

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów »W kierunku jak najpowszechniejszego wykorzystania paliw alternatywnych – plan działania dotyczący infrastruktury paliw alternatywnych przyjęty na podstawie art. 10 ust. 6 dyrektywy 2014/94/UE, uwzględniający ocenę krajowych ram polityki na podstawie art. 10 ust. 2 dyrektywy 2014/94/UE«”**

[COM(2017) 652 final]

(2018/C 262/12)

Sprawozdawca: **Séamus BOLAND**

Wniosek o konsultację	Komisja Europejska, 18.1.2018
Podstawa prawna	Art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	5.4.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	19.4.2018
Sesja plenarna nr	534
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	170/1/3

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. Niniejsza opinia dotyczy przede wszystkim tworzenia w UE infrastruktury paliw alternatywnych w świetle zobowiązań UE w ramach porozumienia paryskiego. Stanowi w związku z tym dodatek do licznych wcześniejszych opinii w sprawie transportu przyjętych przez EKES. EKES zdecydowanie zaleca, by UE i wszystkie zainteresowane strony priorytetowo potraktowały wdrożenie planu działania dotyczącego infrastruktury paliw alternatywnych w UE.

1.2. EKES z dużym zadowoleniem przyjmuje inicjatywy Komisji Europejskiej mające na celu obniżenie emisyjności sektora transportu, w szczególności jej zdecydowane działanie na rzecz przyspieszenia wprowadzenia infrastruktury paliw alternatywnych, tak aby do 2050 r. osiągnąć zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza.

1.3. EKES jest jednak zaniepokojony faktem, że krajowe ramy polityki, uzgodnione przez poszczególne państwa członkowskie jako instrumenty służące obniżeniu emisyjności, na chwilę obecną znacznie odbiegają od wyznaczonych celów. Z tego powodu plan działania dotyczący infrastruktury paliw alternatywnych może zakończyć się niepowodzeniem. EKES zdecydowanie zaleca, aby Komisja i państwa członkowskie potraktowały sprawę jako pilną.

1.4. W związku z tym Komitet zaleca, aby Komisja dokonała przeglądu krajowych ram polityki w trybie pilnym, z myślą o osiągnięciu wyznaczonych wartości docelowych.

1.5. EKES zaleca, aby każde państwo członkowskie określiło i wyeliminowało wszelkie przeszkody, łącznie z utratą dochodów podatkowych z paliw kopalnych.

1.6. Komitet odnotowuje znaczne zaangażowanie finansowe UE w zapewnienie infrastruktury paliw alternatywnych. Obawia się jednak, że szacunki co do wymaganego finansowania są zbyt niskie, a środki pozyskiwane z sektora prywatnego niedostateczne. W związku z tym zaleca pilną rewizję przewidywanego finansowania oraz, w razie konieczności, podjęcie odpowiednich działań w celu zaradzenia sytuacji, w której nie zostaną osiągnięte niezbędne cele finansowe.

1.7. EKES odnotowuje zobowiązania sektorów żeglugi i lotnictwa w kwestii osiągnięcia docelowych wartości w obszarze obniżenia emisyjności, uzgodnionych przez wszystkie zainteresowane strony. Zaleca jednak przyspieszenie koniecznego dialogu między Komisją, państwami członkowskimi i tymi dwoma sektorami przemysłu w perspektywie krótkoterminowej.

1.8. Komitet wyraża głębokie zaniepokojenie niskim poziomem zaangażowania konsumentów i współdziałania z odpowiednimi zainteresowanymi stronami. W związku z tym zdecydowanie zaleca, aby konsumenci odgrywali znacznie ważniejszą rolę we wszystkich aspektach wdrażania paliw alternatywnych.

1.9. EKES zaleca przeprowadzenie badań w celu określenia nowych źródeł pozyskania metali ziem rzadkich. Zaleca również, aby Komisja, we współpracy z państwami członkowskimi, uaktualniała informacje na temat najnowszych technologii w dziedzinie transportu.

1.10. Chociaż EKES z zadowoleniem przyjmuje priorytetowe traktowanie środków na obszarach miejskich, istnieje potrzeba opracowania programów, które są także odpowiednie dla transportu na obszarach wiejskich. W związku z tym zaleca, by takie programy obejmowały tworzenie infrastruktury opartej na wykorzystaniu biopaliw, głównie pochodzących z odpadów rolniczych i z odpadów z innych źródeł, a także na wykorzystaniu technologii wspierającej biologiczne komory fermentacyjne. Programy te mogłyby obejmować tworzenie infrastruktury w oparciu o wykorzystanie zaawansowanych biopaliw pochodzących z odpadów rolniczych, leśnych lub odpadów z innych źródeł.

## 2. Wprowadzenie

2.1. W niniejszej opinii skupiono się na planie działania, ponieważ dotyczy ona tworzenia infrastruktury paliw alternatywnych w UE. EKES wydał już opinie w sprawie szerszego pakietu na rzecz mobilności, a także w innych sprawach dotyczących transportu. W związku z tym w niniejszej opinii nie porusza szerszych kwestii transportu w odniesieniu do zmian klimatu. Trudno przecenić znaczenie utworzenia infrastruktury, która ułatwi przejście z paliw konwencjonalnych na paliwa zrównoważone, zgodnie ze strategią Komisji Europejskiej zmierzającą do przestrzegania porozumienia paryskiego.

2.2. W listopadzie 2017 r. Komisja podjęła zdecydowane kroki w celu realizacji zobowiązań UE wynikających z porozumienia paryskiego, które przewiduje wiążącą redukcję krajowych emisji CO<sub>2</sub> o co najmniej 40 % do 2030 r. Pakiet na rzecz mobilności ekologicznej obejmuje plan działania i rozwiązania inwestycyjne dotyczące transeuropejskiego rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych. Celem jest wsparcie krajowych ram polityki przez wspieranie inwestycji w sieci transportowe (transeuropejska sieć transportowa, czyli „TEN-T”) na obszarach miejskich. Zapewni to dostępność infrastruktury paliw alternatywnych dla użytkowników dróg.

2.3. Plan działania zobowiązuje również państwa członkowskie do uwzględnienia celów w zakresie ograniczenia emisji powodowanych przez żeglugę i lotnictwo.

2.4. EKES konsekwentnie wspierał poprawę publicznego dostępu do infrastruktury paliw alternatywnych w co najmniej 15 niedawnych opiniach dotyczących transportu w kontekście obniżenia emisyjności, a także w opiniach dotyczących COP 21 i wielu innych kwestii związanych ze zrównoważonym środowiskiem.

2.5. W ramach deklarowanych dążeń UE do zyskania pozycji światowego lidera w dziedzinie obniżenia emisyjności Komisja Europejska przedstawiła wnioski dotyczące szybkiego przejścia od paliw wysokoemisyjnych w sektorze transportu do paliw niskoemisyjnych lub bezemisyjnych do 2025 r.

2.6. Plan działania dotyczący infrastruktury paliw alternatywnych jest pakietem propozycji mających na celu płynne i całkowite ograniczenie emisji w sektorze transportu, zgodnie z harmonogramem wyznaczonym na lata 2020, 2025 i 2030.

2.7. Według obecnych szacunków UE aż 95 % pojazdów drogowych i statków używa paliw konwencjonalnych. Dzieje się tak pomimo dostępności szeregu instrumentów finansowych UE (na rzecz paliw kopalnych lub biopaliw), które nie są objęte planem działania.

2.8. Dzięki dostępności funduszy UE poczyniono jednak pewne postępy w zapewnieniu infrastruktury paliw alternatywnych. Europejskie Obserwatorium Rynku Paliw Alternatywnych zarejestrowało 118 000 publicznie dostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Istnieje 3 458 punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego, ponadto do końca września 2017 r. udostępniono 82 punkty tankowania dla pojazdów napędzanych wodorem. Jednak tylko dwa państwa członkowskie zapewniają ponad 100 punktów ładowania pojazdów elektrycznych na 100 000 mieszkańców miasta.

2.9. Wszystkie państwa członkowskie miały przedstawić sprawozdania z postępów do końca 2017 r. Dwa tego nie zrobiły (Malta i Rumunia). Znaczna większość pozostałych państw członkowskich wykazała, że pozostają w tyle w stosunku do swoich wartości docelowych, a ich bieżące prognozy wskazują, że w ogóle ich nie osiągną.

### 3. Krajowe ramy polityki

3.1. Zgodnie z dyrektywą 2014/94/UE państwa członkowskie ustanowiły krajowe ramy polityki, które muszą zapewnić minimalny zasięg infrastruktury do 2020 r., 2025 r. i 2030 r., w zależności od paliwa. W każdym krajowym ramach polityki określono wartości docelowe i cele i do 2017 r. państwa członkowskie miały przedłożyć Komisji sprawozdania.

3.2. Dyrektywa skupiła się na paliwach, w przypadku których występują poważne nieprawidłowości w koordynacji rynku, takich jak energia elektryczna, wodór i gaz ziemny (LNG i CNG). Biopaliwa również uważa się za ważną alternatywę i mogą one stanowić większość paliw alternatywnych, które będą dostępne na rynku w perspektywie krótko- i średnioterminowej. Istnieją już główne elementy niezbędne do stworzenia infrastruktury, która chroniłaby wykorzystanie biopaliw.

3.3. Krajowe ramy polityki mają na celu zapewnienie minimalnego zasięgu infrastruktury paliw alternatywnych do roku 2020, 2025 i 2030 w każdym państwie członkowskim. Do głównych elementów tej infrastruktury zalicza się energię elektryczną, sprężony gaz ziemny (CNG), skroplony gaz ziemny (LNG) i wodór.

Według szacunków dotyczących potrzeb inwestycyjnych państw członkowskich w zakresie infrastruktury, przedstawionych w dyrektywie 2014/94/UE, zastosowanie mają następujące liczby:

- *Energia elektryczna*: do 904 mln EUR do roku 2020 (Krajowe ramy polityki wymagają podania wartości docelowych tylko do 2020 r.),
- *CNG*: do 357 mln EUR do roku 2020 oraz do 600 mln EUR do roku 2025 w przypadku pojazdów drogowych napędzanych CNG (w oparciu o całkowite koszty 937 nowych punktów tankowania CNG przewidzianych do 2020 r. i 1 575 nowych punktów tankowania CNG przewidzianych do 2025 r., które mają powstać zgodnie z krajowymi ramami polityki),
- *LNG*: do 257 mln EUR do roku 2025 w przypadku pojazdów drogowych napędzanych LNG. W przypadku LNG do celów transportu wodnego – do 945 mln EUR w portach korytarza sieci bazowej TEN-T do 2025 r. i do 1 mld EUR w portach śródlądowych korytarza sieci bazowej TEN-T do 2030 r.,
- *Wodór*: do 707 mln EUR do roku 2025 (zob. COM(2017) 652 final).

3.4. Oceniono, że tylko 8 z 25 państw członkowskich w pełni osiągnęło swoje wartości docelowe, natomiast dwa państwa członkowskie nie przedłożyły sprawozdań do listopada 2017 r. Ocena Komisji jest niezwykle krytyczna odnośnie do poczynionych postępów, a zwłaszcza do niewystarczającego poziomu ambicji, o czym świadczy szereg sprzecznych strategii politycznych w poszczególnych krajach, co podważa ich zobowiązanie do realizacji własnych celów w zakresie zapewnienia infrastruktury paliw alternatywnych.

3.4.1. EKES zwraca uwagę, że od czasu publikacji danych niektóre państwa zwiększyły swoje wysiłki.

3.5. Ogólne wnioski, do których doszła Komisja, prowadzą do tego, że krajowe ramy polityki nie zdołały zapewnić prawdziwego postępu, jeśli chodzi o znaczący rozwój infrastruktury paliw alternatywnych.

3.6. Krytyczny charakter oceny oraz fakt, że w dokumencie roboczym służb Komisji zwraca się uwagę na ograniczony wpływ krajowych ram polityki, wskazywałby, że wartości docelowe nie zostaną osiągnięte i że istnieje pilna potrzeba dokonania przeglądu.

#### 4. Kontekst i treść komunikatu Komisji

4.1. Plan działania ma na celu wsparcie krajowych ram polityki, aby pomóc w stworzeniu „interoperacyjnej unijnej infrastruktury podstawowej do 2025 r.”. Celem jest stworzenie głównych korytarzy transportowych, które mogą być wykorzystywane na duże odległości i przez granice, pod warunkiem że wszystkie zainteresowane strony wyrażą zgodę.

4.2. UE chce przyspieszyć wdrażanie w dwóch obszarach. Po pierwsze, w bazowych i kompleksowych sieciach TEN-T. Po drugie, priorytetem jest lepsze zaspokojenie potrzeb w zakresie infrastruktury na obszarach miejskich i podmiejskich.

4.3. Środki mają służyć konsumentom, przedsiębiorstwom i organom publicznym z uwagi na podział odpowiedzialności między organy publiczne i przemysł. Aby zapewnić ciągłość podaży i popytu, należy zapewnić zrównoważony poziom dostępnych pojazdów i statków.

4.4. Głównym priorytetem w całej UE stała się energia elektryczna, jako infrastruktura paliw alternatywnych. Postęp w kierunku wdrożenia niezbędnej infrastruktury dla pojazdów elektrycznych do 2020 r. jest jednak niewielki; szacuje się, że w 2020 r. udział pojazdów elektrycznych wyniesie od 0,1 % do 9,2 % zasobów pojazdów w różnych państwach członkowskich (SWD(2017) 365 final).

4.5. W komunikacie wyraźnie stwierdza się, że potrzebne jest zintegrowane podejście w zakresie wspólnych ram polityki w całej UE w odniesieniu do pojazdów, sieci elektroenergetycznych, zachęt gospodarczych i usług cyfrowych. W przeciwnym razie przejście na mobilność niskoemisyjną i bezemisyjną będzie nierównomierne, skutkując podejściem „wielu prędkości” w państwach członkowskich.

4.6. W planie uwidatniono zapotrzebowanie na znaczne inwestycje publiczno-prywatne. Opowiada się on za „łączeniem bezzwrotnych dotacji z finansowaniem dłużnym podlegającym zwrotowi” jako sposobem na osiągnięcie wysokiego poziomu wymaganego finansowania.

4.7. Komisja utworzyła dwa odrębne fora – Forum Zrównoważonego Transportu i Europejskie Forum Zrównoważonej Żeglugi – mają one zbliżone role i są ukierunkowane na stymulowanie uczestnictwa państw członkowskich, społeczeństwa obywatelskiego i innych odpowiednich zainteresowanych stron.

#### 5. Wyzwania związane z tworzeniem infrastruktury paliw alternatywnych

5.1. EKES zwraca uwagę na różne wyzwania związane z tworzeniem infrastruktury paliw alternatywnych i żałuje, że nie wszystkie zainteresowane strony nadają pilny charakter rozwiązywaniu tych problemów.

5.2. W całej UE występuje istotny niedobór infrastruktury niezbędnej do ładowania lub tankowania paliwa do pojazdów i statków. Zdaniem EKES-u jednym z głównych przyczynków takiego stanu rzeczy jest niedostateczny rozwój inteligentnej sieci, co skutkuje sytuacją, w której konsumenci nie mogą uczestniczyć w transformacji.

5.3. Zważywszy na powolne wdrażanie środków wykonawczych przez wszystkie strony, EKES stwierdza, że państwa członkowskie w różnym stopniu angażują się w sprawę infrastruktury paliw alternatywnych, co potwierdzają oceny Komisji. Zdaniem EKES-u stanowi to główną przeszkodę w osiągnięciu unijnych celów zrównoważonego rozwoju. Poczyniono jednak znaczne postępy w rozwoju biopaliw w UE (nieobjętych dyrektywą z 2014 r.), szczególnie w niektórych państwach członkowskich.

5.4. Nadal pojawiają się pewne wątpliwości dotyczące technologii infrastruktury paliw alternatywnych. Między innymi chodzi o produkcję akumulatorów niezbędnych do produkcji samochodów elektrycznych ze względu na rosnące koszty wydobycia wymaganych surowców pierwotnych. Należy zachęcać do stosowania odzyskanych surowców wtórnych, zgodnie z zasadami gospodarki o obiegu zamkniętym. Podobnie konsumenci mają niedobór informacji związanych z bezpieczeństwem sprężonego gazu oraz stosowaniem wodoru i jego dostępnością. Należy temu zaradzić.

5.5. Za istotne wyzwanie w zakresie akceptacji ze strony konsumentów uznano panującą wśród konsumentów niepewność w kwestii technologii oraz brak bezpośredniej informacji dotyczącej porównania cen. (Badanie UE dotyczące wdrożenia art. 7 ust. 3 dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, styczeń 2017 r.). Konsumenci dostrzegają również realne ograniczenia, jeśli chodzi o długie podróże, zwłaszcza na obszarach wiejskich. Jest to główna przeszkoda na drodze do sukcesu.

5.6. Poważnym czynnikiem zaporowym dla rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych jest wysoki koszt transformacji na obszarach wiejskich. Podobnie za pilną sprawę trzeba uznać zaniechanie przez zainteresowane strony aktywnego zachęcania do zapewnienia infrastruktury paliw alternatywnych dostosowanej do zróżnicowanych potrzeb rolnictwa i prowadzenia pojazdów na długich dystansach przez obszary z rozproszonymi osiedlami wiejskimi.

5.7. Chęć łączenia mechanizmów finansowania publiczno-prywatnego będzie uzależniona od różnych potrzeb inwestorów publicznych i prywatnych. Godzenie tych potrzeb, zwłaszcza w przypadku rozbieżnych oczekiwań wśród publicznych i prywatnych źródeł, może opóźnić postęp.

5.8. Plan działania w dużej mierze dotyczy urzeczywistnienia transformacji w głównych ośrodkach miejskich. Jednym z powodów tego jest nadal ograniczona technologia ładowania, a z uwagi na to, że podróże przez obszary wiejskie bywają dłuższe, zachodzi konieczność zapewnienia większej dostępności punktów ładowania. Jednocześnie EKES zauważa, że znacznie większej uwagi wymaga instalacja niezbędnej infrastruktury na obszarach wiejskich.

5.9. Plan działania uzależniony jest od wysokiego poziomu zaangażowania poszczególnych państw członkowskich w zapewnienie terminowego i wydajnego wdrożenia krajowych ram polityki.

5.10. Aby zachęcić państwa członkowskie, Komisja utworzyła Forum Zrównoważonego Transportu, które łączy przedstawicieli państw członkowskich, sektora transportu i społeczeństwa obywatelskiego w celu skutecznego wdrożenia strategii politycznych w obszarze infrastruktury paliw alternatywnych.

## 6. Uwagi EKES-u

6.1. EKES wyraża zaniepokojenie wyraźnym brakiem ambicji krajowych ram polityki w kwestii faktycznego osiągnięcia znaczącego postępu w rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Obawa, że z dużym prawdopodobieństwem nie zostaną osiągnięte żadne wartości docelowe, wskazuje na pilną potrzebę dokonania przeglądu tej strategii i sformułowania zaleceń dotyczących modelu, który pozwoliłby osiągnąć sukces. Niemniej należy odnotować różnice w poglądach na temat różnorodności paliw w różnych państwach członkowskich i na rynkach. Na przykład LNG i CNG nie są uważane za rozsądne rozwiązanie dla nowej infrastruktury w krajach skandynawskich, gdzie natomiast duży sukces odnoszą i promowane są biopaliwa. W innych częściach UE preferencje wobec poszczególnych paliw są zupełnie różne.

6.2. Należy także uwzględnić dojrzałość techniczną. Na przykład wodór w dalszym ciągu pozostaje w początkowej fazie testowania na większości rynków. Podobnie jest w przypadku akumulatorowego napędu elektrycznego pojazdów ciężkich na długich dystansach takich jak korytarze TEN-T. Ładowanie akumulatorów takich pojazdów jest prawdopodobnie mniej rentowne w perspektywie średnioterminowej. Jednakże w kilku państwach członkowskich prowadzone są także badania elektrycznego napędu samochodów ciężarowych zasilanego z przewodów napowietrznych lub szyn w nawierzchni dróg (e-autostrady itp.). Takiej infrastruktury w ogóle nie uwzględniono w planie działania, a jednak w chwili obecnej należy ją uznać za bardziej dojrzałą technologicznie niż paliwa wodorowe.

6.3. Szacunki dotyczące potrzeb inwestycyjnych w zakresie zapewnienia publicznie dostępnej infrastruktury paliw alternatywnych do 2020 r. wahają się od 5,2 mld EUR do 6 mld EUR. Prognozuje się, że w perspektywie 2025 r. kwota ta wyniesie co najmniej 22 mld EUR. Pomimo tych szacunków niewiele jest dowodów, które potwierdzałyby, że będzie to wystarczające, aby zagwarantować osiągnięcie niezbędnych wartości docelowych.

6.4. Możliwe, że te szacunki są zbyt konserwatywne i mogą wymagać korekty w celu uwzględnienia zmieniającej się technologii. W związku z tym EKES z zadowoleniem przyjmuje dążenie Komisji do zacieśnienia współpracy z sektorem motoryzacyjnym w celu opracowania różnych instrumentów finansowych zachęcających do prywatnych inwestycji.

6.5. EKES zwraca jednak uwagę, że instrumenty takie muszą zapewnić, by rozwój infrastruktury przynosił społeczeństwu znaczne korzyści pod względem zapewnienia dostępu, a także pod względem przystępności cen. Szczególne obawy budzi dostęp na obszarach wiejskich i odizolowanych.

6.6. EKES zauważa, że podatek paliwowy stanowi obecnie znaczące źródło dochodu narodowego we wszystkich państwach członkowskich UE. Oczywiście jest, że obniżenie dochodów podatkowych z powodu osiągnięcia celów związanych z ochroną środowiska stanowiłoby wyzwanie dla polityki podatkowej każdego państwa członkowskiego. Należy jednak zauważyć, że zawarty w pakiecie dotyczącym mobilności wniosek Komisji w sprawie opłat drogowych (eurowinieta, zob. TEN/640) zawiera pewne nowe opcje internalizacji kosztów zewnętrznych poprzez opłaty za dostęp do infrastruktury.

6.7. EKES zauważa, że sektor żeglugi jest postrzegany jako trudny do uregulowania, głównie ze względu na międzynarodowy kontekst obowiązujących zasad i przepisów prawa. Chociaż sektor ten musi wykazać się proaktywnością we współpracy z infrastrukturą paliw alternatywnych, oczywiste jest, że na poziomie lokalnym istnieje możliwość dostarczania paliw alternatywnych (np. metanolu i LNG), szczególnie w przypadku żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i promów. Należałoby też wspomnieć o elektrycznej infrastrukturze do operacji nabrzeżnych itp.

6.8. Podobnie oczekuje się, że transport lotniczy rozwijać się będzie wykładniczo do 2050 r., chociaż jest to w mniejszym stopniu bezpośrednio związane z planem działania. Osiągnięcie wartości docelowych w zakresie obniżenia emisyjności będzie wymagało znacznego wykorzystania paliw alternatywnych z wysokim potencjałem oszczędności w zakresie emisji gazów cieplarnianych. Należy rozważyć wykorzystanie biopaliw w tym obszarze, a niezbędne inwestycje powinny być realizowane w wyniku konstruktywnego dialogu ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i Komisją Europejską.

6.9. Zachodzi potrzeba usprawnienia inwestycji publiczno-prywatnych w infrastrukturę paliw alternatywnych. Dlatego też EKES z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji dotyczący wzmocnienia unijnych instrumentów finansowania i dążenia do synergii, tak aby środki na szczeblu krajowym i lokalnym mogły spotęgować wpływ funduszy UE.

6.10. Kluczowe znaczenie dla pomyślnego wdrożenia infrastruktury ma świadomość konsumentów. W tym celu należy dostarczać im informacji dotyczących porównania cen, korzyści dla zdrowia i środowiska oraz konkretnych działań, które pomagają rodzinom o niższym poziomie dochodów.

Bruksela, dnia 19 kwietnia 2018 r.

Luca JAHIER  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

---