



MINISTEREN

Finansudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Dato 27. februar 2015
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Orientering om den finansielle situation i Rejsekort A/S

I akt 105 af 5. maj 2011 opnåede Transportministeriet Finansudvalgets tilslutning til at:

- DSB kunne indskyde 334,3 mio. kr. som egenkapital i Rejsekort A/S
- Metroselskabet kunne indskyde 53,2 mio. kr. som egenkapital i Rejsekort A/S

Baggrunden for Transportministeriets anmodning var, at Rejsekort A/S havde behov for at få tilført likviditet fra selskabets ejere frem til 2014, hvor man regnede med at brugen af rejsekortet i sig selv efterfølgende ville generere den fornødne likviditet.

Med dette brev vil jeg informere Finansudvalget om, at de forudsætninger, der blev lagt til grund i aktstykket for beregningen af kapitalbehovet i Rejsekort A/S, på en række punkter har udviklet sig anderledes end forventet, samt redegøre for de initiativer, jeg har sat i værk for at sikre, at selskabet i fremtiden bliver finansielt og økonomisk bæredygtigt.

Med hensyn til kapitalindskud i selskabet i form af egenkapital har Metroselskabet og DSB overholdt de grænser, som blev fastlagt i akt 105 af 5. maj 2011.

I forhold til de forventninger, der blev lagt til grund i akt 105, har Rejsekort A/S først og fremmest fået markant færre indtægter (256 mio. kr.) end forventet i 2011. De manglende indtægter er i nogen grad blevet udlignet af lavere udgifter (71 mio. kr.). Dette har påvirket selskabets kapitalbehov.

I de beregninger, der lå til grund for vurderingen af kapitalbehovet var det forudsat, at Midttrafik ikke ville indgå med et kapitalindskud i Rejsekort A/S i perioden 2011 til 2014. I 2013 besluttede Midttrafik at indgå i ejerkredsen og indskød 132 mio. kr. i selskabet.

Det var endvidere forudsat, at kapitalindskuddet skulle dække trafikkselskabernes forbrug af rejsekort (chipkort). Imidlertid har Rejsekort A/S i hele perioden opkrævet betaling for køb af chipkort fra trafikkselskaberne i takt med, at kunderne har bestilt og betalt rejsekort hos trafikkselskaberne.



Samlet set har likviditetssituationen i Rejsekort A/S imidlertid – bl.a. som følge af yderligere forsinkelser af udrulningen – udviklet sig mindre gunstigt end forventet ved vedtagelsen af aktstykket, og der er derfor tilført midler til selskabet, således at rammen på aktstykket stort set er udnyttet.

Transportministeriet er i 2014 i forbindelse med den løbende revision i DSB og Metroselskabet blevet opmærksom på, at der er opstået en udfordring ift. lånerammerne til Rejsekort A/S fra DSB og Metroselskabet i medfør af akt 172 af 20. maj 2003 og akt 187 af 13. juni 2005.

Konkret er der tale om, at Rejsekort A/S aldrig har udbetalt renter på sine lån. Renterne er i stedet blevet tilskrevet lånenes hovedstol, som således er øget tilsvarende. Det er ministeriets opfattelse, at lånene skal tilskrives renter, og det er endvidere ministeriets opfattelse, at forøgelsen af hovedstolen på lånene kan foretages, så længe det sker inden for aktstykkerammen. Problemet er dog, at ministeriet først er blevet opmærksom på denne praksis så sent, at aktstykkerammerne allerede er overskredet. DSB eller Metro har ikke ydet større lån, end de måtte jf. aktstykkerne. Men rentetilskrivningen til hovedstolen har haft den konsekvens, at når man gør lånene op, er de vokset ud over rammerne.

På baggrund af henvendelser fra ejerne bag Rejsekort A/S stod det i efteråret 2014 klart for Transportministeriet, at udviklingen i selskabets økonomi betød, at selskabet inden for en overskuelig fremtid igen ville støde ind i likviditetsproblemer.

På den baggrund inviterede Transportministeriet den 28. oktober 2014 DSB, Metroselskabet og de regionale trafikselskaber, der indgår – eller påtænker at indgå – som ejere i Rejsekort A/S til et finansieringsseminar. Der blev endvidere givet en kort orientering om selskabets økonomi og det planlagte seminar på et møde med transportordførerne om rejsekortet den 2. december 2014.

Finansieringsseminaret blev afholdt i Transportministeriet den 9. december 2014. Det blev på mødet fra Transportministeriets side gjort klart, at ministeriet ikke vil medvirke til yderligere finansiering af selskabets drift gennem kapitalindskud. Der skal findes en holdbar løsning på selskabets økonomi.

Den nuværende model for finansieringen af Rejsekort A/S bygger på, at de deltagende selskaber skal betale en såkaldt klikafgift til Rejsekort A/S baseret på en prognose for antallet af rejser, der foregår med rejsekortet og en prognose for omsætningen på rejser foretaget med rejsekortet. Er der færre rejser der foregår med rejsekortet end budgetteret, bliver indtægterne mindre end forventet, hvilket stiller krav om dækning af likviditetsbehovet ved forbrug af den allerede indskudte kapital eller nye kapitalindskud og/eller ved en forhøjelse af klikafgiften i de efterfølgende år.



Modellen har ikke sikret en stabil økonomi i selskabet, hvilket efter ministeriets opfattelse endvidere har ført til, at økonomiske diskussioner har fyldt for meget i selskabet på bekostning af bl.a. arbejdet med at sikre kortets brugervenlighed. På finansieringsseminaret var der fra ejerkredsen (DSB, Metroselskabet og de regionale trafikkselskaber) principiel tilslutning til et forslag fra Transportministeriet om i fremtiden at basere finansieringen af udgifterne i Rejsekort A/S på den såkaldte årsrapportmodel.

Årsrapportmodellen tager udgangspunkt i det forhold, at rejsekortsystemet er indkøbt, og at der er indgået kontrakter om drift og vedligeholdelse af systemet. Det betyder at udgifterne er faste og i store træk er kendt de næste mange år. Disse årlige udgifter skal dækkes af de deltagende selskaber uanset hvad.

Fordelingen af de årlige udgifter mellem de deltagende selskaber sker i den nye model ud fra det samlede antal rejser (60 pct.) og den samlede omsætning (40 pct.) i selskabet.

Denne model vil sikre, at de faste udgifter bliver dækket, og at de deltagende selskaber ikke kan løbe fra regningen for rejsekortet ved at udvikle andre billetmedier. Omvendt presser denne model heller ikke de deltagende selskaber til at anvende rejsekortet som eneste billetmedie, hvis det ud fra en samlet vurdering ikke skønnes hensigtsmæssigt.

Årsrapportmodellen forventes endvidere at betyde, at der ikke bliver behov for nyt kapitalindskud fra de deltagende selskaber ud over, hvad der allerede er aftalt.

Transportministeriet er af den opfattelse, at netop sammenkædningen af finansieringen af Rejsekort A/S og brugen af rejsekortet er en væsentlige årsag til de finansielle problemer i Rejsekort A/S.

Årsrapportmodellen er nu under endelig udformning. Det sker under ledelse af en styregruppe hvor Transportministeriet har formandskabet og hvert af de deltagende trafikkselskaber er repræsenteret. Kammeradvokaten og Ernst&Young er inddraget som rådgivere i dette arbejde omkring juridiske og økonomiske spørgsmål.

Jeg forventer på nuværende tidspunkt at årsrapportmodellen er færdigudarbejdet i løbet af marts måned, og at de deltagende selskaber kan træffe beslutning om modellens implementering hurtigst muligt derefter.

Rigsrevisionen og Folketingets Transportudvalg modtager en kopi af denne orientering.



Med venlig hilsen

Side 4/4

Magnus Heunicke