

ITF AS
Strandveien 35
1366 Lysaker

04.06.09

Nærings- og handelsdepartementet
Postboks 8014 Dep
0030 OSLO

Høring - Forslag til krav til taksametre

Vi viser til Nærings- og handelsdepartementets brev av 3. mars 2009.

ITF AS representerer ca. 2.000 løyver av den totale løyvemassen i Norge gjennom leveranse av utstyr til sentraler i Oslo, Drammen, Asker & Bærum, Nedre Romerike, Fredrikstad, Sarpsborg, Trondheim og Bergen.

Innledningsvis vil vi peke på at det er i vår klare interesse som leverandør i samarbeid med våre kunder å levere et pålitelig og profesjonelt produkt til Taxi næringen. ITF AS er derfor positive til at typegodkjenning av taksametre innføres i Norge.

Gjennom mange år har ITF og de enkelte medlemssentraler utviklet og tilpasset taksameter- og sentralstyringssystemer som er fullt ut integrert med hverandre. Den sterke koblingen mellom det enkelte taksameter og sentralens IT-system gjør at muligheter for manipulering er vesentlig redusert. Dette blant annet på grunn av fullverdig sentral registrering av relevant turinformasjon for alle kjørte turer.

Alle parametre som påvirker turens pris som takster og kalibrering endres og kontrolleres sentralt. I forhold til foreliggende utkast til forskrift om taksametre vil vi komme med følgende merknader.

Merknad vedrørende nasjonale tilleggskrav

Vi oppfatter forelagt dokumentasjon slik at Justervesenet i hovedsak har rettet fokus mot krav stilt til det enkelte taksameter som skal fungere som et måleinstrument uten krav til sentraliserte kontrollfunksjoner.

Vi vil peke på at integrasjon mot sentraliserte systemer vil sikre tilfredsstillende lagring av turhistorikk, takster, måledata og logger. Det bør derfor være hensiktsmessig å stille krav til at et taksameter skal være oppkoblet mot et sentralisert styringssystem på permanent basis, og at det derved forutsettes at "tømmestasjonen"/sentralstyringssystemet kontinuerlig registrerer og overvåker aktivitet på taksameter.

På bakgrunn av dette, ønsker ITF å foreslå følgende vedrørende sentralisert styring av det enkelte taksameter:

- Krav om at alle taksameter skal ha operativ kommunikasjonsbærer mot sentralt system.
- Krav om langtids lagring av data i taksameter bortfaller hvis data er overført og lagret sentralt.
- Taksameterfunksjonen deaktiveres hvis data ikke kan lagres lokalt eller er overført sentralt.
- Taksameterfunksjoner deaktiveres hvis online kontakt ikke er etablert ved bestemte tidsintervall.
- Alle parametre som påvirker taksameter som måleinstrument endres, loggføres og kontrolleres sentralt. Eksempelvis endringer i takster og kalibrering.
- Det bør være fritt å endre på parameterverdiene for takster fra taxisentralen.

ITFs forslag vil i tillegg til høringsutkast dekke følgende problemstillinger:

- Tyveri av, eller skade på taksameter får ikke samme konsekvens fordi alle turdata er lagret sentralt.
- Behov for lagring av store datamengder i taksameter bortfaller og samtidig øker sikkerheten til datalagring.
- Kontroll av taksameter som måleinstrument kan om ønskelig automatiseres og utføres sentralt og hyppigere enn ihht høringsforslag.
- Relevante offentlige etater kan lettere automatisere sine kontrollfunksjoner og etterprøve måleresultat på alle turer.
- Kontinuerlig online kalibreringskontroll kan utføres på alle biler.
- For å opprettholde konkurranse mellom de enkelte sentraler må takstendringer kunne gjøres hurtig og uten fysisk innkalling av hele bilparken.

Merknad vedrørende forskriftens ikrafttreden og overgangsordninger (§36)

Med utgangspunkt i forslaget om at forskriften skal vedtas 1. oktober 2009, og tre i kraft 1. januar 2010.

ITF mener at denne 3 måneders perioden er for kort og direkte urimelig. Først etter at regelverk er endelig og lovtekster vedtatt vet vi som leverandør 100 % hva vi skal forholde oss til. Dagens tidsplan kan medføre en uholdbar konkurransevridning da leverandører risikerer å bli fratatt mulighet for nysalg i markedet fra 1. januar 2010 og frem til typegodkjenning foreligger.

Vi vil også påpeke at fremskynding av viktige prosesser i godkjenningsarbeide er vanskelig før endelig regelverk forefinnes. Vi mener derfor at planlagt tid til endring av eksisterende utstyr er for kort. Tiden skal fordeles til utviklings- og godkjenningsprosesser utført av 3. part, som også må vite 100 % hvilket regelverk kontrollen skal utføres mot.

ITF foreslår derfor at kravene i MID direktivet innføres ihht forelagt tidsplan uten nasjonale tilleggskrav.

Sekundært at overgangsperioden utvides slik at det er rimelig tid til å tilpasse seg nye krav. Det må derfor være mulig å reparere et taksameter ved bilbytte i overgangsperioden som bør utvides fra 2 til 3 år.

ITF mener at krav om typegodkjent taksameter i alle biler innen 1. januar 2012 bare er rimelig hvis regelverket samsvarer med MID direktivet alene. Avhengig av kompleksiteten til nasjonale tilleggskrav vil ITF ønske å forskyve opprinnelig tidsplan med 1 år til først å gjelde fra 1/1 2013.

ITF mener at MID direktivets krav til taksameter innenfor EU er tilstrekkelige uten nasjonale tilleggskrav. Kommentarene under omhandler forslag til særnorske tilleggskrav.

Merknader angående nasjonale tilleggskrav

Plombering / kontroll (§ 11 og § 33)

ITF mener at kravene i MID direktivet er tilstrekkelige og det er ingen åpenbar gevinst ved å innføre nasjonale tilleggskrav ved å innføre plombering av tilleggsutstyr som f.eks. printer og bankterminal. Integrasjon av bankterminal må ikke forveksles med plombering av samme enhet.

ITF mener at sertifisering av verksteder er eneste fornuftige løsning til etterkontroll. Verkstedene skal utføre det løpende kontrollarbeidet etter hver installasjon, reparasjon eller årlige kontroller.

ITF mener at kun når alle relevante enheter er synlige (kabler og taksameter) kan pålitelig kontroll utføres. Dette arbeidet vil være umulig å utføre utenfor verkstedet da deler av utstyret blir montert skjult i kjøretøy.

Justervesenets egen kontroll bør fokusere på å sertifisere og kontrollere verkstedene. Dette fungerer bra i andre bransjer som for eksempel bilverkstedenes periodiske kjøretøykontroll av biler. Ved brudd på regler mister verkstedene sertifisering.

Setekontakter (§8)

ITF mener at kravene i MID direktivet er tilstrekkelige. Innføring av dette punktet vil være sterkt kostnadsdrivende når det gjelder montasje og kontroll av bilene. ITF mener at ønsket gevinst ikke oppnås ved å innføre en ekstra kilometerteller som aktiveres når det sitter personer i for/bak setene. Innføres setekontakter bør dette også være hendelser som blir geoposisjonert og innsendt til sentrale registre for automatisert kontroll.

Eksterne betalingsløsninger (§8)

Kortutstedere som Visa og Mastercard stiller sammen med bankene egne krav til betalingsterminaler. Frittstående terminaler bør ikke tillates. Dette for å sikre referanse mellom turlogg og betaling på samtlige turer. Kun grensesnittet i taksameterets software bør defineres ihht de legale norske tilleggskravene.

Pulser (§11)

ITF mener at kravene i MID direktivet er tilstrekkelige og anbefaler en plombering av tilslutningen til bilens signalgenerator for distansesignalet.

Toleranse ved strekningsmåling (§22)

ITF mener at kravene i MID direktivet er tilstrekkelige. Godkjent verdi bør ligge innenfor normal slitasje av godkjent dekkdimensjon ihht de respektive bilprodusentene, inkludert bytte av sommer-/vinterdekk i samme dimensjon. ITF mener at sentralisert lagring av data og automatiserte funksjoner kan avdekke kalibrerings feil som følge av dekkskifte.

Vi håper Justervesenet tar i mot våre kommentarer på positiv måte, samt at vår argumentasjon når frem slik at det endelige forslag til forskrift justeres.

Med vennlig hilsen
For ITF AS

Sign. _____
Kristian Gjerstadberget