



Til Økonomiudvalget

22-10-2009

Rejsekort A/S orientering og status

I dette notat vil der blive givet en orientering om Rejsekortet A/S, hvis formål er at indføre et moderne elektronisk billetsystem for den kollektive trafik i Danmark.

Sagsnr.
2009-60969

Dokumentnr.
2009-632156

Sagsbehandler
Gert Højbjerg Mortensen

Historik

Initiativet blev taget af Movia (dengang HT) i 1995, og systemet var oprindeligt tænkt kun at dække hovedstadsområdet, med mulighed for senere udbredelse til den øvrige del af landet. Efter en række forsinkelser i forberedelsesfasen - bl.a. på grund af DSB's ønske om fra begyndelsen at etablere et samlet system for hele landet, herunder også dækkende de regionale trafikselskaber - blev gennemførelsen af projektet indledt i 2003 med stiftelse af selskabet Rejsekort A/S.

Rejsekort A/S indgik i 2005 en aftale med leverandøren East-West om udvikling, levering og drift af et nyt, landsdækkende og elektronisk billetteringssystem - rejsekortet.

Rejsekort A/S ejes af DSB, Trafikselskabet Movia, Metroselskabet I/S og en række trafikselskaber. Københavns Kommune ejer indirekte 9,1 % af Rejsekort A/S - via Movia (16 % x 33 % =) 5,1 % og via

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. Sal, 4
1599 København V

Telefon
3366 2735

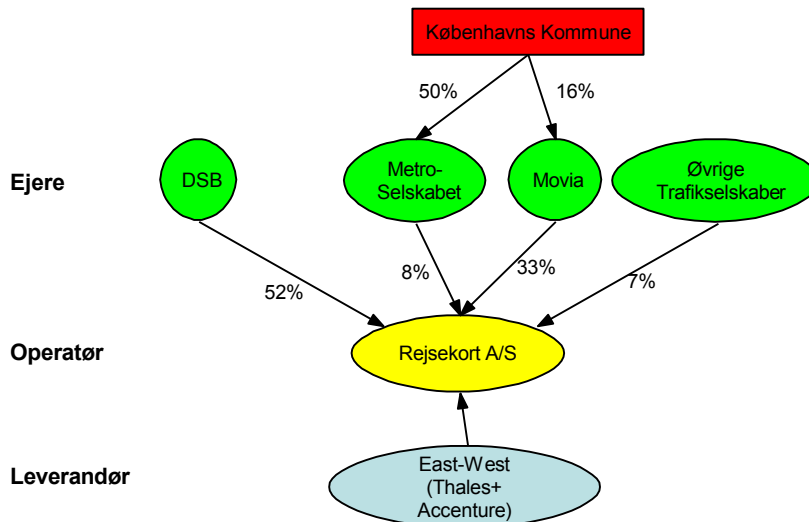
Telefax
3366 7003

E-mail
GEH@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk

Metroselskabet (50 % x 8 % =) 4,0 %:



Trafikselskabet Movia har i form af aktiekapital og ansvarlig lånekapital investeret ca. 268 mio. kr. i Rejsekortet A/S. Tilsvarende har Metroselskabet investeret ca. 43 mio. kr.

Københavns Kommunes ejer ikke aktier i Rejsekortet A/S, men er repræsenteret gennem Movia og Metroselskabet, der hæfter med deres aktiekapital og ansvarlig lånekapital i Rejsekortet A/S.

Siden kontraktindgåelsen i 2005 er der indgået fire tillægsaftaler mellem Rejsekort og East-West på grund af forsinkelser vedrørende udviklingen af rejsekortet. Den fjerde tillægsaftale blev indgået medio 2008, og allerede nu kan det konstateres, at East-West ikke kan leve op til kravene i den fjerde tillægsaftale. Projektet forsinkes med yderligere et år.

Ifølge Morgenavisen Jyllandsposten er Transportministeren meget kritisk over for projektet, og han truer direkte med, at projektet bliver stoppet, hvis forsinkelserne og rækken af brudte aftaler fortsætter. Hvis Transportministeren gør alvor af at lukke projektet, vil den investerede kapital sandsynligvis være tabt. Københavns Kommunes indirekte andel udgør:

- 16% af 268 mio. kr. = 43 mio. kr. i Movia
- 50% af 43 mio.kr. 21,5 mio. kr. i Metroselskabet

Movia har finansieret investeringen via lån, der tilbagebetales over 15 år. Det betyder at Københavns Kommunes tilskud vil stige med ca. 3 mio. kr. årligt.

Metroselskabet finansieres af billetindtægterne og modtager ikke tilskud fra Københavns Kommune.

Det betyder, at Københavns Kommunes udgifter til kollektiv trafik vil stige med 3 mio. kr. årligt.

Milepæle i rejsekortimplementeringen

Vigtige milepæle i implementeringsplanen i Movias område:

- Der er gennemført en pilottest med 50 kunder i 2008.
- Et pilotprojekt med 1.000 kunder (oktober 2009) i området fra Tåstrup, Tølløse, Holbæk og St. Merløse fortsætter frem til driftsstart i Vestsjælland i 2010.
- Der forventes driftsstart i Movia's takstområde Syd (det tidligere Storstrøms Amt) i december 2010.
- Der forventes driftsstart i Hovedstadsområdet i december 2011.
- Der forventes driftstart i Sydjylland og Nordjylland i 2012.

Rejsekort A/S' ejerkreds har etableret et forretningsudvalg, som skal følge rejsekortet og introduktionen nøje. Formålet er primært at samordne ejernes (trafikselskabernes) krav til rejsekortsystemets funktioner og den fælles markedsføring af det nye kort.

Rejsekortselskabet ledes af en bestyrelse med en udefrakommende bestyrelsesformand Peder Ø Andreasen og består i øvrigt af 2 medlemmer udpeget af DSB, 2 udpeget af Movia samt 4 medlemmer udpeget af henholdsvis Metroselskabet, Nordjyllands trafikselskab, Midttrafik og Sydtrafik.

Rejsekortselskabet har ansvaret for styring af kontrakter med East-West, dels om levering af rejsekortsystemet, dels om driften af systemet.

Rejsekortselskabet er finansieret gennem ejernes indbetaling af aktiekapital og tilsagn om ansvarlig lånekapital, som forventes tilbagebetalt i projektets levetid via afgifter.

Udfordringer

Rejsekortet står overfor en række udfordringer, der skal løses i den kommende tid, bl.a.:

- De første tilbagemeldinger fra pilotkunderne er gode. Der er generelt tilfredshed med rejsekortet. Dog skal det gøres lettere for kunderne at beregne prisen på en given rejse inden afrejse. Desuden skal det indarbejdes i rejsevanerne, at kunderne skal 'checke ud' med rejsekortet, når en rejse afsluttes. I

pilotsystemet betyder en forglemmelse af udcheckning, at den rejsende kommer til at betale for en rejse i samtlige zoner (dyreste pris). Ejerne af Rejsekort A/S er bekymrede for denne procedure, da disse forglemmelser kan medføre 'badwill' for holdningen til rejsekortet. Rejsekortprojektet er blevet bedt om at forsøge at finde en løsning med hensyn til forglemmelser.

- Som følge af forsinket leverance af rejsekortsystemet, styrkelse af bemanningen i Rejsekort A/S, senere tilslutning af Midttrafik m.m., vil der blive behov for en refinansiering af Rejsekortselskabet. Omfanget af denne refinansiering er under afklaring og vil fremgå af den kommende langtidsprognose, der er færdig ultimo 2009. Movia forventes at finansiere deres andel (33%) af refinansieringen via lånoptagelse. Kan Movia ikke opnå dispensation fra lånebekendtgørelsen, betyder det, at kommunernes låneramme reduceres med et tilsvarende beløb. Københavns Kommunes andel vil være 16% af det optagne lån.
- I forbindelse med refinansieringen ønsker nogle af trafikelskaberne samtidig at genforhandle finansieringsmodellen for rejsekortet. Den eksisterende finansieringsmodel bygger på to elementer. Dels en afgift per rejse (klikafgift) dels på en omsætningsafgift. Det kan betyde, at selskaber med mange korte rejser kommer til at betale en relativt større afgift end selskaber med få lange rejser.
- Trafikelskaberne er opmærksomme på, at en del kunder i dag har et økonomisk u hensigtsmæssigt valg af rejsehjemmel. Da rejsekortet altid vil give den rejsende den samlet set bedste pris, betyder dette alt andet lige, at selskaberne ved uændret takstniveau ved overgangen til rejsekort vil opleve et provenutab på ca. 6 pct. Taksterne forventes således justeret med henblik på at undgå dette.
- Ved ibrugtagning af Rejsekortet indføres der samtidig et nyt prissystem. Uundgåeligt vil dette medføre, at nogle kundegrupper vil opleve besparelser i forhold til deres nuværende udgifter, mens andre vil opleve væsentlige udgiftsstigninger.
- Der er endnu ikke opnået fuld enighed mellem trafikelskaberne om den endelige udformning af takstsystemet, herunder om der skal implementeres et særligt attraktivt prisprodukt til kundegrupper med mange rejser. Dette spørgsmål forhandles af selskaberne, herunder Movia og Metroselskabet. De respektive ejere, herunder Københavns Kommune, vil blive orienteret om

resultatet af forhandlingerne.

Næste skridt

Forvaltningen vil vende tilbage til Økonomiudvalget så hurtigt som muligt med yderligere orientering om udviklingen i Rejsekort A/S.