

Oslo, 14. januar 2009

Justervesenet
Avd. for lovregulert måling
Fetveien 99
2007 KJELLER

Att: Avdelingsdirektør Knut Lindløv
Kopi: Liv Westrheim, Thomas Myhr, NHD.

Ang. innføring av krav til taksametre – seminaret 26. november 2008.

Først og fremst ønsker vi å takke for seminaret angående innføring av krav til taksameter, avholdt 26/11 på Kjeller. Det var informativt og nyttig. Vi støtter alle innføring av formalkrav til/kontroll av taksametre.

De aller fleste av taksameterleverandørene i Norge har i et par år deltatt og samarbeidet om NISSY-prosjektet, som tør være kjent, med formidlingshjelp fra Norges Taxiforbund. Dvs. dette er et standardisert grensesnitt mellom taksameterleverandørenes innesystem og offentlige kjørekontorer for syketransport, med det mål for øye at brukeren er uavhengig av taxiselskapenes teknologiske plattform når bestilling av turer, og fakturering av samme, ønskes gjennomført rent elektronisk. I forlengelsen av dette samarbeidet følte det naturlig å komme sammen for å diskutere den informasjonen vi fikk på seminaret hos Justervesenet.

Vi, dvs. de fleste taksameterleverandørene i Norge (TDS, CenCom, ITF, Finn Frogne, Halda), ønsker sammen å komme med noen konstruktive innspill til den videre prosessen med å danne forskriften for godkjenning og kontroll av taksametre i Norge. Vi ønsker å informere Justervesenet og Næringsdepartementet om våre forslag til løsning av enkelte utfordringer vi ser i prosjektet med innføring av MID-godkjente taksametersystemer på det norske markedet. Dette har også litt å gjøre med hva som er teknisk gjennomførbart på en konstruksjonsmessig smidig måte, sett fra vårt ståsted.

1. Norske tilleggskrav – Langtidslagring av skift- og turdata lokalt i bil

I vårt naboland Sverige er det innført krav om lagring av minst de to siste skiftregnskapene og de seks siste kvitteringene. Dersom et slikt krav (evt. et annet passende antall f.eks. de siste 30 skift og de siste 50 kvitteringer) også innføres i Norge, kan det koples sammen med et generelt tilleggskrav om at disse opplysningene skal overføres til sentralt datalagringssystem, evt. et spesifikt tilleggskrav om at opplysningene skal holdes sikkert i taksameterets interne minne inntil slik overføring har funnet sted, eller maksimalt tiden mellom to oppfølgingskontroller. Et krav om at data skal lagres lokalt inntil overføring har funnet sted, kan forlenges til at taksameteret skal slutte å fungere dersom dette minnet går fullt uten at overføring har funnet sted, eller maksimal lagringstid (1-2 år) er oppnådd.

2. Norske tilleggskrav – Tømming og langtidslagring av skift- og turdata sentralt

Turdata/data fra kvittering og skiftdata/data fra skiftlapp skal kunne gjenskapes på taxisentralen. Dette overflødiggjør etter vår mening behovet for inntil to års lagring av alle skift- og turdata lokalt i bil, noe som ble antydnet på seminaret at kan bli et tilleggskrav til alle taksametre i Norge. Dette byr mildt sagt på en utfordring for oss som skal konstruere det, gitt den korte tiden mellom forskriften fastsettes og dens ikrafttreden (se også nedenfor).

3. Norske tilleggskrav – Utskrifter

Leverandørene ser fordeler med standardiserte begreper, men ikke nødvendigvis layoutkrav/rekkefølgekrav på utskrifter (skjeler igjen til de nasjonale tilleggskravene i vårt naboland Sverige der de har nokså detaljerte krav til utskrifter).

4. Geoposisjonsdata
(Dette ble benevnt "GPS-data" på seminaret – vi søker platformuavhengige begreper)
Bruker/kjøper av trafikkdirigerings- og taksametersystemer og -tjenester (f.eks. NISSY) stiller egne krav til geoposisjonsdata og håndteringen av dette. Dette bør ikke anses som et legalt relevant tilleggskrav.
5. Plombering/kontroll
Mekanisk/fysisk plombering bør kun utføres på selve det MID-godkjente "kjernetaksameteret".
Ikke krev fysisk plombering men foreskriv en elektronisk kontroll på tilleggsutstyr, så som printer.
Ingen plombering/kontroll på typiske slitasedeler, eksempelvis (igjen) printer.
Bør være tillatt å kun elektronisk plombere det MID-godkjente taksameteret.

Til å utføre den legale kontrollen på taksameterutstyr, anbefaler vi på det sterkeste å anvende akkrediterte stedlige verksteder rundt om i landet med personlig akkrediterte montører, og med formalkrav til teknisk kursing, utført av hver aktuell leverandør. Verkstedene skal utføre det løpende kontrollarbeidet etter hver installasjon og reparasjon. Leverandørene mener at kun når bilen er plukket fra hverandre og man dermed har tilgang til alle kabler og tilslutninger, kan kontroll (f.eks. at ikke det finnes ulovlige brytere langs en ellers skjult kabel) skje på en pålitelig og kvalitativt akseptabel måte. Riset bak speilet må være å miste denne akkrediteringen. Justervesenets egen kontroll kan da konsentreres om å følge opp verkstedene, f.eks. årlig eller ved mistanke. På seminaret ble det (av Autodata/arianna0montør) henvist til tilsvarende regelverk hva gjelder montering/legal kontroll av ferdskrivere.
6. Takstoppdatering
Det bør være (som i dag) fritt å endre på parameterverdiene for takster fra taxisentralen.
Takster og parametre bør kunne overføres til bil med valgfritt medium.
7. Norske tilleggskrav – Setekontakter
Om det blir krav på setekontakter må det også stilles krav til selve installasjonsprosedyren.
Funksjonaliteten til setekontakter må spesifiseres ordentlig da nåværende funksjonalitet som finnes i det danske regelverket etter vår mening ikke oppfyller kravene i Justervesenets utredning.
8. Norske tilleggskrav – Eksterne betalingsløsninger
Kortutstedere som Visa og Mastercard stiller sammen med bankene egne krav til betalingsterminaler.
Frittstående terminaler bør ikke tillates, men kopling til integrert utstyr kan derimot være trådløs. Det bør ikke være mulig å taste inn et eget beløp. Turprisen bør, evt. skal, sendes automatisk til betalingsterminalen for å minske muligheten for juks. Kun grensesnittet i taksameterets software (mhp. hvilke opplysninger skal utveksles) behøver å defineres ihht. de legale norske tilleggskravene.
9. Pulser
Vi anbefaler en plombering av tilslutningen til bilens signalgenerator for distansesignalet.
10. Toleranse ved strekningsmåling
Godkjent verdi bør ligge innenfor normal slitasje av godkjent dekkdimensjon ihht de respektive bilprodusentene, inkludert bytte av sommer-/vinterdekk i samme dimensjon.
11. Forskriftens ikrafttreden
Forskriften skal vedtas 1. oktober 2009, og tre i kraft 1. januar 2010. Dette betyr at tiden vi har for å utvikle, teste og formelt prøve systemene etter de norske tilleggskravene blir kort. Å få godkjent utstyret etter de nasjonale tilleggskravene må da være enkelt.

Det bør også være mulig å innmontere eksisterende taksameter i overgangsperioden.

Om det er ønskelig, for Justervesenets videre arbeid, med et møte, stiller vi gjerne opp samlet eller enkeltvis og stiller vår kompetanse på området til rådighet.

Med vennlig hilsen fra taksameterprodusenter med virke i Norge,



TDS AS
Per Kjetil Aukner

OTT Cencom AS
Torkil Eide (sign.)

ITF AS
Frank Oppøyen (sign.)

Halda AB
Patrik Rehn (sign.)

Finn Frogne AS
Lars-Ingvar Johansson (sign.)