

I

(Päätöslauselmat, suositukset ja lausunnot)

LAUSUNNOT

EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEA

487. TÄYSISTUNTO 13. JA 14. HELMIKUUTA 2013

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Merialan teollisuus: kriisin vauhdittama rakennemuutos (oma-aloitteinen lausunto)”

(2013/C 133/01)

Esittelijä: **Edgardo Maria IOZIA**

Toinen esittelijä: **Patrizio PESCI**

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea päätti 12. heinäkuuta 2012 työjärjestyksensä 29 artiklan 2 kohdan nojalla antaa oma-aloitteisen lausunnon aiheesta

Merialan teollisuus: kriisin vauhdittama rakennemuutos.

Asian valmistelusta vastannut neuvoa-antava valiokunta ”teollisuuden muutokset” antoi lausuntonsa 22. tammikuuta 2013.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 13.–14. helmikuuta 2013 pitämässään 487. täysistunnossa (helmikuun 13. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 70 ääntä puolesta 2:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Euroopassa kaikki yhteiskuntaryhmät ovat vuosikauden ajan viettäneet vapaa-aikaansa vesillä joko vesikulkuneuvoilla (purje- tai moottorivene, kanootti, kajakki jne.) tai erilaisten harrastusten parissa (purje- tai leijalautailu, sukellus, huvikalastus jne.). Tällaiset vesiaktiviteetit eivät ole ainoastaan kesäistä ajanvietettä, vaan ne edistävät urheilullisten, kulttuuristen, ympäristöön liittyvien ja sosiaalisten arvojen kehitystä ja leviämistä. Näin ollen eurooppalaisten harjoittamilla vesiaktiviteeteilla on tärkeä sosiaalinen merkitys, ja ne tukevat Euroopan unionin arvoja.

1.2 Vesiaktiviteettien kautta etenkin nuoret voivat oppia kunniottamaan luontoa ja arvostamaan yhteistyötä ja vastuullisuutta. Heillä on mahdollisuus luoda sosiaalisia kontakteja, harrastaa hauskaa ja kohtuuhintaista urheilutoimintaa, tutustua uusiin

seutuihin merimatkailun myötä ja päästä erityisen arvokkaille merialueille. Vesiaktiviteetteja on viime aikoina alettu hyödyntää myös terapeuttisessa merkityksessä: niillä on autettu vammaisia tai itseluottamuksensa menettäneitä ihmisiä integroitumaan yhteiskuntaan ja löytämään uudelleen kadottamansa itsevarmuus.

1.3 Tämä lausunto pohjautuu Euroopan talous- ja sosiaalikomitean (ETSK) toteamukseen, jonka mukaan EU:n sisämarkkinat eivät ole toteutuneet täysin merialan osalta. Italiassa Genovan veneilymessujen yhteydessä lokakuussa 2012 järjestettiin julkinen kuuleminen, johon osallistui komission ja Euroopan parlamentin, teollisuuden, työntekijöiden, käyttäjien ja kuluttajien, yliopistojen ja ympäristöjärjestöjen edustajia. Siinä tuotiin esiin lukuisia ongelmia, joita EU:n markkinoilla edelleen on tällä alalla. ETSK kehottaakin Euroopan komissiota harkitsemaan tässä

lausunnossa ehdotettuja toimia, jotka ovat välttämättömiä sisämarkkinoiden toteutumisen kannalta, sekä torjumaan esteitä ja muita rajoituksia, joita edelleen on olemassa kansallisella ja kansainvälisellä tasolla.

1.4 EU:n merialan teollisuuden tuotanto on talouskriisin vuosina pudonnut jyrkästi – maasta riippuen 40–60 prosenttia – mikä on johtanut 46 000 työpaikan menetykseen ja valmistusteollisuuden liikevaihdon supistumiseen 3–4,5 miljardilla eurolla. Tästä huolimatta Eurooppa on edelleen maailmanlaajuisesti merkittävin toimija merialan teollisuudessa. Yhdysvaltojen kilpailuasema on heikentynyt, ja markkinoilla asemaansa ovat vahvistaneet nousevat maat, kuten Brasilia, Kiina ja Turkki.

1.5 ETSK:n mielestä alalla hankittua osaamista ja innovointikykyä ei missään nimessä saa hukata. Ne ovat antaneet yrityksille mahdollisuuden selviytyä ja lisätä suuntautumista vientiin, joka painottuu kuitenkin lähes yksinomaan ylemmän markkinasegmentin tuotteisiin.

1.6 Kaikesta maailman merimatkoista 70 prosenttia tapahtuu Välimeren alueella. Rannikkovaltiot hyötyvät siitä merkittävästi. Tätä matkailua kuitenkin haittaavat kansalliset säännökset, jotka poikkeavat toisistaan esimerkiksi huviveneiden rekisteröinnin, pätevyyskirjojen, turvallisuusmääräysten, verotuksen ja muiden muiden seikkojen osalta.

1.7 ETSK on tietoinen siitä, että perinteisten merenkulkumaiden välillä on näkemuseroja. Komitea kuitenkin kehottaa komissiota etsimään yhteisiä ratkaisuja sekä katsoo, että sektorin kannalta olisi erityisen tärkeää alkaa soveltaa sisämarkkinoilla palveluiden ja henkilöiden liikkuvuuteen periaatetta, joka kieltää suoran tai välillisen syrjinnän.

1.8 Huviveneiden rakentamista koskevat turvallisuus- ja ympäristövaatimukset on yhdenmukaistettu EU:n tasolla, mutta veneiden käyttöön liittyvä sääntelykehys (pätevyyskirjat, rekisteröinnit, turvallisuussäännöt ja -varusteet, verotus jne.) vaihtelee huomattavasti eri maiden välillä. Nämä kansalliset erot johtavat Euroopan sisämarkkinoiden pirstoutumiseen ja aiheuttavat paitsi hämmennystä talouden toimijoille ja käyttäjille myös eräänlaista epärealistista kilpailua. Räikein esimerkki on varmasti Välimeri: matkalla Espanjasta Kreikkaan Ranskan, Italian, Slovenian ja Kroatian kautta veneilyä säännellään eri tavalla kussakin valtiossa. Muiden liikennemuotojen, kuten maantie-, rautatie- tai lentoliikenteen, kohtelussa ei esiinny tällaisia eroja.

1.9 Genovan kansainvälisten veneilymessujen yhteydessä järjestetyssä mielenkiintoisessa kuulemistilaisuudessa teollisuuden eri toimijoiden edustajat, alan työntekijöiden edustajat ja ympäristöjärjestöt kehittivät yksimielisesti ja painokkaasti Euroopan unionia tukemaan merialan teollisuuden toimintaa asianmukaisilla aloitteilla.

1.10 Kyseessä on ala, jonka säilymisen kannalta innovointi ja kehitystyö ovat keskeisessä asemassa. Toisin kuin monet muut alat, merialan teollisuus ei tarvitse erityistoimia eikä taloudellista apua, vaan yksinomaan aloitteita ja toimenpiteitä, jotta EU:n sisämarkkinoista tulee todellisuutta tällä alalla.

1.11 ETSK ymmärtää alan edustajien huolenaiheet ja kehottaa komissiota laatimaan enintään 24 metriä pitkiä huviveneitä koskevan direktiivin 94/25/EY tarkistuksen yhteydessä myös muita aloitteita ja sisällyttämään ne erityiseen toimintasuunnitelmaan. Olisi erittäin hyödyllistä laatia vihreä kirja merialan teollisuuden tarvitsemista toimista ja ottaa kaikki sidosryhmät mukaan sen valmisteluun sekä määritellä näin toimintasuunnitelma, joka on johdonmukainen uuden eurooppalaisen teollisuuspolitiikan⁽¹⁾ sekä kestäväpohjaista matkailua tukevan politiikan⁽²⁾ yleisten periaatteiden kanssa.

1.12 ETSK:n mielestä olisi puututtava erityisesti seuraaviin kysymyksiin ja löydettävä niihin ratkaisu:

— Neuvotellaan uusista **vastavuoroisuussäännöistä** unionin ulkopuolisten maiden – erityisesti Yhdysvaltojen, Kiinan ja Brasilian – kanssa, jotta eurooppalaiset tuotteet pääsevät niiden markkinoille.

— Lisätään markkinavalvontaa, jotta unionin ulkopuolisista maista ei tuotaisi huviveneitä, jotka eivät ole EU:n melu- ja päästönormien mukaisia, sillä tämä luo epärealistista kilpailua.

— Edistetään yhdenmukaista ja jatkuvaa koulutusta, joka mahdollistaa hankitun ammatillisen pätevyyden tunnustamisen työvoiman liikkuvuuden edistämiseksi. Työmarkkinaosapuolet tukevat alan koulutusta koskevaa eurooppalaista osaamispassia.

⁽¹⁾ Euroopan komission tiedonanto ”Vahvempi eurooppalainen teollisuus talouden kasvua ja elpymistä varten”, COM(2012) 582 final.

⁽²⁾ Euroopan komission tiedonanto ”Eurooppa, maailman ykkösmatkalukohde – Euroopan matkailupolitiikan uudet puitteet”, COM(2010) 352 final.

- Laaditaan eurooppalainen tietokanta huviveneilyyn ja muihin vesiaktiviteetteihin liittyvistä onnettomuuksista, jotta voidaan ymmärtää näihin toimintoihin liittyvät riskit ja hyväksytyä parhaiten sopivat turvallisuussäännöt ja normit
- Otetaan käyttöön yhdenmukaiset turvallisuusmääräykset unionin alueella, erityisesti Välimerellä, Itämerellä ja Euroopan muilla merialueilla.
- Teetetään tekninen tutkimus nykyisen suunnitteluluokkien järjestelmän tarkistamista varten, kuten myös Euroopan parlamentti on vaatinut direktiivin 94/25/EY tarkistuksen yhteydessä.
- Parannetaan merialan yritysten mahdollisuuksia saada EU:n tutkimus-, kehitys- ja innovointirahoitusta samalla tavoin kuin muiden liikennemuotojen alalla toimivat yritykset.
- Esitetään sellaisten kansainvälisten normien käyttöönottoa, joita noudatetaan tosiasiallisesti. Esimerkiksi Yhdysvallat osallistuu ISO-standardien laatimiseen mutta ei tunnusta niitä ja käyttää kansallisella tasolla niiden sijaan amerikkalaisia standardeja.
- Yhtenäistetään verokohtelu merimatkailun alalla sisämarkkinoilla. Joissakin jäsenvaltioissa satamamaksuihin ja veneenvuokraukseen sovelletaan samaa alennettua alv-kantaa kuin majoituspalveluihin, kun taas toisissa valtioissa sovelletaan yleistä alv-kantaa, joka asettaa kansalliset toimijat epäedulliseen asemaan.
- Lisätään merialan vetovoimaa nuorten keskuudessa sekä ammattialana että harrastus- ja urheilutoimintana.

2. Merialan teollisuus Euroopassa

2.1 Merialan teollisuuden yrityksiä on Euroopassa tällä hetkellä yli 37 000. Ne työllistävät suoraan 234 000 henkilöä ja tuottivat 20 miljardin euron liikevaihdon vuonna 2011. Yrityksistä 97 prosenttia on pieniä tai keskisuuria yrityksiä. Suuria, järjestäytyneempiä konserneja on noin kymmenen. Vuosina 2008–2009 alkanut talous- ja finanssikriisi on johtanut myynnin ja teollisuustuotannon supistumiseen keskimäärin 40–60 prosentilla, ja vaikutukset ovat kohdistuneet kaikkiin tuoteryhmiin. Vuoden 2009 jälkeen talouskriisi on johtanut yli 46 000 työpaikan menetykseen, ja alan valmistusteollisuuden kokonais-

liikevaihto on supistunut 3–4,5 miljardia euroa. Työpaikkoja on menetetty vastaava prosenttiosuus sekä suuryrityksissä että pk-yrityksissä. Sekä työpaikkojen että liikevaihdon vähentyminen on tapahtunut pääasiassa alan teollisuudessa (eli laivanrakennusteollisuudessa sekä tarvikkeiden ja osien valmistuksessa). Palvelut (huviveneiden vuokraus, korjaus ja ylläpito, huvivene- ja matkailusatamat), jotka ovat toistaiseksi pääosin pärjänneet, ovat alkaneet kokea kriisin vaikutuksia viimeksi kuluneen vuoden aikana. Vaikka kriisi on muuttanut merkittävästi kansainvälistä tilannetta, Eurooppa on edelleen alan markkinajohtaja; Yhdysvaltojen kilpailuasema on heikentynyt, ja markkinoilla asemaansa ovat vahvistaneet nousevat maat, kuten Brasilia, Kiina ja Turkki (?).

2.2 Alan teollisuustoiminta kattaa kaiken rakennustuotannon pienistä veneistä yli 100 metrin luksusjahteihin. Tyypillisimmin merialan teollisuus on kuitenkin keskittynyt enintään 24 metrin pituisten alusten rakentamiseen (jota säännellään direktiivillä 94/25/EY). Tällaisia aluksia käytetään eri tarkoituksiin: huviveneinä, rannikkovartioston, meripoliisin ja tullin pieninä ammatiluksina, matkailukohteissa ja saarilla pieninä matkustaja-aluksina sekä erikoisaluksina. Teollisuus tuottaa varusteita ja osia (moottoreita ja käyttövoimajärjestelmiä, kansirakenteita, elektroniikkaa ja navigointijärjestelmiä, purjeita, maaleja, kalusteita ja sisustusmateriaaleja), veneilytarvikkeita (turvavarusteita, tekstiilituotteita jne.) sekä vesiuuriluvarusteita (sukellusta, purjelautailua, leijalautailua, kanootti- ja kajakkimelontaa jne. varten).

2.3 Erilaisia palvelutoimintoja on paljon: ne kattavat Euroopan 4 500 matkailu- ja huvivenesataman (joissa on 1,75 miljoonaa venepaikkaa Euroopan yhteensä 6,3 miljoonalle veneelle) hallinnoinnin ja kehittämisen lisäksi myös alusten myynnin ja kunnossapidon, vuokraustoiminnan meri- ja sisävesialueilla (miehistön kanssa tai ilman miehistöä), vesiliikennekouluja, merialan asiantuntijat, merenkulkuun erikoistuneet rahoitus- ja vaakuutuspalvelut jne.

2.4 Tällä hetkellä Euroopassa 48 miljoonaa ihmistä harrastaa yhtä tai useampaa vesiaktiviteettiä, ja heistä 36 miljoonaa veneilee joko moottori- tai purjevereneellä⁽⁴⁾. Harrastajien joukossa ovat edustettuina kunkin kansakunnan eri yhteiskuntaryhmit: vaikka vesiaktiviteetit kärsivät usein tiedotusvälineiden luomasta väärästä mielikuvasta, jossa ne yhdistetään luksuselämään, ne eivät ole yhteiskunnan eliitin yksinoikeus. Perustellusti voidaan puhua pääasiassa ”koko kansan veneilystä”.

⁽³⁾ Tiedot ovat peräisin veneilyalan vuotuisista tilastoista, jotka on julkaistu teoksessa *Annual ICOMIA Boating Industry Statistics Book (2007–2012)*.

⁽⁴⁾ Lähde: European Boating Industry, European Boating Association, *Annual ICOMIA Boating Industry Statistics Book*.

2.5 Viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana on lisäksi havaittu, että harrastajien keskimääräinen ikä on noussut Euroopan väestökehityksen suuntausten mukaisesti. Tämä on huolestuttavaa alan tulevaisuuden kannalta.

2.6 Monissa Euroopan maissa alan yritykset ja urheiluliitot ovat viime vuosina yhteistyössä kehittäneet aloitteita, joilla nuorille tarjotaan mahdollisuus kokeilla vesiaktiviteetteja. Näiden erilaisten aloitteiden tavoitteena on tehdä merialaa tunnetuksi sekä urheilu- ja matkailutoimintana että ammattialana tarjoamalla oppisopimuskoulutettaville ja opiskelijoille työkokemusta ja harjoittelumahdollisuuksia yrityksissä. Näitä kansallisia aloitteita voitaisiin siirtää myös EU:n tasolle ja järjestää yhteisiä toimia merialan markkinoimiseksi esimerkiksi 20. toukokuuta vietettävän Euroopan merenkulkupäivän⁽⁵⁾ ja muiden vastaavien tapahtumien yhteydessä.

2.7 Euroopan unionilla on 66 000 kilometriä rantaviivaa, ja Eurooppa onkin maailman suosituin huviveneilykohde. Vesiaktiviteetteja harrastetaan yleensä merellä, mutta myös sisävesillä varsinkin tietyissä maissa: joko sisävesiväylillä, joita on 27 000 kilometriä, tai järvissä (Euroopassa on 128 järveä, joiden pinta-ala on yli 100 km²). Yksin Välimeren alueella tapahtuu 70 prosenttia maailman veneenvuokraustoiminnasta (kaikki veneluokat mukaan luettuna).

2.8 Euroopassa teollisuudenala on avoin ja kilpailukykyinen: tuotannosta kaksi kolmasosaa suuntautuu sisämarkkinoille, ja perinteisiä vientimarkkinoita ovat olleet Yhdysvallat, Kanada, Australia ja Uusi-Seelanti. Kysynnän laskettua näissä maissa Euroopan teollisuuden viennistä yhä suurempi osa on kohdistunut Aasian (pääasiassa Kiinan) ja Latinalaisen Amerikan (pääasiassa Brasilian) kasvaville markkinoille, joilla kysyntä on suuri, mutta paikalliset viranomaiset haluavat suojella ja kehittää omaa kansallista teollisuuttaan. Aasiassa hallinnolliset vaikeudet ja tuontimuodollisuudet haittaavat etenkin eurooppalaisia pk-yrityksiä. Eurooppalaisten tuotteiden CE-merkintää ei tunnusteta yleisesti, ja laivanrakentajat joutuvat esittämään omat tekniset asiakirjansa saadakseen paikallisen hyväksynnän, mikä aiheuttaa eurooppa-

laiselle merialan teollisuudelle vakavia ongelmia teollisoikeuksien suojelun kannalta. Tästä aiheutuu pk-yrityksille kohtuuttomia kustannuksia ja suurille yrityksille paineita siirtää toimintansa muualle.

3. EU:n lainsäädännön vaikutukset merialan teollisuuteen

3.1 Vuonna 1994 hyväksyttiin EU:n huvivenedirektiivi (direktiivi 94/25/EY), joka on mahdollistanut 2,5–24 metriä pitkien huviveneiden turvallisuusvaatimusten yhtenäistämisen EU:n tasolla. Direktiiviä muutettiin vuonna 2003 (direktiivi 2003/44/EY) siten, että lisättiin uusia ympäristövaatimuksia (esimerkiksi venemoottorien pakokaasupäästöjen ja melun vähentäminen) ja vesiskootterit sisällytettiin direktiivin soveltamisalaan.

3.2 Huvivenedirektiivin voimassaolo 15 vuoden aikana on edistänyt kansainvälisellä tasolla yli 60:n aluksiin ja vesiskoottereihin sovellettavan yhtenäisen EN ISO -standardin kehittämistä. Näitä eurooppalaista alkuperää olevia standardeja pidetään nykyisin teknisenä viitekehyksenä kansainvälisellä tasolla. Direktiivi 94/25/EY on myös mahdollistanut eurooppalaisten sisämarkkinoiden luomisen huviveneille ja helpottanut kaupankäynnin, kilpailun ja Euroopan sisäisen kaupan edellytyksiä. ETSK kehottaa komissiota tekemään johdonmukaisia ehdotuksia eurooppalaisten veneilypalveluiden sisämarkkinoiden luomiseksi yhdenmukaistamalla ehtoja, jotka koskevat veneiden käyttöä ja vesialueilla liikkumista.

3.3 Direktiivin 94/25/EY tarkistus on parhaillaan käynnissä ja Euroopan parlamentin ja neuvoston käsiteltävänä (direktiiviehdotus COM(2011) 456 final). Tärkeimpiä muutoksia ovat venemoottorien päästörajoiden tiukentaminen, käymäläjätevesisäiliöiden tai jätevedenkäsittelyjärjestelmien pakollisuus huviveneissä sekä direktiivin mukauttaminen tuotteiden kaupan pitämiseen liittyviä yhteisiä puitteita koskevan EU:n uuden lainsäädäntökehityksen vaatimuksiin (päätös 768/2008/EY ja asetus (EY) N:o 765/2008). ETSK on suhtautunut myönteisesti tarkistuksesta tehtyyn ehdotukseen⁽⁶⁾.

⁽⁵⁾ Euroopan merenkulkupäivien 2013 teemana on rannikoiden kehitys ja kestävä merimatkailu. Tapahtuma järjestetään Maltalla 21.–22. toukokuuta Euroopan komission (meri- ja kalastusasioiden pääosaston) tuella.

⁽⁶⁾ ETSK:n lausunto aiheesta ”Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi huviveneistä ja vesiskoottereista”, COM(2011) 456 final – 2011/0197 (COD), EUVL C 43, 15.2.2012, s. 30.

3.4 Uusi direktiivi tarjoaa ETSK:n mielestä mahdollisuuden pohtia uudelleen nykyistä huviveneiden luokittelujärjestelmää. Direktiivissä ehdotetaan alusten jakamista neljään suunnittelu- luokkaan sen perusteella, miten ne pärjäävät tietyissä sää- ja meriolosuhteissa (tuulen voimakkuus ja aaltojen korkeus). Euroopan parlamentti on kehottanut Euroopan komissiota laatimaan teknisen tutkimuksen, jossa selvitetäisiin mahdollisuuksia tarkistaa nykyisen suunnitteluluokkien järjestelmää siten, että siinä otettaisiin huomioon nykyisin markkinoilla olevien huviveneiden monimuotoisuus ja annettaisiin myös kuluttajalle tarkkoja tietoja alusten piirteistä. Sekä EU:n merialan teollisuus että eurooppalaisten veneilijöiden järjestö ovat suhtautuneet myönteisesti Euroopan parlamentin aloitteeseen (7). ETSK kehottaa komissiota toteuttamaan tutkimuksen.

3.5 Meriliikenteen alalla Euroopan komissio on ryhtynyt tarkistamaan direktiiviä 2009/45/EY, joka koskee yli 24 metrin pitkiä, teräksestä valmistettujen ja kotimaanmatkoilla liikennöivien matkustaja-alusten turvallisuussääntöjä ja -määräyksiä. Nykyisin kuitenkin suurin osa näistä laivoista valmistetaan muista materiaaleista kuin teräksestä (erityisesti lasikuidusta ja komposiittimateriaaleista), jolloin niihin sovelletaan kansallista lainsäädäntöä. Direktiivin yksinkertaistamisesta tehtävässä ehdotuksessa, jota Euroopan komissio parhaillaan valmistele, voitaisiin ETSK:n mielestä laajentaa sen soveltamisalaa myös alle 24 metrin pituisiin ja/tai muista aineista kuin teräksestä valmistettuihin matkustaja-aluksiin. On tärkeää varmistaa, että soveltamisalan laajentaminen ei aiheuta haittoja niille Euroopan laivanrakentajille, jotka valmistavat pieniä matkustaja-aluksia.

4. Eurooppalainen merialan teollisuus ja kysyntään liittyvät ongelmat

4.1 Eurooppalainen merialan teollisuus on reagoinut nopeasti vaikeaan finanssikriisiin ja sen vakaviin taloudellisiin seurauksiin ja ryhtynyt tarvittaviin toimiin löytääkseen uusia markkinoita perinteisten markkinoiden (Eurooppa, Pohjois-Amerikka, Australia ja Uusi-Seelanti) ulkopuolelta, investoidakseen uusiin malleihin ja uuteen teknologiaan innovatiivisten tuotteiden tarjoamiseksi, vähentääkseen tuotantokustannuksia ja puolustaakseen näin asemaansa alan maailmanlaajuisena markkinajohtajana. Lisäksi uusien veneiden hinnat ovat kuluttajien kannalta kilpailukykyisempiä kuin aikaisemmin.

(7) Euroopan parlamentti, sisäasioiden pääosasto, osasto A (talous ja tiedepolitiikkaosasto): *Design Categories of Watercrafts*, muistio, IP/A/IMCO/NT2012-07, PE 475.122 (kesäkuu 2012), <http://www.europarl.europa.eu/committees/en/imco/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=74331>

4.2 Olisi myös puututtava rahoitusongelmiin sekä teollisuustuotannossa että veneiden hankinnassa ottaen huomioon Euroopan pankkijärjestelmän aiheuttamat vaikeudet. Yksi finanssikriisin vaikutuksista merialaan on ollut kysynnän lasku, mikä on tyyppillistä tuotteille, jotka eivät ole välttämättömiä. Lisäksi pankit eivät enää hyväksy rahoituksen takuiksi huviveneen arvoa, koska arvon pelätään laskevan jatkuvasti. Yksi finanssikriisin vaikutuksista on ollut käytettyjen veneiden markkinoiden seisahtuminen, kun pankkien omistukseen päätyneitä huviveneitä on laitettu myyntiin hyvin alhaisilla hinnoilla. Myös merialalla hyvin suosittu leasing-vuokraus on kärsinyt kriisistä. Tilanne on samankaltainen kuin muilla sektoreilla, esimerkiksi asuntoalalla Espanjassa.

4.3 Ennen kriisiä EU:n merialan teollisuuden viennistä noin 80 prosenttia suuntautui perinteisille markkinoille ja jäljellä olivat 20 prosenttia kehittyville markkinoille. Kehittyvien markkinoiden suhteellisen osuuden kasvaminen on paikannut ainoastaan osittain myynnin supistumista 40–60 prosentilla perinteisillä markkinoilla ja näiden tämänhetkistä seisahtuneisuutta, joka on pahentanut ennestään tilannetta. Lisäksi monet ”lähtötason” veneiden (esimerkiksi pienveneiden ja kumiveneiden) valmistajat eivät löydä uusia asiakkaita kehittyviltä markkinoilta, koska tällaisille tuotteille ei ole siellä kysyntää (johtuen sekä hinnasta että veneilykulttuurin puuttumisesta näiden maiden työväen- ja keskiluokan keskuudessa). EU:n merialan teollisuuden onkin näillä markkinoilla vastattava haasteisiin, jotka liittyvät pikemminkin kysyntään kuin kilpailukykyyn.

4.4 Euroopassa huviveneilyä säännellään edelleen suurelta osin kansallisella tasolla. Huviveneiden rakentamista koskeva sääntelykehys on yhdenmukaistettu EU:n tasolla, mutta käyttöehdot (esim. pätevyyskirjat, rekisteröinnit, turvallisuusvarusteet, alan verotus jne.) sen sijaan vaihtelevat suuresti eri maiden välillä. ETSK katsoo, että tässä tapauksessa toissijaisuusperiaate haittaa eurooppalaisten sisämarkkinoiden kehittymistä.

4.5 Markkinavalvonta EU:n tasolla vaikuttaa tällä hetkellä kovin riittämättömältä. Eurooppaan tuodaan ja Euroopassa myydään paljon huviveneitä, jotka eivät ole EU:n melu- ja päästönormien mukaisia, eivätkä markkinavalvontaviranomaiset valvo niiden maahantuojia. Tämä luo epäreilua kilpailua.

4.6 Komission tulisi kiinnittää toiminnassaan erityishuomiota siihen, miten teollisuus ja palvelut kehittyvät vapaa-ajan sektorilla. Kehityksen tulisi olla ympäristön- ja maisemansuojelun periaatteiden mukaista, ja erityisesti siinä tulisi pyrkiä muun muassa luonnonvarojen ja ekosysteemien suojelemiseen, melun- ja torjuntaan sisävesiliikenteessä, teollisuus- ja yhdyskuntajätteistä johtuvan vesistöjen saastumisen torjuntaan sekä erilaista veteen liittyvää virkistystoimintaa harjoittavien ihmisten turvallisuuteen.

5. Mitä EU voi tehdä?

5.1 ETSK järjesti Genovan kansainvälisen veneilymessujen yhteydessä (lokakuussa 2012) julkisen kuulemisen, jonka merkittävän ja tasokkaan osallistujajoukon ansiosta komitea sai koottua yhteen merialan eurooppalaisten toimijoiden näkemyksiä, ongelmia ja toiveita.

5.2 Nykyisestä kriisistä huolimatta EU on merialan teollisuuden markkinajohtaja maailmanlaajuisesti, mikä on yritysten jatkuvasti harjoittaman innovoinnin ansiota. Tämänhetkiset vaikeudet saada rahoitusta pankkijärjestelmän kautta vaarantavat eurooppalaisten yritysten mahdollisuuksia investoida tutkimukseen, kehitykseen ja innovointiin. Innovointi on edelleen tärkein tekijä, jonka ansiosta EU voi säilyttää markkinajohtajan asemansa merialalla. On helpotettava alan yritysten mahdollisuuksia hyötyä EU:n tutkimus-, kehitys- ja innovointimäärärahoista, sillä tällä hetkellä ne ovat muiden liikennemuotojen saatavilla mutta merenkulun osalta vain rajallisesti. Jäsenvaltioiden tasolla on edistettävä tutkimukseen, kehitykseen ja innovointiin tehtävien investointien verovapauksia. Merialan teollisuudessa ei ole kyse pelkästään teknologisista innovaatioista, vaan myös innovoinnista, joka liittyy käyttöön, ylläpitoon, huoltoon sekä palveluihin, kuten vuokraukseen ja merialan rahoitukseen.

5.3 Merialan yrityksille myönnettävien ranta-alueiden käyttöoikeuksien osalta tilanne on Euroopassa hyvin erilainen: joissakin valtioissa käyttöoikeuksien ehdot rajoittavat investointeja matkailusatamiin (joko siksi, että niiden kesto on liian lyhyt, tai siksi, että käyttöoikeuksien uusiminen on epävarmaa). ETSK suosittaa, että EU laatisi suuntaviivat, joilla helpotetaan eurooppalaisten yritysten investointeja tälle sektorille.

5.4 Lissabonin sopimuksen myötä matkailu kuuluu unionin toimivaltaan, ja EU voi näin ollen tehdä aloitteita alalla. Euroopan komissio on ilmoittanut julkaisevansa vuonna 2013 rannikko- ja merimatkailua koskevan strategian. Strategiassa tulisi edistää edelleen veneilyharrastuksen yleistymistä Euroopassa

sekä puuttua tiettyihin tulevassa asiakirjassa eriteltäviin ongelmiin, kuten pätevyyskirjojen, rekisteröinnin tai turvallisuusvaatimusten sääntelyssä esiintyviin eroihin. Näillä toimenpiteillä tulisi lähentää huviveneilyä koskevia normeja Euroopassa.

5.5 Suojellut merialueet ovat lisääntyneet Euroopassa ja varsinkin Välimerellä. ETSK suhtautuu niiden kehitykseen myönteisesti, vaikka se aiheuttaa epävarmuutta merenkulkusääntöihin. ETSK kehottaa yhdenmukaistamaan EU:n tasolla sääntöjä, jotka koskevat huviveneiden pääsyä suojelluille merialueille, jotta veneilijä tietää alusta lähtien, oikeuttaako hänen aluksensa varustus veneilemään tällaisilla alueilla.

5.6 Turvallisuuden parantamiseksi olisi hyödyllistä kerätä Euroopan tasolla onnettomuustietoja yhtenäiseen tietokantaan, joka mahdollistaisi yhteisen ja vertailevan tutkimuksen sekä parantaisi ymmärrystä vesiaktiviteettien harjoittamiseen liittyvistä riskeistä, jotta voitaisiin omaksua parhaiten sopivat säännöt näiden riskien torjumiseen. ETSK kehottaa komissiota valmistelemaan mallin tiedonkeruuta varten jäsenvaltioiden kanssa, jotta saatavat tiedot olisivat yhdenmukaisia ja vertailukelpoisia.

5.7 Keskeinen on myös kysymys ammatillisesta koulutuksesta sekä ammattipätevyden tunnustamisesta EU:n tasolla. Koulutusta merialan ammatteihin (varsinkaan teollisuudessa oppisopimuskoulutettaville sekä korjaukseen ja ylläpitoon liittyvissä palveluissa) ei anneta kaikkialla Euroopassa. Olisi pohdittava, miten kehitettäisiin EU:n tasolla tunnustettuja koulutus-suunnitelmia, jotka mahdollistaisivat laadukkaan koulutuksen sekä edistäisivät työntekijöiden liikkuvuutta Euroopassa ja houkuttelisivat nuoria merialan ammatteihin. Olisi toivottavaa kehittää eurooppalainen ”koulutuspassi”, jollainen on jo olemassa kaivosinsinööreille. Työmarkkinaosapuolten tulisi osallistua ammattipätevyden tunnustamista Euroopan tasolla koskevan järjestelmän kehittämiseen ehdottamalla esimerkiksi pilottihanketta ECVET-järjestelmän (ammattillisen koulutuksen opintosuoritusten eurooppalainen siirtojärjestelmä) ⁽⁸⁾ puitteissa. Myös miehistön koulutus ja merialan asiantuntemus ovat sektoreita, jotka hyötyisivät eurooppalaisesta lähestymistavasta, sillä se mahdollistaisi työmarkkinoiden avautumisen EU:n laajuisesti. Tähän asti merialan teollisuuden näkyvyys ja alan ammattien tunnettuus on ollut vähäistä kouluissa ja yliopistoissa, jolloin myös tietoa merialan tarjoamista uramahdollisuuksista on ollut rajallisesti. Alan vetovoimaa heikentää myös se, ettei useissa Euroopan maissa edes ole erityisiä merialan työehtosopimuksia.

⁽⁸⁾ ECVET (European Credit system for Vocational Education and Training) on uusi eurooppalainen väline keskinäisen luottamuksen ja liikkuvuuden lisäämiseksi ammatillisessa koulutuksessa.

5.8 EU:n merialan teollisuus on 15 vuoden ajan noudattanut kansainvälisiä ISO-standardeja, jotka yhdenmukaistettiin direktiivissä 94/25/EY. On ehdottoman tärkeää, että kansainvälisten ISO-standardien käyttöä edistetään huviveneiden ainoana teknisenä viitekehysenä kansainvälisellä tasolla, sillä näin vältetään kansallisten (brasilialaisten, kiinalaisten jne.) standardien lisääntyminen, joka lisäisi entisestään teknisten vaatimusten pirstaleisuutta ja muodostaisi todellisia esteitä.

5.9 EU voi ja sen tulee puolustaa merialan teollisuuttaan parantamalla ja tehostamalla suoria ja välillisiä markkinavalvontatoimia sekä tukemalla omien vientituotteidensa pääsyä Euroopan ulkopuolisille markkinoille. Esimerkiksi EU:n ja Mercosurin välisten kauppaneuvottelujen yhteydessä tulisi vastustaa eräiden Etelä-Amerikan valtioiden protektionistisia toimenpiteitä ja kohtuuttomia tullimaksuja, joilla ne pyrkivät rajoittamaan pääsyä markkinoilleen.

Bryssel 13. helmikuuta 2013

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja*
Staffan NILSSON
