



Statens vegvesen

Notat

Til: Espen Andersson
Fra: Kjøretøy teknisk
Kopi:

Saksbehandler/telefon:
Kurt Jarle Ottesen / 22073334
Vår dato: 11.12.2020
Vår referanse: 20/235499-1

Høringsoppsummering – endring i krav til lysfarge på taklykt for drosje

Vegdirektoratet (heretter «VD») sendte forslag om endrede krav til utformingen av taklykt for drosje på høring 8. juli 2019. Høringsfristen var 6. oktober 2019. Som følge av ny organisering i etaten fra 1. januar 2020, er det Seksjon teknisk som har utarbeidet høringsoppsummeringen. Konklusjonen er at forslaget ikke anbefales vedtatt.

Kort om høringsforslaget

Bakgrunnen for høringen var et ønske om å legge til rette for bruk av ulike typer taklykter for drosjer, slik at aktørene i større grad skal kunne utforme taklykten etter egne ønsker. Dette ønsket var i hovedsak fremsatt av Norgestaxi i 2019 og Stavanger Taxi AS i 2015.

Vegdirektoratet vurderte dette som aktuelt og foreslo en løsning som innebar en større valgfrihet i forhold til utformingen av taklykten.

I gjeldende bestemmelse er det krav om at taklykten skal avgi hvitt lys, men slik at fargen for både skriften «TAXI» og virksomhetens logo er valgfri. Logoen tillates å dekke inntil 40 % av flaten den monteres på.

Vegdirektoratet foreslo at kravet om at taklykten skal avgi hvitt lys tas bort. For å unngå mulige distraksjoner eller forvekslinger anså vi det som nødvendig å regulere omfanget av blått og rødt lys. Blått lys er forbeholdt utrykningskjøretøy, mens rødt lys i utgangspunktet kun skal være synlig bakfra. For å redusere mulige negative konsekvenser ved bruk av blått eller rødt lys, foreslo vi en begrensning på det samlede arealet for disse fargene på 50 % av det totale arealet som avgir lys. Dette må også sammenholdes med gjeldende krav – som videreføres – om at taklykten skal avgi svakt lys. Forslaget innebar for øvrig at det skulle være tillatt å benytte den fargen man ønsker, men for å sikre synligheten av bevillingsnummeret foreslo vi at området hvor nummeret er plassert skal være på hvit bakgrunn.

Høringsinnspillene

VD mottok 10 hørings svar, hvorav to ikke hadde noen merknader. Dette var Statens vegvesen region sør og Region nord. Øvrige avsendere hadde innspill til forslaget.

Statens vegvesen region øst

Region øst sin vurdering er at de foreslåtte endringene verken er til fordel for drosjebrukere eller våre saksbehandlere i godkjennings- og kontrollsammenheng. For drosjebrukere er det trygt og enkelt at taklamper på drosjer er mest mulig enhetlige og lett gjenkjennelige.

RØ mener at hverken rød eller blå farge bør tillates brukt. Dette for å unngå mulig forveksling med utrykningskjøretøy. Vi foreslår at Vegdirektoratet vurderer å tillate å bruke farge bare på logo, og ikke på bakgrunn.

RØ opplever forskjell i de skjønnsmessige vurderinger som må gjøres i forbindelse med godkjenning av taklykt som skal ha «svakt lysende taklykt». De ber derfor om at uttrykket «svakt lysende» presiseres.

Fellesforbundet

Viser til at de tidligere har uttrykt skepsis til den foreslåtte liberaliseringa av drosjenæringa (dette må antas å gjelde det større omleggingen som Samferdselsdepartementet arbeider med). Forbundet mener derfor det er viktig at uniformeringen av drosjene i form av taklys er mest mulig lik for alle drosjer – enten de er tilknyttet sentral eller ikke. De viser til at dette systemet har vært i bruk i mange år og sikrer lett gjenkjennelighet for brukerne, noe som vil være ekstra viktig når antallet kjøretøyer etter all sannsynlighet vil øke. De mener derfor at det ikke er noe grunnlag for å endre dagens regler hverken hva størrelse, utforming eller krav til lys og bruk av lys i skiltet angår.

Statens vegvesen region midt

Stiller spørsmål om det egentlig er behov for lysskilt for å angi om drosjen er ledig og viser her til at de fleste i dag har apper som håndterer dette. De mener lys i skiltet i hovedsak er viktig for å vise teksten som identifiserer drosjen (TAXI, fylkesbokstav og løyvenummer) og da kun når lys- eller siktforholdene gjør det nødvendig. RM anfører vider at dersom lys også skal angi om drosjen er ledig eller ikke, kan dette gjøres gjennom henholdsvis svakt grønt lys (ledig) og svakt rødt lys (opptatt).

Hedmark fylkeskommune

Hedmark fylkeskommune mener at taklykten bør avgi hvitt lys for å være både synlig og gjenkjennelig. For å gi gode kontraster og god lesbarhet, bør kun hvitt med svart skrift være tillatt. Blått lys bør ikke tillates, da dette må være forbeholdt utrykningskjøretøy.

Gult/oransje lys bør være forbeholdt bruk i vedlikeholdsarbeid og kjøretøy tilknyttet dette. Rødt lys skal kun være synlig bakfra, og dette bør være gjeldende fortsatt.

Det foreslås at det skal være en grense på maksimalt 50 % utnyttelse av totalt lysende areal for fargene rød og blå, slik at negative følger kan unngås. Hedmark fylkeskommune er redd dette likevel kan føre til misforståelser om hva slags kjøretøy lyset kommer fra. Videre vil det være vanskelig å kontrollere om begrensningen overholdes, og oppmykning av reglene vil lage muligheter for kreative løsninger for større utnyttelse av lysende flate enn 50%.

Disse problemstillingene unngås ved ikke å tillate rød, gul/oransje og blå farge. Hedmark fylkeskommune mener at forutsigbarhet og tydelighet som følger av et klart og konkret regelverk, i denne sammenhengen veier tyngre enn friheten til å velge farge på taklykten. Dette er spesielt viktig når drosjenæringen skal dereguleres.

Norges Taxiforbund

Kommenterer kun den delen av forslaget som slår fast at «Lyset skal være fast, det vil si ikke blinkende». De viser til at det i dag er slik at taklampa blinker når en drosje mottar en tur gjennom systemet i bilen. Norges Taxiforbund ber om at det gjøres en presisering i forskriften slik at dette er lov også i fremtiden.

Oslo Taxi

Påpeker det samme som Norges Taxiforbund. Dette er en viktig funksjon som må være tillatt også i fremtiden da det er slik drosjesjåføren varsles om det tildeles en tur.

Oslo politidistrikt

Understreker viktigheten av at selve løyvenummeret på drosjen er godt leselig for politiet i arbeidet knyttet til kontroll og bistandsoppdrag, noe som er godt dekket slik forslaget er presentert.

De ønsker ikke at det åpnes opp for bruk av blått lys da slikt lys vil kunne medføre forveksling med utrykningskjøretøy. De viser til at det i perioder har vært tilfeller der bilførere (her oppfatter vi OPs svar slik at dette ikke gjelder drosjer) har benyttet blått lys for å kunne bli forvekslet med utrykningskjøretøy. Når det da etter gjeldende regler kun er utrykningskjøretøy som har slik adgang, har det vært en enkel saksgang i slike saker og bøter har blitt uestedt.

Når det gjelder andre farger bemerker OP at det prinsipielt er uheldig at rødt lys kan lyse fremover, særlig når det i dag er mange kjøretøy med høyt plassert bremselys. De opplyser for øvrig at de har registrert at «flere selskaper allerede har tatt seg til rette ved blant annet bruk av rødt og grønt tilleggs-lys for å vise om drosjen er ledig.» De mener dette er uheldig da det allerede er mulig å indikere at drosjen er ledig eller opptatt gjennom henholdsvis påslått og avslått lampe. Deres mening er derfor at dersom denne rød/grønn-lysbruken er ønsket, så bør det innarbeides felles regler for utformingen av slikt lys.

Politidirektoratet

Mener i likhet med Oslo politidistrikt at blått lys skal være forbeholdt utrykningskjøretøy selv om det er tale om svakt og ikke blinkende lys. Det må aldri være tvil om at blått lys indikerer rett til fri veg grunnet både et hastighetskrav og varslingskrav ved denne typen kjøring. POD støtter derfor ikke forslaget om at blått lys skal kunne benyttes som farge på taklampen på drosjer. For øvrig støtter de Oslo politidistrikt i de synspunktene de har fremsatt.

Seksjon teknisk sin vurdering

For alt regelverk gjelder det at endringer kun bør foretas dersom reglene ikke er egnet til å ivareta de formål de er satt til å gjøre. For taklykt for drosje er det å indikere at kjøretøyet er en drosje, å vise om drosjen er ledig eller opptatt, samt å identifisere drosjen (bevillingsnummer). Videre åpner bestemmelsen opp for at man gjennom selskapets logo til en viss grad kan gi taklykten et særpreg.

Statens vegvesen har gjennom fjorårets høring forsøkt å legge til rette for at drosjeaktører skal kunne ha en større valgmulighet vedrørende utforming av taklykten. Naturligvis er det viktig at dette ikke går på bekostning av øvrige formål.

Av innspillene ser man at flere av høringsinstansene er skeptiske til forslaget om å tillate andre farger enn hvit; særlig er skepsisen knyttet til bruk av rød og blå farge. Videre trekker flere av høringsinstansene frem hensynet til gjenkjennelighet, som oppnås gjennom en videreføring av kravet om at taklampen skal avgi hvitt lys. Seksjon teknisk mener at gjenkjennelighet er et viktig hensyn og at dette hensynet veier tyngre enn det enkelte selskaps ønske om å bruke taklykten til å profilere seg selv. Vi finner det derfor riktig ikke å vedta forslaget slik det ble presentert i høringen. Spørsmålet som da oppstår er om det er grunn til å gjennomføre et *revidert* forslag til endring av bestemmelsen om taklykt for drosje.

Seksjon teknisk kan ikke se at det verken før høringen eller i selve høringsrunden har fremkommet opplysninger som tilsier at de formålene som er nevnt ovenfor, ikke lar seg oppnå under gjeldende regler. Det var kun et ønske om at drosjeselskapene i større grad skal kunne utforme taklykten etter egne ønsker. Og det er nettopp *endringer* som må begrunnes, ikke det at man velger å opprettholde gjeldende regler. Tvert imot er videreføring av noe som er innarbeidet i samfunnet i seg selv et gode, og dette er også anført av noen høringsinstanser.

Man kan reise spørsmål om endringen i yrkestransportforskriften § 48 som trådte i kraft 1. november i år har betydning for hvilke krav man skal stille til taklykten. Endringen innebærer at det ikke lenger er et krav om at en drosje skal ha taklykt, det er nå en valgmulighet for drosjeeieren/selskapet. Men dersom man velger å utstyre drosjen med taklykt, skal den være i henhold til krav fastsatt av Vegdirektoratet. Seksjon teknisk legger til grunn at de drosjene som skal tilby normale drosjetjenester vil ha et ønske om å synliggjøre i mørket at kjøretøyet er en drosje. Dermed vil det være nødvendig å ha en taklampe. Følgelig vil argumentene for gjenkjennelighet fortsatt stå like sterkt i fremtiden.

Seksjon teknisk har etter en totalvurdering kommet frem til at det ikke foreligger tilstrekkelig grunnlag for å utarbeide et revidert høringsforslag. Vi anbefaler dermed at regelverksarbeidet avsluttes.