

•Vognmænd: Giv plads til •transportvirksomhed i landzoner

•9. februar 2017 kl. 1:05 | 0 kommentarer



•(Foto: Colourbox)

•*DEBAT: Vognmænd skal have mulighed for at starte virksomhed i landzone, hvis kommunen tillader det. Det vil både være gavnligt for lokalområder og for miljøet, skriver Erik Østergaard, administrerende direktør i DTL-Danske Vognmænd.*

•Af Erik Østergaard

•*Administrerende direktør, DTL-Danske Vognmænd*

•Bruger man for eksempel Google Maps til at zoome ind på landejendomme i Danmark, åbenbarer der sig en besynderlighed. Det ene sted ønsker en ung landmand måske at drive sit landbrug. Her er en række bygninger, hovedhus, udhuse, lade – og i vore dage også ofte store maskinhuse – beregnet til det

- moderne landbrugs intensive store maskiner, hvor for eksempel mejetærsker, traktor og gyllespreder kan komme under tag i, hvad der ret beset er en stor garage.

- Man kan forestille sig, at ejeren af landejendommen ved siden af er en vognmand – han kunne for eksempel køre med korn, gødning eller med dyr produceret hos landmanden eller andre landmænd på egnen – og han ønsker at kunne drive sin vognmandsvirksomhed med måske 1, 2 eller 3 biler hjemmefra, så han søger om tilladelse til at registrere sin virksomhed på adressen og opføre en garage eller et maskinhus til sine lastbiler.

- Besynderligheden er så, at landmanden ikke skal have en tilladelse – og godt for det. Vognmanden, derimod, får afslag.

- Vognmanden kører godt nok for landmanden, og landmanden har flere store maskiner end vognmanden. Landmandens maskinhus accepteres, vognmandens gør ikke. For selv når vognmanden får tilladelse af kommunen, så omgøres beslutningen oftest – med henvisning til at vognmandsvirksomhed ikke er et jordbrugserhverv. Og nej, det er det måske ikke – men jordbrugserhvervene er pinedød afhængige af vognmændene.

•Nyt lovforslag gør det svært at være vognmand

- Lovforslag L121 om modernisering af planloven, der blev 1. behandlet i Folketinget 25. januar 2017, åbner således ikke mulighed for kommunerne til at give landzonetilladelse til vognmandsforretninger, som DTL-Danske Vognmænd ellers havde håbet på.

- DTL-Danske Vognmænd har derfor skrevet til erhvervsminister Brian Mikkelsen om problemstillingen, og det fremgår af ministerens svar, at de gældende regler fastholdes, således at vognmandsforretninger i landzone vil kræve kommunalbestyrelsens tilladelse.

- DTL er selvsagt ikke tilfredse med svaret og deler ikke ministerens bekymring om, at der sker en væsentlig ændring i det omgivende miljø ved etablering af vognmandsvirksomheder i landzone – eksemplet ovenfor viser jo med al tydelighed, at for mindre vognmandsvirksomheder er vognparken ofte betydeligt mindre end

•de fleste landbrugs – og der er ærlig talt ingen fornuft i, at en garage er tilladt for ét erhverv, men ikke for et andet. Bygningen skæmmer jo ikke mere, fordi den er til lastbiler, end hvis den var til gyllespredere.

•Landmænd fylder mest i landskabet

•Vognmandsforretninger kører, for det første, gods for fremmed regning og gør det typisk til og fra kunder – og ikke mellem vognmandsforretningen og dens kunder. Den kører altså fra landbruget til slagteriet for eksempel.

•Lastbilen tjener kun penge, når den er ude at køre. Hele hensigten er altså, at der skal være så lidt aktivitet som muligt på vognmandens egen grund – herunder kørsel til og fra. Desuden er det sædvanligt, at ansatte chauffører slet ikke kører til vognmandsforretningens adresse, når arbejdsdagen er slut, men at de parkerer lastbilen ved eller i nærheden af deres egen bopæl.

•Det er altså ikke, fordi vognmandens lastbiler i praksis vil stå og skæmme Morten Korch-landskabet og skærme for stokroserne eller bondemanden, der høster sit korn med le. Nej, sandheden er jo, at det er landmanden, som er den primære bruger af maskiner i landzonen – inklusive den nødvendige transport af gods til og fra ejendommen med lastbiler.

•Hvorfor en vognmand ikke må drive sin virksomhed fra en landejendom, er derfor dybt besynderligt.

•For det andet er der i altovervejende grad tale om små vognmandsforretninger med typisk 1-3 lastbiler. Tre fjerdele har højst 3 lastbiler. Større vognmænd med mange biler har derimod oftere brug for at være i tilknytning til de store distributionscentre, industriområder og store vejnet. Det er ikke dem, der etablerer sig i landzoner. Der er altså ingen grund til at forestille sig et kæmpe areal fyldt med lastbiler og containere. Den type vognmandsvirksomhed bor andre steder.

•Det er der i øvrigt taget højde for, fordi for det tredje stilles der i en landzonetilladelse altid nogle vilkår, som skal følges for eksempel om det maksimale antal af lastbiler, oplagsplads, antal containere og så videre. Det vil altså være nemt at sikre sig mod, at en gammel landejendom, der bliver anvendt som vognmandsvirksomhed, netop kun rummer et beskedent antal biler.

•Erhverv i byzone hæmmer udkantsområder

•I den nugældende planlov § 35, stk. 1, skal erhverv, som ikke har forbindelse til jordbrugserhvervene, som hovedregel henvises til erhvervsområder i byzone, og det ændrer lovforslaget, som det foreligger, altså ikke på. Men som eksemplet viser, giver den forskelsbehandling ingen mening. Det er faktisk decideret

- erhvervsfjendtligt og hæmmer udkantsområdernes mulighed for at lade små og mindre virksomheder etablere sig og skabe beskæftigelse, hvor deres kunder og transportbehovet er.
- Der er desuden også en klima- og miljøpolitisk slagside, for hvis vores landmand i eksemplet ovenfor skal hyre transport, så er det en fordel for alle, at der ikke skal køre en tom lastbil 20-30-50 kilometer for at komme frem til landbruget for derpå at køre til slagteriet og derefter hjem igen. I stedet kunne vognmandsnaboen have kørt få kilometer og dermed have løst transportopgaven. CO2-udslippet kan altså reduceres, hvis der ikke køres unødigt langt og uden læs.

•**Kommuner skal have frihed til at administrere landzone**

- Man burde fra lovgivers side ønske at give kommunerne større frihed i deres administration af landzonereglerne, og det burde efter DTL's opfattelse stå klart, at hovedreglen bør ændres, så for eksempel mindre vognmandsforretninger kan få landzonetilladelse fra kommunen.
- Ellers vil man fortsat kunne opleve, at kommuner giver landszonetilladelse til en selvkørende vognmand eller mindre vognmandsforretninger, der så efterfølgende bliver frataget og omgjort i klageinstansen med den begrundelse, at landzonen er forbeholdt jordbrugserhvervene.
- Mange af DTLs medlemsvirksomheder ønsker at etablere sig i landzone, og for disse og andre mindre vognmandsforretninger, herunder den selvkørende vognmand, er det afgørende for deres virksomheds eksistens, at den kan have adresse og drives fra boligen i landzone. Det holder nemlig omkostninger nede, fordi de er tæt på kunderne – som i stort omfang udgøres af netop landbrugserhvervet i forbindelse med transport af foder, gødning, dyr samt afgrøder fra landbrug.
- Der er således gode grunde til en mere erhvervsvenlig lovgivning.

•DTL » Erik Østergaard »

•debat@altinget.dk

- *Man burde fra lovgivers side ønske at give kommunerne*
- *større frihed i deres administration af landzonereglerne.*

—