

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi poliisilain 2 luvun muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan lisättäväksi poliisilakiin säännökset, joiden perusteella poliisilla olisi nykyistä kattavampi toimivalta puuttua lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun. Puuttuminen olisi mahdollista silloin, kun se olisi välttämätöntä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi, rikosten ennalta estämiseksi tai jo aloitetun rikoksen keskeyttämiseksi, erityisten valvontakohteiden vartioimiseksi, poliisitehtävän tai merkittävän valtiollisen tapahtuman turvaamiseksi taikka onnettomuuspaikalla suoritettavien toimenpiteiden tai toimenpiteen kohteena olevan henkilön yksityisyyden suojaamiseksi. Puuttumisessa voitaisiin käyttää tarpeellisia voimakeinoja tai teknistä laitetta, joka ei aiheuttaisi vähäistä suurempaa haittaa radio- tai muulle viestinnälle tai yleisen viestintäverkon laitteille tai palveluille. Poliisi saisi teknistä laitetta käyttäessään käsitellä lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen käyttöön liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

LUONNOS

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIAINEN SISÄLTÖ

SISÄLLYS

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

2.3 Nykytilan arviointi

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

4.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset

5 Asian valmistelu

5.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto

5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

6 Riippuvuus muista esityksistä

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

Laki poliisilain muuttamisesta

TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET

VOIMAANTULO

SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS

LAKIEHDOTUS

Laki poliisilain muuttamisesta

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelmassa Ratkaisujen Suomi (Hallituksen julkaisusarja 10/2015) todetaan, että kasvavat riskit ja uudet uhat edellyttävät koko yhteiskunnalta uudenlaista valmiutta ja varautumista. Erään tällaisen uuden uhan muodostavat lennokit ja miehittämättömät ilma-alukset. Niiden käyttö sekä harrastus- että yritystoiminnassa on viime vuosina lisääntynyt, ja laitteet ovat kehittyneet aikaisempaa selvästi suorituskykyisemmiksi. Laitteilla voidaan kuitenkin myös muun muassa tehdä tai valmistella rikoksia ja aiheuttaa vaaraa yleiselle järjestykselle ja turvallisuudelle. Poliisilla ei tällä hetkellä ole riittäviä toimivaltuuksia puuttua tällaiseen toimintaan.

Esityksessä ehdotetaan, että poliisille säädettäisiin toimivaltuus puuttua lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun silloin, kun se olisi välttämätöntä eräissä esityksessä tarkemmin määritellyissä tilanteissa. Kysymys olisi ennen muuta yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämisestä ja rikosten ennalta estämisestä. Puuttumisessa voitaisiin käyttää teknistä laitetta, joka ei aiheuttaisi vähäistä suurempaa haittaa radio- tai muulle viestinnälle tai yleisen viestintäverkon laitteille tai palveluille. Poliisilla olisi tällöin oikeus käsitellä lennokin ja miehittämättömän ilma-aluksen käyttöön liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja. Myös tarpeellisten voimakeinojen käyttäminen olisi mahdollista.

Esityksen tarkoitus olisi parantaa turvallisuutta. Uuden toimivaltuuden ansiosta poliisi kykenisi aikaisempaa tehokkaammin lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten luomaan turvallisuusuhkaan. Toisaalta esitys merkitsisi vain vähäistä puuttumista omaisuudensuojaan ja viestinnän luottamuksellisuuteen.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Miehittämättömän ilmailun yleistyminen

Miehittämättömän ilmailu on viime vuosina lisääntynyt selvästi. Miehittämättömässä ilmailussa käytettäviä lentolaitteita, jotka ilmailulaissa on tällä hetkellä määritelty lennokeiksi ja miehittämättömiksi ilma-aluksiksi mutta joita yleisesti kutsutaan "droneiksi", on aikaisemmasta poiketen yleisesti ja verraten edullisesti saatavilla. Samalla jo kuluttajatasen laitteiden suorituskyky on huomattavasti parantunut.

Lennokit ja miehittämättömät ilma-alukset ovat yleistyessään ja kehittyessään luoneet uudenlaisia turvallisuusuhkia, joihin lainsäädännössä ei ole täysin varauduttu. Lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten käyttäminen rikosten tekemisessä ja valmistelemissä on tullut aikaisempaa helpommaksi. Lentolaitteeseen liitettyllä kameralla on esimerkiksi mahdollista huomaamattomasti tehdä yritysvakoilua, kuvata kotirauhan suojaamassa paikassa oleskelevaa henkilöä tai hankkia tietoa, josta on hyötyä rikosten valmistelussa. Tällaisilla laitteilla voidaan kuljettaa räjähteitä tai tiedon kaappaukseen tarkoitettuja sensoreita tai laitteita, kuten valetukiasemia, ja aiheuttaa vahinkoa viranomaistoiminnoille tai muille yhteiskunnan tärkeille toiminnoille, kuten sähkönsiirrolle. Niitä voidaan käyttää myös aseina, eikä niiden hyödyntämistä terroristisessa tarkoituksessa tehtävässä rikoksessa voida sulkea pois.

Yksittäisiä aluksia suurempi uhka on useiden laitteiden samanaikainen hyödyntäminen, niin sanottu parveilu. Ilma-alusparven avulla voidaan laajojakin alueita tiedustella nopeasti ja tehokkaasti. Jos lennokkeja tai miehittämättömiä ilma-aluksia käytetään parvena, saattaa tavoitellun lopputuloksen saavuttamiseksi riittää,

LUONNOS

että vain yksi niistä onnistuu annetussa tehtävässä. Sekä yksittäisten alusten että niiden muodostamien parvien toimintakykyä ja -varmuutta voidaan parantaa entisestään hyödyntämällä tekoälyä. Laitteet ja parvet voivat toimia joko kokonaan tai osittain autonomisesti. Alukset voivat navigoida ja hakeutua kohteeseen omien sensoritietojensa perusteella ja parvessa toimiessaan lisäksi kommunikoida keskenään. Parvena toimivien autonomisten järjestelmien torjunta on vaikeaa.

Lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten säännösten vastainen lennättäminen voi myös aiheuttaa vaaratilanteita. Merkittäviä omaisuus- ja muita vahinkoja voi aiheutua esimerkiksi silloin, jos tällaisia laitteita lennätetään niiden määräysten vastaisesti, jotka koskevat ihmisjoukon yläpuolella tai lentokentän läheisyydessä lennättämistä. Lennokeilla ja miehittämättömillä ilma-aluksilla voidaan häiritä poliisitoimintaa ja niitä saatetaan lennättää onnettomuuspaikalla siten, että lentolaitteeseen liitetyllä kameralla kuvataan onnettomuuspaikkaa ja onnettomuudessa vahingoittuneita henkilöitä.

Poliisi on joutunut viime aikoina enenevässä määrin puuttumaan miehittämättömään ilmailuun, ja tapaukset ovat olleet aikaisempaa vakavampia. Suurimmassa osassa tapauksista kysymys on ollut lennättämisestä kieltoalueella, mutta lennokkeja ja miehittämättömiä ilma-aluksia on epäilty käytetyn myös salakatselussa. On oletettavaa, että miehittämättömään ilmailuun liittyvien poliisitehtävien määrä tulee lisääntymään, koska on nähtävissä, että lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten käyttäminen niin harrastus- kuin yritystoiminnassa tulee lähitulevaisuudessa entisestään lisääntymään.

Toukokuussa 2018 Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, ANS Finland Oy, Finavia Oyj, Finnair Oyj, Nordic Regional Airlines Oyj ja Suomen lentäjaliitto ry:n turvatoimikunta esittivät julkisesti vakavan huolensa miehittämättömän ilmailun turvallisuustilanteen kehittymisestä. Julkilausuman mukaan läheltä piti -tilanteiden määrä on ollut kasvussa, ja ne ovat olleet luonteeltaan entistä vakavampia. Kysymys on ollut esimerkiksi lennättämisestä lentoasemien välittömässä läheisyydessä.

Ilmailua koskevat säädökset

Ilmailualan sääntely perustuu keskeisesti kansainvälisiin sopimuksiin. Keskeisin ilmailua koskeva kansallinen säädös on ilmailulaki (864/2014), jota noudatetaan ilmailussa Suomen alueella, jollei Euroopan unionin asetuksesta tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu.

Ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta on säädetty ilmailulain 167 §:n 1 momentissa. Lainkohdan mukaan muun ohella poliisi voi kieltää ilma-aluksen lähdön, määrätä ilma-aluksen laskeutumaan, vaatia tunnistamista, määrätä lentosuunnan ja -korkeuden taikka muutoin puuttua ilma-aluksen kulkuun yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi sekä pelastustehtävien hoitamiseksi välttämättömästä syystä tai merkittävän valtiollisen tapahtuman turvaamiseksi. Kiellon tai määräyksen rikkominen on kriminalisoitu ilmailurikkomuksena ilmailulain 178 §:ssä. Ilmailulain 167 § ei luontevasti sovellu miehittämättömiin ilma-aluksiin, jotka eivät esimerkiksi ole lennonjohdon alaisia. Lennokkeihin se ei sovellu lainkaan, koska lennokki ei ole ilmailulain mukainen ilma-alus.

Ilmailulain 11 §:n 1 momentin nojalla voidaan valtioneuvoston asetuksella rajoittaa ilmailua tai kieltää se valtion johtamisen, maanpuolustuksen, rajavalvonnan, pelastustehtävien tai varautumisen kannalta tärkeiden kohteiden ja alueiden yläpuolella taikka ympäristön suojelemisen kannalta valtakunnallisesti tärkeiden alueiden yläpuolella. Lainkohdan nojalla on annettu valtioneuvoston asetus ilmailulta rajoitetuista alueista (930/2014), jossa on määritelty kahdeksan aluetta, joilla ilmailu, mukaan lukien miehittämätön ilmailu, on kielletty. Kysymys on valtionhallinnolle tärkeistä alueista sekä ydinvoimaloiden ja öljynjalostamon sijaintipaikoista.

LUONNOS

Ilmailunrajoitusasetuksessa on säädetty myös rajoitusalueista, joilla ilmailu on sallittu vain Puolustusvoimien luvalla tai Puolustusvoimien asettamilla erityisehdoilla, sekä tilapäisistä erillisvarausalueista. Asetuksen 3 ja 4 momenteissa on lisäksi annettu Liikenteen turvallisuusvirastolle ja ilmatilan hallintayksikölle oikeus rajoittaa tai kieltää ilmailu lyhytaikaisesti eräissä olosuhteissa. Ilmailulain 11 §:n mukaisten kieltojen ja rajoitusten rikkominen on säädetty rangaistavaksi ilmailulain 178 §:ssä.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on antanut määräyksen OPS M1-32 kauko-ohjatun ilma-aluksen ja lennokin lennättämisestä eli niin sanotun RPAS-määräyksen (Remotely Piloted Aircraft System), jota sovelletaan kauko-ohjattujen ilma-alusten ja yli 250 grammaa painavien lennokkien lennättämiseen Suomessa, pois lukien sisätiloissa tapahtuva lennättäminen ja sotilasilmailu. Määräys sisältää muun muassa rajoituksia lennättämiselle lentoasemien läheisyydessä, ja siinä edellytetään, että lennätykset suoritetaan siten, että niistä aiheutuva vaara ulkopuolisille ihmisille ja heidän omaisuudelleen sekä meluhaitta ovat mahdollisimman pienet. Määräyksen lähtökohtana on toimijoiden oma turvallisuuden hallinta.

Poliisilaki

Poliisin toimivaltuuksista säädetään poliisilaissa (872/2011). Poliisilaissa ei ole miehittämätöntä ilmailua nimenomaisesti koskevia säännöksiä.

Poliisilain 2 luvun 11 §:n 1 momentin mukaan poliisimiehellä on oikeus määrätä kulkuneuvo pysäytettäväksi, siirtää kulkuneuvo tai määrätä se siirrettäväksi, jos se on perusteltua poliisille kuuluvan tehtävän suorittamiseksi. Lainkohta koskee maassa kulkevia kulkuneuvoja.

Poliisilain 2 luvun 17 §:ssä on säännös poliisin voimankäyttöoikeudesta. Pykälän 1 momentin mukaan poliisimiehellä on virkatehtävää suorittaessaan oikeus vastarinnan murtamiseksi, henkilön paikalta poistamiseksi, kiinniottamisen toimittamiseksi, vapautensa menettäneen pakenemisen estämiseksi, esteen poistamiseksi taikka välittömästi uhkaavan rikoksen tai muun vaarallisen teon tai tapahtuman estämiseksi käyttää sellaisia tarpeellisia voimakeinoja, joita voidaan pitää puolustettavina. Voimakeinojen puolustettavuutta arvioitaessa on otettava huomioon tehtävän tärkeys ja kiireellisyys, vastarinnan vaarallisuus, käytettävissä olevat voimavarat sekä muut tilanteen kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat. Säännös oikeuttaa poliisin puuttumaan myös lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun, jos pykälän soveltamisedellytykset täyttyvät.

Käyttäessään tarpeellisia voimakeinoja poliisilain 2 luvun 17 §:n nojalla poliisi voi käyttää poliisista annetun valtioneuvoston asetuksen (1080/2013) 10 §:n 2 momentissa tarkoitettuja voimankäyttövälineitä, joita ovat paitsi eräät ampuma-aseet, myös muut ominaisuuksiltaan ja asianmukaisesti käytettyinä vaikutuksiltaan ampuma-asetta lievemmat voimankäyttövälineet. Poliisihallitus on antanut määräyksen, jossa on määritelty viimeksi mainittuun ryhmään kuuluvat voimankäyttövälineet.

Poliisimiehellä on poliisilain 2 luvun 14 §:n nojalla oikeus ottaa tilapäisesti poliisin haltuun muun muassa vaaralliset esineet siltä, jonka voidaan perustellusti epäillä ikänsä, päihtymyksensä, mielentilansa tai muiden olosuhteiden perusteella aiheuttavan välitöntä vaaraa yleiselle järjestykselle ja turvallisuudelle. Poliisin haltuun voidaan ottaa myös esineen osa. Tällainen esine on luvun 15 §:n nojalla palautettava haltijalle viipymättä ja viimeistään 14 vuorokauden kuluessa, jollei esinettä sitä ennen esimerkiksi takavarikoida. Poliisilain 2 luvun 14 §:ää voidaan soveltaa myös lennokkeihin ja miehittämättömiin ilma-aluksiin, jos pykälän muut soveltamisedellytykset täyttyvät.

LUONNOS

Lisäksi poliisilla on poliisilain 5 luvun 8 §:n 4 momentin nojalla oikeus lyhytaikaisesti estää teleosoitteiden tai telepäätelaitteiden käyttö tietyllä alueella. Toimenpiteen käytön on oltava välttämätön henkeä tai terveyttä uhkaavan vakavan vaaran torjumiseksi, eikä sillä saa aiheuttaa suurempaa vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä tehtävän suorittamiseksi. Toimenpiteestä päättää keskusrikospoliisin tai suojelupoliisin taikka poliisilaitoksen päällikkö, paitsi jos asia ei siedä viivytystä, jolloin päätöksen voi tehdä pidättämiseen oikeutettu poliisimies. Tällöin asia on saatettava mainitun poliisimiehen ratkaistavaksi heti, kun se on mahdollista, kuitenkin viimeistään 24 tunnin kuluttua keinon käytön aloittamisesta.

Poliisilain 9 luvun 8 §:n mukaan sisäministeriön asetuksella voidaan erittäin tärkeän toiminnan tai omaisuuden turvaamiseksi taikka ihmisten suojaamiseksi rajoittaa liikkumista tai oleskelua turvattavassa tai suojattavassa kohteessa tai sen ympäristössä kohteesta aiheutuvan tai siihen kohdistuvan vaaran vuoksi taikka kieltää turvallisuutta vaarantavien esineiden tai aineiden tuonti sinne. Kiellon tai rajoituksen rikkomisesta voidaan tuomita sakkoon, jos teosta ei ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta. Sisäministeriön asetuksella liikkumis- ja oleskelurajoituksista (1104/2013) on säädetty lukuisia rajoituksia liikkumiselle ja oleskelulle muun muassa lentopaikoilla ja vankiloiden alueella. Asetus ei kuitenkaan koske ilmailua rajoitusten kohteena olevilla alueilla.

Laki sähköisen viestinnän palveluista

Laissa sähköisen viestinnän palveluista (917/2014) säännellään muun muassa radioviestinnän ja siihen liittyvien välitystietojen käsittelyä. Viestintävirastolla on sähköisen viestinnän palveluista annetun lain mukaan tehtävä taajuuksien häiriöttömyyden valvojana, ja se valvoo myös radioviestinnän luottamuksellisuutta koskevaa sääntelyä.

Sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 136 §:ssä säännellään viestin ja välitystietojen luottamuksellisuutta. Sen 1 momentin mukaan viestinnän osapuoli voi käsitellä omia sähköisiä viestejään ja niihin liittyviä välitystietoja, jollei laissa toisin säädetä. Pykälän 2 momentin mukaan yleisesti vastaanotettavaksi tarkoitetun radioviestinnän välitystietoja saa käsitellä, jollei laissa toisin säädetä. Muita sähköisiä viestejä ja välitystietoja saa käsitellä pykälän 3 momentin mukaan vain viestinnän osapuolen suostumuksella tai jos laissa niin säädetään. Säännöksen 4 momentin mukaan se, joka on ottanut vastaan tai muutoin saanut tiedon sähköisestä viestistä, radioviestinnästä tai välitystiedosta, jota ei ole hänelle tarkoitettu, ei saa ilman viestinnän osapuolen suostumusta ilmaista tai käyttää hyväksi viestin sisältöä, välitystietoa tai tietoa viestin olemassaolosta, ellei laissa toisin säädetä.

Vuonna 2016 sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 136 §:ään lisättiin 20 päivään kesäkuuta 2021 saakka voimassa olevat 5 ja 6 momentti, jossa laajennettiin oikeutta käsitellä ja hyödyntää radioviestinnän välitystietoja. Säännöksen mukaan pienoismallin tai miehittämättömän aluksen kauko-ohjaukseen liittyvää radioviestintää on mahdollista käsitellä automaattisen tietojenkäsittelyn avulla tilastollisesti.

Rikoslaki

Lennokeja ja miehittämättömiä ilma-aluksia voidaan käyttää useiden rikoslaissa (39/1889) rangaistaviksi säädettyjen tekojen tekemisessä tai niiden valmistelussa. Erityisesti tämä koskee sellaisia lennokeja ja miehittämättömiä ilma-aluksia, jotka on varustettu katseluun tai kuunteluun soveltuvilla laitteilla.

Rikoslain 24 luvun 5 §:n mukaan salakuuntelusta tuomitaan se, joka oikeudettomasti teknisellä laitteella kuuntelee tai tallentaa 1) keskustelua, puhetta tai yksityiselämästä aiheutuvaa muuta ääntä, jota ei ole tarkoitettu hänen tietoonsa ja joka tapahtuu tai syntyy kotirauhan suojaamassa paikassa, taikka 2) muualla

LUONNOS

kuin kotirauhan suojaamassa paikassa salaa puhetta, jota ei ole tarkoitettu hänen eikä muunkaan ulkopuolisen tietoon, sellaisissa olosuhteissa, joissa puhujalla ei ole syytä olettaa ulkopuolisen kuulevan hänen puhettaan. Luvun 6 §:n mukaan salakatselusta puolestaan tuomitaan se, joka oikeudettomasti teknisellä laitteella katselee tai kuvaa 1) kotirauhan suojaamassa paikassa taikka käymälässä, pukeutumistilassa tai muussa vastaavassa paikassa oleskelevaa henkilöä taikka 2) yleisöltä suljetussa 3 §:ssä tarkoitettussa rakennuksessa, huoneistossa tai aidatulla piha-alueella oleskelevaa henkilöä tämän yksityisyyttä loukaten. Näiden rikosten yritykset ovat rangaistavia. Lisäksi luvun 7 §:ssä on kriminalisoitu niiden valmistelu. Salakuuntelun tai salakatselun valmistelusta tuomitaan se, joka sijoittaa 5 tai 6 §:ssä tarkoitettun laitteen salakuuntelussa tai -katselussa käytettäväksi.

Rikoslain 30 luvun 4 §:ssä kriminalisoidusta yritysvakoilusta puolestaan tuomitaan se, joka oikeudettomasti hankkii tiedon toiselle kuuluvasta yrityssalaisuudesta esimerkiksi käyttämällä teknistä erikoislaitetta. Lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kuljettamaa kameraa voidaan esityölausumien perusteella pitää tällaisena laitteena (HE 66/1988 vp, s. 84). Myös yritysvakoilun yritys on rangaistava.

Lennokkia tai miehittämätöntä ilma-alusta hyväksikäyttäen on mahdollista syyllistyä myös rikoslain 12 luvussa kriminalisoituihin maanpetosrikoksiin. Keskeisin niistä on vakoilu, josta säädetään luvun 5 §:ssä. Vakoiluun syyllistyy pykälän mukaan muun ohella se, joka vierasta valtiota hyödyttääkseen tai Suomea vahingoittaakseen hankkii tiedon sellaisesta Suomen maanpuolustusta tai muuta poikkeuksellisiin oloihin varautumista, Suomen ulkomaansuhteita, valtiontaloutta, ulkomaankauppaa tai energiahuoltoa koskevasta taikka muusta niihin rinnastettavasta, Suomen turvallisuuteen vaikuttavasta seikasta, jonka tuleminen vieraan valtion tietoon voi aiheuttaa vahinkoa Suomen maanpuolustukselle, turvallisuudelle, ulkomaansuhteille tai kansantaloudelle.

Jos lennokkia tai miehittämätöntä ilma-alusta lennätetään tavalla, joka aiheuttaa henkilö- tai omaisuusvahinkoja, sovellettavaksi voivat tulla vahingontekoa koskeva rikoslain 35 luvun 1 § tai rikoslain 21 lukuun sijoitetut henkeen ja terveyteen kohdistuvia rikoksia koskevat tunnusmerkistöt. Vaikka vahinkoa ei aiheutuisikaan, kysymys voi olla vaaran aiheuttamisesta, johon syyllistyy rikoslain 21 luvun 13 §:n mukaan se, joka tahallaan tai törkeällä huolimattomuudella aiheuttaa toiselle vakavan hengen tai terveyden vaaran.

Miehittämättömän ilma-aluksen lennättämisessä voivat täytyä myös liikenne rikoksia koskevan rikoslain 23 luvun tunnusmerkistöt. Miehittämättömän ilma-aluksen ohjaaja voidaan tuomita esimerkiksi liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja ilmailiikennejuopumuksesta. Rikoslain 23 luvun säännökset eivät sen sijaan koske lennokkeja, koska ne eivät ole ilmailulain mukaisia ilma-aluksia.

Lennokkeja ja miehittämättömiä ilma-aluksia voidaan käyttää muidenkin rikosten tekemisessä ja niiden valmistelussa. Eräät valmistelutoimet on kriminalisoitu. Esimerkiksi ryöstön valmistelusta tuomitaan rikoslain 31 luvun 2 a §:n nojalla muun ohella se, joka törkeän ryöstön tekemiseksi hankkii rikoksen tekemisessä tarpeellisen erityisen tiedon.

Vahingonkorvauslaki

Sivullisen oikeudesta korvaukseen tilanteessa, jossa poliisi on aiheuttomasti käyttänyt toimivaltuuksiaan, säädetään poliisilaissa ja vahingonkorvauslaissa (412/1974). Poliisilain 8 luvun 1 §:n mukaan valtion varoista korvataan sellaiset henkilö- ja esinevahingot, jotka ovat aiheutuneet sivulliselle henkilölle poliisin suorittamasta pakkotoimenpiteestä. Korvausta voidaan kuitenkin 2 §:n nojalla sovittaa tai se voidaan evätä,

LUONNOS

jos vahingon kärsinyt on omalla toiminnallaan tai laiminlyönnillään olennaisesti vaikuttanut vahingon syntymiseen.

Poliisilain 8 luvun säännökset vahingonkorvauksesta eivät rajoita vahinkoa kärsineen oikeutta korvaukseen vahingonkorvauslain tai muun lain nojalla. Vahingonkorvauslain 3 luvun 2 §:n 1 momentin mukaan julkisyhteisö on velvollinen korvaamaan julkista valtaa käytettäessä virheen tai laiminlyönnin johdosta aiheutuneen vahingon. Pykälän 2 momentin mukaan tällainen vastuu yhteisöllä on kuitenkin vain, milloin toimen tai tehtävän suorittamiselle sen laatu ja tarkoitus huomioon ottaen kohtuudella asetettavia vaatimuksia ei ole noudatettu.

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomainen ja EU:n lainsäädäntö

Ruotsi

Ruotsissa ilmailua säännellään luftfartslagenissa (2010:500), joka koskee myös miehittämättömiä ilma-aluksia. Lain nojalla on perustettu lentokieltoalueita, joilla niin perinteinen kuin miehittämättöminkin ilmailu ovat kiellettyjä. Kiellon rikkomisesta on säädetty rangaistus. Transportstyrelsen on antanut joulukuussa 2017 määräyksen (TSFS 2017:110) miehittämättömistä ilma-aluksista, joka sisältää etupäässä teknisiä ja turvallisuuteen liittyviä määräyksiä.

Miehittämättömien ilma-alusten kulkuun voidaan luftfartslagenin nojalla puuttua, jos niitä lennätetään luvattomasti lentokieltoalueella. Tällöin ilma-aluksen kulku voidaan viime kädessä estää. Se on kuitenkin ollut käytännössä harvinaista, eikä momenttia tietävästi ole sovellettu miehittämättömiin ilma-aluksiin. Vuonna 2017 tehdyllä asetusmuutoksella (förordning om elektronisk kommunikation, 2003:396, 14 §) poliisille annettiin oikeus hankkia miehittämättömien ilma-alusten kulkuun puuttumiseen soveltuvia häirintälaitteita.

Poliisi voi Ruotsissa puuttua miehittämättömiin kulkuneuvoihin myös yleisen voimankäyttöä koskevan toimivaltuutensa perusteella. Polislagenin (1984:387) 10 §:n nojalla poliisilla on oikeus eräissä tapauksissa käyttää voimakeinoja siinä määrin kuin muut keinot ovat riittämättömiä ja se on olosuhteet huomioon ottaen puolustettavaa. Eräs tällainen tilanne on silloin, kun käsillä on laillinen peruste pysäyttää kulkuneuvo tai kun jonkin muun toimenpiteen suorittaminen on ehdottoman välttämätöntä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi, ja on ilmeistä, ettei toimenpidettä voi suorittaa muin keinoin.

Ruotsissa ollaan uudistamassa skyddslagenia (2010:305), jossa säädetään yhteiskunnan toiminnalle tärkeiden toimintojen erityissuojelusta muun muassa vakoilua ja terrori-iskuja vastaan. Uudistushankkeen maaliskuussa 2018 luovutetussa osamietinnössä (SOU 2018:26) ehdotetaan skyddslageniin muun muassa uutta pykälää miehittämättömien kulkuneuvojen kulkuun puuttumisesta. Ehdotetun säännöksen mukaan se, joka vartioi suojelukohdetta, saa puuttua suojelukohteessa, sen yläpuolella tai sen läheisyydessä olevaan miehittämättömään ilma-alukseen tai muun miehittämättömään kulkuneuvoon, jos se on tarpeen vartiointitehtävän suorittamiseksi. Kulkuneuvoon saa kohdistaa voimakeinoja siinä määrin kuin muut keinot ovat riittämättömiä ja se on olosuhteet huomioon ottaen puolustettavaa.

Norja

Norjassa lennokeista ja miehittämättömistä ilma-aluksista on annettu asetus (forskrift om luftfartøy som ikke har fører om bord mv), jossa on säädetty alueista, joilla miehittämättömän ilmailu on kielletty. Niitä ovat muun muassa sotilasalueet, vankilat ja onnettomuuspaikat. Rajoitusten vastaisesta ilmailusta on säädetty rangaistus.

LUONNOS

Norjassa poliisin toimivaltuus puuttua uhan muodostavien lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun on epäselvä. Mahdollista olisi soveltaa poliisin yleisten toimiohjeiden (alminnelig tjenesteinstruks for politiet) 3 luvun 1 §:ää, jonka mukaan poliisi voi virkatoimiaan suorittaessaan käyttää keinoja, jotka ovat lainmukaisia sekä välttämättömiä ja oikeasuhtaisia tilanteen vakavuuteen, virkatoimen luonteeseen ja tarkoitukseen sekä muihin olosuhteisiin nähden. Pykälän soveltaminen kuitenkin edellyttäisi lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen käyttäjän identifioimista ja löytämistä. Lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun olisi periaatteessa mahdollista puuttua myös ampuma-asein, mutta niiden käyttämisen kynnys on niin korkea, että mahdollisuus on lähinnä teoreettinen. Maaliskuussa 2018 julkaistussa Norjan dronestrategiassa (Norges dronestrategi) ehdotetaan, että ryhdyttäisiin lainvalmisteluun poliisin toimivaltuuksien kehittämiseksi.

Tanska

Tanskassa on äskettäin uudistettu miehittämättömiä ilma-aluksia koskevaa lainsäädäntöä ja muun muassa asetettu erilaisia vaatimuksia niiden lennättäjille riippuen siitä, tapahtuuko lennättäminen asutulla vai asumattomalla alueella. Turvallisuuden kannalta tärkeillä alueilla, joita ovat esimerkiksi sotilasalueet ja vankilat, on kuitenkin kielletty kaikenlainen miehittämätön ilma-ailu.

Tanskan poliisilla ei ole tällä hetkellä toimivaltuutta puuttua miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun sen ollessa lennossa, vaan toimenpiteitä voidaan tällöin kohdistaa vain sen ohjaajaan. Tanskassa on käynnissä selvitystyö lain muuttamiseksi tältä osin.

Euroopan unioni

Euroopan unionissa ilmailun turvallisuutta koskeva perusasetus on vuonna 2008 annettu asetus (EY) N:o 216/2008 yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta eli niin sanottu EASA-asetus. Sen päätavoitteena on yhtenäisen ja korkean siviili-ilmailun turvallisuuden tason luominen ja ylläpitäminen Euroopassa. Tällä hetkellä käynnissä on asetuksen uudistaminen. Uudistettu EASA-asetus pohjautuu pitkälti voimassa olevan asetuksen säännöksille, lukuun ottamatta siihen lisättäviä uusia miehittämätöntä ilmailua koskevia säännöksiä. Uudistetun asetuksen on tarkoitus tulla voimaan syksyllä 2018.

Uudella EASA-asetuksella luotava lainsäädäntökehys ei määritä yksityiskohtaisia sääntöjä miehittämättömälle ilmailulle, vaan ne annettaisiin ehdotuksen mukaan komission täytäntöönpano- ja delegoituina säädöksinä. Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastossa on valmisteltu komissiolle ehdotus miehittämätöntä ilmailua koskeväksi alemmanasteiseksi sääntelyksi (EASA Opinion 1/2018). Ehdotuksen mukaan miehittämätön ilmailu jaettaisiin kolmeen kategoriaan ilmailusta aiheutuvan riskin mukaan, avoimeen matalan riskin kategoriaan (Open), korotetun riskin kategoriaan (Specific) ja korkean riskin kategoriaan (Certified). Ehdotus kattaa vain matalan ja korotetun riskin kategoriat.

Suomessa valtaosa tämänhetkisestä miehittämättömästä ilmailusta sisältyisi matalan riskin kategoriaan. Lentosääntöjen pääelementit matalan riskin kategoriassa olisivat samankaltaiset kuin nykyisin, mutta yksityiskohtaisemmilla osin vaatimukset muuttuisivat. Esimerkiksi enimmäislentokorkeus laskisi 120 metriin nykyisestä 150 metristä. Lennättämisen tulisi myös aina tapahtua näköyhteydessä, kun nykyinen kansallinen sääntely on mahdollistanut myös näköyhteyden ulkopuolisen lennättämisen tietyissä poikkeustapauksissa. Lisäksi lennättäjän kelpoisuutta ja lennätettävän laitteen ominaisuuksia säänneltäisiin nykyistä tiukemmin.

LUONNOS

Korotetun riskin kategoriaan kuuluva ilmailu tarvitsisi aina joko ilmoituksen tai hyväksynnän kansalliselta ilmailuviranomaiselta. Korkean riskin kategoriaan lukeutuva toiminta, joka käytännössä vastaisi miehitetyn ilmailun riskejä, on tarkoitus huomioida myöhemmin säätämällä tarvittavista muutoksista erikseen asianomaisissa miehitettyä ilmailua koskevissa säädöksissä.

Uudessa EU-säätelyssä ei tehtäisi enää eroa harrastetoiminnan ja muun toiminnan välillä, joten Suomen nykyinen malli, jossa harrastekäyttöön tarkoitettuja lennokkeja ja ammattikäyttöön tarkoitettuja miehittämättömiä ilma-aluksia koskevat erilaiset vaatimukset, ei enää tulisi kyseeseen.

2.3 Nykytilan arviointi

Lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten käyttäminen on lisääntynyt, ja ne ovat kehittyneet aikaisempaa suorituskykyisemmiksi. Ne muodostavat uudenlaisen ja aikaisempaa suuremman turvallisuusuhan, johon vastaaminen kuuluu ensi sijassa poliisille. Tekniikkaa lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten torjuntaan, radiosignaalien estämiseen ja laitteen käyttäjän tunnistamiseen on olemassa, mutta poliisin toimivaltuudet eivät ole tässä suhteessa riittävät.

Poliisilaissa ei ole lennokkien tai miehittämättömien ilma-alusten kulkuun puuttumista koskevaa nimenomaista toimivaltuussäännöstä. Kulkuneuvon pysäyttämistä ja siirtämistä koskeva poliisilain 2 luvun 11 § ei sovellu ilmassa kulkeviin kulkuneuvoihin. Vaarallisia esineitä koskeva poliisilain 2 luvun 14 § taas oikeuttaa poliisimiehen ottamaan pykälässä tarkemmin määritellyissä olosuhteissa lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen haltuunsa, mutta ei puuttumaan sen kulkuun.

Poliisilla ei ole riittävää toimivaltaa myöskään ilmailulain nojalla. Ilma-aluksen kulkuun puuttumista koskeva ilmailulain 167 § ei sovellu lennokkeihin, koska ne eivät ole ilmailulain mukaisia ilma-aluksia. Lainkohdan nojalla ei kyetä tehokkaasti puuttumaan edes sen soveltamisalan piiriin kuuluvien miehittämättömien ilma-alusten kulkuun, koska sitä säädettäessä ei ole pidetty silmällä tällaisia lentolaitteita. Ilmailulain 167 §:n mukainen kieltä tai määräys olisi esimerkiksi annettava ilma-aluksen ohjaajalle, mutta miehittämättömät ilma-alukset kykenevät lentämään kauko-ohjauksella tai autonomisesti. Poliisi ei voi myöskään soveltaa ilmailulain 167 §:tä muutoin kuin yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi sekä pelastustehtävien hoitamiseksi välttämättömästä syystä tai merkittävän valtiollisen tapahtuman turvaamiseksi.

Poliisi voi tällä hetkellä puuttua lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun, jos poliisilain 2 luvun 17 §:n 1 momentissa säädetyt voimakeinojen käytön edellytykset täyttyvät. Nuo edellytykset ovat kuitenkin varsin tiukat. Toimivaltuus puuttuu esimerkiksi tilanteessa, jossa miehittämätön ilma-alus on varustettu kuvaamiseen tarkoitetuilla välineillä ja sitä aiotaan käyttää laittomaan tiedusteluun tai salakatseluun. Poliisi ei voi myöskään käyttää tarpeellisia voimakeinoja estääkseen lennokeista tai miehittämättömistä ilma-aluksista tapahtuvaa onnettomuuspaikan ilmakuvausta. Poliisi ei voi puuttua kulkuneuvon kulkuun tällä perusteella aina silloinkaan, kun miehittämätöntä ilma-alusta lennätetään tavalla, joka voi aiheuttaa vaaraa ilmailulle taikka sivullisten hengelle tai terveydelle.

Vaikka poliisilla olisi oikeus puuttua lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun tarpeellisia voimakeinoja käyttämällä, poliisi ei tällöinkään voi käyttää puuttumisessa sellaista teknistä laitetta, jonka käyttäminen edellyttää lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen radioviestinnän, välitystietojen ja sijaintitietojen käsittelemistä. Tällaisen teknisen laitteen käyttäminen rikkoisi sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 136 §:n ja 160 §:n säännöksiä viestinnän luottamuksellisuudesta, koska näiden tietojen käyttämisestä tässä tarkoituksessa ei ole säädetty laissa.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on lisätä yhteiskunnan turvallisuutta. Poliisin kyky vastata lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten muodostamaan turvallisuushkaan on tällä hetkellä puutteellinen. Sen vuoksi ehdotuksessa esitetään poliisille uutta toimivaltuutta puuttua lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun. Esityksellä parannettaisiin poliisin kykyä ylläpitää yleistä järjestystä ja turvallisuutta, estää rikoksia ennalta ja keskeyttää jo alkaneita rikoksia, vartioida erityisiä valvontakohteita, turvata poliisitehtäviä sekä suojata onnettomuuspaikalla suoritettavia toimenpiteitä ja toimenpiteen kohteena olevan henkilön yksityisyyden suoja.

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Poliisin lisäksi myös Rajavartiolaitoksella, Puolustusvoimilla ja Rikosseuraamuslaitoksella on havaittu olevan tarve säätää lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun puuttumisesta omalla toimialallaan. Yhteisvalmistelun sijaan hankkeen suunnitteluvaiheessa harkittiin tarkoituksenmukaisimmaksi edetä lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun puuttumisen mahdollistavan lainsäädännön valmistelussa hallinnonalakohtaisesti. Tämän hankkeen työryhmässä oli edustajia puolustusministeriöstä, oikeusministeriöstä ja Rajavartiolaitoksesta. Ehdotettavia toimivaltuussäännöksiä on pyritty yhdenmukaistamaan ottaen kuitenkin huomioon kunkin viranomaisen oman toimialan erityistarpeet, jotka poliisin kohdalla liittyvät ennen muuta poliisin toimimiseen yleisellä paikalla.

Ehdotettavan ratkaisumallin lisäksi valmistelussa harkittiin myös muita tapoja puuttua lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten muodostamaan turvallisuushkaan.

Vaihtoehto olisi ollut täydentää ilmailulain 167 §:n 1 momentin säännöstä ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta kattamaan myös lennokit. Lainkohta on kuitenkin tarkoitettu sovellettavaksi perinteiseen miehitettyyn ilmailuun, eikä se siten sovellu luontevasti edes miehittämättömiin ilma-aluksiin, jotka sinällään kuuluvat säännöksen soveltamisalaan. Poliisin toimivaltuussäätely istuu muutoinkin paremmin poliisilakiin kuin ilmailulakiin.

Lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten muodostamaan turvallisuushkaan olisi voitu puuttua myös laajentamalla ilmailulain 11 §:ään perustuvia lentokieltoalueita. Rajoiltaan tarkasti määritellyt lentokieltoalueet eivät kuitenkaan ole riittävä keino puuttua lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten muodostamaan turvallisuushkaan muun muassa siitä syystä, ettei tämä uhka ole maantieteellisesti rajattavissa millekään tietylle alueelle. Myöskään yksin rikosoikeudellisia keinoja ei arvioitu riittävän tehokkaiksi.

Valmistelussa harkittiin, tulisiko poliisimiehellä olla oikeus käyttää voimakeinoja lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumiseksi vain silloin, kun kysymys olisi jostain poliisilain 2 luvun 17 §:n 1 momentissa jo mainitusta tilanteesta, kuten välittömästi uhkaavan rikoksen tai muun vaarallisen teon tai tapahtuman estämisestä. Valmistelussa päädyttiin kuitenkin lisäämään lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttuminen uudeksi perusteeksi käyttää tarpeellisia voimakeinoja. Teknisen laitteen käyttäminen ei välttämättä ole kaikissa tilanteissa riittävän tehokas tai nopea tapa puuttua lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun. Toisaalta kysymys olisi henkilön sijaan omaisuuteen kohdistuvista voimakeinoista. Ehdotettu ratkaisumalli vastaa sitä, mitä on ehdotettu säädettäväksi

LUONNOS

Rajavartiolaitosta ja Puolustusvoimia koskevissa hallituksen esityksissä. On johdonmukaista, että Rajavartiolaitoksen, Puolustusvoimien ja poliisin toimivaltuudet vastaavat tässä suhteessa toisiaan.

Valmistelussa harkittiin myös sitä, tulisiko poliisille säätää toimivaltuus puuttua vain lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun vai tulisiko toimivaltuuden kattaa kaikki miehittämättömät kulkuneuvot. Valmistelussa valittiin ensin mainittu vaihtoehto, koska haluttiin keskittyä laitteisiin, joiden muodostama turvallisuusuhka on tällä hetkellä suurempi ja sen vuoksi kiireellisempiä lainsäädäntötoimia vaativa. Ratkaisu on linjassa sen suhteen, mitä on esitetty säädettäväksi Rajavartiolaitosta ja Puolustusvoimia koskevissa hallituksen esityksissä.

3.3 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että poliisin toimivaltuuksia puuttua lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun laajennettaisiin. Poliisin yleisiä toimivaltuuksia koskevaan poliisilain 2 lukuun lisättäisiin uusi 11 a §, jossa säädettäisiin poliisin oikeudesta puuttua lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun. Ehdotetun pykälän mukaan poliisimies voisi ottaa lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen tilapäisesti haltuun, estää sen käytön tai muutoin puuttua sen kulkuun, jos se olisi välttämätöntä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi, rikosten ennalta estämiseksi tai jo aloitetun rikoksen keskeyttämiseksi, erityisten valvontakohteiden vartioimiseksi, poliisitehtävän tai merkittävän valtiollisen tapahtuman turvaamiseksi taikka onnettomuuspaikalla suoritettavien toimenpiteiden tai toimenpiteen kohteena olevan henkilön yksityisyyden suojaamiseksi.

Lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun puuttumisessa voitaisiin käyttää lyhytaikaisesti teknistä laitetta. Kysymys voisi esimerkiksi olla laitteesta, jolla kyetään häiritsemään lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen ja sen ohjausjärjestelmän välistä yhteyttä tai ottamaan lentolaitteen ohjaus haltuun. Ainakin lähitulevaisuudessa tällaiset laitteet olisivat sähköisistä palveluista annetun lain mukaisia radiolähtimiä, joten niiden hallussapito ja käyttö edellyttäisivät Viestintäviraston myöntämää radiolupaa. Teknisen laitteen käyttämiseksi taikka lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen käyttöön liittyvän laitteen tai järjestelmän osan yksilöimiseksi ja sijainnin määrittämiseksi poliisimies voisi käsitellä lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen käyttöön liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että poliisin voimakeinojen käyttöä koskevan poliisilain 2 luvun 17 §:n 1 momentin luetteloon tilanteista, joissa poliisilla on oikeus käyttää sellaisia tarpeellisia voimakeinoja, joita voidaan pitää puolustettavina, lisättäisiin lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttuminen. Kysymys voisi olla esimerkiksi verkon käyttämisestä.

Ehdotetun toimivaltuuden perusteella poliisin haltuunsa ottama lennokki tai miehittämätön ilma-alus olisi viipymättä palautettava omistajalleen, jollei olisi laissa säädettyä perustetta pitää sitä viranomaisen hallussa.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Ehdotetun uuden toimivaltuuden tehokas käyttäminen edellyttäisi laitehankintoja. Poliisi tarvitsisi teknisiä laitteita, joilla kyettäisiin sekä valvomaan miehittämättömiä ilma-aluksia että vaikuttamaan niiden kulkuun.

LUONNOS

Teknologia, jonka avulla lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun kyetään puuttumaan, on uutta ja kehittyä tällä hetkellä voimakkaasti. Sen vuoksi laitehankintojen kustannuksia on vaikea täsmällisesti arvioida. Kysymys olisi joka tapauksessa mittavista hankinnoista.

Erilaisten toimintaympäristöjen ja käyttötarkoitusten takia poliisilla on tarve hankkia useanlaisia valvonta- ja vastatoimintajärjestelmiä, jotka voivat olla suorituskyvyiltään ja hinnoiltaan erilaisia. Yhden järjestelmän hinta vaihtelee tällä hetkellä noin 10 000 eurosta useisiin satoihin tuhansiin euroihin. Toimivaltuuden tehokas käyttäminen edellyttäisi joidenkin kymmenien järjestelmien hankkimista. Yhteishankinnat Puolustusvoimien, Rajavartiolaitoksen ja Rikosseuraamuslaitoksen kanssa saattavat olla mahdollisia ja vaikuttaa yksittäisen järjestelmän hintaan.

Teknisten laitteiden hankinta edellyttäisi niiden käyttöön liittyvän koulutuksen järjestämistä poliisimiehille. Koulutuksen merkitystä uusien toimivaltuuksien yhteydessä on korostanut myös perustuslakivaliokunta (esim. PeVL 6/2018 vp, s. 2 - 3 ja PeVL 67/2016 vp, s. 3). Koulutuksen kustannus riippuu hankittavien laitteiden määrästä ja laadusta, mutta on joka tapauksessa selvästi laitteiden hankintakustannusta pienempi. Kysymys olisi arviolta enintään joistakin kymmenistä tuhansista euroista.

Kustannuksia aiheutuu myös järjestelmien ylläpidosta ja jatkokehityksestä. Näiden kustannusten suuruutta on niin ikään vaikea arvioida, mutta nekin ovat pienempiä kuin laitteiden hankinnasta aiheutuvat kustannukset.

Suojelupoliisille ei laitehankinnoista ja koulutuksesta arvioida aiheutuvan merkittäviä lisäkustannuksia. Myöskään Viestintävirastolle ei aiheudu merkittäviä kustannuksia radioluvan myöntämisestä teknisille laitteille ja ilmoitusten vastaanottamisesta niiden käyttämisestä.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Poliisi kykenisi uusilla toimivaltuuksillaan suoriutumaan aikaisempaa paremmin sille kuuluvista tehtävistä. Toimivaltuuden tehokas käyttäminen edellyttäisi kuitenkin laitehankintoja ja koulutuksen järjestämistä.

Ei ole oletettavissa, että uusi toimivaltuus tulisi olennaisesti vaikuttamaan poliisin työmäärään. Yhtäältä toimivaltuuden käyttäminen edellyttäisi teknisen laitteen käyttämiseen koulutettujen poliisimiesten työpanosta. Toisaalta poliisi kykenisi ehdotuksen myötä suoriutumaan sille kuuluvista tehtävistä tehokkaammin ja siten vähemmän resurssein kuin tällä hetkellä. Uusi toimivaltuus voisikin vapauttaa poliisin resursseja muihin tehtäviin.

Lennokeihin ja miehittämättömiin ilma-aluksiin puututtaisiin ainakin lähitulevaisuudessa laitteilla, jotka olisivat sähköisistä palveluista annetun lain mukaisia radiolähtimiä. Sen vuoksi niiden hallussapito ja käyttö edellyttäisivät Viestintäviraston myöntämää radiolupaa, jonka myöntämisestä aiheutuisi Viestintävirastolle jonkin verran lisätyötä. Poliisin ja Viestintäviraston keskinäisellä koordinaatiolla laitehankinnoissa pyrittäisiin laitteiden radioteknisten ominaisuuksien mahdollisimman sujuvaan varmistamiseen. Viestintävirastolle ei aiheutuisi mainittavaa työmäärän lisäystä siitäkään, että poliisilla olisi ehdotuksen mukaan yleensä velvollisuus ilmoittaa sille teknisen laitteen käyttämisestä.

Hallitus on esittänyt, että Rajavartiolaitokselle säädettäisiin toimivaltuus puuttua lennokin ja miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun, jos se on välttämätöntä rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi, turvaamistehtävän tai meripelastustehtävän suorittamiseksi taikka Rajavartiolaitoksen erittäin tärkeän toiminnan suojaamiseksi (HE 201/2017 vp). Hallitus on esittänyt lennokkien ja miehittämättömien ilma-

LUONNOS

alusten kulkuun puuttumisen mahdollistavaa toimivaltuutta myös Puolustusvoimille (HE 72/2018 vp). Esityksen mukaan Puolustusvoimat voisi puuttua lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun myös yleisellä paikalla.

Nyt ehdotettava muutos poliisilakiin voisi siten yhdessä edellä mainittujen esitysten kanssa johtaa siihen, että usealla viranomaisella olisi toimivalta puuttua lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun yleisellä paikalla. Tilanne edellyttäisi operatiivisen toiminnan yhteensovittamista toimivaltaisten viranomaisten välillä. Tilannekuvan ja tietojen jakamiseksi tulisi luoda yhteiset käytännöt. Puolustusministeriön mietinnössä on ehdotettu erityisen pykälän säätämistä Puolustusvoimien yhteistyöstä poliisin kanssa lennokin ja miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisessa yleisellä paikalla.

Laissa poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta (687/2009) on säädetty menettelystä silloin, kun jokin näistä viranomaisista suorittaa toimenpiteitä toisen puolesta tai apuna tämän tehtäväalueella sekä toimimisesta yhteistyössä niiden yhteisellä tehtäväalueella. Lain 2 §:n mukaan PTR-viranomainen voi pyynnöstä suorittaa toisen PTR-viranomaisen puolesta tämän tehtäväalueeseen kuuluvan yksittäisen rikostorjuntaan liittyvän toimenpiteen käyttäen niitä toimivaltuuksia, joita se saa käyttää omalla tehtäväalueellaan sille kuuluvissa rikostorjuntatehtävissä. Lain 3 §:n mukaan näiden niin sanottujen PTR-viranomaisten on ilmoitettava toisilleen niiden yhteisellä tehtäväalueella tietoon tulleesta rikoksesta ja sovittava rikokseen liittyvistä toimenpiteistä tapauskohtaisesti siten, että yhteistoiminta tuottaa rikosvastuun toteutumisen kannalta tarkoituksenmukaisimman tuloksen ja siinä otetaan huomioon kunkin PTR-viranomaisten päätehtävät ja toimintavalmiudet. Jos toimenpiteistä ei päästä sopimukseen, niistä päättää poliisi.

4.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Ehdotettava lainsäädäntö parantaisi turvallisuutta, koska poliisilla olisi aikaisempaa paremmat mahdollisuudet vastata lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten muodostamaan turvallisuusuhkaan. Ehdotus oletettavasti vähentäisi vaaratilanteita sekä omaisuus- ja muita vahinkoja, joita tällaisten laitteiden lennättämisestä voi aiheutua. Samalla ehdotus parantaisi poliisin kykyä estää ennalta rikoksia, jotka tehdään lennokkeja ja miehittämättömiä ilma-aluksia hyväksikäyttäen. Puuttuminen esimerkiksi kameralla varustetulla lennokilla tai miehittämättömällä ilma-aluksella tapahtuvaan salakatseluun tai yritysvaloiluun tulisi aikaisempaa helpommaksi, mikä saattaisi muun ohella estää merkittävien taloudellisten menetysten aiheutumista. Kysymys voisi olla myös vakavammista teoista, kuten henkeen ja terveyteen kohdistuvista tai terroristisessa tarkoituksessa tehtävistä rikoksista.

Ehdotetun toimivaltuuden säätäminen poliisille merkitsisi vähäistä puuttumista perustuslaissa ja kansainvälisissä ihmisoikeussopimuksissa suojattuihin oikeuksiin. Ehdotuksen perus- ja ihmisoikeuksiin liittyviä kysymyksiä käsitellään jäljempänä suhdetta perustuslakiin ja säätämisyjärjestystä koskevassa jaksossa.

Lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun puuttuminen tapahtuisi käytännössä yleensä häiritsemällä laitteen ja sen ohjausjärjestelmän välistä yhteyttä. Tällainen puuttuminen voi aiheuttaa haittaa radio- ja muulle viestinnälle sekä yleisen viestintäverkon laitteille ja palveluille. Haitta olisi kuitenkin vähäinen ja lyhytaikainen, ja sen aiheuttaminen edellyttäisi kulkuun puuttumisen välttämättömyyttä. Ei ole odotettavissa, että poliisi käyttäisi ehdotettavaa toimivaltuuttaan usein. Puuttumisessa käytettävät tekniset laitteet edellyttäisivät radiolupaa, jota myönnettäessä Viestintävirasto voisi varmistua niiden asianmukaisuudesta.

LUONNOS

Teleyrityksillä on eräitä velvollisuuksia liittyen viestinnän ja palveluiden jatkuvuuden turvaamiseen. Ehdotetun 11 a §:n 2 momentissa tarkoitetun teknisen laitteen käyttäminen ei kuitenkaan yleensä aiheuttaisi niille velvollisuutta toimia. Laite ei esimerkiksi tyypillisesti aiheuttaisi sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 273 §:ssä mainittua merkittävää haittaa tai häiriötä. Teknisen laitteen käyttämisen ei myöskään pitäisi häiritä viestintäpalvelun toimivuutta olennaisesti, eikä aiheuttaa siten teleyritykselle mainitun lain 274 §:n ja 275 §:n mukaista velvollisuutta tehdä häiriöilmoitukset tilaajalle, käyttäjälle ja Viestintävirastolle.

Ehdotuksella olisi myönteisiä vaikutuksia lentoliikenteen häiriöttömyyteen ja turvallisuuteen, koska poliisi pystyisi aikaisempaa tehokkaammin puuttumaan lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten luvattomaan lennättämiseen lentokenttien läheisyydessä. Säännöksistä piittaamaton miehittämätön ilmailu lentokenttien läheisyydessä aiheuttaa turvallisuusriskien lisäksi taloudellisia tappioita, jotka syntyvät lentoliikenteen uudelleenjärjestelystä.

Ehdotus saattaisi vaikuttaa miehittämättömään ilmailuun perustuvaa liiketoimintaa harjoittaviin yrityksiin, joiden määrän voidaan ennakoida lähivuosina kasvavan. Samoin ehdotus voisi vaikuttaa miehittämättömän ilmailun harrastajiin. Alan yritysten ja harrastajien tulisi entistä tarkemmin huomioida lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten käyttämiseen liittyvät rajoitukset.

Ehdotetusta lainsäädännöstä yrityksille ja harrastajille aiheutuvan haitan voidaan kuitenkin arvioida jäävän pieneksi. Ehdotus ei supistaisi alueita, joilla lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten käyttö on sinällään sallittua, eikä se sisällä muitakaan uusia lennättämistä koskevia rajoituksia, vaan ne perustuisivat edelleen ilmailusäädöksiin. Lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun puuttuminen edellyttäisi toimenpiteen välttämättömyyttä jonkin 1 momentissa mainitun päämäärän kannalta. Teknistä laitetta tulisi käyttää niin, että siitä aiheutuisi mahdollisimman vähän haittaa muulle viestinnälle. Poliisi noudattaa muutenkin niin sanottua vähimmän haitan periaatetta, jonka mukaan poliisin toimenpiteillä ei kenenkään oikeuksiin saa puuttua enempää eikä kenellekään saa aiheuttaa suurempaa vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä tehtävän suorittamiseksi. Yrityksillä ja yksityisillä henkilöillä, jotka kärsisivät siitä, että poliisi käyttäisi toimivaltuuksiaan aiheuttomasti, on poliisilaisissa ja vahingonkorvauslaissa säädetty edellytyksin oikeus korvaukseen aiheutuneista vahingoista.

5 Asian valmistelu

5.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Esitys on valmisteltu työryhmässä, jossa on ollut edustajia sisäministeriön poliisiosastolta, oikeusministeriöstä, puolustusministeriöstä, liikenne- ja viestintäministeriöstä, Rajavartiolaitoksesta, Poliisihallituksesta ja suojelupoliisista. Työryhmä on kuullut Tullia ja Viestintävirastoa.

5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Luonnos hallituksen esitykseksi on lähetetty lausuntokierrokselle kesäkuussa 2018. Lausuntoa on pyydetty 32 taholta.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Hallitus on 25 päivänä tammikuuta 2018 antanut eduskunnalle esityksen HE 201/2017 vp laeiksi rajavartiolaitain ja ulkomaalaislain muuttamisesta sekä eräiksi niihin liittyviksi laeiksi. Esityksen mukaan rajavartiolaitaimiehelle säädettäisiin oikeus puuttua miehittämättömän ilma-aluksen ja lennokin kulkuun, jos se on

LUONNOS

välttämätöntä rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi, turvaamistehtävän tai meripelastustehtävän suorittamiseksi taikka Rajavartiolaitoksen erittäin tärkeän toiminnan suojaamiseksi (ehdotettu rajavartiolaitain 38 a §). Ehdotettujen lakien on tarkoitus tulla voimaan mahdollisimman pian.

Hallitus on 31 päivänä toukokuuta 2018 antanut eduskunnalle esityksen HE 72/2018 vp laiksi puolustusvoimista annetun lain muuttamisesta. Esityksessä ehdotetaan, että lakiin lisätään säädökset puolustusvoimien oikeudesta puuttua lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun. Lain on tarkoitus tulla voimaan mahdollisimman pian.

Oikeusministeriössä valmistellaan esitystä vankeuslain ja tutkintavankeuslain muuttamisesta. Tarkoituksena on muuttaa vankeuslakia siten, että Rikosseuraamuslaitokselle säädettäisiin toimivaltuus puuttua vankilan alueella tai sen yläpuolella liikkuvien miehittämättömien kulkuneuvojen kulkuun teknisillä laitteilla. Hallituksen esitystä ei ole vielä annettu.

YKSITYSKOHTAISET PERUSTELUT

1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT

2 Luku Yleiset toimivaltuudet

11 a §. *Lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttuminen.* Pykälä on uusi. Pykälässä säädettäisiin poliisin toimivallasta puuttua lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun.

Lennokilla tarkoitetaan ilmailulain 2 §:n 1 momentin 21 kohdan mukaan lentämään tarkoitettua laitetta, jonka mukana ei ole ohjaajaa ja jota käytetään harraste- tai urheilutarkoitukseen. Saman momentin 22 kohdan mukaan miehittämätön ilma-alus on ilma-alus, joka on tarkoitettu lentämään ilman ilma-aluksessa mukana olevaa ohjaajaa. Määritelmät muuttunevat, kun edellä Euroopan unionin oikeutta käsittelevässä jaksossa mainittu uusi EASA-asetus tulee voimaan.

Poliisimiehellä olisi oikeus puuttua lennokin ja miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun ensinnäkin silloin, kun se olisi välttämätöntä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Yleisen järjestyksen ja turvallisuuden alaan on katsottu kuuluvan ainakin kaiken sellaisen poliisitoiminnan, jonka tarkoituksena on luoda ja ylläpitää turvallista elin- ja toimintaympäristöä yhteiskunnan jäsenille, torjua ja estää ennakolta oikeudenloukkauksia ja häiriöitä sekä poistaa tapahtuneet häiriöt ja selvittää tapahtuneet oikeudenloukkaukset (HE 224/2010 vp, s. 70-71, HE 57/1994 vp, s. 32).

Toinen peruste puuttua lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun olisi rikosten ennalta estäminen tai jo aloitetun rikoksen keskeyttäminen. Rikosten ennalta estämisellä tarkoitetaan rikokseen puuttumista jo ennen sen tekemistä (HE 224/2010 vp, s. 70). Lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun voitaisiin puuttua myös silloin, kun rikoksen tekeminen olisi jo aloitettu. Näin voi olla esimerkiksi tilanteessa, jossa kameralla varustetusta lennokista tai miehittämättömästä ilma-aluksesta kuvataan kotirauhan suojaamassa paikassa oleskelevaa henkilöä.

Toimivaltuutta voitaisiin käyttää erityisten valvontakohteiden vartioimiseksi sekä poliisitehtävän tai merkittävän valtiollisen tapahtuman turvaamiseksi. Erityiset valvontakohteet voisivat olla esimerkiksi poliisiasemia. Tämä peruste vastaisi sitä, mitä on säädetty teknisestä valvonnasta poliisilain 4 luvun 1 §:ssä. Poliisitehtävän turvaaminen viittaisi puolestaan tilanteisiin, joissa lennokilla tai miehittämättömällä ilma-aluksella tarkkaillaan tai häiritään poliisitehtävän suorittamista. Merkittävän valtiollisen tapahtuman

LUONNOS

turvaaminen taas on myös ilmailulain 167 §:n mukainen peruste puuttua ilma-aluksen kulkuun. Merkittävät valtiolliset tapahtumat ovat esimerkiksi valtiovierailuja.

Poliisimiehellä olisi momentin mukaan oikeus puuttua lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun myös onnettomuuspaikalla suoritettavien toimenpiteiden tai toimenpiteen kohteena olevan henkilön yksityisyyden suojaamiseksi. Peruste vastaisi sitä, mitä poliisilain 2 luvun 8 §:ssä on säädetty paikan ja alueen eristämisestä. Lennokkien tai miehittämättömien ilma-alusten lennättäminen ja erityisesti niistä tapahtuva kuvaaminen voi häiritä onnettomuustutkintaa ja vaikeuttaa sen tavoitteen pääsemistä. Onnettomuustilanteissa olisi lisäksi tarpeen varmistaa, ettei kameroilla varustetuilla lennokeilla tai miehittämättömillä ilma-aluksilla loukata toimenpiteen kohteena olevien henkilöiden yksityisyyttä. Poliisin salassapitovelvollisuutta ei voida toteuttaa, ellei poliisimiehellä ole oikeutta estää lennokista tai miehittämättömästä ilma-aluksesta tapahtuvaa kuvaamista. Säännöksen eräs tarkoitus olisikin turvata hienotunteisuusperiaatteen toteutuminen.

Pykälän nojalla poliisimies voisi ottaa lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen tilapäisesti haltuun, estää sen käytön tai muutoin puuttua sen kulkuun. Haltuun ottamisella tarkoitettaisiin määräysvallan ottamista esimerkiksi niin, ettei laitteen alkuperäinen käyttäjä enää pystyisi käyttämään sitä tai ettei autonominen laite voisi enää suorittaa tehtävänsä. Kysymys voisi olla myös lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen ottamisesta fyysisesti poliisin haltuun. Käytön estämisellä puolestaan tarkoitettaisiin sellaisten edellytysten luomista, ettei lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen käyttäminen olisi mahdollista. Kulkuun muutoin puuttuminen voisi tarkoittaa esimerkiksi verkon käyttämistä niin, ettei lennokka tai miehittämätön ilma-alus kykenisi enää suorittamaan tehtävänsä. Poliisimies voisi puuttua kulkuun myös antamalla määräyksiä lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen ohjaajalle, jos sen ohjaaja kyetään tavoittamaan.

Edellytys puuttumisen välttämättömyydestä merkitsisi sitä, että kynnys ehdotetun toimivaltuuden käyttöön olisi korkeammalla kuin esimerkiksi poliisilain 2 luvun 11 §:ssä tarkoitettussa miehitetyn kulkuneuvon pysäyttämistä ja siirtämistä koskevassa lainkohdassa. Lähtökohtana tulisi olla, ettei lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puututtaisi kevein perustein. Myös tämän toimivaltuuden käyttämisessä olisi noudatettava vähimmän haitan periaatetta, jonka mukaan poliisin toimenpiteillä ei kenenkään oikeuksiin saa puuttua enempää eikä kenellekään saa aiheuttaa suurempaa vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä tehtävän suorittamiseksi. Poliisin tulisi ensisijaisesti pyrkiä tavoittamaan lennokkia tai miehittämätöntä ilma-alusta ohjaava henkilö ja vaikuttamaan tämän toimintaan neuvoin, kehotuksin ja käskyin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin edellytyksistä puuttua lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun teknisellä laitteella. Poliisimies voisi käyttää teknistä laitetta momentissa säädetyin edellytyksin silloin, kun poliisimiehellä olisi 1 momentin nojalla oikeus puuttua lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun.

Teknisen laitteen käyttämistä harkittaessa tulisi arvioida, onko sen käyttäminen puolustettavaa ottaen huomioon tehtävän tärkeys ja kiireellisyys, lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen toiminnan vaarallisuus, käytettävissä olevat voimavarat sekä muut tilanteen kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat. Puolustettavuusharkinnassa arvioitavien seikkojen luettelo vastaisi muuten sitä, mitä tarpeellisten voimakeinojen käytöstä on säädetty poliisilain 2 luvun 17 §:n 1 momentissa, mutta luettelossa mainittaisiin vastarinnan vaarallisuuden asemesta esimerkkinä lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen toiminnan vaarallisuus. Kokonaisarvosteluun voisi vaikuttaa esimerkiksi toimivaltuuden käyttämisestä muulle alueella olevalle liikenteelle tai radio- taikka viestintäverkolle mahdollisesti aiheutuva haitta. Mitä vaarallisemmin

LUONNOS

lennokkia tai miehittämätöntä ilma-alusta lennätettäisiin, sitä puolustettavampaa teknisen laitteen käyttö olisi. Teknistä laitetta saisi joka tapauksessa käyttää vain lyhytaikaisesti.

Teknisen kehityksen vuoksi ei olisi tarkoituksenmukaista tarkemmin määritellä sitä, millaisella teknisellä laitteella lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun voitaisiin puuttua. Kysymys voisi esimerkiksi olla laitteesta, jolla kyetään häiritsemään lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen ja sen ohjausjärjestelmän välistä yhteyttä tai ottamaan lentolaitteen ohjaus haltuun. Automaattisesti toimivan laitteen käyttäminen ei kuitenkaan olisi sallittua, vaan teknisen laitteen käyttämisen tulisi edellyttää poliisimiehen yksittäistapauksellista ratkaisua.

Tekninen laite ei saisi aiheuttaa vähäistä suurempaa haittaa radio- ja muulle viestinnälle tai yleisen viestintäverkon laitteille tai palveluille. Vaikutusten tulisi kohdistua mahdollisimman tarkasti vain haitalliseksi havaittuun toimintaan ja sen käyttämiin taajuuksiin. Jos tekninen laite olisi sähköisen viestinnän palveluista annetussa laissa tarkoitettu radiolähetin, sen hallussapito ja käyttö edellyttäisivät Viestintäviraston myöntämää radiolupaa, josta säädetään sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 39 §:ssä. Radiolupamenettelyssä Viestintävirasto kykenisi varmistamaan, että laitteet ominaisuuksiensa puolesta täyttäisivät tämän edellytyksen. Kuitenkin myös laitetta käytettäessä tulisi huomioida, ettei sen käyttämisestä aiheutuisi momentissa tarkoitettua haittaa. Harkinnassa olisi erityisesti huomioitava teknisen laitteen käyttämisen vaikutukset turvallisuusradioviestintään tai radionavigointisatelliittiliikenteen vastaanottoon (esim. GPS-vastaanotto).

Lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten kulkuun saisivat teknistä laitetta käyttäen puuttua vain poliisimiehet, jotka olisivat saaneet laitteen käyttöön asianmukaisen koulutuksen. Näin voitaisiin vähentää toimivaltuuden käyttämisestä viestinnälle tai sivullisille mahdollisesti aiheutuvaa haittaa.

Pykälän 3 momentti oikeuttaisi poliisimiehen käsittelemään lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen käyttöön liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja. Pykälän 2 momentissa tarkoitettua teknisen laitteen käyttäminen edellyttäisi tyypillisesti tällaisten tietojen käsittelemistä, koska lennokkien ja miehittämättömien ilma-alusten havaitseminen silmämääräisesti tai valvontakameroilla ei tuota riittävän tarkkaa tietoa. Momentissa tarkoitettujen käsittely olisi mahdollista myös lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen käyttöön liittyvän laitteen tai järjestelmän osan yksilöimiseksi ja sijainnin määrittämiseksi.

Radioviestinnällä, välitystiedoilla ja sijaintitiedoilla tarkoitettaisiin samaa kuin sähköisen viestinnän palveluista annetussa laissa, jonka 3 §:n 17, 18 ja 40 kohdissa nämä käsitteet on määritelty. Radioviestintä on viestintää radioaaltojen avulla. Välitystiedot puolestaan ovat oikeus- tai luonnolliseen henkilöön yhdistettävissä olevaa tietoa, jota käsitellään viestin välittämiseksi sekä tietoa radioaseman tunnistesta ja radiolähettimen käyttäjästä sekä tietoa radiolähetyksen alkamisajankohdasta, kestosta ja lähetyspaikasta. Sijaintitiedot taas ovat viestintäverkosta tai päätelaitteesta saatavaa tietoa, joka ilmaisee liittymän tai päätelaitteen maantieteellisen sijainnin ja jota käytetään muuhun kuin viestin välittämiseen.

Sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 136 §:n mukaan sähköiset viestit ja välitystiedot ovat luottamuksellisia. Pykälän 3 momentissa kuitenkin sallitaan sähköisten viestien ja välitystietojen käsittely myös silloin, jos laissa niin säädetään. Samoin mainitun lain 160 §:n 1 momentin mukaan sijaintitietoja, jotka voidaan yhdistää luonnolliseen henkilöön, saa käsitellä muun ohella silloin, jos laissa niin säädetään. Esimerkiksi ehdotetun kaltaisista viranomaistoimivaltuuksista voidaan siten säätää erikseen muussa lainsäädännössä. Ehdotettu tietojen käsittely ei rajoittuisi sähköisen viestinnän palveluista annetun 136 §:n 5 ja 6 momenteissa tarkoitettuun radioviestinnän ja sen välitystietojen tilastolliseen käsittelyyn automaattisen tietojenkäsittelyn avulla.

Lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen ja sen kauko-ohjauspaikan välinen radioviestintä on lähtökohtaisesti sellaista, ettei se sisällä tietoja, jotka olisivat yhdistettävissä luonnolliseen henkilöön. Yksinomaan radioviestinnän avulla voidaan ainoastaan selvittää kauko-ohjauspaikan sijainti, mutta ei sitä, kenelle kauko-ohjauslaite kuuluu tai kuka sitä käyttää. Kauko-ohjauslaitteen käyttäjän yksilöinti edellyttää lisäksi muuta aistinvaraista tai teknistä havainnointia, esimerkiksi partion lähettämistä kauko-ohjauspaikalle. Kysymys ei siten olisi sellaisesta luonnollisen henkilön yksilöinnistä, jossa pelkän viestinnän käsittelyn avulla saataisiin selville jonkun henkilöllisyys. Kuitenkin silloin, jos lennokkia tai miehittämätöntä ilma-alusta ohjataan matkapuhelimen, tietokoneen tai muun luonnolliseen henkilöön yhdistettävän telepäätelaitteen avulla, radioviestinnän ja välitystietojen käsittely sisältää väistämättä tietoja, joilla henkilö on mahdollista yksilöidä.

Pykälän 3 momentin nojalla hankitut tiedot olisi hävitettävä viipymättä teknisen laitteen käyttämisen jälkeen, jollei laissa toisin säädetä. Aihetta säilyttää tietoja ei olisi enää tehtävän tultua suoritetuksi. Velvollisuus hävittää tiedot viipymättä olisi merkityksellinen viestin luottamuksellisuuden suojan rajoittamisen hyväksyttävyyden näkökulmasta.

Pykälän 4 momentin mukaan teknisen laitteen käyttämisestä tulisi lähtökohtaisesti ilmoittaa Viestintävirastolle. Ilmoitus voisi olla joko ennakollinen tai jälkikäteinen. Viestintävirasto on sähköisen viestinnän valvontaviranomainen, jonka tehtäviin kuuluu muun muassa sähköisen viestinnän luottamuksellisuuteen, radiotaajuuksien häiriöttömyyteen ja radiolaitteiden vaatimustenmukaisuuteen liittyvien säännösten valvonta. Lakisääteisten tehtäviensä hoitamiseksi Viestintäviraston olisi syytä olla tietoinen viestintää mahdollisesti haittaavasta toiminnasta. Ilmoitusvelvollisuudella Viestintävirastolle pyrittäisiin myös siihen, että tieto teknisen laitteen käyttämisestä saavuttaisi tarpeen mukaan teleyritykset, joille on sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 33 ja 34 luvuissa säädetty velvollisuuksia liittyen häiriöiden hallintaan ja niistä ilmoittamiseen. Teknisen laitteen käyttäminen ei tyyppillisesti aiheuttaisi niille velvollisuutta ryhtyä toimenpiteisiin.

Poliisilla ei kuitenkaan olisi velvollisuutta tehdä ilmoitusta Viestintävirastolle ensinnäkään silloin, jos se olisi radio- tai muulle viestinnälle taikka yleisen viestintäverkon laitteille tai palveluille oletettavasti aiheutuvaan tai aiheutuneeseen haittaan nähden ilmeisen tarpeetonta. Ilmoitusta ei siis tarvitsisi tehdä, jos momentissa kuvatus haitan aiheutuminen olisi hyvin epätodennäköistä esimerkiksi siitä syystä, että teknistä laitetta käytettäisiin kaukana asutuksesta ja viestintäverkoista. Toinen peruste jättää ilmoitus tekemättä liittyisi poliisin taktisten ja teknisten menetelmien pitämiseen salassa. Ilmoittamatta jättämisen pitäisi olla näistä syistä ilmeisen perusteltua, joten ilmoittamatta jättäminen ei tällä perusteella tulisi usein kysymykseen.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin poliisin velvollisuudesta dokumentoida lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumista koskevan toimivallan käyttö. Säännöksellä olisi merkitystä ennen muuta oikeusturvan ja toimivaltuuden käytön valvonnan kannalta. Pöytäkirjaan tai muuhun asiakirjaan tulisi merkitä ainakin lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisen aika ja paikka sekä puuttumisen peruste. Siitä tulisi ilmetä puuttumisesta päättänyt poliisimies ja sen suorittaneet poliisimiehet virka-asemineen. Asiakirjan tulisi niin ikään sisältää kuvaus lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta. Kirjata tulisi myös toimenpiteen kohteena olleen laitteen yksilöintitiedot ja omistaja, jos ne ovat tiedossa, sekä tiedot poliisin haltuun ehdotettavan poliisilain 2 luvun 15 a §:n nojalla otetun lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen käsittelystä.

15 a §. *Haltuun otetun lennokin ja miehittämättömän ilma-aluksen käsittely*

LUONNOS

Ehdotettu uusi pykälä koskisi menettelyä silloin, kun poliisi on ottanut poliisilain 2 luvun 11 a §:n perusteella haltuunsa lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen.

Haltuun otettu laite tulisi luovuttaa ilman aiheutonta viivytystä laitteen omistajalle. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín määräyksen OPS M1-32 eli niin sanotun RPAS-määräyksen mukaan lennokista ja kauko-ohjatusta ilma-aluksesta on käytävä ilmi käyttäjän nimi ja yhteystiedot.

Haltuun otettua lennokkia tai miehittämätöntä ilma-alusta ei luovutettaisi omistajalleen, jos olisi jokin laissa säädetty peruste pitää lennokki tai miehittämätön ilma-alus viranomaisen hallussa. Jos haltuun otettua lennokkia tai miehittämätöntä ilma-alusta olisi esimerkiksi lennätetty niin, että olisi syytä epäillä salakatselua, lentolaite voitaisiin mahdollisesti takavarikoida pakkokeinolain 7 luvun 1 §:n nojalla. Lennokkia tai miehittämätöntä ilma-alusta voitaisiin tarvita myös muun viranomaisen kuin poliisin käsiteltävänä tai tutkittavana olevassa asiassa. Esimerkiksi Rajavartiolaitokselle kuuluu rikostorjunnasta rajavartiolaitoksessa annetun lain (108/2018) 4 §:n mukaan eräiden rikosten tutkinta ja Tullille tullirikosten tutkinta rikostorjunnasta Tullissa annetun lain (623/2015) mukaisesti. Näissä tilanteissa toimivaltainen viranomainen päättäisi lennokin tai ilma-aluksen luovuttamisesta omistajalleen.

Tiedot poliisin haltuun ottaman lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen käsittelystä tulisi merkitä ehdotetun poliisilain 2 luvun 11 a §:n 5 momentin nojalla laadittavaan pöytäkirjaan tai muuhun asiakirjaan.

17 §. Voimakeinojen käyttö

Pykälän 1 momentin luetteloon tilanteista, joissa poliisimies voi käyttää tarpeellisia voimakeinoja momentin muiden soveltamisedellytysten täytyessä, lisättäisiin lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttuminen. Muutos merkitsisi sitä, että silloin, kun poliisimiehellä olisi oikeus puuttua lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun ehdotetun 11 a §:n nojalla, poliisimies voisi käyttää sellaisia tarpeellisia voimakeinoja, joita voidaan pitää puolustettavina. Kysymys voisi olla esimerkiksi verkosta.

Ampuma-aseen käyttämisen edellytyksistä säädettäisiin yhä poliisilain 2 luvun 19 §:ssä.

2 VOIMAANTULO

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

3 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS

Omaisuuksensuoja

Ehdotuksen mukaan poliisimiehellä olisi oikeus ottaa lennokki tai miehittämätön ilma-alus tilapäisesti haltuun, estää sen käyttö tai muutoin puuttua sen kulkuun. Puuttumisessa voitaisiin käyttää teknistä laitetta tai tarpeellisia voimakeinoja. Ehdotettu toimivaltuus merkitsisi perustuslain 15 §:n 1 momentissa turvatun omaisuudensuojan rajoittamista.

Ehdotuksella pyrittäisiin parantamaan poliisin mahdollisuuksia suoriutua sille asetetuista tehtävistä. Perustuslakivaliokunta on lausunut eräiden poliisilain aikaisempien muutosehdotusten yhteydessä, että poliisitoiminnan tavoitteiden saavuttaminen on yleisen yhteiskunnallisen intressin kannalta tärkeää. Perusoikeusjärjestelmässä kysymys on ääritapauksissa henkilökohtainen turvallisuus -perusoikeuden suojaamisesta. Tällaisen vahvan intressin olemassaolon on yleensä katsottu muodostavan sellaisen

LUONNOS

perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävän syyn, joka valtiosääntöoikeudellisessa merkityksessä oikeuttaa perusoikeuden rajoittamisen, jos muutkin yleiset rajoittamedellytykset ovat käsillä (PeVL 67/2010 vp, s. 3 ja PeVL 5/1999 vp, s. 2).

Perustuslakivaliokunta on katsonut, että jos henkilöllä on lähtökohtaisesti oikeus pitää esine tai aine hallussaan, sen pois ottaminen merkitsee vähäistä puuttumista omaisuudensuojaan, jos kysymys on tilapäisestä omaisuuden käytön rajoittamisesta ja sillä on perusoikeusjärjestelmän kannalta painavat perusteet (PeVL 30/2010 vp, s. 8 ja PeVL 43/2010 vp, s. 3).

Ehdotus merkitsisi yksittäistapauksellista puuttumista lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun silloin, kun se olisi laissa määritellyn tarkoituksen vuoksi välttämätöntä. Puuttumisella tavoitellaan yhteiskunnallisesti tärkeitä päämääriä, kuten yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämistä sekä rikosten ennalta ehkäisemistä. Poliisin haltuun ottama lennokka tai miehittämätön ilma-alus tulisi ilman aiheutonta viivytystä palauttaa omistajalleen, jollei sitä esimerkiksi pakkokeinoin nojalla takavarikoitaisi tai olisi muuta laissa säädettyä perustetta pitää sitä viranomaisen hallussa. Lennokka tai miehitetty ilma-alus ei myöskään tyypillisesti kärsisi vaurioita, jos sen kulkuun puututtaisiin teknisellä laitteella. Näin ei tapahtuisi välttämättä edes voimakeinoja käytettäessä, jos voimankäyttövälineenä olisi esimerkiksi lennokkiin tai miehittämättömään ilma-alukseen suunnattu verkko. Poliisilaissa ja vahingonkorvauslaissa on säädetty oikeudesta korvaukseen silloin, jos poliisi käyttää toimivaltuuksiaan aiheuttomasti ja aiheuttaa tällöin vahinkoa jollekulle.

Näin ollen ehdotus merkitsisi vain vähäistä puuttumista omaisuudensuojaan, ja sille on hyväksyttävänä pidettävä syy. Ehdotus olisi myös oikeasuhtainen sillä tavoiteltuun päämäärään nähden.

Luottamuksellisen viestin suoja

Ehdotuksen mukaan poliisilla olisi oikeus silloin, kun sillä olisi toimivalta puuttua lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun, käsitellä teknisen laitteen käyttämiseksi taikka lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen käyttöön liittyvän laitteen tai järjestelmän osan yksilöimiseksi ja sijainnin määrittämiseksi lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen käyttöön liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja. Tiedot tulisi hävittää viipymättä teknisen laitteen käytön päätyttyä.

Perustuslain 10 §:n 2 momentin mukaan kirjeen, puhelun ja muun luottamuksellisen viestin salaisuus on loukkaamaton. Perustuslain 10 §:n 3 momentin mukaan lailla voidaan säätää välttämättömistä rajoituksista viestin salaisuuteen muun muassa yksilön tai yhteiskunnan turvallisuutta taikka kotirauhaa vaarantavien rikosten tutkinnassa ja turvallisuustarkastuksessa. Sääntelyn lähtökohtana on yksilön oikeus elää omaa elämäänsä ilman viranomaisten ja ulkopuolisten tahojen mielivaltaista tai aiheutonta puuttumista siihen.

Hallitus on esittänyt eduskunnalle perustuslain 10 §:n muuttamista (HE 198/2017 vp). Esityksessä ehdotetaan, että ilmaisu "rikosten tutkinnassa" korvattaisiin perustuslakivaliokunnan vakiintunutta tulkintaa paremmin vastaavalla ilmaisulla "rikosten torjunnassa", ja että uudeksi rajoitusperusteeksi säädettäisiin tiedon hankkiminen sotilaallisesta toiminnasta taikka sellaisesta muusta toiminnasta, joka vakavasti uhkaa kansallista turvallisuutta.

Perustuslakivaliokunta on pitänyt perustuslain 10 §:n kannalta merkityksellisenä esimerkiksi sääntelyä viranomaisen oikeudesta saada tietoja henkilön sijainnista tai hänellä olevan matkaviestimen paikkatiedosta (PeVL 53/2005 vp, PeVL 11/2005 vp, PeVL 9/2004 vp, PeVL 36/2002 vp ja PeVL 24/2001 vp). Henkilöllä olevan matkaviestimen sijainnin paikantaminen on katsottu merkitykselliseksi myös liikkumisvapauden

LUONNOS

kannalta (PeVL 11/2005 vp, PeVL 9/2004 vp ja PeVL 36/2002 vp). Toisaalta viestin tunnistamistiedot (välitystiedot) jäävät perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan viestin salaisuutta koskevan perusoikeuden ydinalueen ulkopuolelle (PeVL 67/2010 vp, s. 4, PeVL 37/2002 vp, s. 3 ja PeVL 26/2001 vp, s. 3). Perustuslakivaliokunta on pitänyt mahdollisena, että tunnistamistietojen saaminen jätetään sitomatta tiettyihin rikostyyppihin, jos sääntely muutoin täyttää perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset (PeVL 26/2001 vp, s. 3, PeVL 37/2002 vp, s. 3, PeVL 66/2010 vp, s. 7).

Lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen ja sen kauko-ohjauslaitteen välisessä radioviestinnässä ei useimmiten ole luonnolliseen henkilöön yhdistettävissä olevia välitystietoja. Mikäli laitetta ei ohjata henkilöön yhdistyvällä ohjauslaitteella, kuten matkapuhelimella tai tietokoneella, radioviestinnän avulla ei pystytä selvittämään kauko-ohjauslaitteen omistajaa tai sen käyttäjää, vaan se edellyttää muita aistinvaraisia tai teknisiä toimenpiteitä. Henkilöllisyyden selvittäminen yhdistelemällä radioviestinnän tietoja ja muita toimenpiteitä ei myöskään ole aukotonta.

Jos lennokkia tai miehittämätöntä ilma-alusta ohjataan matkapuhelimen, tietokoneen tai muun luonnolliseen henkilöön yhdistettävän telepäätelaitteen avulla, radioviestinnän ja välitystietojen käsittely sisältää väistämättä tietoja, joilla henkilö on mahdollista yksilöidä.

Ehdotetussa toimivaltuudessa on osittain kysymys yksilön ja yhteiskunnan turvallisuutta vaarantavien rikosten tutkinnasta. Tällaisten rikosten piiriin kuuluvat esimerkiksi huumausainerikokset, törkeät väkivaltarikokset sekä maan- ja valtiopetosrikokset (HE 309/1993 vp, s. 54). Rikosten tutkintana taas pidetään perustuslain 10 §:n 3 momentissa tarkoitettua mielessä myös sellaisia toimenpiteitä, joihin ryhdytään jonkin konkreettisen ja yksilöidyn rikosepäilyn johdosta, vaikka rikos ei vielä olisi ehtinyt toteutuneen teon asteelle (PeVL 2/1996 vp, s. 2, PeVL 5/1999 vp, s. 2-3).

Ehdotuksen mukaan luottamuksellisen viestin salaisuuteen voitaisiin puuttua kuitenkin myös muussa kuin edellä mainitussa tarkoituksessa. Tällöinkin toimivaltuuden ja siten myös teknisen laitteen käyttäminen edellyttäisi välttämättömyyttä jonkin ehdotettavassa pykälässä mainitun päämäärän toteuttamiseksi. Ehdotuksen tarkoitus on osaltaan suojata henkeä, terveyttä ja turvallisuutta, joten se palautuu perustuslain 7 §:ssä turvattuihin oikeuksiin. Ehdotuksella voidaan nähdä olevan samantyyppinen turvallisuusintresseihin kytkeytyvä tavoite kuin mitä perustuslain 10 §:n 3 momentissa tarkoitettulla turvallisuustarkastuksella (PeVL 6/2018 vp, s. 3-4, PeVL 36/2017 vp, s. 4). Tarkoitus ei olisi puuttua viestinnän sisältöön sinänsä, vaan viestintää käsiteltäisiin vain teknisen laitteen käyttämiseksi. Hankitut tiedot olisi hävitettävä viipymättä teknisen laitteen käyttämisen jälkeen (PeVL 11/2005 vp, s. 6, PeVL 36/2002 vp, s. 5).

Kaikkiaan ehdotuksen merkitsemä viestinnän luottamuksellisuuden suojan lyhytaikainen ja kertaluonteinen rajoitus olisi kokonaisuudessaan varsin vähäinen verrattuna rajoituksen perusteena olevan yhteiskunnallisen intressin tärkeyteen.

Edellä esitetyillä perusteilla lakiehdotus voidaan hallituksen käsityksen mukaan käsitellä tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

LUONNOS

LAKIEHDOTUS

Laki poliisilain 2 luvun muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan poliisilain (872/2011) 2 luvun 17 §:n 1 momentti sekä

lisätään 2 lukuun uusi 11 a ja 15 a § seuraavasti:

2 luku

Yleiset toimivaltuudet

11 a §

Lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttuminen

Poliisimiehellä on oikeus ottaa ilmailulain 2 §:n 1 momentin 21 kohdassa tarkoitettu lennokka ja 22 kohdassa tarkoitettu miehittämätön ilma-alus tilapäisesti haltuun, estää sen käyttö tai muutoin puuttua sen kulkuun, jos se on välttämätöntä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi, rikosten ennalta estämiseksi tai jo aloitetun rikoksen keskeyttämiseksi, erityisten valvontakohteiden vartioimiseksi, poliisitehtävän tai merkittävän valtiollisen tapahtuman turvaamiseksi taikka onnettomuuspaikalla suoritettavien toimenpiteiden tai toimenpiteen kohteena olevan henkilön yksityisyyden suojaamiseksi.

Poliisimies voi edellä 1 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa käyttää lyhytaikaisesti teknistä laitetta, joka ei aiheuta vähäistä suurempaa haittaa radio- tai muulle viestinnälle taikka yleisen viestintäverkon laitteille tai palveluille. Teknistä laitetta voidaan käyttää, jos se on puolustettavaa ottaen huomioon tehtävän tärkeys ja kiireellisyys, lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen toiminnan vaarallisuus, käytettävissä olevat voimavarat sekä muut tilanteen kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat. Teknistä laitetta saa käyttää ainoastaan asianmukaisen koulutuksen saanut poliisimies.

Poliisimiehellä on oikeus käsitellä teknisen laitteen käyttämiseksi taikka lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen käyttöön liittyvän laitteen tai järjestelmän osan yksilöimiseksi ja sijainnin määrittämiseksi lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen käyttöön liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja. Tällaiset tiedot on hävitettävä viipymättä teknisen laitteen käytön jälkeen, jollei laissa toisin säädetä.

Teknisen laitteen käyttämisestä on ilmoitettava Viestintävirastolle, jollei se ole radio- tai muulle viestinnälle taikka yleisen viestintäverkon laitteille tai palveluille oletettavasti aiheutuvaan tai aiheutuneeseen haittaan nähden ilmeisen tarpeetonta tai jos ilmoittamatta jättäminen on poliisin taktisiin ja teknisiin menetelmiin liittyvästä syystä ilmeisen perusteltua.

Lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta on laadittava pöytäkirja tai tehtävä vastaava merkintä muuhun asiakirjaan.

15 a §

Haltuun otetun lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen käsittely

LUONNOS

Poliisin haltuun 11 a §:n nojalla otettu lennokka tai miehittämätön ilma-alus on luovutettava ilman aiheutonta viivytystä laitteen omistajalle, jollei ole laissa säädettyä perustetta pitää sitä viranomaisen hallussa.

17 §

Voimakeinojen käyttö

Poliisimiehellä on virkatehtävää suorittaessaan oikeus vastarinnan murtamiseksi, henkilön paikalta poistamiseksi, kiinniottamisen toimittamiseksi, vapautensa menettäneen pakenemisen estämiseksi, esteen poistamiseksi, *lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumiseksi* taikka välittömästi uhkaavan rikoksen tai muun vaarallisen teon tai tapahtuman estämiseksi käyttää sellaisia tarpeellisia voimakeinoja, joita voidaan pitää puolustettavina. Voimakeinojen puolustettavuutta arvioitaessa on otettava huomioon tehtävän tärkeys ja kiireellisyys, vastarinnan vaarallisuus, käytettävissä olevat voimavarat sekä muut tilanteen kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat.

Tämä laki tulee voimaan x päivänä x kuuta 20xx