

16.1.2026

**Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristölautakunnan päätökseen
mikroliikenneluvan lupaehdoista Lahdessa § 158
4287/08.00.00.02/2025**

Perustiedot

Oikaisua vaativa tah

Tier Mobility Finland Oy (Dott)
3135382-9
posti@ridedott.com
Kampinkuja 2
00120 Helsinki

Yrityksen edustajana oikaisuopyynnössä:

Juho Lindgren
Suomen yhteiskuntasuhdejohtaja

Elina Bürkland
Suomen majohtaja

Oikaisuvaatimusoikeus

Oikaisuvaatimus perustuu Hallintolain (434/2003) 7 a lukuun ja erityisesti sen 49 a §:ään, jonka mukaan kunnallisen viranomaisen hallintopäätökseen voidaan hakea oikaisua, jos päätös koskee oikaisuvaatimuksen tekijää.

Tier Mobility Finland Oy on asiassa hallintolain (434/2003) 11 §:ssä tarkoitettu asianosainen. Lahden kaupunkiympäristölautakunnan päätös mikroliikenneluvan lupaehdoista vaikuttaa suoraan yhtiön oikeuteen harjoittaa elinkeinotoimintaa Lahden kaupungin hallinnoimilla alueilla, ja päätöksellä on välitön vaikutus perustuslain (731/1999) 18 §:n elinkeinovapauteen.

Sovellettava lainsäädäntö

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 2 a luvun, erityisesti 18 e §:n mukaan kunta voi liittää mikroliikennelupa-ajallisia ja alueellisia ehtoja vain, jos ne ovat **tarpeellisia** (ajonopeudet, pysäköinti, käyttöalueet) tai **välttämättömiä** (lukumäärät, käyttöajat, käyttökauden rajaukset, käyttöä koskevat tekniset ehdot) liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden tai kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta.

Lisäksi lupaehtojen tulee täyttää hallintolain 6 §:ssä säädetyt yleiset hallinto-oikeudelliset periaatteet, erityisesti suhteellisuus-, yhdenvertaisuus- ja tarkoitussidonnaisuusperiaatteet.

Aiemmat toimenpiteet

Lahden kaupunki julkaisi mikroliikenneluvan luonnoksen syksyllä 2025 ja järjesti alan toimijoille sekä muille asianaosaisille kirjallisen kuulemisen luonnoksen lupaehdoista.

Tier Mobility Finland Oy lähetti omat kommentit kaupungille 30.10.2025. Lahden kaupunki laati osaltaan 8.12.2025 päivätyn lausuntojen vastineet operaattoreiden kommentteihin.

Operaattoreiden lisäksi lausuntonsa toimittivat Lahti City ry, Hämeen poliisilaitos, Lahden kaupungin vammaisneuvosto & Lahden kaupungin vanhusneuvosto.

18.12.2025 Lahden kaupungin Kaupunkiympäristölautakunta julkaisi päivitetyn mikroliikenneluvan ja siihen liitettävät lupaehdot joihin tämä oikaisuvaatimus liittyy.

Oikaisuvaatimuksen kohde

Tier Mobility Finland Oy hakee oikaisua Lahden Kaupunkiympäristölautakunnan 16.12.2025 kokouksessa tehtyyn päätökseen § 158 4287/08.00.00.02/2025 mikroliikenneluvasta seuraavien lupaehtojen osalta:

1. Viikonloppu-, arkipyhä-, vappu- ja juhannusyön käyttökielto
2. Yöaikainen alhaisempi nopeusrajoitus yhteiskäyttöisille sähköpotkulaudoille 15 km/h
3. Toimintakauden määritelmä
4. Kaupunkipyöräpalvelun eriarvoinen kohtelu lupaehtojen osalta

Oikaisuvaatimuksen vaatimukset ja perustelut

1. Viikonloppu-, arkipyhien, vappuyön sekä juhannuyön käyttökielto

Lahden kaupungin päivitettyissä mikroliikenneluvan ehdoissa esitetään seuraavaa:

Sähköpotkulautojen vuokraaminen perjantai-lauantai ja lauantai-sunnuntaiöinä sekä arkipyhinä kuten kiirastorstain ja pitkäperjantain sekä vappuaaton ja vappupäivän sekä juhannusaatonaaton ja juhannusaaton välisinä öinä on kiellettyä klo 00.00–05.00 välisenä aikana koko kaupungin alueella.

Laki liikenteen palveluista (320/2017) 18 e § sallii käyttöaikoja koskevien ehtojen asettamisen vain, jos ne ovat välttämättömiä liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai katujen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta. Välttämättömyyden vaatimus merkitsee, että toimenpiteen on oltava viimekätinen keino, jota voidaan käyttää vain silloin, kun mikään vähemmän rajoittava toimi ei riitä saavuttamaan samaa vaikutusta.

Lahden kaupunki esittää mikroliikenneluvassa täyden käyttökiellon perjantain ja lauantain, lauantain ja sunnuntain, arkipyhäöiden, vappuaaton ja vappupäivän sekä juhannusaatonaaton ja juhannusaaton välisiksi öiksi klo 00.00–05.00. Käyttökiellon perusteena on päihtyneenä ajamisen estäminen. Kaupunki on perustellut rajoitusta mikroliikenneluvan esityslistan sivulla 12 seuraavasti:

Viikonloppu- ja arkipyhien öinä sähköpotkulaudat ovat kokonaan pois käytöstä klo 00.00–05.00. Rajoituksella pyritään estämään erityisesti päihtyneenä ajamista. Sähköpotkulaudan kuljettajaa on 17.6.2025 alkaen koskenut promilleraja, mutta poliisin tilastojen mukaan päihtyneenä ajo näyttää olevan Suomessa vielä jokseenkin yleistä. Myös esimerkiksi pääkaupunkiseudulla ja Tampereella tehtyjen tutkimusten perusteella sähköpotkulautaanonnettomuuksien rajoittamisesta saadut hyödyt puoltavat viikonloppuöiden ajokieltoa. Saman suuntaisia tietoja on saatu myös Päijät-Hämeen keskussairaalan päivystyksestä, mutta niiden tarkempi tilastointi ei vielä ole järjestelmällistä. Poliisihallitus suosittaa kaupungeilta tätäkin laajempaa aikaväliä viikonloppuöiden käyttökiellolle.

Viikonloppuöiden ajokiellon poistaminen ja korvaaminen esimerkiksi reaktiotestillä myöhempanä ajankohtana saattaa olla aiheellista, mitä varten kaupungilla kehitetään ajokäyttäytymiseen liittyvää seurantaa muun muassa muista kaupungeista saatujen tietojen perusteella. Kaupungin tavoitteena on sähköpotkulautailun turvallisuuden lisääminen sekä tapaturmien vähentäminen ja ennaltaehkäiseminen ja kaupunki katsoo ehdon olevan näin ollen liikenneturvallisuuden kannalta välttämätön lupaehto. Yllä mainittua yökieltoa ei aseteta koskemaan polkupyöriä, jotka ajoneuvotyyppinä ovat

käyttäjälleen turvallisempia suurempien renkaiden ja matalamman painopisteen vuoksi eikä yhteiskäyttöisten polkupyörien osalta kaupungin tiedossa ole vastaavia yökäytön riskejä.

Suomessa, sähköpotkulautojen käyttökiellon viikonloppuöille otti käyttöön Helsingin kaupunki vuonna 2022 klo 00-05 väliselle ajalle, syystä ettei tuolloin ollut:

- Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen pakollista liikennevakuutusta
- Promillerajaa
- Nykyistä ajoneuvo- tai sovellusteknologiaa
- Uuden liikkumismuodon käytön tuntemusta Covid-19 rajoitusten purkamisen jälkeen

Tier Mobility Finland Oy katsoo nykyisellään toimenpiteen perusteettomaksi lain määrittämien reunaehtojen näkökulmasta, suhteettoman laajaksi realistiseen tavoitteeseen nähden, kohdentamattomaksi sekä kaupungin omaa yhteiskäyttöistä pyöräpalvelua suosivaksi. Emme pidä esitettyä viikonloppuöiden sulkua perusteltuna ja vaadimme yökiellon poistamista lupaehdoista alla listatuin perusteluin.

1.1 Rajoituksen tavoitteet ja välttämättömyyskriteeri

Lahden kaupunki perustelee viikonloppu-, arkipyhä-, vappu- ja juhannusyön käyttökiellon asettamista sähköpotkulautailun turvallisuuden lisäämisellä sekä tapaturmien vähentämisellä ja ennaltaehkäisemisellä ja katsoo, ettei samaan lopputulokseen voida päästä lievemmillä keinoilla. Liikenneturvallisuuden parantaminen ja päihtyneenä ajamiseen puuttuminen ovat itsessään kannustettavia ja lain mukaisia tavoitteita. Valittu keino, tässä tapauksessa täysi ajokielto tiettyinä aikoina, ei ole oikein mitoitettu toimenpide eikä se täytä liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 18 e §:ssä asetettua välttämättömyyskriteeriä.

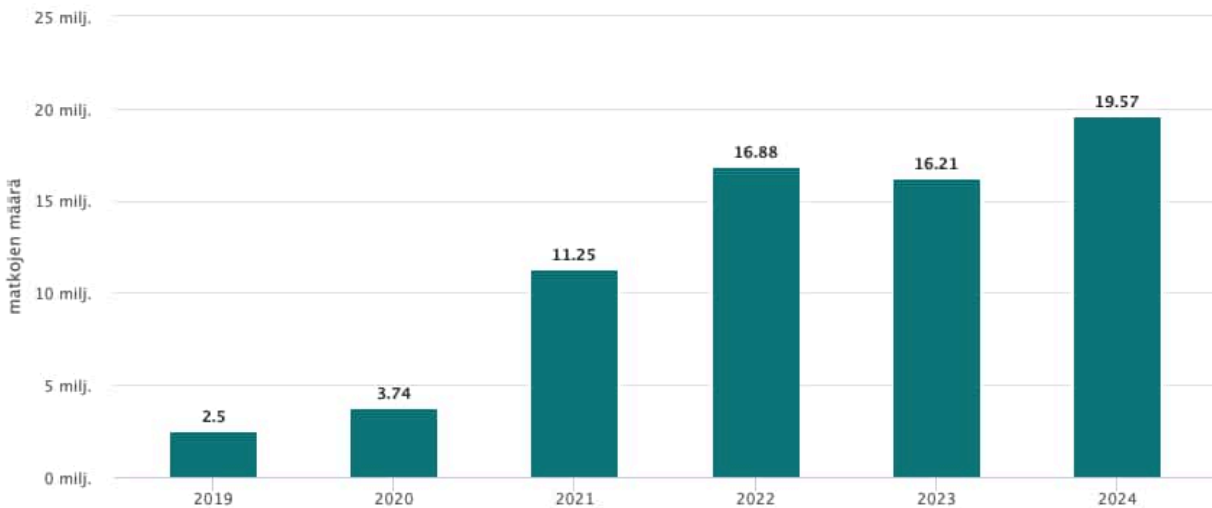
Kun käyttökiellon tosiasiallisena tavoitteena on puuttua päihtyneenä ajamiseen, toimenpiteen oikeasuhtaisuutta tulisi arvioida suhteessa todelliseen käyttömäärään, riskikuvaan ja onnettomuusdataan. Täysikielto viikonloppuöinä kohdistuu kaikkiin käyttäjiin riippumatta heidän pähtymystilasta. Tätä ei voida pitää hyväksyttävänä seurauksena olemassa olevien tilastotietojen valossa.

1.1.1 Ajomäärät ja käyttö

Suomessa on vuonna 2024 Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien keräämän tiedon mukaan ajettu yhteensä 19,57 miljoonaa matkaa yhteiskäyttöisillä sähköpotkulaudoilla yli 1,31 miljoonan käyttäjän toimesta. Lahdessa matkamäärien kasvu on ollut suurinta suurimpien kaupunkien keskuudessa ja matkamäärät ovat lähes tuplaantuneet. Matkamäärät ovat kasvaneet koko Suomessa merkittävästi vuodesta 2019 eteenpäin, jolloin matkoja ajettiin 2,5 miljoonaa.

Pelkästään Lahdessa tehtiin vuonna 2024 yli miljoona matkaa. ([Traficom, Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautapalveluiden tarjonta, kysyntä ja markkinatilanne. 2025](#))

Sähköpotkulaudoilla tehtyjen matkojen määrä 2019–2024



(Traficom, 2025)

1.1.2 Alkoholin vaikutuksen alaisena ajaneet ja promillerajan puutteellinen valvonta

Valtaosa viikonloppuoiden käyttäjistä ei aja päihtyneenä, vaan käyttää palvelua laillisesti esimerkiksi joukkoliikenteen täydentämiseen ja yötyöhön liittyviin matkoihin. Helsingin poliisi toteutti sähköpotkulautoilijoiden puhallutusratsian kahtena iltana elokuussa 2025. Noin 4 tunnin aikana puhallutettiin yhteensä 280 sähköpotkulaudan kuljettajaa. 10% (28 kpl) puhalluksista ylitti 0,5 promillen rajan. 90% (252 kpl) kuljettajista käytti sähköpotkulautoa sääntöjen mukaisesti. Täyskielto rajoittaa sähköpotkulautojen laillista käyttöä laajemmin kuin on välttämätöntä tavoitellun päämäärän saavuttamiseksi. (Pasterstein, D. Helsingin poliisilaitos, 22.08.2025)

Lahden kaupungin viittauksessa siitä, ettei promillerajan käyttöönotosta olisi todettua näyttöä liikenneonnettomuuksien selvässä vähentämisessä tulee huomioida, ettei 4 tuntia kestänyt puhallutusratsia Helsingissä ole missään määrin riittävä toimenpide viranomaisvalvonnan osalta edes resurssien ollessa vähäiset. Poliisin liikenneturvallisuusstrategian mukaan liikenneturvallisuustoiminta keskittyy nopeusvalvontaan, päihteiden käytön valvontaan, turvalaitteiden käytön valvontaan, raskaan liikenteen valvontaan sekä riskikuljettajiin. Vuosittain poliisi puhalluttaa noin 2 miljoonaa autonkuljettajaa tieliikenteessä jolloin promillerajan seuranta ja kiinnijäämisen riski realisoituvat. Tätä ei ole vielä nähty mikroliikenteen parissa toteutuvan, joten johtopäätöksiä promillerajan toimimattomuudesta ei voida tehdä. ([Poliisi. Poliisin liikennevalvonnan ja turvallisuuden kehittämissuunnitelma 2022-2030. 2022](#))

1.1.3 Onnettomuusdata

Tarkastellessa saatavilla olevaa valtakunnallista sekä paikallistason onnettomuusdataa, voidaan huomata, etteivät yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat ole päähtyneenä ajamisen tai terveydenhuollon kuormituksen kannalta suurin ongelmaluokka onnettomuusmäärien absoluuttisten määrien näkulmasta. Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen sekä Liikenne- ja viestintäministeriön aineistojen perusteella vuonna 2024 tapahtui yhteensä 1517 sairaanhoitoa vaatinutta tapaturmaa koodilla V00. Kyseisen koodin alle kuuluu myös V00.8 luokitus, joka pitää sisällään yhteiskäyttöisillä sähköpotkulaudoilla tapahtuneet onnettomuudet. Koodin alle on luokiteltu 733 tapausta koko Suomessa joista 88,8% oli avohoitotapauksia ja 11,2% vaati vuodeosastohoitoa. THL:n erityisasiantuntijan mukaan, suurimman osan V00.8 koodin alle luokitelluista tapaturmista voidaan arvioida olevan sähköpotkulaudalla tapahtuneita, mutta asiasta ei ole varmuutta. Luokitus V00 pitää sisällään seuraavat ICD-10 koodiston tapaturmat:

- V00.0 Jalankulkijan tapaturma liikkumisvälineen kanssa. Mukaan lukien: Jalankulkijan tapaturma liikkumisvälineen kanssa
- V00.1 Tapaturma pyörillä kulkevalla liikkumisvälineellä. Mukaan lukien: Moottoroimattomat potkulaudat, rullaluistimet, rullalaudat
- V00.2 Tapaturma maassa liukuvalla liikkumisvälineellä. Mukaan lukien: Moottoroimattomat kelkat, luistimet, pulkat
- V00.3 Tapaturma tasapohjaisella liikkumisvälineellä. Mukaan lukien: sukset, lumilaudat
- V00.8 Tapaturma muulla liikkumisvälineellä. Mukaan lukien: Sähköpotkulaudat, sähköpyörätuolit, muut sähköiset jalankulkijan liikkumisvälineet, lastenvaunut (THL, Kansallinen koodistopalvelin. 2025)

On syytä huomioida, että pakollisen liikennevakuutuksen käyttöönotto sähköpotkulaudoille vähentää hyvinvointialueille koituvia todellisia kustannuksia yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen onnettomuuksien hoidosta palveluntarjoajien ottaessa vastuun vakuutusmaksujen kautta itselleen.

1.1.4 Onnettomuusdata vuosina 2021 ja 2022

Lahden kaupunki on mikroliikenneluvan lausuntojen vastineissa perustellut yökiellon tarpeellisuutta seuraavasti:

Helsingissä vakavien onnettomuuksien määrät pystyttiin puolittamaan pelkästään viikonloppujen rajoituksilla.

Kaupunki viittaa COVID-19-rajoitusten purkamisen aikaan vuonna 2021, jolloin sähköpotkulauto-onnettomuuksien määrä nousi Helsingissä nopeasti lyhyessä ajassa. Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiriin alueella rekisteröitiin vuonna 2021 446 tapaturmaa jossa sähköpotkulauta oli mukana. Vammoista yli puolet, 257 oli lieviä, 155 keskivaikeita ja 34 vaikeita. 44% onnettomuudessa loukkaantunutta oli päähtyneenä. ([HUS tiedote, 16.11.2022](#))

Onnettomuusmäärien vähentämiseksi toteutettiin Helsingin kaupungin ja alan toimijoiden yhteistyönä 3.9.2021 asetetut vapaaehtoiset nopeusrajoitukset sekä viikonloppuyön tilapäinen kiello. Samalla osapuolet sitoutuivat tarkkailemaan onnettomuusmääriä ja tekemään asiasta tarkemman tutkimuksen Aalto yliopiston kanssa. ([Helsingin kaupunki, Tiedote, 2.9.2021](#))

Vuonna 2022 hoitoa vaatineita tapaturmia rekisteröitiin HUS:n alueella yhteensä 243 mikä on 45% vähemmän kuin 2021. ([Traficom, Sähköpotkulautojen liikenneturvallisuus, 10.08.2022](#)) Samanaikaisesti, vuonna 2022 yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen palvelun suosio kasvoi Traficomin mukaan yli 50% kun ajomäärät lisääntyivät 11,25 miljoonasta ajomatkasta 16,88 miljoonaan ajomatkkaan. Ajomäärät huomioiden, todellinen onnettomuusmäärien lasku oli siis suhteessa vieläkin suurempaa eikä sitä voida suoraan johtaa olevan ainoastaan yökiellosta johtuvaa. 2022 onnettomuuksien lukumäärä ei laskenut pelkästään Helsingissä, jossa rajoitukset otettiin käyttöön, vaan myös esimerkiksi Tampereella jossa yökielloa ei implementoitu. Siltikin Tampereella tilastoitiin lähes 10% lasku onnettomuusmäärissä vuonna 2022 vuoteen 2021 verrattuna. Lasku näkyi huolimatta siitä, että ajomäärät nousivat merkittävästi ja Tampereen suurimpiin kuuluvaa Blockfest-tapahtumaa ei järjestetty 2021 toisin kun 2022 jolloin se järjestettiin täysimittaisena. ([Rytönen, M. Tampereen yliopistollinen sairaala, 3/2025, s.10.](#))

Vuoden 2026 mikroliikenneluvan rajoituksia asettaessa onkin syytä huomioida aiempien vuosien erityiskonteksti Covid-19 rajoitusten keskiössä sekä sijoittuminen aikaan, jolloin sähköpotkulautoihin ei vielä kohdistunut promillerajaa, pakollista liikennevakuutusta, kehittyneitä teknisiä rajoitteita, edistyneempää ajoneuvotekniikkaa eikä käyttäjillä ollut nykyisen kaltaista kokemusta ajoneuvoihin liittyvistä riskeistä. Helsingin kaupungin teettämät tutkimukset osoittavat, että onnettomuudet vähenivät rajoitusten käyttöönoton jälkeen, mutta ne eivät erota, mikä osuus tästä vaikutuksesta johtuu nimenomaan viikonloppuöiden täyskiellosta ja mikä muista samanaikaisista tekijöistä, kuten ajonopeuksien alentamisesta, ajoneuvoteknologian kehityksestä, käyttäjien kokemuksen lisääntymisestä tai yleisestä riskitietoisuuden kasvusta. Tutkimukset osoittavat siten rajoitusten tehokkuutta kyseisessä poikkeuksellisessa tilanteessa, mutta ne eivät osoita, että viikonloppu-, arkipyhä-, vappu- ja juhannusöiden täyskiello olisi liikenteen palveluista annetun lain 18 e §:ssä edellytetyllä tavalla välttämätön toimenpide nykyisessä, olennaisesti muuttuneessa sääntely- ja toimintaympäristössä. Rajoituksen ehdoton tehokkuus ei sellaisenaan täytä lain mukaista välttämättömyyskriteeriä.

Lahden kaupunki perustelee mikroliikenneluvan lausuntojen vastineissa, että yökiellojen osalta tehokkain tapa estää päihtyneenä ajo on estää sähköpotkulautojen käyttö kokonaan. Jos ajokiello hyväksyttäisiin liikenneturvallisuustoimenpiteenä sillä perusteella, että se on tehokkain tapa vähentää onnettomuuksia, vastaavat kiellot olisivat perusteltavissa myös yökiellolle muille kulkumuodoille. Lähestymistapaa ei kuitenkaan pidetä hyväksyttävänä liikkumisvapauden ja suhteellisuusperiaatteen näkökulmasta, vaikka Liikenteen turvallisuusviraston mukaan suurin osa rattijuopumusonnettomuuksista ajoittuu touko-elokuulle, viikonlopuille sekä ilta- ja yöaikaan. ([Löytty, M. 2015. Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä. Trafin julkaisu 1/2015](#))

Edellä esitetyn perusteiden viikonloppu-, arkipyhä-, vappu- ja juhannusyötän täyskieltoa ei voida pitää oikein mitoitettuna eikä lain edellyttämällä tavalla välttämättömänä toimenpiteenä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Kyseinen lupaehto rajoittaa elinkeinovapautta ja käyttäjien liikkumismahdollisuuksia merkittävästi laajemmin kuin on tarpeen.

1.2 Tavoitteet

Lahden kaupungin perusteluissa lähtökohtana on ajomäärien saattaminen määritellyn aikaikkunan osalta lähelle nollaa. Ajomäärien vähentäminen on sinänsä ehdottoman tehokas tapa vähentää onnettomuuksia kaikilla kulkumuodoilla, mutta se ei ole oikeudellisesti hyväksyttävä peruste näin ankaralle rajoitukselle. Ihmisten liikkuminen kaikilla kulkumuodoilla on lähtökohtaisesti ympärivuorokautista ja ympärivuotista, ja sama periaate koskee myös mikroliikennettä.

Covid-19-pandemian aikana liikennemäärät putosivat dramaattisesti ympäri maailmaa, ja samanaikaisesti kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä väheni sulkutilanteen aikana parhaimmillaan jopa 80 % (ITF Road Safety Annual Report 2020). Pandemian aikaista dataa tulkitsemalla voidaan todeta, että täyskiellolla olisi merkittävä vaikutus liikenneturvallisuuteen myös muilla liikkumismuodoilla, mikäli sitä sovellettaisiin vastaavalla tavalla. Tällaista lähestymistapaa ei kuitenkaan ole esitetty, eikä sitä pidetä yleisesti hyväksyttävänä, koska ihmisillä on tarve ja oikeus liikkua ympäri vuorokauden lain sallimilla liikkumismuodoilla. Liikenneturvallisuutta ei voida kehittää liikkumista yleisesti kieltämällä, vaan riskiperusteisilla ja kohdennetuilla toimenpiteillä.

1.3 Lain reunaehtojen täyttymättä jääminen ja vallitseva käytäntö

Viikonloppu-, arkipyhä-, vappu- ja juhannusyötä koskeva laajennettu käyttökielto on luonteeltaan poikkeuksellisen ankara ja laaja-alainen toimenpide, joka estää kokonaisen liikkumismuodon käytön useiden tuntien ajaksi kaikilta käyttäjiltä koko kaupungin alueella. Kyseessä on merkittävä puuttuminen perustuslain 18 §:ssä turvattuun elinkeinovapauteen, minkä vuoksi lupaehtoa on arvioitava erityisen tiukasti.

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 18 e §:n mukaan käyttöaikoja koskevat lupaehtojen rajoitukset ovat sallittuja ainoastaan, jos ne ovat liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden tai kadun ja muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä. Välttämättömyyskriteeri asettaa kunnalle korotetun perustelu- ja näyttövelvollisuuden: rajoitukseen voidaan turvautua vain, jos lievemmat, elinkeinovapautta vähemmän rajoittavat keinot eivät ole riittäviä.

Korkeimman hallinto-oikeuden vakiintuneessa ratkaisukäytännössä on toistuvasti todettu, että elinkeinotoimintaa ja käyttöaikoja rajoittavien lupaehtojen tulee perustua konkreettiseen, tapauskohtaiseen ja ajantasaiseen arvioon, eikä rajoituksia voida oikeuttaa yleisluonteisilla

oletuksilla tai ennaltaehkäisevällä varmuusajattelulla. KHO on korostanut, että viranomaisen on osoitettava, miksi lievemmat keinot eivät ole riittäviä, ennen kuin ankarampiin rajoituksiin voidaan ryhtyä (KHO 2014:83; KHO 2019:166). Lisäksi KHO on katsonut, että lupaehtojen tulee olla oikeasuhtaisia suhteessa tunnistettuunhaitaan eikä niitä voida perustella pelkästään hallinnollisilla tai valvonnallisilla syillä (KHO 2018:40).

Lahden kaupungin pöytäkirjan otteesta 16.12.2025 ilmenee, että käyttökiellon tavoitteena on ensisijaisesti puuttua päihtyneenä ajamiseen. Täysi käyttökielto ei kuitenkaan ole kohdennettu toimenpide päihtyneenä ajamisen estämiseksi, vaan se estää myös kaiken laillisen ja turvallisen käytön. Vuonna 2022 toteuttaman tutkimuksen mukaan 20 % naisista valitsee kulkumuodoksi sähköpotkulaudan siksi, että se koetaan turvallisemmaksi vaihtoehdoksi kuin kävely tai joukkoliikenne yöaikaan. Lisäksi 32 % Dottin naispuolisista käyttäjistä globaalisti ilmoittaa käyttävänsä palvelua päästäkseen turvallisesti kotiin yöllä. Sama tutkimus osoittaa, että palvelun ympärivuorokautinen saatavuus on toiseksi merkittävin syy sähköpotkulautojen käyttöön naisten keskuudessa: 54 % naisista pitää ympärivuorokautista toimintaa keskeisenä käyttöperusteena palvelulle. ([Steer, Closing the gap for shared e-scooters, 2022](#)).

Edellä mainittu tutkimusnäyttö osoittaa, että yöaikaiset käyttökiellot heikentävät erityisesti niiden käyttäjäryhmien liikkumismahdollisuuksia, joille turvallisuuskokemus on ratkaiseva tekijä. Näitä vaikutuksia ei ole arvioitu osana käyttöaikarajoitusten välttämättömyys- ja suhteellisuusarviointia, vaikka ne ovat olennaisia mikrol liikenteen yhdenvertaisen ja turvallisen käytön kannalta.

Lisäksi kaupungin vastineessa todetaan, että viikonloppu-, arkipyhä-, vappu- ja juhannus yön käyttökiellon välttämättömyyttä on tarkoitus seurata ja arvioida lupakauden aikana.

“Viikonloppuöiden ajokiellon poistaminen ja korvaaminen esimerkiksi reaktiotestillä myöhempänä ajankohtana saattaa olla aiheellista, mitä varten kaupungilla kehitetään ajokäyttäytymiseen liittyvää seuranta muun muassa muista kaupungeista saatujen tietojen perusteella.”

Tämä osoittaa, että rajoituksen välttämättömyyttä ei ole osoitettu päätöksentekohetkellä, vaan kyse on tosiasiallisesti kokeiluluonteisesta sääntelyratkaisusta. Liikenteen palveluista annetun lain 18 e § ei kuitenkaan mahdollista käyttöaikoja koskevien ehtojen asettamista kokeilumielessä tai ennakoivan varmuusajattelun perusteella. Välttämättömyys on osoitettava ennen rajoituksen asettamista, ei jälkikäteen tapahtuvan seurannan perusteella. Tältä osin lupaehto ylittää kunnan toimivallan rajat. Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisukäytännön mukaan rajoituksen lainmukaisuus on arvioitava päätöksentekohetken olosuhteiden perusteella, eikä välttämättömyyttä voida perustella jälkikäteisellä seurannalla (KHO 2019:166).

Edellä esitetyin perustein viikonloppu-, arkipyhä-, vappu- ja juhannus yötä koskeva täysi käyttökielto ei täytä liikenteen palveluista annetun lain 18 e §:n mukaista välttämättömyysvaatimusta eikä korkeimman hallinto-oikeuden edellyttämää suhteellisuus- ja viimekätisyysarviointia.

1.4 Vaihtoehtoiset toimintamallit

Lahden kaupungin pöytäkirjan otteesta 16.12.2025 ilmenee, että liikenneturvallisuutta pyritään parantamaan ensisijaisesti puuttumalla päihtyneenä ajamiseen. Täydellinen ajokielto ei kuitenkaan ole kohdennettu toimenpide päihtyneenä ajamiseen puuttumiseksi, vaan se estää myös kaiken laillisen ja turvallisen käytön. Liikenteen palveluista annetun lain 18 e §:n mukaisessa arvioinnissa näyttövelvollisuus lupaehtojen välttämättömyydestä kuuluu yksinomaan lupaviranomaiselle. Pelkkä toteamus siitä, ettei muiden toimenpiteiden vaikuttavuudesta ole vielä kertynyt riittävää näyttöä, ei täytä tätä vaatimusta. Näyttövelvollisuuden kääntäminen siten, että toiminnanharjoittajan tulisi osoittaa lievempien keinojen riittävyys, ei ole lain mukaista.

Lahden kaupungissa ei ole ollut käytössä reaktiotestiä aikaisempina vuosina. Siitä huolimatta kaupunki on pitänyt reaktiotestiä riittämättömänä toimenpiteenä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Kaupunki ei perustele vaihtoehtoisten toimintamallien käyttämättä jättämistä.

Lahden kaupunki ei ole osoittanut, että lievempiä keinoja kuten yöaikaista nopeusrajoitusta, reaktiotestin käyttöönottoa, kohdennettua turvallisuusviestintää tai viranomaisten valvontaa olisi tosiasiallisesti arvioitu yksinään tai kokonaisuutena vaihtoehtoisena toimenpiteenä. Kaupunki ei ole myöskään esittänyt hypoteesien lisäksi näyttöä vaihtoehtoisten rajoitusten riittämättömyydestä tai ollut yhteydessä alan toimijoihin selvittääkseen muiden työkalujen käyttökokemuksia tai tarkentavia ominaisuuksia kokonaisvaltaisen arvion tekemiseksi. Samanaikaisesti on huomioitavaa, että vaikka onnettomuuksien kokonaismäärä laski havaintovuosien 2021 ja 2022 aikana 45%, päihtyneiden käyttäjien määrä suhteessa kaikista loukkaantuneista laski vain 9%. Täten myös yöllinen ajokielto ei ole osoittautunut toimena päihteiden vaikutuksen alaisena ajamisen osalta 100% tehokkaaksi. ([HUS tiedote, 16.11.2022](#))

Dottin keräämien tietojen mukaisesti reaktiotesti on tehokas ja kohdennettu toimi päihtyneenä ajamisen vähentämiseksi kaikkina vuorokauden aikoina. Testi on laajalti käytössä yhtiön eri markkinoilla, muun muassa Pariisissa viikonloppuisin. Olemassa olevan käyttäjätiedon perusteella voidaan havaita, että vuorokauden ajasta riippuen, tehdyistä testeistä ~30-40% johtavat testituloksen hylkäämiseen ja käyttäjän tilapäiseen ajokieltoon asettamiseen.

1.5 Kaupungin rooli vakuutuksen hinnoittelussa

Lahden kaupunki esittää mikroliikenneluvan lausuntojen vastineessa seuraavaa:

Vakuutushintojen nousu myös indikoi, että esimerkiksi lähtökohtana käytetty data ei ole ollut riittävää ja vasta todellisten tapausmäärien ja vakavuuksien ilmitulon myötä hintoja on jouduttu korjaamaan oikeammalle tasolle sekä asettamaan lisää vaatimuksia onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Rajoitusten asettamisella on tätä vakuutusyhtiöiden riskiä mahdollista laskea ja näin vähentää vakuutusmaksujen korotuspainetta, kun operaattoreilla tulee yhtäläiset rajoitukset.

Lahden kaupungin vastineessa esitetty väite, jonka mukaan vakuutusmaksujen nousu osoittaisi aiemman onnettomuusdatan olleen puutteellista ja oikeuttaisi käyttöaikarajoitusten asettamisen vakuutusyhtiöiden riskien alentamiseksi, ei ole oikeudellisesti eikä tosiasiallisesti perusteltu. Väite nojaa yksittäisen kilpailevan toimijan yleisluonteiseen lausuntoon vakuutusmarkkinoiden kehityksestä, eikä se perustu Lahden kaupungin omaan selvitykseen tai vakuutusyhtiöiden kannanottoihin.

On ilmeistä, ettei vakuutusmaksujen kehitys ole ollut toimialalla yhdenmukainen. Dottin osalta Suomessa liikennevakuutusmaksut eivät ole nousseet, mikä jo itsessään osoittaa, ettei vakuutushintojen kehityksestä voida tehdä yleispäteviä johtopäätöksiä koko markkinaa tai yksittäisiä kaupunkeja koskevien rajoitusten tarpeellisuudesta. Dott on osana vakuutusyhtiöiden kilpailutusta ja neuvotteluja nimenomaisesti selvittänyt eri vakuutusyhtiöiltä, millainen vaikutus operaattorin vapaaehtoisesti asettamalla yöaikaisella ajokiellolla olisi vakuutusmaksuihin. Vakuutusyhtiöiden toimesta on yksiselitteisesti todettu, ettei yöaikaisella käyttökiellolla ole merkitystä vakuutusyhtiöiden riskinarvioinnin kannalta eikä se vaikuta vakuutusmaksujen hinnoitteluun.

Dottin saatavilla olevan vakuutusyhtiön onnettomuusdatan mukaisesti onnettomuuksien määrä Suomessa on tosiasiallisesti laskenut vuodesta 2024 vuoteen 2025 38% verran ja Lahdessa jopa 72.7%. Saman ajanjakson THL:n onnettomuusdata Lahdesta ei myöskään osoita muutoksia onnettomuusmäärissä. (Dott, Nordic Accident data, 2024-2025 ; THL, 2025)

Liikennevakuutusmaksut itsessään ohjaavat operaattoreita toimimaan tavalla, joka vähentää liikenneonnettomuuksia. Lisäksi ne ohjaavat toimialaa kehittämään ajoneuvoja sekä sovelluksen sisäisiä ominaisuuksia tavalla, joka vähentää onnettomuusriskiä. Vakuutusyhtiöt tekevät vakuutusten hintapäätökset pohjautuen onnettomuusdataan ja onnettomuusriskiin, ei kaupunkien asettamiin rajoituksiin, kuten kaupunki lausuntojen vastineessa mainitsee. Kaupungin ei tule pohtia rajoituksia operaattoreiden vakuutusriskien kautta vaan antaa vakuutusmekanismin toimia itsenäisesti.

1.6 Sähköpotkulautojen rakenne

Kaupunki toteaa mikroliikenneluvan lausuntojen vastineissa 8.12.2025 seuraavaa:

“Rakenteellisesti sähköpotkulaudoissa käytettävät pienet renkaat eivät myöskään ole kaupungin nykyisen infran kanssa parhaiten toimiva yhdistelmä ja lukuiset reunakivien nurkat aiheuttavat toistaiseksi enemmän tai vähemmän päihtyneille haasteita ajamiseen, vaikka öisin olisi käytössä ainoastaan alennettu nopeusrajoitus.”

Rajoitusten kohdistaminen pelkästään yhteiskäyttöisiin sähköpotkulautoihin ei ratkaise kaupungin infraan liittyviä haasteita. Yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat ovat kehittyneet viimeisten vuosien aikana merkittävästi, eikä kaupungin väitettä yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen rakenteellisista ongelmista voida pitää enää konkreettisena ongelmana.

Uusimman sukupolven sähköpotkulaudoissa renkaiden kokoa on kasvatettu ja akun paikkaa vaihdettu niin, että ajoneuvon painopiste on siirtynyt alemmas.

Sen sijaan suurin osa yksityiskäyttöisistä sähköpotkulaudoista on edelleen kevyitä, pienillä renkailla varustettuja ajoneuvoja, joilla kaupungin mainitsema riski voi olla konkreettinen. Ruotsin liikenneturvallisuusinstituutin tutkimuksen mukaan vuonna 2023 lähes 40% Ruotsissa sähköpotkulaudoilla tapahtuneista onnettomuuksista tapahtui kunnissa, joissa ei ole ollenkaan yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautapalveluita. Tämä viittaa siihen, että vähintään 40% sähköpotkulautatapaturmista tapahtui yksityiskäyttöisillä sähköpotkulaudoilla. Rajoittamalla yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen tarjontaa kaupungeissa tullaan näkemään yhä enemmän yksityiskäyttöisiä sähköpotkulautoja, joiden rakenne on heikompi ja joiden nopeutta ja ominaisuuksia kaupunki ei pysty millään tavalla rajoittamaan. ([Trafikanalys, Trafikolyckor med elsparkcyklar – en djupdykning i Strada, 2024](#))

1.7 Yhteenveto

Emme pidä esitettyä viikonloppuöiden käyttökieltoa perusteltuna lain määrittämien reunaehtojen mukaisesti. Päihtyneenä ajaminen on kielletty tieliikennelaissa ja sitä tulisi valvoa asianmukaisen viranomaisen toimesta. Päihtyneenä ajaminen tulee vähentymään kun tietoisuus lainsäädännöstä paranee ja kiinnijäämisen riski korostuu muiden moottoriajoneuvojen tapaan. Viikonloppuöisin, jolloin humalassa ajamisen riski on suurin, voidaan nopeutta laskea ja ottaa käyttöön reaktiotesti vähentämään päihtyneenä ajamista. Vaadimme yökiellon poistamista lupaehdoista.

2. Yöaikainen alhaisempi nopeusrajoitus yhteiskäyttöisille sähköpotkulaudoille 15km/h

Kaupunki esittää mikroliikenneluvan ehdoissa seruaavia rajoituksia yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen ajonepeuksille:

Ajonopeudet

Yöaikaan vuokrattavien sähköpotkulautojen enimmäisajonopeus Lahdessa on 15 km/h koko kaupungin alueella arkiöinä (maanantai-perjantai) klo 22.00–05.00 ja viikonloppuilltain (perjantai ja lauantai) sekä arkipyhiä edeltävinä iltoina klo 22.00–00.00

Laki liikenteen palveluista (320/2017) 18 e § edellyttää, että mikroliikenneluvan käyttönopeuksia koskevien ehtojen tulee olla liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta tarpeellisia. Tarpeellisuuden vaatimus edellyttää,

että toimi perustuu tietopohjaiseen tarpeeseen ja on oikeasuhtainen tavoiteltuun vaikutukseen nähden mitä tukee myös Hallintolain (434/2003) 6 §:n suhteellisuusperiaate.

Huomionarvoisena on pidettävä, että viimeisen kahden vuoden aikana yhteiskäyttöisen mikromobiililiikennän lainsäädäntöön on tullut merkittäviä parannuksia, mutta kaupunki ei ole esittänyt yöllisten nopeusrajoitusten perusteeksi niitä puoltavaa näyttöä. Kesällä 2024 yhteiskäyttöisille sähköpotkulaudoille tuli voimaan pakollinen liikennevakuutus, joka siirsi onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset kunnilta operaattoreiden vakuutuksen piiriin. Lisäksi kesällä 2025 tuli voimaan kansallinen ikäraja sekä 0,5 promillen raja ajoneuvon kuljettamiselle. Tilanteen ei siis voida olettaa pysyneen täysin muuttumattomana aiempiin vuosiin nähden.

2.1 Yhteenveto

Yörajoituksen osalta vaadimme sen muuttamista siten, että nopeusrajoitus 15 km/h koskee vain viikonloppuöitä ja Lahden yhteiskäyttöiset kaupunkipyörät tulee ottaa mukaan rajoituksen piiriin. Yöllisen nopeusrajoituksen pääasiallinen tehtävä liikenneturvallisuuden näkökulmasta on ennaltaehkäistä humalassa tapahtuvia onnettomuuksia. Arkiöihin kohdistuvat nopeusrajoitukset eivät ole tarkoituksenmukaisia, kun otetaan huomioon olemassa olevaa onnettomuustilastointia. 15km/h rajoitus viikonloppuöinä on huomattavasti perustellumpi, oikeasuhtainen, kohdennettu sekä turvallisuuden kannalta riittävä keino pääsemään tavoiteltuun lopputulokseen. Kun rajoitus kohdistuu aikaan, jolloin humalassa ajamisen riski on suurin, mutta ei tarpeettomasti rajoita muuta yöllistä käyttöä, se mahdollistaa käyttäjien oikeuksien turvaamisen sekä elinkeinovapauden saavuttamisen.

3. Toimintakauden määritelmä

Laissa Liikenteen palveluista 18 e § todetaan, että käyttöaikoja koskevat lupaehdot on oltava liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä. Kaupunki ei ole esittänyt lupaehtojen yhteydessä lain edellyttämiä perusteluja, jotka osoittaisivat ajallisen rajoituksen olevan välttämätön missään edellä mainituista kolmesta lain tarkoittamasta kategoriasta, jolloin ehto ei täytä laissa asetettua perusteltavuuden ja suhteellisuuden vaatimusta (Hallintolaki 6 §; PL 18 §: elinkeinovapaus).

3.1 Liikenneturvallisuuden kannalta

Toimintakauden pituus ei itsessään vaikuta liikenneturvallisuuteen. Liikenneturvallisuuteen vaikuttaa teiden kunto sekä sääolosuhteiden aiheuttama liukkaus. Toimintakauden rajaaminen ei ole välttämätön toimi liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Liukkautta ehkäistään kaupungissa kaikkien kulkumuotojen osalta samalla periaatteella suolaamalla tai levittämällä hiekoitussepeleitä. Sama periaate on sovellettavissa myös sähköpotkulautoihin.

Lisäksi palveluntarjoajilla on tekninen ja operatiivinen valmius keskeyttää palvelu tilapäisesti sääolosuhteiden niin vaatiessa. Toimintakauden yleinen rajaaminen ei ole oikeasuhtainen eikä välttämätön toimi, vaan sitä tulisi arvioida olosuhteiden mukaan.

Dottin operatiivisessa toiminnassa on käytössä selkeä säämatriisi, jonka mukaan palvelu avataan ja suljetaan perustuen säähän. Esimerkiksi syksyllä 2025 palvelu kävi suljettuna huonon ajokelin vuoksi, jonka jälkeen palvelu avattiin uudelleen käyttäjille. Vastaavaa toimintamallia on toteutettu aiempina vuosina keväisin ja syksyisin. Suomessa on täysin normaalia, että keväisin ja syksyisin ajo-olosuhteet voivat äkillisesti muuttua huonommaksi, mutta lämpötilan noustessa palvelun käyttö voi jatkua vielä useita viikkoja. Prosessien ja selkeiden toimintamallien luominen säävaihteluita varten on ensiarvoisen tärkeää kestävän ja turvallisen liikenteen kehittämisessä. Ennalta määritellyt päivät palvelun kiinni laittamiselle eivät mahdollista liikenteen kehittymistä.

2024 voimaan tulleen pakollisen liikennevakuutuksen myötä onnettomuuskustannukset siirtyivät kunnilta palveluntarjoajille. Liikennevakuutus sähköpotkulaudoille Suomessa on Euroopan kattavin ja kallein, joka luo erittäin vahvan insentiivin palveluntarjoajalle toimia vastuullisesti. Vakuutusdatan perusteella Dottin kevään ja syksyn toimintamallissa ei ole tarvetta muutoksille turvallisuuden näkökulmasta.

3.2 Liikenteen esteettömyyden kannalta

Liikenteen esteettömyyteen päästään parhaiten vaikuttamaan, kun pysäköintipaikkojen määrää lisätään kaupungissa mikroliikenteelle. Merkityt pysäköintipaikat sekä geoaitaaminen ovat

tehokkain tapa hallita pysäköintiä ja parantaa esteettömyyttä kaikilla kulkumuodoilla. On syytä huomioda, että geoaitamisen ominaisuutta ei muilla kulkumuodoilla ole. Toimintakauden rajaus ei ole esteettömyyden kannalta välttämätön toimenpide, kun otetaan huomioon muut toimet, joita esteettömyyden kannalta voidaan tehdä eivätkä esteettömyyteen liittyvät ongelmat poistu tai vähene pelkästään sillä, ettei palvelu ole käytettävissä osan vuodesta.

3.3 Kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta

Suomessa on lukuisia esimerkkejä, joissa hiekanpoisto voidaan toteuttaa ongelmitta, vaikka sähköpotkulautapalvelu olisi auki. Palveluntarjoajat ovat ohjanneet operatiivista toimintaa alueille, joissa kunnossapito liikkuu, sekä tukeneet toimintaa väliaikaisilla pysäköintikieltoalueilla. Dott ei ole vastaanottanut negatiivisia kommentteja toimintamalleista kaupungeilta. Lisäksi Dott ei ole vastaanottanut palautetta kaupungeilta siitä, että toimintamalli olisi raskas tai mahdotonta toteuttaa. Lisäksi Lahdessa otetaan käyttöön pakotetun pysäköinnin malli kaudella 2026. Pakotettu pysäköinti ohjaa ajoneuvot niille kuuluviin pysäköintipaikkoihin. Ongelmia kunnossapidolle on nimenomaan aiheuttanut puutteellinen pysäköinti-infrastruktuuri, jonka seurauksena laudoille ei ole ollut selkeitä pysäköintialueita. Muutoksen myötä sähköpotkulaudat pysäköidään niille kuuluville paikoille, kuten muutkin liikkumismuodot. Kunnossapito on pystynyt hoitamaan työnsä vuosikymmeniä, vaikka kaupungissa on pysäköityjä autoja ja pyöriä. Pakotetun pysäköinnin avulla päästään vastaavaan lopputulokseen pysäköinnin osalta, kuin muillakin liikkumismuodoilla, jolloin sähköpotkulaudat tulevat aiheuttamaan yhtäläisiä haasteita kunnossapidolle, kuin muutkin kulkumuodot.

Suomessa kehitetyistä Toimintamalleista ollaan oltu kiinnostuneita esimerkiksi Norjassa, jossa paikallinen tieliikennetutkimuskeskus kartoittaa toimintamalleja, joilla yhteiskäyttöinen mikrolinnoitus voidaan mahdollistaa ympärivuotiseksi palveluksi. Liikenteen kehittymisen kannalta on tärkeää, että kaupungit kykenevät päivittämään omia toimintojaan nykyliikenteen mukaiseksi. Myös Suomessa kaupunkien ja palveluntarjoajien yhteisenä tavoitteena tulisi olla mahdollisimman pitkän toimintakauden varmistaminen ja palvelun kehittäminen kohti ympärivuotisuutta muiden maiden tapaan. Viimeisten vuosien kehitys osoittaa selkeästi ettei kunnossapidon kannalta ole välttämätöntä tarvetta rajoittaa kauden pituutta kaupungin ehdottaman lupaehdon lailla vaan toivottuihin lopputuloksiin päästään jo olemassaolevien toimintamallien käytöllä. Täten toimintakauden rajoittamisen välttämättömyyskriteeri ei täyty.

3.4 Toiminnan aloittamisen ajankohdan kannalta

Kiinteään päivämäärään sidottu kauden aloitus ei ole yhteydessä siihen, milloin sää- ja katuolosuhteet todellisuudessa mahdollistavat turvallisen liikkumisen. Kauden aloituksen sitominen kiinteään päivämäärään on historiallisen tiedon sekä ilmastomuutoksen valossa perusteetonta eikä täytä 18 e §:n välttämättömyyskriteeriä. Ilmatieteenlaitoksen tilastojen mukaan terminen talvi on alkanut ja päättynyt Lahdessa seuraavasti:

- 16.11. 2022 - 5.4.2023
- 13.11.2023 - 20.3.2024

- 3.12.2024 - 24.2.2025

Tämä osoittaa ettei kiinteä toimintakausi 1.4.-15.11. ole tarpeen eikä edes realistinen asettaa suuren vaihtelun vuoksi.

Vaadimme kiinteään, päivämäärään sidotun käyttökauden muuttamista todelliset sääolosuhteet ja olemassaolevat toimintamallit huomioivaan malliin käyttäen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 18 e §:n edellyttämää välttämättömyyskriteeriä. Kiinteä päivämäärä, ei perustu liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai kunnossapidon näkökulmasta osoitettuun välttämättömään tarpeeseen Lahdessa, vaan toimii teknisenä rajoitteena ilman olosuhdeperustaista harkintaa. Vaihtoehtoisia, vähemmän rajoittavia ja samalla tavoitteisiin vastaavia keinoja on käytettävissä ja ne ovat osoittautuneet toimiviksi.

3.5 Ehdotus toimintakauden kirjauksesta mikroliikennelupa

Kauden aloitus

Kaupunki ja operaattorit seuraavat säätilan kehitystä. Toimintakauden aloittamisen edellytyksenä on, että tiellä ei ole jäätä, loskaa tai lunta, ja 10 vuorokauden sääennusteessa vuorokauden keskilämpötilan ennustetaan olevan plussan puolella ja lumisateita ei ole ennustettu. Sääennusteen lisäksi käytetään säämatriisia, joka ohjaa tarkemmin operatiivista toimintaa siitä milloin palvelu on auki ja milloin toteutetaan väliaikainen sulku. Toimintakauden saa keväällä aloittaa kuitenkin viimeistään 1.4. säiden niin salliessa.

Palvelun ollessa auki ennen 1.4. On operaattorin noudatettava seuraavia lupaehtoja:

- Palvelu on keskeytettävä tilapäisesti mikäli ajo-olosuhteet heikkenevät esimerkiksi vesisateiden ja yöpakkasten takia. Palvelun saa taas avata uudelleen, kun tiet ovat sulaneet
- Hiekanpoiston mahdollistamiseksi operaattorilla on oltava valmius poistaa ajoneuvot kaupungin kunnossapidon tieltä ennalta ilmoitetulta alueelta vuorokauksi kerrallaan. Kaupunki antaa palveluntarjoajalle viimeistään kolme vuorokautta ennen hiekanpoiston aloittamista tiedon ja aikataulun alueista, joissa hiekanpoistoa tullaan toteuttamaan." Hiekanpoiston tarkasta ajankohdasta kaupunki tiedottaa palveluntarjoajaa viimeistään vuorokautta ennen hiekanpoiston aloittamista.

Kauden lopetus

Kaupunki ja operaattorit seuraavat säätilan kehitystä. Toimintakauden lopettamisen edellytyksenä on, että 10 vuorokauden sääennusteessa vuorokauden keskilämpötilan ennustetaan olevan alle 0-astetta ja ennusteissa luvataan lumisadetta ja/tai tiet jäätyvät pysyvästi. Sääennusteen lisäksi käytetään säämatriisia, joka ohjaa tarkemmin operatiivista toimintaa siitä milloin palvelu on auki, milloin toteutetaan väliaikainen sulku ja milloin kausi päätetään ja ajoneuvot kerätään pois kadulta. Toimintakautta voi jatkaa syksyllä kuitenkin vähintään 15.11. asti säiden niin salliessa.

Palvelun ollessa auki 15.11. Jälkeen, on operaattorin noudatettava seuraavia lupaehtoja:

- Palvelu on keskeytettävä tilapäisesti mikäli ajo-olosuhteet heikkenevät esimerkiksi vesisateiden ja yöpakkasten takia. Palvelun saa taas avata uudelleen, kun tiet ovat sulaneet.
- Liukkaudentorjunnan varmistamiseksi operaattorin on estettävä pysäköinti ja poistettava ajoneuvot kaupungin kunnossapidon tieltä ennalta ilmoitettuna ajankohtana vuorokaudeksi kerrallaan. Kaupunki antaa palveluntarjoajalle viimeistään kolme vuorokautta ennen liukkaudentorjunnan aloittamista tiedon ja aikataulun alueista, joissa liukkaudentorjuntaa toteutetaan.
- Kun 10 vuorokauden sääennusteessa vuorokauden keskilämpötila tippuu alle 0 ja ennusteissa luvataan lumisadetta ja/tai tiet jäätyvät pysyvästi, on operaattorin kerättävä ajoneuvot talvisäilöön 48 tunnin kuluessa kaupungin ilmoituksesta.

Vastaavaa toimintamallia on käytetty Helsingissä vuodesta 2024 lähtien. Selkeästi määritellyt toimintamallit mahdollistavat palvelun kehittymisen.

4. Kaupunkipyöräpalvelun asettaminen eriarvoiseen asemaan

Lahden kaupungin mikroliikenneluvan ehdoissa yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja ja kaupunkipyöriä kohdellaan olennaisesti eri tavoin, vaikka molemmat ovat luonteeltaan yhteiskäyttöisiä, kaupunkitilassa toimivia ja samoihin liikkumistarpeisiin vastaavia mikroliikkumisen palveluja. Kaupunkipyöräpalvelu on jätetty lupaehtojen keskeisten rajoitusten ulkopuolelle, vaikka se toimii samoilla kaduilla ja yleisillä alueilla sekä kilpailee tosiasiallisesti samoista käyttäjistä ja matkoista kuin sähköpotkulautapalvelut. Kaupunkiympäristölautakunta perustelee 16.12.2025 päivätyssä pöytäkirjaotteessa päätöstä seuraavasti:

Kaupunkipyöräpalvelusta on erillinen sopimus, joka on määräävä.

Kaupunkipyöräpalvelu on asemallinen palvelu ja luonteeltaan erilainen kuin markkinalähtöiset kelluvaan pysäköintiin perustuvat palvelut. Kaupunkipyörillä on esimerkiksi kiinteä operointikausi ja sovitut raportointitavat datan luovutukseen. Tämän takia lupaehdot eivät koske kaupungin tilaamaa kaupunkipyöräpalvelua.

Vaadimme, että Lahden kaupungin on joko ulotettava mikroliikenneluvan keskeiset käyttö- ja turvallisuusehdot koskemaan myös kaupunkipyöräpalvelua tai vaihtoehtoisesti poistettava sähköpotkulautoihin kohdistuvat rajoitukset siltä osin kuin niitä ei voida perustella riskiperusteisesti ja yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti. Nykyinen sääntely ei edistä kaupunkipyöräpalvelun liikenneturvaallisuuden parantamista jolle on olemassa tieteellistä näyttöä, ei täytä liikenteen palveluista annetun lain 18 e §:n mukaista välttämättömyys- ja suhteellisuusvaatimusta eikä hallintolain 6 §:n yhdenvertaisuusvaatimusta seuraavin perustein:

4.1 Kaupunkipyörien eriarvoinen kohtelu kausiluontoisuuden osalta

Pysäköinnin ja talvikunnossapidon osalta kaupunkipyöräpalvelulle on asetettu poikkeavat rajoitukset, kuin yhteiskäyttöisille sähköpotkulaudoille. Kaupunki perustelee poikkeavuutta seuraavasti:

Kaupunkipyöräpalvelu on asemallinen palvelu ja luonteeltaan erilainen kuin markkinalähtöiset kelluvaan pysäköintiin perustuvat palvelut. Kaupunkipyörillä on esimerkiksi kiinteä operointikausi ja sovitut raportointitavat datan luovutukseen.

Kauden 2026 osalta Lahdessa otetaan käyttöön pakotetun pysäköinnin malli, jolloin yhteiskäyttöinen sähköpotkulautapalvelu muuttuu käytännössä asemalliseksi palveluksi tiiviillä kaupunkialueella. Esteettömyyden ja kunnossapidon osalta haasteet pakotetun pysäköinnin mallissa ovat yhtäläiset kaupunkipyörien ja sähköpotkulautojen kesken. Tarvetta kaupunkipyörien asettamiselle eriarvoiseen asemaan ei ole. Liikenteen kehittymisen kannalta selkeiden toimintamallien luominen niin kaupunkipyörille kuin sähköpotkulaudoille tukee yhteiskäyttöisen mikroliikkumispalvelun ympärivuotisuuden tavoittelussa.

Lahden kaupunki kertoo perusteluissaan, että kaupunkipyörillä on kiinteä operointikausi. Kuitenkin kaupungin omilla nettisivuilla kerrotaan, että kaupunkipyörien varsinainen kausi alkaa sään salliessa ja tavoitteena kaupunkipyöräpalvelulle on ympärivuotinen palvelu. ([Pyöräily ja kaupunkipyörät](#)).

4.2 Kaupunkipyörien eriarvoinen kohtelu yökiellon osalta

Yökiellon osalta kaupunki perustelee poikkeavuutta seuraavasti:

yökieltoa ei aseteta koskemaan polkupyöriä, jotka ajoneuvotyyppinä ovat käyttäjälleen turvallisempia suurempien renkaiden ja matalamman painopisteen vuoksi eikä yhteiskäyttöisten polkupyörien osalta kaupungin tiedossa ole vastaavia yökäytön riskejä.

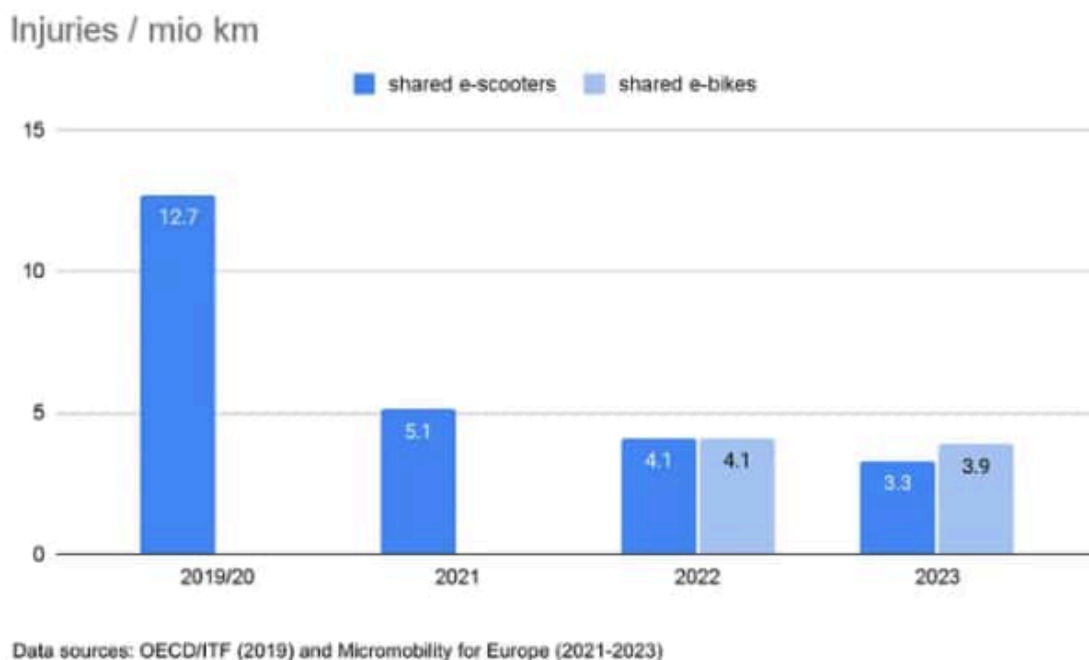
Liikenne ja viestintäministeriön teettämän promillerajaselvityksen mukaan sähköpotkulautailijoiden erikoissairaanhoidon päivystyksessä hoidettuja tapaturmia tapahtuu vuosittain arviolta 1600, joista osastohoitoon johtaneita on arviolta 160. Päihtyneiden osuus oli tutkimuksen mukaan arviolta 640-800 potilasta ([HE 12/2025](#)). Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) mukaan vuonna 2022 erikoissairaanhoidon avokäynneillä hoidettiin yhteensä 10 264 ja vuodeosastoilla 2 122 polkupyörätapaturmapotilasta ([THL tilastoraportti 57/2023](#)). Tutkimusten mukaan päihtyneiden osuus oli noin 2000-3000 tapaturmaa vuosittain([HE 12/2025](#)). Yhteiskäyttöisistä sähköpotkulaudoista koituneista onnettomuuksista poiketen polkupyöräilyonnettomuuksien hoitokuluja ei kata liikennevakuutus. Polkupyöräilyyn ei kuitenkaan kohdistu vastaavia ajallisia kieltoja, eikä Lahden kaupunki esitä kaupunkipyörien ottamista mukaan rajoitusten piiriin.

Tutkimukset osoittavat, että sairaaloissa hoidettavien pyörällä tapahtuneiden onnettomuuksien absoluuttinen määrä ja sitä kautta kustannukset ovat moninkertaisia verrattuna sähköpotkulaudoilla tapahtuviin onnettomuuksiin. Pyöräilyonnettomuuksia ei myöskään kateta

liikennevakuutuksen kautta, kuten sähköpotkulautoonnettomuuksia. Korkeat liikennevakuutusmaksut itsessään ohjaavat operaattoreita toimimaan tavalla, joka vähentää liikenneonnettomuuksia. Liikenneturvallisuuden kehittämisen kannalta on ensiarvoisen tärkeää huomioida liikenne kokonaisuutena, eikä keskittyä vain yhteen liikkumismuotoon. Pidämme kaupungin toimia ja perusteluja liikenneturvallisuuden parantamiseen nojaten ristiriitaisina olemassa olevaan tutkimustietoon nojaten.

European Transport safety council esitteli huhtikuussa 2025 MMfe:n tutkimuksen joka osoittaa, että yhteiskäyttöisillä sähköpotkulaudoilla loukkaantumisriski on 36% pienempi kuin yhteiskäyttöisillä sähköpyörillä. Lahden kaupungin mukaan Lahdesta ei ole saatavilla paikallisen tason tutkimustietoa, joka osoittaisi tilanteen olevan eri kuin mitä MMfe on tutkimuksessaan osoittanut. Ilman paikallistason tutkimustietoa Lahden kaupungin ei tule syrjäyttää olemassa olevaa kansainvälistä tutkimustietoa joka osoittaa, ettei sähköpotkulaudoille tarvita tiukempaa sääntelyä kuin sähköpyörille. ([MMfE incident data 2024. 4/2025](#))

Yökiellon perusteluissa kaupunki ei tuo esille konkreettisia onnettomuustilastoja, vaan toteaa polkupyörien olevan turvallisempia suurempien renkaiden ja matalamman painopisteen vuoksi. Väitettä ei perustella kaupungin toimesta millään tavalla. OECD:n, ITF:n ja MMfE:n datan pohjalta tehty kaavio osoittaa, että tapaturmia miljoonaa kilometriä kohden on ollut saman verran jaetuilla sähköpotkulaudoilla ja jaetuilla sähköpyörillä jo vuonna 2022. Tutkimuksen mukaan 2023 jaetuilla sähköpyörillä tapahtui enemmän onnettomuuksia miljoonaa kilometriä kohden, kuin sähköpotkulaudoilla.



4.3 Kaupunkipyörrien eriarvoinen kohtelu nopeusrajoitusten osalta

Kaupunkipyöriltä ei vaadita vastaavia hitaan nopeuden alueita ja yöaikaisia nopeusrajoituksia, kuin yhteiskäyttöisiltä sähköpotkulaudoilta, koska kaupungin mukaan polkupyörän turvallisuutta lisää suuremmat renkaat ja ajoneuvon parempi hallittavuus äkillisissä tilanteissa, sekä erot ajoneuvojen kiihtyvyydessä. Terveiden ja hyvinvoinnin laitokselta (THL) on mahdollista saada tietopyynnöllä polkupyörillä ja sähköpotkulaudoilla tapahtuneiden tapaturmien tuoreimpia tilastoja vuodelta 2025. THL:n tilastoissa on käytetty [kansallisen koodistopalvelun V10-V19](#) alle kirjattuja pyöräilytapaturmia sekä [koodistopalvelun V00.8](#) alle kirjattuja tapaturmia sähköpotkulaudoilla. Tilastojen mukaan Päijät-Hämeen hyvinvointialueella tapahtui vuonna 2025 153 polkupyörätapaturmaa. Sähköpotkulautatapaturmia oli Päivä Hämeen hyvinvointialueella vuonna 2025 yhteensä 2. THL:n tilastojen perusteella pyöräilytapaturmia tapahtui siis lähes 77 kertaa enemmän, kuin sähköpotkulautatapaturmia. On kuitenkin todettava, että kaikkia sähköpotkulautatapaturmia ei tilastoida, kuten ei myöskään kaikkia pyöräilytapaturmia. [Shinarin vuonna 2018 julkaiseman tutkimuksen mukaan](#) vain 10% kaikista pyöräilytapaturmista raportoitiin poliisille. Lisäksi Suomessa vuonna 2016 vakavasti loukkaantuneista pyöräilijöistä vain 20% päätyi viralliseen tilastoon ([Airaksinen, N., Polkupyöräilijöiden ja moottoripyöräilijöiden tapaturmat - vammojen vakavuus ja tapaturmien tilastointi](#)). THL:n tilastot sekä tutkimukset eivät tue Lahden kaupungin väitettä siitä, että polkupyörä olisi ajoneuvotyyppinä turvallisempi. Lahden kaupunkipyörät ovat sähköavusteisia polkupyöriä, joiden avustavaa nopeutta voidaan teknisesti rajat alemmas vastaavalla tavalla, kuin sähköpotkulautojen.

Lisäksi kaupunki ei huomioi perusteluissaan liikenteen kolmansia osapuolia, vaan perustelee polkupyörrien turvallisuutta pelkästään ajoneuvon käyttäjän näkökulmasta. Mahdollinen liian suuri tilannenopeus rajataan pois yhteiskäyttöisiltä sähköpotkulaudoilta, mutta niihin ei puututa yhteiskäyttöisten polkupyörrien osalta. Vastuu tilannenopeudesta on aina ajoneuvon kuljettajalla. GPS-tekniikalla toteutetut näkymättömät nopeusrajoitusalueet heikentävät ajoneuvon kuljettajan ja kolmansien osapuolien mahdollisuuksia ennakoida liikenteen tapahtumia.

Joulukuussa 2025 päättynyt Forum Virium Helsingin kuuden kuukauden mittainen [ELABORATOR-hanke](#) osoitti, että vaikka yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen käyttäjät liikkuvat samoilla pyöräteillä ja ajoväylillä kuin muut ajoneuvot, heidän mahdollisuutensa hallita ajoneuvoaan ovat tosiasiallisesti rajoitusten vuoksi heikommat. Tämä on omiaan aiheuttamaan kielteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuudelle. Kategoristen rajoitusalueiden käyttöönotto ilman ympäröivän infrastruktuurin ja muun liikenteen huomioimista voi johtaa sähköpotkulautojen äkilliseen ja käyttäjälle ennalta arvaamattomaan hidastumiseen lisäten onnettomuusriskiä. Hanke osoitti myös, että ajokielto- ja nopeusrajoitusalueet vaikuttavat GPS-epätarkkuuksien vuoksi ohikulkevaan liikenteeseen tarkoitetun rajoitusalueiden ulkopuolella sekä ennen että jälkeen kyseisen alueen viiveestä johtuen. Tällaisten nopeusrajoitusten on todettu aiheuttaneen vaarallisia läheltä piti -tilanteita kevyen liikenteen käyttäjille myös muualla Suomessa. Lahden kaupunki kertoo pöytäkirjanotteessa 16.12.2025, että nopeusrajoituksia koskevia ehtoja sovelletaan vain sähköpotkulautoihin, sillä polkupyörrien turvallisuutta lisää suuremmat renkaat

ja ajoneuvon parempi hallittavuus äkillisissä tilanteissa sekä erot ajoneuvojen kiihtyvyydessä. ELABORATOR-hanke osoittaa, että itseasiassa kaupunki heikentää sähköpotkulaudan hallittavuutta määrittämällä rajoituksilla.

Mikäli kevyen liikenteen turvallisuutta kävelykadulla halutaan parantaa, tulisi toimenpiteet toteuttaa fyysisillä liikennemerkeillä ja infrastruktuurimuutoksilla siten, että ne koskevat kaikkia kevyen liikenteen käyttäjiä.

4.4 EU-oikeudellinen kilpailuneutraliteetti

Lahden kaupungin mikroliikenneluvan lupaehtojen arvioinnissa on otettava huomioon myös Euroopan unionin oikeudessa vakiintunut kilpailuneutraliteetin periaate. EU-oikeuden mukaan julkisen toimijan harjoittaessa taloudellista toimintaa tai säädellessään markkinoita sen on kohdeltava markkinaosapuolia tasapuolisesti eikä se saa käyttää sääntelyvaltaansa tavalla, joka tosiasiallisesti vääristää kilpailua. Tätä periaatetta ilmentävät erityisesti Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 106 artiklan 1 kohta sekä unionin kilpailuoikeuden yleiset periaatteet.

Lahden kaupunki toimii mikroliikennemarkkinoilla kaksoisroolissa: yhtäältä se käyttää julkista sääntelyvaltaa myöntämällä mikroliikennelupia ja asettamalla niiden ehtoja, ja toisaalta se on itse markkinaosapuoli kaupungin järjestämän kaupunkipyöräpalvelun kautta. Kaupunkipyöräpalvelu kilpailee tosiasiallisesti samoista käyttäjistä, matkoista ja liikkumistarpeista kuin yksityisten toimijoiden tarjoamat yhteiskäyttöiset sähköpotkulautapalvelut. Tästä huolimatta kaupunkipyöräpalvelu on jätetty useiden keskeisten rajoitusten soveltamisalan ulkopuolelle. Kaupunkipyörien käyttöaikoja ei rajoiteta yöaikaan, niiden ajonopeuksiin ei kohdistu vastaavia teknisiä rajoituksia, eikä pysäköintiin ja käyttöön liity samanlaista sanktiojärjestelmää kuin yksityisten sähköpotkulautaoperaattoreiden osalta. Samanaikaisesti yksityisille toimijoille asetetaan ankaria ajallisia kieltoja ja käyttörajoituksia, joilla on merkittävä vaikutus palvelun saatavuuteen ja kilpailuasemaan.

Euroopan unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan jäsenvaltio tai julkinen toimija ei saa käyttää sääntelyvaltaansa tavalla, joka suosii sen omaa taloudellista toimintaa tai asettaa kilpailevat yksityiset toimijat epäedulliseen asemaan ilman objektiivista, oikeasuhtaista ja näyttöön perustuvaa perustetta. Erityisesti asiassa C-49/07 MOTOE unionin tuomioistuin katsoi, että julkisen vallan ja taloudellisen toiminnan yhdistyminen samassa toimijassa on omiaan vääristämään kilpailua, mikäli sääntely ei perustu avoimiin, syrjimättömiin ja objektiivisiin kriteereihin. Vastaavasti asiassa C-553/12 P Commission v. DEI unionin tuomioistuin korosti, että SEUT 106 artikla kieltää sellaiset julkiset toimenpiteet, jotka antavat julkiselle yritykselle kilpailuetua markkinoilla ilman hyväksyttävää perustetta.

Lahden kaupungin esittämä eriyttävä sääntely ei perustu sellaiseen objektiiviseen ja näyttöön perustuvaan riskeroon, joka oikeuttaisi kohtelemaan kaupunkipyöriä ja yksityisten toimijoiden sähköpotkulautoja näin eri tavoin. Päinvastoin käytettävissä oleva uusien tutkimustietojen osoittaa,

että kaupunkipyöräilyyn liittyvät riskit eivät ole sähköpotkulautoihin nähden olennaisesti vähäisemmät. Tästä huolimatta kaupungin oma palvelu on vapautettu rajoituksista, jotka kohdistuvat yksinomaan yksityisiin toimijoihin.

Kaupungin valitsema sääntelymalli muodostaa EU-oikeudellisesti arvioituna epäsuoran syrjinnän yksityisiä markkinaosapuolia kohtaan. Vaikka lupaehtoja sovelletaan muodollisesti ajoneuvotyyppiperusteisesti, niiden tosiasiallinen vaikutus kohdistuu yksinomaan yksityisiin palveluntarjoajiin, kun taas kaupungin oma kaupunkipyöräpalvelu jää rajoitusten ulkopuolelle. Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan tällainen sääntely täyttää kilpailun vääristymisen tunnusmerkit, ellei erilaista kohtelua voida perustella objektiivisilla ja näyttöön perustuvilla syillä (ks. C-49/07 MOTOE; C-553/12 P Commission v. DEI). EU-oikeuden etusijaperiaatteen mukaisesti kansallista lainsäädäntöä ja sen nojalla annettuja lupaehtoja on tulkittava ja sovellettava tavalla, joka on yhteensopiva unionin oikeuden kanssa. Lupaehtoja, jotka tosiasiallisesti vääristävät kilpailua ja suosivat julkista markkinaosapuolta yksityisten toimijoiden kustannuksella, ei voida pitää EU-oikeuden mukaisina eikä kansallisen oikeuden perusteella hyväksyttävinä.

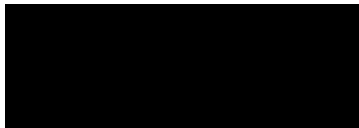
Oikaisuvaatimukset

Koostettuna Tier Mobility Finland Oy esittää yllä olevien perusteluiden mukaisesti seuraavia mikroliikenneluvan lupaehtoja oikaistavaksi seuraavilta osin:

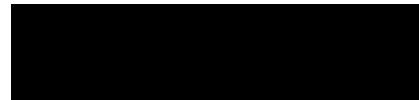
- 1) Viikonloppu-, arkipyhien, vappuyön sekä juhannusyön käyttökiellon poistamista.
- 2) Yöaikaisten rajoituksen muuttamista siten, että nopeusrajoitus 15 km/h koskee vain viikonloppuöitä sekä vappu- ja juhannusyötä.
- 3) Kiinteän, päivämäärään sidotun käyttökauden muuttamista todelliset sääolosuhteet ja olemassaolevat toimintamallit huomioivaan malliin käytten liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 18 e §:n edellyttämää välttämättömyyskriteeriä.
- 4) Vaadimme, että Lahden kaupungin on joko ulotettava mikroliikenneluvan keskeiset käyttö- ja turvallisuusehdot koskemaan myös kaupunkipyöräpalvelua tai vaihtoehtoisesti poistettava sähköpotkulautoihin kohdistuvat rajoitukset siltä osin kuin niitä ei voida perustella riskiperusteisesti ja yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti sekä

noudattamaan EU-oikeudellista kilpailuneutraliteettia sähköpotkulautojen ja kaupungin oman kaupunkipyöräjärjestelmän välillä.

Allekirjoitukset



Juho Lindgren
Suomen yhteiskuntasuhdejohtaja



Elina Bürkland
Suomen maajohtaja

