

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till komplettering av regeringens proposition med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen (RP 38/2022 rd)

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen (RP 38/2022 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till komplettering av regeringens proposition med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen (RP 38/2022 rd) (RP 57/2022 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- trafikråd Risto Saari, kommunikationsministeriet
- chef Kaisa Sainio, Transport- och kommunikationsverket
- jurist Marko Sillanpää, Regleringsorganet för järnvägssektorn
- avdelningsdirektör Magnus Nygård, Trafikledsverket
- kommunikationsdirektör Tatu Tuominen, VR-Group Ab
- verkställande direktör Juha Hakavuori, Fenniarail Oy
- projektdirektör Jari Pylvänäinen, Fintraffic Järnväg Ab
- direktör för nordiska samhällskontakter Rogaciano Cavadas Kaipainen, Metsä Group
- verkställande direktör Ilkka Seppänen, Operail Finland Ab
- försäljningschef Antti Korhonen, Škoda Transtech Oy
- direktör Juha Palokangas, Stora Enso Oyj
- fabriksdirektör Teija Kankaanpää, Yara Suomi Oy
- handelspolitisk expert Timo Tolonen, Skogsindustrin rf
- ordförande Teppo Järnstedt, Spårproffsen JHL rf
- ordförande Tero Palomäki, Rautatiealan Unioni RAU ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- justitieministeriet
- UPM-Kymmene Abp
- Finlands Hamnförbund rf

Betänkande KoUB 6/2022 rd

- Yhteinen Toimialaliitto ry.

Inget yttrande av

- Helsingforsregionens trafik - samkommun
- Finlands näringsliv rf
- Trafikskyddet.

PROPOSITIONEN

Proposition RP 38/2022 rd

Regeringen föreslår att spårtrafiklagen ändras så att nya bestämmelser och vissa tekniska preciseringar fogas till lagen. I förslaget ingår nya bestämmelser om krav på tillstånd för flyttning av fordon. Det föreslås att tillstånd för flyttning ska krävas till exempel för underhållsrelaterad eller annan nödvändig trafik på bannätet med ett fordon som inte har beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande. En annan central ändring gäller krav på olika slags testprojekt och pilotprojekt. Det som avses är testprojekt och pilotprojekt för autonom tågtrafik och testprojekt och pilotprojekt för trafik som löper mellan och förenar bannätet för spårbunden stadstrafik och det övriga bannätet. De lindrigare tillståndskraven enligt paragrafen föreslås även omfatta användning av rullande laboratorier i arbete som hänför sig till tester på bannätet. Propositionen bidrar till det mål i regeringens Marins regeringsprogram enligt vilket Finland är känt som ett föregångarland när det gäller teknisk utveckling och försökskultur. Propositionen stöder också statsrådets principbeslut om främjande av automatiseringen av transporter.

Det föreslås också att bestämmelserna om tilldelning av kapacitet i spårtrafiklagen ändras så att de blir flexiblare. Efter att tidtabellsbunden bankapacitet ansökts och fördelats enligt den ordinarie processen är det meningen att bannätsförvaltaren ska ha större flexibilitet för att tilldela återstående eller återställd bankapacitet. Dessutom föreslås vissa andra ändringar av teknisk karaktär som beror på unionslagstiftningen och som bör träda i kraft så snart som möjligt.

Lagen avses träda i kraft den 1 juli 2022.

Proposition RP 57/2022 rd

Genom propositionen föreslår regeringen komplettering av den proposition med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen som lämnades till riksdagen den 7 april 2022.

Regeringen föreslår att 80 § i spårtrafiklagen ändras så att det enligt paragrafen ska vara tillåtet för i Finland verksamma skogsindustrieföretag och deras i Ryssland verksamma dotterföretag att även för virkestransporter inom Finland använda sådana vagnar som tidigare endast använts för virkestransporter på järnväg i internationell trafik. Dessutom får en i Finland verksam avsändare använda vagnmateriel som är avsedd för virkestransport även vid transporter inom Finland, om avsändaren har ingått ett långvarigt hyresavtal om användning av fordon vid transporter inom Finland med en innehavare av vagnmateriel som är verksam i en medlemsstat i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, det vill säga i praktiken i de baltiska länderna. De föreslagna bestäm-

Betänkande KoUB 6/2022 rd

melserna utgör ett temporärt undantagsförfarande med syfte att avhjälpa den situation som uppkommit inom skogsindustrin efter det att Ryssland invaderade Ukraina. Ryssland har förbjudit export av råvirke till Europeiska unionen, och råvirke har tidigare importerats till Finland med fordon vars användning med stöd av Europeiska unionens lagstiftning och spårtrafiklagen för närvarande är begränsad till endast internationella järnvägstransporter. Eftersom det i nuläget råder brist på inhemska fordon avsedda för virkestransport och de internationella virkestransporterna måste ersättas med transporter av inhemskt råvirke, är det nödvändigt att få tillgång till extra materiel för de virkestransporter inom Finland som skogsindustrin behöver. Undantagsförfarandet föreslås gälla till och med den 31 december 2026. Undantagsförfarandet kan dock slopas i för tid, om en mer bestående lösning hittas i fråga om de nödvändiga virkestransporterna inom skogsindustrin. Sådana lösningar är till exempel om man för virkestransporter inom Finland får tillräckligt med sådana fordon som lämpar sig för virkestransport och som är godkända enligt Europeiska unionens lagstiftning, eller om det hittas en sådan diplomatisk lösning på krisen i Ukraina som gör det möjligt att gradvis avstå från de sanktioner som EU och Ryssland har infört mot varandra. Om undantagsförfarandet slopas tidigare än vad som nu föreslås eller om det finns skäl att förlänga tiden för undantagsförfarandet lämnas en ny proposition om detta till riksdagen.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter att den antagits av riksdagen.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

(1) Utskottet har slagit ihop behandlingen av proposition RP 38/2022 rd och den kompletterande propositionen RP 57/2022 rd och behandlat dem samtidigt.

(2) I 80 § i den kompletterande propositionen RP 57/2022 rd föreslås det att sådana virkestansportvagnar enligt OSJD/GOST-standarden som tidigare använts i internationell trafik tillfälligt ska få användas för transporter inom Finland.

Behovet av materiel för virkestransporter

(3) Efter det att importen av virke från Ryssland avbrutits har skogsindustriföretagens behov av transporter av inhemskt virke ökat klart. Enligt inkommen utredning finns det inte tillräckligt med tillgänglig vagnmateriel som uppfyller EU-standarderna för transporterna. På grund av osäkerheten i fråga om leveranserna och det ökade transportbehovet i Finland är det nödvändigt att det finns tillräckligt med tågagnar som lämpar sig för skogsindustrins virkestransporter.

(4) Virkestransporterna har också en väsentlig samhällsekonomisk betydelse. Utskottet håller därför med om det som regeringen säger i propositionen om att det snabbt behövs en temporär lösning för att trygga verksamhetsförutsättningarna för de finländska skogsindustriföretagen. I den aktuella situationen anser utskottet således att det är nödvändigt att virkesvagnar som är förenliga med OSJD/GOST-standarden i enlighet med propositionen tillfälligt ska få användas för transporter inom Finland.

Betänkande KoUB 6/2022 rd

Behovet av materiel för kemikalietransporter

(5) I samband med behandlingen av ärendet har det förts fram att den kemiska industrin i fråga om materielbehovet delvis befinner sig i samma situation som skogsindustrin. Det gäller särskilt den vagnmateriel som behövs för transporter av ammoniak inom landet. Den kommer inte att räcka till i fortsättningen. Enligt inkommen utredning kunde materielen för dessa transporter hyras inom EES-området. Produktionen av ammoniak samt fungerande transporter har hävstångseffekter inom bland annat jordbruket, livsmedelsindustrin och gruvindustrin. Därför anser utskottet att det är nödvändigt att också tillgången på den vagnmateriel som den kemiska industrin behöver för transporter inom Finland kan tryggas temporärt. Utskottet har här gjort en ändring i propositionen så att också cisternvagnar som är förenliga med OSJD/GOST-standarden kan hyras inom EES-området och tillfälligt användas för kemikalietransporter inom landet, utöver vagnar för virkestransporter.

(6) Utskottet anser det vara viktigt att man i denna synnerligen extrema situation framöver ytterst nog följer dels huruvida industrins vagnmateriel räcker, dels industrins behov i övrigt.

Materielsäkerhet

(7) Vagnmateriel som är förenlig med OSJD/GOST-standarden har redan länge använts för transporter i samtrafik på bannätet i Finland, och enligt inkommen utredning visar inte heller statistiken på några särskilda säkerhetsproblem. Under utfrågningen var sakkunniga dock också av avvikande åsikt om säkerheten i fråga om vagnmaterielen, och de uttryckte även oro över propositionens konsekvenser för den inhemska produktionen av vagnmateriel.

(8) Utskottet betonar att det lägger stor vikt vid säkerheten i spårtrafiken. Utskottet anser det således vara nödvändigt att regleringens konsekvenser för bland annat säkerheten och bannätet följs nog och att man säkerställer att servicen och underhållet av vagnmaterielen samt tillgången på reservdelar kan ordnas på behörigt sätt. Utskottet välkomnar förslaget om att inrätta en arbetsgrupp för att följa den temporära verksamhetsmodellen enligt propositionen samt dess konsekvenser.

Temporär reglering

(9) Utskottet betonar att bestämmelserna och arrangemangen kring användningen av vagnmateriel som är förenlig med OSJD/GOST-standarden vid transporter inom Finland är temporära. Det konstaterar att industrins behov av vagnmateriel så snart som möjligt och senast innan lagändringen upphör att gälla ska kunna tillgodoses med vagnmateriel som är förenlig med EU-standarderna.

Om förfarandet för godkännande av propositionen

(10) Utskottet har slagit ihop lagförslagen i proposition RP 38/2022 rd och den kompletterande propositionen RP 57/2022 rd och föreslår att det sammanförda lagförslaget godkänns, men med ändringar.

Betänkande KoUB 6/2022 rd

DETALJMOTIVERING

80 §. Fordon som anländer från Ryska federationen. I samband med behandlingen av ärendet påpekades det att det i fortsättningen inte heller kommer att finnas tillräckligt med cisternvagnar för den kemiska industrins behov. Det gäller särskilt inhemska ammoniaktransporter. Utskottet har därför kompletterat 80 § 6 mom. så att momentet också gör det möjligt att hyra cisternvagnar som den kemiska industrin nödvändigtvis behöver och som är förenliga med OSJD/GOST-standarderna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och att tillfälligt använda dem för kemikalietransporter inom Finland.

186 c §. Krav på testprojekt och pilotprojekt. Under utfrågningen i utskottet påpekade sakkunniga att regeringen i motiveringen till paragrafen nämner förfaranden och krav gällande dröjsmål vid test- och pilotprojekt, men att dessa krav dock inte till alla delar har tagits in i den föreslagna paragrafen. Utskottet föreslår att paragrafen får ett nytt 4 mom., där det på lagnivå förtydligas vilka förfaranden som ska iakttas i situationer där det finns behov av att fortsätta ett test- eller pilotprojekt längre än vad som ursprungligen planerats. I och med det nya momentet blir 4 mom. 5 mom.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslaget i proposition RP 38/2022 rd och RP 57/2022 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Utskottets ändringsförslag

Lag

om ändring och temporär ändring av spårtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i spårtrafiklagen (1302/2018) 186 §,
ändras 3 § 5 mom., 15 § 1 mom. 3 och 5 punkten, 80 § 1 mom., 117 §, 140 § 4 mom., 148 § 1 mom., 165 § 1 mom., 187 § 1 mom., rubriken för 189 § samt 192 § 13 mom., av dem 80 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1254/2020 och 192 § 13 mom. sådant det lyder i lag 1507/2019, samt
fogas till 80 §, sådan den lyder i lag 1254/2020, temporärt nya 6 och 7 mom. samt till lagen nya 186 b och 186 c § och till 189 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1254/2020, ett nytt 5 mom. som följer:

Betänkande KoUB 6/2022 rd

3 §

Avgränsning av tillämpningsområdet

På bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik tillämpas utöver 21 kap. dessutom 165—167, 170—174, 177—180, 183 och 186 a—189 §.

15 §

Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet

Transport- och kommunikationsverket övervakar

3) att järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare agerar enligt sina säkerhetsstyrningssystem och system för att hantera säkerheten och att dessa system följer 10, 11 och 30 §,

5) beredskapen inför undantagsförhållanden och störningar i järnvägssystemet, för att säkerställa att järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna följer de förfaranden som de beskriver i sina säkerhetsstyrningssystem, att sådana verksamhetsutövare som avses i 171 § 1 mom. gör upp en beredskapsplan och att de i händelse av störningar vidtar åtgärder i enlighet med planen,

80 §

Fordon som anländer från Ryska federationen

Fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland och som anländer från Ryska federationen ska ha Transport- och kommunikationsverkets tillstånd för ibruktagande. Verket beviljar tillstånd för sådana fordon och fordonstyper som i Ryska federationen eller i en annan stat som hör till organisationen för järnvägssamarbete (OSJD, Organisation for Co-operation of Railways), nedan *OSJD-stat*, har ett giltigt tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd. Fordonen får gå i trafik endast i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Bestämmelser om kraven på fordon finns i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 85/2016) och i den med stöd av den överenskommelsen ingångna överenskommelsen mellan kommunikationsministeriet i Finland och Ryska federationens transportministerium (FördrS 87/2016) och dess bilagor.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. får fordon som är registrerade för OSJD-området och avsedda för virkestransporter **eller tanktransporter** användas också för virkestransport **och kemikalietransport** inom Finland, om fordonets ägare är ett företag eller en sammanslutning i Finland, eller ett i ett tredjeland verksamt dotterföretag som helt och hållet ägs av ett i Finland verksamt företag, eller om en avsändare som är verksam i Finland har ingått ett långvarigt hyresavtal om användning av fordonet med en ägare till vagnmateriel som är etablerad i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Betänkande KoUB 6/2022 rd

Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket ska i samarbete med järnvägsföretagen, ägarna till fordonen och avsändarna följa upp behovet av att fortsätta tillämpa det undantagsförfarande som avses i 6 mom. och förfarandets inverkan på säkerheten i järnvägstrafiken, bannätet och järnvägsmarknadens funktionsduglighet samt vid behov vidta åtgärder för att avhjälpa missförhållanden som upptäckts.

117 §

Ansökan om bankapacitet

Ansökan om bankapacitet för varje tågplaneperiod ska göras hos en bannätsförvaltare tidigast tolv och senast åtta månader innan tågplaneperioden börjar. Det går att ansöka om ny bankapacitet eller om ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik också efter ett beslut om tilldelning av bankapacitet.

Om en bannätsförvaltare efter en i 1 mom. avsedd regelrätt ansöknings- och tilldelningsprocess som gäller bankapaciteten för en tågplaneperiod har överskottskapacitet att tilldela, kan bannätsförvaltaren inleda ett kompletterande förfarande för ansökan om och tilldelning av bankapacitet. I beskrivningen av bannätet ska bannätsförvaltaren publicera anvisningar för ett sådant kompletterande förfarande samt tidsplanen för förfarandet.

Om den som ansöker om bankapacitet och bannätsförvaltaren har ingått ett sådant ramavtal om användning av bankapacitet som avses i 116 §, ska ansökan om bankapacitet inlämnas i enlighet med det avtalet.

Om bannätsförvaltaren i samband med ansökan om bankapacitet kräver en sådan bokningsavgift som avses i 126 § eller säkerheter av den som ansöker om bankapacitet, ska bannätsförvaltaren meddela detta i den beskrivning av bannätet som avses i 131 §.

Närmare bestämmelser om ansökan om bankapacitet, ansökningstiderna och tågplaneperioden samt om tidsfristerna i anslutning till dem får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Den som ansöker om bankapacitet kan hos förvaltaren av statens bannät ansöka om bankapacitet också för internationella järnvägslinjer inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

140 §

Rabatter på och förhöjning av grundavgiften

Bannätsförvaltare får även ta ut en förhöjd avgift för att täcka investeringskostnaderna för modernisering eller ombyggnad av bannätet.

Betänkande KoUB 6/2022 rd

148 §

Regleringsorganets chef

Statsrådet utnämner chefen för regleringsorganet för fem år i sänder. Behörighetsvillkor för tjänsten som chef för regleringsorganet är lämplig högre högskoleexamen, god förtrogenhet med järnvägstrafikbranschen eller en annan nätbransch och med de uppgifter som ingår i tjänsten.

165 §

Anmälan av olyckor och tillbud

Järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövare och bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik som avses i 159 § ska, utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag, anmäla olyckor och tillbud som de fått kännedom om till Transport- och kommunikationsverket. I fråga om den spårbundna stadstrafiken gäller anmälningsskyldigheten allvarliga olyckor samt andra olyckor och tillbud i metrotrafiken och spårvägstrafiken än sådana som till sin allmänna betydelse är ringa.

186 b §

Tillstånd för trafik på bannätet för flyttning av fordon

Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan bevilja ett visstidstillstånd för trafik på bannätet för flyttning av ett sådant fordon som inte har tillstånd för utsläppande på marknaden enligt 61 eller 62 § eller tillstånd för ibruktagande enligt 79 §. Tillståndet kan beviljas för högst tio månader. Ett i denna paragraf avsett tillstånd för flyttning kan inte gälla en rätt att bedriva kommersiell trafik.

I samband med ansökan ska sökanden, för bedömningen av förutsättningarna för tillståndet för flyttning, till Transport- och kommunikationsverket lämna in en plan om förflyttning av fordonet samt om de åtgärder genom vilka säkerheten i järnvägssystemet tryggas. Till ansökan ska det dessutom bifogas ett yttrande av den bannätsförvaltare på vars bannät fordonet är avsett att flyttas. En förutsättning för beviljande av tillstånd för flyttning är att säkerheten i järnvägssystemet inte äventyras på grund av flyttningen.

Transport- och kommunikationsverket kan förena ett tillstånd för flyttning med begränsningar och villkor som syftar till att trygga säkerheten.

Vad som i 56 § föreskrivs om återkallelse av tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem gäller också tillstånd som beviljats med stöd av denna paragraf.

Betänkande KoUB 6/2022 rd

186 c §

Krav på testprojekt och pilotprojekt

Bannätsförvaltare, järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare i spårbunden stadstrafik och utövare av spårbunden stadstrafik ska lämna Transport- och kommunikationsverket en anmälan, om de har för avsikt att på bannätet eller en del av det inleda ett testprojekt eller pilotprojekt för autonom (förarlös) tågtrafik eller ett testprojekt eller pilotprojekt som förenar bannätet och bannätet för spårbunden stadstrafik. Bannätsförvaltaren eller järnvägsoperatören ska också lämna Transport- och kommunikationsverket en anmälan, om man på bannätet använder ett rullande laboratorium eller annan rullande materiel för arbetet med testerna på banan och för den trafik som arbetet föranleder. Anmälan ska göras senast tre månader innan projektet inleds.

Den anmälan som ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 1 mom. ska åtföljas av en plan för testprojektet eller pilotprojektet eller testerna på banan. Planen ska innehålla uppgifter om projektet, de ansvariga aktörerna, tidsplanen för genomförande av projektet samt åtgärderna för att säkerställa att projektet inte äventyrar järnvägssystemets säkerhet. Om den som gör anmälan är någon annan än bannätsförvaltaren ska anmälan också innehålla ett yttrande av den bannätsförvaltare på vars bannät testprojektet eller pilotprojektet är avsett att inledas.

Om anmälan är bristfällig, ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål reservera den som gjort anmälan möjlighet att komplettera anmälan inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två veckor.

Om det finns behov av att fortsätta projektet längre än vad som angetts i den ursprungliga planen, ska sökanden göra en ny anmälan till Transport- och kommunikationsverket eller fortsätta med verksamheten som normal järnvägstrafik, varvid trafiken ska uppfylla alla de krav som i denna lag föreskrivs för trafik. I samband med en ny anmälan ska också den medföljande planen kompletteras, åtminstone i fråga om tidsplanen. (Nytt)

När anmälan om ett i 1 mom. avsett test- eller pilotprojekt eller om i 1 mom. avsedd användning av ett rullande laboratorium eller av annan rullande materiel för arbetet med tester på banan och för den trafik som arbetet föranleder har lämnats till Transport- och kommunikationsverket, kan sådan trafik ordnas på ett spärrat bannät på det sätt som avses i 18 § 2 mom.

187 §

Omprövningsförfarande

Omprövning av ett beslut som fattats av Transport- och kommunikationsverket med stöd av 21—23, 26—28, 36, 41, 50, 52, 55—58, 63, 64, 66—68, 70, 74—80, 82, 85, 154, 156, 164, 186 b och 186 c § får begäras i enlighet med förvaltningslagen. En begäran om omprövning ska behandlas skyndsamt och i alla händelser inom två månader efter mottagandet av begäran.

Betänkande KoUB 6/2022 rd

189 §

Myndigheternas rätt att ge och få upplysningar

Om ett sådant järnvägsföretag eller en sådan annan järnvägsoperatör som fått koncession och säkerhetsintyg i Finland bedriver verksamhet också i en annan EES-stat, eller om ett sådant järnvägsföretag eller en sådan annan järnvägsoperatör som fått koncession och säkerhetsintyg i en annan EES-stat bedriver verksamhet i Finland, har Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att till den andra EES-statens behöriga myndighet och EU-byrån lämna sådana uppgifter om kontrollen över och giltighetstiden för koncessionen som är nödvändiga för tillsynen enligt EU-lagstiftningen, samt att få motsvarande uppgifter av dem.

192 §

Övergångsbestämmelser

Ett järnvägsföretag som även ansvarar för förvaltningen av ett bannät ska ordna bannätet på det sätt som förutsatts i 104—107, 109 och 111 § senast den 1 juli 2023.

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 80 § 6 och 7 mom. är i kraft till och med den 31 december 2026.

Helsingfors 25.5.2022

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Torniainen cent
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Heikki Autto saml
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Petri Huru saf
medlem Juho Kautto vänst
medlem Jari Kinnunen saml
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Jenni Pitko gröna
medlem Mirka Soinikoski gröna
medlem Paula Werning sd.

Betänkande KoUB 6/2022 rd

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.