

## Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Közúti közlekedés 2020-ban: A civil társadalom elvárásai

(feltáró vélemény)

(2009/C 277/05)

Előadó: Jan SIMONS

2008. november 24-én az Európai Unió cseh elnöksége az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján írásban kérte fel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságot feltáró vélemény kidolgozására a következő tárgyban:

*Közúti közlekedés 2020-ban: A civil társadalom elvárásai.*

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2009. április 15-én elfogadta. (Előadó: Jan SIMONS.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. május 13–14-én tartott, 453. plenáris ülésén (a május 13-i ülésnapon) 89 szavazattal 33 ellenében, 17 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

### 1. Következtetések és ajánlások

1.1. Az EGSZB korlátokat szabott a vélemény hatókörét illetően. Ez a vélemény kizárólag a közúti áruszállítással foglalkozik, mivel a cseh elnökség részletesebb tájékoztatása ezt határozta meg. A közúti személyszállítás tárgyában külön véleményt kellene kidolgozni.

1.2. A közúti áruszállítással kapcsolatos valamennyi előrejelzés szerint 2020-ig erős, százalékban kifejezve kétszámjegyű növekedésről lesz szó. A jelenlegi gazdasági válságból adódóan a növekedés a következő években várhatóan stagnálni fog, ez azonban nem befolyásolja észrevehetően a 2020-as helyzetet.

1.3. Amennyiben a 2020-as végső állapot növekedést mutat, ez többek között azt is jelenti, hogy a gazdasági, szociális és ökológiai elveken alapuló, integrált közlekedéspolitikai megvalósítása érdekében erőteljesen törekedni kell a közlekedéspolitikai fehér könyv félülvizsgálatában meghatározott közlekedési megközelítésre, a komodalitás koncepciójára, amelyet 2007. március 15-i véleményében az EGSZB is támogatott.

1.4. A jóslott növekedés számos problémával jár együtt, amelyekkel a nemzetközi közigazgatási szervek, a kormányok, az érdekszervezetek és a polgárok már jelenleg is szembesülnek, mint például a növekvő szén-dioxid-kibocsátás, a közlekedési ágazat függősége a fosszilis üzemanyagoktól, az elegendő biztonságos infrastruktúra hiánya, valamint a gépkocsivezetők jó munkafeltételeinek és -körülményeinek biztosítása.

1.5. Ezeknek a problémáknak a megoldásához az EGSZB alapvető fontosságúnak tartja, hogy a köztudatban egyféle sürgősségérzet alakuljon ki, ami elősegíti a szükséges támogatottság megszerzését.

1.6. A szükséges intézkedéseket tekintve az EGSZB a szén-dioxid-kibocsátás terén fokozott erőfeszítéseket javasol annak érdekében, hogy a kibocsátást a forrásnál vegyék kezelésbe, többek között az új generációs, energiatakarékos motorok – gyorsított – kifejlesztése révén.

1.7. A személyszállítási ágazatnak a fosszilis üzemanyagoktól való függőségét illetően az EGSZB szükségesnek tartja egy megfelelően finanszírozott kutatási és fejlesztési program létrehozását, amely a fenntartható energia közlekedési ágazatban való alkalmazására irányul.

1.8. Az alternatív meghajtás lehetőségeire és a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló intézkedések és az ennek megfelelő termékek adóügyi ösztönzése az EGSZB szerint szintén jó irányba tett lépés. Ilyen intézkedés lehet a régi típusú tehergépjárműveknek a forgalomból való gyorsabb kivonása is.

1.9. A technikai innovációk és hasonló beruházások mellett gyorsan hozzá kell kezdeni a szükséges infrastruktúra kiépítéséhez, mint például az elegendő számú jól felszerelt, biztonságos és őrzött parkoló, valamint pihenőhely létesítéséhez is, ami szükséges a tervezett növekedés fedezéséhez. Ezeket a területeket úgy kell kialakítani, hogy a tehergépjárművek vezetői be tudják tartani a jogszabályban meghatározott szüneteket és pihenőidőket, és ezalatt valóban ki tudjanak kapcsolódni. Különösen fontos, hogy a gépjárművezetőket ne fenyegetse rablás, támadások és egyéb bűncselekmények veszélye. A pihenőhelyekre és parkokra – és nem csak az autópályák mentén fekvőkre – vonatkozóan mielőbb általános érvényű szabványokat kell kidolgozni és érvényesíteni (építési terv, szolgáltatási kínálat, parkolási rendszerek). A parkok és pihenőhelyek jobb kialakítását a tehergépjárművekre kivetett útdíj bevételeiből lehetne finanszírozni. Az ilyen jellegű intézkedések kedvező mellékhatása, hogy a jelenlegi gazdasági válság idejében ezek a beruházások fellendíthetik a gazdasági tevékenységeket.

1.10. A gépkocsivezetők számára továbbra is vonzóvá kell tenni a pályát jó munkafeltételek és -körülmények – például szabályozott munkaidő, összehangolt vezetési és pihenőidők – biztosítása révén, amelyek nemcsak a szabályozásban szerepelnek, hanem a gyakorlatban is megvalósulnak. Az EGSZB szerint az ágazat szociális szabályozásának ellenőrzését is magas szinten össze kell hangolni, és adott esetben szankcionálni kell az EU-ban. A munkaadók és a munkavállalók közötti, nemzeti és uniós szintű szociális párbeszéd megteremtését az EGSZB az ágazat jó működéséhez szükséges feltételnek tartja.

1.11. Az EGSZB nyomatékosan felhívja arra a figyelmet, hogy az ebben a véleményben megfogalmazott javaslatok célja nemcsak egyfajta sürgősségérzet kiváltása, hanem mindenekelőtt annak kifejezése, hogy e területen valóban sürgős és gyors intézkedésekre van szükség a várt növekedés fenntartható módon való kezelése érdekében.

## 2. Bevezetés

2.1. 2008. november 24-én Aleš Řebíček cseh közlekedési miniszter – tekintettel arra, hogy 2009 első felében Csehország tölti be az Európai Unió elnöki tisztét – levélben fordult az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság főtákarához, Martin Westlake-hez.

2.2. A levélben a cseh közlekedési miniszter kifejti, hogy alapvető fontosságúnak tartja, hogy a cseh közlekedési minisztérium jó együttműködést építsen ki az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsággal a cseh elnökség programjának minél jobb megvalósítása érdekében.

2.3. Ennek kapcsán a cseh elnökség felkérte az EGSZB-t egy feltárási vélemény kidolgozására a következő tárgyban: „Közúti közlekedés 2020-ban: A civil társadalom elvárásai”. A témakör politikai jelentőséggel bír, és szorosan kapcsolódik az euromatrica-dosszié további alakulásához és a rövidesen megjelenő TEN-T programhoz.

2.4. A különböző érintett társadalmi csoportok véleményének mielőbbi megismerése érdekében az EGSZB szükségesnek tartotta egy meghallgatás szervezését, amelynek során ezeknek a csoportoknak a képviselői ismertethették álláspontjukat.

2.5. A különböző érintett társadalmi csoportok álláspontja, ahogyan az a meghallgatás során elhangzott, a vélemény mellékletét képezi <sup>(1)</sup>.

2.6. A „közúti közlekedés” fogalma alatt ebben a feltárási véleményben a közúti áruszállítást értjük, mivel a cseh elnökség részletesebb tájékoztatása ezt a témát adta meg. A közúti személyszállítás tárgyában külön véleményt kellene kidolgozni.

2.7. Ez a korlátozás azt eredményezi, hogy a levont következtetéseket, pl. az infrastruktúra területén, a szükséges óvatossággal kell kezelni, mivel nem szerepel bennük az a dimenzió – mégpedig az egyéni gépjárműforgalom –, amely az infrastruktúrát leginkább igénybe veszi.

2.8. A cseh elnökség általi, a közúti közlekedési piac 2020-ig való alakulásának feltérképezésére irányuló felkérés fontossága akkor válik egyértelművé, ha belegondolunk, hogy az Európai Bizottság 2001-es közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata megállapítja, hogy a 25 tagú EU esetében az áruszállítás (tonnakilóméterben számított) 50 %-os növekedése várható 2020-ig, valamint hogy 2006-ban az EU 27 országán belül a tonnakilóméterben számolt belső közlekedés mintegy háromnegyedét (73 %) a közúti áruszállítás teszi ki.

2.9. A vasúti áruszállítás a tonnakilóméterben számolt közlekedés 17 %-át teszi ki, míg a belvízi hajózás és a csővezetékén történő szállítás 5-5 %-os aránnyal rendelkezik. Ezért törekedni kellene arra, hogy ezek a szállítási módok és a rövid távú tengeri közlekedés nagyobb arányban vegye ki részét a forgalomból.

2.10. Ha beigazolódik a közlekedés 2020-ig jósolt növekedése, azaz a nemzetközi közúti közlekedés a tagállaminál kétszer gyorsabban duplázódik meg, akkor ez számos területen jelentős következményekkel jár. Gondoljunk például az infrastruktúra hiányosságaira és az emiatt kialakuló torlódásokra. Amennyiben nem hoznak drasztikus intézkedéseket, erősen meg fog növekedni a szén-dioxid-kibocsátás, a zajterhelés és az energiafelhasználás. Ha nem változik a politika, rosszabbodnak a munkakörülmények, aminek következtében a gépkocsivezetői szakma veszít vonzerejéből.

2.11. Egyértelmű, hogy szűk keresztmetszetként kell számon tartani ezeket a területeket, amelyeken alapvető, a közúti közlekedési ágazat jól működő belső piacának megteremtéséhez létfontosságú döntéseket kell hozni.

2.12. Nehezítő tényező a közúti közlekedési piac széttöredezett szerkezete. Az EU-ban ez körülbelül 900 000 vállalatot érint, amelyeknek több mint fele a kisvállalkozások közé sorolható. A vállalatok száma konszolidálódik, méretük azonban nagyobb lesz. A közúti közlekedés piacát emellett kismértékű összetartás jellemzi. Sok a kisméretű, egyénileg működő vállalat, amely kevés készsége mutat az együttműködésre, ezért a logisztikai folyamatok nem optimálisan zajlanak, így az ágazatban még nagy mozgástere van a minőség javításának.

(1) A vélemények melléklete nem jelenik meg a Hivatalos Lapban. Ez a melléklet az EGSZB weboldalán érhető el: [www.eesc.europa.eu](http://www.eesc.europa.eu).

### 3. Általános megjegyzések

3.1. Az Eurostat adataiból kitűnik, hogy 2006-ban az EU 27 tagállama közül 25-ben a közúti közlekedés aránya a többi belső közlekedési módhoz – vasút, belvízi hajózás és csővezetékes szállítás – képest több mint 50 %-ot tesz ki (tonnakilométerben). Észtországban és Lettországban a vasúti közlekedés aránya 60 %-nál nagyobb. A szóban forgó Eurostat-vizsgálat szerint a vasúti közlekedés aránya Svájcban is meghaladta a 60 %-ot.

3.2. Ismeretes az is, hogy a közúti áruszállítás esetében a tonnánkénti szállítás 85 %-a 150 km-nél kisebb távolságon történik. A tonnánkénti szállítás 15 %-a történik 150 km-nél nagyobb távolságon.

3.3. Ez a megállapítás rámutat a közúti áruszállítás előnyére is, vagyis a rugalmasságra, mivel kis távolságok esetén a közúti áruszállításnak kevés alternatívája van.

3.4. A belső közlekedésmódokat illetően a vasút és a belvízi hajózás, főként hosszabb távon és a szállítandó áru típusától függően, alternatívát kínálhat a közúti áruszállítás számára, feltéve, ha a szolgáltatás minősége legalább ugyanolyan, és az áru – elkerülhetetlen – átrakodásának költsége elfogadható. Ebben az összefüggésben szerepet játszhat a külső költségek internalizálása.

3.5. A tengerpartok mentén fekvő közlekedési útvonalak esetében alternatívát jelenthet a rövid távú tengeri fuvarozás, amennyiben megszűnnek ennek a közlekedési módnak a vámügyi és adminisztratív akadályai, valamint itt is korlátozhatók az átrakodási költségek.

3.6. Ha a 2020-ig várható fejleményeket nézzük, az Európai Bizottság „European Energy and Transport” című dokumentumában szereplő és a NEA kutatóintézet által e téren végzett vizsgálatokból megállapítható, hogy a bruttó hazai termék és ezáltal a közlekedés is erőteljesen növekedni fog, hacsak nem tesznek lépéseket e két tényező szétválasztása érdekében, ahogyan azt már a közlekedéspolitikai fehér könyv félidei felülvizsgálatában is elismerték.

3.7. A 2020-ra vonatkozó, a nemzetközi áruforgalommal kapcsolatos előrejelzések a 2005-ös évvel összehasonlítva a következőket mutatják:

- a Nyugat-Európán belüli közlekedés 33 %-kal fog növekedni,
- a Kelet-Európán belüli közlekedés 77 %-kal fog növekedni,
- a Nyugat-Európából Kelet-Európába történő közlekedés 68 %-kal fog növekedni,
- a Kelet-Európából Nyugat-Európába történő közlekedés 55 %-kal fog növekedni.

A közúti áruszállítás 2020-ra várt növekedése – tekintettel az ágazat fosszilis üzemanyagoktól való függésére – nagymértékben igénybe veszi majd az energiakészleteket.

3.8. Általában véve tehát az áruforgalom növekedése várható. A hitelválság és az ezzel járó gazdasági hanyatlás miatt a növekedés legalábbis az elkövetkező években a tervezettnél alacsonyabb, de még így is olyan mértékű lesz, hogy intézkedésekre van szükség a kezelése érdekében. 2020-ig azonban még több mint 10 év van hátra, és kevés annak a valószínűsége, hogy az idő tájt még érezhetőek lesznek a válság következményei.

3.9. Az áruszállítás terén várható növekedés az EU gazdasági növekedéséből adódik, és egy nagyobb mértékben integrált piacon kell megvalósulnia, amelynek az olyan összehangolt intézkedések, mint a szigorú ellenőrzési és szankciópolitika is szerves részét képezik.

3.10. Az Európai Bizottság által megvalósítani kívánt politika, a támogatott közlekedésmód-váltástól való elfordulás és az ún. komodalitás koncepciójának megvalósítása <sup>(2)</sup>, azaz az egyes közlekedési módok optimalizálása és valamennyi közlekedési mód lehető leghatékonyabb együttműködése – az alternatívák kidolgozása és a beruházások mellett – az EGSZB nézete szerint egy olyan megközelítés, amely szükséges ahhoz, hogy hosszú távon mind a mobilitás, mind a környezetvédelem terén magas színvonalat biztosítsunk.

3.11. Az EGSZB 2007. március 15-i plenáris ülésén <sup>(3)</sup> támogatta az átdolgozott fehér könyv célkitűzéseit, azaz valamennyi közlekedési mód együttes és külön-külön történő fejlesztését, valamint az egyes közlekedési módokban rejlő specifikus lehetőségek optimális kihasználását, ugyanakkor azt is hangsúlyozta, hogy a tengeri, belvízi és vasúti szállításnak versenyképesebbé kell válnia.

3.12. A tervezett növekedés kezelhetősége érdekében támogatottságra és az érintettek együttműködésére van szükség. Ezért volt hasznos az a meghallgatás, amelyet az érintett nemzetközi társadalmi szervezetek részvételével szerveztek, hogy nézeteik beépülhessenek ebbe a feltáró véleménybe, illetve kifejezésre juttassanak a mellékletben.

3.13. Az áruforgalom 2020-ig várható növekedéséből levonható egyik következtetés, hogy valamennyi belső közlekedési módhoz ki kell építeni a kapcsolódó fizikai infrastruktúrát. A rövid távú tengeri szállítását illetően elsősorban a vámtechnikai és adminisztratív akadályokat kell felszámolni.

<sup>(2)</sup> A komodalitásról az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata (COM(2006) 314 végleges) a 4. oldalon a következőket állapítja meg: „az egyes közlekedési módok önmagukban és egymáshoz kapcsolódva történő hatékony használata az erőforrások optimális és fenntartható igénybevételét eredményezi majd”.

<sup>(3)</sup> Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő tárgyban: A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek: Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára. Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata (COM(2006) 314 végleges), HL C 161., 2007.7.13.

3.14. Az egyik további következtetés, hogy amikor majd bekövetkezik a közúti áruszállítás várható növekedése, megoldásokat kell találni az említett növekedéssel járó hatásokra, például a CO<sub>2</sub>-kibocsátás, a közlekedési balesetek vagy az energiafogyasztás terén és az olyan szociális következményeket illetően is, mint az elégtelen őrzött és felszerelt parkolóhely és pihenőhely hiánya.

3.15. Haladást kell elérni az olyan kérdésekben is, mint az „üresjáratok”, az ellenőrzések és büntetések összehangolása, az egységes piac valódi integrációja, a hatékonyság javítása – adott esetben – moduláris koncepciók, gyorsabb határellenőrzések, magán a szállításon belül logisztikai koncepciók, valamint az utazási sebességek alkalmazásáról szóló tanulmányok és jobb gumiabroncsok révén.

3.16. Az EGSZB ugyanakkor annak is tudatában van, hogy a 2020 utáni időszakra még ambiciózusabb politikára lesz majd szükség. Ezért sürgeti az Európai Bizottságot, a Tanácsot és az Európai Parlamentet, hogy erre fordítsanak figyelmet a „közlekedés jövőjéről” szóló, küszöbön álló vitában, amelyet Antonio Tajani közlekedési biztos 2010-re hirdetett meg.

#### 4. Részletes megjegyzések

4.1. A nemzetközi közúti áruszállítás jóslat növekedése és az a körülmény, hogy az említett növekedés csak kismértékben bonyolítható le egyéb közlekedési módok segítségével, az EGSZB álláspontja szerint szükségszerűvé teszi, hogy nemzetközi és nemzeti szinten olyan politikát folytassunk, amely megteremti a növekedés megvalósításának feltételeit.

4.2. Erőfeszítéseket kell tenni a fizikai közúti és közlekedési infrastruktúra létrehozása és korszerűsítése (a szűk keresztmetszettek felszámolása) érdekében, mind európai, mind pedig tagállami szinten. Ennek során kellő figyelmet kell szentelni a megfelelően őrzött és felszerelt, biztonságos parkolóhelyek és pihenőhelyek hiányának és így kiépitésük szükségességének.

4.3. Ebben a kontextusban utalunk a *külső költségek internalizálását elősegítő stratégiáról* szóló európai bizottsági közleményre és az EGSZB ezzel kapcsolatos jövőbeli véleményére <sup>(4)</sup>.

4.4. A gépkocsivezetők számára továbbra is vonzóvá kell tenni a pályát jó munkafeltételek és -körülmények – például szabályozott munkaidő, összehangolt vezetési és pihenőidők – biztosítása révén, amelyek nemcsak a szabályozásban szerepelnek, hanem a gyakorlatban is megvalósulnak. Az EGSZB szerint az ágazat szociális szabályozásának ellenőrzését is össze kell hangolni az EU-ban. Az előírások be nem tartása esetére különösen gazdasági szempontból visszatartó erejű szankciókat kellene bevezetni és érvényesíteni. A munkaadók és a munkavállalók közötti, nemzeti és uniós szintű szociális párbeszéd megteremtését az EGSZB az ágazat jó működéséhez szükséges feltételnek tartja.

<sup>(4)</sup> COM(2008) 435 végleges, 2008. július 8. és TEN/357, „A külső költségek internalizálása”.

4.5. Az elmúlt években számos nyugat-európai közúti áru fuvarozó vállalat leányvállalatokat alapított olyan országokban, mint Lengyelország, Csehország vagy Magyarország. A már régóta működő nemzeti közúti áru fuvarozó vállalatok mellett ezek a – kihelyezett – vállalatok felelősek a nemzetközi közúti áruszállítás legnagyobb részének lebonyolításáért Nyugat- és Kelet-Európa között. A várakozások szerint az a tendencia folytatódni fog.

4.6. Tekintettel az előre jelzett növekedésre, az EGSZB síkra száll az olyan adminisztratív és fizikai szűk keresztmetszettek felszámolása mellett, amelyek akadályozzák az intermodális technikák alkalmazását. Szükségesnek tartja valamennyi közlekedési mód optimális alkalmazhatóságát, miközben nem szabad szem elől téveszteni az egyenlő feltételek biztosítását.

4.7. Az EGSZB nagy jelentőséget tulajdonít annak is, hogy az áruszállítás terén várt növekedés kezelése során az energiaügyi és éghajlat-változási célkitűzések nagyobb hangsúlyt kapjanak. Ahogy az EGSZB a közlekedéspolitikai fehér könyv felídeit felülvizsgálatáról szóló véleményében már rámutatott, a legfőbb erőfeszítéseknek arra kell irányulniuk, hogy csökkentsük a fosszilis üzemanyagoktól való függést, és visszaszorítsuk a CO<sub>2</sub>-kibocsátást. Ez utóbbi elsősorban a kibocsátási forrásra irányuló intézkedések segítségével érhető el, például a motorok arra irányuló fejlesztése által, hogy csökkenjen a CO<sub>2</sub>-kibocsátás (Euro V, VI és az energiatakarékos motorok újabb generációja).

4.8. A CO<sub>2</sub>-kibocsátást illetően a kutatási eredmények arra utalnak, hogy – amennyiben a mennyiségi növekedés folytatódik – a kibocsátás 2020-ig – az adott gazdasági növekedési forgatókönyvtől függően – 17–55 %-kal növekszik majd. A teljes CO<sub>2</sub>-kibocsátás valószínűleg 2040-től fog csökkenni. A fenti eredmények az EGSZB-t aggodalommal töltik el. Minden tudásunkat és erőnket olyan – akár nem kézenfekvő – intézkedések kidolgozására kell fordítanunk, amelyek a CO<sub>2</sub>-kibocsátást 2020 előtt is visszaszorítják. Ilyen intézkedés lehet a régi típusú tehergépjárművek forgalomból való gyorsabb kivonása is, valamint a megszerzett forrásoknak a külső költségek internalizálása révén történő elkülönítése.

4.9. Az EGSZB szerint a közúti áruszállítási ágazat fosszilis üzemanyagoktól való függősége ugyan rövid távon nem csökkenthető, azonban külön erőfeszítéseket kell tenni annak érdekében, hogy hosszabb távon alternatívákról gondoskodjunk. A fent említett véleményben az EGSZB hangsúlyozta, hogy egy megfelelően finanszírozott kutatási és fejlesztési programra lenne szükség, amely lendületet ad a megújuló energiaforrások használatának.

4.10. Az Európai Bizottság energiahatékonysági cselekvési tervében <sup>(5)</sup> a közlekedés energiamegtakarítási potenciálját 2020-ra 26 %-ra becsüli.

4.11. De hogyan csökkentsük a közúti áruszállítás káros hatásait? Az EGSZB úgy véli, hogy a logisztikai folyamatok hatékonyabb megszervezése – mivel javítja a közúti áruszállítás teljesítményét – nagy jelentőséggel bír.

<sup>(5)</sup> A Bizottság közleménye: *Energiahatékonysági cselekvési terv: a lehetőségek kihasználása*, COM (2006) 545.

4.12. Az EGSZB továbbá úgy véli, hogy a támogatottság megszerzése és a tudatosság fejlesztése jelentik a siker legfontosabb zálogait. Mind a jutalmazás, mind a szankciók politikáját be kellene vetni. Ide tartozhat például a fenntartható teherautókba és buszokba való beruházások pénzügyi ösztönzése vagy támogatása, az útdíjak és/vagy egyéb illetékek differenciálása, az alternatív meghajtó technikákra, valamint környezetbarát teherautókra és buszokra irányuló termékek – hasonló adóügyi módon történő – ösztönzése, valamint a szigorú szabályozási intézkedések.

4.13. Végezetül az EGSZB azt ajánlja, hogy a közúti áruszállítási ágazat végezzen összehasonlító tanulmányt a technológiai fejlesztés és az irányításfejlesztés terén a többi ágazat alkalmazásainak felhasználása érdekében.

4.14. AZ EGSZB tudatában van annak, hogy nincs vesztegetni való idő. Ezért nyomatékosan felhívja arra a figyelmet, hogy az ebben a véleményben megfogalmazott javaslatok vagy esetleg más fontos javaslatok célja nemcsak egyfajta sürgősségérzet kiváltása, hanem mindenekelőtt annak kifejezése, hogy határozottan cselekedni kell, tehát sürgős és gyors intézkedésekre van szükség a várt növekedés fenntartható módon való kezelése érdekében.

Kelt Brüsszelben, 2009. május 13-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke  
Mario SEPI

---