteen liittyviin lähestymistapoihin, kestävään liikkuvuuteen, osaamiseen ja työvoiman täydennyskoulutukseen, matkailun monipuolistamiseen, ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja matkailukohteiden hallinnointiin; toteaa, että ehdotettu asetus Euroopan kilpailukykyrahaston perustamisesta[36] luo mahdollisuuksia tukea kestävää matkailua puhtaan siirtymän, teollisuuden hiilestä irtautumisen ja pk-yritysten kilpailukykyä edistävien toimenpiteiden avulla; panee kuitenkin merkille, että uutta monivuotista rahoituskehystä koskevaan ehdotukseen ei sisälly vieläkään EU:n ohjelmaa eikä erillistä budjettikohtaa kestävää matkailua varten, ja toteaa jäävän epäselväksi, onko EU:n rahoitusta saatavilla sellaisten sekundääristen ja kapillaaristen liikenneverkkojen kehittämiseen,

---

35 Komission 16. heinäkuuta 2025 antama ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan taloudellisen, sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden, maatalouden ja maaseudun, kalatalouden ja merielinkeinojen, vaurauden ja turvallisuuden rahaston perustamisesta vuosiksi 2028–2034 sekä asetuksen (EU) 2023/955 ja asetuksen (EU, Euratom) 2024/2509 muuttamisesta (COM(2025)0565).

36 COM(2025)0555).

jotka ovat tarpeen, jotta voidaan tukea matkailualan kestävää kehitystä, monipuolistaa matkailuvirtoja ja tukea syrjäisten alueiden, reuna-alueiden, syrjäisimpien alueiden ja saarialueiden saavutettavuutta; korostaa, että seuraavassa monivuotisessa rahoituskehyksessä ei pitäisi marginalisoida merkittävää määrää alueita eikä vähentää maailmanlaajuiseen verkostoon integroitujen hankkeiden rahoitusta, jotta vältetään alueelliset erot ja vaalitaan EU:n sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta; on huolissaan siitä, että syrjäisimpien alueiden yhteisrahoitusta aiotaan vähentää, vaikka ne sijaitsevat äärimmäisen syrjässä mantereelta ja tarvitsevat siksi turvattuja yhteyksiä ja kestäviä investointeja; muistuttaa lisäksi, että EU:n saaret ja syrjäisimmät alueet, joihin kohdistuu voimakkaampaa kilpailupainetta EU:n ulkopuolisten alueiden suunnalta, ovat elintärkeitä EU:n alueelliselle matkailutaloudelle ja että niiden olisi saatava riittävästi rahoitusta Verkkojen Eurooppa -välineestä ja muista välineistä, jotta voidaan parantaa yhteysinfrastruktuuria, houkutella vierailijoita ja varmistaa, että niiden kasvusta tulee yhä kestävämpää ja että ne säilyvät kilpailukykyisinä;

8. toteaa jälleen, että kestävälle matkailulle varta vasten kohdennettu EU:n rahoitus voisi tuottaa tuntuvaa vastinetta rahoille parantamalla alan häiriönsietokykyä, edistämällä sen vihreää siirtymää ja digitalisaatiota EU:n toimintapoliittisten painopisteiden mukaisesti ja edistämällä kestävää, tasapainoista ja osallistavaa kasvua sekä pitkän aikavälin kilpailukykyä kaikkien eurooppalaisten matkailukohteiden osalta, myös vahvistamalla alueellista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta reuna-alueilla, syrjäisimmillä alueilla ja saarialueilla; korostaa, että tällaisen budjettikohdan luominen on olennaisen tärkeää EU:n tulevan kestävän matkailun strategian tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi; kehottaa samalla seuraavaa monivuotista rahoituskehystä silmällä pitäen päivittämään ja tarkistamaan ohjeita, jotka koskevat EU:n matkailualalle myöntämää rahoitusta;

9. kehottaa EU:n kestävän matkailun strategiassa asettamaan etusijalle ja määrittelemään seuraavan monivuotisen rahoituskehyksen rinnalla selkeät rahoitusmekanismit, joilla tuetaan siirtymistä kestäviin matkailumalleihin alueilla, jotka kärsivät kausiluonteisuudesta, ilmastonmuutoksesta, demografisesta kuormituksesta, pysyvästä tai voimakkaasta matkailupaineesta, vetovoiman heikkenemisestä, korkeasta alakohtaisesta erikoistumisesta ja resurssien rapistumisesta, sekä pienissä ja keskisuurissa ja myös uusissa matkailukohteissa, joilla on hyvät mahdollisuudet ottaa vastaan matkailijoita; korostaa, että tällaisella rahoituksella olisi tuettava pilottihankkeita, valmiuksien kehittämistä ja rakenteellista muutosta siten, että etusijalle asetetaan kestävä infrastruktuuri, puhtaat yhteydet, alueellinen monipuolistaminen ja koulutusohjelmat, joilla vahvistetaan paikallista osaamista ja autetaan työntekijöitä hankkimaan uusia taitoja ja mukautumaan markkinoiden tarpeisiin;

10. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita pyrkimään kaikin tavoin sisällyttämään kestävään matkailuun liittyvän liikkuvuuden osaksi EU:n liikennepolitiikkaa ja investoimaan viimeisen osuuden yhteyksiin – mukaan lukien julkinen liikenne ja aktiivinen liikkuvuus sekä kestävät ja kohtuuhintaiset kaupunkiliikenneratkaisut –, mikä hyödyttää niin matkailijoita kuin asukkaitakin; kehottaa komissiota antamaan kohdennettua tukea vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen käytölle matkailussa – esimerkiksi sähköajoneuvojen vuokraus- ja latausinfrastruktuuria koskevien kannustinten avulla – erityisesti saari- ja maaseutualueilla sekä vuoristoisilla ja syrjäisimmillä alueilla, jotta voidaan edistää kestävää liikkuvuutta ja pienentää matkailijoiden ympäristöjalanjälkeä; kehottaa komissiota tehostamaan EU:n nykyisen matkailufoorumin tunnetuksi tekemistä, jotta voidaan helpottaa matkailijoiden hallinnointia koskevien toimiviksi osoittautuneiden mallien ja parhaiden käytäntöjen vaihtoa matkailukohteiden välillä;

11. muistuttaa, että tämän siirtymän tahti riippuu siitä, onko matkailukohteissa saatavilla riittävää latausinfrastruktuuria, kuten pikalatausratkaisuja, jotka kykenevät täyttämään liiketoimintaan liittyvät, operatiiviset ja matkustajaliikenteen tarpeet, ja korostaa, että selkeisiin vertailuarvoihin perustuva kohdennettu EU:n rahoitustuki on olennaisen tärkeää, jotta voidaan lisätä päästöttömiä energialähteitä koko matkailuekosysteemissä ja varmistaa, että liikenteen hiilestä irtautuminen tukee ilmastotavoitteita ja matkailukohteiden kestävää hallinnointia; korostaa lisäksi tarvetta varmistaa asianmukainen logistiikkainfrastruktuuri ja intermodaaliset yhteydet, joilla voidaan tukea matkailun toimitusketjuja ja paikallisia taloudellisia ekosysteemejä;

12. kehottaa lisäämään EU:n rahoitustukea joukkoliikennepalvelujen vahvistamiseksi, jotta niistä voidaan tehdä multimodaalisempia, saavutettavampia, luotettavampia, joustavampia ja alueellisiin olosuhteisiin paremmin räätälöityjä erityisesti saarialueilla ja syrjäisillä alueilla; korostaa, että tällaisten palvelujen olisi varmistettava asukkaille riittävä pääsy samalla kun niiden avulla vahvistetaan yhteisön yhteyksiä, sosiaalista osallisuutta ja matkailukohteiden saavutettavuutta; ehdottaa, että jos pysyviä rakenteellisia haittoja ei kyetä korjaamaan nykyisillä toimenpiteillä, komission olisi ehdotettava muita välineitä, joilla kompensoidaan reuna-alueiden, saari- ja saaristoalueiden sekä syrjäisimpien alueiden kansalaisten ja yritysten kohtaamia rakenteellisia haittoja ja varmistetaan tasapuolinen pääsy ja turvataan näiden alueiden pitkän aikavälin elinkelpoisuus ja yhteenkuuluvuus;

13. panee merkille, että pyöräilyä koskevassa eurooppalaisessa julkilausumassa todetun mukaisesti pyörämatkailu on strateginen eurooppalainen toimiala, jossa EU on yksi maailman johtava toimija; korostaa EuroVelon eli pitkien pyöräilyreittien eurooppalaisen verkoston ja vastaavien aloitteiden merkitystä matkantekoon keskittyvän matkailun edistämisessä; kehottaa luomaan kannustimia

ja tekemään investointeja, joilla tuetaan näitä aloitteita ja vahvistetaan niiden merkittäviä taloudellisia hyötyjä eri alueilla, myös maaseutu-, reuna- ja raja-alueilla; korostaa, että tällaisilla aloitteilla edistetään kestävän liikkuvuuden vaihtoehtoja, vahvistetaan paikallisyhteisöjä ja pk-yrityksiä sekä parannetaan sosiaalista ja maantieteellistä osallisuutta; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita tukemaan edelleen eurooppalaisten pitkien pyörämatkailureittien kehittämistä ja laajentamista sekä pyöräilyinfrastruktuurin ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuuden parantamista, myös erityisten rahoitusvälineiden sekä alue- ja paikallisviranomaisten kanssa tehtävän tiiviin yhteistyön avulla;

14. korostaa meriliikenneyhteyksien ratkaisevaa merkitystä saarilla, rannikkoalueilla ja reuna-alueilla, joilla ne ovat olennaisen tärkeitä palveluja sekä asukkaille että matkailijoille; painottaa julkisen palvelun velvoitteiden, nykyaikaisen kaluston ja älykkään aikataulutuksen merkitystä, sillä ne tasapainottavat paikallisia liikkuvuustarpeita ja matkailijavirtoja ja auttavat vähentämään kausiluonteisia paineita; kehottaa EU:ta tukemaan edelleen kestäviä liikennevaihtoehtoja, kuten hiilineutraaleilla polttoaineilla ja akuilla toimivia lauttoja sekä maasähköteknologiaa käyttäviä sähkö- ja hybridilauttoja, ja täydentämään niitä toimenpiteillä, joilla edistetään sähköhybridi-ilma-aluksia, etenkin saarilla sekä syrjäisimmillä ja reuna-alueilla, jos tällaiset ratkaisut ovat todistetusti teknisesti ja taloudellisesti kannattavia ja niitä tuetaan oikeasuhteisilla toimenpiteillä lento- ja meriyhteyksistä erittäin riippuvaisten toimijoiden ja alueiden osalta;

15. kehottaa komissiota ehdottamaan huviveneilijöiden veneilylupien mahdollisen vastavuoroisen tunnustamisen etuja ja haittoja arvioineen tutkimuksen perusteella sääntelytoimenpidettä, jolla helpotetaan noin 48 miljoonan eurooppalaisen veneilijän liikkuvuutta ja tuetaan venematkailun ja sinisen talouden kestävää kehittämistä;

16. korostaa, että sisävesimatkailu ja ranta-alueiden toiminnot, kuten pyöräily, kävely, gastronomia ja kulttuurinähtävyydet, tarjoavat vierailijoille mahdollisuuden tutustua paikalliseen perintöön ja maisemiin ympäristöä kunnioittavalla tavalla; kehottaa siksi lisäämään investointeja Euroopan jokiin ja kanaviin luonnon monimuotoisuuden suojelemiseksi ja vesijärjestelmien häiriönsietokyvyn vahvistamiseksi, kun otetaan huomioon niiden merkittävät mahdollisuudet kestävään matkailuun ja matkailijavirtojen tasapainoisempaan jakautumiseen eri alueiden välillä;

17. toteaa, että rautatiet ovat kestävän matkailun kulmakivi ja kannattava vaihtoehto saastuttavammille liikennemuodoille; kehottaa lisäämään investointeja koko EU:n rautatieinfrastruktuuriin – erityisesti sen rajatylittäviin osuuksiin ja kansainvälisten yhteyksien kannalta elintärkeisiin osuuksiin – sekä vahvistamaan tukea sekundäärisille ja kapillaarisille verkoille, jotta varmistetaan

syrjäisten ja reuna-alueiden saavutettavuus; muistuttaa, että saarille voidaan rakentaa rautateitä, jotka ovat kestävä liikennemuoto ja keino varmistaa multimodaaliset yhteydet, ja kannattaa sekä rajatylittäviä hankkeita että rautatiealoitteita saarialueilla;

18. vahvistaa, että intermodaalisuudesta on tehtävä strateginen painopiste edistämällä suoria yhteyksiä lentoasemien, rautatieasemien ja satamien välillä, ja toteaa samalla, että rautatieyhteydet ja intermodaaliterminaalit ovat yhtä tärkeitä sellaisten tavaroiden toimittamisessa ja palvelujen tarjoamisessa, jotka tukevat myös matkailukohteita; kehottaa lisäksi yksinkertaistamaan junalippujärjestelmiä, jotta voidaan parantaa matkustamisen joustavuutta ja rautatiealan houkuttelevuutta, sekä ottamaan nopeasti käyttöön saumattoman yhdennetyn lippujärjestelmän, joka kattaa rautatie-, lento- ja meriliikennepalvelut, selkeämmät matkustajatiedot ja helpommat rajatylittävät varausmenetelmät;

19. on tyytyväinen visioon, jossa edistetään suurnopeusrautatieverkon avulla Euroopan kaupunkien välisiä tehokkaita rautatieyhteyksiä vaihtoehtona lyhyille lennoille, samalla kun matkailua laajennetaan reuna-alueille perinteisten suosittujen alueiden ulkopuolelle; toteaa kuitenkin, että ratkaistavana on vielä useita teknisiä esteitä, jotka liittyvät esimerkiksi tiettyjen kansallisten tai alueellisten raideleveyksien ja eurooppalaisen standardiraideleveyden väliseen eroon; pitää lisäksi yöjunia keskeisenä valttina matkailun monipuolistamisessa, sillä ne mahdollistavat vähemmän vierailtujen matkailukohteiden kehittämisen ja edistävät kestävämpiä matkailumuotoja, kuten maaseutu-, kulttuuri- ja ekomatkailua;

20. muistuttaa historiallisilla junilla ja perinnejunilla tapahtuvan rautatiematkailun kasvavasta merkityksestä innovatiivisena keinona edistää kestävää matkailua ja rikastuttaa kulttuurielämyksiä paikallisella ja alueellisella tasolla samalla kun suojellaan kulttuuri- ja luonnonperintöä; korostaa, että käytöstä poistettujen tai vajaakäytössä olevien perinteisten rautatiereittien ja liikkuvan kaluston ennallistaminen ja muuttaminen matkailukäyttöön voi edistää matkailukohteiden elvyttämistä, luonnonmaisemien ja paikallisten ympäristöjen säilyttämistä sekä sellaisten uusien matkailumahdollisuuksien luomista, jotka parantavat vierailijoiden elämyksiä ja samalla tukevat paikallisten kohteiden ja alueiden suojelua ja kestävää kehitystä; kehottaa myöntämään EU:n rahoitusta matkailukohteita palvelevan liikkuvan kaluston ja liikenneinfrastruktuurin, kuten rautateiden, teiden ja pyöräteiden, kunnostamiseen, muuttamiseen ja parantamiseen, jotta voidaan tukea historiallisia, kulttuurisia ja kestäviä reittejä;

21. toteaa, että sekä liikenne että matkailu vaikuttavat merkittävästi EU:n matkailukohteiden energiatarpeisiin; kehottaa sisällyttämään matkailun ja kaikki liikennemuodot – eli rautatie-, maantie-, meri- ja lentoliikenteen – EU:n tuleviin energiapolitiikkoihin ja -toimiin, jotta

voidaan tukea matkailukohteita niiden kestävässä siirtymässä ja vastata niiden erityisiin infrastruktuuritarpeisiin; kehottaa komissiota lisäämään tukea matkailualan energiainfrastruktuurille ja kehottaa jäsenvaltioita sisällyttämään alan energiatarpeet niiden kansallisiin energia- ja ilmastosuunnitelmiin;

22. suhtautuu myönteisesti kestävän liikenteen investointisuunnitelmaan ja odottaa sen synnyttävän investointeja lento- ja vesiliikenteen kestäviin polttoaineisiin, myös olemassa olevan huvivenekannan osalta, sillä kyseiset alat ovat päästöjen vähentämisen kannalta vaikeimpia aloja; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita varmistamaan, että nettonollatavoitteeseen pyrkimisessä, erityisesti siirtymisessä kestäviin polttoaineisiin, vältetään piilokustannuksia, liiallista byrokratiaa tai epäoikeudenmukaisia lentoyhtiöiden lisämaksuja, jotka paisuttavat lippujen hintoja matkailijoiden, asukkaiden ja pk-yritysten kannalta, ja vältetään kohtuuttomien toimintakustannusten tai infrastruktuuriin liittyvien rasitteiden aiheuttamista syrjäisimmille alueille, saarille ja syrjäisille alueille; varoittaa turvautumasta uusiin verotuksellisiin toimenpiteisiin, kuten polttoaineveroon, sillä ne voivat vaarantaa matkailualan yhteydet, kohtuuhintaisuuden ja kilpailukyvyn;

23. korostaa, että matkailun ympäristöverot voisivat hyödyttää konkreettisesti paikallisyhteisöjä, sillä niiden avulla voitaisiin rahoittaa hankkeita, jotka tukevat asukkaita ja ympäristöä; huomauttaa, että jotkin kaupungit ja alueet ovat jo ottaneet käyttöön tällaisia ympäristöveroja myönteisin tuloksin, ja toteaa, että näitä tuloksia olisi analysoitava ja niitä olisi mahdollisesti käytettävä esimerkkeinä parhaista käytännöistä; kehottaa komissiota sisällyttämään nämä esimerkit tulevaan kestävän matkailun strategiaansa, jolla annettaisiin jäsenvaltioille ja alueille lisäohjausta kestävään matkailuun tehtävien investointien tueksi ja edistettäisiin näin tasapainoista aluekehitystä ja yhteistä vaurautta;

24. panee merkille, että risteilyalusteollisuus on tärkeä eurooppalainen toimiala, joka on perusta laivanrakennus- ja -korjausalalle, jossa EU on edelleen yksi maailman johtava toimija, mutta korostaa kuitenkin joissakin matkailukohteissa havaittuja kestävyyteen liittyviä haasteita; kehottaa luomaan kannustinjärjestelmiä ja tekemään investointeja, joilla laajennetaan kestävän maasähkön saatavuutta ja edistetään yhden tai useamman yön viipymisiä satamassa, erityisesti suurissa risteilysatamissa; kannustaa jatkuvaan vuoropuheluun alan kanssa sen varmistamiseksi, että satamakäynnit ja pidemmät viipymiset edistävät paikallista arvonmuodostusta, kestävää liikkuvuutta ja ruuhkien vähentämistä; korostaa tarvetta kannustaa risteilytoiminnan ja -liikenteen kestävään hallintaan, jotta voidaan varmistaa taloudellisten hyötyjen tasapainottaminen sen kanssa, että matkailukohteiden ympäristötavoitteista ei tingitä ja paikallisyhteisöjen sosiaalista hyvinvointia vahvistetaan;

25. katsoo, että tässä yhteydessä matkailukohteiden hallinnoinnin parantamisessa olisi otettava huomioon kaikki satamaan saapuvat alukset; korostaa lisäksi tarvetta varmistaa risteilyalusten suunniteltujen saapumisten jakautuminen tasapainoisesti ja oikeasuhteisesti laituripaikkojen jakamisjärjestelmien avulla, jotta voidaan vähentää matkailukohteisiin kohdistuvaa painetta niinä päivinä, joina kysyntä on huipussaan, ja maksimoida paikalliset taloudelliset hyödyt samalla kun minimoidaan matkailukohteisiin kohdistuvat ympäristövaikutukset; korostaa lisäksi tarvetta kehittää menetelmiä niiden matkailukohteiden kantokyvyn laskemiseksi, joihin saapuu risteilymatkailijoita; korostaa tässä yhteydessä matkailukohteiden hallinto-organisaatioiden sekä paikallisten viranomaisten ja sidosryhmien olennaisen tärkeää asemaa matkailijavirtojen hallinnassa ja sen varmistamisessa, että risteilymatkailu edistää kestävää paikallista kehitystä; suosittaa, että komissio kokoaisi esimerkkejä hyvistä käytännöistä, joita voidaan käyttää malleina muilla aloilla EU:ssa ja jotka perustuvat muun muassa komission vuonna 2023 kestävää risteilymatkailua koskevista hyvistä käytännöistä julkaisemaan raporttiin, jotta voidaan edistää matkailun kestävyyttä ja kilpailukykyä;

26. korostaa, että vahvat, täytäntöönpanokelpoiset matkustajien oikeudet ovat tarpeen kaikissa liikennemuodoissa, myös monimutkaisten multimodaalisten matkojen osalta, jotta voidaan säilyttää Euroopan kilpailuetu maailmanlaajuisessa matkailussa samalla kun tuetaan liikennealan innovointia, kilpailukykyä ja investointeja; panee merkille, että matkustajat odottavat yhä useammin luotettavuutta, avoimuutta ja suojelua häiriöiden ja viivästysten aikana, erityisesti silloin, kun matkoihin kuuluu useita liikennemuotoja tai liikenteenharjoittajia; korostaa tässä yhteydessä tarvetta laatia tehokasta matkailuliikennettä koskeva EU:n strategia, jonka avulla vähennetään odotusaikoja, päällekkäisiä menettelyjä ja hallinnollisia esteitä ja edistetään samalla matkalippujen ja matkustusasiakirjojen yhteentoimivuutta ja tehostetaan rajatarkastuksia; korostaa, että matkustajien vahvat oikeudet ovat ensiarvoisen tärkeitä vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien kannalta, jotta voidaan ensinnäkin lisätä osallisuutta ja sosiaalista tasapuolisuutta mutta myös vahvistaa Euroopan asemaa esteettömien, laadukkaiden matkailu- ja liikennepalvelujen tarjoajana ja parantaa edelleen Euroopan matkailun kilpailukykyä;

Euroopan matkailukohteiden voimaannuttaminen paikallisen huippuosaamisen edistämiseksi

27. varoittaa, että epäsuhtainen matkailu uhkaa kuormittaa matkailukohteita, vahingoittaa paikallisyhteisöjä ja asukkaita ja heikentää Euroopan ympäristöön ja kulttuuriin liittyvää vetovoimaa; korostaa, että hyvin suunniteltuna matkailu on kuitenkin valtavan arvokas toimiala, joka voi tuottaa osallistavaa hyötyä, vahvistaa sosiaalista yhteenkuuluvuutta, suojella kulttuuriperintöä ja luoda laadukkaita työpaikkoja; toteaa jälleen, että matkailu on keskeinen

osa EU:n teollisuusstrategiaa ja se edellyttää tehokasta hallintoa, myös matkailukohteiden tasolla, ja yhteensovitettuja politiikkatoimia, jotta kysyntä voidaan jakaa strategisesti vakiintuneiden ja uusien matkailukohteiden välillä; kehottaa siksi komissiota ja jäsenvaltioita ryhtymään toimiin, kuten edistämään kysyntää sesongin ulkopuolella; kehottaa jäsenvaltioita edistämään matkailukohteiden ja -toimintojen monipuolistamista ja vähemmän suosittujen kohteiden ja toimintojen markkinointia ja korostaa, että näitä toimia olisi tuettava datavetoisella suunnittelulla ja tiedotusaloitteilla, jotta voidaan säilyttää Euroopan asema yhtenä maailman johtavana matkailukohteena;

28. on vakuuttunut siitä, että alan kyky selviytyä erilaisista haasteista edellyttää selkeää strategiaa, hyvin määriteltyjä tavoitteita sekä osallistavaa ja näyttöön perustuvaa päätöksentekoa ja lainsäädäntöä; suhtautuu tässä yhteydessä myönteisesti komission päätökseen laatia EU:n ensimmäinen kestävän matkailun strategia ja toteaa, että se voi tarjota jäsenvaltioille, alueille ja alan sidosryhmille kattavan kehyksen kestävämmän, innovatiivisemman, tasapainoisemman ja osallistavamman matkailumallin luomista varten; katsoo, että strategiassa olisi määriteltävä uudelleen matkailun rooli laajemminkin kuin sen välittömien taloudellisten vaikutusten kannalta ja tunnustettava, että matkailu edistää yhteistä vaurautta, sosiaalista yhteenkuuluvuutta ja tasapainoista aluekehitystä; kehottaa laatimaan samanaikaisesti tämän strategian kanssa täytäntöönpanosuunnitelman, jossa arvioidaan kunkin matkailualueen ja -kohteen tarpeet ja eritasoiset yhteydet ja jossa asetetaan etusijalle haavoittuvassa asemassa olevien matkailukohteiden matkailuinfrastruktuuri; korostaa, että tämän suunnitelman tueksi olisi laadittava asianmukainen rahoitusohjelma, selkeä aikataulu ja tehokas arviointiprosessi, jotta varmistetaan johdonmukainen ja oikeudenmukainen siirtymä Euroopassa;

29. korostaa, että menestyminen yhä kilpaillummassa maailmanlaajuisessa matkailuympäristössä edellyttää Euroopalta vahvempaa EU:n tason koordinointia ja investointeja, joilla parannetaan sen kansainvälistä näkyvyyttä; kehottaa laatimaan osana EU:n kestävän matkailun strategiaa johdonmukaisen ”Matkakohteena Eurooppa” -kehyksen, jolla täydennetään kansallisia ja alueellisia strategioita, vahvistetaan Euroopan maailmanlaajuista vetovoimaa ja luodaan johdonmukainen ja laadukas vaikutelma Euroopasta samalla kun korostetaan paikallista huippuosaamista, millä tuetaan sitä, että Euroopasta tehdään matkailun mallikohde koko maailmalle vuoteen 2030 mennessä;

30. kehottaa perustamaan komissioon erillisen kestävää matkailua käsittelevän pääosaston;

31. korostaa, että matkailun monialainen luonne on otettava asianmukaisesti huomioon kaikissa asiaankuuluvissa EU:n toimintapolitiikoissa mukauttamalla lainsäädäntöä, joka koskee

liikennettä, aluekehitystä, maaseudun kehittämistä, digitalisaatiota, kilpailukykyä, työllisyyttä, koulutusta ja kohtuuhintaisten asuntojen saatavuutta, ja hyödyntämällä näiden kaikkien alojen asiantuntemusta;

32. korostaa sellaisten jäsenneltyjen monitasohallintomallien merkitystä, joihin otetaan järjestelmällisesti mukaan paikallis- ja alueviranomaiset, matkailukohteiden hallinto-organisaatiot ja yksityiset sidosryhmät ja joiden avulla varmistetaan johdonmukaiset ja osallistavat matkailustrategiat; korostaa matkailukohteiden hallinto-organisaatioiden strategista etua siinä, että ne voivat hyödyntää paikallista läsnäoloaan tavoittavuutensa laajentamiseksi ja muodostaa kumppanuuksia kaikkien matkailuekosysteemin asiaankuuluvien sidosryhmien, myös pk-yritysten, kanssa; korostaa, että monilla pienillä ja maaseudulla sijaitsevillan matkailukohteilla ei ole hallinnollisia eikä analyyttisiä valmiuksia suunnitella ja panna täytäntöön kestävän matkailun strategioita ja että ne voisivat hyötyä kohdennetusta EU:n tuesta, jolla vahvistetaan niiden matkailukohteiden hallinnoinnin valmiuksia; kehottaa lisäksi jäsenvaltioita vahvistamaan matkailukohteiden hallinto-organisaatioiden roolia antamalla taloudellista tukea, parantamalla teknisiä valmiuksia, koordinoimalla niiden toimintaa ja järjestämällä työntekijöiden täydennyskoulutusta, joka on tarpeen, jotta matkailukohteiden hallinnointia voidaan ohjata tehokkaasti;

33. huomauttaa, että jäsenneltyjä ja monitasoisia matkailun hallinnointimalleja olisi vahvistettava kehittämällä ja päivittämällä säännöllisesti matkailukohteiden hallinnointisuunnitelmia, joita matkailukohteiden hallinto-organisaatiot koordinoivat yhteistyössä alueellisten ja paikallisten viranomaisten, matkailualan sidosryhmien ja asukkaiden kanssa, varmistamalla johdonmukaiset ja osallistavat lähestymistavat ja antamalla matkailukohteiden hallinto-organisaatioille mahdollisuus koordinoida ja mainostaa monipuolisia paikallisia matkailutuotteita; korostaa, että matkailukohteiden hallinnointisuunnitelmien olisi perustuttava selkeisiin kestävyysindikaattoreihin ja tarvittaessa matkailun kantokykyä koskeviin arviointeihin, jotta varmistetaan näyttöön perustuva suunnittelu ja pitkän aikavälin kilpailukyky;

34. huomauttaa, että tarkastelemalla matkailua laajemmasta alueellisesta näkökulmasta voidaan parantaa liikenteen ja matkailun suunnittelun johdonmukaisuutta, vähentää toimintapolitiikan hajanaisuutta ja edistää tasapuolisuutta, yhdentymistä ja yhteistyötä alueilla, joilla matkailijoiden määrä vaihtelee; korostaa paikallis- ja alueviranomaisten keskeistä asemaa kestävän matkailun strategioiden laatimisessa, temaattisten kulttuurireittien kehittämisessä, paikallisen identiteetin edistämisessä, kulttuuriperinnön ja aineettoman perinnön suojelemisessa ja yhteisölähtöisten matkailualoitteiden tukemisessa; korostaa samalla, että on tärkeää sisällyttää matkailu osaksi alueellisia uudelleenteollistamisen ja älykkään erikoistumisen strategioita, millä

varmistetaan, että matkailu tukee ja täydentää monipuolista tuotantopohjaa sen korvaamisen sijaan;

35. korostaa suosittujen matkailukohteiden erityistä haavoittuvuutta, sillä asukkaiden vieraantuminen, infrastruktuurin ylikuormittuminen, ympäristövaikutusten lisääntyminen ja paikalliseen kulttuuriin ja perintöön kohdistuvat uhat ovat muodostumassa niissä yhä polttavammaksi ongelmaksi; kannustaa lisäämään vähemmän vierailtujen alueiden näkyvyyttä ja kehittämään kulttuuriperintöön, gastronomiaan, luontoon ja paikalliseen kulttuuritoimintaan perustuvia alueellisia matkailun keskittymiä, jotta voidaan vahvistaa paikallista huippuosaamista ja edistää sellaista kestävän kasvun mallia, jossa tarjotaan muutakin kuin aurinko- ja rantalomia, joista on jo ylitarjontaa; kehottaa lisäksi komissiota ja jäsenvaltioita rahoittamaan aloitteita, joilla pyritään elvyttämään historiallisia kyliä ja edistämään perinteisiä paikallisia tuotteita, mukaan lukien vihreiden polkujen ja muiden luontoreittien kehittäminen ja sellaisen merkin luominen, jolla tunnustetaan merkittäviä maaseutu- ja luontomatkailuympäristöjä rantoja varten tarkoitetun ”sininen lippu” -järjestelmän tapaan;

36. toteaa, että vähäpäästöinen ja päästötön matkailu lähikohteisiin vahvistaa alueellista yhteenkuuluvuutta, sillä se auttaa säilyttämään paikallisen arvon ja vahvistamaan pk-yritysvetoista ja yhteisölähtöistä matkailua sisämaa- ja maatalousalueilla; korostaa lähimatkailun merkitystä siinä, että voidaan keventää ruuhkautuneisiin kohteisiin kohdistuvaa painetta ja pitää yllä ympärivuotista taloudellista toimintaa, työvoiman vakautta ja demografista häiriönsietokykyä harvaan asutuilla alueilla; korostaa tarvetta vahvistaa lyhyitä matkailureittejä, jotka yhdistävät vierailijat mikrotuottajiin, kuten mikropanimoihin, pieniin viinintuottajiin, käsityöläisiin ja kulttuurijärjestöihin; kannustaa tässä yhteydessä luomaan ja tunnustamaan EU:n tasolla temaattisia paikallisia verkostoja, joilla edistetään paikallista ja alueellista perintöä ja vahvistetaan kulttuurimatkailua ja uudistavaa matkailua; kiinnittää huomiota interaktiivisten digitaalisten välineiden ja temaattisten digitaalisten alustojen, temaattisten interaktiivisten karttojen ja tapahtumakalenterien rooliin näkyvyyden lisäämisessä ja paikallisen huippuosaamisen esittelyssä;

37. korostaa koheesio- ja kehitysrahastojen myönteistä roolia matkailu-, kulttuuri- ja maatalouselintarvikeinvestoinneissa; huomauttaa, että näitä rahastoja käyttäviä alueita olisi autettava ottamaan käyttöön matkailuun liittyviä menetelmiä, joihin on integroitu suunnittelu ja täytäntöönpano; kehottaa vahvistamaan EU:n tukea maatilamatkailulle sekä maatilalta pöytään- ja pellolta pöytään -aloitteille, joilla luodaan todellisia arvoketjuja ja aitoja matkailuelämyksiä; korostaa, että nämä mallit vahvistavat maaseudun taloutta, tukevat paikallisia tuottajia, monipuolistavat matkailutarjontaa ja edistävät kestävää ja korkealaatuista matkailua kaikkialla EU:ssa;

38. panee merkille, että urheilu-, aktiivi- ja luontomatkailu voi edesauttaa aluekehitystä, edistää terveellisiä elämäntapoja ja vähentää kausiluonteisuutta, ja kehottaa sisällyttämään urheiluinfrastruktuurin järjestelmällisemmin osaksi matkailua koskevia kehyksiä; korostaa samaan aikaan terveys-, kylpylä- ja terveydenhoitomatkailun tarjoamia mahdollisuuksia erityisesti ikääntyvissä yhteiskunnissa ja kehottaa kehittämään laatustandardeja ja rajat ylittävää yhteistyötä tällä kasvavalla sektorilla; korostaa tässä yhteydessä tarvetta lisätä tietoisuutta osallisuuden ja esteettömyyden merkityksestä matkailussa, parantaa esteettömien palvelujen valikoimaa ja näkyvyyttä sekä kehittää matkailutarjontaa siten, että siitä on hyötyä sekä asukkaille että matkailijoille, erityisesti ikääntyneille ja vammaisille henkilöille;

39. muistuttaa, että majoitus- ja ravitsemisala on Euroopan matkailuekosysteemin ja kulttuurisen rakenteen keskeinen pilari, joka perustuu tiiviisiin yhteyksiin paikallisten pk-yritysten, kulttuurilaitosten ja alueellisten työmarkkinoiden kanssa, ja korostaa Euroopan ravintoloiden, kahviloiden ja baarien – jotka ovat pääasiassa mikroyrityksiä ja perheyrityksiä – keskeistä roolia työpaikkojen luomisessa kaikilla taitotasoilla sekä paikallisen identiteetin ja kulttuuriperinnön säilyttämisessä; kehottaa laatimaan toimintapolitiikkoja, joilla tuetaan majoitus- ja ravitsemisalan yrityksiä laadukkaiden asiakaskokemusten tarjoamisessa, kulttuurisen elinvoimaisuuden vahvistamisessa, alan työpaikkojen laadun parantamisessa ja kestävän pitkän aikavälin lisäarvon luomisessa eurooppalaisille matkailukohteille;

40. on tyytyväinen lyhytaikaisia vuokramajoituspalveluja koskevaan asetukseen[37], jota sovelletaan kaikissa jäsenvaltioissa 20. toukokuuta 2026 alkaen, ja pitää sitä myönteisenä askeleena kohti tehokkaampaa matkailukohteiden hallinnointia; on kuitenkin huolissaan lyhytaikaisen vuokramajoituksen sääntelemättömästä kasvusta ja sen vaikutuksesta asumiseen ja erityisesti kohtuuhintaisuuteen paikallisille asukkaille ja keskeisille työntekijöille, sosiaaliseen yhteenkuuluvuuteen, mukaan lukien asukkaiden ja yhteisöjen syrjäyttäminen näiden pitkäaikaisesta asemasta paikallisessa elämässä ja hallinnossa, sekä kaupunki- ja peruspalveluihin, mikä vaikuttaa suoraan paikallisten ihmisten elämään; muistuttaa, että Euroopan unionin tuomioistuimen yhdistetyissä asioissa C-724/18 ja C-727/18 antamassa tuomiossa[38] todetaan, että lyhytaikaisen vuokramajoituksen sääntely

---

37 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1028, annettu 11. huhtikuuta 2024, lyhytaikaisia vuokramajoituspalveluja koskevien tietojen keruusta ja jakamisesta ja asetuksen (EU) 2018/1724 muuttamisesta (EUVL L, 2024/1028, 29.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1028/oj).

Unionin tuomioistuimen tuomio (suuri jaosto) 22.9.2020, Cali Apartments SCI ja HX v. Procureur général près la cour d’appel de Paris ja Ville de Paris, yhdistetyt asiat C-724/18 ja C-727/18, ECLI:EU:C:2020:743.

kansallisella, alueellisella tai paikallisella tasolla voi olla perusteltua oikeutetun yleisen edun perusteella, jos toteutetut toimenpiteet ovat tarpeellisia, asianmukaisia ja oikeasuhteisia; kehottaa siksi komissiota lyhytaikaista vuokramajoitusta koskevan yhtenäisen, datavetoisen ja kestävän EU:n kehyksen perustamiseksi ehdottamaan pikaisesti lainsäädäntöä, jossa määritellään standardit palvelujen tarjoamiselle sekä selkeät majoittajaluokat ja jossa annetaan jäsenvaltioille, alue- ja paikallisviranomaiset mukaan lukien, mahdollisuus soveltaa oikeasuhteisia ja näyttöön perustuvia toimenpiteitä, kuten yöpymisrajoituksia, lupajärjestelyjä sekä tasapainotus- ja kaavoitustoimia, kun muistetaan, että asuntopolitiikka kuuluu edelleen pääasiassa jäsenvaltioiden toimivaltaan;

41. toteaa jälleen, että matkailua olisi pidettävä strategisena mahdollisuutena, jonka perustana on matkailijoiden ja asukkaiden kestävä rinnakkaiselo; katsoo, että lyhytaikainen vuokramajoitus alkuperäisessä muodossaan, jossa majoittajan ja vieraan välillä on henkilökohtainen yhteys, voi lisätä paikallista osallistumista matkailuun ja mahdollistaa aidommat elämykset; toteaa, että sallimalla asuntojen matkailukäyttö voidaan tarjota perheille lisätuloja ja auttaa rahoittamaan energiatehokkaita peruskorjauksia; korostaa kuitenkin, että tämä yhteistyötalouden mallina alkunsa saanut toiminta on kehittynyt yhä enemmän kaupalliseksi toimialaksi ja sitä hallitsevat nykyisin pääasiassa useita kiinteistöjä hallinnoivat kaupalliset majoittajat, jotka toimivat usein ilman perinteisiin majoituspalvelujen tarjoajiin sovellettavia velvoitteita; kehottaa tekemään selvän eron kaupallisen ja ei-kaupallisen lyhytaikaisen vuokramajoituksen välillä; korostaa, että kaikkien sääntelytoimenpiteiden olisi pysyttävä oikeasuhteisina, ne olisi mukautettava paikallisiin olosuhteisiin ja niissä olisi otettava huomioon paikalliset matkailutaloudet ja yhteisöt samalla kun jäsenvaltioille, alueille ja paikallisviranomaisille annetaan joustovaraa suunnitella ja toteuttaa toimenpiteitä, jotka soveltuvat juuri niiden paikallisiin olosuhteisiin ja asuntomarkkinoihin;

42. korostaa, että tarvitaan vankkoja täytäntöönpanomekanismeja sen varmistamiseksi, että digitaalisilla alustoilla näytetään vain sääntöjen mukaisen lyhytaikaisen vuokramajoituksen ilmoitukset, kun otetaan huomioon näiden alustojen keskeinen rooli lyhytaikaisen vuokramajoituksen markkinoilla, ja että viranomaisten havaitsemat laittoman lyhytaikaisen vuokramajoituksen ilmoitukset olisi poistettava viipymättä; korostaa lisäksi, että on olennaisen tärkeää asettaa alustoille selkeät huolellisuusvelvoitteet, mukaan lukien rekisteröintinumeroiden tarkistaminen, ja tukea niitä tehostetuilla valvontamekanismeilla, joiden avulla estetään vilpilliset tai pätemättömät rekisteröinnit, sekä tehokkailla ilmoitus- ja toimintamenettelyillä ja poistamismekanismeilla, joilla varmistetaan sääntöjen vastaisen lyhytaikaisen vuokramajoituksen ilmoitusten nopea poistaminen; korostaa, että uudessa lainsäädäntökehyksessä olisi myös säädettävä vankoista mekanismeista, joilla tuetaan

lyhytaikaisen vuokramajoituksen tarjonnan hallintaan tähtäävien kansallisten tai paikallisten sääntöjen täytäntöönpanoa ja noudattamista, mukaan lukien yöpymisrajoitusten tai muiden toimenpiteiden, kuten meluntorjuntavaatimusten, tehokas täytäntöönpano;

43. huomauttaa tässä yhteydessä, että matkailuun liittyvät markkinapaineet sekä kohtuuhintaisten ja julkisten vuokra-asuntojen riittämätön saatavuus pahentavat asuntokriisiä niissä matkailukohteissa, joilla on tiettyjä rakenteellisia ja maantieteellisiä rajoitteita, kuten saarilla, syrjäisimmillä alueilla ja tietyillä rannikkoalueilla; kehottaa toteuttamaan näihin erityisolosuhteisiin mukautettuja koheesiopoliittisia toimenpiteitä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 174 ja 349 artiklan mukaisesti;

44. panee merkille EU-ympäristömerkin nykyiset rajoitteet; toteaa, että Euroopan matkailualalla tarvitaan kestävyysmerkintöjä koskeva yhdenmukaistettu lähestymistapa, jonka avulla voidaan luoda yksi läpinäkyvä kehys, jolla edistetään kestävää kehitystä, vertaisoppimista ja valmiuksien kehittämistä, parannetaan kuluttajien luottamusta ja lisätään Euroopan matkailuyritysten ja matkailukohteiden kilpailukykyä, tehokkuutta ja maailmanlaajuista näkyvyyttä sekä asemoidaan Eurooppa yhdeksi kestävän matkailun vertailukohdaksi maailmanlaajuisesti; korostaa, että yhdenmukaistaminen ei tarkoita yhden ainoan sertifikaatin käyttöä vaan pikemminkin sitä, että selkeiden standardien tai kriteerien tarkistamiseen ja vahvistamiseen sovelletaan yhteistä menetelmää; korostaa akkreditoidun ja riippumattoman kolmannen osapuolen sertifioinnin merkitystä sen varmistamiseksi, että kestävyysväitteet ovat perusteltuja, EU:n sääntelykehyksen, myös kuluttajien vaikutusmahdollisuuksien lisäämistä koskevan direktiivin[39], mukaisesti; kehottaa painokkaasti laajentamaan soveltamisalaa matkailun arvoketjun muille osa-alueille, kuten risteily-yhtiöihin, matkanjärjestäjiin, kokous-, kannuste- ja tapahtumamatkailuun, nähtävyyksiin, ruoka- ja juomapalveluihin, matkailukohteisiin sekä paikalliset asukkaat mukaan ottavaan yhteisöystävälliseen matkailuun, jotta voidaan tukea perusteellisiin vaikutustenarviointeihin ja sidosryhmien kuulemisiin perustuvaa kestävää siirtymää; korostaa samaan aikaan, että EU:n laajuisen kestävyysmerkinnän olisi jatkossakin oltava vapaaehtoinen, oikeasuhteinen, kustannustehokas ja sellainen, että pk-yritysten on helppo hakea sitä, ja sen tueksi olisi tarjottava koulutusta ja

---

39 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/825, annettu 28. helmikuuta 2024, direktiivien 2005/29/EY ja 2011/83/EU muuttamisesta siltä osin kuin on kyse kuluttajien vaikutusmahdollisuuksien lisäämisestä vihreässä siirtymässä parantamalla suojaa sopimattomilta menettelyiltä ja parantamalla tiedottamista (EUVL L, 2024/825, 6.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2024/825/oj).

taloudellisia kannustimia, jotta pienille matkailuyrityksille ei aiheuteta tarpeetonta hallinnollista taakkaa;

45. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita tukemaan matkailun siirtymistä kohti kiertotalousmallia edistämällä toimia, joilla parannetaan vesi-, energia- ja jätehuollon tehokkuutta, hillitään liikakulutusta, ehkäistään elinympäristöjen heikkenemistä, suojellaan biologista monimuotoisuutta ja minimoidaan matkailutoiminnan ympäristöjalanjälki matkailukohteissa datavetoisen päätöksenteon ohjaamana; kehottaa samalla komissiota lisäämään tukea innovoinnille ruokahävikin vähentämiseksi ja ottamaan sen huomioon asiaankuuluvissa ohjelmissa; kehottaa lisäksi painokkaasti edistämään majoitus- ja ravitsemisalalla lyhyitä toimitusketjuja helpottamalla mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten, kuten pientilojen ja käsityöläisten, markkinoille pääsyä;

46. panee merkille, että matkailualalla toteutetaan merkittäviä toimia alan ympäristöjalanjäljen pienentämiseksi, mukaan lukien kertakäyttöisten vesipullojen asteittainen käytöstä poistaminen, energiatehokkaiden valaistus- ja vedensäästöjärjestelmien parantaminen, kalusteiden käyttöiän pidentäminen korjaamisen ja uudelleenkäytön avulla sekä elintarvikejätteen vähentäminen, ja että tätä varten on olemassa vankka lainsäädäntökehys, joka perustuu viimeaikaisiin EU:n asetuksiin, kuten kertakäyttömuovidirektiiviin ja pakkaus- ja pakkausjäteasetukseen[40], joiden täytäntöönpano on vielä kesken; kehottaa komissiota tekemään tutkimuksen, jossa määritetään ja arvioidaan kertakäyttömuovidirektiivin puutteet matkailu- sekä majoitus- ja ravitsemisalan osalta, ja ehdottamaan toimenpiteitä näiden puutteiden korjaamiseksi muun muassa tarjoamalla alalle tukea täytäntöönpanoa varten ja kannustimia, joilla pyritään nopeuttamaan mahdollisuuksien mukaan kertakäyttöisten muovituotteiden poistamista asteittain käytöstä EU:n matkailu- sekä majoitus- ja ravitsemisalalla realistisen siirtymäajan pohjalta ja vaikutustenarvioinnin, tieteellisen tiedon ja sidosryhmien kuulemisen tukemana samalla kun varmistetaan, että pienille toimijoille ei aiheuteta kohtuuttomia kustannuksia;

47. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita siirtymään reaktiivisesta ennakoivaan matkailun kehittämisen hallinnointiin käyttämällä apuna parannettua datan jakamista ja keräämään, analysoimaan ja käyttämään dataa matkailukohteiden hallinnointia sekä kestävyysraportointia varten ja korostaa, että tällainen siirtymä auttaisi varmistamaan kestävän ja laadukkaan matkailun; korostaa, että koordinoitu datanvaihto kaikilla tasoilla mahdollistaa reaaliaikaisen seurannan ja älykkäiden ennusteiden laadinnan, jolloin

---

40 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2025/40, annettu 19. joulukuuta 2024, pakkauksista ja pakkausjätteestä, asetuksen (EU) 2019/1020 ja direktiivin (EU) 2019/904 muuttamisesta ja direktiivin 94/62/EY kumoamisesta (EUVL L, 2025/40, 22.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj).

matkailukohteet voivat hallinnoida matkailijavirtoja kulttuuri- ja luontonähtävyyksiin, ehkäistä ruuhkia, hallinnoida resursseja, tukea pyrkimyksiä vähentää kausiluonteisuutta ja sopeutua joustavasti muutoksiin; korostaa, että generatiivisen tekoälyn nopea kehitys uhkaa hyödyttää eniten suuria ja teknisesti kehittyneitä matkailumarkkinoiden toimijoita, mikä lisää jo olemassa olevaa eriarvoisuutta ja jättää monet matkailukohteet ja pk-yritykset jälkeen, jos tuki ja valmiuksien kehittäminen eivät pysy kehityksessä mukana; kehottaa tässä yhteydessä komissiota tarjoamaan pk-yrityksille kohdennettua rahoitusta ja ohjeistusta rahoitusvälineistä datan, digitalisaation ja tekoälyn käyttöönoton edistämiseksi matkailualalla;

48. kehottaa soveltamaan matkailuun järjestelmätason lähestymistapaa, jossa hajanainen markkina- tai tuoteperusteinen logiikka korvataan yhdennetyillä hallintomalleilla; kehottaa luomaan kattavia mittareita, jotka kattavat muun muassa laadukkaiden työpaikkojen luomisen, työolot, paikallisyhteisön hyvinvoinnin, resurssitehokkuuden, ympäristön pilaantumisen ja hiilipäästöt ja jotka perustuvat maailmanlaajuisesti hyväksyttäviin laskentamenetelmiin, jotta voidaan edistää avointa päätöksentekoa, ohjata vastuullisia investointeja ja mahdollistaa tietojen vertailukelpoisuus eri kohteiden välillä; suhtautuu myönteisesti matkailukohteiden tasolla käytettävien maailmanlaajuisesti tunnustettujen ja yhdenmukaistettujen kestävän matkailun indikaattorien kehittämiseen ja panee merkille, että menetelmä on parhaillaan testattavana datanhallintaa älykkäissä matkakohteissa tukevassa EU:n osaamiskeskuksessa (D3HUB), joka käyttää testauksessa apuna 40 eurooppalaisen matkailukohteiden hallinto-organisaation ja Euroopan matkailun indikaattorijärjestelmän tietoja; toteaa, että EU:n tason lähestymistavan kestävän matkailun indikaattoreihin olisi oltava täysin yhteensopiva nykyisten kehysten, kuten matkailun kestävyyden mittaamisen tilastollisen kehyksen tai matkailun satelliittitilinpidon menetelmäkehyksen, kanssa, mahdollistettava tehokas standardointi ja vertailuanalyysi sekä varmistettava yksinkertaistetut raportointiprosessit, joilla vähennetään matkailualan yritysten hallinnollisia vaatimuksia;

49. korostaa, että datakeskeinen, moniportainen hallinto on olennaisen tärkeä, jotta voidaan saavuttaa kestävyys ja selviytyä tehokkaasti odottamattomista kriiseistä, kuten pandemioista ja muista terveyteen liittyvistä kriiseistä, geopoliittisista häiriöistä, äärimmäisistä ilmasto- ja luontoilmiöistä, ihmisten aiheuttamista tai teknologisista häiriöistä ja talouden taantumista, sekä pahenevista rakenteellisista kriiseistä, kuten väestön vähenemisestä, väestökadosta ja asuntopulasta; korostaa tarvetta ottaa rahti ja logistiikka huomioon kriisivalmiusvälineissä, sillä ne ovat elintärkeitä matkailupalvelujen ja toimitusketjujen jatkuvuuden turvaamisessa; panee huolestuneena merkille, että sidosryhmien haluttomuus jakaa dataa – mihin vaikuttavat teknologiaan, datasuvereniteettiin, luottamukseen, oikeudellisiin riskeihin ja kustannuksiin liittyvät varaumat – hidastaa

yhteisen eurooppalaisen matkailun data-avaruuden käyttöönottoa; toteaa, että EU:n matkailualan tulostaulu ja D3HUB ovat hyviä esimerkkejä siitä, miten EU:n tasolla yhteen kootut tiedot voivat ohjata paikallisia toimia ja tukea matkailun toimitusketjuja epävarmoina aikoina; toteaa jälleen, että näillä mekanismeilla varmistetaan, että matkailukohteiden hallinto-organisaatioilla ja pk-yrityksillä on yksinkertaistettu pääsy yhteentoimivaan dataan näyttöön perustuvan päätöksenteon tukemiseksi, millä vahvistetaan ja suojellaan niiden arvoketjujen häiriönsietokykyä; korostaa lisäksi D3HUBin panosta matkailukohteiden auttamisessa datan strategisessa käytössä ja tähdentää, että tämä aloite on olennaisen tärkeä, jotta voidaan vahvistaa datavetoista hallintoa ja valmistella alaa digitaaliseen siirtymään, ja kehottaa komissiota varmistamaan aloitteen jatkumisen vuoden 2026 jälkeen EU:n strategisten tavoitteiden mukaisesti;

50. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita kehittämään todennettavissa olevaan dataan perustuvan keskitetyn alustan, jonka avulla kartoitetaan koko EU:ssa merkittäviä tapahtumia, jotka voivat aiheuttaa paikallisia häiriöitä, erityisesti haavoittuvilla alueilla, ja ottamaan käyttöön erillisen matkailua koskevan eurooppalaisen kriisinhallintamekanismin, jotta voidaan vahvistaa varautumista, kriisien torjuntaa ja häiriönsietokykyä tulevia kriisejä silmällä pitäen; kehottaa lisäksi komissiota yhdistämään tämän mekanismin kehittyneisiin kriisivalmiusvälineisiin ja nopean toiminnan toimenpiteisiin, kuten varhaisvaroitusjärjestelmiin, valmiussuunnitteluun, strategiseen liikenneinfrastruktuuriin ja liikennekäytäviin, ja antamaan kohdennettua tukea joustavien menettelyjen avulla, jotta voidaan parantaa matkailun häiriönsietokykyä ja turvallisuutta;

51. panee merkille, että teknologia ja ympäristötietoisuus vauhdittavat siirtymistä passiivisesta nähtävyyksien katselusta merkityksellisiin, henkilökohtaisiin ja vastuullisiin elämyksiin; korostaa matkailureittejä tuottavien suosittelujärjestelmien potentiaalia edistettäessä yhteisövetoista, hidasta matkailua, kuten pyöräilyä ja retkeilyä, jotka hyödyttävät paikallisia pk-yrityksiä, yhteisöjä, paikallisia tuottajia, myös niitä, joille on myönnetty maantieteellinen merkintä, sekä kulttuureja ja tuotteita; painottaa kuitenkin, että tämän potentiaalin hyödyntämiseksi alalla on integroitava paikalliset ryhmät ja kansalaiset matkailun arvoketjuun suurten yritysten rinnalla esimerkiksi tarjoamalla asiantuntijoiden tukea digitaalisten välineiden käytössä, perustamalla useiden sidosryhmien neuvostoja, joilla on neuvoa-antava rooli lupiin, kantokykyyn, rajoituksiin ja suunnitteluun liittyvissä asioissa, ja monipuolistamalla tarjontaa, jotta voidaan vähentää riippuvuutta markkinoista ja sesongeista; kehottaa jäsenvaltioita edistämään kouluissa toteutettavia koulutusaloitteita ja laajempia valistuskampanjoita, joilla lisätään tietoisuutta kestävistä matkailukäytännöistä;

Matkailun tulevaisuuden muovaaminen osaamisen ja kulttuurisen osallistumisen avulla

52. korostaa, että osaava ja arvostettu laadukas työvoima on Euroopan matkailutalouden selkäranka; panee merkille, että rakenteelliset haasteet, kuten matalat palkat matkailun tietyillä osa-alueilla, epävirallinen työ, osa-aikatyö ja pimeä työ, kausiluonteisuus, rajallinen koulutus ja toisinaan huonot työolot, ovat syynä matkailualan jatkuvaan työvoimapulaan ja osaamisvajeeseen, mitä voimistaa lisäksi sitkeä sukupuolten eriarvoisuus, sillä naiset muodostavat suurimman osan matkailualan työvoimasta ja valtaosa matalapalkkaisissa, työvoimavaltaisissa ja tilapäisissä ammateissa työskentelevistä on naisia; panee merkille, että joissakin jäsenvaltioissa on edistytty työolojen, työaikajärjestelyjen ja palkkojen parantamisessa muun muassa saattamalla työehtosopimuksia ajan tasalle covid-19-pandemian jälkeen; kehottaa kuitenkin jatkamaan edistymistä kohti sellaisia matkailualan työmarkkinoita, jotka perustuvat laadukkaisiin työpaikkoihin, oikeudenmukaisiin palkkoihin, luotettavaan sosiaaliturvaan ja ympärivuotiseen työllisyyteen, myös sesongin ulkopuolella; kehottaa samaan aikaan kiinnittämään huomiota työaikana annettavan palkallisen koulutuksen arvoon sekä siihen, että on tärkeää tarjota tällaisia mahdollisuuksia myös kausityöntekijöille sesongin ulkopuolella;

53. korostaa, että mukautuvaa ja häiriönsietokykyistä työvoimaa, jolla on digitaaliset ja vihreät taidot, tarvitaan yhä enemmän, jotta voidaan panna täytäntöön talouskasvun ja ympäristönhoidon tasapainottavia innovatiivisia ratkaisuja; korostaa, että digitalisaatio ja vihreä siirtymä tarjoavat mahdollisuuksia luoda parempia, turvallisempia ja kestävämpiä työpaikkoja matkailun arvoketjuissa, ja kehottaa hyödyntämään nämä mahdollisuudet kaikilta osin muun muassa tekemällä yhteistyötä alue- ja paikallisviranomaisten kanssa matkailualan ammattilaisille tarkoitettujen erityisten koulutusohjelmien suunnittelussa;

54. kehottaa laatimaan koordinoidun EU:n laajuisen toimintaohjelman matkailualan työvoiman täydennys- ja uudelleenkouluttamista varten osaamissopimuksen mukaisesti, jotta voidaan torjua työvoimapulaa, parantaa työoloja, poistaa liikkuvuuden esteitä, vastata muuttuviin osaamistarpeisiin ja vahvistaa alan pitkän aikavälin houkuttelevuutta ja kilpailukykyä, varmistaa kestävä arvo eurooppalaisille matkailukohteille ja edistää eurooppalaista elämäntapaa; ehdottaa, että käyttöön otetaan matkailualan osaamisen todistava kortti, joka suunnitellaan tiiviissä yhteistyössä työmarkkinaosapuolten kanssa ja tunnustetaan kaikissa jäsenvaltioissa ja matkailualan kaikilla sektoreilla ja jonka avulla voidaan dokumentoida akkreditoitu koulutus, osaaminen, pätevyydet ja työkokemus; ehdottaa, että koulutusta annettaisiin ja yhteisrahoitettaisiin EU:n ohjelmista, kuten Euroopan sosiaalirahasto plus-, Erasmus+-, sisämarkkina- ja Digitaalinen Eurooppa -ohjelmista;

55. korostaa, että täydennys- ja uudelleenkoulutuksen lisäksi on arvostettava kaikkia työnkuvia – laadukkaiden ja kulttuuriset seikat huomioon ottavien palvelujen tarjoamisen kannalta välttämättömistä ihmisten välisistä yhteyksistä fyysisesti vaativiin tehtäviin, jotka pitävät yllä monia matkailupalveluja – ja varmistettava, ettei mitään niistä menetetä, kun alalla siirrytään kohti digitaalisempia malleja; toteaa, että sekä pehmeät taidot että fyysinen työ ovat edelleen taloudellisesti ja poliittisesti aliarvostettuja, niitä ei useinkaan tunnusteta virallisesti, niihin ei kouluteta eikä niistä makseta sellaista palkkaa, joka olisi verrattavissa teknisiin työnkuviin tai johtotehtäviin; kehottaa varmistamaan, että nämä taidot ja roolit saavat asianmukaisen tunnustuksen ja arvostuksen ja että niistä maksetaan kunnollista palkkaa, koska se on olennaisen tärkeää työpaikkojen laadun parantamiseksi, sukupuolten tasa-arvon edistämiseksi ja sen varmistamiseksi, että matkailun inhimillinen ulottuvuus tunnustetaan täysimääräisesti ja sitä vaalitaan Euroopan matkailumallissa;

56. kannustaa vahvistamaan yhteistyötä matkailuyritysten, koulutuksen tarjoajien ja viranomaisten välillä korkealaatuisten koulutusohjelmien ja oppisopimuskoulutuksen edistämiseksi ja tulevaisuuden osaamistarpeiden tyydyttämiseksi; korostaa, että on tärkeää toteuttaa kohdennettuja aloitteita – kuten alaan sovitettuja opetussuunnitelmia, selkeitä urapolkuja ja mentorointiohjelmia –, jotka lisäävät majoitus- ja ravitsemisalan ammattien houkuttelevuutta nuorten keskuudessa ja auttavat kehittämään vahvempaa ja osaavampaa työvoimaa alalle; painottaa, että näiden aloitteiden tuloksena on oltava laadukkaita työpaikkoja, myös pitkäaikaisia työsopimuksia, todellisia urakehitysmahdollisuuksia ja palkankorotuksia;

57. korostaa, että kulttuuri kietoutuu tiiviisti osaksi elämäntapaamme ja on keskeinen osa Euroopan matkailun vetovoimaa sekä kansallista ja eurooppalaista identiteettiämme; muistuttaa, että osana tätä kulttuurien kudosta ovat monien muiden tekijöiden lisäksi kestävät perinteet, arkeologinen perintö ja paikalliset kielet, joiden suojeleminen ilmentää aitoa alueellisten ja kansallisten identiteettien kunnioittamista ja paikallisyhteisöjen jatkuvuutta; panee tyytyväisenä merkille tiettyjen jäsenvaltioiden toimet kulttuuriteosten ja -esineiden palauttamiseksi sinne, mistä ne ovat alun alkaen peräisin; korostaa Euroopan kulttuurikompassia koskevaa uutta strategiakehystä, joka on keskeinen väline EU:n toimintapolitiikkojen kulttuuriulottuvuuden vahvistamisessa; kehottaa komissiota asettamaan EU:n kannustimet, kuten DiscoverEU-aloitteen, Euroopan kulttuuripääkaupungit ja Euroopan kulttuuriperintötunnuksen, etualalle ”Matkakohteena Eurooppa” -kehyksen edistämisessä uudessa kestävän matkailun strategiassa, kun otetaan huomioon EU:n monipuolinen ja monikerroksinen matkailutarjonta;

58. antaa tunnustusta kulttuurialan ammattilaisten, paikallisten järjestöjen ja vapaaehtoisten elintärkeälle roolille Euroopan kulttuuriperinnön säilyttäjinä ja toteaa, että heidän työnsä ulottuu kohteiden ylläpidosta ja suojelusta yleisön osallistamiseen yhteisöllisten tavoittamistoimien ja opastettujen kierrosten kautta; korostaa heidän rooliaan vahvistettaessa Euroopan omaleimaisuutta ja houkuttelevuutta maailmanlaajuisena matkailukohteena; toteaa, että epävarmat työolot ja riittämätön palkka eivät useinkaan vastaa heidän panoksensa arvoa Euroopan kulttuuriperinnön suojelemisessa ja välittämisessä ja että tilannetta voi pahentaa entisestään sellaisten alustapohjaisten palvelujen aiheuttama kasvava kilpailupaine, jotka polkevat kulttuurikierrosten ja opaspalvelujen hintoja soveltamalla juomarahakäytäntöjä ja perimällä yhteysmaksuja;

59. panee tässä yhteydessä merkille vapaaehtoisten merkittävän sitoutuneisuuden, sillä he käyttävät huomattavan paljon omaa aikaansa, myös vuosilomiensa aikana, tukeakseen kulttuurin suojelemista Euroopassa; kehottaa komissiota ehdottamaan yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa suuntaviivoja, joilla kannustetaan ja annetaan yksilöille mahdollisuus osallistua kulttuurialan vapaaehtoistyöhön muun muassa sellaisten tukitoimenpiteiden avulla, joilla helpotetaan osallistumista ja edistetään kulttuurialan vapaaehtoistyöntekijöiden tunnustamista kaikkialla EU:ssa; korostaa, että kulttuuriin liittyvän vapaaehtoistyön edistäminen vahvistaa Euroopan osaamisen teemavuoden tavoitteita ja kehittää EU:n nykyisiä ohjelmia, kuten Erasmus+ -ohjelmaa, kannustamalla sukupolvien väliseen oppimiseen, osaamisen vaihtoon ja syvempään kulttuuriseen osallistumiseen; korostaa, että pitkän aikavälin tavoitteena on ammattilaistuminen, ja kehottaa luomaan intohimoista ammatiksi -järjestelmän, joka mahdollistaisi kouluttautumisen, sertifioinnin ja oikeudenmukaisen palkan ja jota yhteisrahoitettaisiin Erasmus+-, Luova Eurooppa- ja Euroopan sosiaalirahasto plus -ohjelmista, jotta identiteettiämme suojelevat henkilöt voivat luoda oman valintansa mukaisia kannattavia työuria; korostaa, että järjestelmän olisi säilyttävä vapaaehtoisena eikä kulttuurivapaata saisi koskaan kytkeä ammatillisiin sitoumuksiin; kannustaa jäsenvaltioita edistämään vapaaehtoistoimintaa tavoilla, jotka rikastuttavat kulttuurielämää ja täydentävät kulttuurialan ammattilaisten työpaikkoja niiden korvaamisen sijaan;

60. korostaa, että on tärkeää varmistaa, että seuraavassa monivuotisessa rahoituskehyksessä asetetaan saataville EU:n rahoitusta aineetonta perintöä varten, jotta voidaan tarjota suoraa tukea aloitteille, joilla suojellaan ja esitellään kulttuuriperinteitä – purjehtimisen kaltaisista merellisistä ja merenkulkuun liittyvistä käytännöistä paikallisiin kieliin ja käsityötaitoihin, maantieteelliset merkinnät mukaan lukien – ja varmistetaan niiden siirtyminen sukupolvelta toiselle ja vahvistetaan yhteisön sitoutumista kestävään ja vastuulliseen matkailuun; painottaa, että on tärkeää varmistaa perinnön ja osaamisen vaalimiseen panostavien tahojen oikeudenmukainen tunnustaminen, ja korostaa tarvetta ottaa huomioon

alkuperäisväestö- ja yhteisöjohtoiset matkailualoitteet, joilla suojellaan perimätietoa ja luonnon monimuotoisuutta ja edistetään aitoja ja kulttuuria kunnioittavia elämyksiä, jotka pitävät yllä paikallisia elinkeinoja; kehottaa lisäksi tukemaan EU:n rahoituksella tuottajayhdistyksiä, jotka pyrkivät rekisteröimään asetuksen (EU) 2023/2411[41] mukaisen maantieteellisen merkinnän, ja toteaa sen olevan keskeinen väline alueellisten käsityöperinteiden vahvistamisessa;

61. painottaa, että rahoitetuilla hankkeilla olisi edistettävä tietämyksen siirtoa alueiden ja alojen välillä ja hyödynnettävä matkailun strategisia mahdollisuuksia aineettoman perinnön suojelemiseksi ja matkailusta paikallisyhteisöille koituvan sosiaalisen ja taloudellisen hyödyn lisäämiseksi niin, että arvo jakautuu matkailun arvoketjussa vielä tasaisemmin alueiden välillä ja kohdentuu oikeudenmukaisemmin; huomauttaa lisäksi, että rahoituksessa olisi asetettava etusijalle alueellista yhteenkuuluvuutta edistävät hankkeet erityisesti niillä alueilla, joilla aineeton perintö on suurimmassa vaarassa ja joilla kulttuurimatkailu voi edistää paikallista kehitystä ja tukea väestön pysymistä alueella; korostaa julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien merkitystä siinä, että voidaan vahvistaa matkailualan kykyä suojella, tehdä tunnetuksi ja vahvistaa kulttuuriperintöä, ja kehottaa syventämään viranomaisten, toimialan ja yhteisön toimijoiden välistä yhteistyötä kestävien tulosten maksimoimiseksi;

62. kehottaa raportoimaan parlamentille vuosittain edistymisestä kohti kestävää matkailua EU:n matkailualan tulostaulun ja sellaisten mitattavissa olevien indikaattorien käyttöönoton pohjalta, joissa käsitellään ympäristöä, yhteyksiä, infrastruktuurin valmiutta, työpaikkojen laatua ja paikallisyhteisöjen hyvinvointia, jotta saadaan tietoa rahoituspäätöksiä ja tulevia uudistuksia varten;

°

° °

63. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle sekä jäsenvaltioiden hallituksille ja parlamenteille.

---

41 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/2411, annettu 18. lokakuuta 2023, käsityö- ja teollisuustuotteiden maantieteellisten merkintöjen suojasta ja asetusten (EU) 2017/1001 ja (EU) 2019/1753 muuttamisesta (EUVL L, 2023/2411, 27.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2411/oj).