

I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

OPINIE

EUROPEJSKI KOMITET EKONOMICZNO-SPOŁECZNY

487. SESJA PLENARNA W DNIACH 13 I 14 LUTEGO 2013 R.

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: „Przemysł sektora rekreacji wodnej: przyspieszone przemiany w dobie kryzysu” (opinia z inicjatywy własnej)

(2013/C 133/01)

Sprawozdawca: **Edgardo Maria IOZIA**

Współsprawozdawca: **Patrizio PESCI**

Dnia 12 lipca 2012 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny postanowił, zgodnie z art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego, sporządzić opinię z inicjatywy własnej w sprawie:

„Przemysł sektora rekreacji wodnej: przyspieszone przemiany w dobie kryzysu”.

Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 22 stycznia 2013 r.

Na 487. sesji plenarnej w dniach 13–14 lutego 2013 r. (posiedzenie z 13 lutego 2013 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 70 głosami – 2 osoby wstrzymały się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Rekreacja wodna z użyciem jednostek pływających (żaglówek, łodzi motorowych, kajaków, kanadyjek itd.) lub w innej formie (windsurfing, kitesurfing, nurkowanie, wędkarstwo) uprawiana jest w Europie od wielu lat przez wszystkie warstwy społeczne. W związku z tym nie należy jej traktować tylko jako wakacyjnej rozrywki, gdyż przyczynia się ona do rozwoju i przekazywania wartości sportowych, kulturalnych, ekologicznych i społecznych. Powszechna rekreacja wodna w Europie odgrywa istotną rolę społeczną i wspiera wartości Unii Europejskiej.

1.2 Dzięki rekreacji wodnej zwłaszcza młode pokolenie może nauczyć się szanowania przyrody, wartości wspólnej pracy, odpowiedzialności; młodzi ludzie mogą się spotykać, uprawiać ciekawy i niedrogi sport, poznać – dzięki turystyce

wodnej – nowe miejsca, dotrzeć do obszarów morskich o szczególnej wartości. Od niedawna rekreacja wodna spełnia też funkcję terapeutyczną w wypadku osób niepełnosprawnych i osób, które straciły pewność siebie, przyczyniając się do ich ponownej integracji i odzyskania utraconego poczucia bezpieczeństwa.

1.3 Punktem wyjścia niniejszej opinii jest stwierdzenie Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego (EKES-u), że jednolity rynek europejski w dziedzinie rekreacji wodnej jest jeszcze niedoskonały. Wysłuchanie publiczne, które odbyło się w październiku 2012 r. przy okazji międzynarodowego salonu nautycznego w Genui (Włochy), z udziałem przedstawicieli Komisji i Parlamentu Europejskiego, przemysłu, pracowników, użytkowników i konsumentów, środowisk akademickich i stowarzyszeń ekologicznych, wykazało liczne trudności istniejące jeszcze w tej dziedzinie na rynku europejskim. EKES

zachęca zatem Komisję Europejską do rozważenia działań zaproponowanych w niniejszej opinii, które są niezbędne do uzupełnienia jednolitego rynku i przezwyciężenia barier i innych ograniczeń istniejących jeszcze na poziomie krajowym i międzynarodowym.

1.4 W ciągu ostatnich lat, stojących pod znakiem kryzysu, w europejskim przemyśle sektora rekreacji wodnej odnotowano znaczny spadek produkcji w poszczególnych krajach rządu 40–60 %, któremu towarzyszyła utrata 46 tys. miejsc pracy i spadek całkowitych przychodów z produkcji o ok. 3–4,5 mld euro. Pomimo to jest on nadal najznaczniejszym sektorem w skali globalnej, gdzie widoczne jest osłabienie konkurencji amerykańskiej i rozwój krajów wschodzących, takich jak Brazylia, Chiny i Turcja.

1.5 EKES uważa, że nie można zmarnować takiego bogactwa umiejętności i zdolności innowacji, dzięki którym przedsiębiorstwa przetrwały, nastawiając się w większym stopniu na eksport dotyczący jednak prawie wyłącznie produktów z najwyższej półki.

1.6 Na Morzu Śródziemnym koncentruje się ponad 70 % światowej turystyki wodnej, dzięki której w państwach nadbrzeżnych powstały duże korzyści. Przeszkodę w rozwoju tej turystyki stanowią różnice między przepisami poszczególnych krajów, na przykład w zakresie rejestracji jednostek pływających, patentów żeglarskich, środków bezpieczeństwa, podatków, by wymienić tylko najważniejsze.

1.7 Chociaż EKES ma świadomość różnic w postrzeganiu tej kwestii między krajami o długoletniej tradycji morskiej, zaleca Komisji, by znalazła wspólne rozwiązania, i uważa, że szczególnie korzystne dla tego sektora byłoby zastosowanie zasady regulującej rynek wewnętrzny, polegającej na unikaniu dyskryminacji bezpośredniej lub pośredniej, do przepływu usług i osób.

1.8 W Europie wymogi w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska dotyczące budowy jednostek pływających są zharmonizowane na poziomie europejskim, natomiast ramy prawne dotyczące nawigacji z użyciem tychże jednostek różnią się znacznie między krajami, jeśli chodzi o warunki (patenty żeglarskie, rejestracja, przepisy bezpieczeństwa, wyposażenie ratunkowe, podatki itd.). Te różnice między krajami są przyczyną rozdrobnienia jednolitego rynku europejskiego oraz zamieszania z punktu widzenia podmiotów gospodarczych i użytkowników, a także swego rodzaju nieuczciwej konkurencji. Najjaskrawszym przykładem jest tu z pewnością Morze Śródziemne, gdzie od Hiszpanii, poprzez Francję, Włochy, Słowenię, Chorwację aż po Grecję żegluga podlega w każdym kraju innym przepisom. Takie różnice w traktowaniu nie istnieją w wypadku innych środków transportu, takich jak samochód, pociąg czy samolot.

1.9 Podczas ciekawego wysłuchania w ramach międzynarodowych targów nautycznych w Genui przedstawiciele tej branży przemysłu w całej jej różnorodności, przedstawiciele pracowników sektora i organizacje ochrony środowiska zwrócili się jednomyślnie i zdecydowanie do Unii Europejskiej, by przyjęła inicjatywę wspierającą ich działalność.

1.10 Poza reprezentowaniem sektora, dla którego przetrwania zasadnicze znaczenie mają innowacje, badania i rozwój, w przeciwieństwie do wielu innych sektorów przemysł sektora rekreacji wodnej nie wymaga nadzwyczajnych środków czy też pomocy gospodarczej, lecz wyłącznie inicjatyw i działań, aby urzeczywistnić jednolity rynek europejski w tym obszarze.

1.11 EKES podziela obawy przedstawicieli tego sektora i zwraca się do Komisji, by przyjęciu zmienionej dyrektywy nr 94/25/WE w sprawie jednostek pływających o długości do 24 m towarzyszyły dalsze inicjatywy, które należy włączyć do specjalnego planu działań. Bardzo korzystne byłoby sporządzenie z udziałem wszystkich zainteresowanych stron zielonej księgi w sprawie środków, jakie należy przyjąć w odniesieniu do przemysłu sektora rekreacji wodnej, po czym należałoby opracować plan działania zgodny z ogólnymi zasadami nowej europejskiej polityki przemysłowej⁽¹⁾ oraz europejskiej polityki na rzecz turystyki zrównoważonej⁽²⁾.

1.12 EKES zwraca zwłaszcza uwagę na niektóre zagadnienia, które należy omówić i rozwiązać:

- negocjacje z państwami trzecimi, zwłaszcza ze Stanami Zjednoczonymi, Chinami i Brazylią, w sprawie nowych zasad **wzajemności** w zakresie dostępu produktów europejskich do ich rynków;
- zaostrzenie nadzoru rynku w celu zapobieżenia importowi z krajów trzecich jednostek pływających niezgodnych z europejskimi parametrami dotyczącymi hałasu i emisji, co prowadzi do nieuczciwej konkurencji;
- propagowanie jednolitych, ustawicznych szkoleń umożliwiających uznanie nabytych kwalifikacji zawodowych, a zarazem sprzyjanie mobilności zawodowej; partnerzy społeczni apelują o stworzenie europejskiego paszportu w zakresie szkoleń w tym sektorze;

⁽¹⁾ Komunikat Komisji Europejskiej „Silniejszy przemysł europejski na rzecz wzrostu i ożywienia gospodarczego”, COM(2012) 582 final.

⁽²⁾ Komunikat Komisji Europejskiej „Europa – najpopularniejszy kierunek turystyczny na świecie – nowe ramy polityczne dla europejskiego sektora turystycznego”, COM(2010) 352 final.

- stworzenie europejskiej bazy danych dotyczącej wypadków w dziedzinie żeglarstwa i rekreacji wodnej, by określić czynniki ryzyka z nimi związane i przyjąć odpowiednio dostosowane przepisy bezpieczeństwa i normy;
- przyjęcie jednolitych przepisów bezpieczeństwa w całej UE, a zwłaszcza w akwenach morskich, takich jak Morze Śródziemne, Morze Bałtyckie i inne morza europejskie;
- zamówienie analizy technicznej w celu dokonania przeglądu obecnego systemu klasyfikacji projektów, zgodnie ze stanowiskiem Parlamentu Europejskiego w sprawie przeglądu dyrektywy 94/25/WE;
- ułatwienie dostępu sektora rekreacji wodnej do funduszy europejskich w zakresie badań, rozwoju i innowacji, podobnie jak w wypadku innych branży środków transportu;
- dążenie do przyjęcia, stosowania i rzeczywistego przestrzegania norm międzynarodowych. Np. Stany Zjednoczone uczestniczą w opracowywaniu norm ISO, ale nie przestrzegają, ani nie stosują ich na poziomie krajowym, gdyż wolą normy amerykańskie;
- harmonizacja warunków opodatkowania w turystyce wodnej na jednolitym rynku – niektóre państwa członkowskie zrównują stawkę VAT stosowaną do taryf portowych i do czarteru z obowiązującą w przemyśle hotelarskim, a inne stosują normalne stawki, co oczywiście stawia podmioty krajowe w gorszej sytuacji;
- zwiększenie atrakcyjności sektora rekreacji wodnej dla młodych pokoleń, zarówno z punktu widzenia zawodowego, jak i rekreacji i sportu.

2. Europejski przemysł sektora rekreacji wodnej

2.1 Przemysł sektora rekreacji wodnej w Europie to obecnie 37 tys. przedsiębiorstw zatrudniających bezpośrednio 234 tys. osób i generujących roczne przychody w wysokości 20 mld euro (2011 r.). 97 % firm to MŚP; wielkich zorganizowanych grup jest ok. dziesięć. Kryzys gospodarczy i finansowy lat 2008–2009 spowodował średni spadek sprzedaży i produkcji rzędu 40–60 % we wszystkich segmentach. Od 2009 r. kryzys gospodarczy spowodował likwidację ponad 46 tys. miejsc pracy i spadek całkowitych przychodów z produkcji w tym sektorze o ok. 3–4,5 mld euro. W tej samej proporcji spadła liczba miejsc pracy w wielkich firmach i w MŚP. Do likwidacji miejsc

pracy i do spadku przychodów doszło głównie w przemysłowym segmencie omawianego sektora (czyli w stoczniach oraz w zakładach produkujących akcesoria i części). Usługi (wynajem/wypożyczanie jednostek pływających, naprawa i konserwacja, przystanie i porty turystyczne), które dotąd zasadniczo opierały się kryzysowi, począwszy od tego roku również zaczęły odczuwać jego skutki. Choć kryzys znacznie zmienił sytuację na scenie międzynarodowej, Europa nadal pozostaje światowym liderem w tej dziedzinie; jednocześnie słabnie konkurencja amerykańska, a wzrasta – ze strony krajów wschodzących, takich jak Brazylia, Chiny i Turcja ⁽³⁾.

2.2 Działalność przemysłowa w omawianym sektorze obejmuje cały zakres produkcji stoczniowej jednostek pływających, od małych łodzi do super jachtów, których długość przekracza 100 m. Przemysł sektora rekreacji wodnej produkuje jednak zasadniczo jednostki poniżej 24 m długości (których budowa regulowana jest dyrektywą 94/25/WE). Jednostki te wykorzystywane są do różnych celów. Mogą to być jednostki rekreacyjne, małe profesjonalne łodzie do użytku straży przybrzeżnej, policji morskiej i służb celnych, małe statki pasażerskie używane w regionach turystycznych i na wyspach, łodzie specjalistyczne. Przemysł produkuje wyposażenie i części (silniki i systemy napędowe, wyposażenie pokładowe, urządzenia elektroniczne i systemy nawigacji, żagle, farby, inne elementy wyposażenia), akcesoria żeglarskie (wyposażenie ratunkowe, wyroby włókiennicze itd.) oraz wyposażenie do uprawiania sportów wodnych (nurkowanie, windsurfing, kitesurfing, żeglarstwo, kanadyjkarstwo/kajakarstwo itd.).

2.3 Działalność usługowa ma wiele różnych form, gdyż obejmuje zarządzanie 4 500 europejskimi portami turystycznymi i przystaniami (oferującymi 1,75 mln miejsc, podczas gdy flota europejska liczy 6,3 mln jednostek) oraz ich rozwój, a także handel statkami i ich konserwację, wypożyczanie i wynajem jednostek morskich i rzecznych (z załogą lub bez), szkoły żeglarstwa, ekspertów ds. morskich, usługi finansowe i ubezpieczeniowe przeznaczone specjalnie dla żeglarstwa itd.

2.4 Obecnie w Europie rekreacji wodnej oddaje się 48 mln osób, z czego 36 mln używa łodzi (motorowych lub żaglowych) ⁽⁴⁾. Osoby te reprezentują różne kategorie społeczne w każdym kraju: rekreacja tego rodzaju, choć często szkodzą jej rozpowszechniane przez media niesłuszne skojarzenia z luksusem, nie jest zastrzeżona dla elity społecznej. Można tu na pewno mówić przede wszystkim o powszechnym charakterze tej rekreacji.

⁽³⁾ Dane pochodzą z rocznych statystyk sektora opublikowanych w roczniku ICOMIA Boating Industry Statistics Book (2007–2012).

⁽⁴⁾ Źródło: *European Boating Industry, European Boating Association, rocznik ICOMIA Boating Industry Statistics Book.*

2.5 Ponadto od ok. dziesięciu lat w środowisku tym zaobserwować można zjawisko wzrostu średniego wieku w stopniu analogicznym do europejskich tendencji demograficznych, co jest niepokojące z punktu widzenia przyszłości przemysłu sektora rekreacji wodnej.

2.6 W wielu krajach europejskich przedsiębiorstwa sektora rekreacji wodnej i federacje sportowe podejmują od wielu lat wspólnie inicjatywy, aby zaproponować młodemu pokoleniu poznanie tej dziedziny. Celem tych inicjatyw jest propagowanie omawianego rodzaju rekreacji w formie sportu i turystyki jako sektora zawodowego i proponowanie uczniom i studentom doświadczeń zawodowych i staży w firmach. Te inicjatywy krajowe mogłyby zostać przeszczepione na poziom europejski poprzez organizację wspólnych działań upowszechniających rekreację wodną przy okazji takich wydarzeń jak europejski dzień morza, 20 maja 2013 r.⁽⁵⁾

2.7 Europa, która liczy 66 tys. km wybrzeża, jest najpopularniejszym na świecie celem podróży dla osób uprawiających żeglarstwo rekreacyjne. Rekreacja wodna, zazwyczaj związana z morzem, jest jednak uprawiana także wewnątrz kontynentu, szczególnie intensywnie w niektórych krajach, na 27 tys. km wewnętrznych szlaków wodnych i na jeziorach (w Europie jest 128 jezior o powierzchni ponad 100 km²). Samo Morze Śródziemne przyciąga 70 % światowego żeglarstwa czarterowego na jednostkach wszystkich kategorii wielkości.

2.8 Przemysł europejski jest otwarty i konkurencyjny; dwie trzecie produkcji trafia na rynek wewnętrzny, zaś eksport kierowany jest na rynki tradycyjne, takie jak Stany Zjednoczone, Kanada, Australia i Nowa Zelandia. Na skutek załamania się popytu w tych krajach coraz bardziej wzrasta eksport produktów przemysłu europejskiego na rynki wschodzące w Azji (głównie do Chin) i w Ameryce Łacińskiej (głównie do Brazylii), gdzie popyt jest duży, ale władze lokalne dążą do ochrony i rozwoju przemysłu krajowego. Trudności administracyjne i formalności związane z importem w Azji zniechęcają producentów, zwłaszcza europejskie MŚP. Oznaczenie CE, którym opatrzone są produkty europejskie, raczej nie jest uznawane, a stocznice muszą przedstawiać własną dokumentację techniczną w celu uzyskania lokalnej homologacji, co stwarza poważne problemy dla przedsiębiorstw europejskich tego

sektora w zakresie ochrony własności intelektualnej, obciążając nadmiernymi kosztami MŚP, a duże przedsiębiorstwa skłania do delokalizacji.

3. Wpływ prawodawstwa europejskiego na przemysł sektora rekreacji wodnej

3.1 W 1994 r. przyjęta została dyrektywa dotycząca rekreacyjnych jednostek pływających (dyrektywa nr 94/25/WE), która umożliwiła harmonizację na poziomie europejskim wymogów bezpieczeństwa dla jednostek rekreacyjnych o długości od 2,5 m do 24 m. Dyrektywa ta została zmieniona w 2003 r. (dyrektywą 2003/44/WE): dodano do niej nowe wymogi o charakterze ekologicznym (np. ograniczenie poziomu emisji gazów i hałasu przez silniki statków) i objęto zakresem jej stosowania prywatne jednostki pływające, a konkretnie skutery wodne.

3.2 Na przestrzeni 15 lat stosowania dyrektywa dotycząca rekreacyjnych jednostek pływających wpłynęła na opracowanie, na poziomie międzynarodowym, ponad 60 norm harmonizacyjnych EN-ISO odnoszących się do jednostek pływających i do skuterów wodnych. Te europejskie normy są obecnie używane jako techniczne punkty odniesienia na poziomie międzynarodowym. Dyrektywa 94/25/WE pozwoliła także na utworzenie jednolitego rynku europejskiego jednostek rekreacyjnych, ułatwiając handel, konkurencję i wymianę wewnątrz europejską. EKES zwraca się do Komisji o przedstawienie spójnych propozycji umożliwiających stworzenie jednolitego rynku europejskiego usług w sektorze rekreacji wodnej i powstanie konwencji warunków dla rekreacji i nawigacji w Europie.

3.3 Dyrektywa nr 94/25/WE jest obecnie poddawana przeglądowi i trwają na jej temat dyskusje między Parlamentem Europejskim a Radą (wniosek w sprawie dyrektywy COM(2011) 456 final). Główne zmiany dotyczą dalszego ograniczenia emisji gazów przez silniki statków, wymogu instalowania na pokładzie zbiorników lub systemów oczyszczania ścieków oraz dostosowania do wymogów nowych europejskich ram prawnych dotyczących wprowadzania zharmonizowanych produktów do obrotu (decyzja nr 768/2008 i rozporządzenie nr 765/2008/WE). EKES pozytywnie zaopiniował wniosek dotyczący tego przeglądu dyrektywy⁽⁶⁾.

⁽⁵⁾ Europejski dzień morza 2013 będzie poświęcony rozwojowi wybrzeży i zrównoważonej turystyce morskiej i odbędzie się w dniach 21–22 maja na Malcie przy wsparciu Komisji Europejskiej (DG ds. Gospodarki Morskiej i Rybołówstwa).

⁽⁶⁾ Opinia EKES-u w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych, COM(2011) 456 final – 2011/0197 (COD), Dz.U. C 43 z 15.2.2012, s. 30.

3.4 Według EKES-u nowa dyrektywa jest okazją do refleksji nad zmianą obecnego podziału na kategorie rekreacyjnych jednostek pływających. W dyrektywie przewidziano bowiem podział na cztery kategorie projektowe, zależnie od ich zdolności do sprostania na morzu określonym warunkom meteorologicznym (siła wiatru i wysokość fal). Parlament Europejski zwrócił się do Komisji Europejskiej o przeprowadzenie badań technicznych dotyczących stosowności i możliwości zmiany obecnego systemu kategorii projektowych, tak by odzwierciedlał on dużą różnorodność jednostek rekreacyjnych dostępnych obecnie na rynku, a także zawierał dokładne informacje dla użytkowników na temat cech jednostek pływających. Zarówno europejski przemysł sektora rekreacji wodnej, jak i europejska federacja użytkowników poparli inicjatywę Parlamentu Europejskiego⁽⁷⁾. EKES zwraca się do Komisji o przeprowadzenie odpowiednich badań.

3.5 Jeżeli chodzi o transport morski, Komisja Europejska podjęła przegląd dyrektywy 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich o długości przekraczającej 24 m, zbudowanych z materiałów metalowych i przeznaczonych do podróży krajowych. Jednak obecnie większość takich statków budowana jest z innych materiałów niż stal (zwłaszcza z włókien szklanych i kompozytów), w związku z czym podlegają one prawodawstwu krajowemu. Przygotowywany przez Komisję Europejską wniosek dotyczący uproszczenia tej dyrektywy mógłby, zdaniem EKES-u, doprowadzić do rozszerzenia zakresu jej stosowania na statki pasażerskie o długości poniżej 24 m i/lub zbudowane z materiałów niemetalowych. Trzeba zadbać o to, by rozszerzenie zakresu zastosowania nie przyniosło szkód europejskim stoczniom, w których powstają niewielkie statki pasażerskie.

4. Europejski przemysł sektora rekreacji wodnej wobec problemów z popytem

4.1 Europejski przemysł sektora rekreacji wodnej szybko zareagował na głęboki kryzys finansowy i jego poważne skutki gospodarcze, podejmując niezbędne środki w celu znalezienia nowych rynków zbytu poza rynkami tradycyjnymi (Europa, Ameryka Północna, Australia i Nowa Zelandia); zainwestowano w opracowanie nowych modeli i w nowe technologie, by zaoferować innowacyjne produkty, ograniczyć koszty produkcji i obronić w ten sposób pozycję światowego lidera. Ponadto ceny nowych statków są obecnie bardziej konkurencyjne dla konsumentów.

4.2 Należy zająć się problemem finansowania zarówno produkcji przemysłowej, jak i zakupu jednostek pływających,

(7) Parlament Europejski, DG ds. Polityki Wewnętrznej, Departament Tematyczny A ds. Polityki Gospodarczej i Naukowej: „Design Categories of Watercrafts”, Briefing Note, IP/A/IMCO/NT/2012-07, PE 475.122 (czerwiec 2012 r.). <http://www.europarl.europa.eu/committees/en/imco/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=74331>

uwzględniając trudności europejskiego systemu bankowego. Jednym ze skutków kryzysu w tym sektorze było odłożenie popytu, co jest zjawiskiem normalnym w wypadku produktów niebędących towarami pierwszej potrzeby. Ponadto system bankowy nie zapewnia już finansowania w oparciu o wartość jednostek pływających, w obawie przed znacznym spadkiem tej wartości. Kryzys spowodował też stagnację na rynku produktów używanych ze względu na wystawienie na sprzedaż po bardzo niskich cenach jednostek będących w posiadaniu banków. Również leasing, bardzo popularny w tym sektorze, przeżywa kryzys. Sytuacja przemysłu sektora rekreacji wodnej przypomina sytuację innych sektorów, np. sektora nieruchomości w Hiszpanii.

4.3 Przed kryzysem na rynkach tradycyjnych sprzedawano ok. 80 % produkcji europejskiej w tym sektorze; pozostałe 20% przeznaczone było dla rynków wschodzących. Spadek sprzedaży o 40–60 % na rynkach tradycyjnych oraz obecna stagnacja na tych rynkach tylko w niewielkim stopniu zostały skompensowane wzrostem sprzedaży na rynkach wschodzących. Ponadto znaczna liczba stoczni proponujących najprostsze jednostki rekreacyjne (np. łodzie i jednostki pneumatyczne) nie może znaleźć nowych możliwości zbytu na rynkach wschodzących, gdyż nie ma tam popytu na tego rodzaju produkty (z powodu cen lub ze względu na fakt, że kultura rekreacji wodnej nie istnieje jeszcze w nisko i średnio sytuowanych grupach społeczeństwa w tych krajach). Europejski przemysł sektora rekreacji wodnej stoi zatem raczej wobec problemu popytu niż konkurencji na tych rynkach.

4.4 W Europie ramy prawne regulujące rekreację wodną ustalane są w znacznym stopniu na poziomie krajowym. O ile budowa jednostek rekreacyjnych została zharmonizowana na poziomie europejskim, o tyle warunki korzystania z nich (np. patent żeglarski, rejestracja, wyposażenie ratunkowe, przepisy podatkowe w tym sektorze itd.) znacznie się różnią w poszczególnych krajach. EKES uważa, że w tym wypadku zasada pomocniczości jest przeszkodą dla rozwoju jednolitego rynku europejskiego.

4.5 Nadzór nad rynkiem na poziomie europejskim wydaje się obecnie wysoce niezadowolający. W Europie sprzedaje się wiele jednostek rekreacyjnych nieodpowiadających europejskim normom w zakresie hałasu i emisji, a ich importerzy nie są kontrolowani przez organy nadzoru rynku, co prowadzi do nieuczciwej konkurencji.

4.6 Szczególną uwagę w swoich pracach Komisja winna przywiązywać do rozwoju przemysłu i usług związanych z sektorem rekreacji wodnej, zgodnego z zasadami ekologii i ochrony krajobrazu, a zwłaszcza zachowania zasobów przyrodniczych i naturalnych ekosystemów, walki z hałasem na wodach śródlądowych, zanieczyszczania akwenów odpadami komunalnymi i technologicznymi, bezpieczeństwem osób korzystających z różnorodnych form rekreacji wodnej i związanej z wodą itd.

5. Co może zrobić Europa?

5.1 EKES zorganizował wysłuchanie publiczne w trakcie międzynarodowego salonu nautycznego w Genui (październik 2012 r.), podczas którego – dzięki licznemu udziałowi specjalistów – zapoznał się z punktem widzenia, problemami i oczekiwaniami różnych podmiotów europejskich działających w sektorze rekreacji wodnej.

5.2 Pomimo obecnego kryzysu gospodarczego, dzięki wprowadzonym nieustannie przez przedsiębiorstwa innowacjom europejski przemysł sektora rekreacji wodnej jest dziś światowym liderem. Obecne trudności w uzyskaniu finansowania od systemu bankowego podważają zdolność europejskich przedsiębiorstw do inwestycji w badania, rozwój i innowacje. Innowacje mają wciąż największe znaczenie dla utrzymania wiodącej roli europejskiego przemysłu sektora rekreacji wodnej. Konieczne jest ułatwienie przedsiębiorstwom tego sektora korzystania z funduszy europejskich w zakresie badań, rozwoju i innowacji, które są obecnie łatwo dostępne dla innych środków transportu, a trudno – dla sektora rekreacji wodnej. Na szczeblu krajowym należy dążyć do zwolnienia z podatku inwestycji w badania i rozwój oraz innowacje. Innowacyjność w tym sektorze nie dotyczy tylko technologii, ale także eksploatacji, konserwacji i usług takich jak wynajem jednostek czy finansowanie rekreacji wodnej.

5.3 Sytuacja w Europie jest bardzo zróżnicowana, jeżeli chodzi o koncesje państwowe dla przedsiębiorstw sektora rekreacji wodnej. W niektórych krajach warunki przyznawania koncesji (są one albo zbyt krótkoterminowe, albo towarzyszy im niepewność co do ich przedłużenia) ograniczają inwestycje w portach turystycznych. EKES zaleca, by UE opracowała wytyczne w celu ułatwienia inwestycji przedsiębiorstw europejskich w tym sektorze.

5.4 Wraz z wejściem w życie traktatu lizbońskiego turystyka weszła w zakres kompetencji europejskich i UE może w związku z tym podejmować w tej dziedzinie inicjatywy. Komisja Europejska zapowiedziała opublikowanie w 2013 r. strategii w zakresie turystyki przybrzeżnej i morskiej. Strategia ta powinna być wsparciem dla żeglarstwa rekreacyjnego w Europie i umożliwić zmierzenie się z niektórymi problemami, które

zostaną wskazane w przyszłym dokumencie, jak różnice w przepisach dotyczących patentów, rejestracji lub wymogów bezpieczeństwa, by wprowadzić środki pozwalające na konwergencję standardów w dziedzinie żeglarstwa rekreacyjnego w Europie.

5.5 EKES przyjmuje z zadowoleniem rozwój coraz większej liczby morskich obszarów chronionych w Europie, a zwłaszcza w basenie Morza Śródziemnego, który wywołuje jednak niepewność co do przepisów dotyczących żeglarstwa. Zaleca, by na szczeblu UE ujednolicono zasady dostępu rekreacyjnych jednostek pływających do morskich obszarów chronionych, tak by użytkownicy od samego początku wiedzieli, czy ich jednostka jest odpowiednio wyposażona do żeglowania na takim obszarze, czy też nie.

5.6 Aby poprawić bezpieczeństwo, użyteczne byłoby zgromadzenie na poziomie europejskim danych dotyczących wypadków w jednej wspólnej bazie danych, co pozwoliłoby na wspólną i porównawczą analizę i lepsze zrozumienie ryzyka związanego z uprawianiem rekreacji wodnej, aby wprowadzić zasady lepiej przystosowane do stwierdzonych zagrożeń. EKES zwraca się do Komisji o przedstawienie wzoru gromadzenia danych, uzgodnionego z państwami członkowskimi, aby uzyskać jednolite i porównywalne informacje.

5.7 Ponadto podstawowe znaczenie ma kwestia szkolenia zawodowego i uznawania odpowiednich kwalifikacji na szczeblu europejskim. Szkolenie w zawodach związanych z żeglarstwem (zwłaszcza dla praktykantów w przemyśle oraz w zawodach usługowych związanych z naprawą i konserwacją) nie jest dostępne wszędzie w Europie. Należy zastanowić się, w jaki sposób opracować programy szkoleń uznawanych na poziomie europejskim, aby zapewnić wysoką jakość szkoleń i sprzyjać większej mobilności pracowników w Europie oraz przyciągnąć młodzież do zawodów żeglarskich. Pożądane jest stworzenie europejskiego „paszportu” w zakresie szkoleń, jak uczyniono to w wypadku inżynierów górników; partnerzy społeczni powinni przyczynić się do rozwoju systemu uznawania kwalifikacji na poziomie europejskim; można by np. zaproponować projekt pilotażowy w ramach europejskiego systemu transferu osiągnięć w kształceniu i szkoleniu zawodowym ECVET (*European Credit system for Vocational Education and Training*)⁽⁸⁾. Z podejścia europejskiego skorzystałyby także sektory szkolenia załóg i ekspertyzy morskiej, co umożliwiłoby otwarcie rynku pracy w UE. Przemysł sektora rekreacji wodnej poniósł w przeszłości straty z powodu słabej dostrzegalności i wiedzy o związanych z nim zawodach w szkołach i uczelniach, co ograniczyło także wiedzę o możliwościach kariery zawodowej w tym sektorze. W wielu krajach europejskich nie istnieją nawet odrębne umowy społeczne dotyczące sektora rekreacji wodnej, co zmniejsza jego atrakcyjność.

⁽⁸⁾ *The European Credit system for Vocational Education and Training (ECVET)* to nowy europejski instrument służący promowaniu wzajemnego uznawania i mobilności w kształceniu i szkoleniu zawodowym.

5.8 W europejskim przemyśle żeglarskim od 15 lat stosuje się międzynarodowe normy ISO zharmonizowane na mocy dyrektywy nr 94/25/WE. Zasadnicze znaczenie ma to, by zastosowanie norm międzynarodowych takiego rodzaju jak ISO wspierano jako jedyny techniczny system odniesienia na poziomie międzynarodowym dla rekreacyjnych jednostek pływających, by uniknąć mnożenia się norm krajowych (brazylijskich, chińskich itp.), które mogą prowadzić do dalszej fragmentacji wymogów technicznych, stanowiąc prawdziwą barierę.

5.9 UE może i musi bronić swego przemysłu sektora rekreacji wodnej poprzez udoskonalenie i poprawę skuteczności bezpośrednich i pośrednich metod kontroli i nadzoru rynku, ułatwiając eksporterom dostęp do rynków pozaeuropejskich. Tytułem przykładu, negocjacje handlowe prowadzone między UE a Mercosurem powinny być okazją do przeciwdziałania protekcjonizmowi i bardzo wygórowanym opłatom celnym nakładanym przez niektóre kraje Ameryki Południowej w celu ograniczenia dostępu do ich rynku.

Bruksela, 13 lutego 2013 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Staffan NILSSON
