

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 443/2009 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r.

COM(2012) 393 final – 2012/0190 (COD)

oraz

wniosku dotyczącego rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 510/2011 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO₂ z nowych lekkich pojazdów dostawczych przewidzianego na 2020 r.

COM(2012) 394 final – 2012/0191 (COD)

(2013/C 44/19)

Sprawozdawca: **Edgardo Maria IOZIA**

Parlament Europejski, w dniu 11 września 2012 r., oraz Rada, w dniu 11 września 2012 r., postanowiły, zgodnie z art. 192 ust.1 i 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 443/2009 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r.

COM(2012) 393 final – 2012/0190 (COD)

oraz

wniosku dotyczącego rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 510/2011 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO₂ z nowych lekkich pojazdów dostawczych przewidzianego na 2020 r.

COM(2012) 394 final – 2012/0191 (COD)

Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię dnia 4 grudnia 2012 r.

Na 485. sesji plenarnej w dniach 12–13 grudnia 2012 r. (posiedzenie z 12 grudnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 116 do 1 – 4 osoby wstrzymały się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) zawsze popierał w swoich opiniach wszystkie inicjatywy Komisji związane ze zmniejszeniem emisji CO₂, w ramach realizacji celu, jakim jest Europa bez emisji dwutlenku węgla, do 2050 r., przy czym sektor transportu miałby zmniejszyć swoje emisje o 60 %.

1.2 EKES przypomina, że w lutym 2011 r. Rada Europejska potwierdziła cel UE, którym jest zmniejszenie do 2050 r. emisji gazów cieplarnianych o 80–95 % w stosunku do wielkości emisji w latach 90. XX wieku⁽¹⁾. Według Międzypaństwowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC) kraje rozwinięte powinny wspólnie realizować cele związane ze zmniejszeniem emisji, uwzględniając wysiłki, jakie muszą podjąć kraje rozwijające się. Powinno to pozwolić na zmniejszenie emisji o 50 % w skali globalnej do 2050 r. dzięki realizacji celów ograniczenia emisji CO₂ po wygaśnięciu protokołu z Kioto w globalnych ramach prawnych, które mają zostać przyjęte do 2015 r. i zacząć obowiązywać od 2020 r.

1.3 EKES popiera ustalanie coraz bardziej rygorystycznych celów w walce ze zmianą klimatu, zwłaszcza w sektorze transportu drogowego, który w UE jest odpowiedzialny za 24 % wszystkich emisji dwutlenku węgla (CO₂) głównego gazu cieplarnianego. W latach 1990–2010 poziom tych emisji wzrósł o prawie 23 %, co w świetle polityki klimatycznej Unii Europejskiej nie jest tendencją gwarantującą zrównoważony rozwój.

1.4 EKES popiera zmiany zaproponowane do obu wniosków i wskazuje, że należy działać w sposób zharmonizowany i skuteczny, co pozwoli na bezpieczne i konkurencyjne wykorzystywanie zasobów prowadzące do wyeliminowania wszelkich barier dla wewnętrznego rynku transportu, promowania czystych technologii i modernizacji sieci transportowych. Komitet wzywa do szybkiego przyjęcia przepisów z uwzględnieniem jego propozycji.

1.5 Komitet przywiązuje szczególne znaczenie do określenia celów długookresowych, także po 2020 r., z uwagi na potrzebę zachowania konkurencyjności jednolitego rynku. EKES popiera propozycję ustalenia do 2014 r. nowych celów na okres po

⁽¹⁾ COM(2011) 885 final.

2020 r., pod warunkiem przeprowadzenia ścisłej i dogłębnej oceny skutków. EKES zaleca dokonanie do 2017 r. przeglądu celów w świetle rozwoju technologii, przewidywanych tendencji rynkowych i wymogów związanych ze zwalczaniem emisji gazów cieplarnianych. Zainteresowane przedsiębiorstwa apelują o stworzenie stabilnych i przewidywalnych ram regulacyjnych, które należy połączyć z możliwością zrealizowania bardzo ambitnych celów.

1.6 Podobnie jak miało to miejsce w poprzednich opiniach, EKES zaleca opracowanie modelu uwzględniającego w obliczeniach dotyczących CO₂ wszystkie emisje związane z produkcją samochodów. Ślad węglowy spowodowany emisją CO₂ powinien być brany pod uwagę w odniesieniu do całego cyklu życia pojazdów.

1.7 EKES docenia wniosek Komisji dotyczący dokonania do 2014 r. oceny parametru użyteczności, który zostanie przyjęty. Od pewnego czasu Komitet opowiada się za wyborem raczej śladu ekologicznego zamiast masy pojazdu, co mogłoby przyczynić się do rozwoju pojazdów mających mniejszy wpływ na środowisko naturalne, lżejszych i zużywających mniej paliwa.

1.8 EKES wzywa Komisję do dalszego rozważenia propozycji funkcji liniowej (tzn. stopnia procentowego nachylenia funkcji), zauważając, że nachylenie równe 60° oznacza 4,6 g dodatkowych emisji z samochodów osobowych. Im bardziej nachylenie to zbliża się do 100°, tym mniejsze będą obciążenia dla producentów samochodów o dużej masie.

1.9 W przypadku lekkich pojazdów dostawczych Komisja zaproponowała nachylenie funkcji na poziomie 100 %, co spowoduje zmniejszenie obciążeń ponoszonych przez producentów lekkich pojazdów dostawczych o większej masie.

1.10 EKES popiera politykę przyjętą w odniesieniu do kar mających obowiązywać po 2020 r., a mianowicie ustalenie na poziomie 95 EUR za każdy g/km emisji CO₂ na pojazd w przypadku samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych i uważa, że uzyskane w ten sposób środki powinny zostać przeznaczone na wzmocnienie przemysłu samochodowego.

1.11 EKES uważa, że konieczne jest utrzymanie światowego przywództwa Europy w dziedzinie zrównoważonej mobilności. Dlatego też opóźnione i mało ambitne wprowadzanie nowych technologii mogłoby skazać produkcję środków transportu w UE na nieodwracalny upadek na przeżywającym szybki wzrost rynku światowym.

1.12 EKES zaleca przyjęcie systemu oznakowania informującego o charakterystyce technicznej emisji z poszczególnych modeli pojazdów. Oznaczenia te byłyby porównywalne, jasne i obejmowałyby wszystkie rodzaje szkodliwych emisji. Należy zmienić obecny system, który pozostawia wybór takich oznakowań w gestii państw członkowskich. Potrzebny jest jednolity ogólnoeuropejski system oznakowania, który ewentualnie byłby uzgodniony z pozostałymi partnerami międzynarodowymi. Obecnie ten sam samochód można różnie oznakowywać pod względem emisji w zależności od tego, czy dane państwo członkowskie przyjmuje system „etykiety względnej” (*relative label*)

w miejsce systemu „etykiety bezwzględnej” (*absolute label*). W powszechnym przekonaniu, ten drugi system, oparty na bezwzględnych wartościach wytworzonych emisji, a nie na porównaniach z konkurentami działającymi w tym segmencie, wydaje się rozsądnym wyborem.

1.13 Komitet zaleca, aby w odniesieniu do przyszłych celów dla lekkich pojazdów dostawczych zmiany były wprowadzane stopniowo, z uwzględnieniem czasu na dostosowanie (*lead time*) sektora (7–10 lat w porównaniu z 5–7 lat w przypadku samochodów osobowych). Charakterystyka produkcji lekkich pojazdów dostawczych nie zezwala na tak szybką zmianę konstrukcji, zwłaszcza w sytuacji bardzo poważnego kryzysu na rynku w niektórych krajach.

2. Propozycje Komisji

2.1 Komisja Europejska przyjęła w dniu 11 czerwca 2012 r. wniosek dotyczący rozporządzenia zmieniającego rozporządzenia (UE) nr 443/2009 i nr 510/2011 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych i z nowych lekkich pojazdów dostawczych przewidzianego na 2020 r.

2.2 Do 2020 r. Komisja zamierza osiągnąć następujące cele:

- obniżenie poziomu emisji średnio do 147 g CO₂/km dla nowych lekkich pojazdów dostawczych;
- obniżenie poziomu emisji do 95 g CO₂/km dla nowych samochodów osobowych.

2.3 Aby osiągnąć ten cel do 2020 r., Komisja określa następujące warunki dla nowych samochodów osobowych:

- parametrem użyteczności pozostaje masa pojazdu w stanie gotowości do jazdy;
- krzywa wartości granicznych pozostaje liniowa, z nachyleniem o wartości 60 % w porównaniu do floty wyjściowej, która odpowiada flocie z 2006 r., i jest zgodne z krzywą wartości granicznych dla 2015 r.;
- w latach 2020–2023 wprowadzone zostaną dla samochodów emitujących poniżej 35 g CO₂/km superjednostki z mnożnikiem 1,3, ograniczone do łącznej liczby 20 000 pojazdów na producenta przez cały okres obowiązywania systemu;
- poziom docelowy określany zgodnie z odstępstwem dla producentów niszowych zostaje zaktualizowany na 2020 r.;
- producenci odpowiedzialni za mniej niż 500 rejestracji nowych samochodów osobowych rocznie są wyłączeni z obowiązku posiadania docelowego poziomu obniżenia emisji CO₂;
- dozwolona jest większa elastyczność co do terminów podejmowania decyzji o przyznaniu odstępstw dla samochodów produkowanych w małej liczbie;

— innowacje ekologiczne zostają zachowane w przypadku wdrożenia zmienionej procedury badania;

— opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji zostaje utrzymana na poziomie 95 EUR za każdy g/km na pojazd.

2.4 Aby osiągnąć ten cel do 2020 r., Komisja określa następujące warunki dla nowych lekkich pojazdów dostawczych:

— parametrem użyteczności pozostaje masa pojazdu w stanie gotowości do jazdy;

— krzywa wartości granicznych pozostaje liniowa, z nachyleniem 100 % w porównaniu z wyjściową flotą pojazdów;

— producenci odpowiedzialni za mniej niż 500 rejestracji nowych lekkich pojazdów dostawczych rocznie są wyłączeni z obowiązku przestrzegania swoich docelowych indywidualnych poziomów emisji;

— dozwolona jest większa elastyczność co do terminów podejmowania decyzji o przyznaniu odstępstw dla samochodów produkowanych w małej liczbie;

— innowacje ekologiczne zostają zachowane w przypadku wdrożenia zmienionej procedury badania;

— opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji zostaje utrzymana na poziomie 95 EUR za każdy g/km na pojazd.

2.5 Tak określone cele pozwolą zmniejszyć średnie emisje z nowych samochodów osobowych z 135,7 g CO₂/km w 2011 r. do 95 g CO₂/km w 2020 r., przy czym celem obowiązkowym na rok 2015 r. będzie 130 g CO₂/km. Emisje z samochodów dostawczych zostaną zmniejszone z 181,4 g CO₂/km w 2010 r. (ostatniego roku, dla którego dane są dostępne) do 147 g CO₂/km w 2020 r., zaś w 2017 r. celem obowiązkowym będzie 175 g CO₂/km.

3. Wprowadzenie

3.1 Tak jak w przypadku poprzednich opinii dotyczących wniosków legislacyjnych w sprawie działalności ludzkiej powodującej wzrost emisji CO₂, Komitet popiera cel polegający na coraz bardziej rygorystycznym zmniejszaniu emisji gazów cieplarnianych i uważa, że zmiana zachowań producentów i konsumentów ma podstawowe znaczenie dla złagodzenia zmiany klimatu. W tym kontekście nie należy pomijać żadnych sensownych działań mogących prowadzić do zmniejszenia emisji z samochodów osobowych i lekkich pojazdów

dostawczych, które łącznie stanowią ok. 15 % wszystkich emisji CO₂ w UE, wliczając w to emisje będące wynikiem dostarczania paliwa.

3.1.1 EKES uważa, że wzmocnienie ustawodawstwa UE po 2020 r. ma zasadnicze znaczenie dla utrzymania światowego przywództwa w zakresie technologii, głównie dzięki znaczącym inwestycjom w innowacje, w połączeniu z wymagającym rynkiem wewnętrznym.

3.1.2 Komitet zdecydowanie popiera proponowane zmiany ram legislacyjnych w dziedzinie zmniejszenia emisji dwutlenku węgla z nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych po 2020 r. Wyznaczają one jasne cele w zakresie skutecznego prawodawstwa, wskazując wyraźny i stabilny kierunek inwestycji, które zachęcają producentów samochodów i dostawców części do innowacji, wzmacniając tym samym jeszcze bardziej przewagę konkurencyjną tej branży europejskiego przemysłu.

3.1.3 EKES uważa, że wprowadzenie nowoczesnych i ujednoczonych zasad pozwoli sprawować lepszy nadzór nad rynkiem w celu stworzenia klimatu zdrowej konkurencji pomiędzy europejskimi producentami technologii bardziej wydajnych z punktu widzenia konsumpcji i emisji.

3.1.4 EKES zauważa, że występują oszczędności netto dla konsumentów. Z analizy Komisji wynika, że cele na rok 2020 są możliwe do osiągnięcia i uzasadnione ekonomicznie. Wyznaczone cele są korzystne z punktu widzenia kosztów, technologia jest łatwo dostępna na rynku, a jej zastosowanie powinno zwiększyć zatrudnienie, przynosząc tym samym korzyści konsumentom i przemysłowi.

4. Uwagi

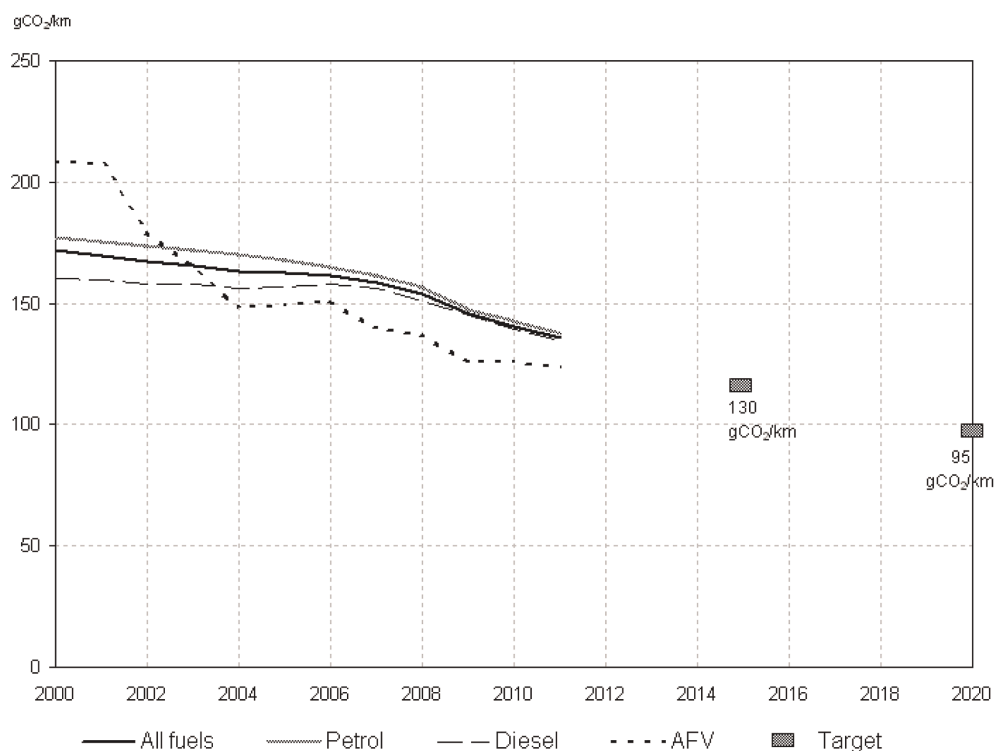
4.1 Samochody osobowe – COM(2012) 393 final

4.1.1 EKES przypomina, że na samochody osobowe przypada 12,5 % wszystkich emisji CO₂ w Unii Europejskiej. Ponieważ ilość wytworzonego CO₂ jest wprost proporcjonalna do ilości zużytego paliwa, pojazdy emitujące niewiele dwutlenku węgla są bardziej ekonomiczne pod względem zużycia paliwa i tańsze w eksploatacji na przestrzeni ich cyklu życia.

4.1.2 Rynek samochodowy odczuł dotkliwie kryzys gospodarczy ostatnich pięciu lat. W pierwszych dziewięciu miesiącach 2012 r. liczba nowo zarejestrowanych samochodów spadła o 7,6 % w porównaniu z analogicznym okresem 2011 r., zaś we wrześniu spadek ten wyniósł odpowiednio 10,8 %.

4.1.3 EKES zauważa z zadowoleniem postępy realizowanej polityki oraz wzrost świadomości konsumentów, na co wskazuje analiza przeprowadzona niedawno przez Europejską Agencję Środowiska. Nowo zarejestrowane pojazdy stają się coraz wydajniejsze pod względem emisji, zaś cel wyznaczony na rok 2015 został prawie osiągnięty w 2012 r.

Ewolucja emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych w zależności od rodzaju paliwa (UE-27) ⁽²⁾



4.1.4 EKES uważa, że zasadniczą rolę odgrywa tu analiza kosztów i korzyści z punktu widzenia oszczędności netto dla konsumentów. W przypadku każdego nowego samochodu w pierwszym roku eksploatacji możliwe jest zaoszczędzenie ok. 340 EUR z tytułu kosztów paliwa, zaś w stosunku do celu pośredniego na rok 2015 szacuje się, że oszczędności w całym cyklu życia pojazdu (13 lat) wyniosą od 2 904 do 3 836 EUR.

4.2 EKES ponawia propozycję przyjęcia jako parametru użyteczności śladu węglowego zamiast masy pojazdu. Dałoby to następujące korzyści:

- dalsze zmniejszenie emisji;
- zmniejszenie masy pojazdów;
- znaczne oszczędności paliwa;
- rozwój materiałów i badań naukowych;
- zachęcanie do skromniejszych zakupów, dając pierwszeństwo funkcjonalności i efektywności.

4.3 EKES uważa, że decyzja w sprawie utrzymania funkcji liniowej na poziomie 60 % zmierza w kierunku przeciwnym do zamierzonej i zapowiedzianej dalszej poprawy charakterystyki produkowanych pojazdów w zakresie emisji. Osiągnięty kompromis polityczny służy niektórym europejskim przedsiębiorstwom, ale szkodzi ogółowi społeczeństwa.

4.4 Lekkie pojazdy dostawcze – COM(2012) 394 final

4.4.1 EKES przypomina, że na lekkie pojazdy dostawcze przypada 1,5 % wszystkich emisji CO₂ w Unii Europejskiej. Ponieważ ilość wytworzonego CO₂ jest wprost proporcjonalna do ilości zużytego paliwa, pojazdy emitujące niewiele dwutlenku węgla są bardziej ekonomiczne pod względem zużycia paliwa i tańsze w eksploatacji na przestrzeni ich cyklu życia.

⁽²⁾ <http://www.eea.europa.eu/publications/monitoring-co2-emissions-from-new>

4.4.1.1 W przypadku lekkich pojazdów dostawczych koszty paliwa stanowią ok. jednej trzeciej kosztów ich posiadania i są szacowane na ok. 2 400 EUR rocznie, jeśli chodzi o olej napędowy.

4.4.1.2 W latach 1990–2010 emisje z lekkich pojazdów dostawczych wzrosły o 26 %.

4.4.2 Rynek lekkich pojazdów dostawczych silnie odczuł skutki kryzysu gospodarczego ostatnich lat, przy czym liczba nowo zarejestrowanych pojazdów odnotowała największy spadek (o 29,5 %) w 2009 r., jednak w odróżnieniu od sektora samochodów osobowych w kolejnych latach nastąpił ich wzrost (o 8,7 % w 2010 r. i o 7,5 % w 2011 r.). W pierwszych dziesięciu miesiącach 2012 r. ponownie doszło do spadku sprzedaży – o 10,6 %.

4.4.3 EKES uważa, że omawiany wniosek, sporządzony w oparciu o oddziaływanie rozporządzenia dotyczącego samochodów osobowych, nie uwzględnia w dostatecznym stopniu różnic pomiędzy tymi dwoma kategoriami pojazdów, takich jak:

- cykl opracowania i produkcji dłuższy niż w wypadku samochodów osobowych;
- przeznaczenie tych pojazdów wykorzystywanych do celów działalności gospodarczej, w przypadku których efektywność i wytrzymałość silnika oraz odpowiadające im zużycie paliwa stanowią często główną pozycję wśród kosztów operacyjnych takiej działalności; nie bez powodu w wypadku 97 % floty lekkich pojazdów dostawczych wykorzystuje się technologię Diesla;
- profil nabywców – ponad 90 % to małe i średnie przedsiębiorstwa o charakterze warsztatów rzemieślniczych, bardzo podatne na wszelkie wahania kosztów.

4.4.4 EKES uważa, że zasadniczą rolę odgrywa tu analiza kosztów i korzyści uwzględniająca zarówno wzrost kosztów dostosowania nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych do przepisów, jak i oszczędności netto dla konsumentów. W przypadku każdego nowego lekkiego pojazdu dostawczego w pierwszym roku eksploatacji średnia oszczędność z tytułu kosztów paliwa wynosi ok. 400 EUR, zaś w stosunku do celu pośredniego na 2017 r. szacuje się, że oszczędności w całym cyklu życia pojazdu (13 lat) wyniosą od 3 363 EUR do 4 564 EUR.

4.4.5 W związku z powyższym EKES, potwierdzając konieczność ograniczenia emisji CO₂, opowiada się jednocześnie za nowym programem stopniowego wprowadzania w odniesieniu do przyszłych celów, z uwzględnieniem czasu na dostosowanie (*lead time*) sektora (7–10 lat w porównaniu z 5–7 lat w przypadku samochodów osobowych).

4.5 Informacja i normalizacja

4.5.1 Komitet zgadza się z Komisją, że użytkownicy końcowi powinni otrzymywać wiarygodne, jasne i porównywalne informacje na temat oszczędności o charakterze ekonomicznym i środowiskowym, jakie mają do zaoferowania sprzedawane samochody.

4.5.2 Instrumentem, który okazał się bardzo wydajny, jest oznakowanie. EKES zaleca Komisji zbadanie możliwości rozszerzenia obowiązku oznakowania w odniesieniu do emisji, w oparciu o wyliczenia zgodne z zasadą cyklu życia. Jasna, wyczerpująca, dostępna, a przede wszystkim łatwo zrozumiała informacja umożliwiłaby konsumentom dokonywanie bardziej przemyślanych i świadomych wyborów, uruchamiając mechanizm dobrych praktyk.

4.5.3 Obecna dyrektywa 1999/94 nie wprowadza dokładnych wymogów, a jedynie „minimum” informacji w tym zakresie, pozostawiając tym samym dużą dowolność interpretacyjną poszczególnym państwom członkowskim. Niektóre z nich stosują „etykiety względną” (*relative label*), która zawiera informacje niejednoznaczne dotyczące segmentu, do którego należy samochód, bez podawania danych o emisjach związanych z tym pojazdem. System ten wprowadza w błąd konsumenta, który, widząc etykietę kategorii I, jest skłonny myśleć, że samochód wytwarza bardzo niewielką ilość emisji w ujęciu bezwzględnym, natomiast dane te dotyczą jedynie danej kategorii pojazdów. Tak więc samochód segmentu F (pojazdy luksusowe) może emitować pięć razy więcej CO₂ niż mały samochód i otrzymać oznaczenie klasy A, natomiast mały samochód może, ramach swojego segmentu, zostać określony jako klasa D. Komisja, zgodnie z tym, co zrobiono np. w odniesieniu do sprzętu gospodarstwa domowego, może zaproponować to, co byłoby w powszechnym rozumieniu rozsądnym wyborem, a mianowicie etykietę bezwzględną (*absolute label*), która np. zaliczy do klasy A pojazdy emitujące poniżej 100 g/km, do klasy B te, które emitują od 101 do 120 g/km, podając przy tym konkretne szczegóły dotyczące emisji i używając tych samych kolorów w całej Europie.

4.5.4 EKES akceptuje środki przyjęte na rzecz rozpowszechniania informacji przeznaczonej dla konsumentów.

4.5.5 EKES popiera wszystkie inicjatywy na rzecz kształcenia konsumentów, które mają być stopniowo realizowane, aby umożliwić podejmowanie rozważnych wyborów, gdy chodzi o pojazdy „bezemisyjne” i korzyści gospodarcze wynikające z oszczędności, które pojawią się z czasem.

4.5.6 EKES odnotowuje z zadowoleniem, że do podmiotów gospodarczych kierowane są apele, aby nie ustawały w wysiłkach na rzecz badań i rozwoju w celu zapewnienia inwestycji w nowe technologie związane z ekologicznymi pojazdami oraz wskazuje, że trzeba będzie koniecznie utrzymać propozycję Komisji w sprawie zainwestowania 80 mld EUR przewidzianych w budżecie programu „Horyzont 2020” na lata 2014–2020.

4.5.7 Energia

4.5.7.1 EKES podkreśla koncepcję rozwoju strategii propagującej ekologiczne środki transportu (samochody osobowe i lekkie pojazdy dostawcze) w ramach zwalczania emisji CO₂.

4.5.7.2 EKES zaleca stopniowe przechodzenie na europejską flotę pojazdów bezemisyjnych, co doprowadzi do zmiany nośnika energii w celu realizacji celów długookresowych.

4.5.8 Zrównoważone produkty

Komitet często już podkreślał kluczowe znaczenie zrównoważonego rozwoju dla przyszłości Europy. W związku z tym popiera on wytyczne Komisji w sprawie bardziej trwałych produktów i zachęcania do rozpowszechniania ekoprojektów, zwłaszcza w przypadku produktów wykorzystujących zasoby kopalne.

Bruksela, 12 grudnia 2012 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Staffan NILSSON
