Kollektivtransportforum 2015

Redaktør Atle Hagtun, Norges Taxiforbund

- Kan drosjene lide samme skjebne som CD-butikkene?
- **NEI!**
- Behov for å tenke nytt?
- **Ja!**
- **… men.**
- **Behov for å tenke.**

Yrke – eller hobby?

- Transport er produktet – ikke appen
- Hvilke krav vil samfunnet stille?
- Hvilket problem skal løses?

Taxi er kollektivtrafikk

- ”Individuell og kollektiv transport(?)”
- Handler ikke om antall i kjøretøyet, men..
- om rollen innenfor ”public transport”.
- ”Limet i kollektivtrafikken”

Regjeringen:

"*Drosjepolitikken skal ses på som en del av kollektivpolitikken, og bransjen har et viktig samfunnsoppdrag*".

Fra Høyres og Frps regjeringsplattform, Sundvollen 2013.

Samfunnskrav til næringen

- Drosjeforskrift Oslo
- Behov for kontroll/ ”opprydding”
- Behov for kvalitet
- Forslag obligatorisk utdanning
- Miljøkrav til bilene
- Lovverkets begrunnelse består (kjøreplikt mm)
- Taksameterforskriften /EU-direktiv

NYE REGLER: Bård Hoksrud (Frp) ved Samferdselsdepartementet sier at de ser at saken engasjerer. **FOTO:** HELGE MIKALSEN VG

- Vi må ha streng kontroll med taxinæringen

Samferdselsdepartementet jobber for fullt med å utarbeide nytt regelverk for taxinæringen.

SIGRID MOE
13:59 - 24.08.2014 . Oppdatert: 07:20 - 23.09.2014

annonse

Ulovlig persontransport

- Uber anmeldt av Bymiljøetaten i Oslo kommune
- Politiaksjon mot Haxi-sjåfører i Stavanger
- Skille mellom reell samkjøring og pirater
- Krav om like konkurransevilkår
- Ubers app ikke epokegjørende.

Ingen nyvinning

”*Ubers app er ingen stor teknologisk nyvinning. Appene som tilbys av de fleste større drosjesentraler i Norge og har blitt tilbudt i en lengre periode, er fullt på høyde teknologisk med den Uber tilbyr”*

Jørgen Aarhaug, TØI, ”Samferdsel nr 10 – 2014.

Mobil-app med betaling klar fra TDS

Når dette leses er landets første mobil-app for både bestilling og betaling av taxi i bruk. Det skjer i I-taxi i Arendal og Grimstad, som får installert den nye løsningen fra TDS 2. februar.

TDS har allerede tatt igjen forsprang som eksterne apper påstås å ha, og det innenfor lover og regler, sier Tor Eriksen (t.v) og Morten Enersen i Transport Data Systems AS (TDS).

Innen første halvår kommer TDS også med en ny versjon av ny mobilterminal, X-ONE PLUSS, som integrerer kommunikasjon, skjermbilde, navigasjon og taksameter i én og samme boks. Det gjør at hardwaren reduseres til ca halve prisen - fra rundt 48.000 til 24.900 kroner eks mva. I tillegg blir monteringen enklere og dermed også billigere.

Betaling i appen

Den nye appen betinger ikke skifte av taksameter, men er en løsning for seg. Det er også opp til kunden om han/hun vil bruke den som ren bestillingsapp, eller også legge inn betalingsløsning via mobilen.

- Vi bruker samme løsning som Ruter og NSB, med betalingsløsningen i appen og den blir like enkel å bruke for taxi, sier Tor Eriksen og Morten Enersen i TDS i en samtale med TAXI.

EU-krav i bunn

Taxi i Norge og de fleste andre land har krav til taksameter. Uber og andre bruker apper med standard programvare i smart-telefonen til å beregne pris og gjennomføre betalingen. Dette tilfredsstiller ikke kravene til taksameter, som ikke kan implementeres i smarttelefonen.

TDS har liten tro på at disse kravene vil bli endret. – Snarere ser vi at de skjerpes inn, sier Eriksen og Enersen. Dette er EU-krav som ble innført i Norge fra 2012 (MID), og som er svært detaljerte. For eksempel er slitasje av dekk tatt med i beregningene. Skifter du dekkdimensjon, betyr det fornyet kontroll fra Justervesenet.

England forsøkte lenge å motsette seg kravene fra EU, men måtte bøye seg i fjor. Alt før dette skjedde har det meste av engelsk taxinæring tatt i bruk taksameter, og TDS har startet med salg i England og Skottland. Deretter står Irland på planen.

Innovativ næring

TDS og de andre taksameter-leverandørene fornyer seg hele tiden, og tilbakeviser påstandene om at næringen ikke er innovativ. – Det handler ikke om teknologiske forskjeller, men hvilke krav som skal stilles til taxi som del av en kollektivpolitikk, sier direktør Enersen. – Hvis enhver kan bruke sin egen bil som taxi, vil jo hele taxitilbudet rakne. Jeg regner med at de som skal utforme lovverket tenker på det, sier han.

Ikke minst hensyn til skattlegging, kontroll med næringen og dens arbeidsvilkår, og kamp mot svart økonomi, gjør at myndighetene heller strammer til enn svekker kontrollen med taxinæringen. Det er ingen tegn til at EU vil fjerne kravene til MID-standard for taksameter.

Et viktig poeng er at dette skal være et lukket system, som ingen utenfra har tilgang til å endre. Derfor plomberingen fra Justervesenet.

Ett tastetrykk

Enersen, som selv er tidligere drosjeeier i Follo, er opptatt av at næringen må fornye seg, spesielt med mer forutsigbare priser og enklere betalingsrutiner. Han mener så vel TDS som andre leverandører er på god vei. Samtidig mener han at paralelltakst-systemet, som ble innført fra 2012, ikke gjør det så enkelt, særlig fordi tiden er en uforutsigbar faktor på mange turer.

Fra nå kan drosjekunder i Aust-Agder ta i bruk en kombinert bestillings- og betalingsapp, like enkel som Ruters. Her er de viktigste skjermbildene.

Den nye appen skal kunne tas i bruk av alle som har TDS-taksameter. Det har mange sentraler og bostedsløyvehavere rundt i landet. I-taxi er altså først ut.

Kundene som ønsker å betale via telefonen, registrerer seg med navn og betalingskort, på samme måte som med Ruter og NSB. Når bestilt tur er endt, føres taksameterprisen direkte over i appen, og kunden kan med ett tastetrykk godta prisen og betale. Han kan også be om at kvittering oversendes elektronisk på e-post, sms eller til Facebook-kontoen. Det blir ingen trykking fra sjåføren etter turen, men mulighet for kunden til å legge inn tips.

Avansert og enkelt

På bestillingen registreres fra-adresse og til-adresse, henting straks eller senere, eventuelle spesialvalg som størrelse på bil, barnesete, rullestol etc, samt mulighet for beskjed til sjåføren – for eksempel om et tog eller fly skal nås. Bilen kan følges på kartet før den kommer.

TDS tilbyr også versjon 2 av sin betalingsterminal. Den første har vært tilbudt siden 2009, og det er ny software-releverandør til disse. Det er imidlertid ingen krav til å bytte denne eller selve taksameteret for å ta i bruk den nye appen.

Felles-app?

Tor Eriksen mener drosjenæringen i Norge har en unik felles plattform i Nissy-systemet og den tilhørende SUTI-protokollen, som benyttes for pasientkjøring. Med basis i den ville det være enkelt å lage en felles app for alle norske drosjer.

Initiativet til dette måtte eventuelt komme fra næringen selv, sier Eriksen og Enersen. Tidligere har forslag om felles app strandet på sentralers ønske om egne apper som del av egen profilering i konkurransen med andre. Det er likevel mulig å ha en slik felles app sammen med sentralers egne.

TDS mener dette kan være det riktige svaret i eventuell konkurranse mot eksterne konkurrenter til næringen, slik at kunden alltid vil kunne velge nærmeste drosje. – Tilgjengeligheten er taxi-Norges beste fortrinn, mener de to.

Drosjefritt i Svelvik

Det har ikke lyktes å få noen til å overta drosjeløyvet i Svelvik, som ligger i Vestfold fylke, men like sør for Drammen i Buskerud.

Vestfold Taxi har skole- og pasientkjøringen, og har forsøkt å få ny løyvehaver uten hell. Det skal diskuteres om Drammen Taxi kan overta, men det krever at helseforetak, kommune og fylkeskommuner kan bli enige om det.

Hva er kritikken?

- ”Dyrt”
- ”Dårlig?”
- ”Vanskelig å få tak i” (når festbrukeren trenger den)
- ”Konkurransen virker ikke”
- ”Feil organisert”

Hva oppleves som bedre?

- Billigere (pga svart arbeid, evt hobby)
- Enkelt med app. Spes unge brukere.
- Lett tilgjengelig (?)
- Nytt (og ”spennende”). Litt opprør.
- Utfordrer gammeldags ”monopol”.

Hva gjør næringen?

- Ny teknologi – enklere for kunden
- Arbeide med kvalitet, opplæring, service
- Etablere sentral klageinstans
- Kreve reform i lovverket –
- Kreve like konkurransevilkår, håndheve regelverk, effektiv kamp mot svart arbeid.

Stolte utøvere i viktig samfunnsrolle

- Kommunisere samfunnsoppdraget – ”limet”
- Ta tak i reelle utfordringer, reell kritikk
- Markedsorienterte sentraler og utøvere
- Vise stolthet. Viktig yrke, viktig samfunnsoppdrag og –rolle.
- God service, styrke opplæring.
- Oppgjør med enkeltutøvere som bryter standardene.

Jeg skal kjøre nattevakt på Raufoss denne uka?

Kanskje Uber kan komme og ta den?