

# Pensionistrabatter i DOT

Opdatering februar 2019

Notat

For Movia, DSB og Metroselskabet



**Kolofon**

Udarbejdet af: Malene Buch-Larsen og Claus Bjørn Galbo-Jørgensen

Dato: 26. februar 2019

**Kontakt**

Incentive, Holte Stationsvej 14, 1., 2840 Holte

T. 61 333 500, M. kontakt@incentive.dk

incentive.dk

# Indholdsfortegnelse

1	INDLEDNING OG BAGGRUND	4
2	RESULTATER	5
2.1	Hovedprincipper for nye pensionstrabatter	5
2.2	Resultater	5
2.3	Følsomhedsanalyser	11
3	METODE	13
3.1	Datagrundlag	13
3.2	Adfærdseffekter	14
3.3	Øvrige antagelser	16

# 1 Indledning og baggrund

Den 15. januar 2017 trådte Takst Sjælland i kraft. Reformen medførte en omfattende harmonisering af takster og produkter i den kollektive trafik øst for Storebælt. Bortset fra enkelte ændringer<sup>1</sup> blev en reform af taksterne for pensionister udskudt til en fase 2. Det betyder, at DOT-området for pensionistkortenes vedkommende fortsat er opdelt i de tre hidtidige takstområder S, V og H.

Parterne i DOT-samarbejdet har siden arbejdet videre med de fremtidige pensionistrabatter, og der er enighed om at omlægge pensionistrabatterne til primært at være tilknyttet billetprodukter på rejsekort; både enkeltrejser og periodeprodukter. Der er lagt op til, at den eksisterende rabatmodel for enkeltbilletter fastholdes.

I den forbindelse har Incentive bistået parterne med at estimere konsekvenserne ved forskellige konkrete udformninger af fremtidige pensionistrabatter i den kollektive trafik øst for Storebælt. Vi har i februar 2019 opdateret beregningerne med de nyeste tilgængelige data.

I kapitel 2 beskriver vi hovedresultaterne af analysen, mens vi i kapitel 3 beskriver den overordnede metode. Beregningerne er yderligere dokumenteret i en Excelbaseret beregningsmodel, som er tilgængelig for selskaberne.

<sup>1</sup> Pensionistrabatterne i det tidligere Movia S blev omlagt til at lægge tææt op ad systemerne i Movia V og H, og man indførte en generel pensionistrabat på 25% for enkeltbilletter på mere end 3 zoner til erstatning for DSB's 65-billet.

## 2 Resultater

I dette kapitel beskriver vi hovedprincipperne for reformen af pensionistrabatterne i DOT samt konsekvenserne for selskaber og passagerer ved at gennemføre reformen.

Vi bemærker, at resultaterne er behæftet med usikkerhed. Usikkerheden knytter sig især til, hvordan kunderne vil reagere, når man laver en markant ændring i produktudbudet. Der er desuden en vis usikkerhed om rejsefrekvensen på pensionistkort i dag. Vi har derfor sidst i kapitlet gennemført nogle følsomhedsberegninger for at illustrere konsekvenserne af denne usikkerhed.

### 2.1 Hovedprincipper for nye pensionistrabatter

Analysen beskriver konsekvenserne ved at omlægge pensionistrabatter i DOT efter følgende hovedprincipper:

- De eksisterende periodekort for pensionister til rejser internt i hvert af de tidligere takstområder (Movia H, V og S) afskaffes.
- Der bliver indført en generel kundetyperabat for pensionister på billetprodukter på rejsekort, det vil sige på både enkeltrejser og periodeprodukter. På enkeltrejser gives rabatten i tillæg til de eksisterende rabatter på rejsekort og ydes både i peak og i off-peak, mens periodeprodukterne vil have samme gyldighed som almindelige periodeprodukter til voksne og børn, og der vil således ikke være spærretid.

De eksisterende pensionistrabatter på enkeltbilletter fortsætter uændret. Pensionister vil således fortsat kunne købe enkeltbilletter med 25% rabat for rejser på mere end 3 zoner. Vi forudsætter desuden, at kriterierne for at opnå pensionistrabat som udgangspunkt ikke ændres.

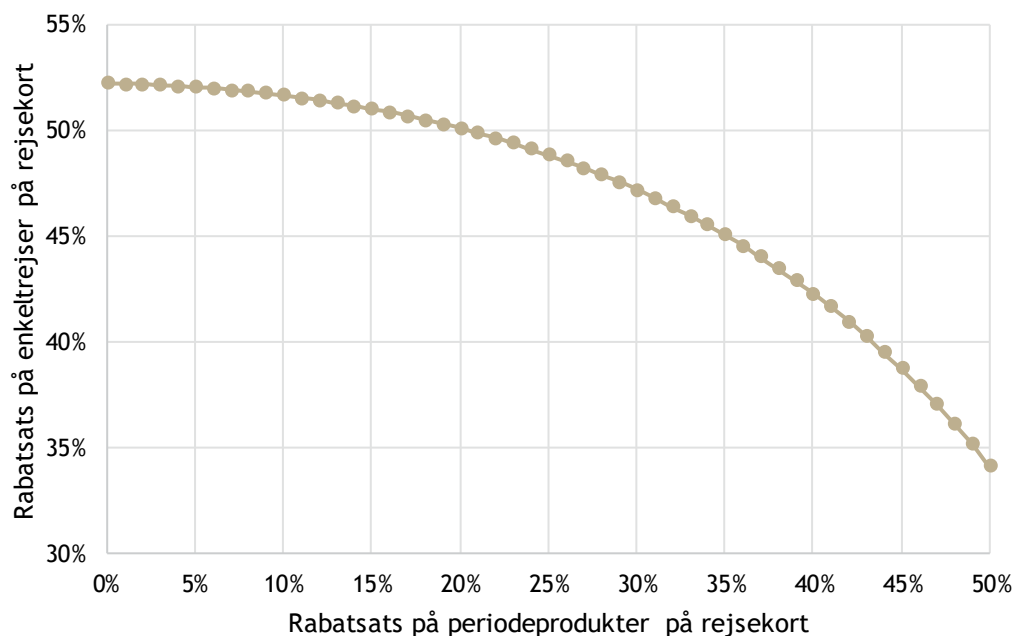
### 2.2 Resultater

#### Provenuneutrale kombinationer af rabatter

Figur 1 nedenfor viser forskellige kombinationer af rabatsatser for pensionister på billetprodukter på rejsekort, som vil være provenuneutrale for selskaberne på lang sigt.

Figuren viser blandt andet, at man kan indføre en rabat på enkeltrejser på rejsekort på ca. 52%, hvis man ikke yder rabat på periodeprodukter, og samtidig opnå provenuneutralitet for selskaberne på lang sigt. Eller at man alternativt kan indføre en rabat på enkeltrejser på rejsekort på knap 40%, hvis man samtidig yder 45% rabat på periodeprodukter på rejsekort.

Figur 1 Provenuneutrale kombinationer af rabattsatser på billetprodukter på rejsekort på lang sigt



Kilde: Incentives beregninger.

Note: Ved provenuneutralitet på lang sigt. Estimat er behæftet med usikkerhed, jf. følsomhedsanalyserne i afsnit 2.3.

### Provenukonsekvenser ved tre konkrete scenarier

I det følgende ser vi på konsekvenserne ved tre konkrete scenarier, som er udformet i samarbejde med Metroselskabet, DSB og Movia:

- Scenarie 1: 25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 40% rabat på enkeltrejser på rejsekort
- Scenarie 2: 25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 37,5% rabat på enkeltrejser på rejsekort
- Scenarie 3: 25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 35% rabat på enkeltrejser på rejsekort.

På kort sigt vil scenarierne give en estimeret provenukonsekvens for selskaberne på mellem -4 mio. kr. og 6 mio. kr., mens selskaberne vil opnå en estimeret provenustigning på 13-23 mio. kr. på lang sigt, jf. tabel 1.

Forskellen på kort og lang sigt knytter sig her alene til, at passagererne erfaringsmæssigt på kort sigt reagerer kraftigere på prisstigninger end på prisfald. Omvendt forventer vi på lang sigt, at passagererne reagerer lige kraftigt på prisstigninger og prisfald. Når vi ændrer priserne betydeligt for mange passagerer, vil vi derfor forvente at se en mere negativ indvirkning på selskabernes økonomi på kort sigt end på lang sigt.

Tabel 1

**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
<b>Scenarie 1: 25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 40% på enkeltrejser på rejsekort</b>			
Ændring på kort sigt	-4	-15	11
Ændring på lang sigt	13	1	13
<b>Scenarie 2: 25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 37,5% på enkeltrejser på rejsekort</b>			
Ændring på kort sigt	1	-11	12
Ændring på lang sigt	18	5	13
<b>Scenarie 3: 25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 35% på enkeltrejser på rejsekort</b>			
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 delementerne på grund af afrunding.

Omlægningen af rabatterne vil medføre, at pensionisterne i langt højere grad anvender enkeltrejser på rejsekort frem for periodeprodukter. Der vil derfor blive udbetalt mere off-peak-kompensation til selskaberne fra staten.

På kort sigt vil nogle af scenarierne give et provenutab for DSB på op mod 5 mio. kr., jf. tabel 2. På lang sigt vil reformen give de enkelte selskaber en provenugevinst på mellem 2 og 11 mio. kr.

Tabel 2

**Selskabernes provenukonsekvenser ved tre konkrete scenarier**

Mio. kr.	Movia	DSB	Metroselskabet	I alt
Provenu i dag	122	187	47	356
<b>Scenarie 1: 25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 40% på enkeltrejser på rejsekort</b>				
Ændring på kort sigt	1	-5	1	-4
Ændring på lang sigt	5	6	2	13
<b>Scenarie 2: 25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 37,5% på enkeltrejser på rejsekort</b>				
Ændring på kort sigt	2	-2	1	1
Ændring på lang sigt	7	9	3	18
<b>Scenarie 2: 25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 35% på enkeltrejser på rejsekort</b>				
Ændring på kort sigt	4	0	2	6
Ændring på lang sigt	9	11	3	23

Kilde: Incentives beregninger.

Note: Estimat behæftet med usikkerhed, jf. følsomhedsanalyserne i afsnit 2.3. Kolonnen "I alt" kan afvige fra summen af de enkelte selskaber på grund af afrunding.

### Passagerkonsekvenser ved tre konkrete scenarier

I det følgende ser vi på konsekvenserne for passagererne ved de førnævnte scenarier for fremtidige pensionistrabatter.

Tabel 3, tabel 5 og tabel 7 viser de absolutte passagerkonsekvenser, hvor prisændringerne er opgjort i kr. pr. rejse, mens tabel 4, tabel 6 og tabel 8 viser de relative passagerkonsekvenser, hvor prisændringerne er opgjort i procent. Bemærk at kategorierne i tabellerne med hhv. relative og absolutte passagerkonsekvenser ikke direkte kan sammenlignes. Eksempelvis er en prisstigning pr. rejse på 30 kr. ikke nødvendigvis det samme som en prisstigning på 200%. I alle tabeller har vi opgjort ændringen både for antal rejser og for antal berørte borgere.

Som det fremgår af tabellerne, medfører reformen betydelige prisændringer for mange passagerer, hvor mange passagerer vil få store prisstigninger, og andre vil få store prisfald. Samlet set vil passagererne dog betale omtrent det samme som før reformen, jf. tabel 1.



Tabel 3

**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.

Tabel 4

**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.

Tabel 5

**Scenarie 2 (25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 37,5% rabat på enkeltrejser på rejsekort).**

**Absolutte passagerkonsekvenser**

Prisændring pr. rejse	Antal rejser	%-fordeling	Antal borgere	%-fordeling
Prisstigning 30 kr. eller mere	250.000	1%	1.000	0%
Prisstigning 20 kr. til 30 kr.	960.000	3%	3.000	1%
Prisstigning 10 kr. til 20 kr.	2.230.000	7%	7.000	3%
Prisstigning 2 kr. til 10 kr.	14.930.000	47%	44.000	21%
Uændret (+/- 2 kr.)	6.090.000	19%	21.000	10%
Prisfald 2 kr. til 10 kr.	4.920.000	16%	96.000	45%
Prisfald 10 kr. til 20 kr.	1.260.000	4%	24.000	11%
Prisfald 20 kr. til 30 kr.	500.000	2%	10.000	5%
Prisfald 30 kr. eller mere	360.000	1%	8.000	4%

Kilde: Incentives beregninger.

Note: Estimat behæftet med usikkerhed. Afrundet til hele tusinder.

Tabel 6

**Scenarie 2 (25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 37,5% rabat på enkeltrejser på rejsekort).**

**Relative passagerkonsekvenser**

Prisændring pr. rejse	Antal rejser	%-fordeling	Antal borgere	%-fordeling
Prisstigning 200% eller mere	2.560.000	8%	8.000	4%
Prisstigning 100% til 200%	2.540.000	8%	7.000	3%
Prisstigning 50% til 100%	3.540.000	11%	10.000	5%
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	60.000	0%	3.000	1%

Kilde: Incentives beregninger.

Note: Estimat behæftet med usikkerhed. Afrundet til hele tusinder.

Tabel 7

**Scenarie 3 (25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 35% rabat på enkeltrejser på rejsekort).**

**Absolutte passagerkonsekvenser**

Prisændring pr. rejse	Antal rejser	%-fordeling	Antal borgere	%-fordeling
Prisstigning 30 kr. eller mere	250.000	1%	1.000	0%
Prisstigning 20 kr. til 30 kr.	960.000	3%	3.000	1%
Prisstigning 10 kr. til 20 kr.	2.230.000	7%	7.000	3%
Prisstigning 2 kr. til 10 kr.	14.930.000	47%	44.000	21%
Uændret (+/- 2 kr.)	6.090.000	19%	21.000	10%
Prisfald 2 kr. til 10 kr.	4.920.000	16%	96.000	45%
Prisfald 10 kr. til 20 kr.	1.260.000	4%	24.000	11%
Prisfald 20 kr. til 30 kr.	500.000	2%	10.000	5%
Prisfald 30 kr. eller mere	360.000	1%	8.000	4%

Kilde: Incentives beregninger.

Note: Estimat behæftet med usikkerhed. Afrundet til hele tusinder.

Tabel 8

**Scenarie 3 (25% rabat på periodeprodukter på rejsekort og 35% rabat på enkeltrejser på rejsekort).**

**Relative passagerkonsekvenser**

Prisændring pr. rejse	Antal rejser	%-fordeling	Antal borgere	%-fordeling
Prisstigning 200% eller mere	2.560.000	8%	8.000	4%
Prisstigning 100% til 200%	2.540.000	8%	7.000	3%
Prisstigning 50% til 100%	3.540.000	11%	10.000	5%
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	60.000	0%	3.000	1%

Kilde: Incentives beregninger.

Note: Estimat behæftet med usikkerhed. Afrundet til hele tusinder.

## 2.3 Følsomhedsanalyse

Resultaterne, der er præsenteret i det foregående afsnit, er behæftet med usikkerhed.

Usikkerheden knytter sig bl.a. til, hvordan kunderne vil reagere, når man laver en markant ændring i produktudbuddet, jf. afsnit 3.2. Der er desuden en vis usikkerhed om rejsefrekvensen på pensionistkort i dag, jf. afsnit 3.3.

Vi har derfor gennemført en række følsomhedsberegninger for at undersøge konsekvenserne ved at ændre på antagelserne omkring overflytningen fra pensionistkort til andre billettyper og rejsefrekvensen på pensionistkort.

Vi har også beregnet, hvad det betyder for selskabernes provenu, hvis afskaffelsen af pensionistkortet udløser et ekstraordinært fald i kortholdernes rejser på 5% ud over det fald, der fanges af priselasticiteten, jf. afsnit 3.2. Vi har gennemført denne følsomhedsanalyse, fordi der er usikkerhed om, hvordan kunderne vil reagere, når man erstatter et fastprisprodukt med gyldighed i et større område (pensionistkortet) med et produkt, hvor man betaler for hver enkelt rejse, og hvor prisen afhænger af rejselængden (rejsekortet).

Resultaterne af følsomhedsanalyserne er vist i tabel 9 nedenfor. Tabellen viser den samlede provenuændring for selskaberne som helhed i scenarie 1. Følsomhedsberegninger for de øvrige scenarier giver et lignende billede og er ikke vist her.

Provenukonsekvensen for selskaberne som helhed er mellem 3 mio. kr. og 21 mio. kr. i de forskellige følsomhedsscenarioer på lang sigt. På kort sigt er provenukonsekvensen mellem -14 mio. kr. og 2 mio. kr.

Tabel 9

**Følsomhedsanalyser for ændringen i selskabernes samlede provenu, scenarie 1, mio. kr.**

	Kort sigt	Lang sigt
Centralt skøn	-4	13
0% overflytning til kontantbillet (centralt skøn: 1%) <sup>1</sup>	-4	12
5% overflytning til kontantbillet (centralt skøn: 1%) <sup>2</sup>	0	18
77% overflytning til enkeltrejser på rejsekort (centralt skøn: 67%) <sup>3</sup>	0	17
57% overflytning til enkeltrejser på rejsekort (centralt skøn: 67%) <sup>3</sup>	-7	9
Rejsefrekvens på pensionistkort 25 rejser pr. måned (centralt skøn: 28)	-11	3
Rejsefrekvens på pensionistkort 31 rejser pr. måned (centralt skøn: 28)	2	21
5% ekstraordinært fald i rejser på pensionistkort	-14	2

Kilde: Incentives beregninger.

<sup>1</sup> Overflyttes i stedet ligeligt til enkeltrejser på rejsekort og periodeprodukter på rejsekort.

<sup>2</sup> Tages ligeligt fra enkeltrejser på rejsekort og periodeprodukter på rejsekort.

<sup>3</sup> Overflytningen til periodeprodukter på rejsekort ændres tilsvarende. Overflytningen til kontantbillet fastholdes på 1%.

## 3 Metode

I dette kapitel beskriver vi, hvordan vi overordnet har estimeret konsekvenserne ved at reformere pensionistrabatterne i Østdanmark. Vi har lagt os op ad den modeltilgang og de generelle antagelser, som vi benyttede til at estimere konsekvenserne af Takst Sjælland-reformen.

Vi beskriver datagrundlaget bag analysen i afsnit 3.1. I afsnit 3.2 beskriver vi, hvordan vi har beregnet kundernes adfærdseffekter, mens vi i afsnit 3.3 beskriver en række øvrige antagelser.

Beregningerne er yderligere dokumenteret i en Excelbaseret beregningsmodel, som er tilgængelig for selskaberne.

### 3.1 Datagrundlag

#### Rejser og indtægter

Følgende billettyper indgår i beregningsmodellen:

- Pensionistkort i Movia H, V og S (modtaget fra Movia)
- Rejser med periodekort, voksen, blandt 65+ årige i Movia H (estimeret på baggrund af RHU)
- Rejser med rabatterede enkeltbilletter, pensionist (modtaget fra DSB)
- Enkeltrejser med rejsekort, kundetype pensionist i Østdanmark (modtaget fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen)
- Enkeltrejser med rejsekort, kundetype voksen, for rejsende på 65 år og derover samt førtidspensionister i Østdanmark (estimeret på baggrund af særudtræk fra Bus & Tog Rejsedata).

Vi har kun medtaget rejser på periodekort voksen i det tidligere Movia H-område. Det skyldes, at det alene er her, at der er spærretid på pensionistkortet i myldretiden. Rejsende på 65 år og derover med et pendlingsbehov i myldretiden kan derfor ikke bruge et periodekort i Movia H. De må i stedet købe et almindeligt periodekort.

I de øvrige områder er der ikke spærretid på pensionistkortet, og man må derfor antage, at kun meget få 65+ årige køber et ikke-rabatteret periodekort.

For enkeltrejser på rejsekort og enkeltbilletter har vi modtaget data for antal rejser opdelt på rejse længde (antal zoner). For rejser med pensionistkort har vi opdelt rejserne på zonelængde baseret på interviewdata fra RHU.

I tabel 10 herunder viser vi antallet af solgte pensionistkort i 2018, og i tabel 11 viser vi det samlede antal rejser foretaget af pensionister.

Tabel 10

**Solgte pensionistkort i 2018**

Korttype	Movia H	Movia S	Movia V
3 zoner	18.392	1.308	5.932
Alle zoner	258.057	562	2.067

Kilde: Movia.

Note: Pensionistkortene er gyldige i 3 måneder.

Tabel 11

**Rejser foretaget af pensionister. 2018-data**

	Antal rejser
Pensionistkort 3 zoner	2.209.000
Pensionistkort alle zoner	22.152.000
Rejsekort (enkeltrejser)	6.337.000
Enkeltbillet	178.000
Periodekort (alle billetmedier)	606.000
<b>I alt</b>	<b>31.482.000</b>

Kilde: Movia, DSB, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Incentive-estimer baseret på RHU og data fra Bus &amp; Tog Rejsedata.

### Priser

Vi har indhentet de gældende pris- og rabatsatser for 2019 opdelt på zonelængde fra DOTs hjemmeside.

## 3.2 Adfærdseffekter

### Overflytning mellem produkter

I alle scenarierne afvikles det eksisterende pensionistkort. I samarbejde med arbejdsgruppen har vi gjort en række antagelser om, hvilke produkter rejserne på pensionistkort bliver overflyttet til.

Vi antager, at 1% af rejserne bliver overflyttet til enkeltbillet, hvor der gives 25% pensionistrabat ved rejser på mindst 4 zoner.

De resterende 99% fordeler vi på enkeltrejser på rejsekort og periodeprodukter på rejsekort, hvor der ligeledes gives pensionistrabat (afhængig af scenarie). Break-even-punktet for, hvor mange rejser man skal gennemføre, for at det kan betale sig at købe et periodeprodukt frem for at købe enkeltrejser på rejsekort, afhænger af det aktuelle scenarie. Hvis der ikke gives pensionistrabat på periodeprodukter, men til gengæld en højere rabat på enkeltrejser på rejsekort, så break-even-punktet bliver relativt højt, så vil det kun kunne betale sig for få pensionister at købe et

periodeprodukt. Hvis der omvendt gives pensionistrabat på periodeprodukter og en lavere pensionistrabat på enkeltrejser på rejsekort, så vil det kunne betale sig for flere at købe et periodeprodukt på rejsekort.

På baggrund af pensionistkortholderes selvoplyste rejsefrekvens i RHU estimerer vi, for hvor mange af rejserne det vil kunne betale sig at købe et periodeprodukt.<sup>2</sup> Vi estimerer, at 67% af rejserne vil blive overflyttet til enkeltrejser på rejsekort, og at 32% vil blive overflyttet til periodeprodukter. De resterende 1% overflyttes som nævnt til enkeltbillet.

Reformen gør det markant mere attraktivt at rejse på rejsekort frem for enkeltbillet for pensionister. Vi antager derfor, at halvdelen af de eksisterende enkeltbilletter for pensionister overflyttes til rejsekort.

Antagelserne om overflytning mellem produkter er behæftet med betydelig usikkerhed, og vi har derfor gennemført et antal følsomhedsanalyser, jf. afsnit 2.3.

### Priselasticitet

Vi tager udgangspunkt i tilgangen fra Takst Sjælland-beregningsmodellen for at estimere, hvordan passagererne reagerer på prisændringer. Vi tager udgangspunkt i, at pensionistrejserne overordnet kan kategoriseres som fritidsrejser. Vi anvender derfor en relativt høj priselasticitet på -0,6 på lang sigt, jf. tabel 12. På kort sigt er der erfaringer for, at passagererne reagerer kraftigere på prisstigninger end på prisfald. Vi anvender derfor asymmetriske priselasticiteter på kort sigt.

Tabel 12

#### Anvendte priselasticiteter

	Kort sigt	Lang sigt
Elasticitet ved prisstigning	-0,7	-0,6
Elasticitet ved prisfald	-0,5	-0,6

Kilde: Baseret på Takst Sjælland-beregningsmodellen, fritidsrejser.

Der er en særlig usikkerhed knyttet til, at man ved den skitserede reform laver en markant ændring af produktudbuddet, hvor man erstatter et fastprisprodukt med gyldighed i et større område (pensionistkort) med et produkt, hvor kunden betaler for hver enkelt rejse, og hvor prisen afhænger af rejselængden (rejsekort). Vi har derfor gennemført en følsomhedsanalyse for at undersøge konsekvensen af, at reformen skulle udløse et ekstraordinært fald i kortholdernes rejser på 5% ud over det fald, der fanges af priselasticiteten, jf. afsnit 2.3.

<sup>2</sup> Vi nedjusterer den selvoplyste rejsefrekvens med en faktor for at tage højde for, at den oplyste rejsefrekvens i gennemsnit er højere end den faktiske rejsefrekvens, jf. afsnit 3.3.

### 3.3 Øvrige antagelser

#### Fordeling af provenukonsekvenser på selskaber

Vi har fordelt provenukonsekvenserne på de tre selskaber i DOT-området afhængig af rejsens længde, jf. tabel 13. Fordelingsnøglen er baseret på indtægtsfordelingen af rejser på rejsekort i Østdanmark.

Tabel 13 Fordeling af provenukonsekvenser på selskaber

Antal zoner	Movia	DSB	Metroselskabet
2	52%	26%	22%
3	33%	50%	17%
4	23%	73%	4%
5	24%	73%	3%
6	16%	81%	3%
7	11%	87%	2%
8	7%	91%	2%
9	8%	90%	2%
10	7%	90%	3%
...	...	...	...

Kilde: Incentive baseret på analyse af rejsekortdata i Østdanmark.

Note: I beregningsmodellen fortsætter tabellen op til 30 zoner. Fordelingen er næsten den samme for alle rejselængder på 8 zoner og derover.

#### Rejsefrekvens

Der er en vis usikkerhed knyttet til, hvor ofte de solgte pensionistkort bliver benyttet til at foretage rejser.

Ifølge pensionistkortholdernes egenoplyste rejsefrekvens i rejsehjemmelundersøgelsen (RHU) gennemfører den gennemsnitlige respondent svarende til 100 rejser i kollektiv trafik i løbet af kortets gyldighedstid på 3 måneder. Denne rejsefrekvens må formodes at være højere end det faktiske gennemsnitlige antal rejser på pensionistkort. Dels fordi højfrekvente rejsende med større sandsynlighed optræder i RHU, fordi de rejser oftere. Dels fordi de oplyste rejser også dækker rejser på andre typer rejsehjemmel, eksempelvis rejsekort i spærretiden. Endelig er der usikkerhed, som knytter sig til, at det er svært for respondenterne at svare korrekt på denne type spørgsmål.

Vi har derfor i stedet beregnet det totale antal rejser, der gennemføres på pensionistkort i det tidligere Movia H ifølge RHU, og divideret dette med antallet af solgte pensionistkort i samme område. Denne beregning giver en lavere gennemsnitlig rejsefrekvens på 85 i løbet af 3 måneder, svarende til godt 28 rejser pr. måned.



For rejser på almindelige periodekort har vi på baggrund af RHU estimeret en rejsefrekvens på 45 rejser pr. måned. Det er i tråd med Takst Sjælland-beregningerne, hvor vi antog en rejsefrekvens på 44 rejser pr. måned.

#### Off-peak-rabat og kompensation

Generelt er omtrent halvdelen af alle enkeltrejser på rejsekort gennemført i off-peak. Trafik-, Bygnings- og Boligstyrelsen har gennemført en analyse, som viser, at dette også er tilfældet for enkeltrejser på rejsekort med kundetype pensionist i Østdanmark.

Vi antager derfor, at de rejsende får en gennemsnitlig off-peak-rabat på ca. 10%, svarende til en rabat på 20% for ca. halvdelen af deres rejser.

Udfasningen af pensionistkortet betyder, at der bliver gennemført markant flere enkeltrejser på rejsekort. Der bliver derfor også givet mere off-peak-rabat, hvilket betyder, at selskaberne får ret til mere off-peak-kompensation fra staten. Vi har forudsat, at der er tilstrækkelige midler til rådighed i den statslige pulje til at finansiere den øgede off-peak-kompensation.