

Talousvaliokunta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (NK. FUELEU MARITIME)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (NK. FUELEU MARITIME) (U 51/2021 vp): Asia on saapunut talousvaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Laura Sarlin, liikenne- ja viestintäministeriö
- toimialapäällikkö Tage Fredriksson, Bioenergia ry
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- johtaja Jyrki Peisa, Metsäteollisuus ry
- suojeleasiantuntija Anna Ikonen, Suomen luonnonsuojeluliitto ry
- erityisasiantuntija Mats Björkendahl, Suomen Varustamot ry
- johtaja, kestävä kehitys Helena Soimakallio, Teknologiateollisuus ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Keskuskauppakamari

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Ehdotus koostuu kahdesta pääelementistä: aluksella käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteetin rajoittamisesta ja tiettyjen alustyypien velvoitteesta käyttää maasähköä satamassa ollessaan. Molemmat velvoitteet koskevat vain bruttovetoisuudeltaan yli 5000 kokoisia aluksia.

Valiokunnan lausunto TaVL 44/2021 vp

Ehdotuksen mukaan sääntelyä sovelletaan meriliikenteen aluksiin matkoilla, joissa on kyse matkustajien ja rahdin kaupallisesta kuljetuksesta. Asetusta ei sovelleta sota-aluksiin, laivaston apualuksiin, kalastus- ja kalankäsittelyaluksiin, rakenteeltaan alkeellisiin puisiin aluksiin, aluksiin, jotka eivät kulje konevoimalla, tai muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin käytettäviin julkisen vallan aluksiin.

Ensimmäinen, aluksella käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteettiä koskeva vaatimus koskee kaikkien yli 5000 bruttotonnin alusten unionin sisäisessä liikenteessä ja EU:ssa sijaitsevassa satamassa ollessaan käyttämää energiaa sekä puolta näiden alusten matkoilla EU:n ulkopuolelta EU-satamaan ja EU-satamasta unionin ulkopuolelle käyttämästä energiasta. Näillä matkoilla aluksen vuoden aikana käyttämän energian kasvihuonekaasuintensiteetille asetetaan viiden vuoden välein kiristynvä raja, joka perustuu alusten vuonna 2020 käyttämän polttoaineen kasvihuonekaasuintensiteetin keskiarvoon. Vuodesta 2025 päästöintensiteetin tulee olla 2 prosenttia alhaisempi kuin vuonna 2020; vuodesta 2030 vaatimus on 6 prosenttia. Vuosien 2035, 2040 ja 2040 alusta vaatimus on 13, 26 ja 59 prosenttia. Lopulta vuodesta 2050 eteenpäin kiristys on jo 75 prosenttia. Päästöintensiteettiä arvioidaan hiilidioksidin (CO₂), metaanin (CH₄) ja typpioksiduulin (N₂O) osalta.

Toinen, maasähkön käyttöä koskeva velvoite koskee kontti- ja matkustaja-aluksia vähintään kahden tunnin kestoisilla satamakäynneillä. Velvoite tulee voimaan vuoden 2030 alusta. Velvoite ei kuitenkaan koske aluksia, jotka käyttävät satamassa ollessaan jotain muuta nollapäästöistä teknologiaa, kuten tuuli- tai aurinkoenergiaa. Ensimmäiset viisi vuotta alus voi poiketa maasähkön käyttövelvoitteesta, jos satamassa ei ole maasähköliitintä tai se ei ole yhteensopiva aluksen kanssa. Vuodesta 2035 alkaen vaatimukset koskevat aluksia muutamaa vuotuista poikkeusta (5 satamakäyntiä/vuosi) lukuun ottamatta kaikkia kontti- ja matkustaja-aluksia satamasta riippumatta.

Ehdotus sisältää kattavat säännöt päästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta. Alukselle pitää laatia ja tarvittaessa päivittää vuosittain tarkkailusuunnitelma. Aluksen tulee toimittaa vuosittain todentajalle tiedot aluksen liikennöinnistä ja aluksen käyttämästä polttoaineesta EU:n alueella. Osana suunnitelmaa ja raportoituja päästöintensiteettitietoja aluksen pitää toimittaa tiedot aluksella käytetyn energian elinkaaren aikaisesta kasvihuonekaasuintensiteetistä. Polttoaineiden tuotannon aikaiset päästötiedot tulee toimittaa asetusehdotuksen ja uusiutuvan energian direktiivin mukaisten päästökertoimien mukaisesti. Polton aikaisiin päästöihin sovelletaan asetusehdotuksen liitteen mukaisia päästökertoimia tai sertifioituja todellisia päästökertoimia. Todentaja tarkistaa ja todentaa suunnitelman ja aluksen vuotuiset päästötiedot.

Päästötietojen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevat säännöt nojaavat soveltuvin osin meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetun EU-asetuksen (jäljempänä MRV-asetus) mukaisiin säännöksiin.

Lisäksi aluksella käytettävät vaihtoehtoiset polttoaineet on sertifioitava.

Asetusehdotukseen sisältyy joustomekanismeja, joilla alus voi hyödyntää edellisen tai tulevan vuoden nk. vaatimustenmukaisuusylijäämänsä vuonna, jolloin se ei ole saavuttanut vaatimusta. Vaatimustenmukaisuusylijäämää on myös mahdollista tasata alusten välillä samana vuonna.

Valiokunnan lausunto TaVL 44/2021 vp

Jos alus ei saavuta asetuksen tavoitteita, sen tulee maksaa unionille rangaistusmaksu. Maksut tilitetään päästökauppadirektiivin alaiseen innovaatorihastoon, ja niillä rahoitetaan uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöönottoa meriliikenteessä.

Ehdotuksen mukaan komissio voisi antaa delegoituja säädöksiä polttoaineiden elinkaaren ja polton aikaisten päästöjen päästökertoimista, poikkeuksiksi maasähkön käyttövelvoitteesta sallituista nollapäästöisistä teknologioista, tarkkailusuunnitelman mallipohjasta, todentajien akkreditoinnista, vaatimustenmukaisuustietokantaan pääsystä ja tietokannan toiminnallisuuksista, vaatimustenmukaisuustodistuksen mallipohjasta sekä seuraamusmaksun suuruudesta ja maksutavasta.

Valtioneuvoston kanta

55-valmiuspaketista julkaistun komission tiedonannon e-kirjeen käsittelyn yhteydessä EU ministerivaliokunta (3.9.2021) linjasi, että Suomi on osana Euroopan unionia sitoutunut Pariisin ilmastopimukseen. Tavoite edellyttää pitkän aikavälin ilmastotoimien rakentamista siten, että EU:n hiilineutraalius saavutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä tavalla ennen vuotta 2050. Osana tätä tavoitetta valtioneuvosto pitää tärkeänä, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena kokonaisuudessaan saavutetaan vuodelle 2030 asetettu vähintään 55 % ilmastotavoite, joka voidaan myös ylittää.

Valmiuspaketin ehdotuksilla on lukuisia ristikkäisvaikutuksia, ja valtioneuvosto korostaa, että valmiuspaketin kunnianhimoitason ylläpitäminen kokonaisuutena tulee varmistaa.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että neuvottelut edistyvät ripeästi, jotta toimeenpanolle jää riittävästi aikaa. Samalla valtioneuvosto korostaa, että 55-valmiuspaketti myös ohjaa EU:n siirtymää kohti ilmastoneutraalia taloutta. Siirtymä tulee toteuttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä, vaikuttavalla ja kustannustehokkaalla tavalla huomioiden luontokadon ehkäisyyn, digitalisaatioon sekä siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat.

Valtioneuvosto arvioi ehdotuksia kansallisen ja eurooppalaisen kokonaisedun näkökulmasta. Ilmastovaikutusten lisäksi ehdotusten tulee monipuolisesti huomioida vaikutukset muun muassa kilpailukykyyn, valtion tulokertymään ja Suomen maksuihin EU:lle. Lisäksi on tärkeää systemaattisesti arvioida päätösten vaikutuksia kansalaisten hyvinvointiin.

Valtioneuvosto tukee EU-tason toimia vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämiseksi meriliikenteessä. Valtioneuvoston pitää tärkeänä, että EU:n toimilla edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden osuuden lisääntymistä merenkulussa. Merkittäviin päästövähennyksiin päästään ainoastaan vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien avulla ja niiden osuus on vielä hyvin alhainen meriliikenteessä. Toimet tulee toteuttaa tavalla, joka on vaikuttava päästövähennysten näkökulmasta ja huomioi jäsenvaltioiden kilpailukykyyn. Ehdotuksella voi olla merkittäviä vaikutuksia Suomen meriklusteriin, ulkomaankauppaan ja kansalliseen kilpailukykyyn. Meriklusteri on Suomessa merkittävä taloudellinen toimija. Suomelle merikuljetukset ovat elintärkeitä, mistä johtuen merenkulkua koskevissa komission ehdotuksissa Suomi vaikuttaa siihen, että merenkulun kilpailukyky ja talvimerenkulun erityisolosuhteet huomioidaan.

Valiokunnan lausunto TaVL 44/2021 vp

Valtioneuvosto pitää komission ehdottamaa teknologianeutraalia lähestymistapaa ja aluksella käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteetin vaiheittaista kiristämistä kannatettavana. Valtioneuvosto pitää vaatimuksen asettamista aluksille kannatettavana.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan hiili-intensiteettitavoitteet tulee asettaa tasolle, joka varmistaa riittävät päästövähennykset ottaen huomioon EU:n hiilineutraalisuustavoitteen. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota kestävästi tuotettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuuteen ja kustannuksiin.

Meriliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden hintakehitykseen ja saatavuuteen liittyy epävarmuuksia. Valtioneuvosto pitäisi hyödyllisenä, että komissio arvioisi asetuksen toimivuutta ja vaihtoehtoisten polttoaineiden teknologista kehitystä, hintaa, kestävyyttä ja saatavuutta hyvissä ajoin ennen vuotta 2030 ja säännöllisesti sen jälkeen.

Valtioneuvosto tukee ehdotettua maasähkön käyttövelvoitetta kontti- ja matkustaja-aluksille. On kuitenkin kiinnitettävä huomiota maasähkön tarjonnan kehitykseen, jotta voidaan välttää alusten rankaiseminen siitä, että satamassa ei ole mahdollisuutta käyttää maasähköä. Tässä on keskeinen rooli vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevalla asetuksella. Myöhemmin tulisi harkita maasähkön käyttövelvoitteen laajentamista myös muihin alustyyppisiin. Valtioneuvosto kiinnittää huomiota siihen, että maasähkön hyödyntäminen alusten lämmityksessä on haastavampaa kuin muiden aluksen energiankäyttökohteiden siirtäminen maasähkön piiriin.

Valtioneuvosto pitää periaatteellisesti hyvänä, että ehdotuksessa on sama maantieteellinen ja aluksia koskeva kattavuus kuin meriliikenteen päästökaupassa. Ehdotusta on kuitenkin edelleen arvioitava huomioiden tehokkuus päästövähennysten näkökulmasta, polttoaineiden saatavuuden varmistamiseen ja hallinnollinen taakka.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan sääntelyssä tulisi pyrkiä tarkkailun, raportoinnin ja todentamisen sekä polttoaineiden sertifiointin aiheuttaman hallinnollisen taakan minimointiin.

Valtioneuvosto katsoo, että vaatimusten mukaisuusvajeesta määrättävien seuraamusmaksujen on oltava tehokkaita ja vaikuttavia. Valtioneuvosto tukee komission ehdotusta seuraamusmaksujen käytöstä meriliikenteen uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden nopeaan käyttöönottoon.

Ehdotuksen aiheuttamat lisäkustannukset riippuvat polttoaineiden hintakehityksestä sekä polttoaineiden päästökertoimista. Ehdotuksessa esitetyistä uusiutuvien polttoaineiden päästökertoimista ja niiden perusteista tarvitaan lisätietoja, jonka perusteella voidaan arvioida myös lähestymistavan yhdenmukaisuutta muiden säädösten kuten uusiutuvan energian direktiivin kanssa. Valtioneuvosto pitää lähtökohtaisesti yhdenmukaista lähestymistapaa tavoiteltavana.

Neuvottelujen edistyessä tulee kiinnittää huomiota toimeenpanoon jäävään aikaan. Suomen kantoja täydennetään tarvittaessa ehdotusta ja lainsäädäntöpakettin kokonaisvaikutuksia koskevien lisätietojen perusteella. On tärkeää seurata 55-valmiuspaketin kokonaisvaikutusta Suomen meriklusteriin.

Valiokunnan lausunto TaVL 44/2021 vp

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Ehdotuksen tausta ja tavoitteet

Ehdotus on osa 14.7.2021 annetun ilmastopaketin kokonaisuutta. Samalla se on vain yksi keinoista, joilla pyritään vahvistamaan meriliikenteen päästövähennyksiä. Meriliikenteeseen kohdistuu komission arvion mukaan paljon päästövähennyspotentiaalia ja -tarvetta: komission vuonna 2020 julkaiseman ilmastotavoitteen kiristämistä koskevan tiedonannon vaikutusarvioissa on katsottu, että meriliikenteen päästöjen tulisi vähentyä vuoteen 2050 mennessä 89—90 prosenttia vuoden 1990 tasoon verrattuna.

Meriliikenteen päästövähennysten toteuttamisen kannalta keskeistä on asian kansainvälinen luonne. Merenkulun päästövähennyksistä onkin tähän asti neuvoteltu Kansainvälisessä merenkuljajärjestössä (IMO). Komissio on kuitenkin arvioinut, että päästöjä vähennystoimista sopiminen on edennyt IMOssa hitaasti, ja kuljetusmäärien kasvun on arvioitu pitävän sektorin päästöt kasvusuunnassa. Sen vuoksi on pidetty tärkeänä, että EU varmistaa myös omilla toimillaan, että meriliikenne osallistuu unionin laajuisen päästövähennystavoitteen toteuttamiseen.

Nyt tarkasteltavalla ehdotuksella pyritään varmistamaan sektorin siirtymää vaihtoehtoisin polttoaineisiin luomalla näille polttoaineille kysyntää EU:n alueella. Ehdotuksen keskeiset elementit ovat aluksella käytettävän polttoaineen kasvihuonekaasuintensiteetin rajoittaminen ja tiettyjen alustyyppien velvollisuus maasähkön käyttöön oltaessa satamassa. Meriliikenteen polttoaineita koskevan ehdotuksen lisäksi meriliikenteen päästövähennyksiin pyritään ilmastopaketissa myös sisällyttämällä meriliikenne unionin päästökauppaan ja säätämällä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista.

Talousvaliokunta pitää meriliikenteen uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käyttöönottoa keskeisenä keinona ohjata merenkulkua puhtaiden ratkaisujen käyttöön ja saavuttaa merkittäviä päästövähennyksiä meriliikenteessä. Samalla talousvaliokunta korostaa, että ehdotusta tulee tarkastella osana ilmastopaketin kokonaisuutta ottaen huomioon eri säädösehdotusten kumulatiiviset ja ristikkäiset vaikutukset. Erityisesti Suomen sijainnin ja talvimerenkulun vuoksi nyt käsiteltävällä ehdotuksella on merkittäviä kustannus- ja kilpailukykyvaikutuksia. Talousvaliokunta tarkastelee meriliikenteen polttoaineita koskevaa ehdotusta erityisesti kilpailuolosuhteiden ja kilpailukykyvaikutusten näkökulmasta.

Ehdotuksen kustannus- ja kilpailukykyvaikutukset

Valtioneuvosto on arvioinut alustavasti ehdotuksen kustannusvaikutuksia Suomelle. Vuonna 2010 hiili-intensiteettivaatimuksen arvioidaan nostavan komission ehdottamalla kattavuudella Suomen ulkomaankauppaa palvelevan meriliikenteen vuosittaisia polttoainekustannuksia noin 100—300 miljoonalla eurolla vuosittain. Vaatimusten kiristyessä kustannusten oletetaan nousevan moninkertaisiksi vuoteen 2030 mennessä.

Meriliikenteen polttoaineita koskevan ehdotuksen kustannus- ja kilpailukykyvaikutuksia arvioidessa on otettava huomioon lisäksi meriliikenteen liittäminen osaksi päästökauppaa ja meriliikenteen polttoaineen verovapaudesta luopuminen. Talousvaliokunnan saaman selvityksen perus-

Valiokunnan lausunto TaVL 44/2021 vp

teella näiden ehdotusten voidaan arvioida yhdessä tuovan 350—560 miljoonan euron lisäkustannukset merikuljetuksiin vuoteen 2030 mennessä.

Talousvaliokunta korostaa, että jatkovalmistelun yhteydessä ehdotusten hyväksyttävyyttä tulee arvioida ottaen huomioon ilmastopaketin ehdotusten kokonaisvaikutukset Suomen vientiteollisuuden suhteelliseen kilpailukykyyn. Talousvaliokunta yhtyy valtioneuvoston kannassakin todettuun merikuljetusten elintärkeään merkitykseen Suomelle. Nyt käsiteltävän ehdotuksen suurimmat vaikutukset kohdistunevat Suomessa vientiteollisuuden toimialoihin, jotka ovat eniten riippuvaisia merikuljetuksista. Näitä ovat erityisesti metsäteollisuus, öljynjalostus, kemianteollisuus ja metallien valmistus. Jäävahvisteisten alusten käyttö lisää polttoaineen kustannuksia Suomen ulkomaankaupassa ympärivuotisesti, ja uusiutuvien polttoaineiden käytön lisääminen lisää näitä kustannuksia entisestään. Talousvaliokunta pitää tärkeänä, että talvimerenkulun erityisolosuhteiden hyvittäminen päästökaupassa on Suomen keskeinen tavoite.

Talousvaliokunta yhtyy valtioneuvoston arvioon siitä, että polttoaineiden hintakehitykseen tulevina vuosina liittyy merkittäviä epävarmuustekijöitä. Nyt käsiteltävä ehdotus asettaisi polttoaineille sitovat ja kiristyvät päästöintensiteettitasot aina vuoteen 2050 asti. Talousvaliokunta yhtyy arvioon siitä, että alalla tapahtuvan kehityksen nopeutta on tässä vaiheessa vaikeaa ennustaa, ja tältä kannalta sääntelyyn voisi olla syytä rakentaa joustomekanismeja, jotka tarvittaessa mahdollistaisivat joustamisen mekaanisesta viiden vuoden välein kiristyvästä tavoitteesta.

Myös ehdotettuun sääntelyyn sisältyvät polttoaineiden päästökertoimet, niiden perusteet ja muiden ilmastopaketin säädösehdotusten kumulatiiviset vaikutukset vaikeuttavat sääntelyn vaikutusten arviointia. Edellä todetuissa laskelmissa lisäkustannusten arvioinnin pohjana on käytetty nykytilannetta.

Talousvaliokunta korostaa, että yksinomaan nyt käsiteltävästä säädösehdotuksesta johtuva laivaliikenteen polttoainekustannusten arvioitu vuosittainen hinnannousu ei anna kokonaiskuvaa ilmastopaketin kustannus- ja kilpailukykyvaikutuksista merikuljetuksista riippuvaisen vientiteollisuuden kilpailukyvyille. Lisäksi ehdotuksen vaikutuksia arvioitaessa on kiinnitettävä huomiota myös logistiseen kilpailukykyyn kokonaisuudessaan: ilmastopaketti sisältää myös merkittäviä lentoliikenteen ja tieliikenteen päästöihin ja kustannuksiin liittyviä säädösehdotuksia.

Talousvaliokunta kiinnittää huomiota myös kestävien biopolttoaineiden rajalliseen raaka-ainepohjaan ja eri teknologioiden lähivuosien kehitykseen, kustannuksiin ja kustannustehokkuuteen liittyviin epävarmuustekijöihin. Tältä kannalta talousvaliokunta korostaa valtioneuvoston tavoin teknologianeutraalia sääntelytapaa: sääntelyllä ei tule pyrkiä valitsemaan voittajateknologioita. Kestävien biopolttoaineiden tuotannolle tulee taata riittävän laaja raaka-ainepohja kaikissa liikennemuodoissa. Tämän lähtökohdan toteutuminen ja sääntelyn yhteensopivuus RED III -direktiivin kanssa tulee varmistaa myös nyt käsiteltävän ehdotuksen jatkovalmistelun yhteydessä.

Edellä tarkasteltujen lisäkustannuksen suuruuteen vaikuttaa myös se, millaisista maailmanlaajuisista merenkulun päästövähennystoimista Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMOssa sovietaan. IMOn toimet voivat osaltaan lieventää meriliikennettä koskevien EU:n sääntelyehdotusten jäsenvaltioiden kilpailukykyä heikentävää vaikutusta. Talousvaliokunta korostaa kansainvälisten kilpailuedellytysten tasavertaisuuden merkitystä. Merenkulun päästövähennyksissä tulee pyr-

Valiokunnan lausunto TaVL 44/2021 vp

kiä globaaleihin toimiin, ja nyt käsiteltävien ehdotusten yhteensopivuus IMO:n toimien kanssa tulee varmistaa.

Suomen näkökulmasta ehdotuksen keskeisimmät haasteet eivät liity yksinomaan käsiteltävän ehdotuksen suoriin polttoainekustannuksiin tai siihen, että meriliikenteen päästöjen vähennystavoite ja uusiutuvien polttoaineiden käytön lisääminen olisi sellaisenaan ongelmallista. Ehdotuksen keskeiset kysymykset liittyvät tarpeeseen turvata Suomen meriklusterin ja merikuljetusten asema ja teollisuuden suhteellinen kilpailukyky verrokkimaihin nähden. Talousvaliokunta on huolissaan ilmastopaketin esitysten yhteisvaikutuksesta Suomen kilpailukykyyn ja pitää välttämättömänä, että Suomen talvimerenkulun erityisolosuhteet ja pitkät kuljetusetäisyydet huomioidaan jatkotyössä.

Talousvaliokunta kiinnittää huomiota siihen, että nyt ehdotetun sääntelyn negatiivisia kustannusvaikutuksia voivat lieventää innovaatio- ja investointimahdollisuudet, jotka liittyvät vaihtoehtoisten polttoaineiden kehittämiseen ja tuotantoon. Ehdotus voi edistää suomalaisen meriteollisuuden puhtaiden ratkaisujen kehittämistä ja kysyntää. Nyt käsiteltävä ehdotus keskittyy polttoaineiden sääntelyyn, mutta talousvaliokunta korostaa, että päästövähennystavoitteiden kannalta tärkeitä ovat myös energiatehokkuutta parantavat laitteet ja järjestelmät.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Talousvaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 9.11.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Sanni Grahn-Laasonen kok
varapuheenjohtaja Hanna Kosonen kesk
jäsen Atte Harjanne vihr
jäsen Mari Holopainen vihr
jäsen Hannu Hoskonen kesk
jäsen Eeva Kalli kesk
jäsen Pia Kauma kok
jäsen Matias Mäkyne sd
jäsen Sakari Puisto ps
jäsen Minna Reijonen ps
jäsen Janne Sankelo kok
jäsen Joakim Strand r
jäsen Tuula Väättäinen sd

Valiokunnan lausunto TaVL 44/2021 vp

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Lauri Tenhunen