

VÄLIKYSYMYS 1/2013 vp

Hallituksen talous- ja teollisuuspolitiikka

Eduskunnalle

Valtion velkaantumisen taittaminen on Kataisen hallituksen hallitusohjelman keskeinen talouspoliittinen tavoite. Kataisen hallituksen tullessa valtaan vuonna 2011 valtio velkaantui tilinpäästö tietojen mukaan runsaat 4,7 miljardia euroa. Hallitus on päättänyt tehdä miljardeilla veronkorotuksia ja leikkauksia tuon alijäämän umpeen kuromiseksi. Optimistisille kasvuoletuksille rakennetussa vuoden 2013 budjetissa leikkauksista huolimatta valtion arvioidaan velkaantuvan lisää noin 7,5 miljardilla eurolla.

Velkaantumista ei Kataisen hallitus ole saanut kuriin. Päinvastoin: tällä menolla Kataisen hallitus tullaan tulevaisuudessa muistamaan hallituksena, joka kasvatti valtionvelkaamme enemmän kuin yksikään aiempi hallitus. Työttömyysasteen alentaminen viiteen prosenttiin oli myös hallitusohjelman tavoitteena. Tämänkään tavoitteen täyttämässä ei ole edistytty, ja valtiovarainministeriön ennusteen mukaan se karkaa tänä vuonna yhä kauemmaksi.

Hallitusohjelmalta on pudonnut pohja. Sen tavoitteet velkaantumisesta ja työllisyydestä vaikuttivat jo lähdössä perin optimistisilta, nyt lähinnä utopistisilta. Kun hallituksen talouspolitiikan onnistumista arvioidaan ja katsotaan, kuinka hyvin on päästy kohti hallitusohjelman keskeisiä tavoitteita, kuuluu myöntää tosiasia, että hallituksen on talouspolitiikassaan epäonnistunut.

Talouden yleisesti heikko suhdanne on luonnollisesti vaikeuttanut hallitusohjelman tavoitteiden saavuttamista. Kuitenkin esimerkiksi OECD:n laskelmien mukaan Suomen talous ei ole enää kovin syvässä suhdannekuopassa, vaan

taloutemme on jo aika lähellä sen normaalia tilaa¹. Lisäksi hallitus on itse ollut mukana päättämässä niistä epäonnistuneista eurokriisin ratkaisukeinoista, jotka ovat vain pitkittäneet kriisiä ja heikentäneet epäsuorasti myös Suomen taloutta. Näin ollen hallitus ei voi perustella talouspolitiikkansa epäonnistumista pelkällä huonolla taloussuhdanteella.

Kun kerran hallitusohjelman tavoitteet ovat karanneet yhä kauemmaksi, on paikallaan arvioida, onko politiikkaa, joilla tavoitteisiin on pyritty, tarvetta muuttaa? Hallituksen harjoittama talouspolitiikka on nojannut erityisesti kuntasektorille suunnattuihin leikkauksiin sekä arvonlisäveron korottamiseen. Taloutta on yritetty tervehdyttää lähes pelkästään yönkiristyksin. Vähäiset ja kasvuun kannustavat sekä oikeudenmukaisuutta lisäävät uudistukset on pääasiassa kopioitu perussuomalaisten varjobudjetista vesitettynä versioina.

Tuoreessa IMF:n tutkimuksessa on havaittu, että tämänhetkisessä taloustilanteessa ei yönkiristyspolitiikka ole ainoastaan tehoton keino valtion velkaantumisen haltuunottoon, vaan se saattaa jopa pahentaa velkaantumista². Verojen korotukset ja budjettileikkaukset heikentävät talouskasvuamme nyt niin paljon, että valtiotalouden tasapaino ei parane vaan se heikkenee. Tähän johtopäätökseen on päädytty useissa tuoreissa,

¹ OECD:n mukaan Suomen tuotantokuilu (output gap) on tänä vuonna 1 % BKT:stä.

² Blanchard, Oliver—Leigh, Daniel (2013), "Growth Forecasts Errors and Fiscal Multipliers", IMF Working Paper WR/13/1.

eri metodein tehdyissä akateemisissa tutkimuksissa, joten IMF:n tutkimuksen tulosta ei millään muotoa voi pitää yksittäisenä poikkeuksena³.

Näiden tutkimustulosten perusteella on nyt syytä harkita tarkkaan valtiontalouden sopeutus-toimien ajoitusta. Tutkimuksen valossa nyt olisi parempi käyttää malttia uusien veronkorotusten sekä leikkausten suhteen ja keskittyä kasvua ja työllisyyttä tukevien rakenteellisten uudistusten tekoon. Valtiontalouden tarvittava sopeutus kannattaisi tehdä vasta, kun taloutemme on saatu taas tukevammalle pohjalle. Tämä ei siis tarkoita sitä, että tavoite valtion velkaantumisen taittamisesta pitäisi unohtaa, vaan että velkaantuminen taitetaan toimivammalla tavalla, keskittymällä talouskasvun edellytysten parantamiseen sekä julkisen sektorin menojen pitkän aikajänteen hillintään. Tämä on ollut pääpiirteissään IMF:n ja OECD:n neuvo Suomelle. Finanssiteollisuudessa, markkinoilla, ymmärretään hyvin, että ilman kasvua ei valtion velkaantumista saada kuriin, joten sen luottamus Suomeen tuskin horjuisi.

Hallitukselta puuttuu näkemys siitä, miten Suomen taloutta pitää viedä eteenpäin. Sen talouspolitiikka on ollut reagointia eri talouslukuihin. Hallituksen pitää kyetä paremmin ennakoimaan, mikä meitä mutkan takana odottaa. Eurokriisi näyttää vievän suurimman osan energiasta, ja vaikeat päätökset esimerkiksi työurien pituudesta sysätään työmarkkinajärjestöjen niskaan. Kykyä tehdä tarvittavia rakenteellisia uudistuksia ei näytä hallitukselta löytyvän. Hallituksen ajamat kunta- ja sote-uudistus ovat puolestaan niin sekavassa tilassa, että uudistukset todennäköisimmin vain pahentavat ongelmia.

³ Esim. Christiano, Lawrence—Eichenbaum, Martin—Rebelo, Sergio (2011), "When Is the Government Spending Multiplier Large?", *Journal of Political Economy*, Vol. 119, pp. 78-12.1; Auerbach, Alan—Gorodnichenko, Yuriy (2012), "Measuring the Output Responses to Fiscal Policy", *American Economic Journal — Economic Policy*, Vol. 4, pp. 1-27 ja Almunia, Miguel—Benetrix, Agustín—Eichengreen, Barry—O'Rourke, Kevin—Rua, Gisela (2010), "From Great Depression to Great Credit Crisis: Similarities, Differences and Lessons," *Economic Policy*, Vol. 25.

Hallituksen teollisuuspolitiikka

Hallituksen teollisuuspolitiikka on ollut erityisen epäonnistunutta. Nykyinen kokoomus- ja SDP-vetoinen hallitus samoin kuin edellinen keskusta- ja kokoomusvetoinen hallitus ovat aiheuttaneet epäonnistuneilla päätöksillään suurta vahinkoa suomalaisen vientiteollisuuden kilpailukyvyille, ja ne ovat toimillaan edistäneet teollisten työpaikkojen katoamista. Rikkidirektiivin hyväksyminen sekä energia- ja polttonesteverojen korotukset ovat aiheuttaneet miljardien lisälaskun yritysten energia- ja logistiikkakustannuksiin. Hallituksen tapa toteuttaa windfall-vero taas tulee lisäämään energiakustannuksia entisestään, ja se vähentää teollisuuden investointihalukkuutta maahamme. UPM on jo nyt valmistautunut tähän ilmoittamalla sulkevasa paperikoneen Raumalla. 12 teollisuuden etujärjestöä onkin 4.2.2013 vedonnut hallitukseen, että se luopuisi edes tästä verosta. Myös päätös pankkiverosta näyttää vaikeuttaneen erityisesti pienten ja keskisuurten yritysten rahoituksen saantia tilanteessa, jossa se on eurokriisin seurauksena muutenkin vaikeaa.

Viimeisin ja vakavin esimerkki teollisuuspolitiikan epäonnistumisesta on hallituksen päätös evätä STX Finlandin 50 miljoonan laina. Hallitukselle ei tule koskaan vastaavaa tilaisuutta uudestaan, jossa 50 miljoonan euron lisäpanostuksella olisi voinut varmistaa suoraan noin 12 000 miestyövuoden säilymisen. Hallitus epäonnistui kautensa merkittävimmissä yksittäisessä elinkeinopoliittisessa päätöksessään.

Hallituspuolueet ovat väittäneet, että rahoitus evättiin, koska sen antaminen STX Finlandin telakalle olisi ollut EU-säädösten vastaista. Tätä on vaikea pitää uskottavana selityksenä, sillä maailman lukuisille eri rahoitusinstrumenteille olisi varmasti ollut keinot räätälöidä rahoituspaketti, joka olisi täyttänyt kaikki EU-säädökset ja taannut STX Finlandille risteilijätilauksen. Ainoa mikä puuttui, oli poliittinen tahto hallitukselta rahoituksen järjestämiseksi. Suomen olisi luovuttava tavasta tulkita direktiivejä tiukimmalla mahdollisella tavalla ja harjoittaa tässä suhteessa Suomelle parempaa, isänmaallista, talouspolitiikkaa.

Toinen hallituspuolueiden käyttämä perustelu rahoituksen epämiselle on ollut, että "valtion tehtävä ei ole tukea tappiollista liiketoimintaa". STX Finlandin tulos on viimevuosina ollut ennen kaikkea telakkateollisuuden vaikean suhdan-
netilanteen takia tappiollinen. Yksittäiset tilaukset ovat pääasiassa olleet voitollisia, ja ongelmaksi on muodostunut ennen kaikkea se, ettei tilauksia ole saatu riittävästi. Tämä ei tarkoita sitä, että toiminta olisi tappiollista tulevaisuudessa, kun telakkateollisuudessa suhdanteet paranevat. Maailman 12 suurimmasta risteilijästä kymmenen on rakennettu Suomessa, ja on perusteltua olettaa, että kilpailukykyimme risteilijöiden rakentamisessa olisi edelleen maailman huippua. Oasis 3 -aluksen rakentaminen menetettiin, koska valtion mukaantuloa ei haluttu, ei siksi, että itse laivanrakennus olisi kilpailukyvyttö. Olisi järkevämpää kehittää kilpailukykyisiä rahoitusratkaisuja tälle alalle, jotta olisimme samalla tasolla kilpailijamaidemme kanssa. Sen sijaan, että ajamme itse alas ammattilaistemme vuosikymmenten aikana rakentamaa ja maailmanlaajuisesti tunnustettua huippuluokan osaamistamme ja tuotantoverkostoamme.

Laivatilauksen arvosta telakan osuus on vain 20 % ja alihankintaverkoston 80 %. Alihankintaverkosto on telakan vaikeuksista huolimatta pysynyt voitollisena. Telakka on maamme meriteollisuuden sydän, joka neuvottelee laivatilaukset, hankkii tilausten rahoituksen sekä huolehtii alihankintaketjun toiminnasta. On selvää, että ilman kotimaista telakkaa myös suurin osa alihankintaverkostosta kuihtuisi. Vain murto-osa verkoston yrityksistä on sellaisia, jotka todella kykenevät toimimaan vientimarkkinoilla.

Hallituspuolueiden edustajilta on myös tullut kehoituksia keskittyä risteilijä- ja matkustajalavasektorin sijaan arktiseen sektoriin, kuten jäänmurtajiin, joissa Suomella on vahvaa osaamista. Kuitenkin yhden risteilijätilauksen työllistävä vaikutus alihankintaverkostossa vastaa 60–90 jäänmurtajaa. On itsensä pettämistä kuvitella, että niillä paikattaisiin matkustajalavojen menettämisen jättämä aukko. Telakkateollisuutemme kilpailukyky perustuu neljään vahvaan tukijalkaan: matkustajalavoihin, erikoislaivoihin,

jäänmurtajiin sekä offshore-tuotteisiin. Kaikki telakkateollisuutemme sektorit kärsivät, jos risteilijöitä ei enää Turussa rakenneta.

Taloushistoriassa on monia esimerkkejä, myös Suomessa, siitä, että valtio on poikkeusolosuhteissa investoinut väliaikaisesti maan taloudelle ja työllisyydelle tärkeisiin yrityksiin. Valtio on usean kerran saanut sijoittamansa pääoman korkojen kera takaisin myytyään jaloilleen päässeeseen yritysomistuksensa eteenpäin. Tuorein esimerkki tällaisesta menettelystä on Yhdysvaltojen liittovaltion vakuutusjätti AIG:n pelastuspaketti, josta valtio keräsi yhteensä 22,7 miljardin dollarin voiton. Autoteollisuuden tukemiseksi on järjestetty miljardiluokan pelastuspaketteja finanssikriisien aikana Yhdysvalloissa, samoin Saksassa.

Valtio arvioi sijoituksensa tuoton yksityisestä sijoittajasta poikkeavalla tavalla, samaten onnistumisen. Valtion olisi syytä ottaa huomioon päätöksensä vaikutukset myös verotuloihin sekä sosiaalimenoihin. Lisäksi vastuullisesti toimiva valtio arvioi päätöksen vaikutuksia laajemmin koko yhteiskuntaan. On selvää, että risteilijätilauksen menettäminen maksaa valtiolle satoja miljoonia euroja menetettyinä verotuloina ja kasvaneina työttömyyskorvaus- sekä muina sosiaalkustannuksina. Lisäksi on muistettava ne henkiset ja yhteiskuntaan heijastuvat kerrannaisvaikutukset, jotka tuhansien ihmisten työttömyys aiheuttaa.

3.11.2011 päivätyssä valtion omistajapolitiikkaa koskevassa valtioneuvoston periaatepäätöksessä todetaan osuvasti seuraava: "Valtion aktiivisella omistajapolitiikalla tuetaan kasvua ja työllisyyttä edistäen näin yhteiskunnan kokonaisuutta. Omistajapolitiikalla voidaan tukea hallittua elinkeinorakenteen uudistamista ja yhteiskunnallisesti kestävästä kehitystä ottaen huomioon myös työntekijöiden aseman turvaaminen muutoksessa." Hallitus ei ole STX Finlandin tapauksessa noudattanut edes omaa periaatepäätöstään. Valtion omistajapolitiikassa on tarvittaessa kyettävä siirtämään ideologia sivuun ja tehtävä käytännöllistä, isänmaallista omistajapolitiikkaa. Jos tähän kyetään Yhdysvalloissa, on siihen kyettävä myös Suomessa.

Hallituspuolueet ovat useaan otteeseen perustelleet Suomen osallistumista euroalueen konkurssikypsien valtioiden tukemiseen sillä, että näin turvataan epäsuorasti samalla Suomen taloutta ja työpaikkoja. EVA:n arvion mukaan Suomen kokonaisvastuut näissä eurotalkoissa ovat jo lähes 90 miljardia euroa. Nyt kun olisi ollut mahdollista pelastaa Suomen taloutta ja työllisyyttä suoralla toimenpiteellä ja vain murto-osalla siitä mitä on uhrattu konkurssikypsien valtioiden ja ulkomaalaisten pankkien pelastamiseen, hallituksen kanta oli kielteinen. Väkinen tulee ajatelleeksi, että olisiko menettely ollut toinen, jos pyytävänä osapuolena ei olisi ollut telakka Suomen Turussa vaan pankki Ateenassa.

Mielestämme valtion on otettava omistajapolitiikassaan varovaisen finanssisijoittajan roolin sijaan aktiivinen teollisenomistajan rooli. Hallituksen on mahdollisimman nopeasti turvattava TUI 1 ja TUI 2 -risteilyalusten rahoitus tarvittaessa esimerkiksi valtion pääomasijoituksella STX Finlandiin. Jättämällä pariaksi vuodeksi telakka-altaat tyhjiilleen valtiovalta vaarantaa telakkateollisuutemme tulevaisuuden. Valtion on yleensäkin kyettävä ottamaan lisää rahoitusriskiä kannettavakseen vientiteollisuutemme tilausten turvaamiseksi.

Valtion on myös syytä varmistaa Eurenco Vihtavuori -ruutitehtaan toiminnan jatko Keski-Suomessa. Tämä on tärkeää työllisyyden lisäksi myös Suomen huoltovarmuuden takia. Hallituksen olisikin syytä toimia ennakkoluulottomasti ja ilman ideologisia rajoitteita. Yhtenä vaihtoehtona on tällöin syytä harkita myös tehtaan ostamista valtionyhtiö Patrialle. Lisäksi vaadimme, että hallitus tuo pikaisesti eduskunnan käsittelyyn teollisuuspoliittisen ohjelman, jossa hallitus kertoo, kuinka se aikoo varmistaa teollisuutemme toimintakyvyn.

Suomen talouden haasteet

Suomen talouden haasteet ovat mutkikkaampia ja suurempia kuin 1990-luvun laman jälkeen. Meillä on eläköitymisen aikaansaama kestävyysvaje. Kilpailukykyämme on rapistunut, ja lisäksi kansanvälisen talouden taantuma hidastaa mei-

dänkin talouskasvuamme. Kun meiltä lisäksi puuttuu oma valuutta ja rahapolitiikka, ongelmien ratkaisuun tuskin on tulossa apua vientiveitoisesta talouskasvusta, kuten 1990-luvun lopulla.

Bruttokansantuotteemme ei ole vieläkään noussut vuoden 2008 tasolle. Toisaalta, kuten jo todettiin, esimerkiksi OECD:n laskelmien mukaan taloutemme ei enää toimi kovin kaukana normaalitasostaan. On tosiasia, että emme ole pelkässä suhdannekuopassa vaan taloutemme ongelmat pesivät myös sen rakenteissa. Ilman rakennemuutoksia taloutemme ei tule kasvamaan lähellekään viime vuosikymmenten vauhtia.

Talouskasvu perustuu työn tuottavuuden ja työn määrän kasvuun. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan työikäisen väestön määrä laskee 2010-luvulla lähes 4 prosentilla. Jotta työn määrä kyetään pitämään edes nykyisellä tasolla työikäisen väestön määrän laskiessa, on työvoiman osallistumisastetta kasvatettava. Toisin sanoen yhä useampi työelämän ulkopuolella syystä tai toisesta oleva on saatava mukaan, ja työurien on myös oltava nykyistä pidempiä. Ensisijaisesti näitä on syytä edistää kannustavilla keinoilla, kuten työhyvinvoinnin parantamisella.

Toinen talouskasvun tekijä, työn tuottavuuden kasvu, on myös hidastunut viime vuosina Suomessa huolestuttavaa vauhtia. Vielä vuosina 2000–2004 työn tuottavuus kasvoi keskimäärin 2,3 %:n vuosivauhtia, mutta vuosina 2005–2011 työn tuottavuuden keskimääräinen vuosikasvu oli enää 0,7 %. Ilman uudistuksia, joilla saamme talouskasvumme edellytyksiä parannettua, meitä uhkaa hidas näivettyminen. Työllisyysasteesta on tehtävä talouspolitiikan keskeinen mittari. Kaikki muut on alistettava sille. Kestävyysvajeemme on ennen kaikkea työllisyysvaje, ja jos saamme nostettua työllisyysasteemme muiden pohjoismaiden tasolle, kestävyysvajeesta häviää suuri osa ilman lisäleikkauksia tai veronkorotuksia.

Tehtävää ei yhtään helpota se, että kilpailukykyämme on rapautunut koko 2000-luvun. Lääkkeeksi tähän on esitetty palkka-alea. Palkka-ale ei kuitenkaan tuo tehtaita takaisin Suomeen, ja se suistaisi nykyisessä taloustilanteessa meidät vaa-

rallisen velkadeflaation tielle. Kun puhumme kilpailukyvyistä, pitää pikemminkin puhua kustannustasosta eikä palkkatasosta. Vientisektorimme kustannustasoon vaikuttavat suuresti esimerkiksi energia-, raaka-aine- sekä kuljetuskustannukset. Kun muistaa edellisten hallitusten toimet esimerkiksi energiaverotuksen ja rikkidirektiivin suhteen, ei ole mikään ihme että vientisektorimme kilpailukyky on murentunut. Tässä kohdin on niin nykyisessä kuin edellisessäkin hallituksessa istuneiden puolueiden syytä katsoa peiliin.

Kun keskustellaan Suomen kilpailukyvyn ongelmista, olisi epärehellistä olla mainitsematta oman valuutta- ja rahapolitiikan puuttumista eli euron tuomaa ongelmaa. On todettava, että esimerkiksi Ruotsi on IMF:n⁴ ja EU-komission⁵ tutkimusten mukaan hyötynyt kriisin aikana omasta valuutasta. Valtioneuvoston kanslian tutkimus Suomen kilpailukyvyn vaikuttaneista tekijöistä taas toteaa euron vahvistumisen suurimmaksi yksittäiseksi syyksi kustannuskilpailukykymme heikkenemiseen 2000-luvulla⁶. EU-komissio ja osa elinkeinoelämästä näyttävät vannovan sisäisen devalvaation, eli valtiontalouden rajuun vyönkiristysten ja palkka-alen, autuuden nimeen. Sisäinen devalvaatio on kuitenkin aivan eri asia kuin perinteinen ulkoinen devalvaatio eli valuutan ulkoisen arvon heikentäminen. Toisin kuin ulkoisen devalvaation kohdalla, IMF:n arvion mukaan kilpailukyvyn palauttaminen sisäisen devalvaation kautta on pitkä ja tuskainen prosessi, jossa vain harvoin on onnistuttu. Suomesakin esitetty väite, että Latvia olisi esimerkki sisäisen devalvaation autuudesta, ei kestä kriittistä tarkastelua. Ei varsinkaan, jos sitä vertaa kriisin aikana valuuttaansa voimakkaasti devalvoineen Islannin menestykseen. Jos Suomella olisi oma valuutta- ja rahapolitiikka, ei palkka-alesta kukaan puhuisi tosissaan vaan keskustelisimme

⁴ IMF (2012), "Taking Stock A Progress Report on Fiscal Adjustment", Fiscal Monitor, October 2012.

⁵ European Commission (2012), "Current account surpluses in the EU", European Economy 9/2012.

⁶ Valtioneuvoston kanslia (2012), "Kustannuskilpailukyvyn mittausmenetelmien uudistaminen", Valtioneuvoston kanslian raporttisarja 3/2012.

oman valuuttamme devalvoinnista ja rahapolitiikan keventämisestä. Kuvaavaa on, että tämä keskustelu on jo alkanut Ruotsissa, vaikka sen kilpailukyky on selvästi Suomea parempi.

Suomi on viennistä riippuvainen, ja olemme luonnollisesti alttiina muun maailman talouskehitykselle. Vaikka olemme antaneet paljon talouspoliittista valtaa pois Brysseliin, hallituksella on edelleen runsaasti keinoja vaikuttaa maamme taloudelliseen menestykseen. Hallitukselta kaivataan nyt näkemystä, kykyä ja tahtoa toteuttaa ideologisista rajoitteista vapaata isänmaallista talouspolitiikkaa.

Edellä olevan perusteella ja Suomen perustuslain 43 §:ään viitaten esitämme asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan välikysymyksen:

Jatkaako hallitus nykyisellä linjallaan, vaikka hallitusohjelman keskeiset talouspoliittiset tavoitteet karkaavat ja uusimmat tieteelliset tutkimukset asettavat vyönkiristykseen nojaavan talouspolitiikan tehon kyseenalaiseksi,

mihin toimiin hallitus ryhtyy talouskasvun edellytysten parantamiseksi,

mihin toimiin hallitus ryhtyy vientisektorimme kilpailukyvyn parantamiseksi,

miten hallitus aikoo puolustaa suomalaista työtä,

onko hallitus valmis turvaamaan TUI 1 ja TUI 2 -risteilyalusten rahoituksen tarvittaessa esimerkiksi valtion pääomasijoituksella STX Finlandiin,

kykeneekö hallitus asettamaan omistajapolitiikassa ideologian sivuun ja tekemään käytännöllistä sekä isänmaallista omistajapolitiikkaa ja

miten hallitus aikoo turvata huoltovarmuudelle tärkeän kotimaisen ruudintuotannon?

VK 1/2013 vp — Jari Lindström /ps ym.

Helsingissä 8 päivänä helmikuuta 2013

Jari Lindström /ps
Jyrki Yrttiaho /vr
Juho Eerola /ps
Ritva Elomaa /ps
Teuvo Hakkarainen /ps
Jussi Halla-aho /ps
Lauri Heikkilä /ps
James Hirvisaari /ps
Reijo Hongisto /ps
Olli Immonen /ps
Ari Jalonen /ps
Anssi Joutsenlahti /ps
Johanna Jurva /ps
Arja Juvonen /ps
Pietari Jääskeläinen /ps
Pentti Kettunen /ps
Kimmo Kivelä /ps
Osmo Kokko /ps
Laila Koskela /ps
Maria Lohela /ps
Anne Louhelainen /ps

Pirkko Mattila /ps
Lea Mäkipää /ps
Hanna Mäntylä /ps
Martti Mölsä /ps
Mika Niikko /ps
Jussi Niinistö /ps
Pentti Oinonen /ps
Tom Packalén /ps
Pirkko Ruohonen-Lerner /ps
Vesa-Matti Saarakkala /ps
Timo Soini /ps
Ismo Soukola /ps
Maria Tolppanen /ps
Reijo Tossavainen /ps
Kaj Turunen /ps
Kauko Tuupainen /ps
Pertti Virtanen /ps
Ville Vähämäki /ps
Juha Väättäinen /ps
Markus Mustajärvi /vr