

Vantaalainen **Raimo Sohkanen** sai ensimmäisen liikennelupansa kuusikymmentäluvun puolivälissä. Päivät satunnaisten ajojen varassa mehujarrukalustolla ja yöt taksissa. Taksia päivystettiin kotoa, **Leila** vaimo päivällä ja Raimo yöllä. Autokaupan vapautuminen toi sitten uusia mahdollisuuksia. Autojen kuljetuksissa oli Sohkasen perheyriksen sauma.

Kahdeksankymmentäluvulle tultaessa perheellä oli kaksikin autojen kuljetukseen erikoistunutta yritystä. Autokuljetusten päällirakenteet ja merkittävä osa huolloista tehtiin kotona. Raimo Sohkanen tuskin ajoi enää itse taksikeikkaa, vaikka liikennelupa oli henkilökohtaisesti hänen.

Kaksituhattaluvun alussa Sohkanen täytti 70. Hän oli kovassa kunnossa ja aikoi jatkaa ainakin siihen, että neljäkymmentä vuotta itsenäisenä yrittäjänä tulisi täyteen.

Toisin kävi. Vantaan poliisi pyysi tuomaan taksin liikenneluvan pois. EU:n vanhimman, Suomen vuoden 1952 ajokorttiasetuksen mukaan 70-vuotias liikennöitsijä ei täyttänyt taksin kuljettajalle asetettavia vaatimuksia. Kun ei niitä ollut, ei voinut harjoittaa liikennettäkään, kuului pikkuvirkamiehen tulkinta.

Poliisi-kansanedustaja **Erkki Kanerva** oli aikanaan ajanut Sohkaselle sekä taksia että kuorma-autoa. Jämpti talo, Sohkanen oli läpirehellinen mies, joka vaivautui tilittämään pennilleen tulonsa viranomaiselle, Kanerva todistaa.

Kanerva yritti vedota poliisikollegoihinsa Vantaalla ja pyysi eduskunnassa liikenneministeri **Kimmo Sasilta** tulkintaa perustuslaillisen elinkeino-oikeuden ja ajokorttisäännösten väliltä, että 70 täyttänyt Sohkanen voisi jatkaa työuraansa.

Poliisi pysyi kannassaan. Ministerin vastaus oli mitään sanomaton. Niin oli perheen luovuttava elinkeinosta. Osaamista taksiliikenteen jatkamiseen olisi ollut koko perheellä tytärtä myöten. Vasta ostetusta autosta jouduttiin maksamaan verot ja ottamaan yksityiskäyttöön. Sohkaselle vielä jälkeinpäin tulleet mielivaltaisen arvion seuraamukset ovat häpeäksi valtaa pitävälle.

\*\*\*

Kesälahtelainen taksiautoilija **Jaakko Uuksulainen** aloitti kohta viisikymmentä vuotta sitten. Hän toimi myös Kesälahden kunnanvaltuutettuna 42 vuotta.

Tietoisena siitä, että 70. ikä veisi luvan ajaa taksia, Uuksulainen hankki joukkoliikenneluvan. Lääkäri ei puuttanut hänen kaikki kirjaimet sisältävään ajokorttiinsa. Uuksulainen ajaa yhä mm. koululaisia linja-autolla.

Jos sanomalehti Karjalaista (03.01.2012) on uskominen, Pohjois-Karjalassa viranomaiset näyttäisivät tulkitsevan perustuslaillista elinkeino-oikeutta toisin kuin poliisi ja liikenneministeriö aikanaan. Uuksulaisen Sortavalasta lähtöisin oleva avopuoliso ajaa Uuksulaisen taksia. Haastattelussa Uuksulainen uskoo eduskunnan liikennevaliokunnan ymmärtäneen häntä asiantuntijana, mutta epäilee Taksiliiton näkemyksen sitten kuitenkin kävelevän kokemuksen yli.

\*\*\*

Suomikaan ei ole oikeudenmukainen, tiedetään. Se että liikenneministeriö ja sen etäispäätä AHK (vsta 2010 Trafi) pitivät vuoden 1952 ajokorttiasetuksen, joka määräsi yhdistelmä-, bussi- ja taksi-kortin haltijan yläikärajaksi 70 vuotta, voimassa vuoteen 2010 saakka, on ministeriön virkamiesten anteeksi antamaton välinpitämättömyyden osoitus. Sen räikeyttä lisää tosiasia, että samat virkamiehet olivat jo viisi vuotta aikaisemmin, vuonna 2005, liittäneet Suomen EU:n ajokorttidirektiiviin, joka poisti 70 vuoden yläikärajan. Sadoilta suomalaisilta liikenteenharjoittajilta vietiin turhen takia elinkeino ja perheeltä leipä.

Puhukaa sitten vielä työuran pidentämisestä Suomessa!

Oman mielenkiintoisen lukunsa muodostaa edellä kerrottu Sohkasen/Uuksulaisen tapaus. Kuinka oikeusvaltioksi itseään kehuva Suomi voi selittää sen, että Sohkaselta vietiin elinkeino ja Uuksulainen sai jatkaa samassa tilanteessa! Kelvottomasti toimiva Trafi, ent. AHK, se vain porskuttaa.