

Talepapir til brug ved åbent samråd i TRU om rejsekort 2. november 2010

- Spørgsmål G: "Med henvisning til den seneste tids artikler i dagbladet Ingeniøren (f.eks. "Ny kæmperegning gør rejsekort til den næste IC4-skandale" fra 10. september, "Pendlerne får rejsekortet sidst" fra 11. september og "Rejsekort farer vild i mylderet af danske takstzoner" fra 11. september) bedes ministeren redegøre for den aktuelle status og fremtidsudsigterne for Rejsekortet. Herunder ønskes det oplyst, hvornår rejsekortet kan forventes at være i drift, og om det vil kunne anvendes i hele landet, i alle typer kollektiv transport og af alle typer rejsende, uanset om man er pendler eller lejlighedsvis rejsende. Desuden ønskes det oplyst, hvilke økonomiske konsekvenser det har for ejerne, at rejsekortet igen er udskudt."
- Spørgsmål H: "Ministerens bedes redegøre for, hvordan det kan gå til, at indførelsen af det nye rejsekort nu truer med at belaste den kollektive trafik med ekstra udgifter på 150 mio. kr. om året og oplyse, hvorfor Folketingets Trafikudvalg ikke er blevet orienteret om denne udvikling."

Svar på spørgsmål G og H:

Formålet med rejsekortet er at erstatte de nuværende billetsystemer med et mere moderne og fleksibelt system, som vil gøre brugen af kollektive transportmidler mere attraktiv for kunderne.



Derudover har flere trafikselskaber i de kommende år i alle tilfælde behov for at reinvestere i forbindelse med nedslidt billetudstyr.

Jeg er blevet stillet 2 spørgsmål.

Det første spørgsmål går på den aktuelle status og fremtidsudsigterne for rejsekortet.

Det andet spørgsmål handler om, hvorfor Folketingets Trafikudvalg ikke er blevet orienteret om højere driftsudgifter på 150 mio. kr. om året ved indførelsen af rejsekortet.

Lad mig starte med det sidste spørgsmål først.



Det er trafikselskaberne, der har besluttet at igangsætte rejsekortprojektet. Selskaberne er derfor naturligvis vidende om, hvad rejsekortet koster i anskaffelse og drift.

Trafikselskabernes fælles organisation – Trafikselskaberne i Danmark – udarbejdede i foråret 2010 et notat til brug for økonomiforhandlingerne.

I notatet skønnes det, at omkostningerne ved at indføre rejsekortet er på 150 mio. kr. ekstra årligt i årene 2011- 2026 for de regionale trafikselskaber under ét.

Notatet blev ikke bragt op af KL og Danske Regioner i økonomiforhandlingerne.



De 150 mio. kr. dækker hovedsageligt over afskrivning og forrentning af et helt nyt betalingssystem for den kollektive trafik – rejsekortet.

Rejsekortet erstatter et udslidt og afskrevet billetsystem, og er derfor en reinvestering.

Sammenligningen mellem eksisterende og nye driftsudgifter svarer til, at man sammenligner kørselsomkostningerne for en gammel afbetalt bil med kørselsomkostningerne på en helt ny bil inklusiv månedlige afdrag på bilen.

Her vil den nye bil pga. afdragene være dyrest, selv hvis den kører længere på literen.



Sammenligningen mellem de to tal for driftsudgifter giver derfor ikke mening.

Trafikselskaberne har – både over for mig på et møde den 11. oktober og i pressen – da også blankt erkendt, at der udelukkende var tale om et stunt for at hive penge ud af statskassen.

Trafikselskaberne har naturligvis indregnet driftsudgifter til rejsekortet i budgetterne.

At gøre andet ville være uansvarligt.

Trafikselskaberne har i mange været klar over, at der er behov for at forny det eksisterende nedslidte billetteringsmateriel.



Et velfungerende billetteringssystem er jo en forudsætning for at kunne sælge billetter, og billetindtægter udgør altså rundt regnet halvdelen af den kollektive trafiks indtægter.

Tilbage til det første spørgsmål om den aktuelle status for rejsekortet.

Konsulentvirksomheden Gartner har på opdrag fra mig gennemgået rejsekortprojektet.

Gennemgangen har haft til formål at belyse, om det er sandsynligt, at rejsekortprojektet kan levere et velfungerende, landsdækkende elektronisk rejsekort inden udgangen af 2012.



Jeg har i går oversendt et resume af gennemgangen til Folketinget.

Gartner konkluderer, at der kan udrulles et landsdækkende rejsekort frem til 2012.

Rejsekortet vil i starten ikke leve op til alle krav og funktioner, som trafikselskaberne har stillet til kortet. Den aftalte løsning kan udrulles frem mod 2014.

Jeg vil lige nævne de vigtigste forskelle mellem den version, der kan udrulles frem til 2012 – baseret på version 4.1.3 – og den aftalte slutversion – version 5.



Den væsentligste forskel for kunderne er, at version 4.1.3 ikke indeholder et fastprisprodukt.

Periodekortkunder må derfor fortsætte med de nuværende månedskort, frem til version 5 er klar.

Hertil kommer manglende muligheder for anvendelse af flere betalingskort udover dankortet og brugen af NemID.

Det er vigtigt her at understrege, at disse elementer ikke er nødvendige for at rejsekortet kan fungere tilfredsstillende. Der er kun tale om fraværet af mere avancerede services.

For trafikskaberne er de største begrænsninger ved version 4.1.3, at



versionen fordrer en række manuelle procedurer af administrativ art.

Det er tilfældet ved bortkomne kort, økonomiske afstemninger og lignende – hvilket også berører kundebetjeningen. De manuelle procedurer, der er knyttet til version 4.1.3, vil medføre en ekstra økonomisk byrde for Rejsekort A/S og trafikselskaberne, indtil version 5 er klar.

Denne byrde kan dog begrænses ved ikke at udbyde et serviceniveau, der dårligt understøttes af version 4.1.3.

Forskellene mellem version 4.1.3 og version 5 er oplistet i resumeet af Gartners gennemgang af projektet.



Det er vigtigt at understrege et afgørende forhold. Selv om version 4.1.3 ikke indeholder alle stillede krav og funktioner, så fungerer den kundesvendte del af systemet efter hensigten.

Ind- og ud-checkning samt prisberegningen fungerer korrekt, hvilket naturligvis er en forudsætning for at udrulle systemet.

Gartner oplister en række betingelser, der skal være opfyldt for at kunne udrulle et landsdækkende rejsekort frem til 2012.

Betingelserne knytter sig til både Rejsekort A/S og leverandøren East-West.



I det eksisterende aftalegrundlag skal den landsdækkende udrulning ske på version 5.

En helt afgørende forudsætning er derfor, at der indgås en tillægsaftale med East-West om at anvende version 4.1.3 til landsdækkende udrulning.

Rejsekort A/S' forhandlinger med East-West har indtil videre ikke ført til en aftale om håndteringen af de seneste forsinkelser i projektet. Det er derfor fortsat det eksisterende aftalegrundlag inkl. tillægsaftaler, der er gældende.

Dette aftalegrundlag indeholder en såkaldt katapult – en mulighed for ophævelse af kontrakten.



Katapulten kan kaldes i december 2010, såfremt East-West ikke leverer i henhold til kontrakten.

Det kan blive aktuelt at benytte muligheden for at ophæve kontrakten, hvis forhandlingerne ikke fører til det nødvendige aftalegrundlag for at fortsætte udrulningen af rejsekortet.

Forsinkelserne af rejsekortprojektet påvirker Rejsekortselskabets og ejernes økonomi.

Rejsekort A/S oplyser, at prisen for anskaffelse, installation og efterfølgende drift og vedligeholdelse af rejsekortsystemet ikke er blevet dyrere i forhold til den kontrakt, der blev indgået i 2005.



Tværtimod har leverandøren måttet give trafikskaberne og Rejsekort A/S væsentlige kompensationsbetalinger samt en række gratis ydelser, som ikke oprindeligt indgik i kontrakten.

Forsinkelsen af rejsekortet medfører dog væsentlige meromkostninger. Dels for Rejsekort A/S, dels for trafikskaberne, da der går længere tid, inden systemet er i drift.

Rejsekort A/S er således forudsat finansieret af såkaldte "klikafgifter" fra trafikskaberne, som kommer senere end forventet.

I orientering til Trafikudvalget og Finansudvalget af 25. maj 2010 fremgik, at Rejsekort A/S har behov for



kapitalinds kud fra ejerne på et trecifret millionbeløb.

Endvidere fremgik det, at sagen forventes forelagt på aktstykke efter sommerferien.

SKAT har imidlertid besluttet, at Rejsekort A/S kan være momspligtigt.

Dette betyder, at selskabet på kort sigt får tilbageført et betydeligt beløb i form af afløftning af moms.

Rejsekort A/S' likviditet er således forbedret på kort sigt, og behovet for kapitalinds kud opstår derfor først primo 2011.



Derudover betyder forsinkelserne, at trafikselskaberne har omkostninger til projektorganisation i længere tid end oprindeligt forventet.

Vil rejsekortet kunne anvendes i hele landet i alle typer kollektiv trafik?

Rejsekortet vil kunne anvendes i den statslige togtrafik i hele landet samt de trafikselskaber, der har tilsluttet sig.

Rejsekortet vil først kunne anvendes hos Fynbus, Midttrafik og BAT på Bornholm, når selskaberne har tilsluttet sig.

Jeg kan da godt forstå, at selskaberne tøver set i lyset af forsinkelserne. Jeg forventer dog, at selskaberne tilslutter sig, når der kommer rigtig gang i udrulningen af rejsekortet.



Jeg vil ikke lægge skjul på, at jeg finder udviklingen i rejsekortprojektet rigtig træls for nu at sige det på jysk.

Det er en ringe trøst, at rejsekortprojekter i andre lande også har oplevet massive forsinkelser.

Nu handler det om at læse Gartners anbefalinger nøje og sikre de bedst mulige rammer for rejsekortets videre udrolning.

Jeg ved, at ejerne er meget enige i Gartners anbefalinger om at styrke Rejsekort A/S.

Meget afhænger dog af East-West. Det er helt afgørende, at East-West nu



forpligter sig til at rulle version 4.1.3 ud inden udgangen af 2012.

Ellers kan det blive nødvendigt at gøre brug af kontraktens såkaldte "katapult" og opsige samarbejdet. Yderligere forsinkelse af Rejsekortet er ikke en mulighed.