

Oslo, 09.02.2023

Til: [Motorferdsellovutvalget@klp.dep.no](mailto:Motorferdsellovutvalget@klp.dep.no)

Kopi: Næringsdepartementet

## **Innspill til NOU Motorferdsellovutvalget**

Vi viser til deres epost av 11. januar i år hvor vi inviteres til å gi innspill til utvalget og takker for denne muligheten.

Som avtalt kommer vi tilbake med konkrete forslag som vi mener er sentrale for videreutvikling og modernisering av denne loven.

Dagens motorferdsellov er ikke tilpasset behandling av søknader om kjøretillatelse i forbindelse med prospektering av mineraler. Vi ser utfordringer rundt et lovverk som ikke er utformet med tanke på mineralnæringen. Har et mineralselskap fått innvilget undersøkelsesrett, er det behov for forutsigbarhet når det gjelder kjøretillatelse for motorferdsel i utmark. Når det søkes om motorferdsel i utmark i forbindelse med prospektering, dreier det seg hovedsakelig om ferdsel langs etablerte kjørespor.

Det er i dag dessverre ikke sammenheng mellom ulike myndighetenes behandling av en innvilget undersøkelsesrett. Mens én myndighet gir tillatelse til mineralundersøkelser (Direktoratet for mineralforvaltning), sier en annen myndighet nei til å frakte utstyr og personell inn til det aktuelle leteområdet for å gjennomføre disse undersøkelsene (Kommune).

Slik dagens lov fungerer kan grunneiere/ interessenter med bruksrettigheter benytte klageretten på innvilgede kjøretillatelser til bevisst å trenere et mineralprosjekt. Dette gjør at framdriften blir uforutsigbar og kan stoppe helt opp. Potensielt lønnsomme mineralprosjekt blir usikre og kostnadskrevende, og i verste fall blir ikke prosjektet iverksatt.

Uforutsigbar saksbehandling i forbindelse med søknader om kjøretillatelse fører til potensielt store forsinkelser i prosessen med å undersøke om et område har drivverdige mineralforekomster. I enkelte tilfeller blir konsekvensene at planlagt feltarbeid må utsettes til neste sommersesong.

Etter motorferdsellovens § 2, 3. ledd regnes vei i utmark som ikke er opparbeidet for kjøring med bil, som utmark. Traktorveier og etablerte kjørespor er å betrakte som utmark og faller inn under lovens virkeområde. Det betyr at kjøring i forbindelse med mineralletting regnes som motorferdsel i utmark. Dette er ikke tillatt med mindre noe annet er bestemt i eller i medhold av motorferdselloven, jf. motorferdselloven § 3. Lov og forskrift åpner for flere nytteformål der motorferdsel er tillatt, hvor man kan kjøre uten å måtte søke om tillatelse. Anerkjente nytteformål er listet opp i § 4 i motorferdselloven, i nasjonal forskrift § 2 (barmark), og nasjonal forskrift § 3 (vinterføre). Kjøring i forbindelse med mineralundersøkelser krever imidlertid tillatelse etter samme lovs § 6, tillatelser etter søknad når særlige grunner foreligger.

For at kommunen skal kunne fatte vedtak om barmarkskjøring etter nasjonal forskrift § 6, stiller lovverket fire krav som alle må være vurdert og oppfylt, for at kommunen skal ha anledning til å gi dispensasjon. Hvis kun ett av disse ikke er oppfylt, kan ikke kommunen benytte skjønnsrommet og vurdere søknaden.

- Det må dreie seg om et unntakstilfelle
- Det skal være et særlig behov for transport (Kommunen må vurdere om kjøring er nødvendig, har et akseptert nytteformål, eller bærer preg av unødvendig kjøring)
- Behovet må ikke knyttes til turkjøring (Det siktes til ren turkjøring, for turens skyld)
- Behovet må ikke kunne dekkes på annen måte enn ved den omsøkte motorferdselen (Hvis transporten f.eks. kan utføres på vinterføre/ til fots/ til vanns/ helikopter, kan ikke kommunen benytte skjønnsrommet og innvilge dispensasjon til barmarkskjøring).

Gjeldende lovverk gir derfor saksbehandlere i kommunene meget lite handlingsrom til å utøve skjønn. Det viktigste kravet for å kunne innvilge tillatelse til barmarkskjøring er at søknaden må dreie seg om et unntakstilfelle.

Fra våre medlemmer får vi også tilbakemeldinger om at behandling av søknader om kjøretillatelse er ulik fra kommune til kommune. Erfaringen er at kravene som settes varierer veldig. Det viser at dagens lov og forskrift må formuleres mer presist. Det er viktig å gi lokale saksbehandlere verktøy som sikrer likebehandling landet rundt.

Som kjent avga Minerallovutvalget sin innstilling i juli i fjor. Her har de foreslått en ny §4-4 i forslaget til ny minerallov (NOU 2022:6):

*«Direktoratet kan fastsette at den som får undersøkelsestillatelse, også skal ha rett til nødvendig motorferdsel i utmark etter lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag og få dispensasjon fra plan etter lov 27. juni nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling § 19-2.»*

En samordning opp mot kommende minerallov er derfor av stor betydning.

Norsk Bergindustri ønsker seg større fleksibilitet i dagens lovverk og foreslår at undersøkelser etter mineraler inntas i den generelle unntaksbestemmelsen fra forbudet i motorferdselloven § 4.


Regjeringen slår fast i Hurdalsplattformen at mineraler er avgjørende for å kunne gjennomføre det grønne skiftet. Av denne grunn må det legges til rette for et fungerende lovverk der alle sider av næringens aktivitet/ særtrekk dekkes, og der ulike lover kommuniserer/ harmoniserer med hverandre (for eksempel *Mineralloven*, *Motorferdselloven*, *Plan- og bygningsloven*). Næringen kan ikke risikere at enkeltkommuner endrer holdning til mineralprospektering hvert fjerde år (kommune- og fylkestingsvalg).

Av ovenstående grunner håper vi dette utvalget snart tar tak i de uheldige utslag dagens lovverk og praktisering medfører for mineralnæringen, og foreslår konkrete tiltak for økt harmonisering og forutsigbarhet. Dette vil alle involverte parter tjene på.

Hvis det er behov for å konkretisere våre forslag ytterligere, inkludert møte med for eksempel leteselskaper o.l, stiller vi oss selvsagt til disposisjon.

Vi ønsker lykke til med det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen,



Anita Helene Hall, Generalsekretær

