

## 103. PERJANTAINA 15. SYYSKUUTA 2000

kello 13

### Päiväjärjestys

#### Ilmoituksia

#### Ainoa käsittely

- 1) Valtioneuvoston kirjelmä muutoksista valtioneuvoston jäsenten si-  
donnaisuuksiin (ministeri Heinonen)..... 3329  
Valtioneuvoston kirjelmä VN 5/2000 vp

#### Toinen käsittely

- 2) Hallituksen esitys eräiden virkasyytteiden oikeuspaikkaa koskevi-  
en säännösten muuttamiseksi..... 3329  
Hallituksen esitys HE 57/2000 vp  
Lakivaliokunnan mietintö LaVM 7/2000 vp

#### Ensimmäinen käsittely

- 3) Hallituksen esitys laiksi pelastustoimilain muuttamisesta..... 3329  
Hallituksen esitys HE 70/2000 vp  
Hallintovaliokunnan mietintö HaVM 14/2000 vp
- 4) Hallituksen esitys lennonvarmistusalan yhteistyöstä tehdyn kan-  
sainvälisen yleissopimuksen (EUROCONTROL), navigaatiomak-  
suja koskevan monenvälisen sopimuksen ja mainitun kansainväli-  
sen yleissopimuksen yhteen kokoavan pöytäkirjan hyväksymisestä 3329  
Hallituksen esitys HE 31/2000 vp  
Liikennevaliokunnan mietintö LiVM 6/2000 vp
- 5) Hallituksen esitys laeiksi raittiustyölain 3 ja 10 §:n ja toimenpiteis-  
tä tupakoinnin vähentämiseksi annetun lain 27 §:n muuttamisesta 3334  
Hallituksen esitys HE 87/2000 vp  
Sosiaali- ja terveystieteiden valiokunnan mietintö StVM 20/2000 vp

**Mietintöjen pöydällepano**

- 6) Valtioneuvoston oikeuskanslerin kertomus oikeuskanslerin virkatoimista ja lain noudattamista koskevista havainnoista vuodelta 1998 ..... 3336  
 Kertomus K 9/1999 vp  
 Perustuslakivaliokunnan mietintö PeVM 12/2000 vp
- 7) Eduskunnan oikeusasiamiehen kertomus toiminnastaan vuonna 1998 ..... 3336  
 Kertomus K 10/1999 vp  
 Perustuslakivaliokunnan mietintö PeVM 13/2000 vp

Puhetta johtaa puhemies Uosukainen.

Raija Vahasalo /kok  
 Matti Vähänäkki /sd

**Nimenuoto**

Nimenuodon jälkeen ilmoittautuu seuraava edustaja:  
 Matti Vähänäkki /sd

Nimenuodossa merkitään täysistunnosta poissa oleviksi seuraavat edustajat:

Esko Aho /kesk  
 Eero Akaan-Penttilä /kok  
 Janina Andersson /vihr  
 Kaarina Dromberg /kok  
 Leea Hiltunen /skl  
 Matti Huutola /vas  
 Gunnar Jansson /r  
 Ulla Juurola /sd  
 Tapio Karjalainen /sd  
 Niilo Keränen /kesk  
 Ossi Korteniemi /kesk  
 Risto Kuisma /rem  
 Reijo Laitinen /sd  
 Henrik Lax /r  
 Paula Lehtomäki /kesk  
 Rauha-Maria Mertjärvi /vihr  
 Petri Neittaanmäki /kesk  
 Pekka Nousiainen /kesk  
 Mauri Pekkarinen /kesk  
 Leena Rauhala /skl  
 Sari Sarkomaa /kok  
 Timo Seppälä /kok  
 Katja Syvärinen /vas  
 Esko-Juhani Tennilä /vas  
 Martti Tiuri /kok  
 Erkki Tuomioja /sd

**Eduskuntatyöhön liittyvissä tehtävissä olevat edustajat**

Merkitään, että puhemiesneuvosto on käsitellyt seuraavat ilmoitukset poissaolosta täysistunnosta eduskuntatyöhön liittyvän tehtävän vuoksi:  
 15.9. edustajat  
 Gunnar Jansson /r  
 Erkki Tuomioja /sd

**Sairauspoissaolot**

Merkitään, että puhemiesneuvosto on käsitellyt seuraavan ilmoituksen poissaolosta täysistunnosta sairauden vuoksi:  
 15.9. edustaja  
 Timo Seppälä /kok

**Poissaololuvat**

Merkitään, että puhemiesneuvosto on myöntänyt seuraavat luvat poissaoloon täysistunnosta muun syyn vuoksi:  
 15.9. edustajat  
 Niilo Keränen /kesk

Reijo Laitinen /sd  
Mauri Pekkarinen /kesk

### Perustuslakivaliokunnan puheenjohtaja

**Puhemies:** Ilmoitetaan, että perustuslakivaliokunta on tänään pitämässään kokouksessa valinnut puheenjohtajakseen ed. Paula Kokkosen.

### Uudet hallituksen esitykset

**Puhemies:** Ilmoitetaan, että tasavallan presidentti on tänään antanut eduskunnalle hallituksen esitykset n:ot HE 110—119/2000 vp, joista hallituksen esitys n:o 111 on esitys vuoden 2000 toiseksi lisätalousarvioksi.

Samalla ilmoitetaan, että lisätalousarvion johdosta tehtävät talousarvioaloitteet on jätettävä keskustankansliaan viimeistään ensi tiistaina 19 päivänä syyskuuta kello 12.

### Toimenpideoitteet

Merkitään, että puhemiesneuvosto on 13 päivänä syyskuuta 2000 päättänyt lähettää valiokuntaan toimenpideoitteet n:ot TPA 191—214, 216/2000 vp.

### Kirjalliset kysymykset

Merkitään saapuneiksi vastaukset kirjallisiin kysymyksiin n:ot KK 625, 626, 628, 629, 631, 633—640, 642, 643, 645, 647—650/2000 vp.

### Välikysymys n:o 3: Polttonesteiden hintojen alentaminen

Välikysymys VK 3/2000 vp

**Puhemies:** Ulkopuolella päiväjärjestyksen ilmoitetaan, että ed. Korkeaaja ja 52 muuta edustajaa ovat tänään tehneet valtioneuvostolle välikysymyksen n:o 3 polttonesteiden hintojen alentamisesta.

Annan nyt puheenvuoron välikysymyksen ensimmäiselle allekirjoittajalle ed. Korkeaajalle välikysymyksen esittämistä varten.

**Juha Korkeaaja /kesk:** Arvoisa puhemies! Keskustan eduskuntaryhmä, kristillisen liiton eduskuntaryhmä, perussuomalaisten eduskuntaryhmä, remonttiryhmä ja vielä alkiolaisen keskustan eduskuntaryhmä ja sen jäsenet, yhteensä 53 allekirjoittajaa, ovat, arvoisa puhemies, päättäneet jättää hallituksen asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan sisältöisen välikysymyksen polttoaineiden hintojen alentamisesta.

"Eduskunnalle

Polttonesteiden hinnat ovat nousseet ennätyskellisen korkealle. Viime keväänä, kun välikysymyksellä vaadimme hallitukselta tekoja polttoaineiden hintojen alentamiseksi, hallitus valtiovarainministerin johdolla lupasi palata syksyllä asiaan.

Eduskunnan kyselytunnilla 7.9.2000 valtiovarainministeri Sauli Niinistö lupasi kertoa eduskunnalle budjettikeskustelussa 12.9.2000, mitä hallitus polttoaineiden hintojen alentamiseksi tekee ja milloin. Keskustelun aluksi ministeri ilmoitti, ettei hallitus tule millään tavoin alentamaan polttonesteiden hintoja.

Nykyisillä hinnoilla polttonesteiden hinnat kuuluvat Suomessa koko Euroopan korkeimpiin. Keskiportoautoilijan bensalasku on vuodessa kasvanut lähes 3 500 markkaa. Suomessa bensan hinnassa veron määrä on noin 80 penniä korkeampi kuin keskimäärin EU-maissa. Emumaista hintataso on Suomessa korkein. Suomessa liikenteen polttonesteiden verotus on ollut perinteisesti ankaraa. Muuhun energiaan verrattuna sitä on veroratkaisuilla entisestään kiristetty.

Polttonesteiden hintojen nousu on kiihdyttänyt entisestään inflaatiota. Viime kuukausien inflaatiovauhdista polttonesteiden hintojen nousu

osuus on ollut 40 prosentin luokkaa. Polttonesteiden hintojen alentaminen on välttämätöntä kansantaloutta vaurioittavan inflaatiokierteen hillitsemiseksi.

Korkeat liikennepolttoaineiden hinnat ovat merkittävä kustannustekijä niin kaupunkiseutujen työmatka- ja asiointiliikenteessä kuin maaseudulla, jossa autoa tarvitaan välttämättä työmatkaliikenteessä. Liikennetottumuksia on varmasti syytä pohtia, mutta monilla ei ole kuitenkaan polttoainetta vähemmän kuluttavaa liikkumisen vaihtoehtoa.

Aivan viime aikojen polttonesteiden hintojen nousun kielteisimmät vaikutukset ovat kohdistuneet ankarimmin elinkeinonharjoittajiin ammattiliikenteessä, koneurakoinnissa ja maataloudessa. Pitkät kuljetussopimukset ovat estäneet kustannusten siirtämisen hintoihin. Tästä on seurannut kuljetusyrittäjien lisääntyneitä konkurssseja. Linja-autoliikenteen lippujen hintoja on jo korotettu ja taksiliikenteen korotetut taksat on vahvistettu.

Öljyllä lämmitettävän omakotitalon vuotuisen öljylasku on kohonnut hintojen nousun vuoksi jopa 4 000 markalla. Maatalousyrittäjille kohonneet polttoaineiden hinnat ovat tuoneet vuositasolla erittäin huomattavan lisälaskun.

Kansalaiset, maanrakennus- ja koneyrittäjät sekä eri ammattijärjestöjen edustajat ovat viime päivinä monin tavoin vedonneet päättäjiin polttonesteiden hintojen alentamiseksi. Myös eduskunnassa on laajalla poliittisella kirjolla vaadittu hallitukselta toimenpiteitä.

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

Mitä hallitus aikoo tehdä polttonesteiden hintojen pikaiseksi alentamiseksi?

Helsingissä 15 päivänä syyskuuta 2000

Juha Korkeaaja /kesk  
Mauri Pekkarinen /kesk  
Mirja Ryyänen /kesk  
Hannu Aho /kesk  
Olavi Ala-Nissilä /kesk  
Sirikka-Liisa Anttila /kesk  
Maria Kaisa Aula /kesk  
Jorma Huuhtanen /kesk

Liisa Hyssälä /kesk  
Tytti Isohookana-Asunmaa /kesk  
Anneli Jäätteenmäki /kesk  
Timo Kalli /kesk  
Kyösti Karjula /kesk  
Tanja Karpela /kesk  
Inkeri Kerola /kesk  
Niilo Keränen /kesk  
Mari Kiviniemi /kesk  
Katri Komi /kesk  
Seppo Kääriäinen /kesk  
Seppo Lahtela /kesk  
Markku Laukkanen /kesk  
Johannes Leppänen /kesk  
Jari Leppä /kesk  
Mika Lintilä /kesk  
Eero Lämsä /kesk  
Hannes Manninen /kesk  
Kari Myllyniemi /kesk  
Tero Mölsä /kesk  
Lauri Oinonen /kesk  
Osmo Puhakka /kesk  
Aulis Ranta-Muotio /kesk  
Antti Rantakangas /kesk  
Juha Rehula /kesk  
Pauli Saapunki /kesk  
Mauri Salo /kesk  
Hannu Takkula /kesk  
Matti Vanhanen /kesk  
Anu Vehviläinen /kesk  
Jukka Vihriälä /kesk  
Pekka Vilkuna /kesk  
Matti Väistö /kesk  
Jaana Ylä-Mononen /kesk  
Risto Kuisma /rem  
Raimo Vistbacka /ps  
Jouko Jääskeläinen /skl  
Päivi Räsänen /skl  
Sakari Smeds /skl  
Bjarne Kallis /skl  
Marja-Leena Kempainen /skl  
Toimi Kankaanniemi /skl  
Ismo Seivästö /skl  
Kari Kärkkäinen /skl  
Sulo Aittoniemi /alk

**Puhemies:** Työjärjestyksen 22 §:n 1 momentin mukaisesti välikysymys lähetetään keskustelutta valtioneuvoston vastattavaksi.

Hallitus vastaa välikysymykseen tiistaina 19.9.2000 kello 14 alkavassa täysistunnossa. Varsinainen välikysymyskeskustelu käydään

keskiviikkona 20.9.2000 kello 14 alkavassa täysistunnossa. Keskustelu käydään ryhmäpuheen- vuorojärjestyksessä. Keskustelua jatketaan tarvittaessa torstaina kello 18 alkavassa täysistunnossa. Välikysymysäänestykset toimitetaan perjantaina 22.9.2000 kello 13 pidettävässä täysistunnossa.

## PÄIVÄJÄRJESTYKSEN ASIAT:

### 1) Valtioneuvoston kirjelmä muutoksista valtioneuvoston jäsenten sidonnaisuuksiin (ministeri Heinonen)

Ainoa käsittely  
Valtioneuvoston kirjelmä VN 5/2000 vp

**Puhemies:** Käsittelyn pohjana on 14 päivänä syyskuuta 2000 päivätty valtioneuvoston kirjelmä ja sen liitteenä oleva liikenne- ja viestintäministeri Heinosen selvitys sidonnaisuuksistaan. Työjärjestyksen 29 §:n mukaan eduskunta ei tee päätöstä kirjelmän johdosta.

Keskustelua ei synny.

Asia on loppuun käsitelty.

### 2) Hallituksen esitys eräiden virkasyytteiden oikeuspaikkaa koskevien säännösten muuttamiseksi

Toinen käsittely  
Hallituksen esitys HE 57/2000 vp  
Lakivaliokunnan mietintö LaVM 7/2000 vp

**Puhemies:** Ensimmäisessä käsittelyssä päätetyt, hallituksen esitykseen sisältyvät 1.—6. lakiehdotus ja lakivaliokunnan mietinnössään ehdottama 7. lakiehdotus voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotukset hyväksytään.

Lakiehdotusten toinen käsittely päättyy.

Lakivaliokunnan mietintöön sisältyvät kaksi lausumaehdotusta hyväksytään.

Asia on loppuun käsitelty.

### 3) Hallituksen esitys laiksi pelastustoimilain muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely  
Hallituksen esitys HE 70/2000 vp  
Hallintovaliokunnan mietintö HaVM 14/2000 vp

**Puhemies:** Käsittelyn pohjana on hallintovaliokunnan mietintö n:o 14. Ensin käydään asiasta yleiskeskustelu ja sen jälkeen otetaan lakiehdotus yksityiskohtaiseen käsittelyyn.

Yleiskeskustelua ei synny.

*Yksityiskohtainen käsittely:*

Lakiehdotuksen sisältö hyväksytään keskustelutta mietinnön mukaisena.

Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely päättyy.

### 4) Hallituksen esitys lennonvarmistusalan yhteistyöstä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (EUROCONTROL), navigaatiomaksuja koskevan monenvälisen sopimuksen ja mainitun kansainvälisen yleissopimuksen yhteen kokoavan pöytäkirjan hyväksymisestä

Ensimmäinen käsittely  
Hallituksen esitys HE 31/2000 vp  
Liikennevaliokunnan mietintö LiVM 6/2000 vp

**Puhemies:** Käsittelyn pohjana on liikennevaliokunnan mietintö n:o 6. Ensin käydään asiasta yleiskeskustelu ja sen jälkeen otetaan lakiehdotus yksityiskohtaiseen käsittelyyn.

*Yleiskeskustelu:*

<sup>1</sup> **Erkki Pulliainen /vihr:** Arvoisa puhemies! Suomea ei voi millään tavoin syyttää erityisestä kiirehtimisestä liittymisessä Eurocontrol- eli Euroopan lennonvarmistusjärjestöön. Suomi on viimeinen EU:n nykyisistä jäsenmaista, joka tämän liittymisen nyt on tekemässä. Liikennevaliokunta, josta ehkä kohta tulee liikenne- ja viestintäva-

liokunta, on yksimielisesti ehdottamassa, että näin todella tapahtuu.

Lennonvarmistusjärjestön tehtävänä on edistää kaikin tavoin lentoturvallisuutta ja lennon sujuvuutta Euroopassa, mihin tietysti aivan erityistä tarvetta on keskisessä Euroopassa, missä ilmatila on jo pahasti ruuhkautunut. Järjestelmä toimii sillä tavalla, että keskitetyistä keskuksesta ohjataan tietokonejärjestelmällä lentokenttää lähestyvät koneet putkeen, niin että ne turvalisin välimatkoin laskeutuvat määräkentälleen.

Suomi on tietysti ollut tässä suhteessa varsin toisenlaisessa asemassa kuin Keski-Euroopan lentoliikenteeltään ruuhkaisat valtiot. Ajatellaan esimerkiksi Kuusamon ja Helsingin välistä lentoliikennettä. Ei siinä tarvita mitään putkeen ohjaamista, kyllä se ainokainen kone tulee hyvin manuaalisesti ohjatuksi oikeaan pisteeseen ja taas uudelle lennolle kohti Kuusamoa tai päinvastoin. Toisin sanoen ei ole ollut todellakaan mitään aihetta kiirehtiä liittymistä.

Nyt kuitenkin ollaan tilanteessa, jossa Suomi on todella ainut Euroopan unionin jäsenvaltio, joka on järjestelmän ulkopuolella ja joka kuitenkin ulkomaanliikenteen osalta hyötyisi tästä ratkaisusta. Siinä katsannossa on pidetty tarkoituksenmukaisena, että Suomi liittyy Eurocontrol järjestöön.

Valiokunnassa asiaa käsiteltäessä kiinnitettiin huomiota eräeseen keskeiseen syyhyn, minkä takia Suomi, sen lisäksi mitä jo totesin, ei ole liittynyt. Se on kustannustekijä. Tästä aiheutuu suoranaisesti lisäkustannuksia: Ilmailulaitoksen lisääntyneitten kustannusten takia lisäkustannukset ovat 5—45 markkaa per lentomatka, mikä nykyhetkenä ei ole ollenkaan vähäpätöinen asia, sillä kerosiinin, lentopetrolin, hinnan noususta johtuen lentolippujen hinnat ovat jo osoittaneet suoraan kohti taivasta. Tämä on jo nyt johtanut siihen, että tämän kesän aikana keskisen Suomen niin sanotuilta välikentiltä ostettujen lentolippujen määrät ovat huomattavasti laskeneet ja nyt ollaan supistamassa itse lentoliikennettä. Tässä katsannossa tämä sattuu kyllä hyvin kriittiseen vaiheeseen noitten kenttien toimeliaisuuden ja lentoliikenteen kannalta ja tähdentää sillä tavalla sitä, että liikennejärjestelmämme on voimakkaan muutoksen alaisena lähivuosien aikana.

Tämä koskettaa myös sotilasilmailua ja vaikuttaa sen toimintaedellytyksiin. Välittömästi se ei kuulemma aiheuta lisäkustannuksia, mutta vähän pitemmällä aikavälillä kyllä. Valiokunta

kiinnittää mietinnössään huomiota siihen, että nämä lisäkustannukset pitää ottaa budjettipolitiikassa huomioon.

Valiokunta on ollut yksimielinen ehdotukseensa.

<sup>2</sup> **Raimo Vistbacka /ps:** Arvoisa puhemies! Valiokunnan puheenjohtaja Pulliainen esitteli jo aika tarkasti valiokunnan mietintöä ja niitä erityispiirteitä, joita tähän hallituksen esitykseen liittyy.

Mielenkiintoista todella on se, että Suomi on tällä hetkellä nimenomaan ainoa EU-maa, joka ei ole mukana tässä sopimuksessa, mutta siitä huolimatta Suomihan on ollut osittain, ikään kuin erillissopimuksen kautta, tässä mukana ja antanut Eurocontroliin rahaa Ilmailulaitoksen kautta noin 6,5 miljoonaa markkaa vuosittain.

Asiantuntijakuulemisissa minun mielestäni oli mielenkiintoista todeta nimenomaan se, että kaikki tahot totesivat, että tästä järjestelmästä ei ole sinänsä Suomen kansantaloudelle mitään hyötyä, vain Ilmailulaitokselle lisäkustannuksia, jotka vyörytetään käyttäjille, niin kuin valiokunnan puheenjohtaja äsken esittelypuheenvuorosaan totesi.

Toisaalta jo tällä hetkellä me, jotka olemme aina silloin tällöin joutuneet käyttämään kotimaan vuoroja, olemme todenneet sen, että lentokoneet joutuvat odottamaan hyvinkin pitkään, ja aina ihmetellään, mistä se saattaa johtua. On ainakin väitetty, että tuolta Keski-Euroopasta ilmoitetaan, että kone ei vielä saa nousta, vaikka Suomen ilmatilassa sinällään, ainakaan niillä korkeuksilla, joilla kotimaan reittejä lennetään, ei olisi mitään estettä. Joskus tuntuu aika omituiselta, esimerkiksi viime kevättalvella, että ikään kuin "Brysselistä" määritellään se, koska lentokone saa nousta ja laskeutua esimerkiksi Vaasan tai Seinäjoen lentokentällä. Eli olosuhteet muuttuvat hyvin nopeasti nimenomaan jonkin lumituiskun aikana, mutta se tieto sieltä Keski-Euroopasta saattaa viivästyä hyvinkin pitkään. Tästä on ainakin allekirjoittaneella henkilökohtaisia kokemuksia nimenomaan viime kevättalven ajoilta.

Kuten äsken totesin, tämä vyörytetään lippuhintoihin. Niin kuin valiokunnan puheenjohtaja totesi, tulee aika huonoon aikaan tämä ja varmasti tulee heijastumaan osittain yksittäisten lentomat kustajien määrään, jos esimerkiksi Pohjois-Suomen osalle lisätään jälleen kerran lippuhintaan 45 markkaa, koska muutenkin lippuhintoja

on nostettu. Jäsenyys tuo lisäkustannuksia siihen 6,5 miljoonaan markkaan ilmoitetun mukaan noin vajaa 3 miljoonaa markkaa, jonka Ilmailulaitos todella maksaa suoraan.

Eräs asia, joka minun mielestäni on huolestuttava lähinnä sotilasilmailun osalta, on se — kun ei suoranaisesti budjetin kautta oteta tätä rahaa — millä tavoin puolustusministeriön puolella voidaan hoitaa se, että Ilmavoimat pystyvät suorittamaan niitä lentoja samassa laajuudessa, jossa ne tällä hetkellä sotilaslentotoimintaan kuuluvat. Eli minun mielestäni nyt, kun me liitymme täysivaltaisesti Eurocontrol-järjestelmään, vaikka täällä on todettu, että se ei vaikuta valtion budjettiin, pitäisi huomioida myös se, että se ei rasita liikaa Ilmavoimien lentotoimintaa.

---

Ed. Vähänäkki merkitään läsnä olevaksi.

---

<sup>3</sup> **Pentti Tiusanen /vas:** Arvoisa rouva puhemies! Nämä ongelmat, mihin ed. Vistbacka viimeksi viittasi, on tietysti ihan hyvä täällä todeta, muun muassa se, että Suomen sisäiseen liikenteeseen saattaa Eurocontrol-järjestelmä vaikuttaa.

Haluaisin, koska kysymyksessä on aika iso asia kaiken kaikkiaan, tuoda kuitenkin tällaisen laajemman, hiukan ympäristöön liittyvän näkökulman tähän lentoliikenteeseen ja sen tulevaisuuteen. Suomihan on, niin kuin usein olemme todenneet, ikään kuin saari Euroopassa, ja sen takia nimenomaan Suomi on kamppailut kerosiiniin ikään kuin verottomuuden puolesta ja sen puolesta, että sitä ei otettaisi mukaan Kioton sopimusjärjestelmään. Mielestäni tämä näkökulma on väärä. Se pitäisi siihen nimenomaan myös meidän toimestamme ottaa, koska lentoliikenne huomattavasti enemmän kuin mikään muu liikennemuoto lisää hiilidioksidiongelmaa tonni per kilometri taikka matkustaja per kilometri. Siihen liittyvät tietyt varsin monimutkaisetkin kemialliset tapahtumat tuolla biosfäärissä.

Puhemies! Suomen näkökulmasta vielä: Lyhytten kotimaisten lentomatkojen tilalle rataliikenne, ja uskon, että tässä eduskunnassa löytyy varmasti yksimielisyyttä. Kaiken kaikkiaan Eurooppa on nyt tukehtumassa lentoliikenteeseen.

Sen vuoksi tietysti yhdyin liikennevaliokunnan mietinnössä tulleeseen hyväksyntään.

<sup>4</sup> **Erkki Pulliainen /vihr:** Arvoisa puhemies! Ed. Tiusanen on tietysti aivan oikeassa ympäristöpoliittisessa argumentoinnissaan. Sitä ei sovi lainkaan kiistää. Kiinnitän nyt kuitenkin vain huomiota siihen, että siis jos pelkästään tämä on se kriteeri lentoturvallisuuden lisäämisen ohella, niin mitä tehokkaampi tällainen putkeen ohjaaminen tuolla ilmassa on, niin sen vähemmän siellä tuhlataan sitä kerosiinia, koska muutenhan se merkitsee, että ne kaikki hyrräävät siellä ympärää ja yrittävät löytää reiän, että saisivat luvan tulla joskus sieltä alas. Maan vetovoima lopullisesti hoitaa koneen sieltä alas kuitenkin, mutta ehkä pitäisi tulla järjestäytyneemmässä muodossa. Eli pyrkimys sinänsä on ihan oikea. Markkinatalous hoitaa tämän muun osan kyllä hyvin paikaisella vauhdilla. Kerosiini tulee sen verran arvokkaaksi, että siirrytään juniin.

<sup>5</sup> **Raimo Vistbacka /ps:** Arvoisa puhemies! Jatkan siitä, mitä valiokunnan puheenjohtaja Pulliainen vastauspuheenvuorossaan ed. Tiusaselle totesi. Voi yhtyä nimenomaan siihen, että silloin kun mennään niin sanotusti putkeen ja pystytään laskeutumaan, se aiheuttaa vähemmän ympäristöhaittoja.

Esimerkiksi tällä hetkellä, ainakin viime aikoina erityisesti, kun läntisestä Suomesta tulee Seutulaan tiistaiamuisin koneella, on hämmästyttävää se, että vaikka liikennettä käsitykseni mukaan siellä ei kovinkaan paljon ole, usein pyöritään tuossa Suomenlahden yläpuolella ja osittain Varsinais-Suomen päällä. Sellainen 20 minuuttia ikään kuin joudutaan odottamaan. En tiedä, mistä se johtuu, vaikka käsitykseni mukaan siellä on uudet lähestymislaitteet ja sen mukaan pitäisi pystyä se liikenne, mitä Suomessa Seutulassa tällä hetkellä on, ohjaamaan niin sanotusti putkeen, että ei aiheuteta ylimääräistä ympäristöhaittaa.

<sup>6</sup> **Pentti Tiusanen /vas:** Arvoisa puhemies! Vielä ed. Pulliaisen ja ed. Vistbackan puheenvuorojen innoittamana: Jos Eurocontrolin toiminta on vähänkin byrokraattista tai hankalaa, siihen voi tulla ed. Vistbackan viittaamia näkökulmia ja tapahtumia, niin että pyöritään siellä ymmärtämättä, miksi, jos keskus on tietämätön

todellisesta tilanteesta esimerkiksi tässä tapauksessa Helsinki-Vantaan kentällä.

Mutta toisaalta todellakin uskon, että voisimme eduskunnankin suunnasta hiukan suomalaisita itsekkyyttä siinä suhteessa vähentää tai ainakin lieventää, ettei Suomi kansainvälisissä yhteyksissä kovin paljon toimisi lentopolttoaineen verottomuuden taikka sen puolesta, ettei kerosiinia voida ottaa mukaan kansainvälisen ilmastopöytäkirjan laskentamekanismeissa. Ajatushan on ollut se, että on Suomen kansallisen edun mukaista, että kerosiinia ei otettaisi huomioon, mutta koko maapallon edun mukaista tietysti on, että se otetaan.

**7 Klaus Bremer /r:** Arvoisa rouva puhemies! Kiitos tästä mahdollisuudesta. Ryntäsin alhaalta työhuoneestani, kun kuulin sellaista puhetta lentoliikenteestä, jota ei uskoisi tänä päivänä eduskunnassa kuulevansa. Kyllä eduskunnassa pitäisi olla enemmän tietoa lentoliikenteestä ja sen kehityksestä.

En aio pitkittää tätä keskustelua kovinkaan paljon, mutta ed. Tiusanen ja ed. Pulliainen, lentoliikenne on se kuljetusmuoto, joka kehittyi kaikkein nopeimmin ja jossa myös tekninen kehitys on kaikkein nopeinta. Siellä tapahtuu myöskin erittäin huomattavaa polttoainekulutuksen vähentämistä uusilla moottoreilla, sama kehitys kuin moottoriajoneuvoliikenteessä yleensä. Samoin teknillinen laitteisto lennonjohdossa kehittyy kaiken aikaa sillä tavalla, että se, mitä tänä päivänä pidetään ruuhkautumisena, on huomenna jo paljon pienemmillä porrastuksilla vietävissä läpi.

Toinen asia on se, että rahtilentoliikenne on se, joka kenties tulee kehittymään kaikkein nopeimmin. Viidessä vuodessa on tapahtunut rahtilentoliikenteessä sellainen kehitys, että viisi vuotta sitten kuljetettiin noin kolmasosa maailman kaikista rahdeista, arvossa mitattuna, lentoliikenteellä. Nyt kuljetetaan jo yli 50 prosenttia. Tämä kehitys tulee jatkumaan. Samoin arvioidaan, että vuoteen 2010 mennessä tulee kulkemaan enemmän ihmisiä ilmaitse kuin maan- ja vesiteitse. Tämä mahdollistuu sillä, että lentokoneet kooltaan huomattavasti kasvavat, kuten eurovalmistajan uusi kaksikerroksinen lentokone. Matkustajamäärien kasvu ei välttämättä merkitse sitä, että kalusto lisääntyy kovinkaan paljon.

Arvoisa puhemies! Oli jotain putoamassa pois tästä ajatuksesta. (Eduskunnasta: Kannattaisi lo-

pettaa!) — Ehkä on tässä vaiheessa hyvä lopettaakin tähän. — Odotan, että ed. Pulliainen vastaa tietävästi ja mahdollisesti, ed. Tiusanen, saan aikaa miettiä, mikä tässä katosi päästä.

**8 Matti Kangas /vas:** Arvoisa puhemies! On ihan hyvä asia, että polttoainepäästöjä yritetään rajoittaa. Ne ovat yksi ilmansaasteitten pahimpia lähteitä. Mutta rahalla on toinenkin puoli. Lentoliikenne on kilpailutekijä. Suomi on laaja maa, ja mitä pohjoisempaan mennään, jos sieltä ei ole hyvät lentoyhteydet, yritykset tahtovat sijoittua sinne, missä niillä on hyvät toimintaedellytykset jnp. Kyllä silloin Keski- ja Pohjois-Suomi kärsivät tällaisessa tilanteessa, jos tähän mennään. Pitäisi olla kokonaisratkaisu, ettei tulisi tällaista vääristymää.

**9 Pentti Tiusanen /vas:** Arvoisa puhemies! En tiedä, tuleeko tämän puheenvuoron johdosta ed. Bremerille mieleen se, mikä oli pudonnut ajatuksesta, mutta teidän visioonne lentoliikenteestä. Näinhän on. Paineet ovat erittäin voimakkaita: tehokkuutta, vähemmän meluisia moottoreita. Meluhan on tietysti lentoliikenteen toinen ympäristöongelma.

Concordeja onneksi — ei tietenkään onneksi, että sattui onnettomuus — onneksi siltä kannalta ei enää lennätetä, että ne nimenomaan vaikuttavat yläilmakehän otsoniin vähentävästi. Mutta lentoliikenteen ongelmia on se, että keski-ilmakehänkin tasolla, kun hiilidioksidia ja typpioksidia siellä päästetään, se vaikuttaa kerrannaisvaikutukseltaan voimakkaammin kasvihuoneilmistöön, ilmakehän lämpenemiseen, kuin muuten tapahtuisi. Se on todella ongelma. Ympäristövaliokunta muuten kuuli tästä aika hyvän selvityksen Ilmailulaitoksen toimesta. Se on kuitenkin tätä asiaa selvittänyt, mikä on hyvä asia.

Ed. Kangas on aivan oikeassa. Keski-Suomi pitää ottaa huomioon, ja tässä kyllä painotan rataliikenteen kehittämistä. Nopea juna Jyväskylään olisi ajallisesti tehokkaampi kuin kulkea lentokenttien kautta etenkin Jyväskylään.

**10 Erkki Pulliainen /vihr:** Arvoisa puhemies! Jos kehitys olisi sellainen kuin ed. Bremer ennakoiki, mikä voi ehkä pitää tietyllä tavalla paikkansa, kuka sen tietää, sehän tarkoittaa sitä, että ed. Tiusanen perusajattelussaan on aivan oikeassa. Jos noin tapahtuu, on aivan välttämätöntä ottaa Kioto-laskelmissa lentoliikenteen aiheuttamat



hiilidioksidipäästöt ja muutkin ilmansaasteet ja kasvihuonekaasut huomioon. Se on yksi puoli.

Toinen on se, että se malli, minkä ed. Bremer esitti, tarkoittaa myöskin toisaalta sitä, että ilmaiteitse kuljetetaan kaikkein arvokkainta, olkoot ne ihmisten aivoja, joissa on elävä ruumis mukana, taikka erittäin arvokasta tavaraa ja korkeita jalosteita jnp. Silloinhan se toimii markkinatalouden järjestelmän puitteissa, eikä siinä sen ihmeellisempää ole.

**11 Harry Wallin /sd:** Arvoisa rouva puhemies! Haluaisin korostaa tämän hallituksen esityksen merkitystä lentoliikenneturvallisuuden osalta. Sehän on keskeinen kysymys, tehokkuus, turvallisuus. Viimeaikaiset onnettomuudet ovat osoittaneet, etteivät mitkään toimenpiteet ole riittäviä, mutta tämä ainakin tuo lisää turvallisuutta, kun on tällainen keskitetty lennonvarmistusjärjestelmä.

Ed. Kangas totesi aivan oikein Väli-Suomen tilanteen. Näillä pienillä liikennemäärillä lippujen hintojen nousu tulee vaikeuttamaan siellä olevien ihmisten liikkumista ja yritystoiminnan kehittymistä, ja siitä meidän pitää kantaa huolta. Vaikka olenkin junapuolueen jäsen ja veturinkuljettaja, mielestäni pitää kuitenkin ottaa huomioon, että meillä täytyy olla toimiva lentoliikenneverkko nimenomaan yrityksiä varten, jotka lentävät välilaskeutumisen kautta Keski-Eurooppaan. Niille ehkä junan käyttöaika on liian pitkä.

**12 Klaus Bremer /r:** Arvoisa rouva puhemies! Ensinnäkin melusta. Kaiken kaikkiaan tuntuu kovin turhautavalta keskustella sellaisesta tekniikan alasta, jolla täällä liikutaan jotenkin hiekkalaatikotatasolla. Minun on ihan turha yrittää vakuuttaa teille nyt lyhyessä hetkessä, mikä kehitysvaihe nyt todella on meneillään ja mitä lentoliikenteessä tapahtuu. Te saatte sanoa ihan mitä haluatte, mutta totuus on toisenlainen.

Melusta ihan lyhyesti. Koko melukysymys on ihan samanlainen kuin minkä tahansa ajoneuvo-liikenteen teknisessä kehityksessä. Tällä hetkellä on jo huomattavan vähäänisiä moottoreita markkinoilla. Älkää muodostako kuvaa sen perusteella, mitä Finnairilla on kalustoa, koska sehän on jo yli-ikäistä. Sitä ei enää käytetä kunnolla Afrikassakaan. Se on vain Finnair, joka on jäänyt tällaisen vanhan DC-kaluston kouriin ja sellaisen vangiksi. Tällä hetkellä on meidän valtionyhtiömme ehkä suurin ongelma, mihin panna

nämä vanhat vehkeet. Mutta uusien koneiden melu on ihan toisenlainen. Samoin liikennemenetelmillä, kuten stol aircrafteilla, jyrkästi nousevilla ja laskevilla koneilla, on voitu pudottaa melutasoa. Finnairin ongelmahan on se, että on ollut paljon kenttiä Euroopassa, jonne Finnair ei ole voinut mennä kalustollaan enää, koska se on niin kovaaäänistä. Älkää nyt siitä rakentako enää vääriä visioita!

Kasvihuoneilmioistä turkulainen tukija Jarl Ahlbeck voisi varmaan keskustella pitkään ed. Tiusasen kanssa ja varmaan ed. Pulliaisenkin kanssa, tästä varsin kiistanalaisesta ilmiöstä.

Vielä eri kuljetusjärjestelmistä — means of transport — voidaan todeta, että ensin elettiin Euroopassa kuten myös Amerikassa jokikuljetusten valta-aikaa. Jokikuljetukset hävisivät, kun tuli rautatiet ja elettiin rautateiden valta-aikaa. Rautatiet hävisivät kapasiteetissa ym. maantiekuljetuksille, jotka lähtivät käyntiin. Nyt me elämme ilmaliikenteen aikaa. Mutta ilmaliikennettä vähentää tulevaisuudessa aika huomattavasti jo tavallaan uusi kulkujärjestelmä, joka on tulossa, jonka me jo näemme. Arvaan, että te ette edes keksi, mikä se on. Se on it-teknologia, joka tulee vähentämään tietyllä tavalla ihmisten kulkemistarvetta aivan huomattavasti. Se tulee ilmeisesti olemaan se uusi menetelmä, joka aika pitkälle tulee korvaamaan tarpeen yleensä kulkea rajojen yli muuten kuin lomamatkoille.

Itse asiassa tämä tästä, rouva puhemies!

**13 Pentti Tiusanen /vas:** Arvoisa puhemies! Ettei nyt tule väärää käsitystä ainakaan pöytäkirjaan, ed. Bremer, totesin itse, että nimenomaan lentokonemoottoreiden melutasoahan lasketaan koko ajan ja tekniikka menee siihen suuntaan. Siitä huolimatta lentomelu, niin kuin melu yleensä, on ongelma terveyden kannalta monessa paikassa, myös nimenomaan maantieliikenteen aiheuttama melu, siitä ei ole kysymys.

En nyt usko, että ed. Bremer kuitenkin kasvihuoneilmion olemassaoloa kyseenalaistaa, sitä kai nyt on yleisesti pidetty tosiasiana. Haagissa marraskuun lopulla maailmanlaajuisesti sekä valtioiden edustajat että myös tiedemiehet ja ympäristöjärjestöt kokoontuvat jälleen yhdessä pohtimaan, miten sitä voidaan hallita. Yksi hallitsemiskeino on myös laskea mukaan kerosiinin osuus, joka tällä hetkellä on poissa. Myöskään laivaliikenteen osalta ei näitä laskelmia ole tehty. Muita otetaan huomioon, suomalaiset pape-

rinjalostustehtaat tai suomalainen liikenne on siellä muin osin mukana, mutta ei tältä osin.

<sup>14</sup> **Erkki Pulliainen /vihr:** Arvoisa puhemies! Havaitsen, että me hiekkalaatikkopojat olemme itse asiassa ilmojen valtiaan ed. Bremerin kanssa eräistä asioista samaa mieltä. Ed Bremer ei kiistänyt markkinatalouden merkitystä tässä asiassa laisinkaan, ei pätkenkään vertaa. Aivan samaa mieltä me olemme it- tai ict-teknologia-aikakauden tuomasta mahdollisuudesta, että ei tarvitsekaan liikkua vaan voi hoitaa kommunikaation ilman liikkumista, jolloin säästyy aikaa muuhun. Tässä vaiheessa olisi hyvä lopettaa. Sitä ei arvaakaan, mitä tässä vielä paukuttelee suustaan, jos keskustelu jatkuu.

<sup>15</sup> **Klaus Bremer /r:** Arvoisa rouva puhemies! En malta olla sanomatta ed. Tiusaselle, kun hän heitti tällaisen haasteellisen kysymyksen, että kyllä kai sentään uskotaan kasvihuoneilmiöön:

Ei välttämättä uskota kasvihuoneilmiöön. On paljon tutkijoita, jotka selittävät, että tämä on sitä normaalia historiallista vaihtelua, joka kiertää tällä tavalla. Ei siihen tarvitse uskoa. Mutta, ed. Tiusanen ja ed. Pulliainen, tällaisilla vihreillä uhkakuvilla, että maailma vielä kaatuu ja kuolema tulee, on aina hallittu suuria ihmismassoja. Tämä sopii teidän politiikkaanne erittäin hyvin. Kuolemanpelko on se, joka antaa kirkolle valtaa, antaa poliittisille liikehdinnälle valtaa jne.

<sup>16</sup> **Pentti Tiusanen /vas:** Puhemies! Aivan lyhyesti: Totta on, että on ollut näitä muita ajattelijoina, mutta yhtä totta on, että maapallon tiedemiesten ehdoton enemmistö on osoittanut nimenomaan, että nyt aikayksikköä kohti mitaten lämpötila on todella nopeasti muuttunut. Keskilämpötila on nousemassa 2 celsiusastetta vuoteen 2050 mennessä, ja se on nopeampi nousu kuin on koskaan historiassa ollut tietyn ajan kuluessa. Totean vielä, että tämä 2 astetta on sama poikkeama kuin silloin, kun oli jääkausi. Silloin keskilämpötila oli 2 astetta matalampi kuin se on nyt, siis noin 10 000 vuotta sitten.

Yleiskeskustelu päättyy.

*Yksityiskohtainen käsittely:*

Lakiehdotuksen sisältö hyväksytään keskustelutta mietinnön mukaisena.

Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely päättyy.

### **5) Hallituksen esitys laeiksi raittiustyölain 3 ja 10 §:n ja toimenpiteistä tupakoinnin vähentämiseksi annetun lain 27 §:n muuttamisesta**

Ensimmäinen käsittely  
Hallituksen esitys HE 87/2000 vp  
Sosiaali- ja terveystieteiden valtiokunnan mietintö StVM 20/2000 vp

**Puhemies:** Käsittelyn pohjana on sosiaali- ja terveystieteiden valtiokunnan mietintö n:o 20. Ensin käydään asiasta yleiskeskustelu ja sen jälkeen otetaan lakiehdotukset yksityiskohtaiseen käsittelyyn.

*Yleiskeskustelu:*

<sup>1</sup> **Lauri Oinonen /kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Sosiaali- ja terveystieteiden valtiokunnan mietintö asianomaisesta hallituksen esityksestä on varmasti ihan hyvä ja paikallaan, kannatettava, mutta ajattelin, että koska on itse asiassa tilaisuus muutama sana lausua, haluan tilaisuuden hyväksi käyttää.

Aikoinaan vietettiin näin syksymmällä raittiustuokkoa. Aikoinaan kerrotaan tositapahtumaankin ehkä perustuen, että kysyttiin koulussa oppilailta, minkä vuoksi vietetään raittiustuokkoa. Oppilas vastasi: "Raittiuden muistoksi." Oli totuttu, että liputetaan kaikkien merkkihenkilöiden, kuten Snellmanin, Runebergin, muistoksi. Ja jo 60-luvulla kerrotaan tuon tilanteen tapahtuneen, että oppilas vastasi "raittiuden muistoksi". Ikävä kyllä, tilanne on aika paljon myös näin. Siksi on tavattoman hyvä, että meillä on raittiustuokkoyö ja siihen liittyvät toimenpiteet myös olemassa, sillä väittäisin, että tämä on entistä ajankohtaisempi asia kaikin tavoin.

Meille tulee pian käsittelyyn muun muassa oluen maahantuonnin määrien lisääntyminen. Se osaltaan lisää kansalaisten mahdollisuutta saada alkoholipitoisia juomia. No, se siitä! Alkoholipolitiikka on voimakkaasti liberalisoitunut. Tämä kaikki lisää kansalaisten omaa vastuuta, ja juuri, jotta kansalaisilla olisi kyky käyttää vastuuta, tar-

vitaan oikeaa tietoa siitä, miten alkoholi ja muut aineet ihmisessä vaikuttavat. Sen takia on hyvä, että meillä on raittiustyölaki tällä nimellä ja että sitä myös toivon mukaan tehokkaasti yhteiskunnassa kaikin tavoin toteutettaisiin.

Olen ilokseni pannut monta kertaa merkille, että opetusministerimme Maija Rask on todennut, että parasta huumeiden käytön ehkäisyä ja huumeiden torjuntaa on se, jos jo lapsesta ja nuoresta alkaen saadaan varjeltua tupakanpoltolta. Tämä on perusasia, joka kannattaisi ihan noin rakentavasti nähdä. Olen hyvin kiitollinen, että ministeritasolta tämä asia on useita kertoja tuotu ilmi, ja toivon, että ...

**Puhemies** (koputtaa): Ed. Oinonen, kehotan keskittymään tähän lakiehdotukseen.

**Puhuja:** Arvoisa rouva puhemies! Tämä lakiehdotus on erittäin hyvä ja kannatettava, ja toivon, että tämä lakiehdotus menee myönteisesti eteenpäin ja ennen kaikkea antaa mahdollisuuksia toteuttaa lakia käytännön toimenpitein.

<sup>2</sup> **Raimo Vistbacka /ps:** Arvoisa puhemies! En halua lähteä analysoimaan ed. Oinosen puheenvuoroa, mutta yleisesti, kun nyt muutetaan raittiustyölakia ja lakia tupakoinnin vähentämiseksi, voisin sanoa sillä tavoin, että mielestäni lainsäädännöllä näitä ei mitenkään vähennetä. Se on henkilöstä itsestään kiinni. Se on sama, minkälainen laki meillä on, raittiustyölaki tai laki tupakoinnin vähentämisestä. Silloin kun ryypätään taikka tupakoidaan, sitä tehdään. Se lähtee omasta itsestä ja lapsuudenkodista ja ympäristöstä hyvin pitkälle ja ympäristön vaikutuksista, minkälaisissa yhteyksissä on.

Voisin sanoa omasta kokemuksestani — kun on nyt hetken aikaa tupakointi ollut keskeytyneenä eli pari vuotta — että lainsäädännöllä ei ollut siinä mitään tekemistä, oli meillä minkälainen laki tupakoinnin vähentämisestä tahansa jne. Mielestäni sen pitää lähteä aivan muualta päin liikkeelle. Mielestäni on hyvä, että nimenomaan kouluissa ja kotona annetaan perusopetus ja -kasvatus. Ei lailla tätä yhteiskuntaa kuitenkaan rakenneta, koska silloin, kun opitaan siihen, että lakeja rikotaan, kunnioitus yleensä lakeja kohtaan heikkenee koko ajan. Elämäntapa lähtee omasta itsestä ja ympäristöstä.

<sup>3</sup> **Seppo Lahtela /kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Ed. Vistbacka suurin piirtein sanoi sen, mitä aion sanoa. Kun muistan nuoruudessani, kuinka tupakansavussa kärvennyin silmät kyyneliä vuotaen, niin kuin oikeastaan tässä paloi, toisaalta nyt olemme menossa toiseen äärimmäisyyteen, kun nykyinen tupakkalaki rajoittaa sitä, että eduskunnan kahvilan perälläkään ei enää voi tupakoida, jolloin parhaat juttupaikat kahvilastakin ovat hävinneet. Ei näitä lailla voida hoitaa eikä tehdä. Nyt on tapahtunut selvä ylilyönti tässä asiassa ja asennekasvatusta pitäisi hoitaa ja tehdä enemmän, niin kuin ed. Vistbacka sanoi.

<sup>4</sup> **Pentti Tiusanen /vas:** Arvoisa puhemies! Nyt on siis kysymyksessä raittiustyölain muutos siihen suuntaan, että tupakoinnin vähentämiseksi annettua lakia ja sen vaikutusta pyrittäisiin painottamaan ja ottamaan huomioon myös tässä. Mielestäni ed. S. Lahtelan juttupaikoista ei voi olla kysymys, vaan kysymys on siitä, että Suomessa yleensä vähennetään tupakointia lakiakin siinä avuksi käyttämällä. Tupakkalaki on edistykellinen ja hyvä laki, arvoisa puhemies. Se liittyy tähän asiaan. Se on Euroopan unioninkin piirissä otettu huomioon.

Viitataan siihen, mitä ed. Vistbacka sanoi ympäristöstä. Jos esimerkiksi nuorison ympäristö antaa sellaisia signaaleja, että tupakointi on positiivinen asia, ja sellainen kansallissankari kuin formula ykkösen maailmanmestari kantaa koko ajan vaatteissaan tupakkamainoksia taikka sitten suomalainen ralliautoilija ajaa tupakka-askissa ympäri maailmaa, niin tällaiset signaalit ja tällainen ympäristö eivät tue tupakoinnin vastustamista, ja tupakoinnin vastustaminen on terveyden puolustamista hyvin monella tavalla.

<sup>5</sup> **Lauri Oinonen /kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Tekee mieli yhtyä aivan erityisesti ed. Tiuasanen viimeisiin sanoihin. Aikanaan, kun vietettiin kauan kauan sitten Terveiden elämäntapojen edistämisvuotta, silloin sanottiin, että vuonna 2000 vain epäsosiaalinen yksilö enää tupakoi. No, mene ja tiedä, mutta pohjimmaltaanhan on kysymys tietysti asenteista ja niistä arvoista, mitä ympäristöllä ja itsellä on. Laki voi tukea näitä kaikkia ja antaa myönteistä suuntaa. Siksi tässä on aivan oikean suuntainen laki ja tämä on aivan oikeaan suuntaan kehitymässä.

**6 Peruspalveluministeri Osmo Soininvaara:** Arvoisa puhemies! Haluan huomauttaa, että tässä laissa säädetään lain tasolle päihde- ja raittiusasiain neuvottelukunnasta annetut määräykset, jotka tähän asti ovat olleet asetustasolla, sekä täsmennetään niitä määrärahoja, jotka budjetissa on esitetty raittiusuudistukseen ja tupakan vastaiseen kampanjaan. Eduskunnan taukotiiloihin tämä laki ei aivan suoranaisesti vaikuta.

Mutta jos lain ulkopuolella olevaan keskusteluun saa mennä, todettakoon, että Suomessa tupakan takia kuolee 6 000 ihmistä ennenikäisesti, mitä voi verrata vaikkapa laittomiin huumeisiin, joiden takia kuolee noin 150 ihmistä vuodessa ennenikäisesti.

Yleiskeskustelu päättyy.

*Yksityiskohtainen käsittely:*

Lakiehdotusten sisältö hyväksytään keskustelutta mietinnön mukaisena.

Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely päättyy.

**6) Valtioneuvoston oikeuskanslerin kertomus oikeuskanslerin virkatoimista ja lain noudattamista koskevista havainnoista vuodelta 1998**

Mietintöjen pöydällepano  
Kertomus K 9/1999 vp  
Perustuslakivaliokunnan mietintö PeVM 12/2000 vp

**Puhemies:** Päiväjärjestyksestä poistetaan 6) asia.

**7) Eduskunnan oikeusasiamiehen kertomus toiminnastaan vuonna 1998**

Mietintöjen pöydällepano  
Kertomus K 10/1999 vp  
Perustuslakivaliokunnan mietintö PeVM 13/2000 vp

Mietintö pannaan pöydälle puhemiesneuvoston ehdotuksen mukaisesti ensi perjantain täysistuntoon.

**Puhemies:** Eduskunnan seuraava täysistunto on ensi tiistaina kello 14.

Täysistunto lopetetaan kello 13.47.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Seppo Tiitinen