



## Transportministeriet

### Transportministeren

Europaudvalget  
Folketinget

7. oktober 2021  
2021-443

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Europaudvalget har i brev af 7. september 2021 stillet mig følgende spørgsmål (EUU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Søren Søndergaard (EL).

#### **Spørgsmål nr. 277:**

Ministeren bedes redegøre for tyske regler, der ikke tillader offentlig støtte til togrejse på over 50 kilometer, herunder redegøre for om dette forbud udspringer af nationale regler eller EU-regler.

#### **Svar:**

Jeg har for en nærmere redegørelse bedt den danske ambassade i Berlin indhente svar fra de relevante myndigheder og fagpersoner. Ambassaden har oplyst følgende:

#### **“Sammenfatning**

- *Tysk jernbanepersontrafik opdeles i kategorierne jernbanenærtrafik og jernbanefjerntrafik, der finansieres på forskellig vis*
- *Af de to kategorier er kun jernbanenærtrafik defineret pr. lov, og begrebet dækker persontransport, der hovedsageligt foregår på strækninger under 50 kilometer eller en times rejsetid*
- *Af de to kategorier er det kun jernbanenærtrafik, der subventioneres med offentlige midler*
- *Der er ingen lov, der eksplicit forbyder subventionering af jernbanefjerntrafik, men praksis bundes i den tyske jernbanereform fra 1994*
- *Praksis grunder ej heller i EU-regler.*

#### **Detaljer:**

*I finansieringssøjemed opdeles driftsdelen af den offentlige jernbanetrafik i kategorierne jernbanenærtrafik og jernbanefjerntrafik.*



Første kategori opgøres som trafiksystemer/trafikselskaber, hvor flertallet af rejserne foretages over en distance på under 50 kilometer eller en times rejsetid (defineret i såvel Allgemeines Eisenbahngesetz § 1 stk. 12 og i Regionalisierungsgesetz § 2). Disse ydelser bestilles af delstaterne direkte eller via trafikselskaber udpeget af delstaterne, og disse ydelser subventioneres via de offentlige såkaldte "Regionaliseringsmidler".

Jernbanefjerntrafik, det vil sige rejser på over 50 kilometer eller en times rejsetid, har ikke adgang til subventioner. Udbydere af denne transporttype, som i Tyskland hovedsageligt udføres af Deutsche Bahn AG, skal dermed selv finansiere fjerntrafikydelse, hvilket først og fremmest sker via billetsalg. Dermed står det transportudbydere frit for at udføre eller indstille trafik på en strækning ud fra strækningens rentabilitet.

Der eksisterer ingen tysk lov, der eksplicit definerer disse transportudbyderes spillerum, og baggrunden skal findes i historiske forhold og kan føres tilbage til den store reform af den tyske jernbanedrift, der trådte i kraft i 1994, hvor det statsejede aktieselskab Deutsche Bahn AG oprettedes ved en fusion af det tidligere Deutsche Bundesbahn (de vesttyske statsbaner) og Deutsche Reichsbahn (de østtyske statsbaner). Indtil da blev al trafik i Forbundsrepublikken Tyskland udført af Deutsche Bundesbahn uden statslige subventioner.

Den statslige subvention af jernbanenærtrafik (dvs. rejser hovedsageligt under 50 km/en time) er dermed en undtagelse fra den historiske norm i Forbundsrepublikken. Af den grund eksisterer der ingen lov, der definerer jernbanefjerntrafik og dennes finansiering, men kun love (førnævnte Allgemeines Eisenbahngesetz og Regionalisierungsgesetz), der definerer jernbanenærtrafik og dennes særlige finansiering via offentlige midler. Af samme grund er jernbanefjerntrafik heller ikke defineret juridisk, men bliver i praksis defineret som al jernbanetraffic, der ikke opfylder de førnævnte kriterier om subventionering af nærtrafik.

Reglerne for den ikke-eksisterende subventionering af jernbanefjerntrafik bunder af samme årsager ikke i EU-regler.

Det skal nævnes, at der er strækninger, der er defineret som jernbanenærtrafik, men som strækker sig betydeligt over 50 kilometer-grænsen (fx regionaltogetsbetjeningen ml. Hamborg-Flensborg). Disse strækninger kan dog alligevel kategoriseres som nærtrafik, og dermed subventioneres af regionaliseringsmidlerne,



Side 3/3

*da de er en del af et større transportsystem og hører til trafikskaber, hvor flertallet af rejserne foretages på afstande under 50 kilometer eller en time.*

*Ligeledes skal det nævnes, at Personenbeförderungsgesetz kun gælder vejtransport (herunder sporvognstransport)."*

Ovenstående understreger tydeligt behovet for europæisk dialog om mulige løsninger, som jeg sammen med min svenske kollega har igangsat, jf. også mit svar på Europaudvalgets spørgsmål nr. 276 og 278.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Benny Engelbrecht', written over a light blue rectangular background.

Benny Engelbrecht