



Stu­diestræde 24, 2.  
1455 Kø­ben­havn K.

8.2.2024

## Bidrag til at forstå de økonomiske muligheder for at etablere nattog

Enhedslisten fremlagde med B65 d. 7.2. 2024 et meget sympatisk forslag, som i sin [oprindelige ordlyd](#) med et flertals støtte kan medvirke til at bryde det dødvande, som Danmark har bragt sig selv i i forhold til nattog.

>> [Se eller gense hele debatten her](#)

Ministeren bragte under behandlingen i Folketingssalen indledningsvis en hel del forvirring ind i debatten. I sin indledning tog han fuldstændig fejl. Han udtalte at fx Danmark slet ikke kan yde tilskud til grænseoverskridende tog, der kører ind i / gennem Tyskland.

Det tyske særstandpunkt giver ganske rigtigt ikke pt. mulighed for tysk statslig støtte til langdistance tog, støtte som overlades til de enkelte delstater og andre landes ministerier. Det forhindrer ikke at der kører støttet trafik over grænsen til Tyskland eller over grænser mellem delstater. Der findes således heller ikke nogen 50 km-grænse udover delstaternes grænser. Senest har delstaten Bayern givet tilskud til internationale tog til Tjekkiet. Ellers har det dog været overladt til lande udenfor Tyskland at støtte internationale tog på tyske skinner.

Hvem har givet ordførerne det juridiske indtryk, at der umuligt kan køre støttet trafik over grænsen?

Det var fx IKKE juridiske grunde (som Danmarksdemokraternes ordfører sagde), der gjorde at nattoget Malmø – Bruxelles ikke kom ud at køre. Det var fordi der ikke var nogen operatører, der bød på opgaven.

Kommissionen er ganske rigtig ikke tilfreds med den tyske regerings manglende statslige autoritet på området. Kommissionen har dog gentagne gange tilkendegivet at tyskernes særstilling ikke forhindrer at kompetente organer i de enkelte lande alene eller i fællesskab sætter støtte i gang for internationale tog og nattog. Det hedder PSO (Public Service Obligations), som vi kender fra nationale ordninger. Også gennem og til Tyskland.

I dag er situationen:

- Den svenske regering har støttet nattog fra Stockholm til Hamborg.
- Der kører støttede nattog mellem Amsterdam og hhv. Wien og Zürich gennem Tyskland.
- Der kører støttede nattog mellem Bruxelles og hhv. Berlin og Wien gennem Tyskland.
- Der kører støttede nattog mellem Wien, Innsbruck og Zürich til hhv. Hamborg og Berlin.

>> [Se opdateret oversigt over nattog i Europa](#)

Støtten til disse nattog er teknisk knyttet an til de territorier, togene kører igennem. Støtten gives således kun til de strækninger, som ligger i givernes lande. Denne bureaukratiske begrænsning har dog ikke stoppet de nævnte tog. Det har i praksis været tilstrækkeligt.

Ministeren røbede senere i debatten, at han sådan set godt var klar over denne sammenhæng. Men kundgjorde at det er svært stof, og at ministeriet vil kunne forsyne politikerne med den teknisk-juridiske viden. Ministeriet vil dog næppe kunne bidrage med viden udover hvad der er nævnt ovenfor.

Ordføreren fra Liberal Alliance efterlyste en konkret case, så et nattog kunne komme til Danmark: Tilbyd penge til en operatør, der kan forlænge nattog fra Hamborg til København, så vi undgår at skulle skifte tog i Hamborg.

Om en europæisk togfond: Connecting Europe Facility (CEF) støtter kun infrastrukturprojekter (fx til jernbaner og en Femern forbindelse). Det sikrer som bekendt ikke at der kommer tog til at køre på skinnerne. Men myndigheden til at sammensætte økonomiske "hjælpepakker" til bestemte ruter nattog ligger ikke hos EU.

Med venlig hilsen

Poul Kattler

Forperson for Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Bæredygtig Trafik er medlem af [Back-on-Track.eu](https://www.back-on-track.eu/) og [European Passengers Federation](https://www.europeanpassengers.com/)