

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 443/2009 teneinde de modaliteiten vast te stellen voor het bereiken van de 2020-doelstelling om de CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's te verminderen**

(COM(2012) 393 final — 2012/0190 (COD))

en over het

**voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) nr. 510/2011 tot vaststelling van de modaliteiten voor het halen van de 2020-doelstelling inzake de reductie van de CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen**

(COM(2012) 394 final — 2012/0191 (COD))

(2013/C 44/19)

Rapporteur: **de heer IOZIA**

Het Europees Parlement en de Raad hebben beide op 11 september 2012 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig de artikelen 192, lid 1, en 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) te raadplegen over het

*Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 443/2009 teneinde de modaliteiten vast te stellen voor het bereiken van de 2020-doelstelling om de CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's te verminderen*

COM(2012) 393 final — 2012/0190 (COD)

en over het

*Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) nr. 510/2011 tot vaststelling van de modaliteiten voor het halen van de 2020-doelstelling inzake de reductie van de CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen*

COM(2012) 394 final — 2012/0191 (COD).

De afdeling Interne Markt, Productie en Consumptie, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 4 december 2012 goedgekeurd.

Het Comité heeft tijdens zijn op 12 en 13 december 2012 gehouden 485e zitting (vergadering van 12 december) het volgende advies uitgebracht, dat met 116 stemmen vóór en 1 stem tegen, bij 4 onthoudingen, is goedgekeurd.

## 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) heeft in zijn adviezen altijd ingestemd met alle initiatieven van de Europese Commissie ter vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, waarmee ernaar wordt gestreefd om Europa tussen nu en 2050 „koolstofvrij” te maken. Daartoe dient de vervoerssector haar uitstoot met 60 % terug te dringen.

1.2 De Europese Raad heeft in februari 2011 nog eens de doelstelling van de EU bekrachtigd om haar uitstoot van broeikasgassen tussen nu en 2050 met 80-95 % te verminderen ten opzichte van de niveaus van 1990<sup>(1)</sup>. Volgens het *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC) moeten de ontwikkelde landen gezamenlijk de reductiedoelstellingen realiseren, rekening houdend met de inspanningen die de ontwikkelingslanden daartoe dienen te leveren. Op die manier zou de mondiale uitstoot tegen 2050 met 50 % moeten kunnen worden teruggedrongen, overeenkomstig een „post Kyoto” reductiedoelstelling die deel uitmaakt van een globaal rechtskader dat vóór 2015 moet worden goedgekeurd en vanaf 2020 ten uitvoer moet worden gelegd.

1.3 Het EESC is het ermeê eens dat in de strijd tegen de klimaatsverandering steeds strengere doelstellingen moeten worden vastgelegd, hoofdzakelijk voor het wegvervoer, aangezien dat in de EU verantwoordelijk is voor 24 % van de totale uitstoot van kooldioxide (CO<sub>2</sub>, het belangrijkste broeikasgas). Die uitstoot is tussen 1990 en 2010 met bijna 23 % gestegen, een onaanvaardbare ontwikkeling in het licht van het klimaatbeleid van de Unie.

1.4 Het EESC kan zich vinden in de in beide voorstellen geformuleerde wijzigingen. Er moet echter samenhangend worden gehandeld en efficiënt, veilig en competitief gebruik worden gemaakt van middelen, teneinde alle obstakels voor de interne vervoersmarkt uit de weg te ruimen, schone technologieën te bevorderen en de vervoersnetten te moderniseren. Het EESC dringt aan op een snelle goedkeuring van de voorgestelde verordeningen, waarbij rekening moet worden gehouden met zijn voorstellen.

1.5 Het EESC hecht er groot belang aan dat voor de langere termijn, ook voor de periode na 2020, doelstellingen worden vastgelegd. Zo kan het concurrentievermogen van de interne

<sup>(1)</sup> COM(2011) 885 final.

markt worden behouden. Het staat achter het voornemen om nog vóór 2014 nieuwe streefcijfers te bepalen voor na 2020, op voorwaarde dat er een grondige en uitgebreide effectbeoordeling wordt uitgevoerd. Vóór 2017 zouden de doelstellingen moeten worden herzien in het licht van de technologische ontwikkeling, van de verwachte evolutie van de markten en van de noodzaak om de broeikasgasuitstoot te verminderen. Het bedrijfsleven dringt er terecht op aan om tijdig een stabiel regelgevingskader vast te stellen. Zo'n kader moet de mogelijkheid bieden om zeer ambitieuze doelstellingen te realiseren.

1.6 Net als in voorgaande adviezen beveelt het EESC aan een model voor de berekening van de CO<sub>2</sub>-uitstoot uit te werken waarin ook alle met het productieproces van een voertuig verband houdende emissies worden meegenomen. Bij de vaststelling van de CO<sub>2</sub>-voetafdruk van auto's zou dan ook hun gehele levenscyclus in aanmerking moeten worden genomen.

1.7 Het EESC juicht het voorstel van de Commissie toe om nog vóór 2014 na te gaan welke nutsparameter moet worden toegepast. Het pleit er namelijk al geruime tijd voor om de voorkeur te geven aan de voetafdruk in plaats van aan de massa, teneinde de ontwikkeling van milieuvriendelijkere, lichtere en zuinigere voertuigen te stimuleren.

1.8 Het EESC roept de Commissie op verder na te denken over haar voorstel m.b.t. de lineaire curve (procentuele helling), want een percentage van 60 % betekent 4,6 gram meer CO<sub>2</sub> voor personenauto's. Hoe dichter het percentage bij 100 ligt, des te beter komen zwaardere voertuigen ervan af.

1.9 Voor lichte bedrijfsvoertuigen stelt de Commissie een helling van 100 % voor, wat minder kosten betekent voor de constructeurs van zwaardere lichte bedrijfsvoertuigen.

1.10 Het EESC is ingenomen met het voor na 2020 voorgestelde beleid inzake boetes, die daarmee worden geharmoniseerd op 95 euro per gram CO<sub>2</sub> voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen. Het vindt dat de aldus gegenereerde inkomsten moeten worden benut ter ondersteuning van de auto-industrie.

1.11 Het is essentieel de mondiale koppositie op het vlak van duurzame mobiliteit te behouden. Een late en van weinig ambitie getuigende invoering van nieuwe technologie zou een onomkeerbare terugval van de Europese vervoersindustrie teweeg kunnen brengen op de zich snel ontwikkelende wereldmarkt.

1.12 Het EESC beveelt aan speciale labels in te voeren met daarop de technische uitstootgegevens van de verschillende modellen. Die labels moeten vergelijkbaar en duidelijk zijn en volledige informatie verstrekken over alle schadelijke stoffen die worden uitgestoten. Het huidige etiketteringssysteem, waarbij de lidstaten hun eigen labels uitwerken, moet op de schop. Er is één Europees systeem nodig, dat indien mogelijk samen met de andere internationale partners moet worden ontwikkeld. Momenteel kan dezelfde auto verschillende emissielabels krijgen, al

naar gelang de lidstaat in kwestie heeft gekozen voor *relative labeling* of - wat elk weldenkend mens zou doen - voor *absolute labeling*. In het laatste geval wordt gekeken naar de absolute hoeveelheden gegenereerde emissies en worden labels niet toegekend op basis van een vergelijking met de concurrentie in hetzelfde segment.

1.13 Voor lichte bedrijfsvoertuigen beveelt het EESC een geleidelijke invoering (*phase in*) van de toekomstige doelstellingen aan die is afgestemd op de *lead time* van de sector (7 à 10 jaar t.o.v. 5 à 7 jaar voor personenauto's). De productie van lichte bedrijfsvoertuigen leent zich niet voor te snelle aanpassingen van het ontwerp, vooral niet nu de markt in meerdere landen in een acute crisis verkeert.

## 2. De voorstellen van de Commissie

2.1 De Commissie heeft op 11 juli 2012 twee voorstellen goedgekeurd tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 teneinde de modaliteiten vast te stellen voor het bereiken van de 2020-doelstelling om de CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen.

2.2 De Commissie wil dat in 2020 de volgende streefcijfers worden gehaald:

- gemiddeld 147 gram CO<sub>2</sub> per km voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen;
- 95 gram CO<sub>2</sub> per km voor nieuwe personenauto's.

2.3 Om bovenstaand streefcijfer voor nieuwe personenauto's in 2020 te realiseren stelt de Commissie de volgende maatregelen voor:

- handhaving van de massa van het voertuig in rijkklare toestand als nutsparameter;
- behoud van een lineaire grenswaardencurve, met een helling van 60 % ten opzichte van de uitgangsvloot, die blijft overeenstemmen met de vloot van 2006 en in overeenstemming is met de grenswaardencurve van 2015;
- invoering van superkredieten tussen 2020 en 2023 voor auto's die minder dan 35 gram CO<sub>2</sub>/km uitstoten, met een vermenigvuldigingsfactor van 1,3 en beperkt tot een cumulatief aantal van 20 000 voertuigen per fabrikant gedurende de looptijd van de regeling;
- bijwerking van de 2020-doelstelling voor nichefabrikanten die onder de afwijkingsregeling vallen;
- vrijstelling van de CO<sub>2</sub>-doelstelling voor fabrikanten die jaarlijks minder dan 500 ingeschreven nieuwe personenauto's produceren;
- meer flexibiliteit bij het bepalen van de datum waarop over kleinschalige vrijstellingen wordt beslist;

— inachtneming van eco-innovaties wanneer een herziene test-procedure wordt toegepast;

— handhaving van de bijdrage voor buitenmatige emissies op 95 euro per g/km per voertuig.

2.4 Om bovenstaand streefcijfer voor lichte bedrijfsvoertuigen in 2020 te realiseren stelt de Commissie de volgende maatregelen voor:

— handhaving van de massa van het voertuig in rijklaare toestand als nutsparameter;

— behoud van een lineaire grenswaardencurve, met een helling van 100 % ten opzichte van de uitgangsvloot;

— vrijstelling van de specifieke emissiedoelstelling voor fabrikanten die jaarlijks minder dan 500 ingeschreven nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen produceren;

— meer flexibiliteit bij het bepalen van de datum waarop over kleinschalige vrijstellingen wordt beslist;

— inachtneming van eco-innovaties wanneer een herziene test-procedure wordt toegepast;

— handhaving van de bijdrage voor buitenmatige emissies op 95 euro per g/km per voertuig.

2.5 Dankzij de vastgelegde streefcijfers zal de gemiddelde uitstoot van nieuwe personenauto's kunnen worden teruggebracht van 135,7 gram CO<sub>2</sub>/km in 2011 tot 95 gram CO<sub>2</sub>/km in 2020, waarbij in 2015 al verplicht een streefcijfer van 130 gram CO<sub>2</sub>/km moet worden gehaald. De uitstoot van bestelwagens zal aldus kunnen worden teruggebracht van 181,4 gram CO<sub>2</sub>/km in 2010 (het laatste jaar waarover gegevens beschikbaar zijn) tot 147 gram CO<sub>2</sub>/km in 2020, waarbij in 2017 al verplicht een streefcijfer van 175 gram CO<sub>2</sub>/km moet worden gehaald.

### 3. Inleiding

3.1 Evenals in eerdere adviezen over wetgevingsvoorstellen m.b.t. menselijke handelingen waardoor de CO<sub>2</sub>-uitstoot toeneemt, spreekt het EESC zijn steun uit voor steeds strengere doelstellingen ter vermindering van broeikasgassen. Het vindt een gedragsverandering bij producenten en consumenten onontbeerlijk om de klimaatverandering te temperen. Er mag dan ook niet worden voorbijgegaan aan redelijke maatregelen die de uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen daadwerkelijk terugdringen. Auto's en bestelwagens zijn samen ver-

antwoordelijk voor 15 % van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van de EU (incl. de uitstoot i.v.m. brandstofbevoorrading).

3.1.1 Aanscherping van de Europese wetgeving na 2020 is essentieel om de mondiale technologische koppositie van Europa te behouden. Die positie kan voornamelijk worden toegeschreven aan aanzienlijke investeringen in innovatie in combinatie met een veeleisende interne markt.

3.1.2 Het EESC staat volledig achter de voorgestelde wijzigingen van het wetgevingskader ter vermindering van de kool-dioxide-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen na 2020. Die wijzigingen behelzen heldere doelstellingen vervat in adequate regelgeving, waarmee precieze en stabiele mogelijkheden worden geboden voor investeringen die de innovatie door voertuigfabrikanten en toeleveranciers verder zullen stimuleren, hetgeen het concurrentievoordeel van deze Europese industrietak alleen nog maar zal vergroten.

3.1.3 Door moderne en uniforme regels in te voeren zal beter toezicht kunnen worden gehouden op de markt, zodat een gezond concurrentieklimaat wordt gecreëerd voor de Europese producenten van verbruiks- en uitstoot efficiëntere technologieën.

3.1.4 Consumenten zullen netto meer geld overhouden. Uit onderzoek van de Commissie blijkt dat de doelstellingen voor 2020 haalbaar zijn en economisch gezien goed in elkaar zitten. De beoogde streefcijfers zijn kostenefficiënt, de technologie is gemakkelijk op de markt te verkrijgen en de vraag daarnaar zou de werkgelegenheid een impuls moeten geven met voordelen voor consument en bedrijfsleven tot gevolg.

### 4. Opmerkingen

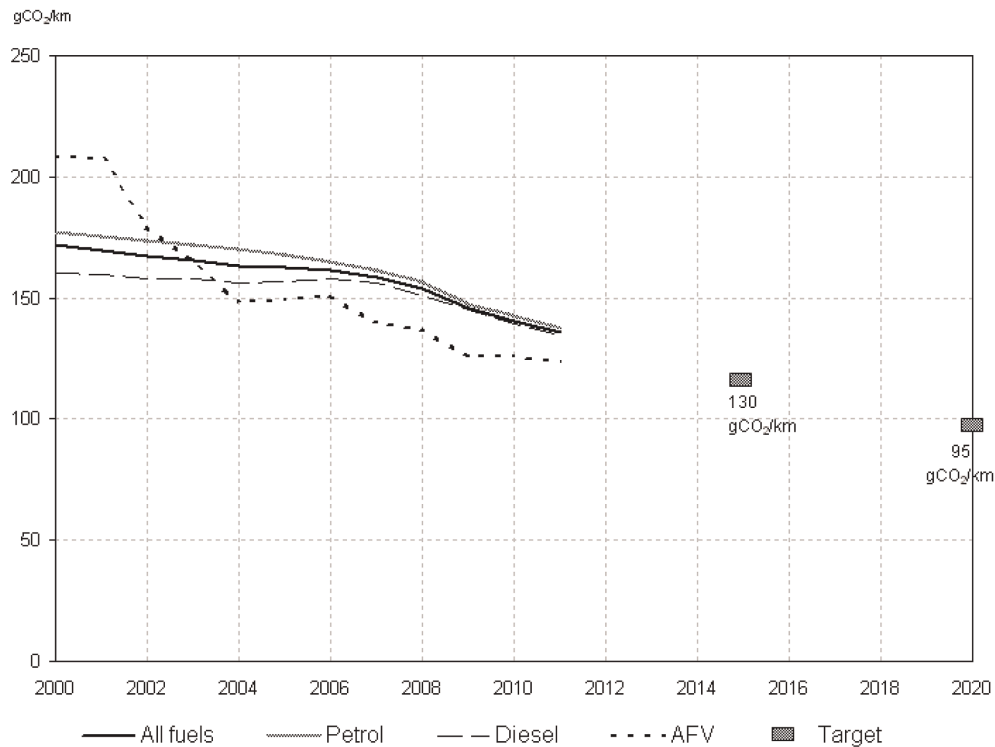
#### 4.1 Personenauto's (COM(2012) 393 final)

4.1.1 Personenauto's zijn verantwoordelijk voor circa 12,5 % van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van de EU. De gegenereerde hoeveelheid CO<sub>2</sub> staat direct in verhouding tot de verbruikte hoeveelheid brandstof. Voertuigen die weinig kooldioxide uitstoten verbruiken dus minder brandstof en zijn tijdens hun gehele levensduur voordeliger in het gebruik.

4.1.2 De markt voor personenauto's heeft erg te lijden gehad onder de economische crisis van de afgelopen vijf jaar. In de eerste negen maanden van 2012 werden 7,6 % minder nieuwe voertuigen ingeschreven en in de maand september 10,8 % minder t.o.v. dezelfde periode in 2011.

4.1.3 Het EESC is verheugd over de voortgang die met de beleidsmaatregelen wordt geboekt en over de toenemende bewustwording bij de consument, zoals blijkt uit recent onderzoek van het Europees Milieuagentschap. Nieuw ingeschreven voertuigen presteren steeds beter wat betreft hun uitstoot en haalden in 2012 al bijna de tussentijdse doelstelling voor 2015.

Ontwikkeling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's per soort brandstof (EU27) <sup>(2)</sup>.



4.1.4 Het is essentieel gebruik te maken van kosten-batenanalyses om de netto besparingen voor de consument te becijferen. Elke nieuwe auto levert de gebruiker daarvan in het eerste jaar een gemiddelde brandstofbesparing op van circa 340 euro en gedurende de gehele levensduur (13 jaar) een totale besparing van naar schatting 2 904 tot 3 836 euro (tussentijdse doelstelling voor 2015).

4.2 Het EESC herhaalt zijn voorstel om de voetafdruk als nutsparameter te gaan gebruiken in plaats van de massa. Dat zou de volgende voordelen opleveren:

- verdere vermindering van de uitstoot;
- vermindering van de massa van auto's;
- aanzienlijke brandstofbesparing;
- onderzoek en ontwikkeling van materialen;
- stimulering van zuiniger gebruik, waardoor meer zal worden gelet op functionaliteit en efficiëntie.

4.3 De keuze om de lineaire curve op 60 % te houden, lijkt haast het tegenovergestelde effect te hebben van hetgeen wordt beoogd, namelijk om de emissieprofielen van nieuwe auto's verder te verbeteren. Het bereikte politieke compromis komt slechts weinig Europese ondernemingen ten goede, maar is in het nadeel van alle burgers.

#### 4.4 Lichte bedrijfsvoertuigen (COM(2012) 394 final)

4.4.1 Lichte bedrijfsvoertuigen zijn verantwoordelijk voor circa 1,5 % van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van de EU. De gegenereerde hoeveelheid CO<sub>2</sub> staat direct in verhouding tot de verbruikte hoeveelheid brandstof. Voertuigen die weinig kooldioxide uitstoten verbruiken dus minder brandstof en zijn tijdens hun gehele levensduur voordeliger in het gebruik.

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

4.4.1.1 Bij een bestelwagen gaat ongeveer een derde van de bezitskosten op aan brandstof: naar schatting jaarlijks zo'n 2 400 euro aan diesel.

4.4.1.2 Tussen 1990 en 2010 is de uitstoot van lichte bedrijfsvoertuigen met 26 % toegenomen.

4.4.2 De markt voor lichte bedrijfsvoertuigen heeft erg te lijden gehad onder de economische crisis van de afgelopen jaren. De inschrijving van nieuwe voertuigen daalde het meest in 2009 (-29,5%), maar in tegenstelling tot de sector personenauto's was er nadien weer sprake van een stijging (+8,7% in 2010 en +7,5% in 2011). In de eerste tien maanden van 2012 viel de verkoop echter weer met 10,6% terug.

4.4.3 Het voorliggende voorstel, waarvoor is uitgegaan van de impact van de verordening inzake personenauto's, gaat naar de mening van het EESC te veel voorbij aan de verschillen tussen personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen, zoals:

- de ontwikkelings- en productiecycli van bedrijfsvoertuigen zijn langer dan die van personenauto's;
- het gebruik van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen verschilt: de laatste worden benut voor specifieke economische activiteiten, waarvan de belangrijkste operationele kosten vaak worden gevormd door de efficiëntie en het vermogen van de motor (het brandstofverbruik) van het ingezette bedrijfsvoertuig. Het is niet toevallig dat 97% van alle lichte bedrijfsvoertuigen is uitgerust met dieselmotoren;
- ruim 90% van de kopers van lichte bedrijfsvoertuigen zijn kleine en middelgrote ambachtslieden, die zeer gevoelig zijn voor kostenveranderingen.

4.4.4 Het is essentieel gebruik te maken van kosten-batenaalyses waarin enerzijds rekening wordt gehouden met de extra kosten die de aanpassing van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen aan de nieuwe regelgeving met zich mee zal brengen, en anderzijds met de bedragen die de consument netto zal besparen. Elke nieuwe bestelwagen levert de gebruiker daarvan in het eerste jaar een gemiddelde brandstofbesparing op van circa 400 euro en gedurende de gehele levensduur (13 jaar) een totale besparing van naar schatting 3 363 tot 4 564 euro (tussentijdse doelstelling voor 2017).

4.4.5 Het EESC ziet in dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot moet worden teruggedrongen. In het licht van bovenstaande pleit het voor een geleidelijke invoering (*phase in*) van de toekomstige doelstellingen die is afgestemd op de *lead time* van de sector (7 à 10 jaar t.o.v. 5 à 7 jaar voor personenauto's).

#### 4.5 Informatie en normalisatie

4.5.1 Het EESC is het met de Commissie eens dat eindgebruikers betrouwbare, duidelijke en eenvoudig te vergelijken informatie moeten krijgen over de economische en milieuvoordelen van de op de markt aangeboden voertuigen.

4.5.2 Een erg doeltreffend instrument daartoe blijkt etikettering te zijn. De Commissie zou moeten onderzoeken of de verplichte etikettering m.b.t. emissies kan worden uitgebreid,

waarbij moet worden uitgegaan van het levenscyclusprincipe. Dankzij duidelijke, volledige toegankelijke en vooral meteen begrijpelijke informatie zou de consument beter onderlegd en bewuster een keuze kunnen maken, hetgeen een opwaartse spiraal van goede praktijken in gang zou zetten.

4.5.3 De huidige Richtlijn 1999/94 omvat geen precieze bepalingen over etikettering, maar vereist alleen een minimaal aantal gegevens, wat de lidstaten enorm veel ruimte laat voor eigen interpretaties. Enkele landen hebben dan ook gekozen voor *relative labeling*, dat leidt tot ambigue informatie op basis van een vergelijking binnen het segment waartoe het model voertuig behoort zonder dat gegevens worden verstrekt over de precieze uitstoot van een model. Op die manier wordt de consument op het verkeerde been gezet, want als hij een auto met het beste label ziet, zal hij denken dat die auto in absolute zin weinig schadelijke stoffen uitstoot. Maar dat geldt slechts in relatieve zin, binnen hetzelfde segment. Zo kan een luxe wagen uit het F-segment 5 keer vervuilerder zijn dan een kleine auto maar toch het A-label krijgen, terwijl die kleine auto binnen zijn eigen segment het D-label krijgt. Naar analogie van de regeling die o.a. voor huishoudelijke apparaten geldt, zou de Commissie zich moeten uitspreken voor wat elk weldenkend mens zou willen, nl. *absolute labeling*. Dan zouden voertuigen die bijvoorbeeld minder dan 100 g/km uitstoten het A-label krijgen, voertuigen die tussen de 101 en 120 g/km uitstoten het B-label enz., waarbij in heel Europa dezelfde kleuren voor de labels zouden moeten worden gebruikt en duidelijk zou moeten worden vermeld welke stoffen elk voertuig precies uitstoot.

4.5.4 Het EESC kan zich vinden in de voorgestelde maatregelen voor de verspreiding van de voor de consument bestemde informatie.

4.5.5 Het EESC staat achter alle initiatieven m.b.t. consumentenvoorlichting die in de loop der tijd zouden moeten worden ondernomen. Die zullen ertoe leiden dat weloverwogen keuzes worden gemaakt als het gaat over „koolstofvrije” voertuigen en economische voordelen door besparingen die op langere termijn worden gerealiseerd.

4.5.6 Het EESC is tevreden dat de betrokkenen worden opgevoerd hun inspanningen t.a.v. onderzoek en ontwikkeling voort te zetten. Aldus wordt gegarandeerd dat er investeringen in nieuwe technologieën voor groene voertuigen worden gedaan. Het is cruciaal het voorstel van de Commissie te handhaven om de 80 miljard euro te investeren die is voorzien in het Horizon 2020-budget voor de periode 2014-2020.

#### 4.5.7 Energie

4.5.7.1 Het EESC vestigt de aandacht op het plan voor een strategie ter bevordering van milieuvriendelijke vervoersmiddelen (personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen) om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen.

4.5.7.2 Het is voorstander van een geleidelijke overschakeling binnen het Europese wagenpark op nulemissievoertuigen, wat zou leiden tot andere energiedragers, teneinde de langetermijn-doelstellingen te halen.

#### 4.5.8 Duurzame producten

Het EESC heeft al meermaals gewezen op het enorme belang van duurzame ontwikkeling voor de toekomst van Europa. Het kan zich dan ook vinden in de richtsnoeren van de Commissie om producten duurzamer te maken en een algemene toepassing van ecologisch ontwerpen aan te moedigen voor alle producten, in de eerste plaats die welke fossiele brandstoffen gebruiken.

Brussel, 12 december 2012

*De voorzitter*  
*van het Europees Economisch en Sociaal Comité*  
Staffan NILSSON

---