

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 12/2010 rd

Regeringens proposition med förslag till ändring av lagstiftningen om energibeskattnings

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 21 september 2010 en proposition med förslag till ändring av lagstiftningen om energibeskattnings (RP 147/2010 rd) till finansutskottet för beredning och bestämde samtidigt att kommunikationsutskottet ska lämna utlåtande till finansutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- konsultativ tjänsteman Leo Parkkonen, finansministeriet
- överinspektör Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- överinspektör Jukka Saarinen, arbets- och näringsministeriet
- konsultativ tjänsteman Tarja Lahtinen, miljöministeriet
- avdelningsdirektör Björn Ziessler, Trafiksäkerhetsverket
- forskarprofessor Nils-Olof Nylund, Statens tekniska forskningscentral
- direktör Christer Paltschik, Gasum Abp
- direktör för miljö och samhällskontakter Otto Lehtipuu, VR Koncernen Ab
- verkställande direktör Heikki Kääriäinen, Bussförbundet

- direktör Pasi Moisio, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- förvaltningschef Timo Koskinen, Finlands Taxiförbund
- ombudsman Pekka-Juhani Kuitto, FINBIO - Finska bioenergiföreningen rf
- styrelseledamot Anu Laakkonen, Finlands Biogasförening rf
- expert Eija Kanto, Rederierna i Finland
- styrelseordförande Björn Achren, Sähköajoneuvoyhdistys.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- Trafikverket
- Elcat Oy
- European Batteries Oy
- Motiva Oy
- Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT rf
- Autoalan Keskusliitto
- Automobilförbundet rf
- Finlands näringsliv rf
- Finsk Energiindustri rf
- Finlands Bensin- och Trafikservicehandlarförbund FBF rf
- Bilimportörerna rf
- Finlands miljöcentral
- Tampereen sähköajoneuvokeskus TSAK.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

Sammanfattningsvis anser utskottet att propositionen är behövlig och lämplig. Det tillstyrker lagförslagen, men med följande anmärkningar och ändringsförslag. Utlåtandet fokuserar framför allt på frågan om drivmedelsbeskattning.

Utskottet anser att propositionens utgångspunkter och mål är bra och tillstyrker dem. Det behövs mer miljöstyrning också i drivmedelsbeskattningen för att målen för reducerade trafikutsläpp ska nås. Bilskatten och fordonsskatten bestäms redan nu utifrån koldioxidutsläpp och då kan en omläggning av drivmedelsskatten mot ökad miljöstyrning ses som ett naturligt steg i samma riktning.

Trafiken står för omkring 18 procent av alla växthusgasutsläpp i Finland. Den inhemska trafikens koldioxidutsläpp härstammar till omkring 90 procent från vägtrafik. Personbilstrafiken och lastbilstrafiken ger upphov till 60 respektive 23 procent av vägtrafikutsläppen. De som bor i stora stadsområden står för mer än en tredjedel av personbilstrafiken. Det är alltså de stora växande stadsområdena som står inför de största utmaningarna, men de har också de bästa möjligheterna att reducera utsläppen. Att främja kollektivtrafiken spelar en central roll i att få ner trafikutsläppen.

Drivmedelsbeskattningen ska enligt propositionen omstruktureras så intäktsneutralt som möjligt. Regeringen vill gradera energibeskattningen av drivmedel enligt koldioxidutsläpp och andra utsläpp. För vissa fordons- och bränsletekniska alternativ ska inte bara drivmedelsbeskattningen utan också drivkraftsbeskattningen läggas om.

Ändringar och insatser i fråga om specifika bränslen

Skattesatsen för bensin ska inte ändras utan fortsatt vara 62,7 cent per liter. Dieselskatten ska däremot höjas med 8 cent per liter från början av 2010, men drivkraftsskatten på dieseldrivna personbilar och lastbilar sänks i sin tur med 40 procent. Skattesatserna på de flesta nya alternativa

bränslen ska i regel sjunka. För naturgas ska den däremot stiga. I skattemodellen för drivmedel kvalitetsgraderas också s.k. lokala utsläpp för vissa bränslen (paraffinisk dieselolja, bensin för små motorer), om de har en väsentlig effekt på luftkvaliteten.

Biobränslen kommer att behandlas helt annorlunda i beskattningen, av propositionen att döma. I det gällande systemet läggs i regel samma skatt per liter på biobränslen som på fossila bränslen. I den föreslagna modellen ska biobränslen däremot kompenseras för mindre utsläpp. Koldioxidskatten på till exempel etanol eller biobaserad diesel som uppfyller normala hållbarhetskrav kommer att halveras. Koldioxidskatten i proportion till värmevärdet på biobränslen som uppfyller minimikraven i det så kallade RES-direktivet (direktiv 2009/28/EG om främjande av förnybar energi) ska halveras jämfört med fossila bränslen. Biobränslen som framställs ur avfall, restprodukter eller cellulosa från icke-livsmedel eller lignin (så kallade dubbelt räknade biobränslen) ska vara helt befriade från koldioxidskatt.

Hur användningen av biodrivmedel ska främjas. Kommunikationsutskottet ser det som mycket viktigt att man med fiskala metoder försöker sprida användningen inte minst av miljöpositiva biodrivmedel. Men de inverkar mycket olika på klimatet. En del drivmedel reducerar utsläppen till en bråkdel, medan andra under sin livscykel till och med ger upphov till mer utsläpp än petroleumbaserade drivmedel. Långa transporter av biodrivmedel och ineffektiva framställningsprocesser kan minska den samlade nyttan av själva drivmedlen med tanke på utsläppen.

Kommunikationsutskottet förordar användningen av biodrivmedel som till sina samlade miljöeffekter uppfyller kriterierna för hållbar utveckling. Användningen av biodrivmedel bör styras med fiskala metoder i riktning mot de bästa alternativen, typ andra generationens biodrivmedel. När det gäller förnybara drivmedel bör man se till att framställningen inte heller ökar

transportbehovet i oskälig grad. Utskottet uppmärksammar särskilt möjligheten att använda biodrivmedel i kollektivtrafik. Drivmedel som uppfyller kriterierna ovan bör i princip behandlas konkurrensneutralt.

Det är en bra lösning att bygga beskattningen kring hållbarhetskriterierna för biodrivmedel, anser utskottet. Då kan man särskilt gynna biodrivmedel med en speciellt god koldioxidbalans. De föreslagna skatteomläggningarna skjuter fram positionerna för förnybara drivmedel i relation till fossila drivmedel och underlättar i kombination med andra åtgärder, typ distributionsskyldigheten, för ökad användning av förnybar energi i trafiken.

Hur användningen av biodrivmedel ska främjas. Enligt propositionens motivering ska naturgas göras till ett konkurrenskraftigt drivmedel genom graderade höjningar av skatten på naturgas och fortsatt skattefrihet för biogas. Men man måste betala drivkraftsskatt på biogasdrivna person- och pakettbilar. Användningen av naturgas kan i framtiden bli en viktig och kostnadseffektiv metod för att reducera koldioxidutsläpp från trafiken. Utskottet ser gärna att också användningen av gengas i trafiken främjas.

Kommunikationsutskottet noterar att regeringen föreslår en avsevärd höjning av skatten på naturgas. Regeringen utgår från att också naturgasbeskattningen bör grunda sig på naturgasens energiinnehåll och koldioxidutsläpp, precis som i fråga om andra bränslen. I och för sig är det en motiverad lösning, men den höjer skattesatsen på naturgas i betydande grad. Enligt utredning stiger skatten på naturgas fem- eller sexfaldigt och priset med omkring 30 procent. Som drivmedel är naturgas betydligt mindre skadlig än bensin och diesel och bättre för klimatet och människors hälsa. Naturgas skulle relativt snabbt kunna införas i mycket större skala till exempel i busstrafik.

Dessutom kan användningen av naturgas som drivmedel spela en viss roll för att sprida användningen av biogas, eftersom naturgas och biogas i många fall använder samma distributionssystem. Tekniken för bio- och naturgasdriv-

na fordon finns i det stora hela redan på plats, men det saknas än så länge ett fungerande uppsamlings- och distributionsnät för gas som skulle uppmuntra till köp av gasdrivna bilar.

Användningen av naturgas bör enligt utskottets mening främjas också genom beskattningen. Sakkunniga som utskottet hört har föreslagit att den övergångsperiod på fem år som regeringen vill införa för omläggning av naturgasbeskattningen förlängs eller att den årliga drivkraftsskatten på gasdrivna bilar slopas för en viss tid, till exempel 10 år. Det skulle spela en stor roll för att sprida den nya tekniken, medan förändringen skulle spela en ganska marginell roll för skatteinkomsterna.

Utskottet föreslår att finansutskottet ser på olika möjligheter att lägga om beskattningen av naturgas i en sådan riktning som främjar användningen av det miljövänliga alternativet naturgas.

Hur användningen av eldrivna bilar och hybridbilar ska främjas. På medellång och lång sikt är en av de mest lovande metoderna för att minska utsläpp att gå in för eldrivna bilar. En eldriven motor är betydligt mer energieffektiv än en förbränningsmotor och utsläppen är väsentligt mindre. Utom att koldioxidutsläppen är mindre ger en eldriven motor inte heller upphov till hälsovådliga lokala utsläpp och dessutom är bullernivån mycket lägre.

Bilpriserna och bilarnas kapacitet påverkas i hög grad av ackumulatortekniken för lagring av el. Det är helt avgörande hur långt och snabbt den kan utvecklas för hur stor spridning eldrivna bilar kommer att få. Ett villkor för att eldrivna bilar ska bli mer frekventa är att det finns ett fungerande distributionsnät för drivkraft. Utskottet har redan tidigare påpekat att skattebesluten om eldrivna bilar inte får bli ett hinder; tvärtom bör de främja användningen och spridningen av eldrivna bilar.

Propositionen skapar en grund för beskattningen av eldrivna bilar och hybridbilar som beaktar deras gynnsamma effekter för miljön. Propositionsutkastet utgår från ett slags anpassad miljömodell där beskattningen av eldrivna bilar,

laddbara hybridbilar och bilar avsedda för två ändamål (gas—bensin) har lindrats tack vare lägre förväntade förbrukningsvärden än för bilar med traditionella förbränningsmotorer. Eldrivna bilar beskattas utifrån mängden förbrukad energi. De påförs ingen koldioxidskatt eftersom elproduktionen omfattas av utsläppshandel. Skatten på en laddbar bensinhybridbil sjunker med omkring 90 procent och drivkraftsskatten på en eldriven personbil från nuvarande ca 500 euro per år till under 100 euro. Utskottets bedömning är att de här fordonstyperna därmed blir mer konkurrenskraftiga i relation till bilar med traditionella förbränningsmotorer.

Om man verkligen vill främja användningen av eldrivna bilar måste det konkreta och tillräckligt kraftfulla åtgärder till för en beskattning som beaktar fordonens livscykel och aspekter som bättre ekonomisk styrning, teknisk utveckling, offentlig upphandling, lagstiftning och standardisering. Det krävs också aktiva insatser på EU-nivå.

Propositionen vill vara teknikneutral i fråga om drivmedel. Men vid förhören med sakkunniga har det framförts åsikter som att ny teknik precis som eldrivna bilar kräver aktiva främjande insatser snarare än teknikneutralitet för att få större spridning. Det kan i början vara besvärligt och kräva stora satsningar att främja ny teknik. Som exempel på sådana åtgärder nämns slopad drivkraftsskatt för eldrivna bilar och att ackumulatören inte ska ingå i baspriset och därmed inte heller omfattas av beskattningen. Sakkunniga har också framhållit att det är svårt att bygga om fordon som drivs med förbränningsmotor till eldrivna fordon i Finland, bl.a. för att det saknas adekvata instruktioner för besiktningen och för att priset på vissa mätningar som måste göras vid besiktningen är så högt.

Det finns länder som har gått ut mycket kraftfullt för att stödja spridningen av eldrivna bilar, noterar utskottet. I t.ex. Portugal stöder staten genom budgeten köp av eldrivna fordon med 5 000 euro. Dessutom har eldrivna bilar fått skattelättnader, rätt att använda bussfiler, rätt till gratisparkering i vissa fall osv.

Utskottet föreslår att drivkraftsskatten slopas för eldrivna bilar för en viss tid, till exempel 10 år, för att främja spridningen av eldrivna bilar.

Konsekvenser för olika transportformer

Utskottet fäster sig vid att propositionen får konsekvenser för konkurrensvillkoren för olika transportformer, inte minst transportbranschen och kollektivtrafiken. Konsekvenserna är så vitt utskottet kan se inte i alla delar transportpolitiskt motiverade eller i samklang med miljömålen.

Konsekvenser för busstrafiken. Kollektivtrafiken utgör omkring 15 procent av det inhemska transportarbetet inom persontransporter; andelen har minskat år för år samtidigt som personbilstrafiken har ökat sin andel. De ökade persontransporterna består nästan uteslutande av ökad personbilstrafik. Om man vill bekämpa klimatförändringen och reducera trafikutsläppen behöver busstrafiken stödjas för att locka fler passagerare.

Enligt propositionen ska skatten på dieselbränsle höjas med 8 cent per liter från början av 2010. Beskattningen av dieselolja kommer efter höjningen att representera europeisk medelnivå, sägs det i motiven. För bussbranschen betyder den föreslagna höjningen i första fasen merkostnader på mer än 10 miljoner euro. Längre fram kan merkostnaderna enligt en sakkunnigrapport stiga så högt som till 60—70 miljoner euro per år.

Skatten på naturgas stiger analogt. Utskottet har erfarit att konsekvenserna av skattehöjningen på naturgas kommer att vara ca 300 000 euro per år för stadstrafiken i Helsingforsregionen. Sakkunniga befarar att följden kan bli att man börjar använda mer nedsmutsande energikällor än naturgas i bussar. Sammantaget beräknas kostnaderna för busstrafiken i Helsingforsregionen stiga med 4 miljoner euro per år på grund av propositionen. I praktiken flyttas kostnadsökningen över till biljettpriserna i kollektivtrafiken.

Till följd av skattehöjningarna drabbas företagen inte bara av högre skatter på dieselbränsle utan också av högre kostnader för uppvärmningsbränslen. Utskottet påpekar att effekterna av att arbetsgivarnas folkpensionsavgifter slopades i början av 2010 redan har beaktats fullt ut i bussbiljetternas priser.

Merkostnaderna för personbilar och lastbilar på grund av höjningen ska kompenseras genom sänkt drivkraftsskatt. I propositionen anges inget motsvarande instrument för att jämna ut kostnadsökningen för bussbranschen, eftersom det inte betalas någon särskild drivkraftsskatt för bussar.

Med hänsyn till exempel till miljömålen är propositionen svårigen motiverbar, om reformen leder till betydligt högre kostnader för kollektivtrafiken, framför allt busstrafiken. Om det inte går att ta fram något slags utjämningsmekanism för busstrafiken, kommer kostnaderna sannolikt att flyttas över till biljettpiserna. Det betyder minskad popularitet och lägre servicestandard för miljövänlig kollektivtrafik och ökad attraktivitet för personbilstrafik.

Merkostnaderna för busstrafiken för höjda dieselskatter måste absolut kompenseras eller återbetalas till minst motsvarande belopp som regeringen föreslår i fråga om den höjda dieselskatten för lastbilar.

Konsekvenser för spårtrafiken. I Finland står järnvägarna för omkring en fjärdedel av transporterna, mer än i de flesta länder i Europa. Tåget är ett energieffektivt transportmedel för både person- och varutransporter. Tågtrafiken ger upphov till omkring 1 procent av växthusgasutsläppen från trafiken.

Utskottet har informerats om att dieseltåg använder dieselbrännolja, med den kommersiella benämningen motorbrännolja, som räknas till lätta brännoljor. Enligt propositionen betraktas lätta brännolja som uppvärmnings- och kraftverksbränsle, trots att den i stor omfattning används som drivmedel. År 2009 gick det åt 35,5 miljoner liter lätta brännolja i VR:s tågtrafik.

Klassificeringen som uppvärmnings- och kraftverksbränsle spelar en mycket stor ekono-

misk roll, eftersom reformen ska vara avkastningsneutral för olika drivmedel; meningen är ju att få in 730 miljoner euro i extra inkomster genom beskattningen av uppvärmnings- och kraftverksbränslen.

Skatten på lätt brännolja föreslås bli höjd med 7,35 cent per liter. För tågtrafiken betyder det merkostnader om 2,5—3 miljoner euro per år, erfar utskottet. Skattehöjningen på lätt brännolja kommer också att höja kostnaderna för banarbeten med några hundratusen euro per år. Med hänsyn till hur knappt det är om anslag för banhållning betyder det färre utförda arbeten än planerat. Vägtransporterna kompenseras för de höjda bränsleskatterna delvis genom sänkta drivkraftsskatter och därmed förändras konkurrensvillkoren för varutransporter till förmån för vägtransporter och ökar varutransporternas energiförbrukning och utsläpp. Dessutom betyder reformen sämre villkor för persontransporter på järnvägarna än för personbilstrafik.

Det är viktigt att bygga ut det elektrifierade bannätet i Finland, anser utskottet. All järnvägstrafik kan emellertid inte göras eldriven eftersom bara omkring hälften av bannätet i Finland har elektrifierats.

Sakkunniga har i sina utlåtanden föreslagit att järnvägstrafiken kompenseras för merkostnaderna för förslaget t.ex. genom att det bränsle som används inom järnvägstrafik befrias från punktskatt, punktskatten delvis betalas tillbaka eller alternativt att banskatten sänks.

Konsekvenser för lastbils- och paketbilstransporter. Vid utfrågningen av sakkunniga har det kommit fram att den sänkta drivkraftsskatten, som ska kompensera den höjda dieselskatten, gottgör bara en liten del av höjningen för transportsektorn. Det har också framhållits att modellen gagnar relativt sett minst de transportföretag som fungerar effektivt och lyckas maximera belägningsgraden för sina enheter och system. Sådana företag minimerar sina utsläpp per transporterad varuenhet. Problemet med drivkraftsskatten är genomsnittligheten, dvs. att den fungerar korrekt bara med ett visst årligt transportar-

bete och med en viss genomsnittlig bränsleförbrukning.

Enligt sakkunniga är compensationen för sänkningen av drivkraftsskatten med 40 procent för lastbilar någonstans mellan några hundra och drygt tusen euro per fordon, medan en höjning med 8 cent per liter dieselolja betyder en årlig merkostnad på mer än 10 000 euro för en fordonskombination i effektiv användning.

Sammantaget kommer de årliga kostnaderna för lastbilstransporter att öka till ca 110–120 miljoner euro. I första fasen betalas merkostnaderna sannolikt av de företag som tillhandahåller transport- och logistik tjänster. På längre sikt kommer kostnaderna sannolikt att flyttas över till priserna på varutransporttjänster och bli merkostnader för företag och industri som är kunder.

Utskottet noterar vidare att det inte föreslås några ändringar i drivkraftsskatten för paketbilar, med undantag av gasdrivna paketbilar. Regeringen motiverar detta med att drivkraftsskatten för paketbilar redan nu är ganska låg jämfört med personbilar. Men problemet är att den omlagda bränslebeskattningen för dieseldrivna paketbilar kommer att höja kostnaderna för paketbilstransporter avsevärt. Det är inte mer än skäligt och konsekvent att paketbilar i yrkesmässig trafik kompenseras för merkostnaderna för bränsleskatten i samma mån som det föreslås för lastbilar.

Det är viktigt att näringslivets logistikkostnader är konkurrenskraftiga jämfört med våra viktigaste konkurrenters. På grund av den industriella strukturen och de långa transportavstånden i Finland är transportarbetet i ton per kilometer mycket större i relation till bruttonationalprodukten än i våra viktigaste konkurrentländer. Det måste man beakta när man överväger ekonomiska styrmekanismer för rörlighet och trafik som kan komma att få stor betydelse för klimatskyddet. Fungerande varutransportleder möjliggör i sin tur energieffektiva varutransporter.

Konsekvenser för taxitrafiken. Propositionen kommer också att betyda skärpt beskattning och ökade kostnader för taxitrafiken. I propositionen anges det genomsnittliga transportarbetet

för en dieseldriven bil schematiskt som 25 000 kilometer transportarbete per år och den genomsnittliga bränsleförbrukningen som 6,5 liter per hundra kilometer. I taxitrafik kör man emellertid omkring fyra gånger mer med fordonen och de måste av praktiska skäl vara större än i genomsnitt, vilket ökar bränsleförbrukningen avsevärt.

Förslaget beräknas höja kostnaderna för taxitrafiken med omkring 4,4 miljoner euro. Sakkunniga bedömer att skattebördan ökar i betydande grad inte minst för s.k. stortaxi. Det kan få konsekvenser till exempel för skol- och dagvårdsskjutsar och delvis också för kostnaderna för och transporterna med så kallade tillgängliga fordon som anlitas av handikappade.

Teknik som reducerar trafikutsläpp

Sakkunniga har påpekat för utskottet att man i en del länder i Asien och Nordamerika aktivt har börjat ta i bruk teknik som i väsentlig grad minskar utsläppen från gamla fordon som används för tunga transporter och kollektivtrafik. Med de här nya metoderna kan utsläppen från gamla fordon minskas till betydligt lägre kostnader än om hela fordonsparken förnyas. Teknik av denna typ utvecklas också i Finland och exporteras till andra länder, men hittills har tekniken utnyttjats i ganska liten omfattning här hemma.

Det är viktigt att se på möjligheterna med sådan ny teknik och att utnyttja den i större omfattning också i Finland för att reducera trafikutsläppen. Det finns en beställning på att klarlägga om det behövs lagstiftning, stödformer och liknande metoder för att införa och utnyttja tekniken i Finland.

Övriga synpunkter

Kommunikationsutskottet konstaterar att man tydligare och i mycket större omfattning skulle kunna utnyttja prissättningen i transportsektorn, alltså skatte- och avgiftspolitiska åtgärder, för att nå olika slag av transport- och miljöpolitiska mål. Ambitionen bör vara att förnya vår gamla fordonspark med det snaraste och att gynna miljöpositiva transportformer.

Energibeskattningen bör uppmuntra till att införa utsläppssnåla bränslen och utsläppssnåla motorteknik och den vägen också innovationer. I stället för tvingande lagstiftning vill utskottet hellre se uppmuntrande bestämmelser som genom investeringsstöd eller andra liknande metoder bidrar till exempel till att fordonsparken förnyas.

Det är av största vikt att noga bevaka konsekvenserna av den föreslagna lagstiftningen i vilken mån den bidrar till utsläppsminskningsmålen och samtidigt väga in konsekvenserna av det kommande energiskattedirektivet och de nationella transportpolitiska målen. Kommunikationsutskottet föreslår finansutskottet att detta föreslår att riksdagen godkänner följande uttalande :

Riksdagen förutsätter att konsekvenserna av reformen av energibeskattningen för användningen av olika drivmedel och för olika transportformer noggrant följs upp och att förändringarnas effekter för de transportpolitiska målen och utsläppsminskningsmålen utvärderas. I förekommande fall bör lämpliga åtgärder skyndsamt vidtas för att ändra och komplettera lagstiftningen.

För den händelse att kommunikationsutskottets förslag till kompensering av kostnaderna för busstrafiken inte går igenom i behandlingen i riksdagen föreslår det finansutskottet att detta föreslår att riksdagen godkänner följande uttalande också om denna fråga :

Riksdagen förutsätter att merkostnaderna för busstrafiken för höjda dieselskatter kompenseras eller återbetalas till minst motsvarande belopp som regeringen föreslår i fråga om övriga transportformer i samband med reformen av energibeskattningen.

Utlåtande

Utskottet föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan och

att finansutskottet godkänner följande uttalanden:

1. Riksdagen förutsätter att konsekvenserna av reformen av energibeskattningen för användningen av olika drivmedel och för olika transportformer noggrant följs upp och att förändringarnas effekter för de transportpolitiska målen och utsläppsminskningsmålen utvärderas. I förekommande fall bör lämpliga åtgärder skyndsamt vidtas för att ändra och komplettera lagstiftningen.

2. Riksdagen förutsätter att merkostnaderna för busstrafiken för höjda dieselskatter kompenseras eller återbetalas till minst motsvarande belopp som regeringen föreslår i fråga om övriga transportformer i samband med reformen av energibeskattningen.

KoUU 12/2010 rd — RP 147/2010 rd

Helsingfors den 27 oktober 2010

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Martti Korhonen /vänst
vordf. Saara Karhu /sd
medl. Mikko Alatalo /cent
Leena Harkimo /saml
Kalle Jokinen /saml
Jyrki Kasvi /gröna
Risto Kuisma /sd
Lauri Kähkönen /sd (delvis)

Pentti Oinonen /saf
Markku Pakkanen /cent
Lyly Rajala /saml
Tero Rönni /sd
Janne Seurujärvi /cent
ers. Reijo Paaajanen /saml (delvis)
Sari Palm /kd (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.