

Transport- og Boligministeriet

Redegørelse for valg af løsning for reform af pensionisttakster

27. januar 2020



Transport- og Boligministeriet har ved mail af 17. januar 2020 bedt parterne bag DOT (DSB, Metroselskabet og Movia) om en skriftlig redegørelse for den valgte løsning for en harmonisering af pensionistrabatterne i DOTs område, som også bedes omfatte eventuelle andre løsninger, der har været overvejet, inklusive en beskrivelse af hvorfor disse er fravalgt. Endvidere bedes kundekONSEKVENSERNE beskrevet.

Denne redegørelse supplerer den af DOT af 11. december 2019 fremsendte gennemgang af pensionistreformen (bilag 1).

Transportministeren blev 20. januar 2020 orienteret om at parterne i DOT er enige om at udarbejde et forslag til en anden model, som på den ene side imødekommer de bekymringer, der er kommet til udtryk i debatten, og på den anden side fastholder grundprincippet om, at pensionistrabatten skal komme alle de sjællandske pensionister til gavn, sådan som loven og Rigsrevisionen har påpeget.

Modellen vil indebære en indfasning og DOTs planer herom indgår sidst i denne redegørelse.

Indhold

Baggrund	3
Rammen for arbejdet.....	3
Faglig vurdering af ældre- og pensionistrabatter	4
Bidrag fra VIVE – det nationale forsknings- og analysecenter for velfærd	4
Rejsemønstre og rabatter for brugere af pensionistkort i DOTs område	4
Salgsdata.....	4
Brugsdata	5
Rejsemønstre	6
Tilfredshed med rejsekortet	6
Vurdering af rejsekortet	6
Løsning: Rejsekort som bærende produkt suppleret med pendlerkort på rejsekort og pap.....	8
Øvrige forhold om billetmedier.....	9
DOTs overvejelser om prissætning og provenuneutralitet	9
Rabatniveau på rejsekortet.....	9
Rabatniveau på pendlerkort	9
Rabatniveau og økonomiske konsekvenser for trafikvirksomhederne	10
Passagerkonsekvenser	11
Incentives vurdering af passagerkonsekvenserne	11
Konkrete eksempler på kundekonsekvenser.....	12
Proces for ny løsning for pensionistrabatten på Sjælland	12
1. Udskydelse af ikrafttrædelsestidspunkt	13
2. Indfasning af lovens krav om harmonisering af pensionistrabatten.....	13
3. Ændret håndtering af ”spærretiden”	14
4. Fortsat rabat på rejsekortrejser	14
5. Begrænsning af prisstigninger for nuværende brugere af pensionistkortet	14
6. Fortsat adgang til et pensionistkort på pap.....	15
7. Justering af provenuneutraliteten	15
8. Med fastprisprodukt med spærretid er der ikke behov for pensionistrabat på pendlerkort	16
9. Metroens kvalitetstillæg	16
Bilag	16

Baggrund

Af § 6b i Lov om Trafikselskaber fremgår, at trafikvirksomhederne skal arbejde for ensartede og overskuelige takster i hele DOTs område.

Statsrevisorerne udtalte i august 2015, at "Statsrevisorerne finder det utilfredsstillende, at taksterne i den kollektive trafik ikke er blevet harmoniseret på landsplan, sådan som Folketinget har forudsat det i lovgivningen."

På den baggrund fandt parterne i DOT en løsning i december 2015, der forenkler taksterne for ordinære billetter i den kollektive transport på Sjælland. Takst Sjælland havde opbakning fra et bredt flertal af Folketingets partier. Der udestod en harmonisering af bl.a. pensionisttaksterne, som skulle gennemføres som fase 2 af Takst Sjælland, jf. ministeriets pressemeddelelse om sagen, vedlagt som bilag 2.

Der fulgte en væsentlig opgave med at gennemføre den nødvendige IT-understøttelse af det nye takstsystem, der blev sat i kraft i januar 2017. Herefter blev arbejdet med at finde en løsning på pensionisttaksterne iværksat.

Rammen for arbejdet

I forbindelse med forberedelsen af Takst Sjælland vurderede ministeriet, at de daværende allezoners pendlerkort, bundet til takstområde hovedstaden og takstområde vest, ikke kunne opretholdes i et harmoniseret takstsystem. Ministeriets præsentation til ordførerkredsen fra efteråret 2015 vedlægges som bilag 3.

I forlængelse heraf har DOT vurderet, at eftersom alle-zoners alders- og pensionistkortet i DOTs område også er knyttet til takstområderne, ville de ikke kunne opretholdes i et harmoniseret takstsystem.

Brugen af bus og metro i Storkøbenhavn i morgenmyldretiden og af DSBs tog i hovedstadsområdet i morgen- og eftermiddagsmyldretiden, hvor pensionistkortet ikke kan anvendes ("spærretiden"), er også en geografisk afgrænset særregel, der vil være vanskelig at opretholde i et harmoniseret takstsystem.

Herudover har det været en forudsætning, at reformen skulle være provenuneutral, d.v.s. DOTs billetindtægter fra passagererne i målgruppen (førtdispensionister og +65 segmentet) skal være de samme før og efter ændringen. Dette var ligeledes en generel forudsætning for Takst Sjælland, jf. ministerens brev til Movias formand fra 5. oktober 2015 (bilag 4)

Samlet set bruger 2 ud af 5 i målgruppen (førtdispensionister og +65-segmentet) jævnligt bus, tog og metro, men kun 1 ud af 6 får i dag pensionistrabat, og udnyttelsen af rabatten er skævt fordelt i DOTs område.

DOT har derfor sat som mål,

- at en ændring af pensionistrabatten skal føre til, at flere pensionister får adgang til rabat, og
- at den geografiske fordeling i højere grad skal afspejle det faktiske rejsemønster med bus, tog og metro blandt pensionisterne.

Faglig vurdering af ældre- og pensionistrabatter

Bidrag fra VIVE – det nationale forsknings- og analysecenter for velfærd

Som led i forberedelserne til den kommende harmonisering af pensionistrabatterne blev VIVE bedt om at gennemføre en analyse af eksisterende rabatter og særydelser til pensionister på en række velfærdsområder. Formålet med dette var at tilvejebringe viden om de forskellige særydelser, der kan opnås af pensionister.

VIVE gennemgår 13 cases fra transport- social- og kulturområdet (Takst Vest, DSB, fjernbustrafik, folkepension, ældrecheck, boligydelse, pas, særligt seniorpas i Køge Kommune, aftenskoler i Odsherred, Frederiksberg Svømmehal, Københavns Kommunes museer, Den blå planet samt medielicensen).

Afrapporteringen vedlægges i sin helhed som bilag 5.

Analysen viste, at det ikke umiddelbart ville være muligt ud fra velkendte, objektive parametre at etablere en indkomstgraderet rabatstruktur, der ligestiller folkepensionister, førtidspensionister (ny og gammel ordning) samt erhvervsaktive personer i 65+ segmentet.

Sådanne ordninger ville desuden påføre såvel pensionisterne som trafikvirksomhederne og eventuelt bopælskommunerne en administrativ belastning. På den baggrund blev indkomstregulering af pensionistrabatten fravalgt som mulighed i det videre arbejde.

Rejsemønstre og rabatter for brugere af pensionistkort i DOTs område

Der er, jf. nedenfor, gennemført en analyse af pensionisternes rejser på pensionistkortet. Da pensionistkortet er et analogt produkt på pap, er der i modsætning til rejsekortet ikke konkrete data på brugernes rejsemønstre.

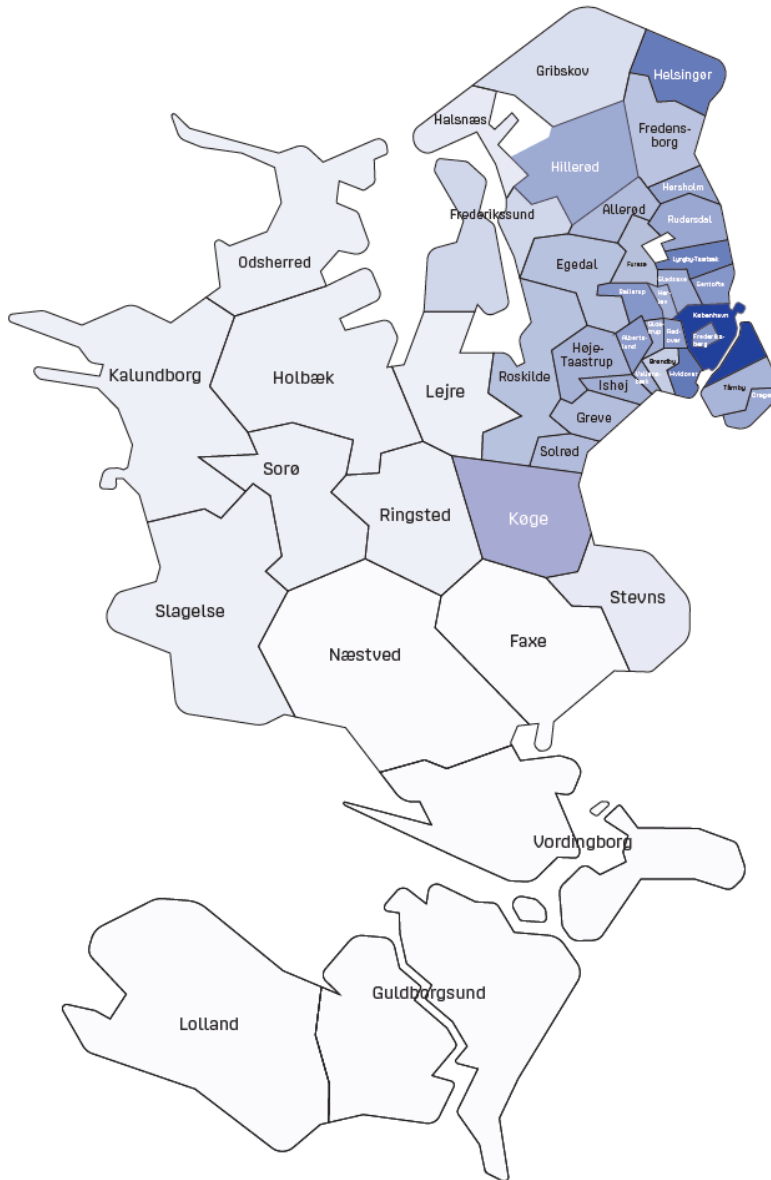
Salgsdata

Brugerne af pensionistkortet bliver ikke registreret ved køb af kortet, hvorfor der ikke er data for, hvor mange der har et pensionistkort i de enkelte kommuner.

Fordelingen af salget på DSBs og Movias salgssteder kan ikke bidrage med data, da pensionister ikke nødvendigvis køber eller fornyer deres kort på et salgssted i bopælskommunen. DOTs salgsdata viser derfor alene, hvor mange pensionistkort, der sælges i hvert takstområde. Omregnet til årskunder var tallene i 2018 ca. 500 i takstområde syd, 2.000 i takstområde vest og 69.000 i takstområde hovedstaden.

Brugsdata

I takstområde hovedstaden gennemføres årligt ca. 30.000 interview i rejsevaneundersøgelsen (RHU). Heraf rejser ca. 9 pct. på pensionistkort. Det årlige antal rejser på pensionistkort er på dette grundlag 22,3 mio. (2018-data).



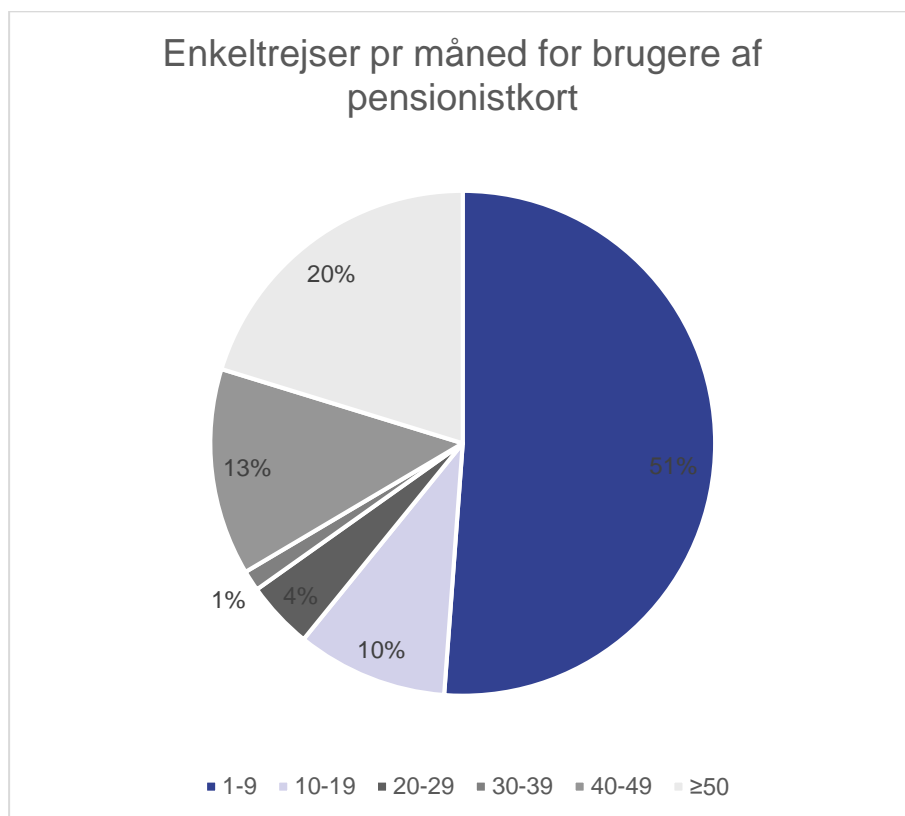
Figur 1 Skøn over fordelingen af rabatterede pensionistkortrejser pr berettiget borger. De lyse farver (Sydsjælland, Lolland og Falster viser de kommuner, hvor pensionisterne får mindst gavn af rabatten i dag og de mørke farver (Storkøbenhavn og østlig del af Nordsjælland) viser de kommuner, hvor pensionisterne får mest gavn af rabatten.

Dette giver et solidt grundlag til at vurdere den samlede rejsefordeling for rejssende på pensionistkort i hovedstadsområdet, ligesom fordelingen på bopælskommune af gennemførte rejser. Ud fra dette kan *skønnes*, hvor mange rejser på pensionistkort, der udføres (fordelt på kommunerne i hovedstaden, på takstområdeniveau for vest og syd) i.f.t. antallet af borgere (førtidspensionister og pensionister i 65+ segmentet), jf. illustrationen i figur 1.

Pensionisterne i Storkøbenhavn og den østlige del af Nordsjælland (mørkere kommuner) har fra 20 til op mod 50 gange flere rejser på pensionistkort (og dermed andel af pensionistrabatten) end pensionisterne på Sydsjælland, Lolland, Falster og Møn. Det skal bemærkes, at opgørelsen er behæftet med nogen usikkerhed, og kommunerne i takstområde syd og vest er opgjort som gennemsnit for takstområdet som helhed.

Rejsemønstre

Brugere af pensionistkort har et meget varieret rejsemønster. På baggrund af rejsevaneundersøgelsen *skønnes*, at ca. halvdelen af alle brugere af pensionistkort benytter det til under én returrejse pr. uge, mens hver femte vurderes at bruge det dagligt, jf. figur 2. Godt ¾ af rejserne er på højst tre zoner.



Figur 2 Skøn på grundlag af rejsevaneundersøgelsen

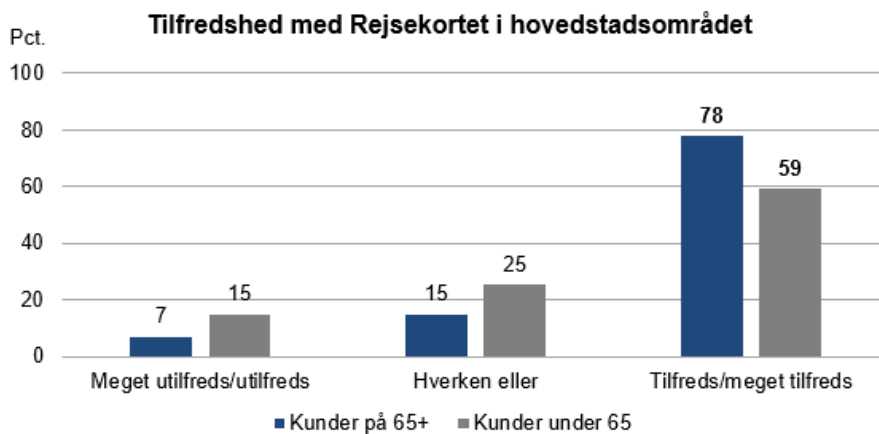
Tilfredshed med rejsekortet

DOT har siden 2017 haft en strategi om at gøre rejsekortet til det bærende billetprodukt i DOTs område.

Det har betydet, at rejsekort er udbredt i DOTs område. 57 pct. af alle borgere over 11 år på Sjælland har et aktivt rejsekort, og 48 pct. af borgere over 65 år har i dag et rejsekort.

Vurdering af rejsekortet

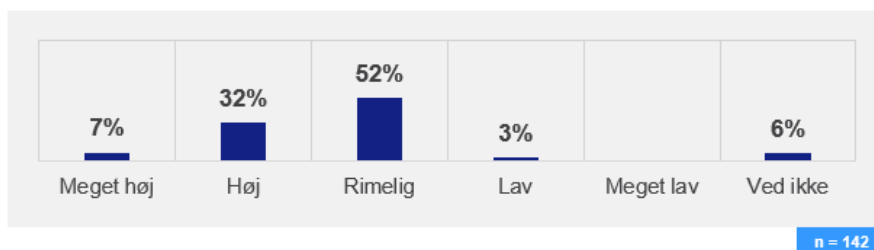
Rejsekort kundeundersøgelse viser, at 65+ segmentet generelt er mere tilfreds med rejsekortet, end andre kundegrupper jf. figur 3.



Figur 3 Rejsekort kundeundersøgelse 2019 for hovedstadsområdet

Den væsentligste anke for mange er, at prisen for at rejse som pensionist på rejsekort er for høj, hvor ca. 2 af 5 mener, at prisen af rejsekort er for høj.

Prisen for at rejse på Rejsekort er...



Figur 4 Epinions undersøgelse for DOT 2019

Epinions undersøgelse for DOT viser også, at 72 pct. af de ældre har en tank-op aftale koblet til rejsekortet, så der altid er penge på rejsekortet. De fleste klarer selv opgaver med rejsekortet, men 6 pct. får hjælp fra familie eller venner.

DOT har også gode erfaringer med at tilbyde rejsekort med rabat som rejse-hjemmel til pensionister. Frem til Takst Sjælland trådte i kraft i 2017, fik pensionisterne i takstområde syd rabat på rejsekort, mens der ikke var adgang til et pensionistkort, og der var pensionistrabat på togrejser på rejsekort mellem takstområderne

Det var velfungerende, og DOT oplevede, at pensionistkunderne ikke havde væsentlige gener ved at bruge produktet. Tværtimod var der en del kritik af at skulle overgå til pensionistkort, og som det fremgår ovenfor, er pensionistkortet ikke blevet et meget brugt billetprodukt i den sydlige del af DOTs område.

De fleste har derfor ingen problemer med at anvende rejsekortet, men ældre kan have særlige problemer med holde balancen eller aflæse kortlæseren, jf. figur 5.

Nogen siger, at det kan være svært at tjekke rigtigt ud i busserne. Hvad mener du?



Figur 5 Epinion undersøgelse for DOT 2019

Løsning: Rejsekort som bærende produkt suppleret med pendlerkort på rejsekort og pap

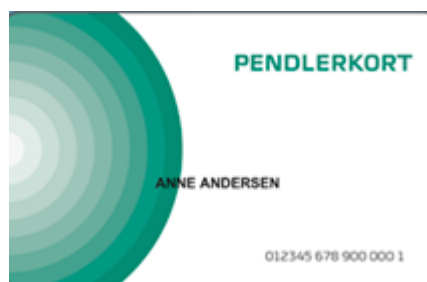
På baggrund af dette har parterne i DOT besluttet, at rejsekort skal være det bærende produkt, også for pensionister. Med modellen vil langt de fleste pensionister få adgang til rabat, og der sikres en ensartethed på tværs af landet, da de vstdanske trafikelskaber sammen med DSB i marts 2018 indførte en takstreform vest for Storebælt med de tilsvarende principper for pensionister.

DOTs samlede model for pensionistrabat fremgår af denne oversigt:

Billetmedie	Rabat
Rejsekort personlig med kundetype pensionist	40 pct. på rejser og yderligere 20 pct. mere uden for myldretid, i alt 52 pct.
Rejsekort med pendler kombi med kundetype pensionist	25 pct. på pendlerområde 40 pct. på rejser uden for pendlerområde og yderligere 20 pct. mere uden for myldretid, i alt 52 pct.
Rejsekort Pendlerkort med kundetype pensionist	25 pct. på pendlerområde
Pendlerkort med kundetype pensionist på pap	25 pct. på pendlerområde

Data fra Rejsekort og Rejseplan A/S har vist, at generelt er pensionister mindst lige så gode som andre kunde grupper til at huske at tjekke ud på rejsekortet.

Men som det fremgår af figur 5, er der en mindre gruppe, der har vanskeligt ved at benytte rejsekortet.



Figur 6 Rejsekort pendler

DOT har derfor besluttet også at tilbyde et pendlerkort for pensionister med 25 pct. rabat. Pendlerproduktet er til rådighed som Rejsekort pendler (se figur 6), der ikke kræver check-ind og check-ud i tog og metro og i bus alene check-ind (men ikke check-ud).

DOTs vurdering er, at dette vil være et godt alternativ for kundegrupper, der er bekymrede for at glemme at checke ud og som grundet funktionsnedsættelse har vanskeligt ved at benytte et almindeligt rejsekort. Fordelen ved Rejsekort Pendler og Pendler Komi er, at man som kunde kan sætte det op til automatisk fornyelse, så kortet efter oprettelse altid vil være gyldigt, og derfor også være relevant for pensionister, der er utrygge ved digitale løsninger og som gerne vil kunne budgettere med den samme rejseudgift hver måned.

Der kan dog være enkelte kunder, der fortsat gerne vil have et produkt på pap. Derfor vil DOT opretholde muligheden for, at pensionister kan købe et pendlerkort på pap. Der må forventes begrænset udbredelse af dette kort, hvorfor det alene vil være tilgængeligt på DOTs hjemmeside, hvor det kan købes for en periode på 1 – 2 måneder. Det vil dog kræve manuel fornyelse, og der skal afsættes tid til fremsendelse af nyt kort.

Øvrige forhold om billetmedier

DOT har aftalt møde med Danske Handicaporganisationer 21. februar for nærmere at drøfte, om der er særlige forhold, DOT i øvrigt skal være opmærksomme på i.f.m. implementeringen af pensionistreformen. Et særligt kort for blinde og stærkt svagtseende, der udstedes i samarbejde med Dansk Blindesamfund, findes i dag og vil blive opretholdt i forbindelse med reformen.

I forbindelse med reformen vil DOT fastholde muligheden for, at pensionister på billetautomater på togstationer kan få en enkeltbillet med 25 pct. rabat til rejser på mere end 3 zoner.

DOTs overvejelser om prissætning og provenuneutralitet

Som med første fase af Takst Sjælland er udgangspunktet for pensionistreformen, at den skal være provenuneutral for DOT. D.v.s. at de samlede billetindtægter fra pensionister skal være de samme før og efter reformen.

DOT har fået konsulentfirmaet Incentive, der også bistod Transport- og Boligministeriet med både Takst Vest og første etape af Takst Sjælland, til ud fra de kendte data om pensionisters rejsemønstre og beregningsmodellen for Takst Sjælland at beregne mulige kombinationer af provenuneutraler rabatter på rejse- og pendlerkort til pensionister.

Den valgte model forventes på baggrund af Incentives beregninger at være samlet set provenuneutral.

Incentives notat "Pensionistrabatter i DOT" fra februar 2019 vedlægges som bilag 6.

Rabatniveau på rejsekortet

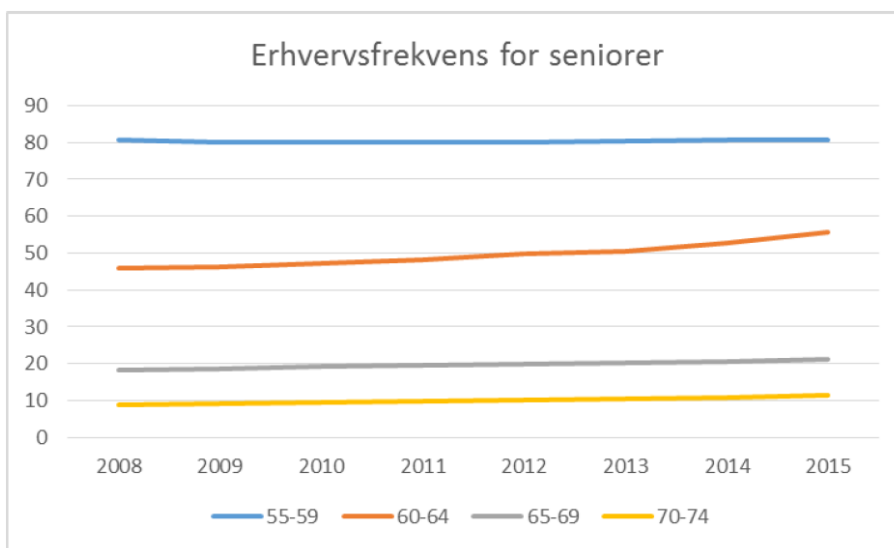
En høj rabat på rejsekortet vil være en fordel for lav- og mellemfrekvente brugere af bus, tog og metro og for brugere, der rejser mellem hjemmet og en række forskellige rejsemål en gang i mellem, hvor et pendlerkort ikke vil dække alle rejsemål.

Rabatniveau på pendlerkort

En høj rabat på pendlerkortet vil være en fordel for højfrekvente brugere, der enten rejser lokalt i få zoner, eller ofte i en fast relation.

Da pendlerkortet for pensionister ikke længere vil have "spærretid", vil det være særligt relevant for fuldtidsbeskæftigede pendlere på 65 år og derover, der dagligt rejser langt til arbejde. Men det kan også være relevant for pensionister, der rejser meget inden for f.eks. 3 zoner.

Tal fra Kommunernes Landsforening viser, at ca. hver 5. i alderen 65 – 69 år og hver 10. i alderen 70 – 74 år er i beskæftigelse og erhvervsfrekvensen er jævnt stigende, jf. figur 7. Erhvervsaktive seniorer vil ud over pensionstrabatten også have ret til befordringsfradrag.



Figur 7 KL: Erhvervsdeltagelse for personer over 60 år, 2017

Rabatniveau og økonomiske konsekvenser for trafikvirksomhederne

På baggrund af ovenstående har parterne i DOT besluttet at lægge den største rabat på rejsekortrejser med 40 pct. rabat på rejsekort og 25 pct. på pendlerkort.

De samlede økonomiske konsekvenser vil være, at i 2020 vil DOT parterne have et væsentligt indtægtstab. Det skyldes, at pensionistkort købt indtil dagen før reformens ikrafttræden i juni måned vil være gyldige i op til tre måneder efter reformen træder i kraft samtidig med, at der i denne periode vil være rabat på rejse- og pendlerkort.

På kort sigt har Incentive beregnet, at de samlede billetindtægter fra pensionisterne vil falde med 15 mio. kr. årligt i.f.t. til i dag, og på langt sigt vil de ligge 1 mio. kr. højere end i dag. Det skyldes, at priselasticiteten er højere for prisstigninger end for prisfald på kort sigt. D.v.s. at set samlet over en længere årrække vil billetindtægterne for pensionister samlet være de samme som i dag.

Den statslige kompensation for den rabat der ydes uden for myldretiden i den kollektive trafik i dag (off peak-rabatten) bidrager til at forkorte tiden, indtil der er balance i DOTs indtægter, idet en øget anvendelse af rejsekort vil betyde, at den statslige kompensation for off-peak-rabat til DOT øges, jf. figur 8. DOT er opmærksom på, at der fra statslig side er igangsat en evaluering af off peak-rabatten, hvilket kan have konsekvenser for den fremtidige kompensation.

Det skal endelig bemærkes, at andelen af ældre i DOTs område vil stige i de kommende år, hvorfor de samlede omkostninger til pensionistrabat forventes at vokse marginalt.

Samlede provenukonsekvenser fra pensionistrejser ved tre konkrete scenarier			
Mio. kr. pr. år	Samlet omsætning	Heraf passagerindtægter	Heraf off-peak-kompensation
Provenu i dag	356	339	16
Scenarie 1: 25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 40% på enkeltrejser på rejsekort			
Ændring på kort sigt	-4	-15	11
Ændring på lang sigt	13	1	13
Scenarie 2: 25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 37,5% på enkeltrejser på rejsekort			
Ændring på kort sigt	1	-11	12
Ændring på lang sigt	18	5	13
Scenarie 3: 25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 35% på enkeltrejser på rejsekort			
Ændring på kort sigt	6	-7	12
Ændring på lang sigt	23	9	14

Kilde: Incentives beregninger.
 Note: Estimat behæftet med usikkerhed, jf. følsomhedsanalyserne i afsnit 2.3. Kolonnen "Samlet omsætning" kan afvige fra summen af delelementerne på grund af afrunding.

Figur 8 Incentive: Pensionistrabatter i DOT, 2019 (bilag 6)

Passagerkonsekvenser

Incentives vurdering af passagerkonsekvenserne

Incentive har for DOT vurderet passagerkonsekvenserne af den foreslåede løsning, jf. bilag 6, hvor baggrundsforudsætninger også er angivet.

Samlet set skal ca. 60.000 pensionister betale mere end i dag, mens ca. 150.000 pensionister skal betale mindre end i dag. De højeste prisstigninger bliver for pensionister, der rejser ofte og rejser langt på deres pensionistkort i dag, jf. figur 9.

Scenarie 1 (25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 40% rabat på enkeltrejser på rejsekort). Relative passagerkonsekvenser				
Prisændring pr. rejse	Antal rejser	%-fordeling	Antal borgere	%-fordeling
Prisstigning 200% eller mere	2.130.000	7%	6.000	3%
Prisstigning 100% til 200%	2.030.000	6%	6.000	3%
Prisstigning 50% til 100%	4.490.000	14%	13.000	6%
Prisstigning 2% til 50%	11.140.000	35%	33.000	15%
Uændret (+/- 2%)	90.000	0%	4.000	2%
Prisfald 2% til 15%	4.580.000	15%	13.000	6%
Prisfald 15% til 30%	610.000	2%	14.000	6%
Prisfald 30% til 50%	6.360.000	20%	122.000	57%
Prisfald 50% eller mere	70.000	0%	3.000	1%

Kilde: Incentives beregninger.
 Note: Estimat behæftet med usikkerhed. Afrundet til hele tusinder.

Figur 9 Incentive: Pensionistrabatter i DOT, 2019 (bilag 6)

Incentive har også opgjort effekterne i pris pr. rejse. Knap halvdelen af alle pensionistrejser har uændret pris (+/- 2 kr) og knap 4 ud af 5 rejser har en prisændring på højst +/- 10 kr.

**Scenarie 1 (25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 40% rabat på enkeltrejser på rejsekort).
Absolutte passagerkonsekvenser**

Prisændring pr. rejse	Antal rejser	%-fordeling	Antal borgere	%-fordeling
Prisstigning 30 kr. eller mere	130.000	0%	0	0%
Prisstigning 20 kr. til 30 kr.	750.000	2%	2.000	1%
Prisstigning 10 kr. til 20 kr.	2.560.000	8%	8.000	4%
Prisstigning 2 kr. til 10 kr.	5.210.000	17%	15.000	7%
Uændret (+/- 2 kr.)	15.810.000	50%	50.000	23%
Prisfald 2 kr. til 10 kr.	4.920.000	16%	96.000	45%
Prisfald 10 kr. til 20 kr.	1.070.000	3%	20.000	10%
Prisfald 20 kr. til 30 kr.	610.000	2%	12.000	6%
Prisfald 30 kr. eller mere	440.000	1%	10.000	5%

Kilde: Incentives beregninger.
Note: Estimat behæftet med usikkerhed. Afrundet til hele tusinder.

Figur 10 Incentive: Pensionistrabatter i DOT, 2019

Konkrete eksempler på kundekonsekvenser

Der findes mange kundetyper, og en del eksempler på kundekonsekvenser har været fremme i medierne – særligt for kunder med et højfrekvent rejse-mønster.

BT bragte 14. januar et eksempel på et pensionistpar, der ofte bruger bus og tog til læge, sygehus, ældredans, ture til Bakken og indkøb. Med det rejsemønster, der beskrives i artiklen, betaler de i dag hver 200 kr. pr. måned svarende til en rabat på godt 1600 kr. eller knap 90 pct. i forhold til ordinær billetpris. Der er meget få pensionister der rejser så meget, at de optjener så stor rabat. Efter reformen betaler de 1.100 kr. pr. måned, med en rabat på 40 pct., svarende til 733 kr.

I DOTs notat (bilag 1), er der en række eksempler på kundekonsekvenser for forskellige kundegrupper, herunder en lejlighedsvis rejsende pensionist, hvis rejsemønster er sammenligneligt med ca. 38 pct. af pensionister i hovedstadsområdet. Vedkommende rejser 6 korte rejser pr. måned på rejsekort og betaler i dag 146 kr. pr. måned og får ingen rabat. Efter reformen betales 88 kr. pr. måned, med en rabat på 40 pct., svarende til 58 kr.

Proces for ny løsning for pensionistrabatten på Sjælland

Parterne i DOT har omhyggeligt lyttet til den kritik, der har været rejst af forslaget til nye pensionisttakster på Sjælland, og det har givet anledning til at revurdere de kriterier, der ligger til grund for reformen.

Herudover har vi lyttet til det råd, DOT fik på mødet med Folketingets Transportudvalg 21. januar om at inddrage ældre- og handicaporganisationerne i det videre arbejde. Vi hørte også, at de partier, der i sin tid bakkede Takst Sjælland op, fortsat er enige i, at DOT er forpligtet til at levere den harmonisering, som Transport- og Boligministeriet har stillet Rigsrevisionen i udsigt.

I forbindelse med beslutningen om Takst Sjælland i 2015 var der en tæt dialog med Folketingets ordførere, inden modellen blev drøftet med eksterne interessenter. For DOT har det været afgørende, at ordførerne som minimum var orienteret om planerne, inden der blev taget kontakt til ældre- og handicaporganisationer.

Så snart orienteringen i december var oversendt til Folketinget, tog DOT initiativ til dialog med Ældre Sagen, Danske Handicaporganisationer, Danske Seniorer og Faglige Seniorer, og der har været dialog med alle parter med gode input til den af DOT foreslåede model. DOT har også tidligere i vores løbende drøftelser med ældreorganisationerne fået værdifulde erfaringer fra eksempelvis indførelsen af ny pensionstrabat i Takst Vest.

Dette samarbejde vil vi nu bygge videre på, og DOTs formand vil tage kontakt til de berørte organisationer med henblik på, hurtigt at få etableret en proces og dialog, der kan bidrage til at afdække, hvilke hensyn, det er væsentligt at vurdere i forhold til justeringer af den af DOT foreslåede model. Herudover vil der også blive gennemført dialog forud for fastlæggelse af et endeligt forslag til ny løsning.

DOT vil sikre at samarbejdet mellem DOT og Ældre Sagen, Danske Handicaporganisationer, Danske Seniorer og Faglige Seniorer gennemføres, således at der er åbenhed om de analyser, der gennemføres i samarbejdet. DOT vil knytte konsulentbistand til arbejdet.

Til brug for det videre arbejde med harmonisering af pensionstrabatterne i Takst Sjælland finder DOT, at det er nødvendigt at have klarhed om rammerne for arbejdet med pensionistreformen, hvilket vi hermed søger om ministeriets tilslutning til.

1. Udskydelse af ikrafttrædelsestidspunkt

DOT vil gerne have den fornødne tid til at gennemføre den dialog, der lægges op til med dette forslag. Det indebærer, at en justeret pensionistreform ikke kan træde i kraft til juni i år som planlagt.

DOT forventer, at hvis reformen kan træde i kraft til januar 2021 i forbindelse med det ordinære takstskifte, vil det på den ene side sikre den fornødne tid til drøftelser med interessenter, og på den anden side undgås, at pensionisterne i en længere periode skal være usikre over, hvad de fremtidige rammer bliver.

2. Indfasning af lovens krav om harmonisering af pensionstrabatten

I forbindelse med lanceringen af Takst Sjælland i december 2015 noterede Transport- og Bygningsministeriet, at der på baggrund af den skarpe kritik fra Rigsrevisionen og statsrevisorerne mod takstsystemet i den kollektive trafik, nu var opnået enighed om en løsning, der dækkede langt hovedparten af rejserne på Sjælland, men at næste skridt i arbejdet bl.a. ville være at finde en endelig løsning for harmonisering af pensionstrabatter.

DOT har haft som mål at gennemføre en fuld harmonisering af pensionstrabatterne ved den planlagte ændring i år, dvs. tre et halvt år efter Takst Sjælland. En revideret løsning vil kræve en længere overgangsperiode.

DOT skal derfor bede ministeriet tilvejebringe hjemmel hertil, jf. lov om trafikskaber, § 6d, hvorefter transportministeren fastsætter nærmere regler om fravigelse af § 6 b, stk. 1, for pensionistkort inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område.

3. Ændret håndtering af ”spærretiden”

DOT-parterne har gennem årene løbende fået kritik for begrænsningerne for pensionistkort i myldretiden i hovedstadsområdet (”spærretiden”). Begrænsningerne er desuden ikke ensartede i DOTs område, hvorfor det strider mod målet om et harmoniseret takstsystem.

DOT har derfor i sit forslag til reform lagt op til, at spærretiden afskaffes for alle pensionister fra juni måned i år.

Men debatten om pensionistreformen har vist, at der er grupper af pensionister, der vil kunne acceptere et fastprisprodukt med ”spærretid”, hvis det kan bidrage til at holde prisen nede.

DOT skal derfor bede om, at der gives mulighed for at opretholde geografisk forskellige begrænsninger i myldretiden i en overgangsperiode, jf. § 6d.

Hermed gives mulighed for, at der i en overgangsperiode kan opretholdes produkter, der er sammenlignelige med de nuværende pensionistkort.

4. Fortsat rabat på rejsekortrejser

Det har været væsentligt for DOT, at der med reformen også gives rabat til pensionister, for hvem det nuværende pensionistkort ikke er et godt tilbud. Det gælder særligt for pensionister med et mindre transportbehov. Dette kan også gælde pensionister, der bor i områder med et mindre udbud af bus og tog, og særligt i Vest- og Sydsjælland, Lolland, Falster og Møn har kun et meget lille mindretal af pensionisterne (1 – 3 pct. af målgruppen) nytte af pensionistrabatten på pensionistkort.

Derfor har DOT foreslået, at der gives 40 pct. rabat på rejsekort og 25 pct. på pendlerkort for alle pensionister i DOTs område.

Debatten har vist, at der blandt mange er opbakning til, at pensionistrabatten udvides til alle med en rabat på rejsekortet. Denne rabat vil dog i en revideret løsning sandsynligvis blive lavere end de 40 pct., som DOT oprindeligt har foreslået, når ordningen skal være provenuneutral, jf. pkt. 7.

5. Begrænsning af prisstigninger for nuværende brugere af pensionistkortet

Af DOTs forslag til ændring af pensionisttaksterne (bilag 1) fremgik, at ca. 12 pct. af pensionisterne, der bruger kollektiv transport, kunne se frem til væsentlige prisstigninger på over 50 pct.

Når løsningen under ét skal være provenuneutral, kan prisstigninger for brugere af pensionistkort ikke undgås i et harmoniseret takstsystem, hvor flere pensionister får adgang til rabat på deres rejser i bus, tog og metro.

Men dette punkt har mødt væsentlig og forståelig kritik. Mange pensionister får i dag får meget høj rabat på pensionistkortet. Nogle i denne gruppe ville kunne

have set frem til at deres nuværende udgifter til bus og tog ville blive adskillige gange dyrere

I forbindelse med første fase af Takst Sjælland i 2015 blev der i samspil med ministeriet og ordførerne fundet løsninger, der mindskede prisstigningerne for de pendlere, der blev hårdest ramt af takststigninger, finansieret med mindre stigning andre steder i takstrækken.

DOT-parterne vil derfor søge at finde en løsning, der minimerer andelen af pensionister, der får prisstigninger på over 50 pct.

6. Fortsat adgang til et pensionistkort på pap

DOT-parterne havde lagt op til, at pensionister, der ønsker et pap-kort uden check ind og ud, ville kunne få et periodekort på pap med 25 pct. rabat.

Debatten har vist, at der er en gruppe af pensionister, der er utrygge ved rejsekortet, men som samtidig har et rejsemønster, der ikke egner sig til et periodekort.

Hvis DOT-parterne – jf. pkt. 3 – vælger at opretholde et fastprisprodukt med spærretid i en overgangsperiode, vil det derfor kunne blive tilbudt som papkort.

7. Justering af provenuneutraliteten

Udgangspunktet for pensionistreformen har været den samme som for første etape af Takst Sjælland, at løsningen samlet set skal være provenuneutral. Dvs. at DOT-parterne får det samme i indtægt fra pensionisters rejser før og efter reformen.

Men det er DOTs vurdering, at det vil være endog særdeles vanskeligt at nå målene i ovenstående inden for den gældende økonomiske ramme. DOT skal derfor bede om ministeriets tilslutning til at gennemføre et eller begge nedenstående tiltag:

- Aldersgrænsen for at få pensionistrabat er i dag 65 år, fastlagt i DSBs kontrakt med staten, og vil først stige til folkepensionsalderen 1. juli 2022. Men folkepensionistalderen er i dag højere end 65 år og stiger til 66½ år pr. 1. januar 2021. DOT skal bede om ministeriets tilsagn til, at en tidligere forhøjelse af aldersgrænsen, så den følger folkepensionistalderen, kan indgå som finansieringsbidrag.
- I forbindelse med beslutningen om Takst Sjælland i 2015 besluttede ministeren efter samråd med ordførerne at statens tilskud til ungdomskortet i Movia Syd holdes uændret efter takstreformen.

Der har desuden tidligere været etableret en midlertidig, statslig kompensationsordning til de kundegrupper, der blev hårdt ramt af første fase af Takst Sjælland.

Såfremt der er mulighed herfor, ville et statslig bidrag i samme størrelsesorden som kompensationsordningen for Takst Sjælland i eksempelvis en fire-årig periode gøre det væsentligt nemmere at nå en løsning.

8. Med fastprisprodukt med spærretid er der ikke behov for pensionstrabat på pendlerkort

Såfremt DOT vælger – jf. pkt. 2 ovenfor – at opretholde et fastprisprodukt med "spærretid" i en overgangsperiode, vil det næppe være relevant også at give rabat på pendlerkortet.

9. Metroens kvalitetstillæg

Tillægget for rejser i Metroen (kvalitetstillægget) implementeres parallelt med reformens gennemførelse i takt med, at det bliver teknisk muligt, på en for pensionisterne god måde.

Bilag

1. Notat fra DOT: "Reform af pensionisttaksterne på Sjælland fra juni 2020 (Takst Sjælland fase 2)", 11. december 2019
2. "Nu bliver der ryddet op i takstjunglen på Sjælland", pressemeddelelse fra Transport- og Bygningsministeriet 17. december 2015
3. "Takstharmonisering – De grundlæggende dilemmaer", præsentation til ordførermøde fra Transport- og Bygningsministeriet, september 2015
4. Brev fra transport- og bygningsministeren til Movias formand af 5. oktober 2015
5. Notat fra VIVE: "Rabat- og tilskudsordninger til pensionister på udvalgte områder, Analyse af 13 cases på transport-, social- og kulturområdet", 2018
6. Incentive: "Pensionistrabatter i DOT, opdatering februar 2019"