

Ympäristövaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle päästökauppalaiksi sekä laiksi biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 ja 33 §:n muuttamisesta

Talousvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle päästökauppalaiksi sekä laiksi biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 ja 33 §:n muuttamisesta (HE 71/2023 vp): Asia on saapunut ympäristövaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava talousvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Eleonoora Eilittä, työ- ja elinkeinoministeriö
- erityisasiantuntija Valtteri Härmälä, työ- ja elinkeinoministeriö
- neuvotteleva virkamies Laura Aho, ympäristöministeriö
- neuvotteleva virkamies Niina Honkasalo, liikenne- ja viestintäministeriö
- hallitusneuvos Janne Mänttari, liikenne- ja viestintäministeriö
- ekonomisti, ilmastopolitiikan asiantuntija Petteri Haveri, Energiateollisuus ry
- johtaja Jyrki Peisa, Metsäteollisuus ry
- toimitusjohtaja Mia Nores, Kierrätysteollisuus ry
- johtava asiantuntija Timo Hämäläinen, Suomen Kiertovoima ry - KIVO
- ilmastoasiantuntija Anna Ikonen, Suomen luonnonsuojeluliitto ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Suomen ilmastopaneeli
- Keskuskauppakamari

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi päästökauppalaki ja samalla voimassa oleva päästökauppalaki sekä laki lentoliikenteen päästökaupasta ehdotetaan kumottaviksi. Esityksen tarkoituksena on panna täytäntöön laitosten, lentoliikenteen ja meriliikenteen osalta muutettu päästökauppadirektiivi. Voimassa olevaan päästökauppalakiin ja lakiin lentoliikenteen päästö-

Valiokunnan lausunto YmVL 18/2023 vp

kaupasta verrattuna useat pykälät säilyvät sisällöllisesti pitkälti ennallaan, mutta ehdotetuilla muutoksilla lakia täydennetään tarpeen mukaan, poistetaan vanhentunutta sääntelyä ja selkeytetään lain rakennetta. Muutokset EU:n päästökauppaan ovat pääosin suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä jäsenmaissa ja vain yksittäisten seikkojen osalta on mahdollista tehdä kansallisesti valintoja, kuten saaripoikkeuksen hyödyntämisen osalta. Ympäristövaliokunta on tarkastellut esitystä oman toimialansa kannalta, eikä sillä ole huomauttamista voimaannpanon tekniseen toteuttamiseen. Valiokunta kiinnittää talousvaliokunnan huomiota kuitenkin seuraaviin näkökohtiin.

Päästökaupan tavoitteiden kiristäminen ja soveltamisalan laajentaminen

Päästökauppajärjestelmä, sellaisena kuin se on säädetty muutetussa päästökauppadirektiivissä, on tärkein EU:n laajuinen ohjauskeino päästöjen vähentämisessä EU:n ilmastotavoitteiden mukaisesti, eli vähintään 55 prosenttiin nettopäästövähennysten saavuttamiseksi vuoteen 2030 mennessä ja edettäessä kohti EU-tason ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä. Päästökauppajärjestelmä tuottaa kustannustehokkaasti tavoitellun tuloksen, kun päästöoikeuksien määrä saadaan oikealle tasolle, oikeuksien määrä pienenee lineaarisesti ja hinta nousee. Pienetkin muutokset päästökauppajärjestelmässä johtavat siten kokonaisuutena mittaviin päästövähennyksiin turvaten samalla lähtökohtaisesti yksittäisille toimijoille tasapuoliset kilpailuolosuhteet.

EU:n päästökaupan kiristäminen ja laajentaminen on tarpeen Pariisin sopimuksen ja EU:n ilmastolain tavoitteiden saavuttamiseksi. Päästökaupan kunnianhimon tasoa on muutetussa päästökauppadirektiivissä korotettu siten, että se on linjassa EU:n edellä mainittujen vuosien 2030 ja 2050 tavoitteiden kanssa. Päästökauppaan on myös tehty sääntömuutoksia, jotka kannustavat vähentämään tuotannosta ja polttoaineiden käytöstä syntyviä päästöjä. Päästökauppadirektiivin soveltamisalaa on laajennettu sisällyttämällä siihen meriliikenteen päästöt. Vaikutus ulotetaan myös taakanjakosektorille perustamalla uusi, muusta päästökaupasta erillinen, fossiilisen polttoaineen jakelua koskeva päästökauppa, joka tulee toimeenpanna 30.6.2024 mennessä. Lisäksi direktiivillä toimeenpannaan lentoliikenteen osalta ns. CORSIA-järjestelmän¹ velvoitteet. Siinä lentoyhtiöt hyvittävät päästöjensä kasvun vuoteen 2019 verrattuna järjestelmän piirissä olevien valtioiden välisiltä reiteiltä ostamalla pääosin muiden alojen hankkeista peräisin olevia päästövähennysyksiköitä. CORSIA käynnistyi vuoden 2021 alussa vapaaehtoisella kolmen vuoden pilottijaksolla. Pilottijaksoa seuraa niin ikään kolmivuotinen vapaaehtoinen jakso, jonka jälkeen järjestelmä tulee pieniä poikkeuksia lukuun ottamatta globaalisti pakolliseksi vuoden 2027 alusta alkaen.

Valiokunta korostaa, että päästökaupalla on keskeinen merkitys Suomen kansallisen hiilineutraaliustavoitteen saavuttamisessa vuoteen 2035 mennessä, sillä päästöt ovat vähentyneet päästökauppasektorilla EU:n laajuista päästövähennystavoitetta nopeammin ja taakanjakosektoria tehokkaammin. Päästövähennystavoitteen ja sitä myötä päästökaupan hintaohjauksen kiristymisen arvioidaan vauhdittavan päästövähennyksiä päästökauppasektorilla entisestään myös Suomessa, vaikka muutetun direktiivin kansallisia päästövähennysvaikutuksia ei ole perusteellisesti arvioitu. Järjestelmän taloudelliset vaikutukset Suomelle saattavat kuitenkin eri sääntelyn kumuloitumisen johdosta ja pohjoisten erityisolosuhteiden ja meriliikenteen suuren roolin vuoksi muodostua raskaammiksi kuin monelle muulle jäsenmaalle.

¹ The Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.

Valiokunnan lausunto YmVL 18/2023 vp

Kestävän biomassan polton soveltamisalan raja

Hallituksen esityksen mukaan muutetun direktiivin mukaisesti laitokset, joiden päästöistä yli 95 prosenttia syntyy kestävyyskriteerit täyttävän biomassan poltosta, suljetaan päästökaupan soveltamisalan ulkopuolelle. Tällä hetkellä päästökaupan soveltamisalan ulkopuolelle rajautuivat yksinomaan biomassaa polttoaineena käyttävät laitokset. Biomassan poltosta syntyvien päästöjen osuus laskettaisiin vuosia 2019—2023 koskevien päästötietojen perusteella ja arvio tehtäisiin samassa yhteydessä, kun laitoksille haetaan maksutta jaettavia päästöoikeuksia jakokaudelle 2026—2030. Ehdon täyttävät laitokset suljettaisiin soveltamisalasta vuodesta 2026 alkaen. Muutosta on perusteltu sillä, että aiempi raja sulkea ainoastaan 100-prosenttisesti biomassaa käyttävät laitokset pois soveltamisalasta on johtanut tilanteeseen, jossa merkittävästi biomassaa polttoaineenaan käyttävät laitokset ovat saaneet ilmaisjakoa niiden päästöt ylittävän määrän. Vaatimuksen laskeminen 95 prosenttiin ennaltaehkäisisi tilanteita, joissa toiminnanharjoittaja lisää keinotekoisesti pienen osuuden fossiilista polttoainetta ja pystyy siten perusteettomasti hyötymään päästökaupan piirissä esimerkiksi ilmaisjaosta. Uuden rajauksen on perusteltu tuovan enemmän varmuutta siitä, mitkä laitokset ovat päästökaupan soveltamisalassa ja mahdollistavan päästöoikeuksien ilmaisjaon jakautumisen tasaisemmin sektoreille, joilla riski hiilivuodolle on suurempi.

Valiokunta katsoo, kuten jo direktiiviehdotusta koskevassa lausunnossaan YmVL 22/2022 vp—U 60/2022 vp, että päästöjen siirtyminen taakanjakosektorille olisi kokonaistarkastelussa epätoivottavaa, ja järjestelmän tulisi kannustaa mahdollisimman suureen kestävyyskriteerit täyttävään biomassaosuuteen päästökaupassa. Päästökauppadirektiivin muutos, jonka nojalla päästökaupan soveltamisalan ulkopuolelle suljetaan laitokset, joiden päästöistä yli 95 prosenttia syntyy kestävyyskriteerit täyttävän biomassan poltosta, on siten valitettava, mutta direktiivissä ei ole tältä osin liikkumavaraa. Valiokunta kiinnittää talousvaliokunnan huomiota siihen, että muutos siirtää päästövähennystaakkaa päästökaupasektorilta taakanjakosektorille, jonka vuoden 2030 kansallisen velvoitteen saavuttaminen näyttää jo muutoinkin haastavalta. Taakanjakosektorille siirtyvien päästöjen on arvioitu olevan noin 0,25 Mt. Valiokunta kiinnittää huomiota myös Ilmastopaneelin arvioon siitä, että kun näin merkittävä määrä päästöjä siirtyy päästökaupan tuoman ohjauksen ulkopuolelle, niitä tulisi ohjata kansallisin keinoin.

Valiokunta katsoo, ettei 95 prosentin sääntö kohteile reilusti suomalaista metsäteollisuutta, joka on pyrkinyt toimimaan halutulla tavalla eli on vähentänyt päästöjään muun muassa investoimalla hiilineutraaleihin energiaratkaisuihin. Metsäteollisuus on omien päästövähennysten lisäksi hyödyttänyt koko yhteiskunnan päästövähennystavoitteiden saavuttamista energiakäyttöön hyödynnettävien sivuvirtojen avulla. Valiokunta pitää hiilivuotoriskiä mahdollisena, joten tasapuolisista kilpailuolosuhteista tulee pitää huolta. Kilpailuympäristön vääristymisen lisäksi sääntö hämärtää toiminnanharjoittajien hiilidioksidin talteenoton ja sen mahdollisen jatkojalostamisen tulevaisuuden näkymää. EU:ssa ei toistaiseksi ole selkeitä linjauksia sen suhteen, miten negatiiviset päästöt huomioitaisiin EU:n ilmastopolitiikassa ja esimerkiksi jäsenmaakohtaisten tavoitteiden täyttämisessä. Päästökauppadirektiivi kuitenkin velvoittaa komissiota tekemään vuonna 2026 selvityksen, kuinka negatiiviset päästöt voitaisiin jatkossa huomioida päästökaupassa. Biomassaa polttavilla laitoksilla voi siten olla oma asemansa ilmastopolitiikan rakenteessa. Valiokunta korostaa tarvetta aikaansaada tarvittavat kannustimet negatiivisten päästöjen tuottamiseen. Biogeenisen

Valiokunnan lausunto YmVL 18/2023 vp

hiilen talteenotto ja varastointi pysyvästi on erityisesti Suomessa potentiaalinen tapa tuottaa ns. negatiivisia päästöjä ja EU:n sääntelyyn on pyrittävä vaikuttamaan aktiivisesti.

Polttoaineteholtaan 20 MW laitokset

Laitosten osalta päästökaupan piiriin kuuluvat suuret teollisuuslaitokset sekä kokonaislämpöteholtaan yli 20 MW:n laitokset. Suomessa järjestelmään on sisällytetty myös 20 MW tai sitä pienempiä kaukolämpöä tuottavia laitoksia. 20 MW rajan määrittelyä ehdotetaan muutettavaksi kokonaislämpötehosta polttoainetehoon. Muutos kokonaislämpötehosta polttoainetehon soveltamiseen tulisi lakiesityksen mukaan sovellettavaksi lain voimaantullessa 1.1.2024. Laitokset, jotka muutoksessa siirtyvät päästökaupan soveltamisalaan ovat melko pieniä, joten muutos on niille raskas sekä operatiivisesti että kustannusten kannalta. Muutos tulisi siten kestävämmän nopeasti voimaan. Valiokunta kiinnittää talousvaliokunnan huomiota sen selvittämiseen, olisiko muutoksen osalta mahdollista säätää kohtuullisesta siirtymäajasta.

Jätteenpolttolaitokset

Hallituksen esityksen mukaan yhdyskuntajätteen polttolaitokset sisällytetään päästökaupan soveltamisalaan direktiivin mukaisesti päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevien velvoitteiden osalta. Jätteenpoltto, pois lukien vaarallisen jätteen käsittely, sisällytetään päästökaupan soveltamisalaan päästöjen tarkkailua ja raportointia sekä todentamista koskevien vaatimusten osalta 2024 alkaen. Jätteenpolttolaitokset kuitenkin säilyvät edelleen osana taakanjakosektoria päästövähennystavoitteiden näkökulmasta, eikä laitoksiin kohdistu päästökaupan ohjausvaikutusta. Komissio tekee vuonna 2026 arvion sekä mahdollisen lainsäädäntöehdotuksen sektorin täysimääräisestä sisällyttämisestä päästökauppaan vuodesta 2028 alkaen. Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan hallitus selvittää jätteenpolton päästöjen siirtoa taakanjakosektorilta päästökaupan piiriin ilman, että kuluttajien jäte- tai energiakustannukset nousevat.

Päästökauppadirektiivin 24 artikla sisältää mahdollisuuden niin sanottuun opt in -menettelyyn, jossa jäsenmaa voi kansallisesti sisällyttää päästökaupan soveltamisalaan toimintoja, joita ei ole direktiivin I liitteessä mainittu. Suomi soveltaa tätä artiklaa jo nyt enintään 20 MW:n lämpölaitoksiin. Koska jätteenpoltto on nyt tehdyn direktiivimuutoksen yhteydessä sisällytetty direktiivin I liitteeseen, ei toistaiseksi ole varmuutta, onko 24 artiklan opt in-menettely enää sovellettavissa jätteenpolton täysimääräiseen sisällyttämiseen ja mikäli ei, mikä soveltuva menettely olisi. Valiokunta pitää tarpeellisena selvittää asian tilaa, jotta olisi mahdollista arvioida tarvetta poiketa päästökauppadirektiivin mukaisesta aikataulusta.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on esitetty, että jätteenpoltto tulisi sisällyttää päästökauppaan direktiivistä poikkeavalla aikataululla, koska päästöt ovat viime vuosina kasvaneet erityisesti uusien polttolaitosten perustamisen vuoksi. Jätteenpolton sisällyttämistä päästökauppaan nopeutetulla aikataululla on perusteltu myös ottaen huomioon kesäkuussa 2023 komission Suomelle antaman varhaisvaroitusraportin suositukset toimista yhdyskuntajätteen ja muovipakkausjätteen kierrätyksen lisäämiseksi. Toisaalta asiantuntijakuulemisessa on myös tuotu esiin, että jätteenpolton päästökauppaan sisällyttäneissä maissa ei päästökauppaan siirto ole vähentänyt jätteen syntyä, nostanut kierrätysastetta tai vähentänyt tarvetta jätteenpoltoille. Sen sijaan jätteen tuonti on kasvanut Ruotsissa ja Tanskassa. Ilmeistä onkin, ettei yhdyskuntajätteen polton kustan-

Valiokunnan lausunto YmVL 18/2023 vp

nusten kasvattaminen paranna kierrätysastetta, vaan sen nostaminen edellyttää toimia jätteen syntypäässä. Päästökauppa ei vaikuttaisikaan tehokkaasti ohjaavan jätteen määrän vähentämiseen tai yhdyskuntajätteen kierrätyksen lisäämiseen, vaikka jätehuollon kustannukset jätteen tuottajille nousisivatkin. Jätteenpolton kustannusten nostamisen sijaan tulisikin suoraan kannustaa ja ohjata yhdyskuntajätteiden syntypaikkalajitteluun, erityisesti muovin osalta, mikä vähentäisi samalla jätteenpolton päästöjä.

Hallituksen esityksessä viitataan hallitusohjelman kirjaukseen siitä, että hallitus selvittää jätteenpolton päästöjen siirtoa taakanjakosektorilta päästökaupan piiriin ilman, että kuluttajien jäte- tai energiakustannukset nousevat. Jätteenpolton sisällyttämistä kansallisella päätöksellä hinnoitteluun komission antamaa esitystä nopeammin ei pidetä tarkoituksenmukaisena tässä yhteydessä esitettävien päästökauppadirektiivin muutosten toimeenpanon yhteydessä. Hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä tehtyjen selvitysten tulosten perusteella ei ole nähtävissä selkeitä hyötyjä siitä, että Suomi ottaisi hinnoittelun käyttöön kahta vuotta muuta EU:ta aikaisemmin.

Meriliikenne

Valiokunta pitää meriliikenteen sisällyttämistä päästökauppadirektiivin soveltamisalaan perusteltuna. Soveltamisalan laajentaminen lisää päästökaupan vaikuttavuutta ja edistää päästövähennyksiä soveltamisalan piirissä. Olisi toivottavaa, että EU:n ulkopuolelle suuntautuvien matkojen osittainen sisällyttäminen päästökauppaan vauhdittaisi kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n piirissä käytäviä neuvotteluja kansainvälisen meriliikenteen päästöjä koskevasta taloudellisesta ohjauskeinosta.

Hallitusohjelman mukaisesti esityksessä ehdotetaan otettavaksi käyttöön määräaikainen saari-poikkeus, jonka myötä matkustaja-aluksille ei muodostuisi päästöoikeuksien palauttamisveloitetta Ahvenanmaan ja mannermaan välisten matkojen osalta ennen vuotta 2031. Hallituksen esityksessä todetaan, että saari-poikkeuksen soveltaminen voi heikentää päästökaupan vaikutusta meriliikenteen päästöjen vähentämiseen, sillä päästöoikeuksien hankkimisesta johtuva taloudellinen kannustin vähentää päästöjä puuttuu väliaikaisesti Ahvenanmaa – Manner-Suomi -välin matkustaja-autolautoilta. Saari-poikkeuksen piiriin kuuluvien päästöjen määräksi on arvioitu vuoden 2021 liikennöintimäärien perusteella 0,18 miljoonaa hiilidioksiditonnia. Riski siitä, että varustamot pidentäisivät reittejään poiketakseen saari-poikkeuksen vuoksi Ahvenanmaalla päästökaupan välttämiseksi, on arvioitu melko vähäiseksi.

Valiokunta korostaa, että meriliikenteen kustannukset vaikuttavat Suomeen suhteellisesti monia muita EU-maita enemmän, sillä valtaosa tavaravirroista kulkee meriteitse. Tullin ulkomaankuljetuksen tilaston mukaan vuonna 2022 merikuljetusten osuus kaikista ulkomaankaupan tavarakuljetuksista oli 92,4 prosenttia, kun se oli 82,4 prosenttia vuonna 2021. Merikuljetusten tonnimäärät nousivat 8,5 prosenttia 87,5 milj. tonniin. 75 prosenttia tavaratuonnista kulki meriteitse. Meriliikenteen sisällyttäminen päästökauppaan lisää merikuljetusten kustannuksia arviolta 500—600 miljoonaa euroa vuonna 2030. Jäävahvisteisia aluksia koskee 5 prosentin helpotus päästöoikeuksien palauttamisessa. Poikkeus ei kuitenkaan kata jäissä kulun aiheuttamia lisäkustannuksia, ja on voimassa vain vuoden 2030 loppuun saakka. Valiokunta katsoo, että Suomen olosuhteiden johdosta meriliikenteen merkittävästä roolista ja talvimerenkulusta vaikutukset Suomen ulkomaankaupan hintakilpailukyvyille voivat olla suhteellisesti suuremmat kuin muiden

Valiokunnan lausunto YmVL 18/2023 vp

EU-maiden ulkomaankaupalle. Suomen kuljetuksia muualle Eurooppaan ei juurikaan voida siirtää muille liikennemuodoille

Lentoliikenne

Valiokunta pitää myös lentoliikenteen päästökauppaan tehtäviä muutoksia tärkeinä. Asteittainen luopuminen ilma-alusten käyttäjille suunnatusta ilmaisjaosta lisää päästökaupan ohjausvaikutusta toimialalla ja lisää päästökauppajärjestelmän vaikuttavuutta. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n kansainvälistä lentoliikennettä koskevan hyvitysjärjestelmän CORSIA:n toimeenpano päästökauppadirektiivin kautta mahdollistaa EU:lle CORSIA:n vaikuttavuuden arvioimisen. Jos CORSIA:n vaikuttavuuden ei arvioida olevan yhdenmukainen kansainvälisen lentoliikenteen pitkän aikavälin päästövähennystavoitteen ja Pariisin ilmastosopimuksen tavoitteiden kanssa, taikka jos CORSIA:n kattavuus on alle 70 prosenttia kansainvälisen lentoliikenteen päästöistä, unioni voi laajentaa lentoliikenteen päästökaupan täyteen soveltamisalaan eli koskemaan kaikkia ETA-alueelta lähteviä ja sinne saapuvia lentoja. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että lentoliikenteen suorite ei ole Suomessa palautunut pandemiaa edeltävälle tasolle. Tästä syystä CORSIA:sta johtuva hyvitysvastavuus arvioidaan ajankohtaiseksi vasta vuodesta 2024 lähtien.

Tieliikenne ja rakennusten erillislämmitys

Päästökauppadirektiiviin sisältyy uusi tieliikenteen, rakennusten ja muiden toimialojen päästökauppa. Uusi päästökauppa tulee toimeenpanna kesäkuun 2024 loppuun mennessä. Vuoden 2024 päästötietoraportointi tulee toimeenpanna vuoden 2023 loppuun mennessä ja tämä sääntely sisältyy hallituksen esitykseen. Uusi päästökauppa kohdistuu polttoaineen jakelijoihin ja näiden polttoaineiden hiilidioksidipäästöihin. Rakennusten osalta uusi päästökauppa liittyy lähinnä rakennusten erillislämmityksessä käytettyihin fossiilisiin polttoaineisiin, sillä olemassa oleva päästökauppa sisältää jo pääosan kaukolämmityksen päästöistä ja rakennusten lämmityksessä ja muutoin käytetyn sähkön päästöt. Järjestelmä tulee voimaan vuonna 2025 ja huutokauppa käynnistyy vuonna 2026. Järjestelmä sisältää monin osin samoja toimintaperiaatteita kuin nykyinen päästökauppa. Samalla tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästöt säilyvät kuitenkin myös taakanjakosektorilla. Huutokauppatuloista osa ohjataan EU:n budjettiin.

Valiokunta viitaten asiassa aikaisemmin direktiiviehdotuksesta antamaansa lausuntoon YmVL 22/2022 vp—U 22/2022 vp pitää kannatettavana uuden EU:n laajuisen tieliikenteen ja rakennusten polttoaineet kattavan päästökaupan käyttöönottoa. Päästökaupan osuutta suhteessa taakanjakosektoriin on perusteltua kasvattaa, koska taakanjakosektorilla päästöjen vähentäminen on suhteellisesti kalliimpaa. Uusi päästökauppa todennäköisesti edistää taakanjakosektorin päästövähennyksiä EU:n laajuisesti, ja sen toteutumisella voi olla merkittävä rooli myös Suomen kansallisten liikenteen päästövähennystavoitteiden toteuttamisen kannalta. Tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästökauppajärjestelmän rinnalle tarvitaan muitakin toimenpiteitä, esimerkiksi tehokkuusnormeja ja kuluttajien investointien rahoitus- ja tukijärjestelmien kehittämistä.

Valiokunnan lausunto YmVL 18/2023 vp

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Ympäristövaliokunta esittää,

että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 16.11.2023

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

varapuheenjohtaja Eveliina Heinäluoma sd

jäsen Pauli Aalto-Setälä kok

jäsen Marko Asell sd

jäsen Noora Fagerström kok

jäsen Petri Huru ps

jäsen Vesa Kallio kesk

jäsen Hanna Kosonen kesk

jäsen Johan Kvarnström sd

jäsen Jorma Piisinen ps

jäsen Mikko Polvinen ps

jäsen Tere Sammallahhti kok

jäsen Sara Seppänen ps

jäsen Saara-Sofia Sirén kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos