

I

(Resolutioner, rekommendationer och yttranden)

YTTRANDEN

EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN

487:E PLENARSESSIONEN DEN 13 OCH 14 FEBRUARI 2013

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ”Båtbranschen: en omvandling som påskyndats av krisen” (yttrande på eget initiativ)

(2013/C 133/01)

Föredragande: **Edgardo Maria IOZIA**

Medföredragande: **Patrizio PESCI**

Den 12 juli 2012 beslutade Europeiska ekonomiska och sociala kommittén att i enlighet med artikel 29.2 i arbetsordningen utarbeta ett yttrande på eget initiativ om

”Båtbranschen: en omvandling som påskyndats av krisen”.

Rådgivande utskottet för industriell omvandling, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 22 januari 2013.

Vid sin 487:e plenarsession den 13–14 februari 2013 (sammanträdet den 13 februari) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 70 röster för, 0 röster emot och 2 nedlagda röster.

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Olika vattenaktiviteter, dvs. att vistas på vatten på sin fritid antingen i båt (segel- eller motorbåt, kanot, kajak eller liknande) eller för att utöva någon av de otaliga vattensporter som erbjuds (vind- och kitesurfing, dykning, fritidsfiske osv.), är något som har utövats i Europa av alla samhällsklasser sedan länge. Därför betraktas vattenaktiviteter i Europa inte bara som ett sommartidsfördriv, utan som något som bidrar till att utveckla och sprida värderingar som rör sport, kultur, miljö och samhälle. I denna mening spelar de folkliga vattenaktiviteterna en viktig social roll och stöder Europeiska unionens värden.

1.2 Genom vattenaktiviteter kan speciellt de yngre generationerna lära sig respekt för naturen och värdet av samarbete och ansvar. De kan umgås med varandra, utöva en rolig sport till ett rimligt pris, bekanta sig med nya områden genom maritim

turism och få tillgång till särskilt värdefulla havsområden. Vattenaktiviteter har under senare tid börjat användas i terapeutiskt syfte för personer med funktionsnedsättning och människor som har förlorat sitt självförtroende, eftersom sådana aktiviteter bidrar till deras återintegrering och till att de återfår självförtroendet.

1.3 Bakgrunden till detta yttrande är att Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (EESK) har konstaterat att den europeiska inre marknaden fortfarande är bristfällig när det gäller båtbranschen. Den offentliga hearing som hölls i oktober 2012 under den internationella båtmässan i Genua (Italien), där företrädare för kommissionen och Europaparlamentet, näringslivet, arbetstagare, användare och konsumenter, universitet och miljöföreningar deltog, lyfte fram många av de svårigheter som denna sektor fortfarande har på den europeiska marknaden. EESK uppmanar därför kommissionen att överväga de åtgärder

som föreslås i detta yttrande och som behövs för att fullborda den inre marknaden och undanröja de hinder och andra restriktioner som fortfarande finns på nationell och internationell nivå.

1.4 Produktionen i den europeiska båtbranschen har under de senaste åren av kris sjunkit kraftigt, enligt uppgifter från olika länder med omkring 40–60 %, med en förlust av 46 000 arbetsplatser och en minskad omsättning inom tillverkningen med ca 3–4,5 miljarder euro. Europa har dock fortfarande den största båtbranschen i världen. USA:s konkurrensposition har försvagats och nya tillväxtländer som Brasilien, Kina och Turkiet har stärkt sin ställning.

1.5 EESK anser att det är viktigt att inte förlora denna rikedom av kunskap och kompetens inom innovation, som har gjort det möjligt för företag att klara sig och samtidigt öka sin exportandel, dock nästan helt uteslutande för produkter i den högre prisklassen.

1.6 Över 70 % av den maritima turismen i världen koncentreras till Medelhavet, vilket ger betydande fördelar för kustländerna. Denna turism hämmas av nationella lagar som skiljer sig från varandra, till exempel när det gäller registrering av fritidsbåtar, förarbevis, säkerhetsåtgärder och beskattning, för att nämna de viktigaste.

1.7 Kommittén är medveten om att de traditionella sjöfartsländerna har olika intressen. Vi rekommenderar dock kommissionen att finna gemensamma lösningar och anser att det är av särskilt intresse för sektorn att börja tillämpa principen om att det inte får finnas direkta eller indirekta hinder på den inre marknaden för den fria rörligheten för tjänster och personer.

1.8 Säkerhets- och miljökraven för konstruktionen av fritidsbåtar är harmoniserade på EU-nivå, men den rättsliga ramen för sådana båtar varierar mycket från land till land vad gäller användningsvillkoren (förarbevis, registreringar, säkerhetsbestämmelser och säkerhetsutrustning, beskattning osv.). Dessa nationella skillnader fragmenterar den europeiska inre marknaden och skapar förvirring för ekonomiska aktörer och användare, men också en viss form av illojal konkurrens. Det mest tydliga exemplet är naturligtvis Medelhavet, där vattenaktiviteter regleras på olika sätt i varje land, från Spanien till Grekland, via Frankrike, Italien, Slovenien och Kroatien. Sådana skillnader i behandling finns inte för andra transportmedel såsom bil, tåg eller flyg.

1.9 Under den intressanta hearing som hölls under den internationella båtmässan i Genua uppmanade företrädare för olika delar av sektorn, företrädare för de anställda inom sektorn och miljöorganisationerna enhälligt och kraftfullt EU att genomföra lämpliga initiativ för att stödja verksamheten inom båtbranschen.

1.10 Båtbranschen är en sektor där innovation, forskning och utveckling är avgörande för dess överlevnad, men i motsats till många andra sektorer kräver den inga särskilda åtgärder eller ekonomiskt stöd, utan bara initiativ och åtgärder som kan säkra att den inre marknaden på detta område blir verklighet.

1.11 Kommittén delar båtbranschens oro och uppmanar kommissionen att följa upp antagandet av det reviderade direktivet 94/25/EG om fritidsbåtar på upp till 24 meter med ytterligare initiativ som ska ingå i en särskild handlingsplan. Det skulle vara till stor nytta att utarbeta en grönbok om åtgärder som ska vidtas för båtbranschen, och som involverar alla berörda parter, och att sedan utarbeta en handlingsplan som är förenlig med de allmänna principerna för en ny europeisk industripolitik⁽¹⁾ och en europeisk politik för hållbar turism⁽²⁾.

1.12 EESK betonar särskilt följande teman som bör behandlas och lösas:

- Man bör förhandla med tredjeländer, särskilt USA, Kina och Brasilien, om nya **ömsesidiga** regler för EU-produkters tillgång till deras marknader.
- Man bör öka marknadsövervakningen för att undvika import från tredjeländer av fritidsbåtar som inte uppfyller europeiska standarder för buller och utsläpp och på så sätt orsakar illojal konkurrens.
- Man bör främja en enhetlig och kontinuerlig utbildning som gör det möjligt att erkänna yrkeskvalifikationer som erhållits, vilket underlättar arbetskraftens rörlighet. Arbetsmarknadens parter vill ha ett europeiskt utbildningspass för sektorn.

⁽¹⁾ Meddelande från kommissionen: "En starkare europeisk industri för tillväxt och ekonomisk återhämtning" COM(2012) 582 final.

⁽²⁾ Meddelande från kommissionen: "Europa, världens främsta resmål – en ny politisk ram för europeisk turism", COM(2010) 352 final.

- Man bör upprätta en europeisk databas om olyckor förknippade med fritidsbåtar och vattenaktiviteter, så att man kan förstå riskerna med dessa aktiviteter och anta mer lämpliga säkerhetsbestämmelser och standarder.
- Man bör anta enhetliga säkerhetsföreskrifter i hela EU, särskilt i havsområden såsom Medelhavet, Östersjön och andra europeiska hav.
- Man bör beställa en teknisk undersökning för att granska det nuvarande systemet för båt kategorier, som också begärts av Europaparlamentet i samband med översynen av direktiv 94/25/EG.
- Man bör göra det lättare för båtbranschen att få tillgång till EU-medel för forskning, utveckling och innovation, såsom är fallet för andra transportmedel.
- Man bör främja antagandet och användningen av internationella standarder, som respekteras i praktiken. USA deltar t.ex. i utvecklingen av ISO-standarder, men varken erkänner eller använder dem på nationell nivå, utan föredrar amerikanska standarder.
- Man bör harmonisera skattebehandlingen för den maritima turismen på den inre marknaden. En del medlemsstater tillämpar samma reducerade moms sats för hamnkostnader och båtuthyrning som för hotellindustrin, medan andra tillämpar normal moms sats, vilket uppenbart innebär en omotiverad nackdel för nationella operatörer.
- Man bör öka intresset för båtbranschen bland de yngre generationerna, både som yrkesverksamhet och som fritidsintresse och sport.

2. Den europeiska båtbranschen

2.1 Båtbranschen i Europa består nu av mer än 37 000 företag, som direkt sysselsätter 234 000 personer och som 2011 genererade en årlig omsättning på 20 miljarder euro. 97 % av företagen är små och medelstora företag. Det finns omkring tio stora, mer strukturerade, koncerner. Den ekonomiska och finansiella krisen 2008–2009 resulterade i en genomsnittlig minskning av försäljningen och industriproduktionen på ca 40–60 %, och alla produktsegment påverkades. Från och med 2009 har den ekonomiska krisen lett till en förlust av mer än 46 000 arbetstillfällen och till en minskning på 3–4,5

miljarder euro av den totala omsättningen inom sektorn med avseende på tillverkningen. Procentuellt sett har förlusten av arbetstillfällen legat på samma nivå i stora företag och små och medelstora företag. Förlusten av arbetstillfällen och minskningen av omsättningen har framför allt skett inom sektorns industrisegment (dvs. varvsindustrin och tillverkningen av tillbehör och komponenter). Tjänsterna (uthyrning/chartering av fritidsbåtar, reparation och underhåll, marinor och småbåtshamnar), som hittills i stort sett har klarat sig, började känna av krisen detta år. Trots att krisen har förändrat den internationella situationen i grunden är Europa fortfarande världsledande, medan USA:s konkurrenskraft har försvagats och nya tillväxtländer som Brasilien, Kina och Turkiet har stärkt sin ställning⁽³⁾.

2.2 Sektorns industriverksamhet täcker hela registret av varvsindustriproduktion, allt från små båtar till lyxjakter på över 100 meter. Båtindustrin fokuserar dock normalt mer på produktion av fartyg på upp till 24 meter i längd (vars konstruktion regleras av direktiv 94/25/EG). Dessa fartyg används för varierande ändamål, bland annat som nöjesbåtar, små yrkesfartyg för kustbevakningen, sjöpolisen och tullen, små passagefartyg som används i turistområden och ömråden samt specialfartyg. Industrin framställer utrustning och komponenter (motorer och framdrivningssystem, däcksutrustning, elektronik och navigationssystem, segel, färg, möbler och inredning), tillbehör (säkerhetsutrustning, textilprodukter osv.) och vattensportutrustning (för dykning, vindsurfing, kitesurfing, kanot- och kajakpaddling osv.).

2.3 Tjänsteutbudet inom sektorn är mycket varierande, eftersom den omfattar förvaltning och utveckling av 4 500 småbåtshamnar och marinor i Europa (1,75 miljoner kajplatser för en europeisk flotta på 6,3 miljoner båtar), men också handel med och underhåll av båtar, uthyrning och chartering av båtar för hav och inlandsvatten (med eller utan besättning), seglingsskolor, maritima experter, finansiella tjänster och försäkringstjänster inriktade på båtbranschen osv.

2.4 I dag utövar 48 miljoner européer någon vattenaktivitet, varav 36 miljoner använder båt (motorbåt eller segelbåt)⁽⁴⁾. Fritidsbåtsägarnas profil återspeglar de olika samhällsklasserna i varje land. Trots att medierna ofta orättvist förmedlar en bild av vattenaktiviteter som förknippade med lyx, är de inte förbehållna en social elit. Man kan med god anledning särskilt prata om "folkliga vattenaktiviteter".

⁽³⁾ Statistiken bygger på statistik från den årliga statistikpublikationen ICOMIA Boating Industry Statistics Book (2007–2012).

⁽⁴⁾ Källa: European Boating Industry, European Boating Association, den årliga statistikpublikationen ICOMIA Boating Industry Statistics Book.

2.5 Under det senaste årtiondet har man dessutom kunnat observera en ökning av medelåldern hos båtförare i linje med den demografiska utvecklingen i Europa, och detta är oroande för båtbranschens framtid.

2.6 Under flera år har företagen inom sektorn och idrottsförbunden i olika europeiska länder genom sina organisationer utvecklat initiativ för att erbjuda maritima upplevelser till yngre generationer. Dessa olika initiativ har som mål att göra vattenaktiviteter kända som sport och turistnöje samt som en yrkessektor, och erbjuder praktikanter och studenter arbetslivserfarenhet och praktikplatser i företag. Dessa nationella initiativ skulle kunna genomföras också på europeisk nivå genom att man organiserar gemensamma initiativ för att främja vattenaktiviteter i samband med evenemang som t.ex. Havets dag i Europa den 20 maj ⁽⁵⁾.

2.7 Med en kustlinje på 66 000 kilometer är Europa världens främsta resmål för fritidsbåtar. Vattenaktiviteter, som oftast utövas på havet, förekommer också på kontinenten, och är starkt utvecklade i vissa länder, både på de inre vattenvägarna (med en längd av 27 000 km) och på sjöar (i Europa finns 128 sjöar med en yta över 100 km²). Medelhavet står själv för hela 70 % av världens maritima charterverksamhet vad gäller alla fartygs-längder.

2.8 Den europeiska båtbranschen är öppen och konkurrenskraftig. Ungefär två tredjedelar av sektorns produktion går till den inre marknaden och exporten till traditionella marknader som USA, Kanada, Australien och Nya Zeeland. Efter att efterfrågan i dessa länder kollapsat har den europeiska båtbranschen ökat sin export till tillväxtmarknader i Asien (främst Kina) och Latinamerika (främst Brasilien), där efterfrågan är stark men där de lokala myndigheterna vill skydda och utveckla den inhemska industrin. I Asien avskräcker de administrativa svårigheterna och importformaliteterna i synnerhet de europeiska små och medelstora företagen. CE-märkningen på europeiska produkter erkänns inte allmänt, och varven måste lägga fram egen teknisk dokumentation för att få lokala tillstånd, vilket medför allvarliga

⁽⁵⁾ Havets dag i Europa 2013 fokuserar på temat kustutveckling och hållbar maritim turism och hålls i Malta den 21–22 maj. Evenemanget stöds av Europeiska kommissionen (GD Havsfrågor och fiske).

problem för båtbranschen i EU när det gäller skydd av immateriella rättigheter, skapar enorma kostnader för små och medelstora företag samt driver storföretagen att utlokalisera sin verksamhet.

3. EU-lagstiftningens effekter på båtbranschen

3.1 År 1994 antogs EU-direktivet om fritidsbåtar (direktiv 94/25/EG), som möjliggjorde harmonisering på EU-nivå av säkerhetskrav för fritidsbåtar med en storlek mellan 2,5 och 24 meter. Direktivet ändrades 2003 (direktiv 2003/44/EG) genom att nya miljökrav infördes (t.ex. minskade utsläpps- och bullernivåer för båtmotorer) och vattenskotrar inkluderades i direktivets tillämpningsområde.

3.2 Under en period på 15 år har tillämpningen av detta direktiv om fritidsbåtar främjat utvecklingen av över 60 harmoniserade EN/ISO-standarder på internationell nivå, som tillämpas på båtar och vattenskotrar. Dessa standarder av europeiskt ursprung används i dag som teknisk referenspunkt på internationell nivå. Direktiv 94/25/EG har också gjort det möjligt att skapa en europeisk inre marknad för fritidsbåtar, vilket har underlättat villkoren för handel, konkurrens och utbyte inom Europa. EESK uppmanar kommissionen att lägga fram konsekventa förslag som gör det möjligt att skapa en europeisk inre marknad för maritima tjänster, så att man kan förenhetliga användningsvillkoren och de allmänna sjöfartsvillkoren i Europa.

3.3 Direktiv 94/25/EG är för närvarande föremål för översyn och diskussion mellan Europaparlamentet och rådet (förslag till direktiv COM(2011) 456 final). De viktigaste ändringarna rör en ytterligare sänkning av utsläppsnivåerna för båtmotorer, skyldigheten att installera spillvattentankar eller reningssystem ombord för avloppsvatten och anpassning till kraven i EU:s nya rättsliga ram som harmoniserar marknadsföringen av produkter (beslut nr. 768/2008 och förordning 765/2008/EG). Kommittén har avgett ett positivt yttrande om den föreslagna ändringen ⁽⁶⁾.

⁽⁶⁾ Yttrande från EESK om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om fritidsbåtar och vattenskotrar" – COM(2011) 456 final – 2011/0197 (COD), EUT C 43, 15.2.2012, s. 30.

3.4 Enligt EESK utgör det nya direktivet en möjlighet att ompröva det nuvarande systemet för kategorisering av fritidsbåtar. I direktivet fastställs fyra båtkategorier, beroende på båtarnas förmåga att hantera vissa väderförhållanden (vindstyrka och våghöjd). Europaparlamentet har uppmanat kommissionen att genomföra en teknisk studie om ändamålsenligheten i det nuvarande systemet för båtkategorier och möjligheten att se över det, så att det återspeglar det ytterst varierade utbudet av fritidsbåtar på marknaden i dag och ger exakt information till användaren om båtens egenskaper. Både den europeiska båtbranschen och det europeiska användarförbundet har understött Europaparlamentets initiativ⁽⁷⁾. EESK uppmanar kommissionen att se till att studien genomförs.

3.5 Vad gäller sjötransporter har kommissionen åtagit sig att revidera direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg med en längd på över 24 m, som är tillverkade av metall och som används på inrikes resor. I dag byggs dock de flesta av dessa fartyg i andra material än stål (främst glasfiber och kompositmaterial) och är därför föremål för nationell lagstiftning. EESK anser att den föreslagna förenklingen av direktivet, som för närvarande är under arbete vid kommissionen, kunde utvidga direktivets tillämpningsområde så att det även omfattar passagerarfartyg som är mindre än 24 m och/eller tillverkade av andra material än metall. Det är viktigt att se till att utvidgningen av tillämpningsområdet inte skadar europeiska varv som bygger små passagerarfartyg.

4. Efterfrågeproblemet för den europeiska båtbranschen

4.1 I en tid av djup finansiell kris med dramatiska ekonomiska konsekvenser reagerade den europeiska båtbranschen snabbt genom att vidta nödvändiga åtgärder för att finna nya marknader utanför de traditionella (Europa, Nordamerika, Australien/Nya Zeeland), investera i nya modeller och ny teknik för att erbjuda innovativa produkter, minska produktionskostnaderna och därmed försvara sin världsledande position. Dessutom är priserna på nya båtar i dag mer konkurrenskraftiga än tidigare för konsumenterna.

4.2 Vi måste ta itu med problemet att finansiera både industriell produktion och inköp av fartyg, med hänsyn till de svå-

righeter som det europeiska banksystemet orsakar. En av den finansiella krisens följder för båtbranschen är minskad efterfrågan, vilket är normalt för produkter som inte är absolut nödvändiga. Dessutom godkänner banksystemet inte längre fritidsbåtens värde som garanti för finansiering, av rädsla för en bestående nedgång i värdet. En annan följd av den finansiella krisen är att andrahandsmarknaden har stagnerat, då fritidsbåtar som innehas av banker säljs till mycket låga priser. Leasing, som är populärt i båtbranschen, är också i kris. Vi står inför en situation som liknar den som observerats i andra sektorer, till exempel fastighetssektorn i Spanien.

4.3 Före krisen stod de traditionella marknaderna för cirka 80 % av den europeiska båtbranschens försäljning, och återstående 20 % fördelades på tillväxtmarknaderna. Nedgången på 40–60 % i försäljningen på de traditionella marknaderna, som förvärras av deras nuvarande stagnation, har inte uppvägs i tillräcklig grad av den ökande marknadsandelen på tillväxtmarknaderna. Dessutom har ett stort antal varv som erbjuder ”nybörjarbåtar” (t.ex. jollar och gummibåtar) misslyckats med att hitta nya avsaltningsmöjligheter på tillväxtmarknader, där denna typ av produkter inte efterfrågas (dels på grund av priset och dels för att det saknas en fritidsbåtkultur bland arbetar- och medelklassen i dessa länder). På dessa marknader står alltså båtbranschen i EU snarare inför ett problem med efterfrågan än ett konkurrensproblem.

4.4 I Europa regleras den rättsliga ramen för fritidsbåtar i stor utsträckning på nationell nivå. Konstruktionen av fritidsbåtar är harmoniserad på EU-nivå, men däremot varierar användningsvillkoren (t.ex. förarbevis, registreringar, säkerhetsutrustning, beskattning av sektorn osv.) i mycket hög grad från land till land. EESK anser att subsidiaritetsprincipen i detta fall hämmar utvecklingen av en europeisk inre marknad.

4.5 Marknadsövervakningen förefaller i dag mycket otillfredsställande på europeisk nivå. Ett stort antal fritidsbåtar som inte uppfyller europeiska standarder för buller och utsläpp importerar och säljs i Europa utan att importörerna kontrolleras av marknadsövervakningsmyndigheterna, vilket skapar illojal konkurrens.

⁽⁷⁾ Europaparlamentet, GD för EU-intern politik, Utredningsavdelning A – Ekonomisk politik och vetenskapspolitik: ”Design categories of Watercrafts”, informationsdokument, IP/A/IMCO/NT2012-07, PE 475.122 (juni 2012) <http://www.europarl.europa.eu/committees/en/imco/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=74331>.

4.6 I sitt arbete bör kommissionen framför allt vara uppmärksam på att sektorn för vattenbaserade fritidsaktiviteter och tjänster med anknytning till denna utvecklas i enlighet med principerna om miljö- och landskapsskydd, framför allt för att bevara naturresurser och naturliga ekosystem, bekämpa buller på inre vattenvägar och förhindra att vattendrag drabbas av föroreningar i form av kommunalt avfall och industriavfall samt värna om säkerheten hos de personer som deltar i olika former av vattenbaserade fritidsaktiviteter m.m.

5. Vad kan Europa göra?

5.1 EESK anordnade en offentlig hearing under den internationella båtmässan i Genua (i oktober 2012), under vilken man tack vare det breda och kvalificerade deltagandet kunde samla in synpunkter, problem och önskemål av olika europeiska aktörer i båtbranschen.

5.2 Den europeiska båtbranschen har i dag trots den nuvarande ekonomiska krisen en världsledande ställning tack vare de innovationer som företagen alltid har utvecklat. De aktuella svårigheterna i fråga om tillgång till finansiering genom banksystemet äventyrar de europeiska företagens möjligheter att investera i forskning, utveckling och innovation. Innovation är fortfarande det viktigaste redskapet för att bibehålla den europeiska båtbranschens ledande ställning. Det är nödvändigt att underlätta tillgången för företag i båtbranschen till EU-medel för forskning, utveckling och innovation, som i dag finns tillgängliga för andra transportmedel men som sjöfarten har begränsad åtkomst till. Ett annat verktyg som bör främjas på nationell nivå är skattebefrielse för investeringar i forskning, utveckling och innovation. I båtbranschen rör innovation inte bara teknisk innovation, utan även användning, underhåll och tjänster såsom uthyrning eller finansiering av sjöfarten.

5.3 Situationen i Europa är mycket oenhetlig vad gäller de statliga koncessionerna till företag i båtbranschen. I vissa länder begränsas investeringarna i småbåtshamnar av koncessionsvillkoren (antingen för kort varaktighet eller osäkerhet kring förnyelsen av koncessionen). EESK rekommenderar att EU utvecklar riktlinjer för att underlätta europeiska företags investeringar i denna sektor.

5.4 Genom Lissabonfördraget faller turismen nu inom EU:s behörighetsområde, och EU kan därför föreslå initiativ. Europeiska kommissionen har meddelat att den 2013 kommer att offentliggöra sin strategi för kust- och havsturism. Denna strategi bör göra det möjligt att ytterligare sprida båtporten i

Europa och ta itu med ett antal problem som kommer att belysas i det framtida dokumentet, såsom lagstiftningsmässiga skillnader vad gäller förarbevis, registreringar och säkerhetskrav, så att man kan införa åtgärder för att säkerställa en tillnärmning av bestämmelserna om fritidsbåtar i Europa.

5.5 EESK välkomnar utvecklingen av skyddade havsområden, som ökar i antal i Europa och framför allt i Medelhavsområdet, men noterar att det orsakar osäkerhet om sjöfartsreglerna. Kommittén rekommenderar en harmonisering på EU-nivå av reglerna för fritidsbåtars tillträde till skyddade havsområden, så att båtföraren ända från början vet om båten är utrustad för användning i dessa områden eller inte.

5.6 För att förbättra säkerheten skulle det vara lämpligt att samla in olycksstatistik på europeisk nivå i en gemensam databas, vilket skulle möjliggöra en samlad och jämförbar studie och en bättre förståelse för de risker som är förknippade med vattenaktiviteter, så att man kan anta bestämmelser som är bäst lämpade för de risker som identifierats. EESK uppmanar kommissionen att utarbeta en modell för insamling av uppgifter, som överenskommit med medlemsstaterna, i syfte att få konsekventa och jämförbara uppgifter.

5.7 Frågan om yrkesutbildning och erkännande av relevanta kvalifikationer på europeisk nivå är också väsentlig. Yrkesutbildning inom sjöfartyrken (särskilt för lärlingar inom tillverkningssektorn samt när det gäller tjänster med anknytning till reparationer och underhåll) finns inte överallt i Europa. Man bör fundera över hur man kan utveckla utbildningsplaner som erkänns på EU-nivå, och som möjliggör utbildning av hög kvalitet och främjar en ökad rörlighet för arbetstagare i Europa samt lockar ungdomar till sjöfartyrken. Man bör utarbeta ett europeiskt "utbildningspass" i stil med det som införts för gruvingenjörer. Arbetsmarknadens parter bör bidra till utvecklingen av ett system för erkännande av kvalifikationer på EU-nivå och kan till exempel föreslå ett pilotprojekt inom ramen för det europeiska systemet för meritöverföring inom yrkesutbildningen (Ecvet)⁽⁸⁾. Även utbildningen av besättning och maritima experter är två områden som också skulle dra nytta av ett europeiskt tillvägagångssätt, eftersom det skulle göra det möjligt att öppna arbetsmarknaden inom EU. Tidigare har båtbranschen lidit av bristande synlighet och kunskaper med avseende på sjöfartyrken vid skolor och universitet, vilket även begränsat kunskapen om karriärmöjligheterna inom sjöfartyrken. I många europeiska länder finns det heller inga särskilda sociala avtal för sjöfarten, vilket också bromsar intresset för sektorn.

⁽⁸⁾ Det europeiska systemet för meritöverföring inom yrkesutbildningen (Ecvet) är det nya europeiska instrumentet för att främja ömsesidigt förtroende och rörlighet inom yrkesutbildningen.

5.8 Den europeiska båtbranschen har i 15 år använt internationella ISO-standarder som harmoniserats genom direktiv 94/25/EG. Det är viktigt att användningen av internationella standarder såsom ISO främjas som den enda tekniska referensen för fritidsbåtar på internationell nivå, för att förhindra spridning av nationella standarder (brasilianska, kinesiska osv.) som skulle leda till ytterligare fragmentering av de tekniska kraven och utgöra reella hinder.

5.9 EU kan och bör försvara sin båtbransch och förbättra och effektivisera sina direkta och indirekta marknadskontroll- och marknadsövervakningsåtgärder samt stödja tillgången till utländska marknader för sin export. Till exempel bör handelsförhandlingarna mellan EU och Mercosurländerna utnyttjas till att bekämpa protektionistiska åtgärder och orimliga tullavgifter som vissa sydamerikanska länder tar ut för att begränsa tillträdet till sina marknader.

Bryssel den 13 februari 2013

*Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

Staffan NILSSON
