

INDENRIGSMINISTERIET

Christiansborg Slotsplads 1, 1218 K - Tlf. 33 92 33 80 - Giro 5 52 55 00 - Telefax 33 11 12 39

København, den

3 MAJ 1988

2.k.

kt. j. nr.

(Bedes anført ved henvendelse om sagen)

1988/1126/1700-2

NB/EMJ

Hovedstadsrådet

I skrivelse af 3. september 1987 (j.nr. 921-35) anmodede Hovedstadsrådet om Indenrigsministeriets vurdering af, hvorvidt der lovligt kan etableres rabatordninger med nedsat takst for abonnementskort for pensionister, uden den indskrænkning i brugen af kortene, som kendes i dag. Til brug for Indenrigsministeriets vurdering medsendte Hovedstadsrådet et notat af 2. juli 1987 med bilag fra advokatfirmaet Horten og Co. om rabat inden for den kollektive trafik.

På denne baggrund meddelte Indenrigsministeriet i skrivelse af 5. maj 1988, at spørgsmålet om lovligheden af en lempelse af de gældende spærretidsregler afhænger af formålet med en eventuel lempelse. Efter Indenrigsministeriets vurdering må alene trafikpolitiske og -økonomiske formål varetages ved tilrettelæggelse af en ny rabatordnings nærmere indhold. Indenrigsministeriet tilføje, at en fjernelse af spærretiden på pensionistrabatkort uden en samtidig indførelse af andre restriktioner ville være ulovlig, medmindre rabatten begrundes ud fra trafikpolitiske og -økonomiske formål.

I skrivelse af 27. juni 1988 (j.nr. 021-35) anmodede Hovedstadsrådet Indenrigsministeriet om en udtalelse om, hvorvidt et konkret forslag om indførelse af en ny type rabatkort til pensionister er lovlig. Forslaget var konkretiseret således, at der udover den korttype med tidsmæssige indskrænkninger, der findes i dag, etableres en ny korttype uden tidsmæssige indskrænkninger til den dobbelte pris af det eksisterende kort. Hovedstadsrådet oplyste bl.a. at nettomerindtægten ved den nye ordning var vurderet til 7 - 10 mio. kr. pr. år, idet der ikke forventes kapacitetsproblemer.

I skrivelse af 31. august 1988 anmodede Indenrigsministeriet om supplerende oplysninger, således:

- Hvilke kriterier ligger til grund for afgrænsningen af de persongrupper, der kan købe de nævnte korttyper,
- en beskrivelse af de beregninger, der ligger til grund for den økonomiske vurdering,
- oplysninger om eventuelle selvstændige trafikundersøgelser i Hovedstadsområdet, der kan begrunde ansøgningen og
- en redegørelse for den tradition, der ligger bag differentiering af billetpriser ud fra bl.a. alderskriterier.

I skrivelse af 14. oktober 1988 fremkom Hovedstadsrådet bl.a. med følgende redegørelse:

"Som anført i vort brev af 27. juni 1988 videreførtes ved HT den af Københavns Sporveje i 1963 indførte pensionistkortordning. Også reglerne for hvilke persongrupper, der omfattedes af ordningen forblev uændrede. Berettigede til at løse pensionistkort er personer, der er fyldt 67 år, eller personer, der modtager førtidspension eller invalidepension".....

"Ordningens sigte var at lette presset i myldretiderne og udnytte kapaciteten bedre uden for myldretiderne, dvs flytte passagerer, som ikke var arbejdstagere, væk fra den omkostningskrævende myldretid til de mere trafiksvage tider, mod at der ydedes en rabat i forhold til den normale pris.

I de økonomiske beregninger over konsekvenser ved en ny type pensionistkort uden spærretid, men til forhøjet pris, indgår følgende forudsætninger:

- 40% går over til pensionistkort uden spærretid
- 60% fortsætter den nuværende ordning
- prisen uden spærretid forhøjes med 100%

- af de 40%, der går over til pensionistkort uden spærretid, antages halvdelen tidligere at have foretaget en ugentlig dobbeltrejse i spærretiden på et 3-zoners rabatkort
- fordelingen 40/60% omfatter kun pensionister bosiddende i Storkøbenhavn, hvor spærretiden omfatter både busser og tog. I det øvrige HT-område er det muligt at benytte busser og privatbanetog i hele driftstiden
- antallet af pensionistkort andrager totalt ca. 135.000; 5.000 løser 3-zonerskort og 130.000 netkort
- antal brugere bosiddende i Storkøbenhavn ca. 104.000, hvoraf ca. 4.000 løser 3 zonerskort og ca. 100.000 netkort
- nugældende priser: 130,- kr/170,- kr pr kvartal for henholdsvis kort til 3 zoner/net."

Under disse forudsætninger har Hovedstadsrådet beregnet merprovenuet til 13,9 mio. kr., men da det er sandsynligt, at et antal erhvervsaktive over 67 år, der i dag løser almindeligt abonnementskort, i stedet med fordel vil kunne benytte de nye pensionistrabatkort uden spærretid, må merprovenuet skønsmæssigt fastsættes 3 - 6 mio. kr. lavere, eller i alt 7 - 10 mio. kr.

Hovedstadsrådet fortsætter i sin redegørelse:

"Der er ikke foretaget selvstændige trafikundersøgelser i HT-området. Ovennævnte beregninger er baseret på oplysninger modtaget fra Aarhus Sporveje vedrørende konsekvensen af den der indførte tilsvarende ordning.

Hvad angår differentiering af billetpriser ud fra bl.a. alderskriterier, er der på en række områder såvel inden for den offentlige som den private sektor en langvarig praksis for, at især børn og ældre betaler mindre end normalprisen for en ydelse. Dette er også tilfældet inden for transportområdet, hvor der ydes en

række aldersbetingede rabatter. Der kan f.eks. henvises til DSB's ungdomskort og 65-billetter."

Som Indenrigsministeriet tidligere har præciseret, er det en kommunalretlig grundsætning, at kommunale midler kun må anvendes til forsørgelse af enkeltpersoner, såfremt der er hjemmel hertil i lovgivningen. Sociale ydelser kan således ikke uden lov-hjemmel tildeles en persongruppe, der er afgrænset efter økonomiske eller andre kriterier. Derimod er det anerkendt, at trafik-økonomiske og -politiske hensyn kan føre til, at en kommune ved særordninger forsøger at inddrage en vis kundekreds for derved at opnå en bedre udnyttelse af de kommunale ressourcer. Den eksisterende pensionistrabatorordning bygger netop på disse forudsætninger.

Efter de af Hovedstadsrådet meddelte oplysninger om formålet med den foreslåede nye rabatorordning, må Indenrigsministeriet lægge til grund, at ordningen alene er begrundet i trafikpolitiske og -økonomiske hensyn. Ministeriet har i denne forbindelse bl.a. lagt vægt på Hovedstadsrådets oplysning om, at der ikke forventes at opstå kapacitetsproblemer. På denne baggrund - og under hensyn til den tradition, der har dannet sig på trafikområdet med indførelse af rabatorordninger baseret på alderskriterier - er det ministeriets opfattelse, at rabatorordningen er lovlig."

Hvilket herved meddeles.

Med venlig hilsen

Niels Beckman