

Asia: VN/6976/2025

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi poliisilain 2 luvun ja eräiden muiden lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

1. Onko poliisilain säännösehdoissa huomioitu kaikki mahdolliset miehittämättömien kulkuneuvojen ja laitteiden torjuntakeinot, jotka ovat nykytekniikalla mahdollisia? Jos ei ole, mistä torjuntakeinoista olisi säädettävä ja miten?

Hallituksen esityksessä oikeutettaisiin poliisi teknisen laitteen käyttöön, mikä on sinällään teknologianeutraali ratkaisu. Tekninen laite kattaa muun muassa suunnatut energia-aseet, kuten laserit, mikroaaltosäteet tai EMP-aseet.

Ehdotetun 11 a §:n mukaan "Teknisen laitteen käyttämisestä on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jollei se ole radio- tai muulle viestinnälle taikka yleiselle viestintäverkolle oletettavasti aiheutuvaan tai aiheutuneeseen haittaan nähden ilmeisen tarpeetonta tai jos ilmoittamatta jättäminen on poliisin taktisiin ja teknisiin menetelmiin liittyvästä syystä ilmeisen perusteltua." Liikenne- ja viestintävirasto kiinnittää huomiota siihen, että teknisen laitteen käytöstä on ilmoitettava vain siinä tapauksessa, että torjunnassa käytetään radiotaajuuksilla vaikuttavaa teknistä laitetta. Esimerkiksi edellä mainitulta listalta mikroaaltosäteet tai radiotaajuisella spektrillä toimivat EMP-järjestelmät kuuluisivat tältä osin Liikenne- ja viestintävirastolle tehtävien ilmoitusten piiriin perinteisten torjuntaan käytettävien radiotaajusten häirintälähtettimien ohella.

Liikenne- ja viestintävirasto kiinnittää myös huomiota siihen, että sähköisen viestinnän palveluista annettuun lakiin tehdyllä 1.7.2026 voimaan tulevalla muutoksella (319/2026) on radiolaitteen määritelmää tarkennettu ja lakiin sisällytetty radiohäirintään tarkoitettujen laitteen määritelmä sekä uusi radiolupa radiohäirintään tarkoitetuille laitteille. Lisäksi virasto toteaa, että häirintälähtettimien ohella myös havainnointiin käytettävät tutkat sekä torjuntavaikutuksen aikaansaamiseksi radiotaajuuksilla toimivat järjestelmät, kuten mikroaaltolähtettimet tai ohjausyhteyden kaappaavat radiolähtettimet, kuuluvat lähtökoh-taisesti sähköisen viestinnän palveluista annetun lain mukaisen radiolupasäätelyn piiriin. Radioluvan tarve arvioidaan aina laitteen teknisten ominaisuuksien, käyttötarkoituksen ja radiotaajuuksien käytön perusteella.

Muihin teknologioihin voi liittyä muita muusta lainsäädännöstä aiheutuvia huomioitavia seikkoja. Esimerkiksi ilmailulain (864/2014) 159 §:n mukaan len-toturvallisuudelle vaaraa aiheuttava toiminta on lähtökohtaisesti kielletty, joten teknisten laitteiden käytössä on huomioitava myös vaikutukset muulle il-mailulle ja tarvittaessa oltava yhteydessä ilmaliikennepalvelun tarjoajaan.

EU:n komissio on julkaissut helmikuussa 2026 tiedonannon dronien turvallisuudesta ja niiden torjuntaa koskevasta toimintasuunnitelmasta (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:52026DC0081>). Toimintasuunnitelman 4.2 kohdassa käsitellään dronintorjuntakapasiteetin käyt-töönoton tukemista. Siinä todetaan erilaisista torjuntakeinoista mm. seuraavaa: "Vastatoimet perustuvat monenlaisten ratkaisujen yhdistelmään. Näitä ovat muun muassa häirintävälineet, laserit, suuritehoiset mikroaallot, dronien kaappaus, dronien torjunta kybertoimin ja kovat kineettiset ratkaisut, esimerkiksi dronien käyttö iskuihin yksittäin tai "parvissa", aseiden käyttö sekä lyhyen kantaman ohjukset ja ammukset. Kun dronit on liitetty viestintäverkkoon, mahdollisiin vastatoimiin sisältyy kyky haitata, hidastaa tai häiritä tai katkaista verkkoyhteydet haitallisilta vektoreilta vaikuttamatta laillisten dronien verkkoyhteyksiin. Toimivaltaisten kansallisten viranomaisten pyynnöstä teleoperaattoreiden olisi voitava tarvittavin toimenpitein bannata SIM-kortti tai yhteysmoduuli, toteuttaa pakotettu yhteydenkatkaisu tai luoda geoaitaus. Komissio valmisteleo parhaillaan täytäntöönpanopäätöstä, jolla yhdenmukaistetaan toiminnalliset ja tekniset edellytykset dronien kaltaisten päätelaitteiden käytölle."

Edellä mainituista torjuntakeinoista voidaan todeta seuraavaa:

- Suora fyysinen torjunta / kineettinen vaikuttaminen kattaa muun muassa seuraavat keinot:
 - o Verkkoammukset tai verkolla varustetut torjuntadroonit esim. kaupunkiympäristössä. Näiden käytön rajoituksena lyhyt kantama ja epävarmuus nopeasti liikkuvia drooneja vastaan.
 - o Torjuntadroonit, jotka pysäyttävät toisen dronin (verkko/törmäys/saattaminen alueelta). Näiden avulla voidaan toteuttaa erittäin tarkkaa torjuntaa, mutta niiden käyttö vaatii nopean reagoinnin ja operointi voi olla monimutkaista.
 - o Ampuma-aseet / raketit. Riskit sirpaleiden/putoavien osien suhteen.
- Suunnatut energia-aseet:
 - o Laser yleistyy sotilasjärjestelmissä. Laser kuumentaa dronin rakenteita elektroniikkaa vaurioittaen tai polttaa dronin. Laser on erittäin tarkka. Haasteena käytölle ovat muun muassa sääolosuhteet.

- o Mikroaaltosäde (High Power Microwave): vahva sähkömagneettinen pulssi rikkoo dronin elektroniikkaa ja droni tai droniparvi menettää toimintakykynsä. Riskinä käytössä ovat laajatkin vaikutukset ympäröiviin verkkoihin / elektroniikkaan.
- o EMP (Electromagnetic Pulse) on voimakas sähkömagneettinen pulssi, joka tuhoaa elektroniikkaa. Tätä käytettäisiin lähinnä sotilaallisissa toiminnoissa. Pulssia on vaikea rajata ja se voi vaikuttaa laajalti myös muuhun elektroniikkaan.

Ehdotetussa poliisilain 2 luvun 11 b §:stä ei ilmene, että voidaanko toimivaltuutta käyttää miehittämättömän kulkuneuvon tai laitteen havaitsemiseksi vä-litystietojen käsittelyn avulla. Liikenne- ja viestintävirasto viittaa edellä mainittuun dronien turvallisuudesta ja niiden torjunnasta annettuun toimintasuun-nitelmaan (COM(2026) 81 final) jossa todetaan, että "kun dronit on liitetty viestintäverkkoon, mahdollisiin vastatoimiin sisältyy kyky haitata, hidastaa tai häiritä tai katkaista verkkoyhteydet haitallisilta vektoreilta vaikuttamatta laillisten dronien verkkoyhteyksiin". Tällaisten vastatoimien toteuttaminen kui-tenkin edellyttää, että kyseisten dronien tai niiden liittymien teleosoite (esim. IMEI tai IMSI) kyetään yksilöimään. Jatkovalmistelussa voitaisiinkin harkita, tulisiko teleyrityksillä olla oikeus käsitellä sellaisia välitystietoja, jotka ovat välttämättömiä matkaviestinverkkojen kautta ohjattujen dronien havaitsemiseksi ja yksilöimiseksi sekä luovuttaa viranomaisille nämä tiedot samoin kuin tietoja, jotka ovat välttämättömiä luvattomasti toimivien dronien seuraamiseksi.

2. Onko poliisilain 2 luvun 11 a §:ssä otettu tarpeeksi hyvin huomioon tulevaisuuden teknologinen kehitys, kun pykäläehdotuksessa käytetään termejä miehittämätön kulkuneuvo tai laite?

Tällä hetkellä "miehittämätön kulkuneuvo" on viraston käsityksen mukaan hyvä yleiskäsite kuvaamaan esityksessä tarkoitettuja laitteita. Jos terminologia jat-kossa kehittyä tai tarkentuu esimerkiksi EU:n lainsäädännön tai kansainvälisten sopimusten myötä, voidaan tuolloin harkita laajemminkin kansallisen lain-säädännön käsitteiden muutostarpeita. Nyt esitetty miehittämätön kulkuneuvo vastaa kuitenkin hyvin nykytilaa.

Jää kuitenkin epäselväksi, mitä tarkalleen ottaen tarkoitetaan sillä, että miehittämättömän kulkuneuvon jälkeen on lisätty ilmaus "tai laite". Perustelujen mukaan "termi miehittämätön laite mahdollistaisi esimerkiksi sen, että pykälä koskisi myös välineitä/järjestelmiä, jotka olisivat tarkoitettu jonkin tehtävän suorittamiseen. Pykälän soveltamisala laajenisi siten miehittämättömistä ilma-aluksista myös maalla ja vedessä liikkuviin kulkuneuvoihin tai laitteisiin, kuten miehittämättömiin ajoneuvoihin, miehittämättömiin pinta-aluksiin ja miehittä-mättömiin vedenalaisiin järjestelmiin." Huomio kiinnittyy myös 11 a §:n 2 momenttiin, jossa viitataan "miehittämättömään kulkuneuvoon tai laitteeseen, sen kauko-ohjauslaitteisiin, ohjaus- ja seurantayhteyksiin sekä muihin käytön edellyttämiin järjestelmän osiin (miehittämätön järjestelmä)".

Jos mietitään miehittämättömän laitteen käsitettä yleisessä merkityksessä, se on hyvin laaja. Se voisi kattaa esimerkiksi lentoasemalle hylätyn matkalaukun, jonka epäiltäisiin pitävän sisällään räjähteen (väline, joka on tarkoitettu tehtävän suorittamiseen). Virasto kannattaisi sitä, että lain viimeistelystä

vielä arvioidaan tarkkaan, onko käsitepari "miehittämätön kulkuneuvo tai laite" riittävän täsmällinen ja tarkkarajainen laissa annettavan toimivaltuuden rajaamiseksi.

3. Muut mahdolliset näkemykset ja huomiot esitysluonnoksesta

Miehittämättömien kulkuneuvojen käyttäminen niitä koskevien sääntöjen mukaisesti on sallittua. Miehittämättömään kulkuneuvoon puuttumisen sitä va-hingoittamalla tai sitä tuhoamalla on oltava aina viimesijainen keino.

Ampuma-aseiden käytön sääntely verrattuna muiden voimakeinojen käytön sääntelyyn

Hallituksen esityksessä keskitytään kuvaamaan torjuntakeinoista ampuma-aseen käyttöä. Kuten edellä todetaan, miehittämättömien kulkuneuvojen tor-juntaan tarkastellaan käytettäväksi monia muitakin keinoja, jotka ampuma-aseen tavoin voivat sitä vahingoittaa tai sen tuhota. Voidaankin kysyä, onko tarkoituksenmukaista, että ampuma-aseiden käytöstä säädetään 19 pykälässä miehittämättömiin kulkuneuvoihin puuttumisen osalta eri tavoin kuin muista vastaavista voimakeinoista, joiden osalta sovellettaisiin ehdotettua 17 §:ää.

Torjuntatoimien vaikutuksista

Kyvykkyys tunnistaa kaupallisessa toiminnassa tai tutkimustoiminnassa käytettävät dronit ja keinot torjua drooniuhkia on tärkeää, ja kehittyy onneksi jat-kuvasti, sillä laillisesti käytettävissä drooneissa saattaa olla hyvinkin arvokasta mittaus- tai kuvauslaitteistoa tai arvokasta lastia. Hallituksen esitysluonnok- sessa todetaankin, että jos ampuma-aseen käytön edellytykset olisi arvioitu väärin ja omaisuus tuhoutuisi, omistajalla olisi vahingonkorvauslain (412/1974) nojalla oikeus vahingonkorvaukseen. Jos miehittämättömän kulkuneuvon muodostamasta uhkasta on päädytty virheelliseen käsitykseen, tai toimenpiteeseen ryhdytään puutteellisin perustein ja kulkuneuvo tuhoaan, voi tämä johtaa merkittäviin korvausvaatimuksiin. Vahingot eivät lisäksi välttämättä rajoittuisi yksin miehittämättömään kulkuneuvoon, vaan miehittämätön kulkuneuvo tai sen osat voivat aiheuttaa vahinkoa omaisuudelle tai ihmisille.

Kansainvälisistä sopimuksista

Hallituksen esityksessä viitataan merioikeusyleissopimuksen 17 artiklaan ja viattomaan kauttakulkuun. Samassa yhteydessä voitaisiin mainita kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen 3 bis-artikla, joka käsittelee pidättäytymistä aseiden käytöstä siviili-ilma-alusta vastaan. Artikla koskee myös miehittämättömiä siviili-ilma-aluksia. Mainittu 3 bis artiklan a-kohta kuuluu seuraavasti: "Sopimusvaltiot tunnustavat, että jokaisen valtion on pidättäydyttävä aseiden käytöstä lennolla olevia siviili-ilma-aluksia vastaan, ja ettei ilma-aluksessa olevien henkilöiden henkeä eikä ilma-

aluksen turvallisuutta saa vaarantaa siinä tapauksessa, että ilma-aluksen kulkuun puututaan. Tätä määräystä ei saa tulkita siten, että se millään tavoin muuttaisi Yhdistyneiden Kansakuntien peruskirjassa määriteltyjä valtioiden oikeuksia ja velvollisuuksia. "Mainittu 3 bis artikla on lisätty alun perin vuonna 1944 tehtyyn sopimukseen vuonna 1984, joten artiklan teksti ei löydy alkuperäisen sopimustekstin yhteydestä (SopS 11/1949) vaan SopS 100/2004, jossa säädetään muutoksen voimaansaattamisesta. Näin ollen Suomi on sitoutunut siihen, ettei lähtökohtaisesti miehittämättömänkään siviili-ilma-aluksen kulkuun voi puuttua, jos sen matkustajien tai itse ilma-aluksen turvallisuus vaarantuu.

Tässäkin kohtaa korostuu siis miehittämättömien laitteiden tunnistamiskyvyyden merkitys.

Viestin tunnistamistiedot ja luottamuksellisen viestin salaisuus

Esityksen perusoikeusvaikutusarvioinnissa todetaan, että perustuslakivaliokunnan käytännössä viestin tunnistamistietojen on katsottu jäävän luottamuksellisen viestin salaisuutta suojaavan perusoikeuden ydinalueen ulkopuolelle, mutta jätetään mainitsematta se, että "sittemmin perustuslakivaliokunta on tarkistanut käytäntöään, koska sähköisen viestinnän käyttöön liittyvät tunnistamistiedot sekä mahdollisuus niiden kokoamiseen ja yhdistämiseen voivat kuitenkin olla yksityiselämän suojan näkökulmasta siinä määrin ongelmallisia, että kategorinen erottelu suojan reuna- ja ydinalueeseen ei aina ole perusteltua, vaan huomiota on yleisemmin kiinnitettävä myös rajoitusten merkittävyyteen (PeVL 18/2014 vp, s. 6/II)." (ks. esim. PeVL 62/2024 vp, kohta 15) Tämä ei kuitenkaan vaikuttane tässä tapauksessa arvioinnin lopputulokseen miehittämättömän kulkuneuvon tai laitteen ohjausliikenteen jäädessä perustuslain 10 §:n 2 momentin soveltamisalan ulkopuolelle.

Metsälampi Susanna
Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)