



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/2656-4

31. januar 2023

**Dokument 8:75 S (2022-2023) fra representantene Mona Fagerås, Andreas Sjalg Unneland, Grete Wold og Lars Haltbrekken, om minipris på tog**

Jeg viser til brev av 21. desember 2022 fra Stortingets Transport- og kommunikasjonskomite, vedlagt representantforslag om minipris på tog.

Det settes fram følgende forslag:

*Stortinget ber regjeringen stille krav til togselskapene om å gjeninnføre gjennomgående minipris som før konkurranseutsettingen av jernbanen.*

Jeg vil først avklare sentrale begreper før jeg deretter gir min vurdering av forslaget og gjengir de faglige vurderingene Jernbanedirektoratet har gjort av forslaget.

Med «minipris» menes en sterkt rabbertert togbillett som togselskap tidligere har tilbydd basert på kommersielle vurderinger. Med «gjennomgående» menes en billett som kan benyttes for en sammenhengende reise på tvers av togselskap og/eller ulike togtilbud.

Som grunnlag for saken har jeg bedt mitt fagorgan, Jernbanedirektoratet, redegjøre for behovet for og hva gjeninnføring av «gjennomgående minipris» tilsvarende før konkurranseutsettingen av jernbanen vil innebære rent praktisk, og hva det vil kunne medføre av kostnader som må dekkes over statsbudsjettet.

Som det fremgår av Prop. 78 S (2021 –2022) om økonomiske tiltak som følge av krigen i Ukraina er norsk økonomi nå i en høykonjunktur, med utsikter til tiltagende lønns- og prisvekst og renteoppgang. Økt offentlig pengebruk i en situasjon med høy aktivitet i

økonomien og mangel på tilgjengelige ressurser, vil forsterke presset på priser og lønninger. Vi må derfor bruke samfunnets ressurser til de tiltak som gir høyest måloppnåelse og dette tiltaket er ikke et slikt tiltak. Det fremgår av Jernbanedirektoratets redegjørelse at det allerede tilbys gjennomgående lavprisbilletter på kommersielle vilkår på deler av togtilbudet i dag. Det fremgår videre at det er relativt liten etterspørsel etter slike gjennomgående lavprisbilletter på resterende strekninger der slike billetter i dag ikke tilbys og at det vil ha en relativt stor kostnad for staten sett i forhold til antall billetter det gjelder å innføre et slikt krav. Jeg støtter derfor direktoratets vurdering i at kostnadene ved å innføre krav om at det skal være mulig å kjøpe sterkt rabatterte billetter over lange avstander, dvs «gjennomgående minipris», overstiger nytten. I tillegg trekker direktoratet frem at det å innføre et slikt krav er i strid med hvordan området i dag er regulert i trafikkavtalene. Min vurdering er at vi må være nøysomme med hvordan vi forvalter samfunnets ressurser. Vi bruker allerede betydelige offentlige midler på å subsidiere hver togreise og det er ikke tilrådelig å bruke ytterligere midler på å redusere billettprisene når behovet for dette vurderes til å være så lavt. Jeg tilrå derfor at det ikke stilles slikt krav. Jeg minner også om at togselskapene selv kan velge å tilby kommersielle rabatter og også velge å samarbeide om å tilby gjennomgående billetter.

Jeg gjengir utdrag av innholdet i Jernbanedirektoratets redegjørelse nedenfor.

### **Regulering i trafikkavtalene og dagens tilbud av kommersielle rabatter**

I tidligere trafikkavtaler mellom Samferdselsdepartementet og NSB (nå Vy), og i eksisterende trafikkavtaler mellom Jernbanedirektoratet og Go-Ahead Norge/SJ Norge/Vy, har staten som oppdragsgiver fastsatt rammer for takstnivå og minimumskrav til rabatter for togreiser.

I trafikkavtalene har oppdragsgiver pålagt togoperatørene å tilby sosiale rabatter. Dette innebærer 50 prosent rabatt for barn og honnør, samt 40 prosent rabatt på periodebillett for studenter. For sosiale rabatter plikter togoperatøren også å tilby gjennomgående billetter. Utover ordinære priser og sosiale rabatter, står togoperatøren fritt til å tilby lavere priser, eksempelvis «minipris» og «familierabatt». «Minipris» er en kommersiell rabatt. En eventuell avtalefesting av gjennomgående minipriser/lavpriser vil være i konflikt med grunnleggende prinsipper i trafikkavtalene om at togoperatørene kan tilby kommersielle rabatter på eget initiativ for å øke sine inntekter.

### **Vurdering av behovet for gjennomgående kommersielle rabatter**

Før konkurranseutsetting av persontrafikken på jernbanen hadde NSB, nå Vy, et tilbud der noen billetter hadde gjennomgående kommersielle rabatter, kalt «minipriser». Prisnivå for gjennomgående reiser på flere fjerntogstrekninger var imidlertid en del høyere enn for reiser begrenset til en strekning. Ved inngåelse av nye trafikkavtaler med Go-Ahead Norge, SJ Norge og Vy tog for trafikkpakkene 1-3 ble det ikke stilt krav om at det skal tilbys gjennomgående «minipriser» siden dette er kommersielle rabatter som togoperatøren selv velger å tilby til sine kunder.

Salgsstatistikk for perioden før konkurranseutsetting av persontrafikken på jernbanen viser at gjennomgående lav/minipriser for reise på flere fjerntogstrekninger har et svært begrenset kundegrunnlag. Overgang fra fjerntog til lokaltog rundt storbyene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger står for en vesentlig andel av overgangsreisende. Mellom fjerntogstrekningene i Sør-Norge er det begrenset interaksjon, og Jdirs estimer viser at kun 2-3 prosent av kundene har overgang til annet fjerntog. Det er et visst volum overgangsreisende mellom fjerntogene på Dovrebanen (15-20 %) og Nordlandsbanen (15-20 %). Begge disse strekningene trafikkeres av SJ Norge og rutetilbudet er tilpasset med togbytte i Trondheim. For reisende mellom Nordlandsbanen og Dovrebanen tilbys det i dag gjennomgående lavprisbilletter.

### **Konsekvenser av eventuelle krav om gjennomgående miniprisbilletter**

Jernbanedirektoratet har innhentet vurdering fra Entur vedr. konsekvenser for salgs- og billetteringsløsninger. Entur vurderer at utviklingskostnadene kan bli relativt høye. Nivået vil avhenge av i hvilken grad det blir en harmonisering av forretningsregler for antallsregulering og prissettingsmekanismer mellom operatørene.

Økonomiske konsekvenser for togoperatørene avhenger av hvilken modell som legges til grunn. Jernbanedirektoratet har estimert økonomiske konsekvenser for alternativet der kunden kun betaler for den dyreste delstrekningen. Følgende forutsetninger er lagt til grunn:

- Togoperatørene vil kreve at staten tar all risiko for endring i trafikkinntekter.
- Det forventes et inntektsbortfall på ca. 40 prosent for eksisterende kunder som reiser på flere fjerntogstrekninger i Sør-Norge på samme reise.
- Ingen økonomiske effekter for reisende mellom Nordlandsbanen og Dovrebanen pga. videreføring av eksisterende løsning.
- Det er ikke tatt hensyn til eventuell trafikkvekst som følge av lavere priser

Basert på reisematriser før konkurranseutsetting av trafikkpakker og med reisevolum før pandemien, er det direktoratets estimat at gjennomgående minipris på fjerntogstrekninger vil medføre en nedgang på 8-12 mill. kroner i trafikkinntekter. Estimateret er basert på salgsstatistikk før pandemien, estimert ca. 30.000 kunder pr. år som har overgang mellom fjerntog, hvor det i dag ikke tilbys gjennomgående minipris/lavpris og hvor minipris/lavpris ville vært et interessant billettprodukt.

### **Vurdering fra Jdir**

Basert på erfaringene fra før konkurranseutsettingen er det Jernbanedirektoratets vurdering at gjennomgående minipris/lavpris vil ha relativt liten effekt på etterspørselen, og Jernbanedirektoratet viser at kostnadene ved tiltaket er relativt høye sett i forhold til behovet. Minipris/lavpris er kommersielle rabatter som ikke følger av krav i togoperatørenes trafikkavtaler med staten, og en regulering av kommersielle rabatter vil komme i konflikt med operatørenes frihetsgrader til å øke sine inntekter.

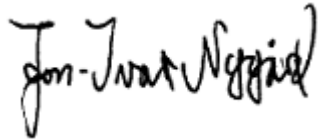
Direktoratet har lagt til grunn at staten må kompensere togoperatørenes tapte trafikkinntekter. Det totale tapet er estimert til 8-12 mill. kroner pr. år. Beregningen er basert

på salgsstatistikk fra før pandemien. Det er estimert at ca. 30.000 kunder pr. år har overgang mellom fjerntog, hvor det i dag ikke tilbys gjennomgående minipris/lavpris, og hvor minipris/lavpris ville vært et interessant billettprodukt.

I det økonomiske estimatet er det lagt til grunn at staten må subsidiere hver gjennomgående reise i størrelsesorden 270-400 kroner for å dekke togoperatørens tap i billettinntekter.

De økonomiske vurderingene er begrenset til gjennomgående reiser mellom Bergensbanen, Dovrebanen og Sørlandsbanen. Reiser mellom Dovrebanen og Nordlandsbanen står for en vesentlig andel av gjennomgående reiser for fjerntog. For denne kombinasjonen tilbyr SJ Norge allerede i dag gjennomgående lavprisbilletter.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

*Statsråden*

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/2656-7

15. februar 2023

**Dokument 8:75 S (2022-2023) om minipris på tog - 5 spørsmål fra SV**

Jeg viser til brev av 6.2.2023 Dokument 8:75 S (2022-2023) om minipris på tog fra Stortingets Transport- og kommunikasjonskomite.

Transport- og kommunikasjonskomiteen har fått til behandling Dokument 8:75 S (2022-2023) fra Andreas Sjalg Unneland, Lars Haltbrekken, Mona Fagerås om minipris på tog. I den forbindelse har komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti følgende spørsmål:

- 1) Mener statsråden at gjeninnføring av gjennomgående minipris-billetter ville bidratt til å gjøre toget mer konkurransedyktig med fly?
- 2) Har man sett noen endringer i antall reisende på strekningene som mistet gjennomgående minipris etter jernbanereformen?
- 3) I svarbrevet står det at togselskapene selv kan velge å samarbeide om å tilby gjennomgående billetter. Hvorfor vil ikke statsråden vurdere å stille krav om dette ettersom ingen av selskapene har valgt å inngå et slik samarbeid?
- 4) I svarbrevet står det at direktoratet har lagt til grunn at staten må kompensere togoperatørenes tapte trafikkinntekter. Vi ber om en vurdering av muligheten for at togselskapene skal ta hele eller deler av denne kostnaden.
- 5) Mener statsråden det er rimelig at de reisende skal få et dyrere tilbud etter jernbanereformen, og at det er i tråd med egne mål?

### **Spørsmål 1**

Mener statsråden at gjeninnføring av gjennomgående minipris-billetter ville bidratt til å gjøre toget mer konkurransedyktig med fly?

### **Svar på spørsmål 1**

På Dovrebanen og Nordlandsbanen tilbyr SJ Norge allerede gjennomgående lavprisbilletter tilsvarende «minipris» i dag.

Det er Jernbanedirektoratet sin vurdering at gjennomgående minipris utover det som tilbys i dag, kun i liten grad vil gjøre toget mer konkurransedyktig mot fly og at potensialet er begrenset. Denne vurderingen deler jeg. Billettstatistikk fra før pandemien indikerer at det kun er 2-3 prosent av fjerntogkundene på Bergensbanen og Sørlandsbanen som har et reisemønster hvor det kan være aktuelt med gjennomgående minipris på to fjerntogstrekninger. Eksempelvis vil reisetiden mellom Trondheim og Bergen/Stavanger være 15-16 timer og de fleste vil derfor velge andre transportmidler som f.eks fly. Omlag 10-20 prosent av fjerntogkundene har overgang til annet tog. De fleste har overgang fra fjerntog til lokal-/regiontog i storbyområdene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Her er gjennomgående minipris lite relevant.

### **Spørsmål 2**

Har man sett noen endringer i antall reisende på strekningene som mistet gjennomgående minipris etter jernbanereformen?

### **Svar på spørsmål 2**

Sørlandsbanen, Dovrebanen, Nordlandsbanen og Bergensbanen ble konkurransesatt med trafikkstart i perioden desember 2019 - desember 2020, og trafikk tallene er sterkt påvirket av myndighetspålagte reiserestriksjoner i perioden med Covid-19. Datagrunnlaget som foreligger for denne perioden gir derfor begrenset informasjon.

Siden det i spørsmålet står «mistet gjennomgående minipris», vil jeg minne om at NSB, nå VY før konkurranseutsetting av persontrafikken på jernbanen, hadde et tilbud med gjennomgående minipriser, men hvor prisnivået for gjennomgående reiser over flere fjerntogstrekninger lå en del høyere enn for reiser begrenset til en strekning.

### **Spørsmål 3**

I svarbrevet står det at togselskapene selv kan velge å samarbeide om å tilby gjennomgående billetter. Hvorfor vil ikke statsråden vurdere å stille krav om dette ettersom ingen av selskapene har valgt å inngå et slik samarbeid?

### **Svar på spørsmål 3**

Minipris/lavpris er kommersielle rabatter som togoperatørene selv velger å tilby for å være konkurransedyktig mot andre transportmidler, og for å sikre en best mulig utnyttelse av

kapasiteten de tilbyr. Dette er rabatter som selskapene selv velger å tilby, og som tilpasses etterspørselen og kapasitetsutnyttelsen på den enkelte strekning.

Jeg vurderer det dermed som lite hensiktsmessig å stille krav om samarbeid om gjennomgående minipris/lavpris. Togselskapene er forøvrig pålagt å tilby gjennomgående ordinær pris og sosiale rabatter gjennom krav i trafikkavtalene de inngår med Jernbanedirektoratet.

#### **Spørsmål 4**

I svarbrevet står det at direktoratet har lagt til grunn at staten må kompensere togoperatørens tapte trafikkinntekter. Vi ber om en vurdering av muligheten for at togselskapene skal ta hele eller deler av denne kostnaden.

#### **Svar på spørsmål 4**

I trafikkavtalene reguleres det hvilke priser togoperatørene kan ta for ordinære billetter med full fleksibilitet. Det reguleres også rabatter av ordinær pris til barn og honnør (50 prosent av prisen for ordinær enkeltbillett), samt studenter (40% av prisen for ordinær 30-dagersbillett).

Så kan togselskapene selv velge å selge billetter til en lavere pris enn ordinær pris. Slike billetter markedsføres under ulike navn, eksempelvis «Minipris». På denne måten kan selskapene gjøre det billigere å reise når det er lavere etterspørsel. Prising av slike rabatterte billetter er ikke regulert av trafikkavtalene da det er opptil togoperatørene selv å velge og tilby billigere billetter enn de krav staten har satt for å være konkurransedyktig mot andre transportmidler.

Det påhviler staten å være en forutsigbar avtalepart. Trafikkavtalene mellom staten og togselskapene er bygget opp slik at dersom Jernbanedirektoratet skulle innføre ett nytt pålegg overfor togselskapene som medfører at selskapene får lavere trafikkinntekter enn det selskapene har lagt til grunn da de inngikk avtale med staten, eksempelvis gjennom å kreve at det skal gis større rabatter, skal togselskapene kompenseres for dette gjennom en endringsordre i trafikkavtalen.

#### **Spørsmål 5**

Mener statsråden det er rimelig at de reisende skal få et dyrere tilbud etter jernbanereformen, og at det er i tråd med egne mål?

#### **Svar spørsmål 5**

Etter min vurdering er det ikke grunnlag for å hevde at det generelt sett har blitt dyrere å reise med fjern tog i Norge etter jernbanereformen.

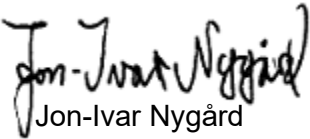
Ved tidlig bestilling og noe fleksibilitet i reisetidspunkt, tilbyr Go-Ahead Norge, SJ Norge og Vy tog billetter til kr 329/359,- for reise mellom storbyene i Sør-Norge de kommende uker frem til påske. I kampanjeperioder høsten 2022 har togselskapene hatt minipriser/lavpriser til

kr 249,-. Minipris/lavpris begrenset til en strekning vil være et aktuelt prisprodukt for mer enn 95 prosent av fjerntogkundene. For den erfaringsmessig beskjedne andelen som reiser mellom storbyer, og hvor det inngår flere fjerntogstrekninger, har vi ikke dokumentasjon på prisutvikling.

Som nevnt også under spørsmål 2, var gjennomgående minipriser høyere enn miniprisen på en enkelt strekning også før jernbanereformen.

Regjeringen mener i midlertid at det er en rekke andre grunner til å se nærmere på organiseringen av norsk jernbane og det er regjeringen godt i gang med.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård