



Trafikministeriet

Notat

Dato : 30. november 2004
J.nr. :
Sagsbeh. :
Org. enhed :

Rejsekortet i den kollektive trafik

I nedenstående notat redegøres der for planerne for udvikling og implementering af et landsdækkende elektronisk rejsekort i den kollektive trafik. Der gives indledende en kort beskrivelse af rejsekortets funktioner, herefter beskrives organiseringen af parterne bag udviklingen af rejsekortet samt hvorledes processen bag den videre udvikling af rejsekortet. Afslutningsvist berøres en række andre forhold omkring rejsekortet, herunder bl.a. udenlandske erfaringer med et lignende kort samt rejsekortets betydning for en fortsat liberalisering af markedet.

1. Hvad er rejsekortet?

Rejsekortet skal udgøre en landsdækkende, elektronisk rejsehjemmel, der over en årrække planlægges at erstatte de nuværende billetteringssystemer i den kollektive trafik. Kortet bliver et såkaldt kontaktfrit chip-kort med format som et kreditkort. Kortet aflæses elektronisk uden direkte kontakt med en kortlæser. Kortet vil blot skulle holdes nær kortlæseren for at kunne aflæses.

Der vil fortsat være mulighed for, at kunderne kan købe kontantbilletter til den kollektive trafik som alternativ til rejsekortet.

Kunden vil få tre mulige korttyper at vælge imellem:

- Et **anonymt kort**, hvor brugerens identitet ikke fremgår. De anonyme kort fungerer i princippet på samme måde som taletidskort til mobiltelefoner og kan eksempelvis lades op over internettet og på stationer mv.
- Et **brugertilknyttet kort**, som kan benyttes af flere forskellige personer, men hvor der er tilknyttet en navngiven person, som typisk vil være betaleren. Til de brugertilknyttede kort vil der være mulighed for at tilknytte en betalingsordning, så der eksempelvis hver måned sendes en specificeret regning for månedens forbrug.

- Et **personligt kort** med billede, som da kun kan benyttes af den, der er på billedet. Disse kort skal bruges af folk, der rejser med en særlig rabat, f.eks. visse uddannelsessøgende.

Kortet forventes også at kunne anvendes til køb af service, f.eks. i kiosker og togservice nært knyttet til tog og bus. Der arbejdes endvidere med, at kortet på kommerciel basis kan anvendes til andre funktioner end rejsehjemmel. Disse muligheder er nye for branchen, og de vil på længere sigt kunne åbne helt nye perspektiver for såvel udbredelse af kortet som for økonomien i det samlede system.

Rejsekortet som betalingsmiddel

Rejsekortet fungerer både som billet og betalingsmiddel. Inden man tager toget skal kortet registreres af kortlæsere på perronen, hvormed et såkaldt check ind foretages. Togpersonalet kan ved hjælp af håndterminaler kontrollere, at passagererne er i besiddelse af et rejsekort, som er registreret inden rejsen startede. Når togrejsen slutter skal passageren igen sørge for at aflæse kortet på perronen på ankomststationen, hvormed check ud foretages. Ved busrejser skal passageren sørge for at benytte de kortlæsere, som er placeret ved indgangen og ved udgangen af bussen. Det samme rejsekort gælder således som billet og betalingsmiddel til en rejse med både bus og tog eller med flere forskellige togselskaber. I disse tilfælde skal kunden blot checke ind ved skift mellem to tog eller fra tog til bus mv.

Rejsekortsystemet giver passagererne nogle væsentlige fordele. Check ind-check ud systemet betyder, at passagererne ikke har behov for at kende takstsystemets indretning. Man har således ikke behov for at vide, om en bestemt rejse eksempelvis kræver en billet til to eller tre zoner. At rejsekortet fungerer som både billet og betalingsmiddel betyder endvidere, at man altid har en gyldig billet, og at man rejser til den lavest mulige pris. Man har således ikke behov for at overveje, om det bedst kan betale sig at anskaffe en kontantbillet, et klippekort eller et månedskort, og man har heller ikke behov for at anskaffe en billet inden rejsen i et billetsalg eller lignende.

Rejsekortet kan både fungere på baggrund af en justeret version af de nuværende zonesystemer og på baggrund af helt nye takstprincipper, hvor man f.eks. i stedet for zoner beregner passagerens pris ud fra den rejste luftlinieafstand.

I dag er takstsystemerne typisk baseret på én bestemt pris for kontantbilletter, en lavere pris pr. rejse, hvis man rejser på klippekort og en endnu lavere pris pr. rejse, hvis man dagligt rejser på et månedskort.

Parterne bag rejsekortet arbejder i planlægningen med, at billetsystemet fremover vil bestå af rejsekortet og kontantbilletter. De nuværende mulig-

heder for at opnå rabat ved f.eks. køb af klippekort og periodekort vil blive inkluderet i rejsekortet, og systemet tilrettelægges dermed således, at rabatten løbende bliver større, jo mere man rejser.

2. Parterne bag rejsekortet

Rejsekortprojektet udbydes af det til formålet stiftede Rejsekort A/S. Parterne i Rejsekort A/S er DSB, HUR, Ørestadsselskabet, Vestsjællands Trafikselskab, Storstrøms Trafikselskab, Vejle Amts Trafikselskab og Nordjyllands Trafikselskab. Det er imidlertid forventningen, at rejsekortet på et tidspunkt vil blive landsdækkende. De fleste af de øvrige nuværende trafikskaber har tilkendegivet, at man forventer at indføre rejsekortet på et senere tidspunkt.

Organisering

Parterne bag rejsekortprojektet har i fællesskab stiftet Rejsekort A/S, som står for at udbyde projektet, og som efterfølgende vil have til ansvar at følge op på den kontrakt der indgås med den valgte leverandør. Rejsekort A/S har en lille organisation med ca. 10 eksperter, som må vurderes at være i stand til at sikre en kompetent udbudsproces og efterfølgende kontraktadministration.

En meget væsentlig fordel ved Rejsekort A/S-konstruktionen er, at det kun er nødvendigt at foretage ét udbud. Alle trafikvirksomheder kan benytte den resulterende kontrakt uden at skulle foretage eget udbud.

Investeringen i rejsekortet sker for offentlige midler og projektet får betydning for et stort antal borgeres dagligdag. Af den grund er der naturligvis behov for, at offentligheden har indsigt i og kontrol med projektet, særligt i forhold til, om økonomi og tidsplan holder. Dette behov søges opfyldt ved, at Rejsekort A/S ledes af en bestyrelse udpeget af selskabets ejere. Endvidere er det i selskabets vedtægter bestemt, at der vil være adgang til aktindsigt efter offentlighedslovens principper.

Ifølge Trafikministeriets kontrakt med DSB for perioden 2005-2014 er DSB forpligtet til løbende at orientere Trafikministeriet om rejsekortprojektets fremdrift samt væsentlige beslutninger truffet af Rejsekort A/S. Det fremgår endvidere af kontrakten, at DSB bl.a. skal arbejde for at rejsekortet indrettes til at kunne sondre mellem forskellige operatører, der betjener samme strækning og at alle jernbaneoperatører har lige vilkår i forhold til at kunne benytte rejsekortet som billetmedie.

Trafikstyrelsen har en løbende dialog med Rejsekort A/S med henblik på at vurdere rejsekortets funktionalitet.

3. Processen omkring udviklingen af rejsekortet

Beslutningsprocessen omkring rejsekortet er foregået i to faser i relation til det statslige niveau:

I første fase i 2002-2003 besluttede DSB, Ørestadsselskabet og HUR og de amtslige trafikkselskaber sig for at stifte Rejsekort A/S og lade Rejsekort A/S påbegynde et udbud. Der blev udarbejdet en række business cases for parterne, som viste, at rejsekortet med de opstillede forudsætninger var et rentabelt projekt. I den første fase blev Ørestadsselskabets deltagelse godkendt ved aktstykke, jf. Akt 172 af 20. maj 2003.

Forud for anden fase har trafikministeren d. 17. november 2004 fremsat et lovforslag, der giver hjemmel til, at amtskommuner og kommuner, de fællesskommunale trafikkselskaber, HUR, Ørestadsselskabet samt DSB, som indgår i et indbyrdes samarbejde om at udvikle og drive rejsekortet, kan indgå aftale om kommerciel anvendelse af adgangen til systemet og desuden udbetale udbytte til parterne i samarbejdet.

Lovforslaget giver endvidere Rejsekort A/S hjemmel til at kunne indgå aftaler med private om udnyttelse af rejsekortet til andet end rejsehjemmel, således at selskabet vil kunne oppebære en indtjening f.eks. i form af en omsætningsafgift for en sådan benyttelse. Sådanne aftaler kræver særlig lovhjemmel.

I anden fase skal parterne bag projektet vurdere resultatet af udbudsrunder og på den baggrund tage endelig stilling til deres deltagelse.

Det forventes, at Rejsekort A/S indgår en kontrakt med den vindende byder i januar 2005. Kontrakten vil herefter skulle godkendes af parterne bag projektet i perioden fra februar til maj 2005.

For DSB's vedkommende forudsætter deltagelse tilslutning fra Folketingets Finansudvalg, fordi investeringen for DSB udgør mere end 100 mio. kr. Tilsvarende vil det være hensigtsmæssigt tillige at forelægge Ørestadsselskabets deltagelse for Folketingets Finansudvalg grundet projektets økonomiske omfang.

Hvad betyder kommunalreformen for rejsekortet?

Med aftalen om kommunalreformen er der lagt op til ændringer af det kommunale landskab og heriblandt også af nogle af de enheder, som i dag står for den kollektive trafik, dvs. kommuner, amter og trafikkselskaber. I relation til rejsekortet betyder det, at de enheder, som står bag projektet i dag ikke i alle tilfælde vil være de samme, som de enheder, som skal implementere og anvende det nye rejsekort. Den situation kræver naturligvis,

at det grundigt overvejes hvordan planerne for rejsekortet hænger sammen med kommunalreformen.

Til det formål er der nedsat en række arbejdsgrupper i regi af det nuværende Bus & Tog takst- og billetsamarbejde. I dette arbejde deltager repræsentanter for Trafikministeriet, Trafikstyrelsen, KL, Amtsrådsforeningen, DSB, Arriva Tog A/S og en række amter, kommuner og fælles amtligt/kommunale trafikselskaber.

4. Øvrige forhold omkring brugen af rejsekort

Registrering af passagerernes brug af rejsekortet

Rejsekortsystemet vil i sagens natur registrere, hvor de enkelte kort bruges. Disse oplysninger vil blive anvendt som grundlag for beregning af de beløb, der trækkes på det enkelte rejsekort. På de anonyme kort vil der blot blive fratrukket et beløb fra den saldo, der er på dette kort. På de persontilknyttede kort kan oplysningerne om rejseaktiviteten blive knyttet sammen med oplysninger om kortets ejer med henblik på eksempelvis at trække et månedligt beløb på ejerens konto, hvis ejeren har valgt at blive faktureret løbende.

Der vil således i rejsekortsystemet blive opsamlet en række oplysninger af personlig karakter. De trafikselskaber, som tilbyder rejsekortet til deres kunder, vil naturligvis skulle opbevare disse oplysninger på en måde, så det ikke risikeres, at oplysninger om brugernes bankkonti, rejsevaner mv. misbruges. På den måde kan rejsekortsystemet sammenlignes med mobiltelefonsystemer, hvor brugen af mobiltelefoner registreres med henblik på fakturering. Politiet kan med en dommerkendelse få udleveret oplysninger om, hvor det enkelte rejsekort har været brugt, på samme måde som en dommerkendelse vil kunne give politiet adgang til oplysninger om, hvor i landet en mobiltelefon har været brugt og hvem der er ringet til.

Formålet med at udstede anonyme kort er bl.a., at man dermed har mulighed for at bruge rejsekortsystemet, uden at det registreres, hvor man har rejst.

Rejsekortsystemet har været forelagt Datatilsynet. Datatilsynet har tilkendegivet, at de anførte oplysninger om kunderne, herunder oplysninger der afgives af kunderne selv i forbindelse med køb af rejsekort, og oplysninger der stammer fra kundernes brug af rejsekortet, betragtes som ikke-følsomme oplysninger. Behandling (herunder registrering, videregivelse og udveksling) af disse oplysninger kan ske til brug for administrative formål, herunder servicering af kunderne, i overensstemmelse med persondataloven.

Handicappede

De Samvirkende Invalideorganisationer har bidraget til forberedelserne af udbudet af rejsekortet, og på dette grundlag er der stillet en række krav til designet af udstyret. Dette skal generelt designes, så flest mulige passagerer med forskellige handicap kan benytte systemet, herunder også blinde og synshæmmede. Leverandøren kan leve op til disse krav på flere forskellige måder. Der kan eksempelvis installeres særlige funktionsknapper med blindeskrift evt. i sammenhæng med et system, hvor man kan lære at anvende systemet.

Det konkrete design og udformning af udstyr med mere fastlægges i en senere fase. På dette tidspunkt vil Rejsekort A/S inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med den endelige udformning af systemet.

Brug af det danske rejsekort uden for Danmark

En fordel ved rejsekortprojektet er endvidere, at det danske rejsekort kan fungere som billet i visse trafiksystemer uden for Danmark

En lang række trafikselskaber i Norden har vedtaget en fælles rejsekortstandard, som indebærer, at disse trafikselskabers rejsekort er kompatible med hinanden. I Skåne er man i gang med at indføre rejsekort, og de danske og skånske rejsekort vil kunne bruges ved rejser over Øresund. De planlagte danske og skånske rejsekortsystemer er imidlertid forskellige, så rejsekortet vil ved rejser over Øresund skulle bruges på en lidt anden måde, nemlig ved at kunden ved rejsens start vælger, hvilken zone rejsen skal gå til.

Både i Skåne og de mange andre steder i Norden forudsætter brug af det danske rejsekort, at der på forhånd er indgået aftaler mellem trafikselskaberne om afregning og udveksling af oplysninger.

I resten af Europa vil der i mindre grad være mulighed for at anvende de danske rejsekort, da der ikke benyttes de samme tekniske standarder.

Udenlandske erfaringer med elektronisk rejsekort

På nuværende tidspunkt er elektroniske rejsekort etableret en række steder i udlandet.

Blandt de første større rejsekortprojekter er Hong Kong, hvor rejsekortet blev indført i 1997. Ansvar for udvikling og implementering af rejsekortsystemet blev lagt i et non-profit selskab, som var dannet af væsentligste operatører i området. I dag er der mere end 8 mio. kort i omløb. I Hong Kong er realiseringen af nye forretningsområder påbegyndt på en række

områder, så man i dag også kan anvende rejsekortet i kiosker, som parkeringskort og til mange andre formål.

I London har man iværksat det såkaldte Prestige projekt, der omfatter kollektiv trafik i London. Der er nu 2 mio. kort i brug, og pr. dag foretages der nu ca. 1 mio. busrejser og 0,7 mio. rejser med undergrundsbanen ved brug af elektroniske smartcards.

I Holland er der indgået kontrakt om etablering af et landsdækkende rejsekort til hele den kollektive trafik. Implementeringen af det hollandske rejsekort påbegyndes inden for det kommende år.

Her udover er der en række rejsekortprojekter rundt omkring i Skandinavien og resten af Europa, som varierer i omfang og ambitionsniveau. Kontaktløse chipkort synes klart at være fremtidens billetstandard i den kollektive trafik. Der er imidlertid stor forskel på, hvor ambitiøse de enkelte chipkort-projekter er. I princippet kan man blot lade chipkort billetter fungere som klippekort eller periodekort, men teknologien kan altså også – og med servicemæssig og økonomisk fordel – udnyttes til at integrere funktionen som billet og betalingskort på samme chipkort og til at sikre, at det samme chipkort kan anvendes i store systemer – som hele Holland eller Danmark.

Rejsekortets betydning for fortsat liberalisering af den kollektive trafik

Selvom rejsekortet som udgangspunkt ejes af offentligt ejede trafikselskaber kan rejsekortet understøtte en fortsat liberalisering af den kollektive trafik:

- Både offentlige og private trafikselskaber har adgang til at bruge rejsekortet på lige vilkår. En privat operatør kan derfor med rejsekortet indrette sine rabatter og bonus ordninger ud fra sine egne kommercielle overvejelser og uden at skulle investere i egne systemer, som evt. ville skulle afskrives over en kort årrække.
- Rejsekortet giver meget mere præcise oplysninger om rejsemønstre mv. Det kan eksempelvis udnyttes til at udvikle kontraktformer i den offentligt udbudte bustrafik. Rejsekortet giver således markant bedre mulighed for at forbedre incitamentet i bus-kontrakterne – f.eks. så en operatør belønnes for at tiltrække flere passagerer til sine ruter.

Det er aftalt med Konkurrencestyrelsen, at private kan indgå som ejere af Rejsekort A/S efter 5 år. Det indebærer, at de offentligt ejede trafikselskaber træffer afgørelser om udbud, kontraktindgåelse og implementering af rejsekortet. Når den grundlæggende struktur for rejsekortet herefter er fastlagt, er det hensigtsmæssigt, at der åbnes for privat medejerskab.