



Ny EU-förordning om batterier

2020/21:FPM65

Miljödepartementet

2021-01-13

Dokumentbeteckning

COM (2020) 798

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om batterier och förbrukade batterier, om upphävande av direktiv 2006/66/EG och om ändring av förordning (EU) 2019/1020

Sammanfattning

Kommissionen presenterade den 10 december 2020 ett förslag till en ny förordning om batterier.

Klimatomställningen och elektrifieringen av många delar av samhället innebär ett ökat behov av batterier och kritiska råvaror. Enligt kommissionen förväntas EU bli den näst största producenten och den näst största marknaden för batterier. Detta kommer också att leda till att mängden uttjänta batterier kommer att öka. Det innebär även att återvinningen förväntas öka.

Förslaget syftar till att modernisera batterilagstiftningen samt till att bidra till elektrifieringen med avsikt att uppnå EU:s klimatmål. Förslaget är en del av genomförandet av kommissionens gröna giv och bygger på kommissionens strategiska handlingsplan för batterier, handlingsplanen för en cirkulär ekonomi, industrialiseringsstrategin för Europa samt strategin för hållbar och smart mobilitet. Förslagets målsättning är att stärka funktionen av EU:s inre marknad genom lika konkurrensvillkor och gemensamma regler, främja en cirkulär ekonomi samt minska social och miljömässig påverkan i hela livscykeln för batterier.

I den föreslagna EU-förordningen föreslås att Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/66/EG av den 6 september 2006 om batterier och ackumulatorer och förbrukade batterier och ackumulatorer och om upphävande av direktiv 91/157/EEG (batteridirektivet) upphävs. Den nya förordningen innebär en ytterligare harmonisering av den inre marknaden i och med att reglerna är direkt gällande i medlemsstaterna.

Det nya förslaget täcker flera delar av livscykeln för batterier från utvinning till användning och avfallsledet, medan det nuvarande batteridirektivet endast omfattar avfallsledet.

Regeringen välkomnar förslaget och den höga ambitionen för produktion, miljö och klimat. Elektrifiering av transporter är avgörande för att Europa och Sverige ska klara sina klimatåtaganden. En förutsättning för denna omställning är en hållbar, samhällsekonomiskt effektiv och resurseffektiv värdekedja för batterier, med minimal klimatpåverkan och som inte innebär spridning av farliga ämnen i miljön. För att möta behovet av råvaror som är kritiska för batteritillverkning krävs ökad återvinning och återanvändning. Vid utformning av kraven i förordningen är det viktigt att beakta tillgången av både återvunna råvaror och hållbart producerade primära råvaror för att säkerställa den batteriproduktion som behövs för en snabb elektrifiering.

Förslaget har koppling till flera globala hållbarhetsmål såsom mål 12 om hållbar produktion och konsumtion och mål 13 om begränsad klimatpåverkan.

Regeringen ser att ett ikraftträdande redan 1 januari 2022 kan komma att bli utmanande.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

Förslaget till ny förordning för batterier bygger delvis på kommissionens översyn av batteridirektivet och delvis på en förstudie om ekodesign av litiumjonbatterier för e-mobilitet som var klar i början av 2020.

Översynen av det nuvarande direktivet visar att bristen på harmonisering leder till en fragmentering av den inre marknaden och att regelverket för batterier behöver anpassas till den snabba teknikutvecklingen inom området, inte minst utifrån elektrifieringen av vägtransportsektorn. Kommissionen föreslår därför att båda dessa aspekter hanteras i en sammanhållen lagstiftning.

Handlingsplanen för den gröna given aviserade att kommissionen skulle presentera ett reviderat regelverk till rådet och Europaparlamentet i oktober 2020. Även handlingsplanen för cirkulär ekonomi som presenterades våren 2020 lyfte revideringen av batteridirektivet.

Två offentliga samråd har genomförts, det första som en del av utvecklingen av ett regelverk för hållbarhetskriterier för batterier och det andra efter att kommissionen beslutat utforma en sammanhållen lagstiftning för batterier.

En inledande konsekvensanalys presenterades i maj 2020 och en färdplan för lagstiftningen presenterades den 28 maj 2020.

Förslaget är en del av genomförandet av kommissionens gröna giv och bygger på kommissionens strategiska handlingsplan för batterier, handlingsplanen för en cirkulär ekonomi, industrialiseringsstrategin för Europa samt strategin för hållbar och smart mobilitet.

2020/21:FPM65

1.2 Förslagets innehåll

Lagstiftningen täcker flera delar av livscykeln för batterier, från hållbar utvinning av råvaror och koldioxidavtryck vid tillverkningen, till prestanda vid användning och slutligen bestämmelser för återbruk, producentansvar och återvinning i avfallsledet. Lagstiftningen är betydligt mer omfattande än existerande batteridirektiv och introducerar en rad åtgärder som är nya för produktlagstiftning på EU-nivå, till exempel produktpass.

Kommissionen har indelat förslaget i 13 åtgärder:

1. Kategorier och definitioner

Förordningen definierar fyra kategorier av batterier: bärbara batterier (förslutna batterier med en vikt under fem kilogram), bilbatterier, industri-batterier samt batterier till elektrifierade vägfordon. I batteridirektivet kategoriseras batterier till elektrifierade vägfordon som industribatterier. Den nya kategoriseringen innebär således att en ytterligare kategori av batterier tillkommer.

2. Återbruk av industribatterier och batterier till elektrifierade vägfordonsbatterier

I förslaget finns nya regler för att underlätta återbruk ("second life") av industriella batterier och batterier till elektrifierade vägfordon. Förslaget innebär att batterier som är uttjänta i sitt första liv upphör att vara avfall om vissa kriterier uppfylls.

3. Insamlingsmål för bärbara batterier

Insamlingsmålet, som i dag ligger på 45% på EU-nivå, föreslås höjas till 65% 2025 och 70% 2030. Motiveringen är att miljövinsten beräknas bli betydande på grund av ökad användning av litiumjonbatterier och att ökad insamling skapar skalfördelar för bland annat återvinning.

4. Insamling av bil- och industribatterier samt batterier till elektrifierade vägfordon

Förslaget innehåller nya rapporteringskrav för inblandade aktörer i insamling av bil- och industribatterier samt batterier till elektrifierade vägfordon. Emellertid saknas insamlingsmål för dessa batterier (vilket finns i svensk lagstiftning i dag). Insamlingsmål för batterier i mikromobilitet (till exempel elcyklar och elsparkcyklar), som föreslås klassas som bärbara batterier i lagförslaget, saknas. Kommissionen planerar dock att undersöka detta vidare.

Två typer av mål för materialåtervinning föreslås, dels för hela batteriet, dels för specifika metaller i vissa batterier. Målen för 2025/2026 bedöms tekniskt möjliga i dag medan målen för 2030 är vad som väntas bli möjliga i framtiden.

Materialåtervinnings effektivitet (genomsnittsvikt av batteriet)

- Litiumjonbatterier: 65% för 2025 och 70% för 2030
- Blybatterier: 75% för 2025 och 80% för 2030
- Övriga batterier: 50% för 2025 (samma mål som idag)

Specifika materialåtervinningsmål för vissa metaller

- Litiumjonbatterier: kobolt, nickel och koppar 90%, litium 35% för 2026 och kobolt, nickel, koppar 95%, litium 70% för 2030.
- Blybatterier: bly 90% för 2026 och 95% för 2030

De gradvis höjda kraven föreslås införas i form av delegerade akter.

6. Koldioxidavtryck från batterier till elektrifierade vägfordon

Krav på rapportering av koldioxidavtrycket vid tillverkning av batterier till elektrifierade vägfordon och uppladdningsbara industribatterier införs. Detta krav föreslås kompletteras i ett senare skede med prestandaklasser för koldioxidavtryck och därefter krav på maxnivåer för koldioxidavtryck. De framtida kraven bygger på att kommissionen först behöver samla in information och utarbeta metoder. Åtgärden är ämnad att hjälpa EU uppnå klimatneutralitet till 2050 och minska klimatförändringarna i enlighet med EU:s handlingsplan för cirkulär ekonomi. De framtida kraven föreslås införas i form av delegerade akter som i sin tur kommer att baseras på separat konsekvensanalys.

7. Prestanda och livslängd för uppladdningsbara industribatterier och batterier till elektrifierade vägfordon

För att ge konsumenter och företag bättre information om prestanda och livslängd införs ett informationskrav för producenter av uppladdningsbara industribatterier och batterier till elektrifierade vägfordon. Informationskravet ska gälla från 12 månader efter att lagförslaget träder i kraft. Minimikrav på prestanda för industribatterier föreslås börja gälla 2026.

8. Icke uppladdningsbara batterier

Minimikrav från 2027 för prestanda och livslängd för icke uppladdningsbara batterier föreslås. Kraven ska kompletteras med krav på konsumentmärkning. Innan slutet av 2030 åtar sig kommissionen att presentera en rapport till rådet och Europaparlamentet som ska bedöma möjligheten att fasa ut icke uppladdningsbara batterier.

Ett obligatoriskt rapporteringskrav för andelen återvunnet material i batterier på kort sikt föreslås. Från 2030 införs mål för återvunnet material för litium, kobolt, nickel och bly, som sedan skärps från 2035. De föreslagna målen är: 12% kobolt; 85% bly, 4% litium och 4% nickel till 2030 och sen 20% kobolt, 10% litium och 12% nickel till 2035. De två stegen anses kompletterande och ge förutsägbarhet och stimulera investeringar i återvinningsteknik. Kommissionen föreslår att målen införs genom en delegerad akt för att ge flexibilitet och möjlighet att ändra målen beroende på tillgängligheten av återvunnet material.

10. Producentansvar och insamlingssystem

Förslaget etablerar ett producentansvar för alla batterier på EU-nivå med en rad olika krav som börjar gälla från 1 juli 2023. Avsikten är att skapa lika villkor mellan insamlingssystem för batterier till elektrifierade vägfordon, industribatterier och bärbara batterier.

11. Designkrav för bärbara batterier

Åtgärden innebär att existerande krav på att kunna ta ut bärbara batterier ur elektronisk utrustning stärks samt att ett krav på att kunna byta ut bärbara batterier införs. Detta kommer att underlätta återanvändning, reparation och återvinning av både batterier och den utrustning som de sitter i.

12. Tillförlitlig information

Märkningskrav, både i form av fysisk märkning och information på internet, föreslås införas. Syftet är att hjälpa konsumenter göra informerade val samt att stimulera marknaden för mer hållbara batterier. För industribatterier och batterier till elektrifierade vägfordon föreslås att ett elektroniskt register och ett produktpass ska införas från 2026. Företag åläggs att ladda upp information om sina batterier som i sin tur får en unik kod. Informationen ska kunna sorteras och vara sökbar och förväntas göras tillgänglig av kommissionen via en nättjänst. Avsikten är att informationen ska underlätta återbruk och återvinning av dessa batterier.

13. Besiktning av leveranskedjan för råmaterial

Förslaget innehåller obligatoriska krav på kontroll av tillbörlig aktsamhet i globala leverantörskedjor ("supply-chain due diligence") för råmaterial. Syftet är att möjliggöra att sociala och miljömässiga risker vid utvinning, bearbetning och handel med vissa råvaror som används vid batteritillverkning minimeras. Åtgärden ska ses i ljuset av pågående arbete med tvärsektoriell lagstiftning för hållbar företagsstyrning som kommissionen väntas presentera under 2021.

Övriga åtgärder som föreslås

- Farliga ämnen i batterier: Förslaget etablerar en process för begränsning av farliga ämnen i batterier. Processen ska bygga på erfarenheter från EU:s kemikalielagstiftning Reach. Om ett ämne utgör en risk som inte kontrolleras kan kommissionen uppmana EU:s kemikaliemyndighet ECHA att ta fram en rapport med förslag på åtgärder.
- Hållbar upphandling: Offentliga myndigheter som upphandlar batterier eller produkter med batterier behöver ta hänsyn till kriterier för hållbarhet, bl.a. koldioxidavtryck, andelen återvunnet material och rapporterad prestanda för bärbara batterier, industribatterier och batterier till elektrifierade vägfordon.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Batteridirektivet är i huvudsak införlivat i svensk lagstiftning genom bestämmelser i förordningen (2008:834) om producentansvaret för batterier. Förordningen ställer krav på producenter av batterier att se till att det finns ett eller flera lämpliga insamlingssystem för deras batterier. Dessutom finns krav på producenterna att registrera sig och rapportera till Naturvårdsverket, märka sina batterier och informera användare. Den svenska förordningen går utöver batteridirektivet i vissa avseenden. Den svenska förordningen omfattar till exempel insamlingsmål och krav på lämpliga insamlingssystem även för bilbatterier och industribatterier. Insamlingsmålet för bärbara batterier är dessutom 75% i stället för 45% som i batteridirektivet. Kommissionen föreslår att bestämmelser för producentansvar för batterier bara ska regleras i den nya förordningen. De svenska bestämmelserna om producentansvar för batterier måste därför upphävas. Förslaget innebär även att de minimikrav för producentansvar som infördes i avfallsdirektivet år 2018 inte ska tillämpas. I avfallsförordningen (2020:614) finns också bestämmelser om hantering av batterier som är avfall som behöver ses över.

I batteridirektivet finns ett förbud mot att släppa ut batterier på marknaden som innehåller vissa farliga ämnen. Förbudet har genomförts i svensk rätt i förordningen (1998:944) om förbud med mera i vissa fall i samband med hantering, införsel och utförsel av kemiska produkter. De batterier som avses är de som innehåller mer än 0,0005 viktprocent kvicksilver eller mer än 0,002 viktprocent kadmium. I förslaget till förordning finns ett motsvarande förbud vilket innebär att de svenska bestämmelserna måste upphävas.

I förordningsförslaget finns bestämmelser om s.k. grön offentlig upphandling. Det innebär att man vid offentlig upphandling av batterier måste beakta vissa hållbarhetskriterier. I svensk rätt regleras offentlig upphandling främst i lagen (2016:1145) om offentlig upphandling och upphandlingsförordningen (2016:1162). Det svenska regelverket kommer att behöva ses över med anledning av förordningsförslagen.

I förordningen (2008:834) om producentansvaret för batterier finns en straffbestämmelse som innebär att en producent döms till böter om producenten inte fullgör sina skyldigheter att ta hand om de batterier som

producenten har ansvar för när de har blivit avfall eller om man som producent släpper ut batterier på marknaden som inte är märkta. Enligt förordningen (2012:259) om miljöstraffsavgifter ska även en producent som inte fullgör sin skyldighet att lämna uppgifter till Naturvårdsverket betala en miljöstraffsavgift. Dessa bestämmelser behöver ses över och nya straffationer kommer att behöva införas för att uppfylla förordningsförslaget krav. En fortsatt analys av förslaget förenlighet med grundlagarna behöver göras, särskilt i frågan om hur de nya bestämmelserna om märkning förhåller sig till tryckfrihetsförordningen och yttrandefrihetsgrundlagen.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Förslaget bygger på en konsekvensanalys utförd av kommissionen. Analysen innehåller 13 olika åtgärder. Dessa är avsedda att hantera tre grupper av relaterade till batterier. Den första gruppen handlar om bristen på ramvillkor som ger incitament för investeringar i produktionskapacitet för hållbara batterier. Den andra gruppen handlar om att marknaden för återvunna råvaror och material inte fungerar optimalt. Den tredje gruppen omfattar sociala och miljömässiga risker som inte hanteras i EU:s nuvarande miljölagstiftning.

Åtgärderna bygger på översynen av batteridirektivet, offentliga samråd, underlagsstudier samt politiska åtaganden i den gröna given. Inom vart och ett av de 13 olika åtgärdsområdena har ytterligare åtgärder identifierats.

För att underlätta analysen har varje åtgärd bedömts utifrån fyra olika policyalternativ från ett nollalternativ där inga ytterligare krav införs i jämförelse med dagens lagstiftning till en mycket hög ambitionsnivå där åtgärderna kommer att gå långt utöver dagens krav. Kommissionen landar i sin analys i en kombination av de två mittenalternativen vilket sägs ge en balanserad lagstiftning vad gäller att uppnå mål och kostnadseffektivitet. Kommissionen slår fast att det valda alternativet kommer att underlätta EU:s svar på de snabbt föränderliga marknadsförhållandena och samtidigt bidra till en ambitiös övergång till en mer koldioxidneutral ekonomi utan att riskera alltför stora kostnader eller störningar. Kommissionen bedömer att förslaget har en försumbar effekt på den administrativa bördan, framför allt genom att använda sig av digitaliseringens möjligheter.

Den nuvarande årliga marknadsvolymen på EU:s batterimarknad är 12 miljarder euro och förväntas växa. Kommissionens konsekvensanalys slår fast att kostnaden för förordningen främst kommer att styras av kostnaden för insamling av bärbara batterier, vilken uppskattas till 1,09 euro per person och år.

Industrins kostnader kommer främst att komma från insamling av data, beräkningar samt verifieringar utförda av tredje part gällande innehåll av återvunnen råvara, koldioxidavtryck samt kontroll av tillbörlig aktsamhet i globala leverantörskedjor. Kostnaderna associerade med återvunnet material förväntas uppgå till 1 180 000–7 080 000 euro och för koldioxidavtryck till

0,5–3 miljoner euro. Att sätta upp skyldigheter för kontroll av tillbörlig aktsamhet i globala leverantörskedjor förväntas kosta 2–15 miljoner euro. De årliga kostnaderna förväntas därefter uppgå till 2–20 miljoner euro.

Kostnader i medlemsstaterna handlar främst om ökade kostnader för övervakning och anpassning av nationella system men anses vara försumbara.

En uppskattning av kostnaderna för att införa lagstiftningen hamnar på 500 miljoner euro per år. Uppskattningarna är mycket osäkra eftersom både marknaden och teknikerna är under utveckling och kan antas bli mer effektiva med tiden.

De miljömässiga fördelarna är svåra att beräkna i pengar.

Den föreslagna lagstiftningen förväntas innebära att större mängder av värdefulla material samlas in i jämförelse med idag. Kommissionen beräknar att under perioden 2025–2035 kommer 11 500 ton kobolt, 5 300 ton nickel, 22 000 ton litium och 57 000 ton koppar samlas in.

Utifrån försiktiga antaganden uppskattas intäkterna för litiumbatterier öka från 23 miljoner euro per år för närvarande till 497 miljoner euro per år 2035. För blybatterier landar samma uppskattning vara cirka 32 miljoner euro per år fram till 2035.

Den föreslagna förordningen förvänta leda till ytterligare 8 000 arbetstillfällen, främst inom avfallshantering. Arbetstillfällen som uppkommer genom etablering av batteritillverkning i EU har inte tagits med i beräkningen.

Ingen konsekvensanalys har utförts för svenska förhållanden.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar kommissionens förslag till batteriförordning och är positiv till kommissionens förslag att reglera flera delar av livscykeln för batterier. Regeringen anser att alla relevanta batterier bör omfattas av förordningen. Regeringen välkomnar vidare den höga ambitionen vad gäller produktion, miljö och klimat. Utgångspunkten i omställningen till en giftfri, cirkulär, resurseffektiv och fossilfri ekonomi är avgörande för en hållbar batteriindustri. Regeringen är positiv till ansatsen att öka återvinningen och användningen av återvunnen råvara, liksom underlättande av återanvändning av batterier i form av energilager. Vid utformning av kraven i förordningen är det viktigt att beakta tillgången av både återvunna råvaror och hållbart producerade primära råvaror för att säkerställa den batteriproduktion som behövs för en snabb elektrifiering. Regeringen är vidare positiv till ambitionen att på EU-nivå begränsa ämnen som utgör en risk för människors hälsa eller miljön.

Regeringens ambition är en lagstiftning som på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till omställningen till en cirkulär ekonomi och bidrar till att uppnå klimatmålen.

Elektrifiering av transporter och inom industrin är avgörande för att Europa och Sverige ska kunna leva upp till sina klimatåtaganden. Elektrifieringen behöver ske på ett hållbart och kostnadseffektivt sätt där miljöpåverkan från batteriproduktion minimeras. Det är viktigt att hållbart producerade batterier ges rättvisa konkurrensförutsättningar på den europeiska marknaden. Regeringen ser positivt på att klimatkrav ställs på batteriproduktionen. Det stora behovet av batterier till konkurrenskraftiga priser för elektrifiering av transportsektorn behöver dock beaktas. Regeringen anser vidare att det är viktigt att förordningen utformas på ett teknikneutralt sätt som möjliggör framtida teknikutveckling och att den inte hämmar innovativa lösningar. Regeringens klimatpolitiska handlingsplan lyfter fram att en brist på battericeller skulle kunna hämma elektrifieringen. Samtidigt finns en tilltagande konkurrens om metaller och mineral som är kritiska för batteriproduktion. Regeringen välkomnar att förslaget omfattar skyldigheter att kontrollera av tillbörlig aktsamhet i globala leverantörskedjor. Alternativ bör främjas, och att hitta cirkulära lösningar för dessa metaller och mineral är angeläget. Regeringen anser att ett ikraftträdande av lagstiftningen 1 januari 2022 kommer att bli utmanande. Förslaget är sektorsövergripande och det är viktigt att medlemsländerna ges tid att förhandla fram och genomföra en bra lagstiftning.

Regeringen anser vidare att det är viktigt att hänsyn tas till pågående eller kommande lagstiftningsprocesser inom närliggande områden.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget till förordning har remitterats med svarsdatum 18 mars 2021.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Förslaget till förordning grundas på artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Beslut fattas av rådet med

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Unionen har delad befogenhet med medlemsstaterna på området för den inre marknaden och förslaget kan därför bli föremål för en subsidiaritetsprövning. Kommissionen bedömer att det finns ett tydligt värde i att regler tas fram på EU-nivå. Det är väsentligt att säkerställa att tillverkare, importörer och andra berörda aktörer omfattas av harmoniserade krav när batterier släpps ut på EU-marknaden och vid informationsgivning till kunder och andra aktörer. Kommissionen anför vidare att återvinningsindustrin måste kunna agera utifrån enhetliga krav som tillämpas på samma sätt i hela unionen. Om reglerna inte harmoniseras på EU-nivå utan genomförs i nationell lagstiftning kommer kraven på de berörda aktörerna att skilja sig åt mellan medlemsstaterna. Kommissionen menar att utvecklingen av en hållbar värdekedja för batterier är kapitalintensiv och kräver stordriftsfördelar som inte kan uppnås av enskilda medlemsstater. För att nå dit krävs en harmoniserad och väl fungerande inre marknad där alla aktörer i värdekedjan tillämpar samma regler. Dessutom är gemensamma regler en förutsättning för en övergång till en cirkulär ekonomi som kan bidra till innovation och hållbara europeiska affärsmodeller, produkter och material. Detta kan inte uppnås genom att medlemsstaterna agerar på egen hand utan nås bäst genom åtgärder på EU-nivå. Att agera på EU-nivå är därför motiverat och nödvändigt.

Kommissionen menar att de föreslagna åtgärderna inte går längre än nödvändigt för att åstadkomma det regelverk som är nödvändigt för att ge incitament till storskaliga investeringar i den cirkulära ekonomin samtidigt som man säkerställer en hög nivå av skydd för människors hälsa och miljön. I jämförelse med batteridirektivet innebär förslaget gradvisa förändringar över tid. För de tidiga stadierna i värdekedjan finns inget regelverk på EU-nivå i nuläget. Förslagen i de delarna rör främst information och grundläggande krav som ska vara uppfyllda för att släppa ut batterier på marknaden. Konsekvensanalysen för förslaget visade att för några förslag skulle ett stegvis genomförande bäst uppfylla kraven på proportionalitet. Förslaget innebär därför att ambitionen och kraven stegvis kommer att höjas på flera områden, exempelvis kraven på prestanda och hållbarhet för laddningsbara batterier för industriellt bruk. Ett första steg här blir att införa informationskrav för att sedan, när mer information finns tillgänglig, införa krav på minimivärden.

Regeringen delar kommissionens bedömning.

4 Övrigt

2020/21:FPM65

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Rådsförhandlingar kommer att ske i rådsarbetsgruppen för miljö.

4.2 Fackuttryck/termer