

Transport- og Boligministeriet

12. juni 2020

Revideret model for pensionistrabat i DOTs område

DOT fremsendte 27. januar 2020 til ministeriet "Redegørelse for valg af løsning for reform af pensionisttakster" Heri fremgik, at DOT ville tage kontakt til de relevante ældre- og handicaporganisationer og efterfølgende forelægge et justeret forslag til reform af pensionisttaksterne.

Proces og tidsplan

Efter forslag fra Folketingets transportudvalg har DOT afholdt tre møder med Ældre Sagen, Danske Handicaporganisationer, Danske Seniorer og Faglige Seniorer i perioden 6. marts til 3. april 2020. Formålet har været at afdække, hvilke hensyn, det er væsentlige at vurdere i forhold til justeringer af den af DOT foreslåede model for pensionistrabat. Incentive har bidraget med assistance til belysning af en række regneeksempler.

Opsamlingen fra denne dialog er vedlagt som bilag 1, der er godkendt af ældre- og handicaporganisationerne.

2. april 2020 blev indgået en politisk aftale i Folketinget mellem regeringen (Socialdemokratiet), Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet om: Udmøntning af reserve til initiativer inden for kollektiv trafik. Heraf fremgår:

"Med denne fordeling reserveres 12 mio. kr. årligt til trafikvirksomhederne i DOT-området (Østdanmark), som først tildeles DOT, når DOT har præsenteret parterne for en pensionisttakstreform, der sikrer opretholdelsen af et periodekort (mimrekort) for pensionister, og samtidig indfører en pensionistrabat på rejsekortet."

DOT har derfor med udgangspunkt i dialogen med ældre- og handicaporganisationerne udarbejdet forslag til justeret pensionistreform, der kombinerer en væsentlig rabat på rejsekortet med opretholdelse af et pensionistkort med en væsentlig rabat.

Forslaget har alene været behandlet i DOTs bestyrelse, og en ændring kan først iværksættes, når den er endelig godkendt af DSB, Metroselskabet og Movia, der har takstmyndigheden.

På foranledning af Transport- og Boligministeriet har DOT d. 11. juni afholdt et supplerende møde med ældre- og handicaporganisationerne, hvor det konkrete løsningsforslag blev gennemgået. Tilbagemeldingen fra organisationerne er vedlagt som bilag 2, hvor den generelle vurdering er løsningen er:

"Ældre- og handicaporganisationerne bemærker, at prisstigningen på pensionistkort er uhensigtsmæssig høj, og opfordrer til, at der af hensyn til de sværest stillede folke- og førtidspensionister findes midler til at reducere prisstigningen.

Derudover betragter organisationerne løsningen som et fremskridt i forhold til i dag, fordi den giver flere pensionister adgang til rabat og samtidig bevarer pensionistkortet uden ind- og udtjekning.

Endelig anses det for en forudsætning, at der findes en løsning for begrænsningerne i bus og metro i eftermiddagsmyldretiden og for eksisterende brugere af pensionistkort."

I forhold til den sidste bemærkning om eftermiddagsmyldretiden og eksisterende brugere, er det er muligt at imødekomme interessenterne på dette punkt. Men det forudsætter justeringer af tidsfrister og en ændret periodisering af statstilskuddet. Der henvises til særskilt notat herom i bilag 5.

Forudsat en positiv behandling i aftalekredsen senest primo juni 2020, vil endelig beslutning kunne træffes inden sommerferien og en ændret pensionistrabat vil kunne træde i kraft senest januar 2021. Det skyldes, at det tager ½ år at planlægge og gennemføre den nødvendige kommunikationsindsats for de berørte borgere forud for ændringerne.

Den foreslåede model

- **Indførelse af høj rabat på rejsekortet:** I DOTs oprindelige forslag til pensionistreform indgik en rabat på rejsekortrejser på 40 pct. For at få råd til et pensionistkort med høj rabat, er rabatprocenten sat til 25 pct. fra 2021, og det planlægges at lade rabatten stige til 30 pct. fra 2023 i sammenhæng med udmøntning af takstreduktioner for pensionister i resten af landet.
- **Fortsat pensionistkort** svarende til i dag (deltidskort), suppleret med yderligere muligheder, men med en prisstigning på indtil knap 100 kr. pr måned i forhold til prisen i dag. Med fortsættelsen af pensionistkortet er der i modsætning til DOTs oprindelige model ikke pensionistrabat på pendlerkort.
- **Harmoniserede begrænsninger:** Pensionistkort vil være et deltidskort, d.v.s. det kan ikke bruges i bus, tog og metro i hele DOTs område på hverdage i morgenmyldretiden. Herudover vil det heller ikke kunne anvendes i eftermiddagsmyldretiden på hverdage i hele DOTs område i 2021-22. I dag kan pensionistkortet ikke anvendes i morgenmyldretiden i bus, tog og metro i Storkøbenhavn samt i alle DSB-tog i hovedstadsområdet i eftermiddagsmyldretiden.

- *Hæve aldersgrænsen til folkepensionsalderen:* Aldersgrænsen for pensionistrabat øges fra 65 år til folkepensionistalderen (66½ år fra januar 2021), og reguleres herefter løbende med pensionsalderen. Dette bidrager til at finansiere løsningen på kort sigt. Førtidspensionister kan som i dag købe kortet uanset alder.
- *Provenuneutral* løsning samlet for DOT-parterne på kort og lang sigt, med indregning af bidrag på 12 mio. kr. årligt fra finansloven.

Den foreslåede model for pensionistkort

Rejsekortrabat

Med forslaget indføres pensionistrabat på rejsekort i DOTs område, på samme måde, som der er i resten af Danmark.

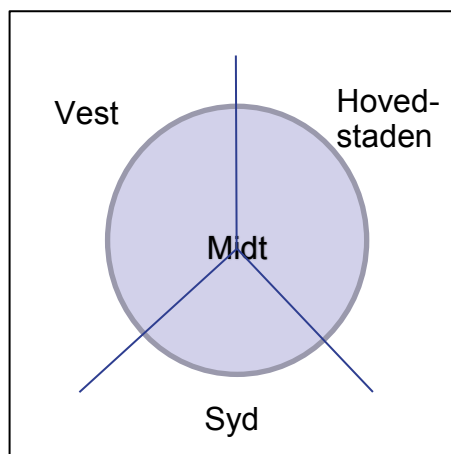
Vest for Storebælt og over Storebælt gives der 25 pct. rabat på rejsekort (i Nordjylland dog 50 pct.) samt mængderabat på indtil 40 pct. for højfrekvente pensionister.

Det er en fordel, hvis der er ensartet rabat på tværs af landet.

Aftalen af 2. april afsætter også samlet 13 mio. kr. øgede pensionistrabatter uden for DOTs område. DSB vil gå i dialog med trafikkselskaberne vest for Storebælt m.h.p. at udmønte rabatten.

Pensionistkort – udformning og pris

I dag er det muligt at købe pensionistkort med høj rabat til tre valgfri zoner samt til hvert de tre gamle takstområder vest, syd samt hovedstadsområdet (storzonekort). Udfordringen er, at disse storzonekort ikke tilgodeser pensionister, der har brug for at rejse mere end tre zoner på tværs af takstområderne, eksempelvis fra Faxe til Køge eller fra Roskilde til Næstved.



Figur 1 Princip for fjerde takstområde

Dette løses i det foreliggende forslag med tre tiltag:

- Der indføres et fjerde storzonekort, (midt), der går på tværs af takstområdegrænserne, jf. skitsen til ovenfor og et detaljeret kort i bilag 3.

Dette kort *overlapper* de tre nuværende takstområder. D.v.s. de tre nuværende storzoneområder bevares uændret. D.v.s. at eksempelvis en pensionist i Roskilde, der primært rejser til København, kan tage det nuværende storzonekort til Hovedstaden. Men hvis rejsemålet primært er Næstved, kan man med fordel vælge det nye storzoneområde Midt.

- Det bliver muligt at købe at købe pensionistkort til to storzoner til en pris på 1½ gange prisen på ét storzonekort (i dag skal der købes to kort til prisen som to takstområdekort). Det kan være relevante, hvis pensionisten fra Roskilde i eksemplet ovenfor har brug for jævnligt at rejse til både København og Næstved.
- Det bliver muligt at købe et pensionistkort til hele DOTs område til den dobbelte pris af et storzonekort (i dag skal der købes tre kort til en pris som tre takstområdekort)

Taksterne bliver for tre måneder:

3 zoner	630 kr
1 storzone	890 kr
2 storzoner	1335 kr
DOT	1780 kr

Hermed gøres også op med, at der i dag er forskellige priser på pensionistkort i hovedstadsområdet, sammenlignet med Vest- og Sydsjælland.

Udformning af pensionistkort

Pensionistkortet (deltidskortet) vil som i dag være uden krav om check ind og check ud, og købes for tre måneder ad gangen.

Det vil kunne købes på pap på DOTs hjemmeside, og der etableres en abonnementsordning med betalingservice, så pensionisterne, der ønsker en fast leverance, automatisk får tilsendt et nyt indstikskort hver 3. måned.

Herudover sælges kortet i betjent salg. Men det må forventes, at der bliver solgt færre pensionistkort, fordi flere pensionister skifter til rejsekort med pensionstrabat. Samtidig stiger GDPR-kravene til salgsstederne. Når omsætningen falder og kravene stiger, vil færre butikker ønske at være salgssted for DOT.

Samlet vil det indebære, at der i de kommende år må forventes at blive færre salgssteder end i dag, fordi de dagligvarebutikker og kiosker, der forestår salget, ikke finde det besværet værd fortsat at stå for salget, og fordi det kan være vanskeligt at finde nye butikker til at overtage opgaven. Dog vil det være muligt at købe og forny pensionistkort i betjent salg mindst ét sted i hver af de fire takstområder.

DOT vil arbejde for også at kunne tilbyde pensionistkortet som plastikkort og i DOTs app. Fra januar 2021 vil pensionist dog kun med sikkerhed kunne tilbydes som papkort.

DOT planlægger at opretholde papkortet, også på længere sigt. Men i takt med, at der eksempelvis kommer en løsning med plastikkort med væsentlig lavere driftsomkostninger, vil det indgå i overvejelserne at indføre et gebyr på de administrativt dyre pap-kort.

Deltidspensionistkort

Det er i dag ikke muligt at bruge sit pensionistkort i bus, tog og metro i morgenmyldretiden på hverdage og i DSBs tog i eftermiddagsmyldretiden i hovedstadsområdet. Med harmonisering af taksterne skal der også ske en harmonisering af begrænsningerne i brugen af kortet.

Pensionistkortet vil derfor i hele DOTs område blive et deltidskort, der ikke kan bruges i den kollektive transport fra 7 – 9 på hverdage. I 2021-22 er der endvidere heller ikke muligt at bruge kortet i eftermiddagsmyldretiden i alle transportmidler. I disse perioder kan pensionister med fordel anvende rejsekort med rabat.

Kundekonsekvenser

Nedenfor er konsekvenserne for pensionisterne på kort sigt opgjort. Dels som ændring i faktiske priser (kr. pr måned), dels som procentuel ændring. En nærmere gennemgang kan ses i bilag 4.

I DOTs oprindelige forslag var der 12 pct. svarende eller 25.000 pensionister, der fik væsentlige prisstigninger (over 50 pct.). I den nye model er der *ingen* pensionister, der får prisstigninger på over 50 pct. eller 100 kr. pr måned.

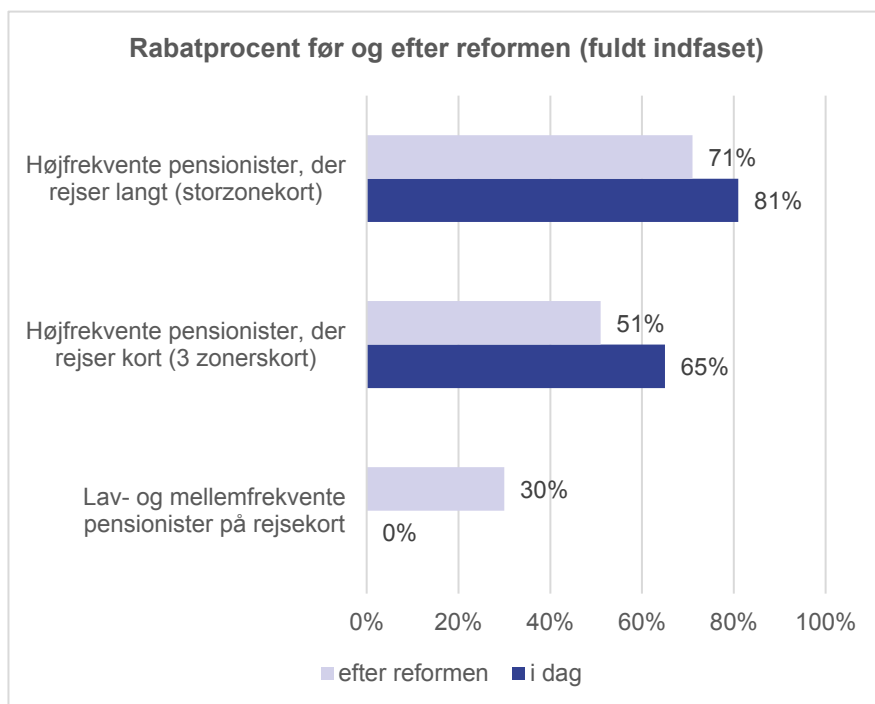
De to procent, der får større prisstigninger end 50 pct., er ældre på 65 – 66½ år, der i dag bruger pensionistkort, og med den nye ordning ikke er berettigede til rabat, fordi de hverken er folke- eller førtidspensionister.

Prisændring kr pr måned:	Pct.
Prisstigning på 200 kr eller mere	1
Prisstigning på 100 til 200 kr	1
Prisstigning på 50 til 100 kr	25
Prisstigning på 10 til 50 kr	0
Uændret pris +/- 10 kr	11
Prisfald 10 til 50 kr	45
Prisfald 50 til 100 kr	9
Prisfald 100 til 200 kr	7
Prisfald på 200 kr eller mere	0

Relativ prisændring (antal pensionister)	pct.
Prisstigning på 200 pct eller mere	0
Prisstigning på 100 til 200 pct.	1
Prisstigning på 50 til 100 pct.	1
Prisstigning på 2 til 50 pct	27
Uændret pris +/- 2 pct	9
Prisfald på 2 til 15 pct.	0
Prisfald på 15 til 30 pct	52
Prisfald 30 til 50 pct	2
Prisfald på mere end 50 pct.	7

Med reformen sker der en omfordeling af rabatten mellem pensionistgrupperne. Pensionister, der ikke rejser så ofte, får i dag ikke rabat på deres rejser. Når reformen er fuldt indfaset, vil de få 30 pct. rabat på rejsekortrejser.

Pensionister, der rejser ofte (men kort) på trezoners pensionistkort, vil se deres rabat reduceret fra 65 pct. til 51 pct. efter reformen. Pensionister, der både rejser ofte og langt på pensionistkort til et helt takstområde vil opleve, at deres rabat reduceret fra 81 til 71 pct.



Sikring af provenuneutralitet

Det foreliggende forslag skønnes at have en underskud på 12 mio. kr. årligt, svarende til det beløb, der er afsat af partierne bag Finanslov 2020, jf. bilag 4.

Indtægtstabet på 12 mio. kr. er ikke jævnt fordelt mellem DSB, Metroselskabet og Movia, hvorfor parterne er aftalt, at bidrag fra partierne bag Finanslov 2020 fordeles mellem selskaberne ift. de forventede indtægtstab.

På kort sigt medfører indfasningseffekter, at underskuddet er væsentligt større. Det modvirkes ved at reducere rabatprocenten på rejsekort fra 30 til 25 de to første år, have en toårig spærretid i eftermiddagsmyldretiden samt effekten fra 2021 til medio 2022 af at hæve aldersgrænsen til folkepensionsalderen.

På den baggrund er vurderingen, at forudsætningen om provenuneutralitet kan opfyldes.

I provenuet indgår, at der skal gives øget off-peak-kompensation til DOTs-parter, da en større del af rejserne vil blive foretaget på rejsekort. Trækket vil dog være mindre end i DOTs oprindelige forslag, da pensionistkortet opretholdes.

Håndtering af Rigsrevisionens kritik

Rigsrevisionen definerer i "Beretning til Statsrevisorerne om harmonisering af taksterne i den kollektive trafik" fra 2015 lovens målsætning som der er samme pris for sammenlignelige rejser (fx samme zonestørrelse og zonepris eller samme pris for samme afstand) samt ens rejseregler og rabatter.

I dag lever allezonerpensionistkortet ikke op til denne målsætning.

DOT foreslår derfor følgende justeringer af pensionistkortet (deltidskortet):

- Etableringen af et 4. takstområde på tværs af de tre eksisterende takstområder (figur 1) betyder, at pensionister, der har brug for at rejse mere end tre zoner på tværs af de nuværende takstområdegrænser, får tilbudt et produkt med samme fordele som pensionister, der rejser inden for de eksisterende takstområder.
- Prissætningen er ændret, så prisspringene er halveret. I dag koster et pensionistkort til to takstområder det dobbelte af prisen for ét område, og kort til hele DOT koster tre gange prisen til et takstområde. Med det foreslåede er prisspringene halveret, så 2 takstområder koster 1½ gange prisen på et takstområde, og hele DOTs område koster det dobbelte af ét takstområde.

I et zonebaseret takstsystem vil det aldrig være muligt at få helt ens priser for sammenlignelige afstande. Samtidig har ældre- og handicaporganisationerne anbefalet et pensionistkort, der er enkelt at forestå og uden check ind og check ud. DOT har vurderet, at det kan imødekommes med et papkort, der bygger på det eksisterende pensionistprodukt. Ønsket om enkelthed og genkendelighed indebærer, at det ikke er muligt at sikre fuld proportionalitet i prissætningen.

Håndtering af tilbagemelding fra ældre- og handicaporganisationerne:

1. Hvilke billetmedier (rejsekort, pap, m.v.) skal rabatten være tilgængelig på?

Der er et ønske om et pensionistkort til fast lav pris, som skal kunne leveres som fysisk kort (ikke nødvendigvis pap) uden check ind og check ud	Der fortsættes et periodekort med høj rabat uden krav om check ind og check ud
Der er ønske om at pensionistkort kombineres med rabat på enkeltrejser på rejsekort (i et spænd på 25 til 40 pct.)	Der gives 25 pct. rabat på rejsekort i 2021-22 og det planlægges at give 30 pct. rabat fra 2023 og frem i sammenhæng med udmøntning af takst-reduktioner for pensionister i resten af landet
Det er ikke et krav, at gyldighedsområde er synligt på kortet	Gyldighedsområdet er synligt på kortet (indstik)
Der er, blandt nogle, et ønske om pensionistkort til hele Sjælland	Det bliver muligt at købe et kort, der dækker hele DOTs område
Hvis der indføres et pensionistkort vil der ikke blive givet pensionistrabat på ordinære pendlerkort	Der bliver ikke rabat på pendlerkort

2. Er der særlige målgrupper, hvor billetmediet har særlig betydning?

Af hensyn til f.eks. dårligt gående og kognitive funktionsnedsættelser ønskes mulighed for køb af rabatprodukt uden krav om Check ind/Check ud	Pensionistkortet (deltidskortet) med høj rabat bliver uden check ind/check ud.
--	--

3. Hvordan skal rabatten fordeles mellem lavfrekvente pensionister og pensionister, der rejser ofte i den kollektive trafik?

Der er et ønske om at minimere stigninger for højfrekvente pensionister	Prisstigningen holdes under 100 kr. om måneden.
Der ønskes også en rabat på pensionistrejsekortet af hensyn til lavfrekvente pensionister	Der gives 25 pct. rabat på rejsekort i 2021-22 og det planlægges at give 30 pct. rabat fra 2023 og frem i sammenhæng med udmøntning af takst-reduktioner for pensionister i resten af landet

4. For højfrekvente rejsende, hvordan skal rabatten fordeles mellem pensionister, der rejser langt og pensionister, der primært rejser i deres lokalområde?

Eventuelle prisstigninger kan fordeles ligeligt mellem pensionister, der	Trezoners pensionistkort (deltidskortet) stiger i gennemsnit med 41 pct.
--	--

rejser langt og pensionister, der rejser i deres lokalområde	og pensionistkort til et helt takstområde stiger i gennemsnit med 49 pct.
--	---

5. Hvilke prisændringer vil være acceptable ved en omlægning af rabatten?

En mindre prisstigning ift. nuværende pensionistkort kan imødeses.	Ingen oplever prisstigninger på over 50 pct. / 100 kr. om måneden
--	---

6. Spærretid – vurdering af spærretid i dag og forventninger til fremtidig spærretid?

Der er ønske om at spærretiden reduceres/fjernes om eftermiddagen	Spærretiden om eftermiddagen afskaffes. Dog vil pensionistkortet ikke kunne anvendes i eftermiddagsmyldretiden på hverdage i hele DOTs område i 2021-22.
Minimering af prisstigninger er vigtigere end fjernelse af spærretid	Pensionistkortet vil ikke kunne anvendes i morgenmyldretiden i hele DOTs område for at holde prisstigningerne på pensionistkort nede.

7. Indfasning: hvor lang vil en relevant indfasningsperiode være?

- Ingen bemærkninger

8. Vil det være relevant at fremrykke det tidspunkt, hvor pensionistkortet følger folkepensionistalderen, hvis provenuet anvendes til at øge rabatten for pensionister i øvrigt?

Ja, pensionistkort ønskes rabattmæssigt målrettet ikke erhvervsaktive alderspensionister samt førtidspensionister	Aldersgrænsen hæves til folkepensionsalderen – 66½ år til januar 2021 og følger herefter folkepensionsalderen. Førtidspensionister kan erhverve pensionistkort (deltidskortet) som hidtil
---	---

9. Er der andre spørgsmål eller overvejelser, der vil være relevante for DOT at medtage i det videre arbejde?

Der ønskes mulighed for køb ved henvendelse samt selvbetjente løsninger, alt efter hvilket produkt der er tale om	Kortet kan købes på DOTs hjemmeside samt på mindst ét salgssted i hvert af de fire takstområder.
Der er ønske om at betaling skal kunne ske via betalingservice + abonnementsmodel, hvor man kan få kort/indstik tilsendt løbende	Der etableres en abonnementsordning med betalingservice.

Bilag

1. Pensionistreform – input til svar på spørgsmål fra arbejdsgrundlaget
2. DOTs justerede forslag til pensionstrabat – tilbagemeldinger fra ældre- og handicaporganisationerne
3. Forslag til fire storzoner
4. Incentive konsekvensberegninger
5. Håndtering af ønske fra ældre- og handicaporganisationer ved ændret periodisering af statstilskud