

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Maanteetransport 2020. aastal: organiseeritud kodanikuühiskonna ootused”

(ettevalmistav arvamus)

(2009/C 277/05)

Raportöör: **Jan SIMONS**

24. novembril 2008. aastal palus Euroopa Liidu Nõukogu eesistuja Tšehhi Vabariik vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 262 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteel koostada ettevalmistava arvamuse järgmises küsimuses:

„Maanteetransport 2020. aastal: organiseeritud kodanikuühiskonna ootused”

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon võttis arvamuse vastu 15. aprillil 2009. Raportöör oli Jan Simons.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 453. istungjärgul 13. ja 14. mail 2009 (13. mai istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 89, vastu hääletas 33, erapooletuks jäi 17.

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Vastavalt eesistujariigi Tšehhi Vabariigi soovile otsustas Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee käesoleva arvamuse teemat piirata ning käsitleda arvamuses üksnes maantee kaubavedu. Maanteel toimuva professionaalse reisijateveo teemal soovitakse koostada eraldi arvamus.

1.2. Kõik maantee kaubaveo kohta tehtud prognoosid näitavad, et 2020. aastaks on oodata jõulist kasvu kümnete protsentide ulatuses. Seoses praeguse majanduskriisiga arvatakse, et järgmistel aastatel kasvutempo aeglustub, ent see ei avalda märkimisväärset mõju 2020. aastal valitsevale olukorrale.

1.3. Kui lõplik seis 2020. aastal näitab kasvu, siis tähendab see muuhulgas ka seda, et jõuliselt tuleb pürgida transpordipoliitika valges raamatus esitatud transpordipoliitikaalase lähenemise – intermodaalsuse põhimõtte suunas (mille komitee kiitis ka heaks oma 15. märtsi 2007. aasta arvamuses), et saavutada majanduslikest, sotsiaalsetest ja keskkonnavalastest põhimõtetest lähtuv integreeritud transpordipoliitika.

1.4. Prognoositud kasv käib käsikäes mõningate probleemidega, millega riikideülesed organid, valitsused, huvirühmad ja kodanikud on juba kokku puutunud – näiteks suurenevad CO₂ heitkogused, transpordisektori sõltuvus fossiilsetest kütustest, piisava turvalise infrastruktuuri puudumine ja autojuhtidele korralike tööttingimuste ja -keskkonna tagamine.

1.5. Komitee leiab, et nende probleemidega tegelemiseks on vaja üldist veendumust, et antud teema on kiireloomuline, tänu millele oleks võimalik luua hädavajalik kandepind.

1.6. Hädavajalike meetmete osas pakub komitee CO₂ heitkoguste valdkonnas välja, et tuleks teha suuremaid pingutusi heitkoguste vähendamaks juba nende tekkekohas, arendades sh (kiirendatud korras) välja energiatõhusad uue põlvkonna mootorid.

1.7. Mis puudutab professionaalse kaubaveosektori sõltuvust fossiilsetest kütustest, siis peab komitee vajalikuks korraliku rahastamisega uurimis- ja arendusprogrammi koostamist, mis oleks suunatud säästva energia kasutamisele transpordisektoris.

1.8. Komitee arvates on samm õiges suunas ka maksustiimulite pakkumine toodetele ja/või meetmetele, mis on suunatud alternatiivsetele liikumisvõimalustele ja CO₂ heitkoguste vähendamisele. Üks selline meede võiks olla veoautode vanade mudelite kiirem kasutusest kõrvaldamine.

1.9. Selleks, et tulla toime oodatava kasvuga, tuleb lisaks tehnilistele uuendustele ja samasuunalistele investeeringutele tegeleda kiiresti vajaliku infrastruktuuri (nagu piisav hulk piisavalt varustatud, turvalisi ja valvega parkimiskohti ja puhkealasid) väljaehitamise ja peavõrgu olemasoleva rajatistega, et veoautode juhtidel oleks võimalik kinni pidada seadusega ette nähtud puhkepausidest ja -perioodidest ning et nad saaksid hästi välja puhata. Eelkõige peavad sõidukijuhid olemasolevate kaitstud varguste, kallaltungide ja muude kuritegelike rünnakute eest. Kiiresti tuleb koostada ja kasutusse võtta üldised siduvad normid puhke- ja parkimisalade jaoks (ehitusala varustatus, teenuste pakkumine, parkimise suunamise süsteemid) ja seda mitte ainult kiirteedel olevatele aladele, vaid ka parkimis- ja puhkealade parandamist saaks rahastada veoautomaksust laekuvatest summadest. Selliste meetmetega kaasnev eelis on, et praeguses majanduskriisi olukorras võivad need investeeringud virgutada majandustegevust.

1.10. Autojuhtidele tuleks säilitada nende elukutse atraktiivsus, tagades neile head töötingimused ja -keskkonna, nagu näiteks reguleeritud tööajad, ühtlustatud sõidu- ja puhkeajad. Need ei peaks mitte üksnes õigusaktides kirjas olema, vaid peaksid leidma rakendust ka praktikas. Komitee on seisukohal, et kõnealuses valdkonnas tuleks ELi kõrgel tasandil ühtlustada ka kontroll sotsiaalsetest normidest kinnipidamise üle ja vajadusel määrata ka karistusi. Komitee peab valdkonna sujuva toimimise hädavajalikuks tingimuseks ka aluse panemist tööandjate ja töötajate vahelisele sotsiaalsele dialoogile riiklikul ja ELi tasandil.

1.11. Komitee juhib kõigi vahenditega tähelepanu sellele, et käesolevas arvamuses esitatud ettepanekud ei peaks mitte ainult tekitama veendumust, et tegu on kiireloomulise küsimusega, vaid et prognoositava kasvuga toimetulemiseks on hädavajalik võtta kiiresti meetmeid.

2. Sissejuhatus

2.1. 2009. aasta esimesel poolel Euroopa Liidu Nõukogu eesistumiseks valmistuva Tšehhi Vabariigi transpordiminister Aleš Řebíček saatis 24. novembril 2008 kirja Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee peasekretärile Martin Westlake'ile.

2.2. Kirjas märgib Tšehhi transpordiminister, et ta peab ülimalt oluliseks Tšehhi Vabariigi transpordiministeeriumi ja Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee vaheliste heade koostöösuhte loomist, et Tšehhi eesistumiseaja tegevuskava võimalikult hästi ellu viia.

2.3. Antud kontekstis esitas eesistujariik Tšehhi Vabariik komiteele taotluse koostada ettevalmistav arvamus teemal „Maantee-transport 2020. aastal: organiseeritud kodanikuühiskonna ootused“. Kõnealune temaatika on suure poliitilise tähtsusega ja tihedalt seotud nii Eurovignette'i toimiku edasise arengu kui ka peatset ilmuva üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) tegevuskavaga.

2.4. Saamaks lühikese aja jooksul ülevaate erinevate oluliste ühiskondlike rühmituste arvamustest, pidas komitee vajalikuks korraldada kuulamine, mille käigus said rühmituste esindajad võimaluse oma seisukohtade tutvustamiseks.

2.5. Erinevate oluliste ühiskondlike rühmituste esindajate seisukohad, nii nagu need avaldati kuulamise käigus, on toodud käesoleva arvamuse lisas (¹).

2.6. Vastavalt eesistujariigi Tšehhi Vabariigi esitatud täiendavale teabele mõistetakse käesolevas ettevalmistavas arvamuses maanteetranspordi all maantee kaubavedu. Maanteel toimuva professionaalse reisijateveo teemal soovitakse koostada eraldi arvamus.

2.7. Antud piirangu tõttu tuleb arvamuses tehtavaid järeldusi (näiteks infrastruktuuri vallas) käsitleda vajaliku ettevaatlikkusega, kuna nendes ei ole arvestatud olulise mõõtmega, milleks on infrastruktuuris ruumiliselt domineerivad erasõidukid.

2.8. Eesistujariigi Tšehhi Vabariigi taotluse – koostada ülevaade maanteetranspordi turust aastani 2020 – olulisus saab selgeks, kui adutakse, et Euroopa Komisjoni 2001. aasta valge raamatu vahekokkuvõtte põhjal oodatakse 2020. aastaks 25-liikmelise ELi kaubavedude kasvu 50 % võrra (tonnkilomeetrites), ning nenditakse, et 27 ELi liikmesriigi vahel toimuvast sisemaatranspordist moodustas 2006. aastal ümber kolm neljandikku (73 %) maantee kaubavedu (mõõdetuna tonnkilomeetrites).

2.9. Raudteetranspordi kanda on 17 % tonnkilomeetritest ning siseveetranspordi ja torutranspordi osa on kummalgi 5 %. Seepärast tuleks püüelda nende transpordiliikide ja lähimereveo osakaalu suurendamise poole.

2.10. Kui 2020. aastaks prognoositud transpordi kasv, mille kohaselt rahvusvaheline maanteetransport peaks kahekordistuma (mis on kaks korda kiirem kasv kui siseriiklikul maanteetranspordil), osutub tõeseks, siis on sellel ulatuslikud tagajärjed mitmetes valdkondades. Siinkohal tuleks mõelda näiteks puudulikule infrastruktuurile ja sellest tulenevale liiklusummikute tekkele. Kui ei võeta drastilisi meetmeid, kaasnevad eeltooduga ka CO₂-heitkoguste, müraaaste ja energiatarbimise ulatuslik tõus. Kui poliitikat ei muudeta, siis halvenevad ka töötingimused ja -keskkond, mis vähendavad autojuhi elukutse populaarsust.

2.11. Selge on see, et nimetatud valdkondi tuleb vaadelda kui kitsaskohti, mille suhtes on vaja langetada põhimõttelisi otsuseid. Need otsused on olulise tähtsusega hästi toimiva siseturu loomiseks maanteetranspordi sektoris.

2.12. Olukorda keerukamaks muutev tegur on maanteetranspordi turu killustatus. ELis tegutseb selles valdkonnas umbes 900 000 ettevõtet, millest enam kui pooli võib pidada väikeettevõteteks. Täheledata võib ettevõtete arvu vähenemist, ent ettevõteted muutuvad mahult üha suuremaks. Lisaks iseloomustab maanteetranspordi turgu vähene sidusus. On palju väikeseid, iseseisvalt tegutsevaid ettevõtteid, kellel puuduvad ambitsioonid koostöö tegemiseks, mistõttu ei kulge logistilised protsessid optimaalselt ja seepärast on selles valdkonnas veel palju võimalik ära teha kvaliteedi tõstmiseks.

(¹) Arvamuste lisasid ei avaldata Euroopa Liidu Teatajas. Nende lisadega on võimalik tutvuda EMSK koduleheküljel – www.eesc.europa.eu.

3. Üldised märkused

3.1. Eurostati andmetest nähtub, et 2006. aastal moodustas 25-s liikmesriigis 27-st maanteetranspordi osa enam kui 50 % (tonnkilomeetrites) võrrelduna teiste sisemaa transpordiliikidega – raudtee, siseveetransport ja torustransport. Eestis ja Lätis kasutatakse enam kui 60 % kaupade veoks raudteed. Eurostati sama uuringu kohaselt kasutati ka Šveitsis enam kui 60 % kaupade veoks raudteetransporti.

3.2. Teda on ka see, et maanteetranspordi puhul toimub 85 % veotonnide puhul vedu vahemaa taha, mis on alla 150 km. 15 % veotonnidest veetakse kaugemale kui 150 km.

3.3. Selle tõdemusega tuuakse ka esile maanteetranspordi tugevus, nimelt selle transpordiliigi paindlikkus, kuna lühikeste vahemaade jaoks on vähe alternatiive.

3.4. Mis puudutab sisemaa transpordiliike, siis võivad maanteetranspordile alternatiivi pakkuda raudtee- ja siseveetransport, seda eelkõige pikamaavedude puhul ja sõltuvalt transporditava kauba liigist ning juhul, kui teenuse kvaliteet on vähemalt samaväärne ja kauba vältimatud ümberlaadimiskulud on vastuvõetavad. Antud kontekstis on roll väliskulude sisestamisel.

3.5. Meretranspordile võib leida alternatiivi lähimerevedude näol, kui ületatakse selle transpordiliigi teel olevad tollitehnilised ja haldusalased takistused ning kui ka siin suudetakse hoida ümberlaadimiskulud madalatenä.

3.6. Kui vaadelda 2020. aastaks prognoositud arenguid, siis võib Euroopa Komisjoni poolt seda valdkonda käsitleva aruande „Euroopa energia ja transport” ja uurimisbüroo NEA tehtud uurimuste põhjal öelda, et rahvamajanduse kogutoodang ja seega ka transport kasvavad jõudsasti kui ei saavutata nende kahe teguri lahtisidumist – asjaolu, mida tunnistati juba transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõttes.

3.7. Rahvusvaheliste kaubavoogude prognoosid 2020. aastaks võrreldes 2005. aastaga ütleavad järgmist:

- Lääne-Euroopa sisene transport kasvab 33 %,
- Ida-Euroopa sisene transport kasvab 77 %,
- transport Lääne-Euroopast Ida-Euroopasse kasvab 68 % ja
- transport Ida-Euroopast Lääne-Euroopasse kasvab 55 %.

Arvestades sektori suurt sõltuvust fossiilsetest kütustest, avaldab see 2020. aastaks oodatav maanteetranspordi kasv suurt mõju energiavarudele.

3.8. Üldiselt oodatakse niisiis kaubavoogude kasvu. Seoses finantskriisi ja sellega kaasneva majanduslangusega on see kasv järgmistel aastatel kindlasti oodatust väiksem, ent see saab siiski olema selline, et on vaja võtta meetmeid selle kasvuga toime tulemiseks. 2020. aastani on veel üle 10 aasta aega ning tõenäosust, et majanduslanguse tagajärjed siis ikka veel mõju avaldavad, peetakse väikeseks.

3.9. Transpordi oodatav kasv on ELi majanduskasvu tulemus ja see peaks toimuma integreeritumal turul, kus on kindlalt paigas ka ühtlustatud eeskirjad, näiteks ühtlustatud järjepideva kontrolli ja sanktsioonide osas.

3.10. Võimaldamaks õigel ajal samaaegselt nii kõrgel tasemel mobiilsust kui ka keskkonnakaitset, peab komitee alternatiivsete võimaluste ja investeringute arendamise kõrval Euroopa Komisjoni järgitavat poliitikat – loobumist sunnitud ümbersuunamisest ja intermodaalsuse ⁽²⁾ idee järgimist (st iga transpordiliigi optimeerimine ja kõigi transpordiliikide võimalikult hea koostöö) – hädavajalikuks lähenemiseks.

3.11. 15. märtsil 2007 ⁽³⁾ toimunud täiskogu istungil kiitis komitee heaks läbivaadatud valge raamatu eesmärgid: kõigi transpordiviiside parendamine koos ja eraldi ning iga transpordiviisi spetsiifiliste võimaluste optimaalne kasutamine. Komitee rõhutas seejuures, et meretransport, siseveetransport ja raudteetransport peavad muutuma konkurentsivõimelisemaks.

3.12. Selleks, et tulla toime prognoositava kasvuga, on vaja sidusrühmade toetust ja koostööd. Seepärast on kasulik, et korraldati oluliste rahvusvaheliste ühiskondlike katusorganisatsioonide kuulamine, et kaasata nende seisukohad käesolevasse ettevalmistavasse arvamusse.

3.13. Üks järeldus, mida saab teha 2020. aastaks prognoositava kaubavoogude kasvu põhjal on see, et kõigi sisemaa transpordiliikide füüsilist infrastruktuuri tuleb laiendada. Lähimeretranspordis tuleb eelkõige kõrvaldada tollitehnilised ja haldusalased takistused.

⁽²⁾ Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõtte 4. leheküljel (KOM(2006) 314 lõplik) mõistetakse intermodaalsuse all eri transpordiliikide eraldi ja koos tõhusat kasutamist, mille tulemusel jõutakse optimaalse ja säästva vahendite kasutamiseni.

⁽³⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile: Liikumisvõimeline Euroopa – jätkusuutlik liikuvus meie mandril Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõtte” (KOM(2006) 314 lõplik), ELT C 161, 13.7.2007.

3.14. Teine järeldus on see, et kui maanteel leiab aset kaubavoo-
gude prognoositav kasv, siis tuleb leida lahendusi selle kasvuga
kaasnevate tagajärgede lahendamiseks, näiteks CO₂ heitkogused,
liiklusõnnetused, energiatarbimine ning sotsiaalsed tagajärjed
(näiteks piisava valvega ja varustatud parkimiskohtade ja puhkealade
puudus).

3.15. Samaaegselt tuleks saavutada edasimineku järgmistest küsi-
mustest: koormata sõitmise vältimine, kontrollide ja trahvide, si-
seturu integratsiooni ühtlustamine, tõhususe parandamine
muuhulgas moodulsüsteemidega (kus võimalik), kiiremad piiri-
kontrollid, transpordisektori sisesed logistilised kontseptsioonid
ning uuringud kiirusepiirike ja parendatud rehvide säilitamise
kohta.

3.16. Komitee mõistab samas, et vaja on suurema visiooniga
poliitikat 2020. aastale järgneva perioodi. Komitee kutsub
seega komisjoni, nõukogu, Euroopa Parlamenti ja transpordisek-
torit ennast üles, pöörama sellele tähelepanu transpordivoliniku
Antonio Tajani poolt 2010. aastaks välja kuulutatud transpordi
tuleviku teemalise arutelu raames.

4. Erimärkused

4.1. Tulenevalt rahvusvahelise kaubaveo prognoositud kasvust
maanteedel ja (piiratud) võimalusest seda kasvu tasandada teiste
transpordiliikide arvelt, tuleb komitee arvates teostada rahvusva-
helisel ja riiklikul tasandil sellist poliitikat, mis annaks eeldused
selle kasvu realiseerimiseks.

4.2. Nii Euroopa kui ka riiklikul tasandil tuleb teha tööd füüsi-
lise maantee- ja liiklusinfrastruktuuri loomise või siis edasiaren-
damise (kitsaskohtade eemaldamine) nimel. Seejuures tuleb
pöörata ka küllaldast tähelepanu piisava valvega ja varustatud,
turvaliste parkimiskohtade ja puhkealade puudusele – st nende
arvu suurendamisele.

4.3. Antud kontekstis viidatakse komisjoni teatisele „Väliskulu-
de sisestamise strateegia” ja komitee selleletemalisele
arvamusele ⁽⁴⁾.

4.4. Autojuhtidele tuleks säilitada nende elukutse atraktiivsus,
tagades neile head töötingimused ja -keskkonna, nagu näiteks re-
guleeritud tööajad, ühtlustatud sõidu- ja puhkeajad – need ei
peaks mitte üksnes õigusaktides kirjas olema, vaid peaksid leidma
rakendust ka praktikas. Komitee on seisukohal, et kõnealuses
valdkonnas tuleks ELi tasandil ühtlustada ka kontroll sotsiaalse-
test normidest kinnipidamise üle. Nende eeskirjade eiramise kor-
ral tuleks kehtestada ja rakendada majanduslikult hoiatavaid
karistusi. Komitee peab hädavajalikuks tingimuseks valdkonna su-
juvale toimimisele ka aluse panemist tööandjate ja töötajate va-
helisele sotsiaalsele dialoogile riiklikul ja ELi tasandil.

4.5. Viimastel aastatel on jutuks olnud Lääne-Euroopa maantee-
transpordiettevõtete tütarettevõtete loomine sellistes riikides nagu
Poola, Tšehhi Vabariik, Ungari. Nende nn mugavuslipu ettevõtete
ja ammusest ajast tegutsevate rahvuslike maanteetranspordiette-
võtete kanda on kõige suurem osa rahvusvahelisest kaubaveost
Lääne- ja Ida-Euroopa vahelistel maanteedel. Ootuste kohaselt
peaks see trend jätkuma.

4.6. Arvestades prognoositavat kasvu, pooldab komitee inter-
modaalsete tehnikate kasutamist takistavate haldusalaste ja füüsi-
liste kitsaskohtade lahendamist. Komitee peab vajalikuks, et kõiki
transpordiliike oleks võimalik kasutada võimalikult hästi ja see-
juures ei tohi silmist kaotada kõigile võrdsete võimaluste loomist.

4.7. Komitee on samuti seisukohal, et prognoositava kasvuga
kohanemiseks on väga oluline muuta energia- ja kliimavaldkon-
nas seatud eesmärgid ambitsioonikamaks. Nagu komitee juba
märkis transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõtte teema-
lises arvamuses, peab prioriteediks seadma püüdlamise väiksema
sõltuvuse poole fossiilsetest kütustest ja CO₂ heitkoguste vähen-
damise. Viimatinimetatu tuleks saavutada eelkõige sel teel, et
meetmeid võetakse juba heitkoguste tekkekohas, näiteks parema-
te mootorite tootmise kaudu, nii et need paiskaksid õhku vähem
CO₂ (Euro V, VI ja uuema generatsiooni energiatõhusamad
mootorid).

4.8. CO₂ heitkoguste osas nähtub uurimusest, et transpordima-
hu suurenemise korral kasvavad heitkogused 2020. aastaks
17–55 %, seda olenevalt majanduse kasvutsenaariumist. Alates
2040. aastast peaksid CO₂ heitkogused hakkama langema. Need
prognoosid valmistavad komiteele muret. Kasutades kogu ole-
masolevat teadmistepagasit ja jõudu, tuleb välja töötada meetmed
(ka sellised, mille peale esimese hooga ei mõeldaks), mis vähendak-
sid CO₂ heitkoguseid juba enne 2020. aastat. Sellised meetmed
võiks olla näiteks veoautode vanade mudelite kiirem kasutusest
kõrvaldamine ja väliskulude sisestamise teel saadud vahendite
eraldamine.

4.9. Komitee on arvamusel, et kuigi maanteetranspordisektori
sõltuvus fossiilsetest kütustest ei saa kiiresti vähendada, tuleks siis-
ki teha täiendavaid pingutusi, et hoolitseda alternatiivsete võima-
luste eest pikemas perspektiivis. Eelnevalt nimetatud komitee
arvamuses rõhutatakse, et tuleb koostada korraliku rahastamise-
ga uurimis- ja arendusprogramm, mis annaks tõe säästva ener-
gia kasutamiseks.

4.10. Energiatõhususe tegevuskavas ⁽⁵⁾ märgib komisjon, et
hindab transpordi kokkuhoiupotentsiaali energiatarbimise vald-
konnas 2020. aastal 26 %-le.

4.11. Kuidas on võimalik vähendada maanteetranspordi kahju-
likke mõjusid? Komitee on arvamusel, et ülimalt oluline on logis-
tiliste protsesside parem korraldamine, mis parandab
maanteetranspordi tulemuslikkust.

⁽⁴⁾ KOM(2008) 435 lõplik, 8. juuli 2008 ja arvamus TEN/357 „Väliskulu-
de sisestamine”.

⁽⁵⁾ Komisjoni teatis „Energiatõhususe tegevuskava: potentsiaali realisee-
rimine”, KOM(2006) 545 lõplik.

4.12. Lisaks peab komitee edu võtmeteks kandepinna loomist ja probleemi teadvustamist. Siin tuleks rakendada nii piitsa kui präänikupoliitikat. Präänikuks võib kasutada julgustuspreemiaid või toetusi investeeringute tegemiseks säästlikesse veoautodesse ja bussidesse, tollitariifide ja/või muude maksude diferentseerimist, pakkudes maksustiimuleid toodetele, mis on suunatud alternatiivsetele liikumisvõimalustele, keskkonnahoidlike veoautode ja busside kasutamisele, ent järjepidevalt tuleks rakendada ka õiguspoliitikat ja hinnapoliitilisi meetmeid.

4.13. Lõpetuseks soovitab komitee, et maanteetranspordisektorele tuleks tehnoloogilise arengu valdkonnas ja juhtimise

arendamisel kasuks korraldada võrdlusuuring, et nii kasutada teiste valdkondade rakendusi.

4.14. Komitee mõistab, et enam ei tohi aega kaotada. Komitee juhib kõigi vahenditega tähelepanu sellele, et käesolevas arvamuses esitatud ettepanekud ei peaks mitte ainult tekitama veendumust, et tegu on kiireloomulise küsimusega, vaid et prognoositava kasvuga toimetulemiseks on hädavajalik võtta kiiresti meetmeid.

Brüssel, 13. mai 2009

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Mario SEPI
