

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö LVM/2096/03/2015

Luonnos hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausun, vaikka suoranaisesti meiltä ei lausuntoa ole pyydetty, Joensuun Taksi Oy:n toimitusjohtajan ominaisuudessa, varsin vapaamuotoisesti huomioitani luonnokseen hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Joensuun Taksi Oy on Pohjois-Karjalassa toimiva tilausvälitysyhtiö, joka välittää taksitilauksia seitsemällä paikkakunnalla ja toimii alikeskuksena Kelan suorakorvausjärjestelmässä.

Lausunto:

Se mikä ei ole rikki, sitä ei tarvitse korjata.

Lähtökohtana totean, ettei mitään syytä ole lähteä muuttamaan nykyistä taksiliikennelakia. Taksiliikennelaki saatiin vuonna 2007 voimaan. Sitä ennen käytiin vastaava juupas-eipäs-vatulointi. Loppujen lopuksi nykyisin suurin peruste on selkeästi taksialan vastuut ja veloitteet yhteiskunnan näkökulmasta.

Määräsääntely on tuonut ja tuo taksitoimintaan ennakoitavuutta ja turvallisuutta. Taksi on saatavilla kaikkina vuoden päivinä kaikkialla Suomessa ja hinta on selkeästi sama kaikkialla. Kuljettajat ovat ammattitaitoisia ja työlleen omistautuneita.

Tämän lakiesityksen tullessa hyväksytyksi, on seurauksena hallitsematon kaaos. Tästä on esimerkkejä maista, joissa näin on toimittu. Mm. Irlannissa automäärät kasvoivat niin, ettei taksitoiminta enää ollut kannattavaa. Velat ja eläminen oli kuitenkin turvattava keinolla millä hyvänsä, mm. taksinkuljettajien tekemin ryöstöin. Suomessa turvakamerat ovat kuljettajan suojaksi asiakkailta. Irlannissa turvakamerat asennetaan asiakkaita suojaamaan kuljettajalta. Tätäkö myös meille halutaan?

Taksiala on koko 110 vuotisen historiansa aikana Suomessa ollut mies ja auto(mobiili) toimintaa. Suurin osa alalla olevista yrittäjistä on tyytyväisiä tähän asian tilaan. Tavoitteena on työllistää itsensä ja hankkia perustoimeentulo. Nyt kaikista meistä pitäisi tulla suuryrittäjiä, esitys suorastaan tuomitsee yksinyrittäjänä toimivat autoilijat. Ja kuitenkin nämä yksinyrittäjät työllistävät myös osa-aikaisia kuljettajia, maksavat veronsa ja kantavat kortensa kekon Oy Suomi Ab:lle.

Esityksessä perustellaan mm. kuntien ja valtion maksamien kuljetusten hintaa. Nämä kuljetukset ovat jo kauan olleet kilpailutettuja.

Ajolupavaatimuksen, koulutuksen ja koevaatimuksen poistaminen ei ole missään nimessä hyväksyttävää. Allekirjoittanut tuli taksialalle aikana, jolloin taksinkuljettajakoulutusta annettiin vain etelän suurimmissa kaupungeissa. Käytäntönä muualla oli poliisin katukuulustelun nimellä tunnettu tutkinto, jonka läpäistyään sai ammattiajokuvan.

Itse opiskellen kadut, ajoreitit, mittarin ja silloisen ula-radion käyttäminen. Kaikki piti sitten ammatissa oppia kantapäähän kautta. Mitäpä nuori mies tiesi asiakaspalvelusta? Ei mitään. Liikuntavammaisen kohtaaminen. Kuinka toimia pyörätuolin kanssa, kuinka porrasveto suoritetaan turvallisesti? Miten suhtautua afaasia-potilaaseen, joka kiroilee? Näkövammaisen kohtaaminen, avustaminen ja kuinka ottaa huomioon hänen opaskoiraansa? Haasteelliset asiakkaat, päihtyneet, huumeiden vaikutuksen alaiset. Entä, kun piti käyttää puolustautuakseen väkivaltaa, missä menee raja hätävarjelussa? Kuinka toimia vanhusten kanssa? Kuinka toimitaan lasten kanssa? Mitä oppilaskuljetusten suhteen laki sanoo? Tässä vain hiukan siitä, mihin kuljettaja törmää päivittäisessä työssään.

Olen toiminut kuljettajakouluttajana vuodesta 2004 lähtien ja olen monet kerrat todennut, kuinka paljon helpompaa alalle tulo olisi ollut koulutuksen kautta. Nykyään ei kuljettajaa heitetä ajoon yksin, työhön perehdytys tapahtuu vanhemman kuljettajan kanssa. Tästä kaikesta pitäisi nyt antaa vastuu yrittäjälle, jolla ei ole aikaa tähän.

Ei koulutusta eikä ajolupaa kuljettajalle ja kuitenkin hänen pitäisi osata toimia tässä lakiesityksessä mainituin velvoittein?

Mitä taas tulee käytettävään kalustoon, uskomaton ehdotelma, että taksia voisi ajaa muulla kuin henkilöautolla. Onko lakiesityksen laatijat miettineet olenkaan esim. kevyen nelipyörän turvallisuutta? Juuri hetki sitten käytiin läpi lakimuutos, jolla nämä saatiin pois ja nyt näitä ollaan tuomassa takaisin.

Uuden taksiyrittäjän koulutuksen poistamisesitys. Suurin osa alalle tulevista yrittäjistä ei ole koskaan ollut tekemisissä yritystalouden kanssa. Nyt ehdotetaan, että yrittäjäkoulutus otetaan myös pois. Kuka sitten uudelle yrittäjälle kertoo mitä vaateita yhteiskunta hänelle asettaa.

Tässä lakiesitysluonnoksessa esitetään mitä ihmeellisimpiä asioita, vaan nykyisiin epäkohtiin ei tuoda ratkaisua – tarkoitan tällä sitä, että taksi on aina altavastaaajana kilpailutuksissa verrattuna linja-autoihin. Linja-autot eivät maksa autoveroa, eivätkä käyttövoimaveroa ja ajoneuvoveroa. Taksit nämä joutuvat maksamaan. Jos kaikki toimijat viedään saman lain alle, pitää ehdottomasti kaikkien toimijoiden olla tasa-arvoisia. Siis taksien verokohtelu on saatettava samanlaiseksi kuin linja-autoilla. On turhaa kuvitelmia, että hintoja voisi laskea, jos rakenteellisiin kustannuksiin ei saada muutosta.

Esityksen perusteluissa toistuu jatkuvasti sana jakamistalous. Näyttää aivan siltä, että tavoitteena on vain saada veroparatiiseihin rahat vievä veronkierto yritys lailliseksi. Tavoite allekirjoittaneen silmissä näyttää olevan veronkierron laillistaminen.

Ei ole järkevää erotella pienimuotoista ammattiliikennettä pois ammattimaisesta liikenteestä.

Pienimuotoista ammattimaista taksitoimintaa ei ole. Esitys 10 000 euron veronkiertoajelusta on tuomittavaa, jopa uskomatonta yhteiskunnan edustajien suunnasta.

Pohjois-Karjalaisen taksiyrittäjän keskiliikenvaihto on luokkaa 62 000 euroa vuodessa, siitä hänelle jää käteen palkkana n. 1500 euroa kuukaudessa. Mikäli tuo 10 000 euron pienimuotoisuus toteutuu, ei näillä nurkilla ole mitään järkeä jatkaa virallista taksiliikennettä. Saman ja enemmän saa kuorimalla kermat silloin tällöin ”pienimuotoisella toiminnalla” ja heittäytymällä yhteiskunnan elätiksi.

Alalietukynnys, jolla perustellaan tätä esitystä, se ei ole tähänkään saakka ollut ongelma. Asioita näköjään katsotaan kehäkolmosen sisäpuolelta unohtaen kokonaan, että suurin osa maassamme toimivista takseista toimii kyseisen alueen pohjoispuolella. Jokainen, joka täällä ruuhkasuomen ulkopuolella on halunnut taksiyrittäjäksi, on päässyt tavoitteeseensa lyhyen ajan sisällä. Myös tämän kirjoittaja.

Allekirjoittanut on alun perin mittaus- ja säätötekniikan ammattilainen. Opiskelin jo 80-luvulla pakollisena aineena digitaalitekniikkaa. Digitalisaatio ei siis ole mikään uusi asia, vaikka se nyt näyttää sitä erinäisille tahoille olevan. Kyse on vain ykkösistä ja nolista. Taksiala on ollut ja on digitalisaation edelläkävijänä kaikilla mittareilla katsoen. Ala siirtyi digitaaliseen tilausvälitykseen 1990-luvun ja 2000-luvun vaihteessa. Sitä vain siihen aikaan kutsuttiin atk-pohjaiseksi välitykseksi. Autojamme on jo kauan paikannettu sateliittipohjaisesti.

Edustamani yritys, Joensuun Taksi Oy, keksi tuoda ravintoloihin tulleet korttimaksupäätteet takseihin vuoden 2000 tienoilla. Nyt niitä käytetään takseissa likimain kaikkialla Suomessa. Meillä otettiin vastaan online-korttimaksuja jo pari vuotta ennen kuin suurimmat toimijat Suomessa siihen kykenivät. Siis Suomessa. Euroopassa on turha kuvitella korttimaksua takseissa edes tekniikan mallimaassa Saksassa. Taksiala on omalla kustannuksellaan luonut digitaalisia järjestelmiä, joista yhteiskunta on ollut hyötyjänä, kuten esimerkiksi Kelan suorakorvausjärjestelmä, jossa kyytien yhdistely on tuonut ja tuo Kelan maksamiin

korvauksiin huomattavia säästöjä. Valopilkku-älypuhelinsovellus on laajasti käytössä kautta koko maan. Taksiala on eturintamassa erilaisin pilotein testaamassa MaaS-ratkaisuja ja kustannuksia kuriin kunnissa.

Lain laatijat voisivat ottaa huomioon myös hyvin yksinkertaiset asiat – älypuhelin tarvitsee toimiakseen toimivat yhteydet. Tervetuloa tänne Itä-Suomeen, taistelemme välityslaitteiden yhteysongelmien kanssa päivittäin. Operaattorit esittelevät hienoja kuuluvuuskarttoja, käytäntö onkin sitten ihan jotain muuta – jopa Joensuun keskustassa. Meillä eivät ole operaattorit saaneet edes 2G-verkkoja toimimaan kunnolla, kun jo esitellään 4G ja 5G-ratkaisuja hoitamaan mm. henkilöliikennettä. Tästä huolimatta edes meistä riippumattomat asiat eivät ole estäneet meitä luvanvaraisessa liikenteessä kehittämästä järjestelmästä.

Mihin markkinaehtoiseen toimintaan kuuluu valtiovallan määräykset mm. erilaisista lipputuotteista – eikö nämä kuulu yrittäjän itsenäisesti päättämiin asioihin?

Taksitaksa. Nykyinen maksimitaksa on asiakkaan turvaksi erinomainen asia. Tosin, mikäli esitysluonnos tulisi hyväksytyksi, tulee hinnoista päättäminen olla vapaata.

Esitysluonnoksessa esitetyin keinoin perustellaan ratkottavan haja-asutusalueen liikennettä. Pienimuotoinen toimija hoitamaan liikenteen, jota nyt hoitaa taksiyrittäjä. Mistä tämä taksiyrittäjä sen jälkeen hankkii toimeentulonsa? Siirtyy kaupunkiin jakamaan kaupungin taksien kurjuutta. Nykyisellään esimerkiksi kanta-Joensuussa on 72 taksia (koko Joensuun kiintiö on 94 autoa). Näistä on ajovuorojärjestelyin ajossa 1/3, koska kaikille ei riitä ajoa kuin ruuhkaisimpina viikonloppuoina pikkujouluaikaan. Sitten kun tämän esityksen myötä haja-asutusalueiden taksitoiminnan edellytykset on romutettu, siirtyvät nämä autot kaupunkiin, jossa jo on ajovuorojärjestelmä heitetty romukoppaan, koska kukin yrittää epätoivoisesti saada elantonsa. Lopputulemana, ettei kukaan enää hanki peruselantoa, saati että pystyisi hoitamaan veronsa, velkansa yms. velvoitteet. Tulos on kaaos. Kysymys, joka on myös esitettävä, mihin kaupungeissa saadaan sopimaan kaikki nämä taksit?

Asemapaikkavelvoitteen poistaminen luo tyhjiöitä kautta koko Suomen. Mistä minä saan sen MaaS-kyysin kotoani Tuupovaarasta Joensuun keskustaan ja millä hinnalla – sitä taksia ei jatkossa ole, joka minut veisi pääväylän varteen odottamaan linja-autoa, joka kulkee, jos kulkee. Se naapurin Ari ei ehdi, kun istuu trokarin tuoman pullonsa ääressä.

Muutamia huomioitani lakiluonnoksesta:

II OSA

1§ Soveltamisala

Soveltamisala on vaikea. Miksi pitää sulkea pois pienimuotoinen toiminta ammattimaisesta toiminnasta? Kun kuljetuksesta peritään vastike, tulee sen olla ammattimaista toimintaa, josta maksetaan lakisääteiset velvoitteet.

Nykyinen laki on tämän suhteen yksiselitteinen ja hyvä.

2§ Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä.

Luvattomasti saisi toimia, jos on rakennusurakoitsija, vain henkilöliikenne tarvitsee luvan. Missä on tasapuolisuus?

Henkilöliikenne, mitä vikaa on nykymallissa, jossa kaksi toisistaan eroavaa toimijaa on selkeästi eroteltu, linja-auto ja taksi. Tämä pykälä asettaa toimijat eriarvoiseen asemaan.

Mitä nämä asetuksella vapautettavat tavarankuljetukset ovat? Kovin epämääräistä.

3§ Taksiliikenne

Miksi taksiliikenne ja pykälien 3 ja 4 muut toimijat eritellään. Lain tarkoituksenaahan on taksitoiminnan hävittäminen.

Outo esitys sallia taksia ajettavan suurin piirtein moottoroiduilla potkulaudoilla.

4§ Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen

Onpa vaikea pykälä hahmottaa. Nykyinen laki sallii sekä yhtiömuotoisen luvan että luonnollisen henkilön. Miksi pitää erikseen vain sotkea?

Perutaan taksilupa ja haetaan henkilöliikennelupa perään? Mitä on aikaisempi ilmeisen sopimaton toiminta?

5§ Taksiliikenneluvan myöntäminen

Ajolupavaatimuksen, koulutuksen ja koevaatimuksen poistaminen ei ole hyväksyttävää.

7§ Luonnollisen henkilön hyvä maine

Murhamies on riittävän hyvämaineinen?

9§ Ammatillinen pätevyys

Miksi ammatillinen pätevyys nyt yllättäen ei olekaan tarpeen taksialalle. Vuodesta 2010 lähtien olemme kouluttaneet kuljettajia nimenomaisesti ammattipäteviksi, työstään vastuuta ottaviksi ammattilaisiksi.

11§ Muutokset luvan myöntämisen edellytyksissä ja luvan uusiminen

Minä siis itse päätän olenko enää sopiva toimimaan lupaa edellyttävässä toiminnassa. Rohkenen epäillä. Ei tällaista voi säilyttää luvanhaltijalle, sitä varten ovat viranomaiset, joiden tehtävänä on valvoa.

12§ Kuolinpesän oikeus jatkaa liikennettä

Edelleenkin tässä kohden nykyinen 18 kuukautta on hyvä.

13§ Riskiyritys

Vain vuoden ajan pitää olla nuhteeton?

15§ Välityspalvelun tarjoajan selvitysvelvollisuus

Perustan oman välityspalvelun, joten minä en tarvitse liikennelupaa?

Joensuun Taksi Oy ei hoida maksuliikennettä millään tavalla. Kuinka voisimme tietää milloin 10 000e euroa on mennyt rikki?

3 LUKU

Kuljettajaa koskevat vaatimukset

1§ Taksikuljettajaa koskevat vaatimukset

Kuinka valvotaan kuljettajaa, kun hänellä tämän lakiehdotuksen mukaan ei ole ajolupaa?

C-luokan terveysvaatimukset on ehdottomasti pidettävä. B-luokan ajokortilla voisi esim. kuuro kuljettaja toimia kuljettajana. Kuinka yksijalkainen kuljettaja toimii avustajana?

Paikallistuntemusta ei enää tarvita? Mitä kuljettaja tekee, kun se navigaattori ei toimi? Toistan jo aiemmin toteamani koulutuksen tarpeellisuuden. Entä kielitaito, viitaten vaikka aiemmin mainitsemani kuuron kuljettajan, jonka äidinkieli on viittomakieli. Tai maahanmuuttaja, jonka kykyä selviytyä suomen kielellä ei ole kokeella osoitettu. Toki on todettava, ettei kielikoe ole autuaaksitekevä, meillä on ollut koulutettavana maahanmuuttajia, joilla on ollut kielikoetodistus, vaan eivät ole ymmärtäneet sanaakaan koulutettavista aiheista, saati että olisivat kyenneet suoriutumaan kirjallisesta kokeesta.

2§ Henkilö- ja taksiliikenneluvan haltijan velvollisuudet taksinkuljettajaa koskevien vaatimusten tarkistamisesta

Ei yrittäjästä voi tehdä viranomaista. Entä kuka valvoo minua yrittäjänä? Rekisteröity ajolupa kuljettajalle on ehdoton vaatimus ja viranomainen, jonka tehtävä on valvoa.

III OSA

1 Luku

1§ Tiedonantovelvollisuus

Miksi nämä hinnannmääräytymisperusteet vaaditaan vain taksilta? Kuinka toimii naapurin Sepi, joka ajelee polkuautolla alle 10 000 euron vuodessa?

Mikä on riittävän pieni koko yritykselle, jottei pykälän sähköisiä vaatimuksia tarvitse noudattaa? 62 000 euroa / vuosiliikevaihto? (keskimääräinen lv Pohjois-Karjalassa / taksi).

2§ Taksiliikennettä koskevat velvollisuudet

Miksi vain taksiliikenteeltä vaaditaan pykälän mukaiset toimet? Tasapuolista?

Miten voidaan kouluttamattomalta kuljettajalta vaatia pykälässä mainittujen asioiden huomioiminen?

Jälleen miksi naapurin Marttia mopoautolla ei velvoiteta mihinkään?

3§ Taksipalvelun hinnoittelu

Jälleen – miksi vain taksiliikenteessä tämä vaatimus ja miksi se naapurin Sari kolmipyöräisellään ei ole velvoitettu mihinkään.

Tähän hinnoitteluun vielä eräs huomio. Käsitykseni mukaan vielä 60-luvun lopulla kussakin kunnassa taksiyhdistys esitti maistraatille taksaa, jonka tuo viranomainen vahvisti. Onko järkevää palata ajassa takaisinpäin, kun yhteiskunta itse on halunnut alalle yhtenevät hinnat?

2 Luku

1§ Liikkumispalvelua koskeva olennainen tieto

Mitä tällä tarkoitetaan taksiin liittyen? Miten tämä koskee meitä tilausvälitysyhtiönä? Tuleeko tästä kustannuksia välitysyhtiölle?

2§ Lippu- ja maksujärjestelmien yhteensopivuus

lhmertelen suuresti, että pitää yrittäjän sitoutua sokkona myymään palvelua velaksi. Toisaalta taksiyrittäjä asetetaan tässä pykälässä jo heti eriarvoiseen asemaan naapurin Jarin ja siivouspalveluyrittäjän kanssa.

4§ Syrjimätön pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin

Kuinka tämä toteutetaan, kun näiden järjestelmien oikeudet eivät ole taksiyrittäjällä tai tilausvälitysyhtiöllä?

5§ Palveluita ja rajapintoja yhdistävien palveluiden yhteentoimivuus

Viittaaan edelliseen pykälän kommenttiini.

3 Luku

3§ Tarjouspyyntö

Hyvä, jos lakiin laitetaan myös hankintaa tekevälle velvollisuuksia. Vielä kun heidät velvoitettaisiin valvomaan hankinnan jälkeen, että valitut toimijat toimivat tarjousasiakirjojen mukaisesti.

5§ Neuvottelut tarjousten jättämisen jälkeen

Pyritäänkö tällä tinkimiskierrokseen?

8§ Hankintapäätös ja asiakirjajulkisuus

Se, että päätös on perusteltava, on hyvä. On tapauksia, jossa kilpailutettuun hankintaan tarjouksia tehneitä on pudotettu pois tarjoajan jälkikäteen tekemillä rajauksilla.

4 Luku

Liikennepalvelujen julkinen tuki

1§ Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset

Tärkeää on se, että ko. rahoitus jakautuu tasapuolisesti.

IV OSA

1 Luku

Viranomaisten toiminta

1§ Liikenteen turvallisuusvirasto yleisenä valvontaviranomaisena

Kuinka mahtavat Trafilla riittää resurssit.

2§ Liikenneviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät

Toimittavatko kaikki, myös naapurin Jukka, joka ajaa kaverin Ladalla, määräajoin tiedot?

3§ Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Onko Siun Sote toimivaltainen viranomainen?

3 Luku

Viranomaistehtävien hoitaminen

1§ Liikenteenturvallisuusviraston tarkastusoikeus

Tämän pitää koskea myös naapurin Jarmoa kaverin Ladalla ja siivousyrittäjää, joka toimii taksina sekä muualta kuin Suomesta hoidettua toimintaa. Mitä on tämä aineisto?

2§ Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

Koskeeko tasapuolisesti kaikkia yrittäjiä ja työntekijöitä toimialasta riippumatta? Entä naapurin Armi? Siivousyrittäjä tai muualta kuin Suomesta hoidettava toiminta?
Kohtuuton vaatimus, että yrittäjä kaiken muun toiminnan keskeyttää ja toimittaa tietoja maksutta.

3§ Poliisin ilmoitusvelvollisuus

Mitä nämä seikat ovat? Mitä tehdään sille naapurin Jussille tai siivousyrittäjälle? Eikö muilla viranomaisilla ole samaa velvollisuutta?

4§ Oikeus saada virka-apua

Iso Veli valvoo. Ovatko samat säännöt voimassa myös siivousyrittäjää kohtaan, joka ajelee sivussa taksia?

V OSA

Liikenteen rekisterit

1 Luku

Liikenneluparekisteri

1§ Rekisteri ja rekisteriviranomainen

Mitä lupia valvotaan? Entä jälleen se naapurin Jarkko?

VI OSA

Seuraamukset, muutoksenhaku ja rangaistussäännökset

1 Luku

Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku

2 Luku

Rangaistussäännökset

1§ Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen

Onko enää olemassa perusteita tähän pykälään, ottaen huomioon tämän luonnoksen esitykset?

VII OSA

Voimaantulo ja soveltaminen

1 Luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

1§ Voimaantulo

Ottaen huomioon, että suurin osa nykyisistä taksiyrittäjistä toimii rahoitetulla kalustolla, tulee siirtymäajan olla pitempi. Vähintään kaksi vuotta, jottei lopputulemana ole konkurssiaalto, joka tosin tämän esityksen toteutuessa tulee joka tapauksessa.

Tässä pykälässä lueteltuja kumottavia lakeja ei pidä missään tapauksessa kumota.

2§ Siirtymäsäännökset

Kohtuuton vaatimus, että vanhat luvat muuttuvat automaattisesti heti ja velvoitteet alkavat heti ilman minkäänlaista siirtymäaikaa.

Muutettavat lait

25§ Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

Mikä on se laite, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava luotettavuus ja suojaus (EMC-hyväksyntä)? Miten toimitaan naapurin Jannen kanssa?

Voisi kaikesti todeta, kuten Kierkegaard perisynnistä filosofoidessaan: "Tämä lyhyt selontekoni päättyy siihen, mistä se on alkanutkin" – se, mikä ei ole rikki, sitä ei tarvitse korjata.

Nykyinen taksijärjestelmä ei estä toiminnan kehittämistä. Taksitoiminta nykymuodossaan Suomessa, on pitkän ajan kuluessa tapahtunutta kehitystä. Se millainen taksi on tänä päivänä, on hyvin pitkälti yhteiskunnan omien muutosten ja vaatimusten mukainen. Yhteiskunta on itse halunnut viedä taksitoimintaa valvotuksi ja turvalliseksi. Lakiehdotuksen hyväksyminen vie taksialan sata vuotta ajassa taaksepäin.

Joensuu 23.5.2016



Heikki Piekiäinen
toimitusjohtaja
Joensuun Taksi Oy
Ukkolantie 5b
80130 Joensuu
p.0102193100