



Notat til Statsrevisorerne om
orientering om Rigsrevisionens
undersøgelse af rejsekortprojektet

December
2010

revision
revision

revision

Orientering om Rigsrevisionens undersøgelse af rejsekortprojektet

7. december 2010

RN A608/10

I. Indledning

1. Statsrevisorerne har anmodet mig om at orientere om status på Rigsrevisionens igangværende undersøgelse af rejsekortprojektet.

Jeg redegør i kap. II for udviklingen af rejsekortet og i kap. III for tilrettelæggelsen af og status på Rigsrevisionens igangværende undersøgelse.

II. Udviklingen af et landsdækkende rejsekort*Formålet med rejsekortet*

2. Formålet med rejsekortet er, at det skal samle landets forskellige takstområder, billetsystemer og rabatordninger i ét fælles system, som skal gøre det mere enkelt for kunderne at bruge den kollektive trafik. Selve rejsekortbilletten er et elektronisk chipkort, som kan bruges i både bus, tog og metro. Kunden kan således bruge det samme chipkort til at rejse rundt i hele landet, og prisen for rejsen udregnes uafhængigt af, hvilket trafikselskab kunden rejser med, så længe rejsen foregår med trafikselskaber, som deltager i rejsekorttakst-samarbejdet.

3. Rejsekortet fungerer ved, at kunden sætter penge ind på sit rejsekort. Kunden skal på en kortlæser tjekke ind ved rejsens begyndelse, tjekke ind ved skift til nyt transportmiddel på samme rejse og tjekke ud ved rejsens afslutning, hvorefter rejsens samlede pris automatisk udregnes og trækkes fra kortet. Rejsekortet har en indbygget rabatstruktur, som betyder, at jo mere kunden rejser, des billigere bliver den enkelte rejse. Der er 3 typer kort, som hver især har forskellige rabatordninger: et rejsekort personligt, et rejsekort flex og et rejsekort anonymt.

Rejsekort A/S

4. Selskabet Rejsekort A/S blev stiftet i august 2003 med det formål at etablere og stå for driften af rejsekortet. Rejsekort A/S ejes af DSB Rejsekort A/S, Metroselskabet I/S og nogle regionale trafikselskaber med aktieandele på henholdsvis 50,1 %, 8 % og 41,9 %.

Metroselskabet I/S fik ved Akt 172 20/5 2003 tilslutning til at deltage i etableringen af Rejsekort A/S og indskyde kapital i selskabet op til en grænse på 7 mio. kr. og stille lån til rådighed for selskabet op til en grænse på 11 mio. kr. DSB fik ved Akt 187 13/6 2005 hjemmel til at købe rejsekortudstyr til en samlet pris a 367 mio. kr. inkl. moms og indskyde egenkapital og ansvarlige aktionærlån i selskabet på i alt 273 mio. kr. Derudover fik Metroselskabet I/S hjemmel til at indskyde yderligere 9 mio. kr. i egenkapital i selskabet og stille yderligere 18 mio. kr. i lånekapital til rådighed for selskabet.

5. Rejsekort A/S' bestyrelse består af repræsentanter fra trafikelskaberne. Formandskabet gik indtil 2008 på skift mellem DSB og Movia, som har flest medlemmer i bestyrelsen, hvorefter der blev indsat en bestyrelsesformand, som ikke samtidig var repræsentant for en af ejerne.

6. Transportministeriet får gennem statens ejerskab af DSB og medejerskab i Metroselskabet I/S oplysninger om udviklingen i rejsekortprojektet. Ministeriet har siden 2006 haft rejsekortprojektet som et fast punkt på transportministerens kvartalsmøder med henholdsvis DSB og Metroselskabet I/S.

Trafikstyrelsen fulgte i perioden 2005-2008 særskilt rejsekortprojektet, men Transportministeriet valgte herefter, at ministeriet ud over orienteringerne på kvartalsmøderne selv direkte skulle indhente oplysninger fra Rejsekort A/S om udviklingen i projektet.

Udviklingen i rejsekortprojektet i perioden 2005-2010

7. Rejsekort A/S indgik i 2005 en kontrakt med konsortiet East-West Denmark ApS om at levere rejsekortsystemet. Konsortiet består af virksomhederne Thales og Accenture. Thales har tidligere leveret rejsekortsystemer til bl.a. Oslo, Hong Kong og Paris og er næsten færdig med leverancen af et landsdækkende rejsekort i Holland.

Det danske rejsekortsystem adskiller sig fra de øvrige rejsekortsystemer, som Thales har arbejdet med, ved, at der knytter sig særlige krav til it-systemets såkaldte "back-office"-del. Det er den del af it-systemet, som bl.a. understøtter kunde- og økonomitransaktionerne. East-West Denmark ApS har således bevæget sig væk fra velafprøvede løsninger.

8. Kontrakten indeholder følgende 4 væsentlige milepæle for leverancen af rejsekortsystemet:

1. milepæl: januar 2006 – godkendelse af systembeskrivelsen
2. milepæl: oktober 2007 – godkendelse af leverance til pilotdrift (trin 1)
3. milepæl: oktober 2008 – godkendelse af leverance til Sjælland (trin 2/3)
4. milepæl: juni 2009 – godkendelse af leverance til Fyn og Jylland (trin 4).

9. Rejsekort A/S og East-West Denmark ApS indgik efterfølgende i perioden 2006-2008 4 tillægsaftaler til kontrakten. Tillægsaftalerne gav East-West Denmark ApS tidsfristforlængelser efter, at East-West Denmark ApS havde bebudet forsinkelser. Det resulterede bl.a. i, at tidsplanen for udrulning af systemet i hele landet i 2009 blev udskudt med 19 måneder i tillægsaftale IV.

10. Bestyrelsen for Rejsekort A/S fik i perioden 2007-2008 af eksterne konsulenter udarbejdet flere rapporter om risikostyringen af rejsekortprojektet.

Transportministeriet har i oktober 2010 fået udarbejdet et review af projektet, som vurderer, at det er muligt at udrulle et landsdækkende elektronisk rejsekort frem mod slutningen af 2012. Det vil dog være i en begrænset version i forhold til det system, som er specificeret i kontrakten. Det vil betyde, at udrulning af systemet i hele landet vil være forsinket med 3 år i forhold til den oprindelige tidsplan i kontrakten.

11. Rejsekort A/S har oplyst, at der er forhandlinger i gang om en tillægsaftale nr. 5, da East-West Denmark ApS som nævnt ikke kan overholde tidsplanen i tillægsaftale IV. Rejsekort A/S har alternativt muligheden for at ophæve aftalen med East-West Denmark ApS. Forhandlingerne har været i gang i perioder siden efteråret 2009.

12. Rejsekort A/S har oplyst, at kontraktprisen indtil videre er blevet overholdt, men at selskabets og trafiksekskabernes egne omkostninger til at opretholde projektorganisationen er steget på grund af forsinkelserne af projektet.

Rejsekort A/S' organisation er vokset fra 3 fuldtidsmedarbejdere i 2003 til 31 fuldtidsmedarbejdere i 2009. Den største stigning er sket inden for de seneste år.

III. Status i Rigsrevisionens undersøgelse af rejsekortprojektet

Forundersøgelsen

13. Rigsrevisionen har afsluttet en forundersøgelse af rejsekortprojektet. Forundersøgelsen indikerer overordnet, at forsinkelsen af rejsekortet særligt kan skyldes udviklingen af den såkaldte "back-office"-del af rejsekortets it-system, som bl.a. understøtter kunde- og økonomitransaktionerne.

Formål og afgrænsning i den videre undersøgelse

14. Jeg har på baggrund af forundersøgelsen igangsat en undersøgelse, som vurderer årsagerne til problemerne, der har været med at udvikle rejsekortet. Den samlede vurdering bygger på en undersøgelse af beslutningsgrundlaget for igangsættelsen af rejsekortprojektet, Rejsekort A/S' styring af leverancen i forhold rejsekortsystemets indhold, pris og levering samt DSB SOV's og Transportministeriets medvirken til at sikre fremdrift i rejsekortprojektet, så målene med projektet nås.

15. Undersøgelsen afgrænses til Rejsekort A/S samt DSB SOV og Transportministeriet, som er de væsentligste statslige aktører i projektet, og vil omfatte rejsekortets udgifter, herunder budget og estimat for rejsekortets pris samt Rejsekort A/S' finansiering. Metroselskabet I/S og de øvrige trafiksekskaber vil i relevant omfang indgå i forbindelse med undersøgelsen af projektets styringsmæssige organisering.

16. Rejsekortprojektet består både af en leverance af selve rejsekortsystemet, rejsekortudstyr, installationen af udstyret, implementeringen af systemet i de forskellige trafiksekskabers organisation og den videre drift. Rigsrevisionens undersøgelse omfatter alene leverancen af selve rejsekortsystemet, hvorunder systemets formål og funktionalitet inddrages. I den forbindelse anvender Rigsrevisionen eksternt it-ekspertise. Ekspertisen anvendes til bl.a. at vurdere rejsekortsystemets it-del, som beskrevet i kontraktgrundlaget, og betydningen for systemets funktionalitet ved indgåelse af tillægsaftalerne.

17. Statsrevisorerne har ønsket oplyst, om følgende 5 forhold om henholdsvis 1) forsinkelser af rejsekortet, omfang og årsager, 2) formål og funktionalitet, 3) budget og estimater for rejsekortets pris, 4) finansiering samt 5) ny prisstruktur og dens konsekvenser indgår i undersøgelsen.

Jeg vil inddrage de 5 forhold i undersøgelsen. Da der er igangværende forhandlinger mellem trafiksekskaberne om den fremtidige prisstruktur, vil jeg redegøre for disse i undersøgelsen.

IV. Afslutning

18. Jeg har orienteret om rejsekortprojektet og skitseret Rigsrevisionens igangværende undersøgelse heraf. Jeg skal for en god ordens skyld understrege, at der undervejs vil kunne ske ændringer i undersøgelsen i forhold til det skitserede.

19. Jeg er opmærksom på, at der pågår overvejelser om rejsekortets fremtid. Jeg vil orientere Statsrevisorerne om, hvorvidt resultatet af overvejelserne påvirker undersøgelsen.

20. Jeg vil i undersøgelsen inddrage forhold om forsinkelser af rejsekortet, omfang og årsager, formål og funktionalitet, budget og estimater for rejsekortets pris, finansiering samt ny prisstruktur og dens konsekvenser. Da der er igangværende forhandlinger mellem trafikelskaberne om den fremtidige prisstruktur, vil jeg redegøre for disse i undersøgelsen.

21. Jeg forventer at afgive en beretning om rejsekortprojektet i slutningen af 1. halvår 2011.

Henrik Otbo