

---

**Fra:** Arve Lønnum <al@adlo.no>  
**Sendt:** 9. desember 2016 23:57  
**Til:** postmottak SD  
**Emne:** Ref 15/2830 Høringssvar fra et borgerståsted

### **Advokatfirma Lønnum DAs og undertegnedes eget syn på forskriftsforslag til fornyet høring**

Vi er uten å være høringsinstans blitt oppmerksom på forslaget til forskrift om kommunale lavutslippsoner med høringsfrist til idag. Herværende uttalelse avgis fra et alminnelig borgers ståsted, som et frivillig bidrag til sakens opplysning i samfunnsdebatten og uten vederlag fra noen annen part for denne uttalelse.

#### **Generelt:**

Hverken det opprinnelige forslaget eller det reviderte forslaget til forskrift gir en betryggende forutsigbarhet for de borgere (bilfører/bileier) som blir omfattet av forskriften slik den nå lyder. Forslaget har alvorlige mangler og utløser store betenkeligheter.

Endringene som er foreslått nå, har forverret forslaget ved at det er blitt enda færre retningslinjer for den videre regelgivning i kommunene, og derved mindre forutsigbart, samt mulig mindre forholdsmessighet mellom mål og middel.

Noen innvendinger og utfordringer omtales nedenfor. Flere viktige hensyn, herunder personvernmessige og praktiske sådanne får ikke mye plass, og burde blitt behørig omtalt. Det fremmes ikke forslag til enkeltendringer fordi hele forskriften bør omarbeides slik at dens reelle innhold blir tydelig, er utredet og reglene som borgerne i praksis vil møte, vedtas minst på departementsnivå.

#### **Hjemmelsloven og legalitetsprinsippet:**

Det er vanlig at Stortinget gir lover som gir forvaltningen en diskresjonær mulighet (*kan*-kompetanse) til å fastsette nærmere regler som borgerne må forholde seg til. Hjemmelsloven skal da være tydelig om rekkevidden av de regler som kan bli gitt av departementet og formålene.

Forskriftsforslaget trekker fullmakten til å gi bestemmelser langt. Fullmaktene plasseres reelt langt ned i forvaltningen, utenfor departementet. Regionvegkontorene som er underlagt ytre etat Vegdirektoratet, blir en slags blanding av regelgiver og myndighetsutøver på enkeltsaksnivå. Kommunene blir de som i praksis avgjør reglenes innhold og virkning overfor borgene. Forvaltningsnivået nærmest departementet, direktoratet blir klageinstans for regionvegkontorenes vedtak, mens kommunene ikke ser ut til å ha fått noen klageinstans. Kommunene er ikke i administrativ linje overfor direktoratet eller vegkontorene, slik at heller ikke fvl § 28 ser ut til å løse klagespørsmålet/mangelen.

Innholdet i borgerens plikter blir i forslaget flyttet videre fra to nivåer i ytre statlig etat, til kommunene. § 5, 1. ledd sier:

*«Kommunen fastsetter størrelsen på lavutslippssonen. Kommunen kan etablere flere lavutslippsoner. Flere kommuner kan etablere en felles lavutslippssone»*

Gebyrene etter § 7, samt andre gebyrer, typisk for ikke å betale det første gebyret i det hele tatt, eller ikke betale det med en gang, fastsettes også av kommunen. Hvordan det blir med flere kommuner om/i samme sone, vites ikke. I alle fall er det på ett eller annet vis kommunene som skal fastsette nokså omfattende plikter for borgerne. Hvor omfattende de blir, sies ikke.

Vi vet om de primære gebyrene bare at tallet kr 50.000,- er nevnt i høringsnotatet. Det er mye penger og må ha store konsekvenser for de berørte. Stort mer vet vi ikke om reglens innhold. Stortinget og departementet vet det tydeligvis heller ikke, for da ville de vel ha sagt det? Lovgiver og den som mottok regelfullmakten av Stortinget, vet således begrenset om hva slags lov som reelt er vedtatt.

Vi som skal uttale oss, vet naturligvis heller ikke mye og må konsentrere oss om en rekke momenter som gir grunn til uro. Det vi imidlertid føler oss nokså sikre på, er at de data Norge har om luftkvalitet i byer og bynære strøk, neppe kan gi saklig grunnlag for vedtak om slike soner over så store områder som flere kommuner, med mulig unntak for E 18 i vestkorridoren, og bare i/langs denne, se nedenfor om tilgjengelige data om luft. Om reglene vil ende med å stemme med vår saklig forankrede formodning, er imidlertid helt uvisst.

Reglens materielle, saklig begrunnede rekkevidde og virkning er således ytterst uviss. Det er problematisk i seg selv og et ytterligere problem når det heller ikke stilles i utsikt at det saklige rammer og nærmere innhold og dets virkning blir klarlagt i senere beslutninger.

Normale rettsikkerhetsgarantier i form av betryggende klageordninger synes heller ikke å være fremtredende. Vi har ikke funnet klageinstans for kommunens vedtak, enda disse har direkte betydning for innbyggerne. Statlig ytre etat har ikke instruksjonsmyndighet overfor kommunen. Når staten heller ikke er klageinstans for kommunens vedtak, er ansvarslinjen brutt, og pulverisert. Det blir (for) lang vei fra Stortinget til den som reelt fastsetter reglene, og et langt stykke til den samme fra den som fikk fullmakten av Stortinget.

Forskriften selv fastsetter i seg selv ytterst få grenser for hvilke regler og kostnader borgerne må forholde seg til i praksis. Det vil etter forskriftens modell være helt avhengig av hva kommunene faktisk søker regionvegkontoret om, og dets og kommunenes egne vedtak, som vil gi nærmere svar på hvem som skal betale, hvor mye, når og hvorfor. Dette gir en veldig dårlig forutsigbarhet og flytter reelt sett forskriftskompetansen ned til regionvegkontoret godkjennelsesvedtak av ordningen som det blir søkt om, og videre til kommunen.

Etter forslaget §§ 5, 6 og 7 m fl fastsetter kommunen sonene, kriteriene og gebyrene uten noen former for rettslige rammer. Det er disse vedtakene som i fortsettelsen blir bestemmende for hva som kreves av innbyggerne. Det eneste håndfaste er hva borgerne *minst* skal betale i *overtredelsesgebyr* (kr 500,- iht § 10, og *forsinkelsesgebyr* på kr 1.000,-). Det foreslåtte maksimum overtredelsesgebyr i § 10 avhenger av kommunens vedtak, som ingen kjenner før en tid etter at forskriften er vedtatt i lokale beslutninger, der tallene endelig må bli kjent.

Det blir regionvegkontoret vedtak etter § 4 og dernest kommunens fastsettelse av størrelsen på sonen etter § 5 og andre beslutninger etter forskriften som kommer til å avgjøre hvem som må betale, hvor mye og hvorfor, f.eks ut fra euroklasse på bilen, eller annet (de foreslåtte §§5-7 m fl).

Grensesnittet mellom statens ytre etats godkjennelse etter § 4 og kommunenes beslutninger etter § 5 og senere bestemmelser synes ikke klart definert. Tenker man seg f.eks at regionvegkontoret kan stille

vilkår i tillatelsen overfor kommunen, eller er det carte blanche for kommunen i 6 år (samtykkets lengste varighet etter § 4, 1 ledd) uansett når først godkjenning til å opprette sone er gitt av vegkontoret?

Relevante vilkår kunne vært å sette noen grenser for hvor sonene kan gå og hvor mye som skal betales. Det kunne i så fall inneholdt et håp om noen garantier til borgerne før kommunene slipper løs til å bruke sitt tilsynelatende helt frie skjønn til å lage soner og gebyrer, samt gebyrer for ikke å betale gebyrer. Dertil kommer retten til å sette opp fotoapparater og annen dyr teknikk som i den gode hensikt fanger borgernes bevegelser på de mest uventede steder (ref at kontrollapparatene også skal være mobile).

Etter forslaget § 4, siste ledd ser det ut til at det menes at vegkontorets vedtak er et enkeltvedtak (ikke forskrift), siden det her er omtalt en klagerett over vegkontorets vedtak, uten at det fremgår for hvem klageretten gjelder. Da må konsekvensen også være at de borgere som blir berørt, må kunne klage over vedtaket etter forvaltningslovens alminnelige regler. Det bør i alle fall presiseres.

Hva man skal kunne klage på, er imidlertid ikke enkelt å se. Forskriftene selv åpner jo for alle mulige former for regler og betalingsplikter ut fra et nesten ubegrenset antall temaer. I siste versjon er dette blitt enda tydeligere, da alle biler kan tenkes å bli omfattet, uansett alder, drivstoff og euroklasse. Alt er egentlig åpent og opp til senere vedtak.

Regionvegkontorets *vedtak* overfor kommunen, vedtakets vilkår for tillatelsen til *kommunen* (ikke borgeren) og kommunenes vedtak, blir de(n) egentlige forskriften(e). Dette innebærer at Stortingets lovgiverkompetanse på legalitetsprinsippets område (inngrep overfor borgeren ved en betalingsplikt og tvangskraft) flyttes langt ned i forvaltningen, til de ytterste etater, uten engang at det som er de generelle regler overfor borgeren, må behandles som forskrift.

Kommunenes vedtak etter §§ 5,6 og 7 om sonenes og gebyrenes størrelse står det intet om klageadgang for. Også disse vedtakene er reelt sett forskrifter, for de fastsetter plikter for en ubegrenset krets av personer. Overtredelsesgebyr kan man etter §§10-15 klage over til tingretten, men hvor er klageretten på kommunens vedtak og fastsettelsene av gebyrene?

Før endringen av forslaget kunne man i alle fall vite at type bil og type euroklasse var en rettslig norm som ga forutsigbarhet. Man kunne også vite at man ikke måtte betale dobbelt, både i bomringene og i de foreslåtte soner. Også det er nå overlatt til regionvegkontorets godkjenning av kommunenes søknader og vedtak i kommunene.

Det er nå etter endringen i siste høring enda tydeligere at det er ved regionvegkontorets behandling det egentlige innholdet i forskriftene vil komme. Dersom regionvegkontorets vedtak til hver søknad ikke behandles som forskrift, vil det være en ugyldig myndighetsutøvelse fordi det er de senere såkalte vedtakene som reelt sett avgjør forskriftenes allmenne innhold – plikter for en ubegrenset krets av personer, som er selve kjennetegnet på en lov eller forskrift, se forvaltningsloven § 2, 1 ledd, c). Dette er likevel ikke reflektert i forslaget. Her kalles det *vedtak* når kommunen vedtar at alle som kjører i noe kommunen selv definerer som en sone, skal betale penger til kommunen og straffebeløp som kommunen fastsetter for denne ubestemte kretsen mennesker i bil.

At noe som reelt er en forskrift kalles vedtak, får også den kjedelige konsekvens at de vedtaket (reelt forskriften) rammer, ikke er sikret noen rett til medvirkning slik forvaltningslovens («fvl») behandlingsmåte for forskrifter ellers skal sørge for, se den lovens kap VII. Eller tenker man seg vi vedtaksbegrepet at alle borgere er parter i saken og skal varsles før vedtak etter reglene i fvl §§ 16-18 m

fl? Det måtte være konsekvensen av begrepsbruken om «vedtak» i stat og kommune som avgjørende for borgernes stilling, rettigheter og plikter, mest det siste.

Etter vårt syn vil såvel vedtakene om hvor sonene skal gå, og beløpene som skal betales osv, være *forskrifter* iht definisjonen i fvl § 2, 1. ledd c). Det regionvegkontoret og kommunene skal vedta, gjelder helt klart en ubegrenset krets av personer, som omfattes rett ut av definisjonen på en forskrift. Forslaget fra departementet overser dette.

Når slik myndighetsutøvelse etter forskriften likevel kalles *vedtak*, burde det i det minste gjøres klart at vedtakene skal forhåndsvarsles og kan påklages av alle berørte. At man ikke i en klage over hverken statens eller kommunens vedtak neppe kan si så mye klokt om selve rettsanvendelsen i vedtakene fordi reglene i forskriften ikke sier noe om den, blir da neste problem. Pragmatisk sett kan man da si at det kan være godt for borgeren å ikke vite noe om klagerett på kommunens vedtak, for da kan han/hun spare seg bortkastet arbeid.

#### **Mangelen av formålsangivelse og rettslige normer:**

Mangelen på rettsikkerhet forverres også av at de formål reglene eller vedtakene skal sikre, er sparsomt omtalt. § 1 i forslaget sier formålet «*er å gi rammeverket for å innføre, administrere, kontrollere og håndheve kommunale lavutslippssoner for å forbedre luftkvaliteten i et område utsatt for lokal luftforurensning fra biler*». Reglene og kontrollregimet er altså formål i seg selv, og ikke mer enn et «*rammeverk*». Rett nok skal luften forbedres, men fra hva til hva og hvor, hvor omfattende og hvor inngripende?

Det står i forslaget § 4, 2 ledd d) at det skal dokumenteres «*at lavutslippssonen og innretningen av denne faktisk vil begrense lokal luftforurensning fra vegtrafikken*». Dette burde vært angitt i en mer konkret materiell begrensning i selve forskriften, ikke noe som avhenger av dokumentasjonen i en søknad, og det lokale vegkontorets diskresjonære vurdering av sammenhengen mellom søknaden og målsettingen. Det burde være selvsagt at tiltakene *må* ha en nærmere bestemt saklig sammenheng med formålet, men det står lite om dette. Det står best som et mer generelt krav til dokumentasjonen som kommunen skal levere til vegkontoret når den søker om å få gå i gang med sine soner og regler i sonen, forslaget § 4, 2 ledd d). Hvilke mål som skal nås, står det intet om. De som kjenner forhistorien, kan gjette seg til at de EU-baserte forskriftenes krav til luft skal nås, men stopper det der?

Kravet og den sparsomme formålsbestemmelsen er knyttet helt generelt til å begrense luftforurensning. Det kan i prinsippet gjelde all kjøring som påvirker luften, helt ned til null innslag av lokal forurensning fra biler. All bilkjøring kan i prinsippet rammes her, selv i landets reneste kommuner.

Grenseverdiene i forskriftene er fastsatt til målbare tall, avhengig av om det er NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> eller PM<sub>2,5</sub> man sikter til. Andre land legger måloppnåelsen ut på kart. Her i Norge vet vi nå ikke om forskriftenes tall eller en nærmere underkant av disse er målet, evt om 0 er målet og grensen noen grense for tiltak. Klart nok er at stat og kommune kan ha ulikt syn på dette. Hvilket syn forskriftene sikter til, står ikke i dem. Vilåret kan altså være nesten altomfattende og ikke forutsigbart eller rettslig prøvbart. Det er etter ordlyden en forskrift uten grenser.

Forskriftens uttalte bakgrunn er imidlertid ikke å fjerne alle bidrag til lokal forurensning, men å fjerne de utslipp som gjør at EUs fastsatte *grenseverdier* overskrides. Det er dette Norge har fått krav om fra ESA om å sørge for, og det burde danne den rettslige rammen om formålet med forskriftene. Det vil i så fall

være førende for de forvaltningsrettslige formåls- og forholdsmessighetsbetraktninger som er tema når rettmessigheten av de enkelte utslag overfor borgeren skal prøves.

En domstolsprøving er helt avhengig av rettslige kriterier, idet forvaltningens frie skjønn bare i ekstremtilfellene prøves av domstolene. Fraværet av formål og rettslige kriterier gjør at rettslig overprøving i praksis er nytteløst, om forskriften(e) overhode er gyldig(e).

Hvis ambisjonsnivået er enda større enn å komme under grenseverdiene slik Norge har fått krav om, må det sies klart. Hva annet enn et presist formål skal man ellers måle forskrifters formålmessighet og forholdsmessighet etter?

Formålmessighet og forholdsmessighet i regler om byrder for borgerne er grunnleggende for rettsikkerheten. Det er også grunnleggende at forvaltningen etter forvaltningsloven har en utredningsplikt uansett om man ser dette som forskrift eller enkeltvedtak. Uten presisering av formål og mål er det ikke lett å vite hva som skal dokumenteres eller overprøves.

### **Fakta om luftkvalitet, forholdet mellom mål og middel:**

Det hører ad utredningsplikten med i dokumentasjonsbildet at de data som Norge og byene har om luftkvalitet, er begrenset til bestemte målepunkter som hver for seg ikke sier mye mer om luftkvaliteten enn det som måles i målepunktet. Spesielt gjelder dette de trafikknære målepunktene (målingene skjer gjennom to typer målepunkter, en trafikknært og en i sentrale byområder med litt avstand til hovedveiene). Oslo har i Norge flest av disse. I andre byer er det få målepunkter. Det finnes oss bekjent ikke systematiske, relevante målinger utenom disse målepunktene.

Vi har undersøkt tallene for samtlige målepunkter for norske byer, som finnes på NILUs sider [www.luftkvalitet.info.no](http://www.luftkvalitet.info.no). De målepunkter i Norge som ser ut til å ha flest overskridelser av tillatte verdier, er Hjortnes og Manglerud i Oslo. Her står målestasjonene rett ved Europaveien og Ringveien som har 4-6 kjørefelter akkurat her, og er købelastet morgen og ettermiddag, dels to veier. I et annet trafikknært målepunkt ca 1 km unna i luftlinje er det helt andre verdier. I et tredje målepunkt på omtrent samme avstand er det også andre og bedre verdier.

Følgelig har man ikke dokumentasjon på luftkvaliteten særlig mye lenger enn det man ser i målepunktet, og evt kan beregne ut fra dette. Målingene i Sandvika sier neppe noe om luften på Rykkinn eller på Kolsås, og kjøring på Kolsås og Rykkinn kan neppe påvirke mye av den lokale luftkvaliteten i Sandvika.

### **Noen utviklingstrekk, fakta om luft og om hvor enkelt det kan gjøres direkte i lov:**

Felles for samtlige målepunkter i Norge er at trenden er nedadgående siden 2010 (fra og med 2011), med færre overskridelser. Dette samsvarer med utviklingen i andre land. Selv har vi undersøkt tallene som oppgis av myndighetene i to andre EU-land, Sverige (Stockholm) og Tyskland (forbundsrepublikken som helhet) og noen enkeltbyer.

Overskridelsene i målestasjonene blir færre og færre. Sverige har etter tallene lyktes svært godt og har oss bekjent ikke slike soner, men unntaksvis trängselskatt i innerstaden i Stockholm og Göteborg. I Norge ville vi kalle det tidsdifferensierte bompengesatser. Det er verd å merke seg at alt borgeren trenger å vite, står direkte i denne *loven*; «Lag (2004:629) om trängselskatt». Her fremgår hvem som skal betale, hvor og når det skal betales, og med hvilke beløp. Satsene varierer med tid og sted, fra kr 9 på det laveste til kr 35 på det høyeste. Alt er forutsigbart og formålsrettet, og det har virket.

På svenske og tyske myndigheters side forklares utviklingen for en stor del med bedre bilpark og andre tiltak som ikke gjelder veitrafikken. Også norske tall, herunder SSB, NILU og Bymiljøetaten i Oslo viser bedre tall. Alt tyder på at dette vil fortsette som følge av andre tiltak og utviklingstrekk. For biltrafikkens del gjelder at Norge har Europas mest omfattende og virkningsfulle el-bilstimulanser som nå utnyttes bedre som følge av et sterkt økende tilbud av el-biler.

### **Norske tall om luftkvalitet:**

Vi har forut for denne uttalelsen stilt NILU noen generelle spørsmål om målingene i Norge og fikk raskt vennlige og veiledende svar derfra om regelverket og bakgrunnsretten i Europa som styrer de norske reglene gjennom EU-direktiv. Vi har derigjennom gjort oss kjent med de generelle kravene til målinger og hvordan de skal utføres (det vedkommende direktivets Annex III).

### **Oslo:**

NILU henviser våre konkrete spørsmål og svar om målingene i Oslo ble til Bymiljøetaten, som ikke har svart på henvendelse sendt til e-mail som var oppgitt om temaet på etatens hjemmesider. Vi må derfor ta et visst forbehold om de lokale vurderinger av målingenes representativitet og gyldighet utover målepunktene, men dette dreier seg om temaer departementet selv bør undersøke, og omtale.

I Oslo viser målestasjonen i Bygdø allé sterkest og konstant nedgang siden 2011 (t.o.m 2015). Denne gaten er gjennom en årrekke kjent for å ha et meget sterkt innslag av busstrafikk. Bussparken er de seneste år blitt vesentlig bedre. Dette målepunktet kan gi en indikasjon på at tiltak på andre eller flere fronter enn bilene. En rekke høringsinstanser har også pekt på at andre tiltak overfor biler vil være mer relevant enn soneforslaget.

Ut fra de store lokale forskjellene det er målepunktene, kan vi ikke tenke oss at målepunktene i Oslo kan si noe om luftkvaliteten et stykke unna målepunktene som i all hovedsak er sentralt plassert. Alt tyder på at luftkvaliteten er veldig lokal i forhold til utslippskilden.

Tallene som er publisert, tyder på at store deler av Oslo ikke er i nærheten av grenseverdiene, og en lavutslippssone for kjøring på f.eks Grefsenplatået eller på Stovner er neppe relevant for å gjøre noe med grenseverdiene der disse er over grensen sentralt i Oslo. Følgelig bør det heller ikke kunne bli lavutslippssoner på slike steder, og det burde stå i forskriften (eller best i loven, som i Sverige).

### **Rettslig prøving uten innhold:**

Endelig nevner vi at den foreslåtte ordning med mulig rettslig prøving av ilagte gebyrer, etter mønster av reglene for prøving av parkeringsgebyrer, ikke inneholder mye rettsikkerhetsgaranti. Hva skal retten egentlig prøve om gebyret, når alt som styrer gebyret er fastsatt diskresjonært av flere nivåer i forvaltningen? Det eneste måtte være bevissspørsmålet, om man (bilen) har vært på stedet eller ei.

Om borgeren faktisk burde ha gebyr for å oppfylle lovens eller forskriftens formål, vil retten reelt ikke kunne prøve med mindre den skjærer gjennom hele ordningen. Dessuten fører saksomkostningsansvaret som borgeren også får, til at det som oftest er billigere å betale i alle fall p-bøter enn å forsøke å bevise sin uskyld.

### **Konklusjon:**

Forslaget til forskrift har fått en altfor generell utforming med så få rettslige skranker at grunnleggende rettsikkerhetskrav blir skadelidende. Det er helt uvisst hva som vil gjelde for borgerne hvis forskriften vedtas som foreslått.

Såvidt omfattende plikter for borgeren krever klar hjemmel i lov. Forslaget flytter den reelle regelgivningen til en rekke ikke forutsigbare vedtak i forvaltningens tre ytterste ledd, langt unna Storting og regjering.

Sverige har i tråd med legalitetsprinsippet vedtatt alle sine relevante tiltak i *lov*, som gir borgerne full forutsigbarhet og ikke flytter lovgivningen til en ubestemt krets i forvaltningens laveste/ytterste nivåer. «*Lag (2004:629) om trängselskatt*» fastsetter forutsigbart og enkelt borgernes rettsstilling og betaling for å kjøre der og da det er relevant for å fremme bedre luftkvalitet og dessuten fremkommelighet.

Normalt vil man selv i Norge legge forskrifter med tyngende innhold til departementene som er regjeringens instrument og direkte parlamentarisk ansvarlig overfor Stortinget. Departementets foreslåtte forskrift her avklarer i seg selv lite. Den produserer egentlig mest nye vide hjemler som ikke naturlig følger av hjemmelsloven. Stortinget har gitt myndighet til departementet, ikke til å sende den fra seg til en ubegrenset krets av vegkontor og kommuner med den uoversiktighet og ansvarspulverisering dette innebærer.

Den lov(forskrifts)tekniske modellen er uklar og utilstrekkelig mht å klargjøre borgerens rettsstilling og hvordan de rettigheter som borgeren tross alt skal ha, skal ivaretas. Mangelfulle og uklare regler og en lovt teknisk løsning som gjør diskresjonære vedtak i 3 nivåer til reelle forskrifter, men som kalles vedtak i stedet, forsterker inntrykket av en svært lite gjennomtenkt og forutsigbar modell. Mangelen på presis formålsangivelse og manglende muligheter til reell rettslig prøving blir forsterket dette bildet.

Forskriftene virker ikke forsvarlig utredet mht saklig treffsikkerhet, mål og konsekvenser for samfunnet og de berørte. Utredningsplikten og utredningsinstruksen skal omfatte virkninger for de berørte personer og næringslivet. Når en ikke kjenner det innhold som forskriftene gir, er de som sådan ikke utredet tilstrekkelig. Det kunne passert hvis utredningene måtte skje senere og betryggende med de berørtes medvirkning, men det er ikke lagt inn i forslaget. Vi kan heller ikke se at konsekvensene for den enkelte og næringslivet m fl er konkret omtalt.

Vi fraråder at forskriften blir vedtatt i den foreslåtte form og anbefaler at den blir vesentlig omarbeidet og presisert slik at det sikres samsvar mellom mål og middel og forutsigbarhet, samt forutsigbarhet og rettssikkerhet for borgerne. Endrings- og klargjøringsbehovet er så stort at det tilsier grunnleggende endringer og ny høring.

Tiltakets av mange påpekte manglende treffsikkerhet mot det relevante, antatte målet taler også for at det vurderes nøye om og i tilfelle hvordan slike tiltak skal kunne gjennomføres.

Med vennlig hilsen

Arve Lønnum  
Advokat, borger og bileier

[al@adlo.no](mailto:al@adlo.no)

M:90118900

Advokatfirma Lønnum DA  
Pb 2837 Solli

0204 Oslo