

I

(Állásfoglalások, ajánlások és vélemények)

VÉLEMÉNYEK

EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁG

487. PLENÁRIS ÜLÉS, 2013. FEBRUÁR 13. ÉS 14.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Kishajógyártás/szabadidős hajózás: a válság által felgyorsított szerkezetváltás (saját kezdeményezésű vélemény)

(2013/C 133/01)

Előadó: **Edgardo Maria IOZIA**

Társelőadó: **Patrizio PESCI**

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2012. július 12-én az eljárási szabályzat 29. cikkének 2. bekezdése alapján úgy határozott, hogy saját kezdeményezésű véleményt dolgoz ki a következő tárgyban:

Kishajógyártás/szabadidős hajózás: a válság által felgyorsított szerkezetváltás.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott Ipari Szerkezetváltás Konzultatív Bizottsága 2013. január 22-én elfogadta véleményét.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2013. február 13–14-én tartott, 487. plenáris ülésén (a 2013. február 13-i ülésnapon) 70 szavazattal, 2 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 A rekreációs vízi tevékenységeket, azaz a séta- és sporthajózást (vitorlás- vagy motoros hajóval, kenuval, kajakkal vagy egyéb hajóval), illetve a szoba jöhető számos vízi tevékenységet (szörf, sárkányszörf, búvárkodás, hobbihorgászat stb.) Európában hosszú évek óta gyakorolja valamennyi társadalmi osztály. Ebben az értelemben az európai szabadidős hajózást nem csupán nyári időtöltésként lehet felfogni, hanem testnevelési, kulturális, környezetvédelmi és társadalmi értékek hordozójaként és közvetítőjeként is. Így a széles rétegeket érintő európai szabadidős hajózás fontos társadalmi szerepet tölt be, és az Európai Unió értékrendjébe is illeszkedik.

1.2 A szabadidős hajózás révén főként a fiatal nemzedék kap lehetőséget arra, hogy megtanulja tisztelni a természetet, értékelni a közösen végzett munkát és a felelős magatartást.

Eközben lehetőségük nyílik mások megismerésére, egy szórakoztató és nem túlságosan költséges sportág űzésére, a vízi turizmus révén pedig új területek megismerésére, különlegesen értékes tengeri övezetek bejárására. A szabadidős hajózás az elmúlt időben szerephez jutott a gyógyászatban is, amennyiben elősegíti a fogyatékosok, az önbizalomhiányban szenvedők beilleszkedését, illetve önbizalmuk visszaszerzését.

1.3 Jelen vélemény az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (EGSZB) azon megállapításán alapul, hogy az egységes európai piac továbbra sem működik tökéletesen a szabadidős hajózás szempontjából. A genovai nemzetközi szabadidős hajózási szakkonferencián 2012 októberében megtartott közmeghallgatás, melyen az Európai Bizottság és az Európai Parlament, az iparág, a munkavállalók, a felhasználók és a fogyasztók, az egyetemek és a környezetvédelmi szervezetek képviselői egyaránt részt vettek, rámutatott az ágazatot az európai piacon

továbbra is sújtó számos nehézségre. Az EGSZB ezért felkéri az Európai Bizottságot, hogy fontolja meg a jelen véleményben javasolt fellépéseket, melyek az egységes piac kiteljesítéséhez, valamint a nemzeti és nemzetközi szinten még fennálló akadályok és egyéb korlátozások leküzdéséhez szükségesek.

1.4 Az európai kishajógyártás termelése a válság éveiben drasztikusan, országtól függően mintegy 40–60 %-kal csökkent, ami 46 000 munkahely megszűnésével és a gyártásból származó bevétel mintegy 3–4,5 milliárd eurós csökkenésével járt. Ennek ellenére világszinten – ahol az amerikai versenytárs gyengülésének és az új feltörekvő országok, így Brazília, Kína és Törökország növekedésének lehetünk a tanúi – továbbra is az európai kishajógyártás áll az első helyen.

1.5 Az EGSZB szerint nem szabad elkótyavetyélni ezt a szakmai és innovációs tőkét, amelynek köszönhetően a vállalatok, növelve exportorientáltságukat, képesek voltak – de csak a majdnem kizárólag felső kategóriás termékek tekintetében – ellenállni a válságnak.

1.6 A Földközi-tenger területére összpontosul a világ szabadidős hajózási turizmusának több mint 70 %-a, ami a parti országok számára komoly bevételi forrás. Ezt a fajta idegenforgalmat akadályozzák az egyes országok eltérő nemzeti szabályozásai, például a sporteszközök regisztrációjának, a vízi jártassági igazolványoknak, a biztonsági előírásoknak vagy az adóknak a vonatkozásában, hogy csak a legfontosabbakat említjük.

1.7 Az EGSZB tisztában van ugyan az egyes, komoly tengerhajózási múlttal rendelkező országokban meglévő eltérő érzékenységekkel, mégis azt javasolja az Európai Bizottságnak, hogy találjon közösen elfogadható megoldásokat: úgy véli ugyanis, hogy az ágazat számára különleges jelentőséggel bír az a belső piacot szabályozó elv, mely tiltja a szolgáltatások és a személyek mozgására vonatkozó közvetlen vagy közvetett megkülönböztetést.

1.8 Míg a szabadidős vízi járművek gyártására vonatkozó biztonsági és környezetvédelmi követelményeket európai szinten harmonizálták, a használati feltételek vonatkozásában (vízi jártassági igazolványok, regisztráció, biztonsági előírások és követelmények, adók stb.) ugyanezen szabadidős eszközök szabályozási kerete már jelentősen eltér országonként. Ezek a nemzeti eltérések szétaprózzák az egységes európai piacot, így zavart keltenek a gazdasági szereplők és a felhasználók körében, de egyben egyfajta tisztességtelen versenyhez is vezetnek. A legnyilvánvalóbb példát a Földközi-tenger szolgáltatja, ahol Spanyolországtól Görögorszáig, Franciaországon, Olaszországon, Szlovénián és Horvátországon át a szabadidős vízi tevékenységet minden egyes ország másképp szabályozza. Egyéb járművek, így a gépjárművek, a vonatok vagy a repülőgépek esetében nem állnak fenn hasonló szabályozási eltérések.

1.9 A genovai nemzetközi szabadidős hajózási kiállítás keretében lezajlott érdekes meghallgatás során az iparág különféle összetevőinek képviselői, az ágazat munkavállalóinak képviselői, valamint a környezetvédő szervezetek egyöntetűen és hangsúlyosan kérték, hogy az Európai Unió megfelelő kezdeményezések elfogadásával támogassa a szabadidős vízijárműgyártás által végzett tevékenységeket.

1.10 Amellett, hogy egy olyan ágazatot képvisel, melyben az innováció, a kutatás és a fejlesztés egyaránt elengedhetetlen a túléléshez, számos egyéb ágazattal ellentétben a szabadidős vízi járművek gyártása nem igényel különleges intézkedéseket vagy gazdasági támogatást, hanem kizárólag az egységes európai piac megvalósítását célzó kezdeményezésekre és fellépésekre van szüksége.

1.11 Az EGSZB osztja a szabadidős hajógyártás ágazatát képviselők aggodalmait, és arra kéri az Európai Bizottságot, hogy a 24 méternél rövidebb, kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozó 94/25/EK irányelv felülvizsgálatát kísérjék egy egyedi cselekvési tervbe illesztendő további kezdeményezések is. Igen hasznos lenne elkészíteni a kishajógyártással kapcsolatban meghozandó intézkedésekről szóló zöld könyvet, bevonva valamennyi érdekelt felet, majd ezt követően meghatározni az új európai iparpolitikában ⁽¹⁾ és a fenntartható turizmus európai politikájában ⁽²⁾ lefektetett elvekhez illeszkedő cselekvési tervet.

1.12 Az EGSZB különösképpen a következő megoldandó problémaköröket emeli ki:

- Harmadik országokkal, elsősorban az USA-val, Kínával és Brazíliával új **kölcsönösségi** szabályok az európai termékek ottani piacokra való eljuttatása érdekében.
- A piacfelügyelet javítása a harmadik országokból származó olyan kedvtelési célú vízijárművek importjának megakadályozására, amelyek nem felelnek meg az európai zaj- és károsanyag-kibocsátási normáknak és így tisztességtelen versenyt generálnak.
- Egységes képzés és továbbképzés elősegítése, melynek révén a munkahelyi mobilitást támogatva lehetővé válik a megszerzett szakmai képesítések elismertetése. A szociális szereplők jónak tartanak egy európai képzési útvévl bevezetését az ágazatban.

⁽¹⁾ Az Európai Bizottság közleménye: „Erősebb európai ipart a növekedés és a gazdasági fellendülés érdekében” COM (2012) 582 final.

⁽²⁾ Az Európai Bizottság közleménye: „Európa, a világ első számú turisztikai célpontja – az európai turizmus új politikai kerete” COM(2010) 352 final.

- A szabadidős hajózással és vízi tevékenységekkel kapcsolatos balesetek európai adatbankjának felállítása, hogy a legmegfelelőbb biztonsági szabályozások és szabványok bevezetése érdekében felismerhetőkké váljanak a fenti tevékenységekre vonatkozó kockázatok.
- Egységes biztonsági szabályozások bevezetése az Európai Unió területén, különösen az olyan tengeri medencéken belül, mint a Földközi-tenger, a Balti-tenger és egyéb európai tengerek.
- A vízijármű-kialakítási kategóriák jelenlegi rendszerének felülvizsgálatát célzó műszaki tanulmány megrendelése, amint azt az Európai Parlament a 94/25/EK irányelv felülvizsgálatával kapcsolatban is kéri.
- A kishajógyártás európai kutatási, fejlesztési és innovációs alapokhoz való hozzáféréseinek megkönnyítése, az egyéb járműveket gyártó iparágakhoz hasonlóan.
- Ténylegesen betartott nemzetközi szabványok elfogadásának és alkalmazásának előmozdítása. Az USA például részt vesz az ISO szabványok kidolgozásában, de nem ismeri el és nemzeti szinten nem is alkalmazza azokat, mivel az amerikai szabványokat részesíti előnyben.
- A hajózási turizmus adóügyi kezelésének harmonizálása az egységes piacon. Egyes tagállamok a kikötői díjakra és a charterbérletekre alkalmazott héát a szállodaiiparban elfogadott kedvezményes adókulcshoz igazítják, míg mások a szokásos adókulcsot alkalmazzák, ami a nemzeti szereplők számára nyilvánvalóan indokolatlan hátránnyal jár.
- A szabadidős hajózás vonzerejének növelése a fiatal nemzedékek számára, legyen szó az ágazatban való munkavégzésről, szabadidős vagy sporttevékenységről.

2. Az európai kishajógyártás

2.1 A kishajógyártásban ma Európában több mint 37 000 vállalkozás van jelen, melyek közvetlenül 234 000 főt foglalkoztatnak, éves bevételük pedig 20 milliárd euró volt 2011-ben. A vállalkozások 97 %-a kis- és középvállalat; a tagoltabb szerkezetű nagyobb vállalatcsoportok mintegy tízen vannak. A minden termékszegmensre kiható 2008/2009-es gazdasági és pénzügyi válság az eladások és az ipari termelés mintegy 40–60 %-os csökkenését idézte elő. 2009 óta a gazdasági válság több mint 46 000 munkahely elvesztését, az ágazat gyártásból

származó összebevételének pedig mintegy 3–4,5 milliárd eurós csökkenését okozta. A munkahelyek ugyanolyan százalékos arányban szűntek meg a nagyvállalatoknál, mint a kkv-kinál. Mind a munkahelyek elvesztése, mind a bevételcsökkenés elsősorban az ágazat ipari részét (azaz a hajógyártást, illetve a kiegészítők és az alkatrészek gyártását) sújtotta. A szolgáltatások (szabadidős eszközök bérbeadása/kölcsönzése, javítás és karbantartás, turisztikai és szabadidős kikötők), melyek mostanáig jórészt ellenállónak bizonyultak, ez év eleje óta szintén érzik a válság hatásait. A nemzetközi forgatókönyvet alaposan átíró válság ellenére Európa továbbra is megtartotta vezető szerepét az amerikai versenytárs gyengülésével és a feltörekvő országok – Brazília, Kína és Törökország – erősödésével párhuzamosan ⁽³⁾.

2.2 Az ágazat ipari tevékenysége a kishajógyártás teljes termelési spektrumát lefedi, tehát a kis vízi alkalmatosságoktól a 100 méteresnél is hosszabb luxusjachtokig terjed. A kishajógyártás mégis jellemzően a 24 méternél rövidebb vízi járművek előállításával foglalkozik (melyek gyártását a 94/25/EK irányelv szabályozza). E vízi alkalmatosságok felhasználása sokféle lehet: szabadidős sporthajók, a parti őrség, a tengeri rendészet és vámórség professzionális hajói, a turisztikai övezetekben és a szigeteken használt utasszállító kishajók, speciális célokra használt csónakok. A szóban forgó iparág egyaránt gyárt felszereléseket és alkatrészeket (motorokat és hajtóműveket, fedélzeti eszközöket, elektronikus navigációs rendszereket, vitorlákat, hajófestékeket, lakkokat, belső berendezéseket), a hajózáshoz szükséges kiegészítőket (biztonsági felszereléseket, textiltermékeket stb.) és a vízi sportokhoz (búvárkodáshoz, szélvitorlázáshoz, sárkányvitorlázáshoz, kajak-kenuhoz stb.) szükséges eszközöket.

2.3 A számos szolgáltatási tevékenység igen sokrétű, így lefedi a 4 500 európai sport- és szabadidős kikötő kezelését és fejlesztését (ezek a 6,3 milliós európai kishajóflottához képest 1,75 millió hajóhelyet jelentenek), a hajók adás-vételét és karbantartását, a tengeri és folyami hajóberlést és -kölsönzést (legénységgel vagy anélkül), a hajózási tanfolyamokat, a tengerészeti szakértőket, és a szabadidős hajózásra szakosodott pénzügyi és biztosítási szolgáltatásokat egyaránt.

2.4 Ma Európában több mint 48 millió ember gyakorol egy vagy több szabadidős vízi tevékenységet, közülük 36 millióan hajóznak (vitorlás- vagy motoros hajóval) ⁽⁴⁾. A szabadidős hajós profilja pontosan leképezi az egyes nemzetek különböző társadalmi rétegeit: bár a szabadidős vízi tevékenységekre negatív fényt vet az, hogy a médiában helytelenül kizárólag a luxussal kapcsolják össze őket, mégsem a társadalmi elite korlátozódnak. Teljes joggal lehet elsősorban „a széles tömegek vízi sportjáról” beszélni.

⁽³⁾ A statisztikai adatokat a szabadidős hajózási ágazat éves statisztikáiból merítettük, melyeket az Annual ICOMIA Boating Industry Statistics Book (2007-2012)-ben tettek közzé.

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

2.5 Ezenkívül mintegy tíz éve az európai népesedési tendenciákkal párhuzamosan megfigyelhető a vízi sportokat űzők átlagéletkorának emelkedése is, ez pedig a vízi sportok jövőjére nézve aggodalomra ad okot.

2.6 Több európai országban a kishajógyártó vállalatok és a vízisportszövetségek az egyesületeiken keresztül már évek óta kezdeményezésekkel rukkoltak elő, hogy a fiatal nemzedéket megismertessék a vízi sportok nyújtotta élményekkel. E különböző kezdeményezések célja sport- és turisztikai tevékenységként, de akár lehetséges szakmaként is megismertetni az emberekkel a szabadidős hajózást, amennyiben a tanulóknak és diákoknak vállalati szakmai gyakorlatokat nyújtanak. Ezeket a nemzeti kezdeményezéseket európai szinten is át lehetne venni, amennyiben a vízi tevékenységek előmozdítását célzó közös fellépésekre kerülne sor, olyan eseményekhez kapcsolódva, mint például a május 20-i európai tengerészeti nap⁽⁵⁾.

2.7 66 000 km-nyi tengerpartjával Európa a szabadidős hajózás világszinten első számú célpontja. A jellemzően tengerhez kötődő szabadidős hajózást ugyanakkor a szárazföld belsejében is gyakorolják, egyes nemzetek esetében igen komoly súllyal, akár a belső vízi utak 27 000 km-es hossza mentén, akár a tavakon (Európában 128 tó vízfelülete haladja meg a 100 négyzetkilométert.) A Földközi-tengerre egyedül összpontosul minden hajótípust beleértve a világ szabadidős hajózási tevékenységének 70 %-a.

2.8 Az európai ipar nyitott és versenyképes, termelésének mintegy kétharmadát a belső piacon értékesíti, valamint olyan hagyományos piacokra exportál, mint az USA, Kanada és Ausztrália/Új-Zéland. A fenti országokbeli kereslet összeomlását követően az európai ipar egyre többet exportál az ázsiai (főként kínai) és latin-amerikai (főként brazil) feltörekvő piacokra, ahol a kereslet erős ugyan, de a helyi hatóságok igyekeznek védeni és fejleszteni saját nemzeti iparukat. Ázsiában az adminisztratív nehézségek és az importra vonatkozó előírások különösen az európai kkv-kat bántortalanítják el. Az európai termékek CE jelölését általában nem ismerik el, a hajógyáraknak a helyi típusjóváhagyás érdekében be kell mutatniuk műszaki dokumentációjukat, ami ugyanakkor komoly gondokat okoz az

európai kishajógyártás számára a szellemi tulajdonjogok tekintetében, hatalmas költségekkel terhelve a kkv-kat és a gyártás áthelyezésére ösztönözve a nagy vállalatokat.

3. Az európai jogi szabályozás hatásai a kishajógyártásra

3.1 1994-ben fogadták el a kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozó európai irányelvet (94/25/EK irányelv), mely lehetővé tette a 2,5 és 24 méteres méret közötti kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozó biztonsági követelmények európai szintű harmonizációját. A fenti irányelvet 2003-ban módosították (2003/44/EK irányelv) környezetvédelmi jellegű követelmények beiktatásával (például a hajómotorok gáz- és zajkibocsátási szintjeinek korlátozásával), valamint a motoros vízi sporteszközöknek (vízimotor vagy jet-ski) az irányelv alkalmazási körébe való bevonásával.

3.2 15 év alatt a kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozó fenti irányelv alkalmazása nemzetközi szinten több mint 60 EN-ISO szabvány kidolgozásához vezetett, melyeket a kishajókra és a motoros vízi sporteszközökre kell alkalmazni. Ezeket az európai eredetű szabványokat ma már nemzetközi szinten műszaki referenciaként használják. A 94/25/EK irányelv lehetővé tette a kedvtelési célú vízi járművek egységes európai piacának létrehozását is, mivel kedvező feltételeket teremtett az Európán belüli kereskedelemhez, versenyhez és árucseréhez. Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy koherens javaslatok útján tegye lehetővé a hajózási szolgáltatásokra vonatkozó egységes európai piac létrejöttét, és ennek érdekében egységesítse az európai hajóhasználati és hajózási feltételeket.

3.3 A 94/25/EK irányelvnek az Európai Parlament és a Tanács közötti megvitatása és felülvizsgálata most folyik (COM(2011) 456 final sz. irányelvjavaslat). A legjelentősebb változások a tengeri motorok gázkibocsátási szintjeinek további csökkentésére, a szennyvíztárolók vagy szennyvízfeldolgozó rendszerek fedélzeti beszerelésének kötelezettségére, valamint a termékek harmonizált forgalmazását szabályozó európai jogszabályi keret (768/2008/EK határozat és 765/2008/EK rendelet) követelményeihez való alkalmazkodásra vonatkoznak. Az EGSZB kedvezően nyilatkozott a felülvizsgálati javaslatról⁽⁶⁾.

⁽⁵⁾ A 2013-as európai tengerészeti nap a parti fejlesztés és a fenntartható tengeri turizmus témája körül kerül megrendezésre május 21–22-én Máltán, az Európai Bizottság (Tengerészeti Ügyek Főigazgatóságának) támogatásával.

⁽⁶⁾ Az EGSZB véleménye a következő tárgyban: *Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a kedvtelési célú vízi járművekről és a motoros vízi sporteszközökről* COM(2011) 456 final – 2011/0197 (COD), HL C 043., 2012.2.15., 30. o.

3.4 Az EGSZB szerint az új rendelet lehetőséget nyújt a kedvtelési célú vízi járművek besorolását szabályozó jelenlegi rendszer újragondolására. A rendelet ugyanis azt irányozza elő, hogy a vízi járműveket a tengeri időjárás meghatározott körülményeivel (a szél erővel és a hullámmagassággal) szembeni ellenálló képességük szerint 4 kialakítási kategóriába sorolják. Az Európai Parlament kérte, hogy az Európai Bizottság műszaki szempontból vizsgálja meg, hogy időszerű és lehetséges-e a járműkialakítási kategóriák jelenlegi rendszerének felülvizsgálata olyan módon, hogy az új rendszer a ma piacon lévő kedvtelési célú vízi járművek nagy változatosságát tükrözze, miközben a felhasználó számára pontosan meghatározza a vízi jármű jellemzőit. Mind az európai kishajógyártó ipar, mind a Felhasználók Európai Szövetsége helyeselte az Európai Parlament kezdeményezését⁽⁷⁾. Az EGSZB is a tanulmány elkészítésére ösztönzi az Európai Bizottságot.

3.5 A tengeri szállítás területén az Európai Bizottság megkezdte a 2009/45/EK irányelv felülvizsgálatát, mely a fémből készült, belföldi utazásokra alkalmas és 24 méternél hosszabb személyszállító hajókra vonatkozó biztonsági előírásokat és szabványokat érinti. Ma már azonban az ilyen hajók többségét nem acélból, hanem más anyagokból (elsősorban üvegszálból és kompozit anyagokból) gyártják, és így rájuk a nemzeti jogi szabályozás vonatkozik. A fenti irányelv egyszerűsítésére vonatkozó, az Európai Bizottság által előkészítés alatt álló javaslat az EGSZB szerint a rendelet alkalmazási területét kiterjeszthetné a 24 méternél rövidebb és/vagy nem fémből gyártott személyszállító hajókra is. Fontos azt biztosítani, hogy az alkalmazási terület kiterjesztése ne legyen káros hatással a kis személyszállító hajókat gyártó európai hajógyárak számára.

4. Az európai kishajógyártás a kereslet problémájával szembeülv

4.1 A drámai gazdasági következményekkel járó mély pénzügyi válságra az európai kishajógyártás gyorsan reagált, amennyiben megtette a szükséges lépéseket a hagyományostól (Európa, Észak-Amerika, Ausztrália/Új-Zéland) eltérő új piacok felleléséhez, új modellekbe és új technológiákba való beruházásokhoz annak érdekében, hogy innovatív termékekkel állhasson elő, csökkentse a termelési költségeket és így megőrizze a világban betöltött vezető szerepét. Emellett az új kishajók jelenlegi árai a korábbiakhoz képest versenyképesebbek a fogyasztók számára.

⁽⁷⁾ European Parliament, DG for internal policies, Policy Dpt A- Economic & Scientific Policy: „Design categories of Watercrafts” Briefing Note, IP/A/IMCO/NT2012-07, PE 475.122 (June 2012) <http://www.europarl.europa.eu/committees/en/imco/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=74331>

4.2 Figyelembe véve az európai bankrendszer által emelt akadályokat, mind a hajógyártás, mind pedig a hajóvásárlás finanszírozásának problémájával meg kell küzdeni. A pénzügyi válságnak a kishajógyázatra gyakorolt egyik hatása a keresletnek – a nem létfontosságú árucikkek esetében szokásos – későbbre tolódása volt. Emellett a bankrendszer már nem biztosítja a kedvtelési célú vízi jármű értékének megfelelő finanszírozást, mivel jelentős értékcsökkenéstől tart. A pénzügyi válság következménye volt a használtpiac stagnálása is, miközben nagyon alacsony áron adtak el a bankok birtokába került szabadidős vízi járműveket. A kishajógyázatban olyannyira népszerű lizincelés is válságba került. A más ágazatokban, így például a spanyol ingatlanpiacon megfigyelhetőhöz hasonló helyzetben vagyunk.

4.3 A válság előtt a hagyományos piacok mintegy 80 %-át tették ki az európai kishajógyártás eladásainak, a fennmaradó 20 %-ot pedig a feltörekvő piacok tették ki. A hagyományos piacokon történő eladásoknak a jelenlegi stagnálás által is súlyosított 40–60 %-os csökkenését csak kevésbé kompenzálta a feltörekvő piacok magasabb piaci részesedése. Emellett számos kishajógyártó, aki „kezdő szintű” vízi járműveket (például gumicsónakokat) kínál, nem tud a feltörekvő piacokon vásárlókhöz jutni, mivel itt az ilyen fajta termékekre nincs igény (akár az árak miatt, akár azért, mert ezekben az országokban az alsó és középső társadalmi rétegeknél még nem alakult ki a vízi sportok kultúrája). Az európai kishajógyártásnak tehát ezeken a piacokon nem annyira a versenyképesség, mint inkább a kereslet problémájával kell szembenéznie.

4.4 Európában a kedvtelési célú hajózás szabályozási keretét nagyrészt továbbra is nemzeti szinten határozzák meg. Bár a kedvtelési célú vízi járművek gyártása európai szinten harmonizált, a használatukra vonatkozó feltételek (például a vízi jártassági engedélyek, a regisztráció, a biztonsági felszerelések, az ágazatra vonatkozó adószabályok stb.) országonként hatalmas eltéréseket mutatnak. Az EGSZB úgy véli, hogy ebben az esetben a szubszidiaritás elve káros hatással van az egységes európai piac kialakulására.

4.5 A piacfelügyelet európai szinten ma igencsak elégtelennek tűnik. Az európai zaj- és károsanyag-kibocsátási normáknak nem megfelelő számos vízi járművet importálnak és adnak el Európában anélkül, hogy az importőröket a piacfelügyeleti szervek ellenőriznék, és így tisztességtelen verseny jön létre.

4.6 Az EGSZB-nek munkája során kiemelt figyelmet kell fordítania arra, hogy a szabadidős hajózás ágazatában az iparág és a szolgáltatások az ökológiai és tájvédelmi elvekkel összhangban fejlődjenek, különös tekintettel a természeti erőforrások és ökoszisztémák megőrzésére, a belvízi utakon a zajszennyezés elleni küzdelemre, a vízgyűjtő medencék lakossági és ipari hulladékok okozta szennyezésére, a vízi és a vízzel kapcsolatos szabadidős tevékenységek különféle formáit űző személyek biztonságára stb.

5. Mít tehet Európa?

5.1 Az EGSZB a 2012. októberi genovai nemzetközi sporthajó-kiállításon közmeghallgatást rendezett, melynek során a nagy számú szakmabeli résztvevőnek köszönhetően sikerült összegyűjteni az európai kishajógyártók részéről megfogalmazott szempontokat, problémákat és kívánalmakat.

5.2 Az európai kishajógyártás a jelenlegi gazdasági válság ellenére a vállalatok által folyamatosan végzett újító tevékenységnek köszönhetően első a világpiacon. A bankrendszeren keresztüli finanszírozáshoz való hozzáférés jelenlegi nehézségei veszélyeztetik az európai vállalatoknak a kutatásba, fejlesztésbe és innovációba való beruházási képességét. Az innováció továbbra is a legerősebb elem az európai kishajógyártás vezető szerepének a megtartása érdekében. El kell érni, hogy a kishajógyártó ágazat vállalatai könnyebben jussanak hozzá az európai kutatás-fejlesztési és innovációs alapokhoz, melyek ma az egyéb közlekedési eszközök tekintetében rendelkezésre állnak, de a hajógyártás számára csak korlátozott mértékben férhetők hozzá. Nemzeti szinten a kutatás-fejlesztési és innovációs beruházások adómentessé tétele egy másik támogatandó eszköz. A kishajógyártás számára az innováció nem pusztán technológiai újítás, hanem a használatot, a karbantartást és a szolgáltatásokat is érinti, így a bérbeadást és a kishajógyártás finanszírozását is.

5.3 Az európai helyzet nagyon heterogén a kishajógyártó vállalatok koncessziós szerződéseit illetően. Egyes országokban a turisztikai kikötőkben végrehajtandó beruházásokat a koncessziós szerződések feltételei (túl rövid időszakra megadott koncesszió, vagy a koncesszió megújítását övező bizonytalanság) korlátozzák. Az EGSZB javasolja, hogy az EU dolgozzon ki irányvonalakat az európai vállalatok részéről az ágazatba történő beruházások megkönnyítése érdekében.

5.4 A Lisszabon Szerződéssel a turizmus európai hatáskörbe került, ezért az EU-nak módjában áll kezdeményezéseket javasolni. Az Európai Bizottság 2013-ra jelentette be a parti és tengeri turizmussal kapcsolatos stratégiájának közzétételét. E stratégia révén tovább terjedhetne Európában a szabadidős hajózás, és lehetőség lesz az elkészítendő dokumentumban leírt bizonyos problémák kezelésére, így a vízi jártassági engedélyek, a regisztráció vagy éppen a biztonsági előírások terén meglévő

szabályozási eltérések kezelésére, hogy az európai sporthajózásra vonatkozó szabványok összehangolását lehetővé tevő intézkedésekre kerüljön sor.

5.5 Az EGSZB kedvezően ítéli meg az Európában és főként a földközi-tengeri térségben egyre növekvő számú védett tengeri övezet létrejöttét, ami azonban egyben bizonytalanságot is szül a hajózási szabályok tekintetében. Az EGSZB azt javasolja, hogy európai szinten harmonizálják a szabadidős vízi járműveknek a védett tengeri övezetekbe való bejutására vonatkozó szabályokat, hogy a felhasználó kezdettől fogja tisztában legyen vele, hogy saját vízi járműve megfelelően fel van-e szerelve az ilyen övezetekben való hajózáshoz vagy sem.

5.6 A biztonság javítása érdekében hasznos lenne a balesetekre vonatkozó adatokat európai szinten egyetlen olyan adatbázisba összegyűjteni, amely lehetővé tenné a kérdés áttekintő és összehasonlító tanulmányozását, valamint a hajózási tevékenységek gyakorlásával összefüggő kockázatok jobb megértését, hogy a fennálló kockázatoknak leginkább megfelelő szabályok bevezetésére kerüljön sor. Az EGSZB felkéri az Európai Bizottságot egy olyan adatgyűjtő modell elkészítésére, mely a tagállamokkal egyeztetve egységes rendszerű és összehasonlítható adatokat bocsát rendelkezésre.

5.7 Emellett alapvető fontosságú a szakmai képzés kérdése, valamint a vonatkozó szakképesítések európai szintű elismerése. A kedvtelési célú hajózással kapcsolatos szakmákra – az ipari tanulók és a javításhoz-karbantartáshoz kapcsolódó szakmák számára főként ipari vállalatoknál – történő képzés nem áll mindenhol rendelkezésre Európában. El kell gondolkodni azon, hogy miként lehetne európai szintű képzési rendszereket kifejleszteni, melyek minőségi képzést nyújtva az európai munkavállalók mobilitását is elősegítenék, és felkeltenék a fiatalok érdeklődését a kishajógyártás iránt. Javasolható egy európai képzési „útlevél” bevezetése, amilyen a bányamérnökök esetében létezik. A szociális partnereknek elő kellene segíteniük a képzések európai szintű elismerésére szolgáló rendszert, például egy kísérleti projekt beindítását javasolva az ECVET⁽⁸⁾ keretében. A legénység kiképzése és a tengerrel kapcsolatos szaktudás két olyan ágazat, melynek az európai megközelítés szintén hasznára válna, mivel szélesebbre nyitná az EU-n belül a munkaerőpiacot. A kishajógyártás a múltban hátrányt szenvedett attól, hogy kevésbé volt látható, a vele kapcsolatos szakmák ismerete pedig csekély volt az iskolákban és az egyetemeken, ami a szabadidős hajózáshoz kapcsolódó szakmai karrierlehetőségek ismeretét is korlátozta. Több európai országban nem léteznek a szabadidős hajózásra vonatkozó specifikus szociális megállapodások sem, ami pedig csökkenti az ágazat vonzerejét.

(8) Az Európai Szakmunkásképzési Kreditrendszer (European Credit system for Vocational Education and Training – ECVET) a szakmunkásképzésben megvalósítandó kölcsönös bizalom és mobilitás előmozdításának új európai eszköze.

5.8 Az európai kishajógyártás 15 éve a 94/25/EK irányelv szerint harmonizált nemzetközi ISO szabványokat alkalmaz. Alapvető, hogy az ISO-típusú nemzetközi szabványoknak, mint a kedvtelési célú vízi járművekre nemzetközi szinten vonatkozó egyedüli műszaki referenciának a használatát elősegítsük, elkerülve így a nemzeti (brazil, kínai stb.) szabványok elszaporodását, ez ugyanis a műszaki előírások további szétaprózódásán keresztül tényleges akadályokat képezne az ágazat számára.

5.9 Az EU képes megvédeni – és meg is kell védenie – saját kishajógyártását, amennyiben javítja és hatékonyabbá teszi a közvetlen és közvetett piacellenőrzési és –felügyeleti intézkedéseket, valamint támogatja az európai exportárúknak az Európán kívüli piacokhoz való hozzáférését. Az EU–Mercosur kereskedelmi tárgyalások például alkalmat adhatnak arra, hogy küzdjünk egyes dél-amerikai országok protekcionista lépései és aránytalanul magas vámtarifái ellen, melyek révén korlátozni kívánják a saját piacakra való bejutást.

Kelt Brüsszelben, 2013. február 13-án.

*az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke*

Staffan NILSSON
