



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Deres ref.:

Vor ref.: 07-310201-001

Dato: 13.03.2009

Forhøjelse af taksten på Storebæltsforbindelsen for lastbiler over 19 m

Dansk Transport og Logistik (DTL) skriver hermed til Folketingets Trafikudvalg og dermed også til forligskredsen bag Storebæltsforliget, da vi mener, at den politisk aftalte særlige takst for modulvogntog, er blevet udmøntet med utilsigtede konsekvenser til følge.

Det forholder sig nemlig således, at Sund og Bælt A/S pr. 1. november 2008 har indført en ny klasse på Storebæltsbroen for køretøjer over 19 m.

Længdegrænsen på 19 m betyder, at en lang række lastbiler, der ikke er modulvogntog, også er blevet omfattet af den særlige modulvogntogstakst, der er 50 pct. højere end taksten for almindelige vogntog.

Det gælder lastbiler, der som udgangspunkt har en maksimal totallængde på op til 18,75 m, men som lovligt må køre med en samlet totallængde inkl. visse udragende dele bagpå f.eks. en læssebagsmæk på op til 30 cm foruden visse udragende dele foran f.eks. et såkaldt frontspejl på 15 cm, dvs. i alt op til 19,20 m.

Desuden er også en række særtransporter blevet omfattet af den nye takstklasse.

I begge tilfælde er der tale om en prisstigning på 50 pct. fra hidtil 816 kr. ekskl. moms (priseniveau 2009 ekskl. evt. rabat) pr. passage til nu 1.228 kr. ekskl. moms.

DTL mener ikke, at de nævnte prisstigninger bør kunne accepteres inden for den politiske aftale, der blev indgået om en specifik takst for modulvogntog i form af en 50 pct. højere takst, der er direkte kædet sammen med, at modulvogntog kan transportere *op til* 50 pct. mere gods end et almindeligt vogntog.

Samtidig har vi noteret, at autotransporter, der har en totallængde på op til 20,75 m har fået en særskilt aftale om at passere Storebæltsbroen til taksten for almindelige vogntog, en aftale, der er en harmonisering med Øresundsbrons takstpolitik for autotransporter.

DTL skal derfor foreslå, at der også sker en harmonisering mellem Storebæltsbroens og Øresundsbrons "modulvogntogsgrænse" til Øresundsbrons grænse på 20 m, dvs. en forøgelse af den nuværende grænse på Storebæltsbroen med 1 m. Dermed undgås den utilsigtede ekstraomkostning på Storebæltsforbindelsen for i øvrigt fuldt lovlige almindelige vogntog på op til 19,20 m længde.

Vi skal desuden foreslå, at taksten for særtransporter over Storebæltsforbindelsen ændres, således at taksterne bliver, som de var på Øresundsbron før årsskiftet, hvor "normale (tilladellesfri) særtransporter" med en længde under 30 m, bredde under 3,5 m og totalvægt under 100 ton betaler som almindelige vogntog. I tilknytning hertil mener vi, at den ændring, der ved årsskiftet er foretaget på Øresundsbron, der indebærer en 50 pct. takstforhøjelse for særtransporter på 20-30 m føres tilbage til situationen før årsskiftet.

DTL har haft møde med Sund og Bælt A/S i sagen, og der ligger en skriftlig korrespondance mellem DTL og Sund og Bælt samt Øresundskonsortiet, hvoraf det desværre fremgår, at hverken Sund og Bælt eller Øresundskonsortiet har ønsket at imødekomme DTLs ovennævnte forslag.

DTL må dog fastholde, at takststigningen på 50 pct. for en række "ikke-modulvogntog" er i strid med den politiske aftale, der direkte var møntet på modulvogntog, fordi de har en *op til* 50 pct. forøget lasteevne. Det bør særligt tages i betragtning, at de "ikke-modulvogntog", som er blevet ramt af takstforhøjelsen på 50 pct. – i modsætning til modulvogntog – kører med en *uændret* godsmængde i forhold til før forhøjelsen.

Med venlig hilsen

Erik Østergaard