

Solna den 20 februari 2013

Remissvar från Gröna Bilister: EU-kommissionens förslag om ändring av Förnybarhetsdirektivet 2009/28/EG och Bränslekvalitetsdirektivet 98/70/EG

Längst bak i denna text finns remissvaret på engelska.

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till hur bilismens miljöpåverkan kraftfullt, skyndsamt och kostnadseffektivt kan minska. Vi har alltsedan vårt grundande haft detta som ett huvudfokus och har i åtskilliga remissvar och flera egna skrifter gett omfattande förslag på såväl hur miljöbilsdefinitionen kan förändras som hur andelen biobränslen kan öka såväl i koncentrerad form som låginblandat i fossila drivmedel.

Vi önskar höga hållbarhetskrav på biodrivmedel, och har utifrån detta varit starkt positiva till EU:s hållbarhetskriterier. Dock menar vi att samma krav som ställs på sockerrör för etanol bör ställas när grödan används för socker, och att de fossila drivmedlen bör ha lika långtgående krav på de områden där så alls är möjligt. Om så inte sker skapas dels en märklig situation för jordbruksproducenter, som kommer ”billigare undan” när de inte medverkar i omställningen till hållbara transporter än när de gör det, dels en artificiell konkurrensfördel för fossila drivmedel som är uppenbart orimlig.

Vi betonar att klimatfrågan är global och att lösningar därför inte får vara lokala eller regionala – vad vi gör i Sverige eller EU får inte försvåra en liknande utveckling på andra håll i världen. Samtidigt är klimatfrågan blott en av nio globala utmaningar enligt bl.a. Stockholm Environment Institute, och i Sverige har vi 16 miljömål att hantera – klimatfrågan får inte försvåra att klara dessa andra mål. Vidare finns det 15 globala millenniemål för en rättvisare värld, vars uppfyllande för underlättas av arbetet att ställa om till förnybar energi.

Utifrån detta har vi i vårt arbete, med stöd av Sida, konsulterat miljö- och jordbruksorganisationer i syd, med workshops och intervjuer i östra Afrika och Sydamerika och direkta möten i samband med FN:s klimattoppmöten. Synpunkterna från dessa är integrerade i vårt remissvar, men redovisas också mer utförligt i andra rapporter. Specifikt gällande hur fordonsbränslesituationen i Sverige ser ut och bör utvecklas, hänvisar vi till vår bränslerapport.

Kommissionens förslag

EU-kommissionens förslag följer inte någon självklar logik och frågorna hänger ofta ihop med varandra. Nedan har vi försökt följa en logisk struktur som dock alltså inte helt följer EU:s upplägg.

Tak för jordbruksgrödor

Kommissionen föreslår ett de facto tak på 5 % jordbruksbaserade biodrivmedel; visserligen förhindras inte producenter från att tillverka mer eller medlemsstater från att godkänna mer, men eftersom man inte får tillgodoräkna sig dessa i måluppfyllelsen gentemot EU:s bindande krav på 10 % är det i praktiken den högsta andelen som kommer att nås.

Taket är svårbegripligt i ljuset av de stora arealerna under- och outnyttjade jordbruksmark som finns såväl inom EU som i övriga världen. Eurostat anger att det i EU finns minst 11,2 miljoner hektar åker i träda. Enbart denna mark skulle räcka för att producera biobränsle för cirka 50 miljoner bilar, beroende på fordonstyp, körsträcka och produktionsmetod för bränslena. Troligen är den verkliga arealen mark i träda redan nu betydligt högre och EU föreslår nu att ytterligare cirka 10 miljoner mark läggs i träda.

Sverige och många andra länder betalar idag jordbrukare för att *inte* producera grödor, det bör då vara rimligare att stimulera produktion av biodrivmedel som ersätter fossila drivmedel och minskar klimatpåverkan.

Ur ett Sydperspektiv, som Sverige enligt riksdagsbeslutet om Politik för Global Utveckling ska tillämpa i alla beslut, är taket på 5 % direkt utvecklingshämmande. Med redan installerad produktionskapacitet når EU 5 %, vilket innebär att investeringar i nya anläggningar knappast kommer att ske. Eftersom drivmedelsmarknaden är liten i de flesta utvecklingsländer, och utbytet till fordon som kan framföras på förnybara drivmedel är långsamt, är det där inte rimligt att etablera produktion av biodrivmedel enbart för den inhemska marknaden. Därmed riskerar hela investeringen att falla om EU-marknaden i praktiken stängs. Detta försvårar att förbättra ekonomin i u-länder – som ofta har oljeimport som främsta kostnad för staten och får allt sämre betalt för sina existerande grödor och andra varor.

Som bl.a. visas av den svenska etanolproduktionen i Norrköping, kan första generationens spannmålsbaserade biodrivmedel leverera en klimatreduktion på över 90 %, medan andra- och tredjegerationens biodrivmedel kan ha en väsentligt lägre klimatnytta. Det är därmed tydligt att förnybarhetsdirektivet bör fokusera på faktisk klimatnytta, inte råvara eller produktionsmetod.

Ett tak som kommissionen föreslår är troligen också kraftigt kostnadsdrivande – de biodrivmedel som idag är (eller nästan är) konkurrenskraftiga gentemot de fossila är nästan uteslutande jordbruksbaserade. Därmed minskar marknaden för framför allt högkoncentrerade biodrivmedel (låga andelar kan kommenderas fram t.ex. genom kvotplikt), och incitamenten att ta fram bilar för t.ex. biogas, E85 och ren biodiesel minskar.

EU:s definition av jordbruksgröda är i sig problematisk; om en variant är ätbar räknas den som gröda, är den giftig räknas den inte dit. Därmed uppmanas t.ex. småbönder i tredje världen att odla sådant som *inte* är ätbart, med lättförståeliga konsekvenser om det blir missväxt eller skadedjursangrepp på huvudgrödan för livsmedelsproduktion. Det gäller bl.a. jatropha, där

pressresten från giftfria versioner kan användas som djurfoder, men EU-kraven uppmanar till att använda den giftiga som kan leda till lättare förgiftningar om man använder samma oljepress också för matolja.

Taket för jordbruksgrödor bör därmed tas bort och ersättas dels med successivt skärpta klimatmål för biodrivmedel, dels med ett biobränslemål på 20 %.

ILUC-faktorer

Kommissionens ambition att hantera indirekta markeffekter (ILUC; indirect land use change) är viktig och angelägen; klimatnyttan av ett biodrivmedel får inte "ätas upp" av att man med ett slags dominoeffekt förvärrar klimatpåverkan på andra håll. Ofta citerade men sällan verifierade exempel är sockerrörsodlingar på mark där det förut gick boskap, som leder till att boskapskötseln sker i vad som tidigare var regnskog. Det blir även en märklig effekt om en ökad etanolproduktion sker samtidigt som köttproduktionen ökar utan att det finns en markrelation. Vi menar att den ökande köttproduktionen skall direkt bära sin klimatpåverkan, inte åka snålskjuts på att det i regionen odlas annat som drabbas av ILUC. Här menar vi att varje produktionsslag, vare sig det går till bränsle, mat eller kosmetika skall bära sin förorening. Det skall föregås av en krävande granskning.

Forskning från bl.a. Pål Börjesson, Lund Universitet, visar att det är mycket svårt att rätt kvantifiera ILUC-effekten; vilken siffra man landar på beror mycket på vilka systemgränser man sätter. Den enorma variation man hittar i ILUC-värden är troligen ett skäl till att kommissionen valt att föreslå ett fåtal mycket generella schablonvärden för olika drivmedelslag och att ILUC-frågan ska utredas ytterligare.

Schablonerna skulle i praktiken t.ex. slå ut biodiesel från FAME. Värdena utgår ifrån att vissa sorters FAME har eller kan ha mycket höga ILUC-värden, såsom palmolja i tidigare regnskog, men att hantera all FAME på samma sätt innebär att också grödor med marginell eller rentav positiv ILUC omöjliggörs. Ett exempel på detta är trädbaserad FAME från jatropha, croton eller castor i tropiska länder, där träden ger ökad avkastning för andra grödor som bönväxter, vanilj och pumpa. Därmed minskar trycket på andra marker, samtidigt som småbonden får ökade och mer diversifierade inkomster. Att i praktiken slå undan benen för en sådan omställning är inte acceptabelt.

Att använda schabloner innebär också att trycket på producenter eller uppköpare att minska den faktiska ILUC-påverkan minskar; man har ändå ingen glädje av att förbättra sig. Det är raka motsatsen till vad som rimligen avses med att ha med ILUC-faktorer.

När o- och underutnyttjad mark odlas för biobränsleproduktion är det orimligt att räkna ILUC – det blir inga tillkommande indirekta utsläpp av detta. Om de (i enlighet med förslaget) ändå beläggs med ILUC-faktorer, är risken stor att man faktiskt inte använder dessa marker utan annan mark (då lantbrukaren troligen i första hand lagt mindre produktiv eller mer svårtillgänglig mark i träda). ILUC-förslaget kan därmed paradoxalt nog leda till en förvärrad ILUC-påverkan.

Det är också olyckligt att ensidigt fokusera på ILUC när de direkta och indirekta effekterna av akvatiska grödor också kan vara allvarliga, t.ex. om småskaligt fiske förhindras av algodling för biodieselproduktion och tidigare fiskare tvingas söka sig andra inkomstkällor. Att detta inte

alls finns med ger de akvatiska biobränslena en orättfärdig konkurrensfördel, men pekar också på att förslaget är ofärdigt.

De fossila drivmedlens ILUC är i normalfallet mycket mindre än de förnybaras, eftersom de finns i mer koncentrerad form, t.ex. i en oljefyndighet. Det gäller dock bara i ett business as usual-scenario; vid oljeolyckor är de direkta och indirekta miljö- och markkonsekvenserna enorma, och att här inte alls väga in effekterna till havs är uppenbart orimligt. Reportage från bl.a. Nigeria visar att små olyckor t.ex. i form av spill och bränder närmast får räknas som vardag och bör inkluderas när branschen bedöms. För att inte ge biobränslen en orimlig uppförsbacke gentemot de fossila alternativen, är det orimligt att införa ILUC på biosidan innan bensin och diesel omfattas av samma krav. I takt med att de fossila energikällorna i allt större omfattning blir s.k. okonventionella, där brytande av oljesand är ett tydligt exempel, bör dessutom synen på fossila energikällor omprövas i detta sammanhang.

Negativa ILUC-effekter får ändå inte blundas för, utan bör hanteras i direkt samverkan mellan EU och de länder/områden där effekterna kan vara mycket allvarliga. Det handlar ofta om ren regelefterlevnad, t.ex. gällande att regnskog redan med befintliga regler inte får skövlas för boskapskötsel. Det är rimligt att stärka detta skydd genom ökad överföring från Nord till Syd, vilket t.ex. Norge jobbar mycket med både i Brasilien och Indonesien.

Dubbelräkning

EU-kommissionen föreslår att vissa uppräknade grödor för biobränslen och produktionsmetoder får räknas dubbelt eller fyrdubbelt. Eftersom det ändå sker inom ramen för det befintliga målet innebär det att EU med förslaget inte i verkligheten kan förväntas nå 10 % biodrivmedel till år 2020. Om exempelvis 50 % kommer från jordbruksgrödor (faktor 1), 25 % från sådant som räknas dubbelt (i praktiken 12,5 %) och 25 % från sådant som räknas fyrdubbelt (i praktiken 6,25 %), stannar den faktiska biobränsleandelen vid knappt 7 %.

Om de drivmedel och tekniker som kommissionen önskar särskilt gynna systematiskt hade haft högre klimatnytta än de andra, hade dubbel- och kvadrupelräkningen ändå kunnat accepteras, men så är det inte. Snarare tycks den detaljerade listan som kommissionen föreslår vara resultatet av omfattande lobbying, där dessutom svensk skogsindustri tycks ha dragit det kortaste strået eftersom många detaljförslag är utformade så att den långsamväxande skog vi har missgynnas. I vissa fall är resonemangen mycket svåra att förstå, t.ex. varför biodrivmedel av flis av toppar från träd räknas dubbelt, men inte samma drivmedel från grenar, eller varför sågspån premieras men inte slipdamm. Sådana orimliga avgränsningar kommer alltid att dyka upp när man väljer en detaljerad lista på detta sätt.

Dubbel- och kvadrupelräkningen riskerar också att få negativa konsekvenser för biologisk mångfald, om man t.ex. väljer att ersätta skog med energiskog för cellulosabaserad etanol som ju räknas dubbelt. Att producera biodrivmedel av avfall är i grunden positivt, men dubbel- och fyrdubbelräknandet riskerar leda till ”pommes frites-doppande”; om palmolja (som kanske inte ens klarar kraven efter inräknad ILUC) kan anses ha använts för frityr får den ett mycket högre värde.

Istället för dubbelräkning av vissa grödor bör faktisk klimatnytta användas som utgångspunkt för hur biobränslen räknas och vilka incitament de får åtnjuta. Grundprincipen bör att teknikneutralitet bör vara normen och att den faktiska klimatnyttan bör styra differentierade incitament eller styrmedel.

Klimatåtagande

Kommissionen föreslår att biodrivmedel från nya anläggningar ska minska klimatpåverkan med 60 % från 1 juli 2014, istället för 2018 som tidigare beslutats. Vi är i grunden för skärpta klimatmål och menar att dagens 35 %-krav på utsläppsminskningar från befintliga drivmedel är alltför lågt satt. Ett mål på 60 % är rimligt för alla biodrivmedel, och skulle gynna svenska producenter såväl som tillverkare i utvecklingsländer.

Att tidigare lägga kravet fyra år med några få månaders varsel för anläggningar som kan ha planerats i många år riskerar leda till att stora investeringar ställs in eller ställs om till att istället producera t.ex. socker eller matolja. Tyvärr är det symptomatiskt för kommissionens dåliga framförhållning och bristande förståelse för kommersiella villkor.

Det är också märkligt att ensidigt skärpa klimatkraven på biodrivmedel; fossila drivmedel ingår i bränsle kvalitetsdirektivet som enbart ställer krav på 6 % utsläppsminskningar till 2020, och utan några förslag på skärpningar.

Utsläppsreduktionen bör sättas till 60 % för alla anläggningar från 1 juli 2015, vilket flertalet producenter bör kunna klara, t.ex. genom att byta från fossil till förnybar metanol i produktionsprocessen.

Förutsägbarhet

Kommissionens förslag innebär att de ges kraftigt utökade mandat att på egen hand ändra reglerna utan föregående konsultation och utan nedre gräns för hur snabbt förändringarna får införas. Det är helt oacceptabelt och kanske den värsta – men minst diskuterade – aspekten av förslaget. Knappast någon potentiell finansiär eller borgenär kommer att investera i projekt vars grundläggande marknadsförutsättningar kan ändras på detta sätt, särskilt som kommissionen ju redan tidigare visat sig vara en opålitlig aktör i biobränslefrågan.

Avslutande kommentar

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar.

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann, Jakob Lagercrantz och Per Östborn

Swedish Green Motorists' views on the EU-commission proposal on changing the RED 2009/28/EG and the FQD 98/70/EG

Background

As Sweden's only green motorist organization, we assist with suggestions as to how reduce the environmental impact of motoring, rapidly, drastically and cost effectively. We want high sustainability standards for biofuels, and have thus strongly backed the EU's approach to develop sustainability criteria for biofuels. However, we believe that the requirements for sugar cane should be the same whether it is used for ethanol or sugar, and that fossil fuels should have as far-reaching requirements in all areas possible. Failure to do so creates a peculiar situation for agricultural producers, who will have lower demands and costs when they are not involved in the transition to sustainable transportation than when they are, and an artificial competitive advantage for fossil fuels that is obviously unreasonable.

We underline that climate change is global and the solution therefore cannot be local or regional - what we do in Sweden or Europe may not prevent similar developments elsewhere in the world. Meanwhile, climate change is only one of nine global challenges that as Stockholm Environment Institute and others have identified - the climate issue should not hinder meeting these other goals. Furthermore, there are 15 global MDGs for a more equal world, the fulfillment of which are facilitated by the efforts to convert to renewable energy.

Based on this, we have in our work, with support from Sida, consulted environmental and agricultural organizations in the South, with workshops and interviews in East Africa and South America, and direct meetings in connection with the UN climate summit. The comments from these are integrated in our responses, but also reported in more detail in other reports.

The commission's proposal

The European Commission's proposal does not follow any obvious logic and issues are often linked with each other. Below we have tried to follow a logical structure, which is however not fully in line with the EU approach.

Limit to agricultural biofuels

The Commission proposes a de facto limit of 5% for agriculture-based biofuels – it does not prevent producers from producing more or Member States from authorizing more, but since you do not get credit for anything above 5 % in the achievement of objectives in relation to the EU's mandatory requirement of 10%, it is in practice the highest rate that will be achieved.

The ceiling is difficult to understand in the light of the large areas of under- and unutilized agricultural land available within the EU and worldwide. Eurostat indicates that in the EU there is at least 11.2 million hectares of arable land that lay fallow, sufficient to produce biofuel for around 50 million cars (depending on vehicle type, mileage and the production of fuels). Probably, the actual area of fallow land is already significantly higher, and the EU is now proposing that an additional 10 million land shall be laid fallow.

Sweden and many other countries today pay farmers *not* to produce crops, it should then be reasonable to encourage the production of biofuels to replace fossil fuels and reduce carbon footprint.

From a global South perspective, as Sweden under the parliamentary decision on Policy for Global Development is to apply in all decisions, the ceiling of 5% directly inhibits development. The already installed production capacity in Europe reaches 5%, which means that investments in new facilities are unlikely to happen. Since the fuel market is small in most developing countries, and the exchange of vehicles that can be driven on renewable fuels is slow, it is not reasonable to establish biofuel production only for the domestic market –and with the EU market in practical terms closed, investments will not materialize. This makes it difficult to improve the economy of developing countries - often with oil imports as the main cost to the government, and reduced income from existing crops and other goods.

As shown by the Swedish ethanol production in Norrköping, the first generation of grain-based biofuels can deliver a climate reduction of over 90%, while second- and third-generation biofuels may have a significantly lower GHG benefits. It is thus clear that the directive should focus on actual climate benefits, not the raw material or production methods.

A ceiling, as proposed by the Commission, is also likely to significantly drive costs, since the biofuels that are currently (or nearly) competitive with fossil fuels are almost exclusively agricultural based. This reduces the market, especially for high concentration biofuels (low concentration fuels such as E5/B7 can be mandated through quota obligations), and incentives to produce cars for example biogas, E85 and pure biodiesel decrease.

EU's definition of agricultural crops is inherently problematic: if a variety is edible it is less favoured than another variety that is toxic. Thus small scale farmers in the third world are encouraged to grow crops that are not edible, with easily understood consequences if the main crop for food is hit by crop failure or pest infestations. A concrete example is *Jatropha*, where the press rest from non-toxic versions can be used as animal fodder, but the EU requirements call for the use of the toxic variety which can lead to poisoning if using the same oil press for biofuel oils and food oils.

The ceiling for arable crops should therefore be removed and replaced with progressively tougher climate targets for biofuels, and a biofuel target of 20%.

ILUC

The Commission's ambition to manage indirect land use changes (ILUC) is important and urgent; the climate benefits of biofuels should not be “eaten up” by a kind of domino effect that worsens climate impacts elsewhere. Often quoted but rarely verified examples are sugar cane plantations on land which previously held cattle, leading to livestock farming taking place in what used to be rainforest.

Research from professor Pål Börjesson at Lund University and many others, shows that it is very difficult to correctly quantify ILUC effect, which depends on the system boundaries you set. The enormous variation to be found in ILUC values is probably one reason why the Commission decided to propose a few very general standard values for various fuel types, which proves that the ILUC issue should be investigated further.

The standard values could in practice stop the market for FAME biodiesel, since the values assume that certain types of FAME has or may have very high ILUC values, such as palm oil in former rainforest, but to handle all FAME in the same way also means that crops with marginal or even positive ILUC are impossible to market. An example of this is tree-based FAME from *Jatropha*, *Croton* and *Castor* in tropical countries, where the trees *increase* the yield of other crops such as bean plants, vanilla and pumpkin. This reduces the pressure on the other chips,

while small scale farmers get an increased and more diversified income. To effectively pull the rug for such a conversion is not acceptable.

Using standard values also means that the pressure on producers or purchasers to reduce the actual ILUC impact decreases, since there is no benefit from reducing them. This is the opposite of the desired effect from introducing ILUC factors.

When un- and underutilized land is cultivated for biofuel production, it is unreasonable to expect ILUC; there will be no additional indirect emissions of this. If these biofuels (as proposed) are still added ILUC values, there is a risk that these lands will remain unused, and other land will be used (given that the farmer probably primarily made less productive or less accessible land fallow). The ILUC proposal can thus paradoxically lead to a worsening of ILUC impact.

It is also unfortunate that there is ILUC but no IMUC – indirect maritime use change - when the direct and indirect effects of aquatic plants can be just as serious, such as when small-scale fishing is prevented by algae cultivation for biodiesel production and former fisherman are forced to seek other sources of income. This gives aquatic biofuels an unfair competitive advantage, but also indicates that the proposal is not fully developed.

The fossil fuels typically have much smaller ILUC than the renewable fuels, as they are in more concentrated form, such as an oil field. This is however based on a business as usual scenario; oil accidents have large direct and indirect environmental consequences, especially at sea. Reports from Nigeria and other countries show that small accidents such as spills and fires can almost be counted as normal, and should be included when the industry is assessed. To not do so, means that fossil fuels have an unfair competitive advantage over biofuels. This is even more so in the future, when fossil fuels are increasingly produced using unconventional sources such as oil sands or tar sands.

Negative ILUC effects for biofuels should not be dismissed for these reasons, but rather be dealt with directly between the EU and the countries/areas with serious ILUC effects. This often involves pure compliance, i.e. using already existing rules to protect the rainforest from livestock grazing.

Double counting

The EU Commission proposes that certain enumerated crops for biofuels and production methods may be counted twice or even four times. Because it still takes place within the framework of the existing goal, it means that the EU proposal cannot in reality be expected to reach the target of % biofuels by 2020. For example, if 50% comes from agricultural crops (factor 1), 25% from what is counted twice (in fact, 12.5%) and 25% from such listed four times (in fact 6.25%), the actual biofuel share would be barely 7%.

If the fuels and technologies that the Commission wishes to benefit would systematically have had greater climate benefits than others, the double counting could be accepted, but this is not the case. Rather, it seems that the detailed list proposed by the Commission is the result of extensive lobbying. In some cases, the reasoning is very hard to understand, for example, why biofuels chips from tree tops count double, but not the same fuels from branches, or why some waste from saw mills are rewarded but not sawdust. Such unreasonable limitations will always show up when choosing a detailed list in this way.

The double counting could also have negative consequences for biodiversity, for example when farmers or foresters choose to replace forests with Salix for cellulose-based ethanol since this count double. Producing biofuels from waste is basically positive, but the double counting could lead to “French fries-dipping”, if oils that are considered to have been used for frying, receive a much higher value.

Instead of double counting some crops, real climate benefits should serve as a starting point for how biofuels are counted and what incentives they may enjoy. The basic principle should be technology neutrality, and actual climate benefits should guide differentiated incentives or incentives.

Emissions reductions

The Commission proposes that biofuels from new plants must reduce carbon footprint by 60% from July 1, 2014, instead of 2018 as previously decided. We are basically for tougher climate targets and believe that the current 35% requirement for emission reductions from existing fuel is too low. A target of 60% is reasonable for all biofuels, and would benefit Swedish producers as well as producers in developing countries.

Bringing forward the requirement four years with a few months’ notice for plants may have been planned for many years could lead to large investments being cancelled or reset to instead produce sugars or oils for the food sector. Unfortunately, it is symptomatic of the Commission’s poor foresight and lack of understanding of commercial terms.

It is also peculiar that the climate demands are only being tightened for biofuels, while fossil fuels included in the Fuel Quality Directive are still only required to perform a 6% reduction in emissions by 2020.

Emissions reduction should be set at 60% for all sites from July 1, 2015. Most producers should be able to cope with such targets by switching from fossil to renewable methanol in the production process, and other similar measures.

Predictability

The Commission proposes that they themselves are given a greatly expanded mandate to change the rules without prior consultation and without a limit to how fast the changes can be introduced. It is completely unacceptable and perhaps the worst - but least discussed - aspect of the proposal. Hardly any potential financier or creditor will invest in projects whose basic market conditions can be changed in this way, particularly as it has already been proven that the Commission is an unreliable player in biofuel issues.

Contact

The Swedish Green Motorists thank you for the opportunity to provide comments on this proposal. We are available to interested parties for a further discussion about the Commission’s proposal.

Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se, +46-70 309 00 45
Jakob Lagercrantz, Jakob.Lagercrantz@gronabilister.se, +46-708 173 808
www.gronabilister.se