



Transportministeriet. København, den 6. april 2011.

- a. I medfør af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S, jf. lovbe-  
kendtgørelse nr. 1184 af 12. oktober 2010, og med henvisning til Akt 172 20/5 2003 og Akt 187 13/6  
2005 anmoder Transportministeriet om Finansudvalgets tilslutning til, at:
- DSB kan indskyde op til 334,3 mio. kr. som egenkapital i Rejsekort A/S
  - Metroselskabet kan indskyde op til 53,2 mio. kr., som egenkapital i Rejsekort A/S
- Forslaget medfører ikke udgifter i finansåret.
- b. Rejsekort A/S har opgjort, at selskabet har behov for at få tilført likviditet fra selskabets ejere frem  
til 2014. DSB og Metroselskabet har på den baggrund henvendt sig til Transportministeriet med hen-  
blik på at opnå den fornødne hjemmel til, at selskaberne kan indskyde likviditet i Rejsekort A/S.

#### *Baggrund*

Formålet med rejsekortet er, at erstatte de nuværende billetsystemer med et mere moderne og flek-  
sibelt landsdækkende rejsekort, så danskerne på en nem og enkel måde har adgang til at rejse med  
tog, metro og bus på tværs af landet.

I 2003 blev Rejsekort A/S stiftet som et fælles selskab, der ejes af DSB (50 pct.), Movia (32 pct.),  
Metroselskabet (8 pct.) og de øvrige trafikelskaber (10 pct.). I 2005 indgik Rejsekort A/S kontrakt  
med East-West Denmark Aps, som er et konsortium etableret af Thales og Accenture, om udvikling,  
installation og idriftsættelse af et rejsekortsystem, som skulle være udbredt til alle selskabets ejere i  
2009.

Som følge af leverandørens forsinkelser er der i perioden 2006-2010 indgået 5 tillægsaftaler mel-  
lem Rejsekort A/S og East-West, der har medført, at projektet samlet set er forsinket med ca. 3 år i  
forhold til den oprindelige tidsplan.

Kontrakten med East-West blev indgået i 2005. Allerede i marts 2006 måtte den første tillægsafta-  
le (Tillægsaftale I) indgås mellem East-West og Rejsekort A/S, da East-West ikke kunne levere sy-  
stemspecifikationen til tiden.

Herefter blev en ny tillægsaftale nødvendig i december 2006 (Tillægsaftale II), idet East-West  
meddelte, at fuld leverance af trin 1 ikke var mulig til det aftalte tidspunkt.

I juni 2007 var det nødvendigt at indgå endnu en tillægsaftale (Tillægsaftale III), idet East-West meddelte, at den i Tillægsaftale II aftalte reviderede tidsplan for leverance af trin 1 ikke kunne overholdes.

I juli 2008 blev Tillægsaftale IV indgået, idet East-West ikke kunne levere trin 1 i henhold til den i Tillægsaftale III aftalte tidsplan. Tillægsaftale IV indeholdt ud over en ny leverancestrategi og tidsplan bl.a. en styrket retsstilling til Rejsekort A/S samt skærpet adgang til at hæve kontrakten.

Rejsekortprojektet var ved udgangen af 2010 kommet til et kritisk punkt, hvor det var åbenlyst, at East-West ikke kunne levere i henhold til den seneste reviderede tidsplan, og hvor det reelt måtte overvejes at opsiges kontrakten med East-West. Der havde på dette tidspunkt været forhandlet mellem parterne om en tillægsaftale V i over et år, uden at der var nået et resultat, eller at projektet havde haft tilstrækkelig fremdrift.

Transportministeriet valgte derfor at intervenere direkte i sagen og bad i efteråret 2010 konsulentfirmaet Gartner om, at vurdere, hvorvidt det var sandsynligt, at rejsekortprojektet kunne levere et velfungerende, landsdækkende, elektronisk rejsekort inden udgangen af 2012. Gartner konkluderede i sin rapport, at der kan "udruller" et velfungerende landsdækkende rejsekort inden udgangen af 2012.

Den version, der kan ruller ud, vil dog ikke opfylde alle visionerne og kravene til rejsekortet, som de oprindeligt er formuleret og udviklet i takt med udviklingsprojektets gennemførelse. Den tillempeede version kan dog videreudvikles til den fulde aftalte løsning frem mod 2014.

Den 21. december 2010 blev der opnået enighed mellem Rejsekort A/S og East-West om et aftalegrundlag, der opfylder de betingelser, Gartner havde opregnet som forudsætning for en udrulning. Efter indgåelsen af denne tillægsaftale V har der ifølge Rejsekort A/S været en klar fremdrift i arbejdet med udrulningen, og alle de i aftalen fastsatte frister er indtil nu blevet overholdt af East-West.

Med Tillægsaftale V er det ejerkredsens vurdering, at der er etableret de nødvendige rammer for, at rejsekortsystemet kan fungere som et landsdækkende system i senest 2012. Vurderingen bakkes op af Gartner, der har foretaget et leverancemæssigt review af Tillægsaftale V for Transportministeriet.

Rigsrevisionen forventes inden længe at afslutte en undersøgelse af rejsekortprojektet og forventes at afgive beretning i foråret 2011. Beretningen vil bl.a. omhandle den måde, hvorpå Rejsekort A/S hidtil har styret udviklingen af projektet, herunder særligt i forhold til selskabets håndtering og opfølgning på de identificerede risici vedr. udvikling af rejsekortet.

#### *Økonomisk situation*

Der er behov for, at ejerne bag Rejsekort A/S tilfører selskabet kapital på i alt 667,5 mio. kr. for, at selskabet har tilstrækkelig likviditet i perioden 2011-2014.

Dette skyldes hovedsagelig, at der i perioden vil være færre indtægter fra brugen af kortet end oprindelig forudsat. Efter 2014 vil selskabet selv via driftsindtægterne tilvejebringe den nødvendige likviditet.

Af behovet for kapitaltilførsel på 667,5 mio. kr. vedrører 150 mio. kr. en ændret fordeling af kortindtægter mellem trafikkselskaber og Rejsekort A/S. Hertil kommer tabte indtægter som følge af leverandørens (East-West) forsinkelser og endvidere valgte parterne bag Rejsekort i 2007 en mere forsigtig implementeringsstrategi med en mere langvarig overgang fra papirbaseret rejsehjemmel til rejsekortproduktet – navnlig på baggrund af erfaringerne med overgangen til elektronisk rejsehjemmel bl.a. London og Holland. Dette medfører ligeledes tabte indtægter. Endelig er organisationen i Rejsekort A/S styrket, herunder mhp. en tættere leverandøropfølgning i den resterende udviklingsfase, hvilket medfører merudgifter.

Effekten af at indtægterne opstår senere, fremgår af en langtidsprognose udarbejdet af Rejsekort A/S, hvoraf det følger, at der vil være et behov for kapitaltilførsel i perioden 2011-2014. Langtidsprog-

nosen er af forsigtighedsgrunde baseret på en række forudsætninger af betydning for likviditetsindskuddet fra ejerne, herunder bl.a. at:

- Der antages en forsigtig udrulningsprofil af rejsekortsystemet med flere udrulningsfaser;
- Der forventes ikke kapitalindskud fra en udvidelse af ejerkredsen bag Rejsekort A/S;
- Kapitalbehovet for Rejsekort A/S tilføres som egenkapital.

Behovet for kapitaltilførsel for perioden 2011-2014 er dekomponeret af Rejsekort A/S på de enkelte omkostningsposter og beskrevet i tabel 1 (inklusive angivelse af indtægtssiden).

**Tabel 1: Kapitalbehov i Rejsekort A/S fordelt på enkeltposter (mio. kr.)**

	2011	2012	2013	2014	I alt
<i>Forudsatte omkostninger</i>					
Systemanskaffelse	-57	-12	-93	-10	-172
Drift og vedligehold	-78	-103	-120	-157	-458
Kortudgifter og markedsføringsomkostninger (fælles)	-13	-27	-40	-47	-127
<i>Interne omkostninger i Rejsekort A/S</i>					
Personale og konsulenter	-45	-40	-34	-28	-147
Øvrige adm.omk., andre regnskabsposter mv.	-41	-11	-13	-5	-70
Forudsatte indtægter	2	17	81	207	307
Kapitalbehov i alt*	-232	-176	-219	-40	-667

\*Der tages forbehold for afrundinger i tabellen.

Systemanskaffelse vedrører udvikling og installation af rejsekortsystemet, jf. den oprindelige kontrakt med East-West, samt andre mindre udgifter i tilknytning til kontrakt.

Driftsomkostninger omfatter betalinger til East-West vedr. drift, hosting og overvågning af Back Office-systemet og IT infrastrukturen. Desuden omfatter driftsomkostningerne en first-line-support, hvor både trafiksekskaberne og Rejsekort A/S kan henvende sig direkte vedrørende spørgsmål eller fejl i systemet.

Vedligeholdelsesomkostninger omfatter East-West's vedligeholdelse af udstyr og software, herunder såvel udbedring af fejl som præventivt vedligehold.

Kortudgifter og fælles markedsføringsudgifter omhandler dels udgifter til indkøb og produktion af selve rejsekortet, dels udgifter til markedsføring med henblik på udbredelse af kendskabet til rejsekortet og dets muligheder.

Personale og konsulenter omhandler Rejsekort A/S' udgifter i forbindelse med etablering og drift af systemet.

Øvrige adm. omkostninger og andre regnskabsposter omhandler mindre beløb i form af andre salgsindtægter (for dataydelser) og andre udgifter (primært til lokaler og administration).

Forudsatte indtægter vedrører rejse- og omsætningsafgifter til Rejsekort A/S for brug af rejsekortsystemet (de såkaldte transaktionsafgifter) m.v.

Kapitalbehovet skal holdes op imod, at Rejsekort A/S gennem forhandlingerne om tillægsaftale I-V har opnået besparelser på den fremtidige drift fra leverandøren på 356 mio. kr. over den 11-årige driftsperiode, som kontrakten vedrører. Rejsekort A/S har endvidere i tillægsaftale V opnået, at East-West leverer en række projektudvidelser til en værdi af ca. 175 mio. kr. uden øget kontraktbetaling.

Rejsekort A/S har ultimo 2010 betalt 715 mio. kr. inklusive moms til East-West. Tallet er inklusive driftsbetalinger, anlæg, udvikling, installation m.v. Tallet inkluderer således også betalinger for trafikelskabernes udstyr og installationer, hvilke Rejsekort A/S har viderefaktureret til trafikelskaberne.

Finansudvalget blev den 11. januar 2011 orienteret om likviditetssituationen i Rejsekort A/S, ligesom Finansudvalget og Trafikudvalget tidligere er orienteret med breve af 25. maj 2010 i sagen.

Indskuddet forudsættes med dette aktstykke tilført i form af egenkapital i selskabet. Sammenlignet med situationen, hvor ejerne skulle stille kapitalen til rådighed i form af lån til Rejsekort A/S mindskes hermed den økonomiske byrde, der efterfølgende ville ligge på ejerne af Rejsekort A/S, hvis rejsekortets driftsøkonomi også skulle bære en forrentning af et sådant lån. Det er ejernes vurdering, at indskuddet dermed vil løse Rejsekort A/S' likviditetsproblem. Finansieringen af likviditetsbehovet som egenkapital vil samtidig medføre, at Rejsekort A/S opnår en soliditetsgrad på ca. 20 pct., jf. anbefalinger fra selskabets revisor KPMG. Ejernes respektive finansieringsbidrag følger af aktionæroverenskomsten og er beskrevet i bilag 2.

#### *Tilslutning til rejsekortet*

Rejsekortsystemet fungerer i dag i busser og tog i Movia Vest, Movia Syd samt i busser og på stationer i den vestlige del af Hovedstadsområdet. Der er siden begyndelsen af 2009 udstedt ca. 4.000 rejsekort til kunderne, og der foretages ugentligt ca. 4.000 rejser med rejsekort. Den seneste udvidelse af det geografiske område skete pr. 1. februar 2011 med 17 DSB- og lokalbanestationer på det østlige Sjælland. De næste implementeringsfaser i foråret 2011 indebærer udfasning af klippekort i Movia Vest, som er gennemført pr. 1. april, og prøvedrift i busser og tog i og omkring Ålborg. Efter sommeren 2011 påbegyndes pilotdrift i dele af Movia H, der udvides trinvist til fuld drift på hele Sjælland medio 2012.

Trafikstyrelsen vil endvidere tilslutte sig Rejsekort for Kystbanens vedkommende som bruger, og Arriva, ligeledes som bruger, forventes at tilslutte sig for togtrafikken i Midt- og Vestjylland. Rejsekort A/S drøfter for øjeblikket de præcise tilslutningsbetingelser med disse to parter således, at tilslutningsaftaler kan underskrives snarest.

Med indgåelsen af Tillægsaftale V er der nu fundet en løsning, så leverandør- og kontraktuelle forhold er på plads. Hvis den fulde effekt ved et landsdækkende rejsekort skal komme alle passagererne til gode, kræver det, at alle trafikelskaber tilslutter sig Rejsekortet. Der udestår endnu en afklaring vedrørende Bornholms Trafikelskab (BAT), FynBus og Midttrafiks tilslutning til rejsekortsystemet. BAT har meddelt, at selskabet endnu ikke har taget endelig beslutning i forhold til Rejsekortet. FynBus har bl.a. meddelt, at selskabet før en tilslutning til Rejsekortet ønsker at undersøge de tekniske muligheder for, at Rejsekortet i den påtænkte 2012-version kan fungere sammen med FynBus' elektroniske billetteringsudstyr.

Midttrafik har meddelt, at Rejsekortet A/S ikke skal operere med Midttrafiks fulde tilslutning i 2012, og at selskabet først ønsker at tage stilling, når rejsekortsystemet har vist, at det virker i større skala. Midttrafiks beslutning betyder, at selskabets kunder fra 2012 kun kan anvende kontantbilletter, hvis de ønsker én rejsehjemmel til en rejse med både bus og tog. Alternativt skal kunderne både anskaffe rejsekort og købe Midttrafiks egne billetter, hvis der skal foretages kombinerede bus-tog rejser. Hermed vil passagererne gå glip af den "mængderabat", der kan opnås i dag på at rejse med bus og tog indenfor og til og fra Midttrafiks område. Det samme vil gælde rejser på Fyn, hvis FynBus ikke tilslutter sig.

Som lovgivningen er nu kan Midttrafik, FynBus og BAT ikke tvinges til, at tilslutte sig rejsekortet. Ejerkredsen bag Rejsekort A/S og Rejsekort A/S vil arbejde på, at trafikelskaberne tilsluttes Rejsekort, når rejsekortet udrulles i togsystemet.

Under disse forudsætninger om East-West's leverance og trafikkselskabernes tilslutningstakt planlægges rejsekortsystemet at være udrullet i 2012 som vist på det vedlagte kort (bilag 1). Udrulningen vil ske trinvis. De eksisterende billetsystemer udfases gradvist. Periodekortet vil blive opretholdt i sin nuværende form, indtil den fornødne rejsekortfunktionalitet er til stede frem mod 2014. Udrulningen fortsætter efter 2012, hvor East-West leverer yderligere funktionalitet (bl.a. periodekort).

*Finansieringen af DSB og Metroselskabets indskud*

DSB tilvejebringer indskuddet af egenkapital på op til 334,3 mio. kr. ved optagelse af eksternt finansiering under DSB's eksisterende basislåneramme. Metroselskabet tilvejebringer indskuddet af egenkapital på op til 53,2 mio. kr. ved udvidelse af selskabets lån, der forrentes på markedsvilkår.

- c. Finansudvalgets tilslutning til DSB's indskud i Rejsekort A/S søges i henhold til lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S, jf. lovbekendtgørelse nr. 1184 af 12. oktober 2010, hvoraf det fremgår, at investeringer over 100 mio. kr. skal forelægges Finansudvalget.

Finansudvalgets tilslutning søges desuden til, at Metroselskabet I/S kan skyde yderligere kapital i Rejsekort A/S under henvisning til Akt 172 20/5 2003 og Akt 187 13/6 2005.

Aktstykket forelægges nu for at sikre, at Rejsekort A/S kan få tilført den fornødne kapital inden juni 2011, hvor selskabets likvide midler vil være opbrugt.

- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om Finansudvalgets tilslutning til, at:
- DSB kan indskyde op til 334,3 mio. kr. som egenkapital i Rejsekort A/S
  - Metroselskabet kan indskyde op til 53,2 mio. kr., som egenkapital i Rejsekort A/S
- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

*København, den 6. april 2011*

HANS CHRISTIAN SCHMIDT

/ Flemming Schiller

Til Finansudvalget.



### Landsdækkende rejsekortsystem i 2012







Tabel 2: Ejernes respektive finansieringsbidrag (mio. kr.)

	Ejerandele (pct)*	Ny	2011 Allonge**	2012	2013	2014	I alt
Movia	32,11	138,7	25,0	0,0	39,3	11,2	214,4
DSB	50,08	216,4	39,1	0,0	61,3	17,5	334,3
Metroselskabet	7,97	34,4	6,2	0,0	9,8	2,8	53,2
Sydtrafik	4,43	19,1	3,5	0,0	5,4	1,6	29,6
NT	4,40	19,0	3,4	0,0	5,4	1,5	29,4
Midtrafik	1,00	4,3	0,8	0,0	1,2	0,4	6,7
Andre	0,00	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
I alt	100,00	432,0	78,0	0,0	122,5	35,0	667,5

\*Midtrafik er ikke fuldt tilsluttet, men alene aktionær og tilsluttet med sin andel af Vejle Amts Trafikskelskab, som blev delt mellem Sydtrafik og Midtrafik ved kommunalreformen i 2007. FynBus og BAT (Bornholm) ejer symbolske aktieposter.

\*\*I henhold til gældende allonge til aktionæroverenskomsten har ejerne i 2010 indbetalt 78 mio. kr. som midlertidig likviditet i Rejsekort A/S, som ejerne kan kræve tilbagebetalt fra den 1. juli 2011. Som det fremgår af tabellen er de 78 mio. kr. lagt ind i finansieringsbidraget fra ejerne hvorved, at lånet erstattes af indskud af egenkapital.