

Bilag til punkt 5:

Høring om tilslutning til rejsekortprojektet

Udvalget for kollektiv trafik
og det regionale rutenet

Møde den 23. januar 2008

Bilag pkt. 5

Kommunerne i Region Midtjylland samt Region Midtjylland.

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Dato
23. december 2007

Journalnummer
1-25-5-07

Kontaktperson
Morten Kofoed

Mail
mk@midttrafik.dk

Direkte telefon
87 40 82 36

Høring om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet.

Midttrafik har udarbejdet en business case, som beskriver konsekvenserne for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet.

Business casen er udsendt til Bestyrelsen, og er behandlet på mødet 21. december 2007. Bestyrelsen går ind for projektet, og vurderer, at Midttrafik skal involvere sig i projektet – Midttrafik kan ikke stå uden for et sådant landsdækkende projekt.

Bestyrelsen hæfter sig også ved, at der i bemærkningerne til Lov om Trafikskaber står, at "målet er på sigt at etablere et fælles takstsystem for hele den kollektive trafik i landet. Denne målsætning skal ses i sammenhæng med planerne om etableringen af et landsdækkende elektronisk rejsekort."

Bestyrelsen ønsker at høre kommunernes og Region Midtjyllands holdning til, hvordan Midttrafik bedst muligt går ind i projektet, herunder omfanget af ruter, rækkefølgen af indførelsen og andre bemærkninger, der har betydning for Bestyrelsens endelige beslutning på sit møde 4. april 2008.

Bestyrelsen beder derfor om kommunernes og Region Midtjyllands bemærkninger senest 10. marts 2008.

Til brug for denne høring vedlægges:

- resumé af business casen
- business casen
- folder fra Rejsekortet A/S
- svar fra Rejsekortet A/S på de spørgsmål, der blev rejst på Midttrafiks Repræsentantskabsmøde 26. oktober 2007.

Den enkelte bestiller bedes i høringssvaret angive, hvilke af de ruter, som bestilleren finansierer, der forudsættes dækket af rejsekortudstyr.

For Lemvigbanen og Odderbanen er det i business casen umiddelbart forudsat, at der installeres billetteringsudstyr på alle perroner. Det er dog principielt muligt alternativt at installere billetteringsudstyret i togene.

Høringsfristen er fastsat under hensyntagen til den samlede strategiplan for Midttrafikts tilslutning til rejsekortprojektet. Denne plan indebærer, at:

- Den endelige business case præsenteres i Midttrafikts Bestyrelse 21. december 2007
- Herefter udsendes nærværende høring til kommunerne og Regionen. Høringsfristen er 10. marts 2008.
- Midttrafikts direktør præsenterer Rejsekortet for kommunaldirektørerne på et møde medio januar 2008. Midttrafikts bestyrelsesformand præsenterer i februar 2008 rejsekortet overfor kommunekontaktrådet (KKR) for Midtjylland, dvs. for borgmestrene og regionsrådsformanden. Forud for kommunernes høringsfrist inviteres kommunernes administrative medarbejdere til spørge- og debatmøder med Midttrafik og med repræsentanter for Rejsekort A/S.
- Midttrafikts bestyrelse træffer 4. april 2008 beslutning om, hvor vidt der skal foretages fuld tilslutning til rejsekortet.

Det bemærkes, at der aktuelt er en tilbagemeldingsfrist fra Midttrafik til Rejsekort A/S pr. 1. april 2008, således at der kan opnås en rabat på 20 % på indkøb af hardware, svarende til ca. 20 mio. kr. Rejsekort A/S arbejder aktuelt på at få forlænget denne tidsfrist med nogle få måneder. Det forudsættes ved ovenstående tidsplan, at det under alle omstændigheder vil være muligt at aftale med Rejsekort A/S, at en tilbagemelding i umiddelbar forlængelse af bestyrelsesmødet 4. april 2008 vil være tids nok.

Midttrafikts administration står igennem hele processen til bestillernes rådighed med supplerende information m.v.

Venlig hilsen
Midttrafik


Jens Erik Sørensen

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
21. december 2007	1-25-5-07	Morten Kofoed	mk@midttrafik.dk	87 40 82 36

Resumé af business case for Rejsekortprojektet

Midttrafik har udarbejdet en business case, som belyser en række forhold ved Midttrafiks mulige fulde tilslutning til rejsekortprojektet. Særligt de økonomiske konsekvenser er nærmere belyst. Der er i det følgende givet et resume af business casen.

Baggrund for business casen.

Investering i Rejsekortprojektet skal for Midttrafik betragtes som et reinvesteringsprojekt. Baggrunden er, at det eksisterende udstyr er gammelt, utidssvarende, nedslidt og vedligeholdelseskrævende. Der er endvidere konstateret begyndende problemer med at skaffe reservedele. Et problem er endvidere, at der er uens udstyr rundt omkring i Midttrafik, hvilket blandt andet er problematisk i forhold til den prioriterede harmonisering mellem Midttrafiks takstområder. Hertil kommer, at det eksisterende mekanisk baserede udstyr ikke kan honorere tidsvarende krav til eksempelvis kundevenlighed og dataopsamling.

Midttrafik har allerede aktier i rejsekortprojektet i form af overtagne aktier fra VAT. Midttrafiks nuværende engagement omfatter den del af Vejle Amt, som nu er en del af kommuner i Region Midtjylland, svarende til 40 % af Vejle Amts Trafikselskabs område.

I december 2007 er der i alt indbetalt ca. 7 mio. kr. til Rejsekort A/S som konsekvens af de forpligtigelser som knytter sig til Midttrafiks andel af VAT.

Der udestår en beslutning for bestyrelsen om hvor vidt Midttrafik skal foretage en tilslutning til Rejsekortprojektet gældende for hele Midttrafiks område.

Trafikselskaberne uden for Sjælland skal efter de gældende tidsterminer give melding om mulig fuld tilslutning til Rejsekortprojektet inden 1. april 2008. I givet fald kan der undgås en merudgift på 20 % vedrørende indkøb af hardware til Rejsekortet, svarende til ca. 20 mio. kr. for Midttrafik.

Rejsekortet – store fordele for passager og trafikselskaber:

Rejsekortet er en elektronisk billet (plasticort), som potentielt kan anvendes i den samlede kollektive trafik i Danmark. Det er et grundlæggende princip, at der skal betales en pris beregnet fra punkt til punkt, men i en længere overgangsperiode vil prisberegningen til stadighed være baseret på zoneprincippet. Dette af hensyn til stabiliteten for både kundepriser og trafikselskaberne provenu.

Kortet er et kontaktløst elektronisk kort, hvor den rejsende checker ind ved første påstigning af bus eller tog og checker ud ved sidste udstigning. Rejsekortet beregner selv prisen for rejsen, som trækkes fra et tidligere indbetalt beløb på passagerens kort. Kunden behøver ikke selv at have kendskab til indviklede takst- og zonesystemer, og kortet vil altid være klar til

brug. Kortet kan bruges uden videre på tværs af trafikelskabsgrænser, men kun såfremt selskaberne på begge sider af grænsen er tilsluttet.

Der indgår et kontantbilletsystem i rejsekortprojektet. Kontantbilletsystemet er tiltænkt enkeltrejser, for passagerer, der ikke har Rejsekort. I en overgangsperiode forventes det, at kontantbilletsystemet er baseret på det nuværende regionale takstsystem. På sigt vil der blive indført et nyt landsdækkende takstsystem for kontantbilletter parallelt med rejsekortet.

Med rejsekortet vil de nuværende billet- og korttyper forsvinde i takt med at rejsekortet introduceres. Det skal i Midttrafik nærmere overvejes, hvilke produkter som evt. skal bibeholdes i første omgang - eksempelvis skolekort - og i hvilken takt udfasningen skal foregå. Der er også behov for en nærmere diskussion og afklaring af hvilke og hvor mange busser, der skal installeres rejsekortudstyr i.

Rejsekortet indebærer en række meget væsentlige fordele for trafikelskabet, som angivet herunder:

- en mulig omsætningseffekt på mellem 0 og 3 % af den del af omsætningen der forventes at gå over på rejsekortet. Årsagen er en mulig passagertilvækst som følge af, at den kollektive trafik generelt opleves som mere tilgængelig.
- en minimering af snyd med rejsehjemler
- mindre billetteringstid som i nogen grad kan betyde mindre samlet køretid (For bybusserne i Århus, hvor der aktuelt ikke er billettering ved indstigning, er der omvendt behov for at afklare, hvordan brugen af rejsekortet i mindst muligt omfang vil indebære forsinkelser i forhold til i dag).
- kendskabet til datagrundlaget for bussernes kørsel (planlægningsgrundlag), rejsemønstre, kundetyper og lignende vil blive stærkt forbedret
- en øget selvbetjening i busserne
- færre penge hos chaufførerne
- vedligehold og udvikling af systemet sker centralt
- indtægtsfordelingen sker fra centralt back-office systemer
- bedre markedsføringsmuligheder på baggrund af mere detaljerede passageroplysninger
- Bevarelse af Bus & Tog takst- og billetsamarbejdet

Der er i business casen undersøgt funktionalitet og pris for et alternativt kortbaseret system (konkret Sydtrafiks eksisterende kort-system). Konklusionen er, at selv om et sådant alternativt system umiddelbart vil være væsentlig billigere for Midttrafik på driftssiden - og lidt billigere på investeringssiden - kan et sådant system ikke anbefales. Det skyldes - ud over særlige projektsikkerheder ved alternativet - at dette har en række meget kritiske mangler i forhold til rejsekortprojektet. Forhold vedrørende økonomi, tidshorisont, projektsikkerhed, kundehensyn m.v. peger entydigt i retning af, at ved forudsat investering i et moderne elektronisk kortbaseret kort-system, så er der reelt intet alternativ til Rejsekortet.

Fra statslig side er der et klart ønske om at fremme rejsekortprojektet, hvilket eksempelvis kommer til udtryk i lov om trafikelskaber samt i regeringsgrundlaget fra februar 2005.

Rejsekort A/S

Rejsekortprojektet er organisatorisk forankret i Rejsekort A/S, som ejes af følgende aktionærer (dec. 2007): Movia (32,8 pct.), DSB (49,6 pct.), ØSS (8,7 pct.), Midttrafik (1,4 pct.), Sydtrafik (2,1) og NT (5,5 pct.). Aktieposternes størrelse afspejler trafikelskabers størrelse i forhold til rejse- og omsætningstal. Den lille aktiepost for Midttrafik og Sydtrafik skyldes, at Midttrafik og Sydtrafik indtil videre kun indgår med andele svarende til det gamle Vejle Amts Trafikelskab.

Der er i business casen nærmere redegjort for det relevante aftalegrundlag for rejsekort A/S, både for så vidt angår rettigheder og forpligtigelser aktionærene imellem som forholdet mellem Rejsekort A/S og leverandøren af rejsekortsystemet (East-West).

Økonomiske konsekvenser for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet.

Det er i business casen forudsat at der skal installeres rejsekortudstyr i alle kontraktbusser, undtagen for de i alt 248 ruter, der er defineret som rabatruter. På dette grundlag er det beregningsmæssigt forudsat, at der skal installeres fast udstyr i 1.010 busser i Midttrafik, inklusiv reservebusser. I skønnet indgår 294 bybusser, 469 regionale busser og 146 lokale busser samt et tillæg på ca. 10 pct. vedrørende reservebusser. Hertil kommer udstyr til lokalbanerne, udstyr til garageanlæg og til kontrolpersonalet, samt salgsudstyr.

Der er i business casen opregnet de forskellige typer af relevante udgifter og indtægter, som Midttrafiks fulde tilslutning til Rejsekortprojektet skønnes at indebære.

I nedenstående tabel 1 er vist en oversigt over de samlede udgifter og indtægter, fordelt på udgifts- og indtægtstyper. Overslaget er inklusiv de økonomiske forpligtigelser, som Midttrafik har overtaget fra VAT.

Tabel 1. Samlet årsfordelt likviditetsbehov ved tilslutning til Rejsekortet – fuld kontantbetaling. (mio. kr.)

(2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Årligt efter 2012
Aktiekapital (6.1.1)	33,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Lånekapital (6.1.2)	0,0	51,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Køb af rejsekortudstyr (6.1.3)	20,1	77,6	0,0	5,2	0,0	0,0
Drifts- og vedligeholdelsesudgifter (6.1.4)	0,0	2,6	16,7	28,4	29,3	29,3
Distributionsafgifter og distributionshonorarer (6.1.5)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Omsætningseffekter (6.1.6)	0,0	0,0	0-	0-	0-	0-
			-10,1	-12,1	-14,1	-15,1
Øvrige udgifter og indtægter	5,0	15,1	10,5	-5,3	-10,8	-13,3
I alt	58,5	146,9	17,2- 27,2	16,3- 28,3	4,4- 18,5	0,9- 16,0

Note: Parenteser i første kolonne henviser til afsnitsnumre i selve business casen

* Svarende til det stabiliserede niveau fra og med 2012.

Der henvises nærmere til selve business casen for en forklaring af de enkelte punkter/udgiftstyper. De angivne beløb svarer til den samlede likviditetsbelastning, som vil være gældende i det enkelte år, hvis alle udgifter betales kontant. På grund af den store likviditetsbelastning særligt i 2008 og 2009 forudsættes det, at Midttrafik lånefinansierer en del af rejsekortudgiften.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har givet tilsagn om at, at trafikskaberne har mulighed for at optage lån i forbindelse med deres deltagelse i Rejsekort A/S.

I tabel 2 er vist de faktiske årlige udgifter til kontantbetaling samt ydelsesbetaling på optagne lån til udgifter vedrørende aktiekapital, lånekapital, køb af rejsekortudstyr og den del af "øvrige udgifter og indtægter" som falder i perioden til og med 2010. Der forudsættes beregningsmæssigt en lånefinansiering, hvor Midttrafik vælger et lån med afdragsfrihed frem til medio 2012, og hvor lånet efterfølgende tilbagebetales over 15 år.

I tabellen er endvidere indregnet effekten af, at Rejsekort A/S tilbagebetaler lånekapitalen med påløbne renter fra medio 2012 samt en forudsætning om, at Midttrafiks erhvervede aktier i Rejsekort A/S fra og med 2017 giver et årligt afkast på 5 pct.

Tabel 2. Årsfordelt samlet likviditetsbehov ved tilslutning til rejsekortprojektet
– delvis lånefinansiering. (mio. kr.).

(2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	I alt efter 2012*
	0,0	2,6	6,7- 16,7	11,1- 23,1	10,7- 24,8	181,8- 377,9

*Beregningsperioden omfatter perioden til og med 2025.

Som det fremgår af tabel 2 indebærer rejsekortprojektet meget betydelige udgifter for Midttrafik, og som konsekvens heraf også for Midttrafiks bestillere. Den væsentlige udgift bør dog vurderes på baggrund af det meget betydelige investeringsefterslæb på området som følger af mangelfulde investeringer over en længere årrække.

I business casen er anført et foreløbigt skøn over de relative likviditetsmæssige konsekvenser, som rejsekortet vil indebære for Midttrafiks enkelte bestillere (jf. tabel 10 i business casen).

Fordelingen er et ganske foreløbigt skøn med udgangspunkt i de umiddelbart tilgængelige data i Midttrafik vedrørende antallet af busser. Opgørelsen skal tages med forbehold og er medtaget for at give en foreløbig indikation af den relative bestillerbetaling ved tilslutning til rejsekortprojektet. Udgangspunktet for fordelingen af udgifterne er, at selve investeringen i rejsekortudstyr m.v. fordeles efter antal busser, mens de løbende driftsudgifter fordeles efter hvor meget systemet bruges, eksempelvis opgjort efter omsætning og/eller antal kunder. Der vil frem mod Bestyrelsens beslutning i april 2008 blive udarbejdet et mere konkret forslag til, hvordan finansieringen af aktiekapital, lånekapital, indkøb af maskiner og løbende driftsomkostninger skal fordeles på bestillerne.

Selvom Rejsekortet koster mange penge for det enkelte trafikselskab vil det også indebære et tigerspring i forhold til mulig kundeservice, trafikselskabssamarbejde, planlægning og økonomistyring m.v.

Endelig skal det nævnes, at rejsekortet allerede har en så væsentlig tilslutning bag sig i aktionærkredsen og en så klar placering i den statslige trafikpolitik, at det er endog meget vanskeligt at se hvilket alternativ Midttrafik har til at investere i Rejsekortet.

Sat på spidsen kan det siges, at rejsekortet vil blive de facto standarden for større danske trafikselskaber, som ønsker et moderne elektronisk billetteringssystem.

Business case - rejsekortet som reinvesteringsprojekt i Midttrafik

Indholdsfortegnelse

0	Indledning	3
1	Forhistorie for denne business case.....	3
2	Hvad er rejsekortet?	4
2.1	Uddybende om gevinster ved deltagelse i Rejsekortprojektet.	5
2.2	Passagertilvækst	6
2.3	Mindre snyd	6
2.4	Forbedret datagrundlag giver store fordele for Midttrafik	7
2.5	Mulighed for driftsbesparelser på sigt.....	7
3	Findes der et alternativ til rejsekortsystemet?	8
4	Tilslutning til det landsdækkende rejsekortprojekt.....	10
4.1	Tidsplanen vedrørende mulig tilslutning til rejsekortprojektet.....	10
4.2	Aftalekomplekset i Rejsekortprojektet	11
4.2.1	Aktionæroverenskomsten	12
4.2.2	Tilslutningsaftalen	12
4.2.3	Back-to-back aftale	13
4.2.4	Rejsekortet som omtalt i lov om trafikkselskaber.	13
5	Rejsekortudstyr	13
5.1	Rejsekortudstyr til busser og tog.	13
6	Økonomiske konsekvenser ved Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet.....	14
6.1	Udgifter, likviditetsbehov og finansiering.	14
6.1.1	Aktiekapital	15
6.1.2	Lånekapital	16
6.1.3	Udgifter til indkøb af rejsekortudstyr.	17
6.1.4	Drifts- og vedligeholdelsesudgifter	18
6.1.5	Distributionsafgifter og distributionshonorar.	19
6.1.6	Omsætningseffekter for Midttrafik ved indførelse af rejsekortet.	19
6.1.7	Øvrige udgifter og indtægter.	20
6.1.8	Samlet likviditetsbehov for Midttrafik ved kontant betaling.	24
6.2	Årligt likviditetsbehov ved delvis lånefinansiering.....	26
6.3	Gradvis overgang til rejsekortet.....	28

0 Indledning

Midttrafiks bestyrelse har på møderne i juni og september 2007 drøftet Midttrafiks mulige tilslutning til Rejsekortprojektet.

Midttrafiks repræsentantskab har endvidere haft en temadrøftelse om spørgsmålet på mødet i oktober 2007.

Midttrafik har, i samarbejde med Sydtrafik og Nordjyllands Trafikselskab, udarbejdet en business case, som beskriver særligt de økonomiske konsekvenser for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet.

Der er i dagsordenspunktet til bestyrelsesmødet udarbejdet et resume af nærværende business case, herunder en indstilling til bestyrelsen som anbefaler at Midttrafik træffer beslutning om fuld tilslutning til Rejsekortprojektet.

1 Forhistorie for denne business case

Udgangspunktet for business casen og overvejelserne om rejsekorttilslutning er et påtrængende behov i Midttrafik for at investere i et nyt, moderne og ensartet billetteringssystem. Generelt er det eksisterende udstyr gammelt, utidssvarende, nedslidt og vedligeholdelseskrævende. Der er endvidere konstateret begyndende problemer med at skaffe reservedele. Et problem er endvidere, at der er uens udstyr rundt omkring i Midttrafik, hvilket blandt andet er problematisk i forhold til den prioriterede harmonisering mellem Midttrafiks takstområder. Hertil kommer, at det eksisterende mekanisk baserede udstyr ikke kan honorere tidssvarende krav til eksempelvis kundevenlighed og dataopsamling. Eksempelvis er billetteringsudstyret i Midttrafiks zoner Midt, Syd og Vest ca. 15-20 år gammelt, mens det i bybusserne i syd og vest er 25-30 år gammelt. For lokalruterne i vest er udstyret i visse tilfælde endnu ældre.

Med andre ord skal en tilslutning til rejsekortprojektet ses som et reinvesteringsprojekt, som et konkret bud på hvordan den nuværende uholdbare situation markant kan forbedres via anskaffelse af et moderne elektronisk baseret kortsystem. Der eksisterer et meget betydeligt investerings- efterslæb på området som følge af mangelfulde investeringer over en længere årrække. Den meget betydelige udgift til Rejsekortprojektet skal nødvendigvis ses i dette lys, som en konsekvens af, at der ikke er reinvesteret – eller opsparat til formålet – over en længere årrække.

Da Midttrafik blev dannet som led i strukturreformen overtog det en forpligtelse fra VAT vedrørende tilslutning til det landsdækkende rejsekortprojekt. Forpligtelsen omfatter de 40 pct. af det tidligere VAT, som er overført til Midttrafik. De resterende 60 pct. af VAT er overført til Sydtrafik. Det øvrige Midttrafik, er ikke aktuelt omfattet af kontraktuelle rettigheder og forpligtigelser i forhold til rejsekortprojektet.

Med det nuværende engagement følger udgifter for Midttrafik i perioden 2007-2011 på i alt ca. 10 mio. kr. Disse omkostninger dækkes i henhold til Midttrafiks nuværende byrdefordelingsmodel af Horsens og Hedensted kommuner og Region Midtjylland, da VAT's beslutning i sin tid blev truffet med udgangspunkt i en finansiering fra VAT's egenkapital, der ved VAT's nedlæggelse blev udloddet til Vejle Amt og kommunerne.

Det er som led i nærværende business case undersøgt prisniveauet for et alternativt elektronisk baseret kortsystem, jf. afsnit 3. Under alle omstændigheder er der behov for at foretage en reinvestering i et moderne billetteringssystem, som dækker hele Midttrafik område.

2 Hvad er rejsekortet?

Rejsekortet er en kontaktløst elektronisk rejsehjemmel for produkter der udløser en form for rabat. Systemet indeholder endvidere mulighed for udstedelse af kontantbilletter. Ved rejser med det elektroniske rejsekort foretages der et "check ind" ved rejsens start og et "check ud" ved rejsens afslutning. "Check ind" og "check ud" foretages ved at holde rejsekortet hen til en særlig kortlæser. Ved alle skift undervejs på rejsen skal der foretages fornyet "check-ind". Med rejsekortet er det muligt at rejse med bus og tog uden først at skulle købe en billet eller at sætte sig ind i pris- og zonesystemer. Rejsekortet betyder ét kort til betaling af rejser med busser og tog – uanset rejsens længde og antallet af personer.

For brugerne af den kollektive trafik vil rejsekortet indebære en række væsentlige fordele. Med et rejsekort vil kunden opnå en betydeligt forbedret tilgængelighed til det kollektive trafiksystem. Kunden behøver ikke foretage billetkøb ved hver eller hver tiende rejse, men kan blot rejse efter behag ved brug af det rejsekort, som kunden altid kan have på sig. Det er erfaringen fra eksisterende installationer, at indstigningen i busserne sker hurtigere med elektroniske kort end med anvendelse af papirbaserede rejsehjemler. Hermed er det muligt at nedsætte rejsetiderne, dog forudsat at fremkommeligheden ikke forringes. Dette gælder dog ikke i Århus bybusser, hvor der i dag ikke foregår billettering i forbindelse med indstigningen. Der er følgelig et behov for at nærmere at kigge på, hvordan der kan sikres en indstigning i busserne i Århus, som ikke skaber nævneværdige forsinkelser i forhold til i dag, herunder tæt at følge de erfaringer, der vil blive gjort i Movias område forud for en rejsekortudrulning i Midttrafik.

Systemet beregner automatisk den mest fordelagtige pris for kunden. Kunden skal ikke have kendskab til takstsystemet - systemet beregner selv den rigtige pris. Kunden behøver i de fleste tilfælde ikke bekymre sig om, hvilket trafikselskab, der er ansvarlig for en bestemt rejse, eller hvordan zone- og takstsystemerne fungerer. Prisen for en given rejse beregnes automatisk – også på tværs af trafikselskaberne – og en eventuel rabat og bonus i forbindelse med rejsen opgøres ligeledes automatisk.

Alle rejser på rejsekortet har en pris. I starten vil prisberegningen ske fra zone til zone, svarende til den eksisterende måde at beregne rejser på. På sigt er det imidlertid målet at gå over til et punkt til punkt princip, hvor rejsens pris beregnes på grundlag af afstanden mellem start- og slutpunktet. Den gradvise overgang er blandt andet bestemt for at sikre trafikselskaberne mod usikkerhed i provenuet, og tilsvarende at sikre kunderne imod væsentlige umiddelbare forskelle i forhold til dagens priser.

Visionen for rejsekortet er en udbredelse til hele den offentlige trafik i Danmark, hvor kunderne kun behøver en slags rejsehjemmel (rejsekortet), og hvor der overalt er opsat ens udstyr med ens anvendelse. Rejsekortet vil således fungere ens og se ens ud uanset, hvor og af hvem det er udstedt.

Det er slut med at kunderne skal huske penge/kreditkort og at købe billet. Kortet er altid klar til brug. For at kunne foretage en rejse på rejsekortet, skal rejsekortets såkaldte elektroniske pung dog være optanket. Dette kan ske i via en salgsautomat, et betjent salg, et af trafikselskabernes kundecentre eller via internettet. Der vil endvidere være mulighed for indgå en aftale om fast

optankning af rejsekortet, eksempelvis når beløbet i den elektroniske pung falder under et vist minimum.

Ved rejsens start ("check-ind") trækkes et a conto-beløb på rejsekortet. Ved rejsens afslutning ("check-ud") beregnes rejsens samlede pris, og der foretages et nyt træk på kortet som svarer til rejsens samlede pris minus a conto beløbet.

Det er målsætningen at rejsekortet over en årrække skal erstatte de eksisterende klippekort og periodekort. Klippekortene erstattes relativt hurtigt, jf. afsnit 6.3, mens udfasningen af periodekortene vil ske over en længere periode. Det forudsættes umiddelbart, at der på en række ruter i Midttrafik ikke vil ske overgang til rejsekortet, uanset at Midttrafik træffes principiel beslutning om tilslutning til rejsekortet, jf. nærmere afsnit 5.1.

Der foretages løbende en registrering af den rejseaktivitet som foretages på rejsekortet. Der gives rabat ud fra antallet og længden af de rejser som er foretaget de seneste 3 måneder. Herudover vil der i øvrigt - som i dag - være særlige kundetyperabatter, eksempelvis til pensionister og børn.

Rejsekortet kan endvidere principielt anvendes som betalingsmiddel, til såkaldte accessoriske ydelser. Der vil dog sandsynligvis kun blive tale om "småkøb", da der ikke til rejsekortet er tilknyttet en PIN-kode.

Efter indførelsen af Rejsekortet vil det fortsat være muligt at købe enkeltbilletter til busser og tog. Enkeltbilletten, der implementeres i projektet, er en simpel løsning som "er kommet med" sammen med det øvrige udstyr. Løsningen kan bruges til at sælge trafiksekskabernes egne kontantbilletter. Planen er, at der på sigt skal indføres et nyt landsdækkende takstsystem for kontantbilletter parallelt med rejsekortet. Det nuværende takstsystem for kontantbilletter forventes opretholdt i en overgangsperiode.

2.1 Uddybende om gevinster ved deltagelse i Rejsekortprojektet.

Med et (potentielt) landsdækkende billetterings- og takstsystem som Rejsekortprojektet vil der på en række punkter være aftalt fælles/obligatoriske tekniske løsninger og forretningsgange m.v. som alle tilknyttede trafiksekskaberne skal følge. Dette for at sikre, at systemet kan fungere som en helhed, samt at kunderne møder samme funktionalitet og design m.v. uanset hvor i landet de bruger Rejsekortet. Det indebærer, at den enkelte trafiksekskaberne ikke på alle punkter nødvendigvis får præcis det system, som det selv ville have valgt.

Hvis Rejsekortet skal være ét landsdækkende kort, er det imidlertid uomgængeligt, at der på en række punkter må aftales fælles standarder og retningslinjer m.v. Fordelene for Midttrafik ved rejsekortdeltagelse vurderes langt at overstige det principielle tab af frihedsgrader.

Hertil kommer, at Midttrafiks nødvendigvis må tage udgangspunkt i, at alle jernbaneoperatører samt de fleste andre trafiksekskaber deltager i rejsekortsamarbejdet. Der henvises uddybende til afsnit 3.

I det følgende er uddybet en række af de enkelte punkter med betydning for Midttrafiks udgifter og omsætning. Der henvises endvidere til afsnit 6.1.6 og afsnit 6.1.7 vedrørende henholdsvis et overslag over omsætningseffekter ved introduktion af rejsekortet samt de mer- og mindreudgifter samt forudsættes at knytte sig til indførelsen af rejsekortet i Midttrafik.

2.2 Passagertilvækst

Indførelsen af en ny og moderne type rejsehjemmel – som potentielt er landsdækkende – forudsættes positivt at påvirke benyttelsen af den kollektive trafik. Indførelsen af Rejsekortprojektet i Danmark er selvsagt et unikt projekt med ganske særlige forudsætninger og vilkår. Der må derfor udvises forsigtighed med helt ukritisk at overføre erfaringerne fra andre kortsystemer m.v.

Samlet forudsættes det, at Midttrafiks omsætning kan blive påvirket positivt med op til 3 pct. årligt for den del af midttrafiks omsætning, som overføres til rejsekortet, jf. nærmere afsnit 6.1.6.

Det forudsættes, at de betydelige kundefordele ved rejsekortet vil gøre den kollektive trafik mere attraktiv og tiltrække flere kunder. Det vil i givet fald styrke trafikkselskabernes omsætning og økonomi.

Der findes et dansk fortilfælde, hvor ændringen var landsdækkende, og det var ved indførelsen af Bus og tog samarbejdet. Da gjaldt det at togbilletterne også blev gyldig rejsehjemmel for tilbringetrafikken. Der er i forbindelse hermed realiseret en indtægtseffekt på godt et par procent. Tilvæksten tillægges det faktum, at det blev lettere at foretage en kombineret rejse uden kendskab til specielle forhold ved rejsemålet.

Interessant er endvidere især den skønnede omsætningseffekt i tilknytning til et rejsekortprojekt i Holland, som på en række væsentlige punkter ligner det danske projekt, herunder også er landsdækkende. Efter indførelsen af rejsekortet i Holland forventes en gennemsnitlig passagervækst på 1,5 pct. pr. år over 4-5 år – væksten forventes at være størst i de større byområder, op til 6 pct.

I tilknytning til rejsekortprojektet kan det endvidere oplyses, at der af HUR er forudsat stigende passagerindtægter på 4,5 pct. i HUR-området. Merindtægterne er først og fremmest begrundet i en øget tilgængelighed til den kollektive trafik samt i mindre snyd.

Midttrafik kan ikke garantere, at der kommer en passagertilvækst, så der vil være en risiko for, at business casen forringes med årligt ca. 15 mio. kr. i forhold til den maksimalt forudsatte passagerstigning, jf. afsnit 6.1.6.

2.3 Mindre snyd

Rejsekortet vil i højere grad medvirke til, at kunderne betaler fra de checker ind til de checker ud.

”Grågratister”, det vil sige kunder der kører flere zoner end der er klippet til eller er periodekort til, vil få det sværere. For at opnå samme effekt skal passageren gå hen til en ud kortlæser og holde kortet op foran for at tjekke ud. Det er ikke en handling som kan udføres diskret og lydløs, hvorfor denne form for snyd må forventes reduceret meget betragteligt.

Antallet af egentlige gratister forventes at falde. Det skyldes, at de personer, der i dag ikke lige har fået et nyt klippekort, i fremtiden vil have en gyldig rejsehjemmel med et Rejsekort.

Der må til stadighed forventes en meget lille gruppe af ”hard-core-gratister”, som vælger at ”tage chancen” og undgå at betale, uanset hvordan rejsehjemlen udformes. Øvrige trafikkselskaber regner med en given mængde af passagerer der rejser uden gyldig rejsehjemmel, altså direkte snyd. Denne form for snyd bliver formodentlig sværere, fordi det ikke kun bliver et mellemværende mellem chaufføren og passageren. Nu kan de øvrige medpassagerer høre om kortet læses og resultatet af læsningen. Denne effekt tillægges ikke stor værdi, men en effekt vil der være.

Risikoen for at blive snuppet i kontrollen er den samme som i dag, da kontrolløren kan se om kortet er checket ind eller ej.

Rejsekortet indebærer endvidere, at den form for snyd som beror på forfalskning af rejsehjemlen principielt vanskeliggøres, da den elektroniske rejsehjemmel vil være langt vanskeligere at forfalske end klippekort og periodekort.

2.4 Forbedret datagrundlag giver store fordele for Midttrafik

Med Rejsekortet fås mere detaljerede data om rejsemønstre. Det nye og væsentlige er, at alle rejser registreres med transportmiddel, tid og sted for hver læsning af rejsekortet. Det giver trafikselskaberne mulighed for at analysere kundernes adfærd, og her kan der komme interessante oplysninger frem, som eksempelvis kan anvendes til optimering af driftsplanlægning og ruteplanlægning. Det vil, alt andet lige, bidrage til en tilvækst i antallet af rejser og/eller en reduktion af omkostningerne.

Busser med rejsekortudstyr er blandt andet bestykket med GPS til at bestemme bussens nøjagtige position. Det derved opnåede kendskab til bussernes faktiske kørsel i forhold til køreplanerne, forventes at kunne give en effektiviseringsgevinst på driften på de strækninger, der betjenes af Rejsekort. Besparelsen fremkommer bl.a. ved, at det slæk, der er i køreplanerne bliver synligt og kan ændres til effektiv køretid. En fuldstændig registrering af passagerbevægelser, herunder skiftemønstre, frem for de nuværende stikprøver vil give et væsentligt forbedret datagrundlag til brug for planlægning m.v., dvs. køreplaner som i højere grad matcher passagerernes behov.

Sammenhængende hermed giver det forbedrede datagrundlag bedre muligheder for at justere linieføringer samt at gennemføre en optimering af stoppestedsplaceringen.

Det forbedrede datagrundlag kan endvidere tænkes at give mulighed for "en optimering af takstfastsættelsen", så taksterne i højere grad differentieres i forhold til rejseomfang og tidspunkt. En sådan effekt forudsættes eksempelvis i Movias område.

2.5 Mulighed for driftsbesparelser på sigt.

Indførelse af rejsekortet giver mulighed for at udfase klippekort og periodekort, hvilket vil indebære besparelser til trykning, administration, distribution, betjent salg og salgshonorarer m.v. I en overgangsperiode vil der imidlertid være administrative udgifter m.v. i relation til både rejsekortet og de eksisterende billetteringssystemer, hvorfor det er væsentligt at understrege, at den mulige gevinst dels er langsigtet og dels at den forudsætter en målrettet indsats med henblik på at indhøste den potentielle besparelse. I overgangsperioden vil der tværtimod være visse merudgifter som følge af paralleldriften.

Isoleret set giver rejsekortet på sigt endvidere mulighed for driftsbesparelser som følge af, at kunderne i højere grad bruger selvbetjening (hjemmeside og automater), samt at kunderne – efter en overgangsperiode - generelt vil opleve en reduceret behov for betjening og rådgivning.

3 Findes der et alternativ til rejsekortsystemet?

Nærværende business case omhandler de økonomiske konsekvenser m.v. ved indførelse af rejsekortet i Midttrafiks område.

Der er parallelt hermed foretaget et overslag af, hvad det vil koste at indføre et alternativt moderne elektronisk kortsystem i Midttrafik. Som det mest realistiske alternativ er valgt det eksisterende elektroniske kortbaserede system i Sydtrafik (Sydtrafiks område syd).

Overslaget er baseret på indhentede priser fra leverandøren af Sydtrafiks eksisterende kortsystem. Det alternative kortbaserede system vil indebære anskaffelsesudgifter til diverse udstyr på 92,5 mio. kr. inkl. Moms. De tilsvarende anskaffelsesudgifter for Rejsekortet beløber sig til 102,9 mio. kr., en forskel på ca. 10 pct. De årlige driftsudgifter er sværere umiddelbart at sammenligne. Ser man bort fra indfasningsperioden de første par år, så vil rejsekortprojektet koste godt 29 mio. kr. årligt at drive og vedligeholde for Midttrafik, mens det alternative system vil koste knap 14 mio. kr. Årligt., d.v.s. en forskel på godt 15 mio. kr. Det skal dog bemærkes, at leverandøren af rejsekortet har forpligtigelsen til at sikre udstyret funktionelt og kvalitetsmæssigt opretholdes på et sådant niveau, at der ingen funktional og kvalitetsmæssig forringelse er på systemet. Forpligtigelsen for leverandøren af det alternative system er noget mindre vidtgående. Der er her kun tale om drift og vedligeholdelse i en mere traditionel forstand, som ikke på samme vidtgående måde inkluderer en forpligtigelse til at sikre imod den funktionelle og kvalitetsmæssige forringelse af udstyret.

Det kan supplerende bemærkes, at hvis en mulig større omsætningseffekt fra rejsekortsystemet indregnes, kan det i gunstigste fald reduceres det alternative systems mindredrift på driften fra godt 15 mio. kr. til ca. 8 mio. kr. årligt.

Helt afgørende for sammenligningen er det imidlertid, at den alternative kortløsning indebærer en række kritiske begrænsninger og u hensigtsmæssigheder i forhold til rejsekortprojektet.

Først og fremmest vil det være en begrænsning ved et alternativt kortbaseret system, at det netop ikke vil være en integreret del af det samlede potentielt landsdækkende rejsekortsystem med de fordele dette indebærer for kunder og trafikskaber/togoperatører. Rejsekortet skulle gerne give flere og mere tilfredse kunder i kraft af især den større anvendelighed og gennemskuelighed der er forbundet med ét landsdækkende kort, særligt på rejser som omfatter en flerhed af trafikskaber og togoperatører. Dette gælder også selv om rejsekortet ikke i første omgang fuldt ud bliver landsdækkende. Det alternative kort giver ikke mulighed for integration med rejsekortprojektet, hvorfor den alternative løsning ikke kan blive en integreret del af et samlet landsdækkende system med ens rejsehjemmel.

For indeværende er det besluttet, at jernbaneoperatørerne DSB og Arriva vil indføre Rejsekortet inden for Midttrafiks område fra 2009, hvorfor der på et efterfølgende tidspunkt vil være to forskellige kortsystemer i drift inden for Midttrafiks område, såfremt Midttrafik vælger det alternative system. Dette vil være u hensigtsmæssigt for kunderne, Midttrafik og DSB/Arriva. Det er tilsvarende givet, at det geografisk tilstødende trafikskab NT vil indføre Rejsekortet, sandsynligvis fra 2009. Endelig vurderes der at være en overvejende sandsynlighed for, at det geografisk tilstødende trafikskab Sydtrafik i 1. halvdel af 2008 vil træffe beslutning om fuld tilslutning til rejsekortsystemet. I så fald må det påregnes, at alt relevant samarbejde om takster og rejsehjemler som Midttrafik skal have med de nævnte parter vil tage udgangspunkt i Rejsekortet. I den situation vil det være forbundet med overordentlig store vanskeligheder for Midttrafik og for kunderne, blandt andet med hensyn til takst- og billetsamarbejdet, at stå uden for rejsekortprojektet.

Det lovgivningsmæssigt forudsatte takst- og billetsamarbejde (Bus & Tog samarbejdet) med de øvrige trafikselskaber må forventes vanskeliggjort i kritisk grad, såfremt rejsekortet ikke vælges af Midttrafik som reinvesteringsprojekt. Takst- og billetsamarbejdet er et landsdækkende takstsamarbejde mellem trafikselskaberne og togoperatørerne. Aftalen indebærer blandt andet at når kunden rejser inden for et takstområde gælder trafikselskabets takster og rejsehjemler, uanset om kunden rejser med bus eller tog.

Med indførelsen af rejsekortet er det forudsat at samarbejdet fortsætter for de trafikselskaber, der er tilsluttet rejsekortprojektet. Tilsvarende gælder det imidlertid ikke for de trafikselskaber, som måtte fravælge Rejsekortprojektet. Kun på kontantbilletter, som også bliver et landsdækkende system, vil der umiddelbart være mulighed for at videreføre et regionsbaseret og landsdækkende samarbejde. I andre tilfælde vil det i givet fald ikke vil være muligt for kunderne at foretage en samlet rejse på den samme rejsehjemmel, hvis den samlede rejse omfatter selskaber, som ikke er en del af rejsekortprojektet.

Rejsekortet har været længe undervejs, og der er løbende sket en afklaring og reduktion af de væsentlige principielle usikkerheder vedrørende økonomi og tidshorisont, som der altid vil være ved større projekter. Opstart af et selvstændigt kortprojekt i Midttrafik vil i forhold hertil introducere en række væsentlige usikkerheder vedrørende økonomi, funktionalitet og gennemførelsestid m.v. Omvendt gælder det, hvis Midttrafik beslutter sig for at indføre rejsekortet - fra eksempelvis 2009 eller 2010. I så fald vil der på det pågældende tidspunkt være indhøstet værdifulde erfaringer fra Sjælland, hvor kortet forventes taget i ordinær drift i 2008. I Rejsekortprojektet vil Midttrafik have en meget betydelig fordel af at "ligge i baghjul" af implementeringen på Sjælland. Der vil uundgåeligt indebære en væsentlig reduktion af en lang række praktiske problemer m.v. for Midttrafik, når rejsekortet relativt kort forinden er rullet ud på Sjælland.

Det alternative projekt indebærer en længere og mere usikker tidshorisont, idet projektet i langt højere grad skal nyopstartes og forankres selvstændigt i Midttrafiks organisation. Valg af den alternative løsning vil kræve betydelige ekstra ressourcer i Midttrafik til opbygningen af en selvstændig projektorganisation. De nødvendige projektkomkostninger vil være uforholdsmæssigt store, fordi der ikke – som i rejsekortprojektet – er en række parter til at dele disse omkostninger. I Rejsekortprojektet kan Midttrafik drage fordel af de allerede eksisterende ressourcer og den ekspertise, som over en årrække er opbygget i Rejsekort A/S.

Midttrafik vil med det alternative projekt i langt højere grad stå alene med problemerne, når de opstår. I Rejsekortprojektet skal tekniske og øvrige problemer som udgangspunkt løses ved samarbejde og forhandling mellem Rejsekort A/S og leverandøren East-West. Ved det alternative projekt skal Midttrafik selv kunne løfte de tekniske og kontraktmæssige opgaver, eventuelt ved køb af ekstern konsulentbistand.

Betydningen af de særlige projektusikkerheder ved det alternative projekt kan kun vanskeligt prissættes, men der kan utvivlsomt være tale om ganske betydelige beløb, når og hvis projektet forsinkes og/eller løber af sporet. Såfremt de særlige projekt-risici ved det alternative projekt helt eller delvist aktualiseres, skønnes det, at den isolerede prismæssige fordel ved det alternative projekt meget nemt kan blive væsentligt reduceret eller helt forsvinde.

Det vurderes, at den alternative kortløsning indebærer så væsentlige funktionelle begrænsninger samt ulemper for kunderne og Midttrafik, at det i sig selv gør denne løsning uaktuel, uanset at denne løsning isoleret set har en lavere pris, i hvert fald når der foretages en ren prissammenligning og der ikke tages højde for de væsentlige og særlige projektrisici, som dette alternativ i givet fald vil indebære.

Sammenfattende vurderes det, at det alternative kort-projekt har en række meget kritiske mangler i forhold til rejsekortprojektet. Forhold vedrørende økonomi, tidshorisont, projektsikkerhed, kundehensyn m.v. peger entydigt i retning af, at ved forudsat investering i et moderne elektronisk kortbaseret kort-system, så er der reelt intet alternativ til Rejsekortet. Sat på spidsen kan det siges, at rejsekortet vil blive de facto standarden for større danske trafiksekskaber, som ønsker et moderne elektronisk billetteringssystem.

Supplerende bemærkes, at der ved investering i et alternativt kort-projekt ikke umiddelbart vil eksistere en låneadgang til finansieringen (til forskel for rejsekortprojektet, jf. afsnit 6.2). Investeringen i et alternativt kort-projekt skal derfor afholdes inden for bestillerens gældende lånerammer, med mindre Indenrigs- og Sundhedsministeriet på grundlag af en konkret ansøgning måtte vælge at give dispensation. Med en klar statslig præference for det landsdækkende rejsekortprojekt, skønnes det, at oddsene for en lånedispensation vedrørende et alternativt kort-projekt "ikke er de bedste".

4 Tilslutning til det landsdækkende rejsekortprojekt.

4.1 Tidsplanen vedrørende mulig tilslutning til rejsekortprojektet.

Den umiddelbare tidsmæssige milepæl for Midttrafik er en endelig bestyrelsesbeslutning om deltagelse i Rejsekortet på det planlagte møde den 29. februar 2008.

Det bemærkes, at der aktuelt er en tilbagemeldingsfrist fra Midttrafik til Rejsekort A/S pr. 1. marts 2008. Rejsekort A/S arbejder dog aktuelt på at få skubbet denne frist nogle måneder frem i tiden. Hvis dette lykkes, tilpasses tidsplanen, så høringsfristen for kommunerne og bestyrelsens efterfølgende behandling forlænges.

Træffes en principbeslutning om deltagelse inden for den angivne frist, kan Midttrafik undgå en merudgift på ca. 20 pct. af den del af den samlede rejsekortudgift som vedrører selve rejsekortudstyret i busser m.v. Det er principielt muligt for Midttrafik at foretage tilmelding til rejsekortsamarbejdet på et senere tidspunkt, men det vil indebære en nødvendig merudgift. Det skønnes, at ovennævnte rabat udgør i størrelsesordenen 20 mio. kr.

De nærmere kontraktlige detaljer, herunder præcis hvilket udstyr der skal installeres i hvilke busser m.v. skal først efterfølgende aftales mellem Rejsekort A/S og Midttrafik. Midttrafiks fulde indtræden i rejsekortsamarbejdet sker formelt ved at kalde en option i kontrakten mellem Rejsekort A/S og leverandøren East-West.

Midttrafik skal bidrage med oplysninger så vidt angår infrastruktur, præinstallationer på stationer, salgsudstyr i betjent salg, kortautomater, antal busser og bestykningsudstyr med kortlæsere, kortlæsere på stationer og inspektionsudstyr.

Samlet økonomi og tidsplan vil indgå heri. Det forudsættes, at en ændret leverandørkontrakt som følge af Midttrafiks fulde indtræden i rejsekortsamarbejdet kan ligge klar i andet halvår af 2008.

Pilot1 testen er startet den 5. december 2007 og den egentlige pilotdrift for rejsekortet er planlagt til start den 28. februar 2008. I henhold til den officielle tidsplan for Rejsekort A/S (dec. 2007) indføres rejsekortet øst for Storebælt i løbet af 2008, og vest for Storebælt – i det omfang der er truffet beslutning herom – fra og med 2009. Det kan med væsentlig sandsynlighed forventes, at der

kommer en revision af tidsplanen, som indebærer, at udrulningen i Jylland udskydes til 2010. Det skyldes dels at den eksisterende tidsplan for Jylland - uden hele Sydtrafik og Midttrafik - allerede er under et vist pres, samt at dette pres kun vil blive større hvis udrulningen i Jylland også skal omfatte Midttrafik og Sydtrafik.

Vedrørende aktuel status for de øvrige trafiksselskaber vest for Storebælt kan følgende oplyses:

Sydtrafik forudsætter en afklaring vedrørende fuld tilslutning til rejsekortet inden 1. marts 2008, det vil sige svarende til den tidsramme som forudsættes i Midttrafik.

Status for de øvrige trafiksselskaber er, at Nordjyllands Trafiksselskab allerede har truffet en principiel beslutning om at indføre rejsekortet. I NT udstår alene en "tillægsbeslutning" vedrørende den del af VAFT, som er blevet en del af NT som led i strukturreformen. Dette forventes at ske i løbet af 2009/2010. Fynbus har en afventende indstilling til rejsekortssamarbejdet, som blandt skyldes, at man i Fynbus har et relativt moderne og nyanskaffet billeteringsudstyr som kun har været i drift siden 2004. En mulig tilslutning fra Fynbus har følgelig "længere udsigter". Meldingen fra Fynbus går på, at når tidspunktet for den nødvendige større reinvestering indtræder, er det helt overvejende sandsynligt, at der vil blive foretaget en investering i rejsekortet og ikke i en opdatering af det eksisterende system.

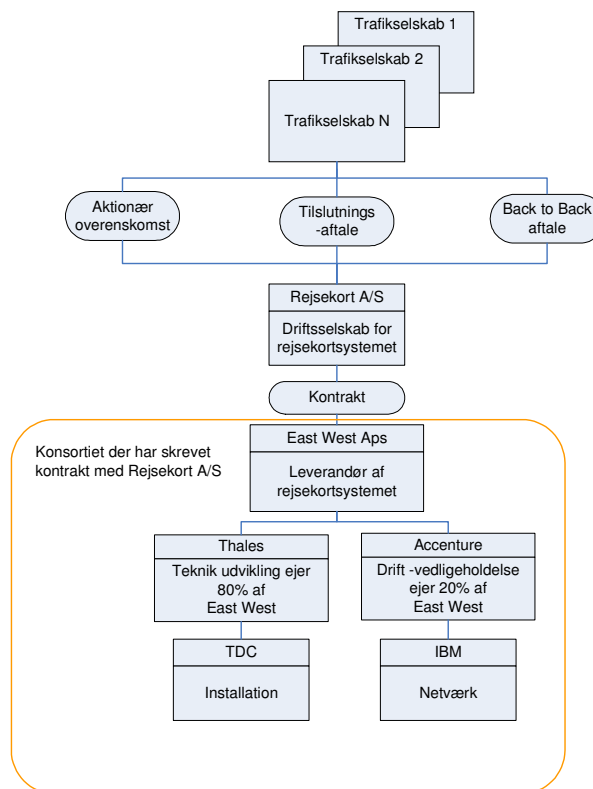
4.2 Aftalekomplekset i Rejsekortprojektet

Projektet Rejsekort er startet af DSB, HUR og ØSS (Ørestadsselskabet) og blev i 2003 solgt til Rejsekort A/S, som har til opgave at opbygge og drive det landsdækkende rejsekort.

Rejsekort A/S finansieres dels gennem tegning af aktier og dels ved at de tilsluttede trafiksselskaber indskyder lånekapital, som er afdragsfrie i etableringsfasen, men forrentes gennem hele forløbet. Aktiekapitalen udgør december 2007 i alt 195,8 mio. kr., som er fordelt på aktionærerne på følgende måde: 32,8 % til Movia, 49,6 % til DSB, 8,7 % til ØSS, 1,4 % til Midttrafik, 2,1 % til Sydtrafik og 5,5 % til NT. Aktieposternes størrelse afspejler trafiksselskabers størrelse i forhold til rejse- og omsætningstal.

Det er samme fordelingsnøgle der bruges vedrørende indskud af lånekapital. Det samlede optagne lån udgør december 2007 i alt 296,1 mio. kr.

Der henvises i det følgende til figur vedrørende Rejsekort A/S.



I mellem Rejsekort A/S og trafikskaberne er der tre aftalekomplekser der definerer spillereglerne. Det drejer sig om Aktionæroverenskomsten, tilslutningsaftalen og Back to Back aftalen, jf. uddybende nedenfor.

Rejsekort A/S har skrevet kontrakt med East West Aps. East-West er et leverandørkonsortium, der består af det franske selskab Thales e-Transactions CGA (Thales) og Accenture Denmark I/S (Accenture). Thales er en førende leverandør af smart-card baserede rejsekortsystemer. Thales og Accenture indgår også p.t. i et konsortium om levering af et rejsekortsystem til Holland.

Thales og Accenture har indgået underleverandøraftaler med East-West, der er uopsigelige i kontraktens løbetid. Thales er primært ansvarlig for design, levering, implementering og installation af systemet og udstyret. Accenture er primært ansvarlig for drift og vedligeholdelse af systemet.

Thales ejer 80 % af aktierne i East West, mens Accenture ejer de resterende 20 %. Thales står for alt udstyr, såvel elektronik som programmerne i systemet.

4.2.1 Aktionæroverenskomsten

Aktionæroverenskomsten regulerer de indbyrdes forhold mellem ejerne af selskabet, herunder ejernes indskud af aktiekapital og ansvarlig lånekapital. Behovet for aktiekapital og lånekapital reguleres således, at dette kun netop modsvarer det løbende likviditetsbehov for Rejsekort A/S. Gennem aktionæroverenskomsten er det også fastlagt bl.a. bestemmelser omkring direktion, bestyrelse, evt. nye aktionærer etc.

Et trafikskaber kan vælge mellem at deltage i projektet som fuldgældig aktionær eller ved blot at tilslutte sig, uden at tegne aktiekapital. Aktionærerne vedtager i fællesskab en politik for udbyttebetaling. Aktionærerne forpligter sig til at stille ansvarlig lånekapital til rådighed for en given periode. Lånekapitalen tilbagebetales og forrentes.

Hele konstruktionen i Rejsekort A/S forudsætter, at alle offentligt ejede trafikskaber bliver aktionærer. Muligheden for at blive "tilsluttet" eksisterer for at kunne give fleksible tilslutningsmuligheder for private selskaber som eksempelvis togoperatøren Arriva. Selv om Midttrafik - ud fra en strengt formel betragtning - har muligheden for at spare aktiekøb og lånekapital (men dermed også mister forrentningen) ved blot at blive bruger, er det ikke en mulighed som reelt vurderes at foreligge for Midttrafik. Herunder kan henvises til de rimelige og berettigede forventninger fra de øvrige trafikskaber om, at Midttrafik indgår på lige og solidariske vilkår med de øvrige trafikskaber, herunder som alle andre trafikskaber bidrager til at sikre det nødvendige kapitalgrundlag for rejsekortprojektet.

Udover muligheden for et aktieafkast på sigt, har aktiekøb den meget væsentlige betydning, at Midttrafik "sidder med ved bordet", når der skal træffes væsentlige beslutninger om rejsekortprojektet i henhold til aktionæroverenskomsten. Væsentligheden heraf bør understreges, da der i kredsen af aktionærer løbende og til stadighed vil være behov for at træffe væsentlige beslutninger vedrørende rejsekortprojektet, eksempelvis vedrørende det såkaldte trin 4, som omfatter udrulningen af rejsekortet i Vestdanmark. Midttrafik har mulighed for fuldt ud at lånefinansiere udgiften til aktiekøb og lånekapital, jf. afsnit 6.2.

4.2.2 Tilslutningsaftalen

I Tilslutningsaftalen er det specificeret, hvorledes reglerne for samarbejdet mellem trafikskaberne og Rejsekort A/S er fastlagt. Heri fastlægges de afgifter som trafikskaberne skal betale for

benyttelse af systemet, de honorarer, som trafikskaberne modtager for distribuering af kort, samt de indbyrdes afregninger mellem trafikskaberne, som skal afløse de eksisterende provisionsaftaler. Under tilslutningsaftalen er det ligeledes fastlagt, hvorledes samarbejdet omkring markedsføring, salgsorganisation, kommunikation, mv. skal reguleres.

4.2.3 Back-to-back aftale

Det grundlæggende princip for Back-to-back-aftalen er, at trafikskaberne skal have samme retsstilling i forhold til Rejsekort A/S som Rejsekort A/S har i forhold til leverandøren East-West. Aftalen indgås mellem det enkelte trafikskab og Rejsekort A/S og beskriver Rejsekort A/S's og trafikskaberens gensidige forpligtelser i forbindelse med køb, drift og vedligeholdelse af det decentrale rejsekortudstyr, herunder også tidsfrister, kommunikationsgange, mv. Trafikskabet køber således udstyret af Rejsekort A/S. Det er alene trafikskabet der hæfter for udgiften. Dette bevirker, at Rejsekort A/S ikke risikerer at indkøbe udstyr, som der ikke efterfølgende bliver behov for i de enkelte trafikskaber.

4.2.4 Rejsekortet som omtalt i lov om trafikskaber.

I forslaget til Lov om trafikskaber fra 2005 er det anført at:

"På længere sigt skal der arbejdes for, at der opnås et mere enkelt og ligetil takstsystem i den kollektive trafik. Målet er på sigt at etablere et fælles takstsystem for hele den kollektive trafik i landet. Denne målsætning skal ses i sammenhæng med planerne om etableringen af et landsdækkende elektronisk rejsekort".

Endvidere refereres i lovforslaget at *"..Parterne bag Rejsekort A/S planlægger, at rejsekortet udstrækkes til at blive en landsdækkende, elektronisk rejsehjemmel, der over en årrække vil kunne erstatte de nuværende billetteringssystemer i den kollektive trafik. Herved vil tilgængeligheden til den kollektive trafik kunne øges, idet rejsekortet, fuldt implementeret, vil kunne anvendes til al kollektiv trafik i Danmark".*

Det bemærkes supplerende, at det i regeringsgrundlaget fra februar 2005 er præciseret, at *"Regeringen ønsker at støtte udviklingen af et elektronisk rejsekort" samt at "Målet er at lette borgernes anvendelse af den kollektive trafik i hele landet".*

5 Rejsekortudstyr

5.1 Rejsekortudstyr til busser og tog.

Til rejsekort projektet er der nogle forskellige typer af udstyr, som bruges i busser, på togperroner og til kontrol af rejsehjemmel.

Princippet i busserne er at straks kunden kommer ind i bussen skal foretages check.in ved at føre rejsekortet hen til en kontantløs kortlæser. Chaufføren kan følge check ind på sit chaufførpanel. Når kunden står af bussen skal kortet læses igen, så turens pris kan beregnes. For at udstyret kan finde ud af, hvor passageren er stået henholdsvis på og af, skal positionerne angives og det sker via et GPS-system, der er installeret i bussen.

For Midttrafik er det valgt at bruge som beregningsforudsætning i business-casen, at der laves faste installationer i alle kontraktbusser, undtagen for de i alt 248 ruter, der er defineret som rabatruter. På dette grundlag er det beregningsmæssigt forudsat, at der skal installeres fast udstyr

i 1.010 busser i Midttrafik, inklusiv reservebusser. I skønnet indgår 294 bybusser, 469 regionale busser og 146 lokale busser samt et tillæg på ca. 10 pct. vedrørende reservebusser.

Afgrænsningen af det helt præcise antal busser med faste bus installationer forudsætter en gennemgang af antal busser og omsætning på den enkelte rute, et samlet overblik hvordan den enkelte bus anvendes på tværs af ruter, samt hvordan den enkelte rute hænger sammen med – eller ikke hænger sammen med – øvrige busruter og tog. På dette grundlag kan der være lokale ruter, hvor det skønnes uforholdsmæssigt dyrt af foretage en fast businstallation. Det har ikke været muligt at foretage denne ideelle gennemgang af alle busser og ruter forud for afslutningen af business-casen, hvorfor det understreges, at det endelige antal faste businstallationer kan afvige fra det beregningsmæssigt forudsatte antal. Midttrafiks bestillere vil blive bedt om en vurdering af det antal businstallationer, som findes relevant for de enkelte områder.

Det er i princippet muligt at bruge PDA-baserede scannere til "check-in" og "check-ud". Disse skannere – som relativt nemt kan flyttes fra bus til bus - giver mulighed for at give rejsekort-funktionalitet i busser, hvor det som udgangspunkt ikke skønnes hensigtsmæssigt at lave faste installationer fordi disse eksempelvis fortrinsvis betjener ruter med en beskeden omsætning og et beskedent passageantal. Udstyret vil kun blive installeret ved bussens indgangsdør, og ikke bussens øvrige døre. For chauffører og passagerer er denne "light-løsning" en mindre brugervenlig løsning med færre funktioner end de faste installationer. Løsningen er derfor alene brugbar i ruter, som eksempelvis åbne skolebusruter, lokalruter og måske som backup i reservebusser, som relativt sjældent tages i brug. Løsningen er imidlertid ikke anvendelig til bybusruter, regionale ruter samt de større lokale ruter.

For lokalbanernes vedkommende kan man i princippet vælge at placere billetteringsudstyret i togene eller på perronerne. I business-casen er det forudsat, at alt udstyret er monteret på perronerne, således at kunderne foretager check-ind og check-ud uden for toget. Denne løsning er blandt andet en fordel i forhold til kontrol af gyldig rejsehjemmel. Midttrafik overvejer dog, hvor vidt det i stedet bør vælges den model, hvor billetteringsudstyret installeres i toget. Dette vil blandt andet indebære et mere begrænset behov for udstyr, og dermed lavere anskaffelsesudgifter.

På udvalgte stationer opsættes kan der opsættes en kortautomat, hvor det er muligt at købe anonyme kort eller tanke de personlige kort op samt et par yderligere funktioner. Det er kun muligt at bruge betalingskort til betaling på automaterne, d.v.s. at det ikke bliver muligt at bruge sedler og mønter.

Til kontrolpersonalet er der udviklet en lille håndholdt enhed, som kan aflæse kortene og derved kan kontrollørerne se om et konkret rejsekort har gyldighed som rejsehjemmel.

Til salg af anonyme kort og opladning af kort via en agent er der udviklet en lille salgsterminal. Til salg fra trafikcentre og rutebilstationer leveres et program, som er udviklet til DSB. Programmet installeres på en almindelig pc.

6 Økonomiske konsekvenser ved Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet.

6.1 Udgifter, likviditetsbehov og finansiering.

En tilslutning til det landsdækkende rejsekortprojekt har en række væsentlige økonomiske konsekvenser for Midttrafik. Disse konsekvenser er beskrevet i det følgende.

Kapitaludgifterne til aktiekapital, lånekapital og indkøb af rejsekortudstyr er beskrevet i afsnit 6.1.1, 6.1.2 og 6.1.3, mens de centrale og decentrale drifts- og vedligeholdelsesudgifter er beskrevet i afsnit 6.1.4.

Den positive påvirkning for Midttrafiks omsætning som forudsættes ved ibrugtagning af rejsekortet, er beskrevet i afsnit 6.1.6.

Endelig er en række øvrige rejsekortafledte udgifter og indtægter for Midttrafik beskrevet i afsnit 6.1.7., herunder de konsekvenser som rejsekortprojektet har for Midttrafiks administration.

Det samlede likviditetsbehov for Midttrafik som følge af en tilslutning til rejsekortprojektet er beskrevet i afsnit 6.1.8.

I afsnit 6.2 er nærmere beskrevet den årlige likviditetsbelastning for Midttrafik, såfremt det lægges til grund, at der foretages en delvis lånefinansiering af den samlede udgift til rejsekortprojektet.

De økonomiske konsekvenser der er beskrevet i det følgende, er samtlige de økonomiske konsekvenser som fra og med 2008 skønnes at følge af en beslutning i Midttrafiks bestyrelse om fuld tilslutning til Rejsekortprojektet, dvs. inklusiv de eksisterende forpligtigelser fra det tidligere VAT. De indbetalinger, som er foretaget forud for 2008 – i alt ca. 7 mio. kr. - er ikke medregnet.

6.1.1 Aktiekapital

Det centrale grundlag for trafiksekskabernes samarbejde om rejsekortprojektet er aktionæroverenskomsten, jf. afsnit. Aktionæroverenskomsten indeholder den overordnede regulering af aktionærernes indbyrdes forhold i Rejsekort A/S, herunder er der nærmere fastlagt størrelsen af de enkelte aktionærers kapitalindskud. De enkelte trafiksekskabernes andel af den samlede aktiekapital er bestemt ud fra rejse- og omsætningstal, vægtet med 40 % på indtægterne og 60 % på antallet af rejser.

Der særskilte udgift til aktiekøb for Midttrafik ved fuld tilslutning til Rejsekortsystemet udgør ca. 33,3 mio. kr. (2007-priser). Der er i business casen forudsat, at der er et afkast på aktierne på 5 pct. p.a. fra og med 2017.

Indtægtsgrundlag for rejsekort A/S – og hermed grundlaget for at kunne udbetale et eventuelt udbytte - udgøres af rejse- og omsætningsafgifterne, jf. afsnit 6.1.4. Da der i praksis vil være fuld eller tilnærmelsesvis identitet mellem kredsen af aktionærer og indbetalerne af rejse- og omsætningsafgifter, er det imidlertid af en meget begrænset selvstændig interesse, hvor stort aktieafkastet isoleret set er. Det relevante er den samlede nettobetaling for det enkelte trafiksekskab, på tværs af alle udgiftstyper, jf. opgørelserne i afsnit 6.1.8 og afsnit 6.2 nedenfor.

Forudsættes Midttrafiks fulde tilslutning til Rejsekortprojektet, forventes aktieudvidelsen på ca. 33,3 mio. kr. at ville ske i år 2008. Midttrafik kommer derved til at have aktier for et samlet beløb på ca. 36,0 kr. (2007-priser).

I tabel 1 er angivet Midttrafiks samlede årsfordelte finansieringsbehov vedrørende den aktiekapital, som forudsættes erhvervet.

Tabel 1. Årsfordelt finansieringsbehov – aktiekapital.

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Efter 2012	I alt
Aktieerhvervelse (udvidelse)	33,3						33,3

6.1.2 Lånekapital

Rejsekort A/S står i henhold til kontraktgrundlaget for drift og vedligeholdelse af det centrale system, det vil sige alt det der er fælles for samtlige tilsluttede trafiksselskaber. Kort fortalt drejer det sig om det store centrale computersystem og de dertil hørende datanetværk.

Udgiften for rejsekort A/S skal som udgangspunkt betales af nogle afgifter som hvert enkelt trafiksselskab betaler i form af rejseafgifter og omsætningsafgifter, jf. nedenfor vedrørende drifts- og vedligeholdelsesudgifter. Det enkelte selskabs indskud af lånekapital bestemmes ud fra selskabets relative aktieandel.

Da udgifterne for Rejsekort A/S i væsentligt omfang kommer før indtægterne i form af rejse- og omsætningsafgifter, er det nødvendigt for Rejsekort A/S med en midlertidig arbejdskapital. Denne arbejdskapital kommer fra lån der optages blandt aktionærerne.

Udlånet fra Midttrafik til Rejsekort A/S som følge af en Midttrafik-beslutning om fuld tilslutning til rejsekortprojektet vil indebære en indbetaling fra Midttrafik på ca. 51,6 mio. kr. i 2009, hvilket vil bringe den samlede lånekapital fra Midttrafik op på i alt ca. 55,5 mio. kr. (2007-priser).

Lånene optages af Rejsekort A/S i takt med selskabets løbende likviditetsbehov. Låneoptagelsen udskydes længst muligt, da Rejsekortselskabet i henhold til aktionæroverenskomsten betaler en relativt høj forrentning for selskabernes indlån. Lånekapitalen skal i henhold til aktionæroverenskomsten som udgangspunkt være tilbagebetalt fra Rejsekort A/S til aktionærerne senest medio 2020.

Rejsekort A/S forrenter i henhold til aktionæroverenskomsten den indskudte lånekapital fra aktionærerne på grundlag af den såkaldte CIBOR 12 måneders rentesats plus 1 pct. Medio november 2007 svarer CIBOR 12 + 1 pct. til en forrentning på i alt ca. 5,8 pct. p.a. Hermed vil Midttrafik opnå en forrentning af lånekapitalen som med stærkt overvejende sandsynlighed ligger over den rente som Midttrafik kan låne til, eksempelvis i Kommunekredit. Det betyder, indskud af ansvarlig lånekapital alene vil belaste Midttrafik likviditetsmæssigt, men at der samlet reelt vil være tale om en nettoindtægt og ikke en udgift.

Størrelsen af den forventede indtægt afhænger blandt andet af, i hvilken takt Rejsekort A/S tilbagebetaler lånekapitalen samt vilkårene for det lån som Midttrafik optager til finansiering af kapitalindskuddet, herunder eksempelvis om Midttrafik vælger en fast eller en variabel forrentning og om der ønskes mulighed for førtidig indfrielse af lånet m.v.

I tabel 2 er angivet Midttrafiks samlede årsfordelte finansieringsbehov vedrørende lånekapital, som Midttrafik stiller til rådighed for Rejsekort A/S, opgjort i 2007-priser.

Tabel 2. Årsfordelt finansieringsbehov – lånekapital.

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Efter 2012	I alt
Lånekapital (udvidelse)		51,6					51,6

6.1.3 Udgifter til indkøb af rejsekortudstyr.

I forbindelse med tilslutning til Rejsekortet, skal Midttrafik investere i forskellige typer af udstyr. Dette omfatter både udstyr til busser, togperroner, garageanlæg og salgsudstyr til salgssteder.

Til busserne omfatter dette chaufførens rejsekortcomputer, betjeningskærm, printer, GPS kommunikation og kortlæsere ved hver dør. Ved større garageanlæg og på busterminaler, omsættes WLAN kommunikation, således at busserne kan tømmes for data og nye datafiler kan uploades til bussen.

På større togstationer kan der installeres en rejsekortautomat, hvori passagererne kan købe et anonymt rejsekort, optanke sit rejsekort eller se rejsehistorikken over tidligere foretagne rejser. Trafikkontrollørerne vil blive udstyret med en kontrolenhed (en PDA), således at de kan tjekke passagerernes rejsehjemmel.

Der skal også installeres rejsekortudstyr på diverse salgssteder. Det gælder både egne salgssteder, som busterminaler og lign., men også salgsudstyr til kiosker og salg via telefonsalg kræver udstyr.

Beregningsmæssigt er det antaget at der skal rejsekortudstyr i i alt 1.010 busser og at disse fordeles på 70 garageanlæg.

Til salg og optankning af rejsekort er det anslået at der skal opsættes 5 kortautomater, der etableres kortoptankningsfaciliteter i 50 kiosker og at der etableres 5 kortsalgssteder, hvor kunderne kan købe personlige kort.

De angivne udstyrmængder beror på et foreløbigt samlet overslag. Opgørelse af de helt eksakte udstyrmængder beror på en mere omfattende gennemgang af busser og busruter m.v., jf. nærmere afsnit 5.1.

I [tabel 3](#) er angivet det samlede årsfordelte finansieringsbehov vedrørende indkøb af rejsekortudstyr i 2007-priser. Finansieringsbehovet er opgjort inklusiv reservedele, kaldte optioner, uddannelse og installation. Der er endvidere skønsmæssigt tillagt 5 pct. vedrørende uforudseelige udgifter.

Tabel 3. Årsfordelt finansieringsbehov – indkøb af rejsekortudstyr.

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Efter 2012	I alt
Køb af rejsekortudstyr	20,2	77,6		5,2			102,9

6.1.4 Drifts- og vedligeholdelsesudgifter

Konceptet for rejsekort projektet kan kort beskrives som bestående af to dele, hvor den første del er dataopsamlingsdelen. Denne del omfatter det store centrale computersystem og det dertil hørende datanetværk. Omkostningerne til dataopsamlingsdelen dækkes som udgangspunkt af den lånekapital, som stilles til rådighed for Rejsekort A/S af de enkelte aktionærer. Lånekapitalen tilbagebetales til de enkelte aktionærer via opkrævningen af rejseafgifter og omsætningsafgifter.

Den anden del er det rejsekortudstyr ("hardware") der er monteret decentralt – "ude i marken". Den samlede mængde af rejsekortudstyr er entydigt opdelt på de enkelte trafikselskaber, og betales følgelig af de enkelte selskaber på grundlag af givne udstyrpriser og de af trafikselskabet ønskede udstyrmængder.

De forskellige typer af decentralt rejsekortudstyr - installeret i busser, på togperroner og i garageanlæg m.v. - skal det enkelte trafikelskab selv afholde vedligeholdelsesudgiften til. Vedligeholdelse og service udføres af East-West.

Der er i tabel 4 skønnet over de samlede årsfordelte drifts- og vedligeholdelsesudgifter for Midttrafik ved fuld tilslutning til Rejsekortprojektet, fordelt på rejseafgifter og omsætningsafgifter vedrørende den centrale dataopsamlingsdel, samt på udgifter til reservedele samt vedligeholdelse til det decentrale rejsekortudstyr. Rejse- og omsætningsafgifterne aftales mellem aktionærerne og udgør pr. oktober 2007 forudsatte satser er en rejseafgift på 0,280 kr. pr. rejse samt en omsætningsafgift på 1,207 %.

For de decentrale udstyr er skønnet baseret på de erfaringstal som ligger i forbindelse VAT-tilslutningen. Afhængig af det konkrete udstyr som indkøbes, ligger den årlige decentrale drifts- og vedligeholdelsesudgift på 6-7 pct. af de samlede anskaffelsesudgifter, hvilket i henhold til Rejsekort A/S er det forventede niveau.

Tabel 4. Årsfordelt finansieringsbehov – drifts- og vedligeholdelsesudgifter.

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Årligt efter 2012
<u>Det centrale udstyr:</u>						
Rejseafgift		0,1	8,5	16,5	16,7	16,7
Omsætningsafgift		0,1	3,3	6,4	6,4	6,4
<u>Det decentrale udstyr:</u>						
Vedligeholdelse i garantiperioden		2,5	4,9	2,5		
Vedligeholdelse efter garantiperioden				3,1	6,2	6,2
I alt		2,6	16,7	28,4	29,3	29,3

Vedligeholdelsesudgiften vedrørende det decentrale udstyr er større efter garantiperiodens udløb. Garantien dækker en reparation eller en ombygning af udstyret. Garantiperioden er 2 år efter driftstart.

Det bemærkes, at der i de samlede drifts- og vedligeholdelsesudgifter indirekte omfatter en udgift til afskrivning/genanskaffelse. Det skyldes, at det er systemleverandøren East-West som i henhold til kontrakten har ansvaret for, at systemet løbende vedligeholdes og ajourføres i en 15-årig periode, så det på et givet tidspunkt kan honorere de funktionskrav m.v. som er aftalt mellem East-West og Rejsekort A/S. Dette forhold er væsentligt ved vurdering af de relativt høje driftsomkostninger

6.1.5 Distributionsafgifter og distributionshonorar.

Rejsekort A/S opkræver en betaling fra trafiksselskaberne som skal dække udgifterne til markedsføring, salg og distribution m.v. af det fælles rejsekort. Opkrævningen sker i form af en distributionsafgift. Afgiften er fastsat til 2,8 % af de enkelte trafiksselskabers omsætning på rejsekortet. Der forudsættes ved beregningen en omsætning på 670 mio. kr. årligt, svarende til den senest opgjorte omsætning i Danske Regioner. Det forudsættes endvidere, at 75 pct. af Midttrafiks omsætning overgår til rejsekortet fra og med 2013.

Den part som faktisk udfører arbejdet vedrørende markedsføring, salg og distribution m.v. modtager modsvarende en honorering i form af et distributionshonorar. Distributionshonoraret er fastsat i tilslutningsaftalen. Honoraret er en variabel procentdel af det beløb som der oplades med. Procentdelen er størst for betjent salg og mindst for selvbetjeningssalg over nettet. Der betales endvidere et honorar for hvert nyt kort der sælges.

Det er forudsat, at Midttrafik som udgangspunkt modtager lige så store indtægter i form af distributionshonorarer som Midttrafik betaler til de øvrige i form af distributionsafgifter, med andre ord at Midttrafik netto hverken har en udgift eller en indtægt på dette punkt, jf. tabel 5 nedenfor.

Til orientering er angivet det forudsatte årlige niveau vedrørende distributionsafgifter og distributionshonorarer.

Tabel 5. Årsfordelt finansieringsbehov – distributionsafgifter og distributionshonorarer.

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Årligt Efter 2012*
Distributionsafgifter	0	2,3	9,9	11,7	13,4	14,1
Distributionshonorarer	0	-2,3	-9,9	-11,7	-13,4	-14,1
I alt		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

* Svarende til det stabiliserede niveau fra og med 2013.

6.1.6 Omsætningseffekter for Midttrafik ved indførelse af rejsekortet.

Samlet forudsættes det, at Midttrafiks omsætning vil blive påvirket med mellem 0 pct. og 3 pct. årligt for den del af midttrafiks omsætning, som overføres til rejsekortet. Det forudsættes, at der i 2013 og i de følgende år er overført 75 pct. af Midttrafiks nuværende omsætning til rejsekortet. Med en omsætning på forudsat 670 mio. kr. årligt svarer det til en maksimal omsætningsfremgang på i størrelsesordenen 15 mio. kr. årligt fra og med år 2013.

Den mulige opsætningseffekt ses som en konsekvens af den større tilbøjelighed til at benytte kollektiv trafik, som introduktionen af rejsekortet forudsættes at indebære samt de effekter der følger af at Midttrafik opnår bedre muligheder for driftsplanlægning og ruteplanlægning m.v. jf. nærmere diskussionen i afsnit 2.

I tabel 6 er angivet det samlede årsfordelte finansieringsbehov vedrørende omsætningseffekten for Midttrafiks ved indførelse af rejsekortet.

Tabel 6. Årsfordelt finansieringsbehov – omsætningseffekt ved rejsekortintroduktion.

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Årligt efter 2012*
Omsætningseffekt	0	0	0- -10,1	0- -12,1	0- -14,1	0- -15,1

* Svarende til det stabiliserede niveau fra og med 2013.

6.1.7 Øvrige udgifter og indtægter.

I det ovenstående er skønnet over de direkte økonomiske konsekvenser som følge af en implementering af rejsekortprojektet i Midttrafik.

Ud over de direkte økonomiske konsekvenser eksisterer der en række afledte økonomiske konsekvenser, som bør indregnes for at opnå et mere retvisende billede af de samlede økonomiske konsekvenser ved rejsekortprojektet.

De afledte økonomiske konsekvenser består af en række følgeudgifter til eksempelvis markedsføring, uddannelse og projektorganisering m.v. i Midttrafik. På sigt vil der også i et vist omfang være en række mindreudgifter ved indførelse af rejsekortprojektet, efterhånden som eksempelvis de eksisterende billetteringssystemer kan udfases.

Information og markedsføring.

Midttrafik kan i et ikke uvæsentligt omfang drage fordel af den samlede markedsførings- og informationsindsats som sker centralt. Når rejsekortet kommer til Jylland, vil der på det pågældende tidspunkt være et vist overordnet kendskab til produktet blandt Midttrafiks kunder. Der vil dog til stadighed være brug for en særlig indsats, som blandt andet orienterer kunderne om de særlige ændringer i forholdet mellem kunde og Midttrafik, som rejsekortet vil give anledning til, så som ændring af informationskanaler, ændrede forretningsgange med hensyn til anskaffelse og betaling af rejsehjemmel, overgangsbestemmelser etc. Der vil endvidere være behov for en særskilt informationsindsats i forhold til entreprenørerne. Der er skønnet en samlet merudgift til markedsføring på 1,0 mio. kr.

Kundeservice og betjent salg

Det skønnes, at der i en overgangsfase vil være et styrket behov for kundeservice som følge af det særlige informationsbehov, som kunderne vil opleve i forbindelse med overgangen fra et billetteringssystem til et andet. På længere sigt skønnes der et formindsket behov for kundeservice, herunder oplysninger om billetpriser og takstsystemer m.v., da en viden herom i princippet bliver overflødig ved overgang til rejsekortet.

På det "mellemlange sigt" skønnes der samlet en uændret ressourceindsats til kundeservice. Der er ikke indregnet en selvstændig effekt vedrørende kundeservice.

Med udgangspunkt i det aktuelle årlige udgiftsniveau på godt 10 mio. kr. forventes det, at der kan opnås en mindreudgift vedrørende betjent salg på rutebilstationer på størrelsesordenen ca. 1 mio. kr. årligt fra og med 2011.

Klippekort og periodekort.

Ved overgangen til rejsekortet udfases klippekort og abonnementskort efter en periode. Visse abonnementskort - eksempelvis skolekort - skønnes dog umiddelbart at blive opretholdt. I det omfang og det tempo som de eksisterende klippekort og abonnementskort udfases, vil det

indebære en mindreudgift til trykning, administration og distribution m.v. Hertil kommer de eksisterende udgifter til salgsprovision.

Det skønnes, at der kan opnås en mindreudgift vedrørende *klippekort* på i størrelsesordenen årligt 1,75 mio. kr. fra og med 2011, fordelt med ca. 1,25 mio. kr. på trykkeudgifter og ca. 0,5 mio. kr. på lønsum, når klippekortene er fuldt udfaset.

Det skønnes endvidere, at der kan opnås en besparelse på årligt 0,3 mio. kr. på *abonnementskort* fra og med 2011. Skolekort og uddannelseskort indgår ikke. Der skønnes af denne grund ikke umiddelbart sparet lønsum.

Med udgangspunkt i det aktuelle niveau for udgifter til salgsprovenu, skønnes det endelig, at der fra og med 2011 kan opnås en mindreudgift til *salgsprovenu* på i størrelsesordenen årligt ca. 3,75 mio. kr.

Samlet skønnes en årlig besparelse på 5,8 mio. kr. fra og med 2011.

Tilretning af edb-systemer m.v.

I forbindelse med rejsekortprojektet vil der som en del af "back-office" systemet blive tilbudt en række statistikfaciliteter. De vil dog herudover være behov for forskellige tilretning af eksisterende edb-systemer, herunder regnskabs- og planlægningsystemerne, så der kan ske udveksling og bearbejdning af de relevante data i rejsekortets "back-office-system". Der kan endvidere være behov for indkøb af ekstra serverkapacitet m.v.

Der skal ske særskilt ændring af det fælles system (system94 i NT), som foretager administration og planlægning vedrørende køreplaner og entreprenører for alle trafikelskaber uden for Sjælland. Midttrafiks andel til dette system skønnes at være i størrelsesordenen 0,7 mio. kr.

Rejsekortsystemet frembringer en meget stor og detaljeret mængde data. Data kan eksempelvis bruges til en mere målrettet markedsføring og til optimeringer på drifts- og køreplanområdet m.v. For at de rå data kan omsættes til praktisk anvendelig information, vil det endvidere være en forudsætning, at der kan ske indkøb af edb-baserede analyseværktøjer m.v.

De samlede merudgifter til edb-systemer m.v. skønnes at være i størrelsesordenen i alt 5 mio. kr.

Movia har oplyst, at de budgetterer med 1 mio. Kr. til dataeksport samt op til 10 mio. kr. til særlige analyseværktøjer/data warehouse m.v., i alt 11 mio. kr.

Uddannelse

Til supplement af den uddannelse, som er en del af den samlede rejsekortpakke ("train the trainer"), er der behov for uddannelse og kursusvirksomhed i relation til et meget bredt udsnit af Midttrafiks medarbejdere og samarbejdspartnere. Det drejer sig blandt andet om kursusvirksomhed i forhold til kundecenter, entreprenørhåndtering, økonomidel og chaufføruddannelse. Chaufføruddannelsen skønnes i et væsentligt omfang at kunne blive afholdt inden for de muligheder for efteruddannelse, som typisk ligger i kontrakterne med de enkelte vognmænd. Movia har valgt at gennemføre chaufføruddannelsen i samarbejde med AMU-centrene, og en tilsvarende model forudsættes anvendt i Midttrafik.

Det skønnes, at der samlet er behov for merudgifter på i alt ca. 0,8 mio. kr. til uddannelse.

Intern projektorganisering.

Planlægning og implementering af et så stort og gennemgribende projekt som rejsekortet kan ikke

hensigtsmæssigt baseres på de stærkt begrænsede muligheder for at løfte opgaven, som Midttrafiks eksisterende organisering giver. Dertil er opgaven for omfattende og for langstrakt. Det forudsættes derfor, at der laves en egentlig særskilt projektorganisering vedrørende rejsekortet, som kan sikre den nødvendige fremdrift og den nødvendige klarhed i ansvars- og opgaveplaceringen. Det er umiddelbart tanken, at der laves en projektorganisering i den form der i Midttrafik er valgt for letbaneprojektet i Århus. De trafiksselskaber som allerede har valgt at gå fuldt med i rejsekortprojektet, har på tilsvarende måde valgt en projektorganisering med et fast sekretariat grundet opgavens omfang, kompleksitet og længde.

Af konkrete opgaver som forudsættes løst af projektsekretariatet kan eksempelvis nævnes:

- Afdækning af behov for og placering af rejsekortudstyr i Midttrafiks samlede område
- Planlægning og afvikling af udstyrsinstallation, test og godkendelse. Opfølgning og korrektion ved afvigelser.
- Afklare, beskrive og sikre implementering af alle relevante forretningsgange ved brug af rejsekortet, herunder kortdistribution, information og kundesupport, kundeklager, entreprenørtilpasninger, cash-flow, debitor/kreditorstyring etc.
- Driftsplaner og løbende driftsstatus. Håndtering af driftsproblemer. Driftanalyser.
- Markedsføring og salgsstrategi
- Sikre korrekte takstdata i rejsekort
- Koordinere og tilbyde uddannelse
- Sikre erfaringsopsamling og dokumentation
- Sikre relevante koblinger mellem rejsekortsystemet og de eksisterende edb-systemer, herunder økonomisystemerne
- Analysere og nyttiggøre rejsekortdata, herunder servicere kolleger med databehov
- Deltage i relevante arbejdsgrupper på tværs af trafiksselskaberne samt med Rejsekort A/S og Bus & Tog, eksempelvis arbejdsgrupper omkring et kommende fælles kontantbilletsystem og arbejdsgrupper vedrørende projektudrulning og økonomi.
- Håndtering af kontraktmæssige spørgsmål m.v. i forhold til rejsekort A/S

Det skønnes, at der til brug for bemanningen af projektsekretariatet vil være behov for en merudgift på skønsmæssigt i alt 7,5 mio. kr. i perioden 2008-2010. I de efterfølgende år afsættes skønsmæssigt et beløb på 1 mio. kr. i erkendelse af, at der også efter driftsstart vil være en række væsentlige men mere driftsorienterede opgaver. Udgiftsskønnet vedrørende projektorganisering samt "øvrige administration" tage udgangspunkt i de praktiske erfaringer i Movia.

Movia bruger aktuelt (ultimo 2007), hvad der svarer til i størrelsesordenen 5-6 mio. kr., årligt på medarbejdere, som udelukkende er beskæftiget med rejsekortprojektet. Movia understreger, at de selv og andre relevante selskaber konsekvent har undervurderet behovet for projektorganisering samt ressourcetrækket på "øvrige administration".

Øvrig administration.

Det skal, efter en beslutning om at rejsekortet udbredes i hele Midttrafiks område, foretages en detaljeret gennemgang af ruter, kontrakter og strækninger, for at klarlægge det endelige antal enheder der skal til, og den fysiske placering af disse enheder.

Der skal endvidere afklares forretningsgange internt og i forhold til kunder og entreprenører, herunder udarbejdes nye arbejdsgangsbeskrivelser og instruktioner, entreprenørkontrakter m.v. Dernæst skal der ske faktisk implementering af nye forretningsgange, eksempelvis vedrørende kortdistribution og kundeforhold. Der kan i en overgangsperiode forventes generelt flere henvendelse, herunder flere deciderede kundeklager.

De nævnte opgaver vil som udgangspunkt ligge i og vil blive koordineret af projektsekretariatet. Der vil imidlertid i vidt omfang være behov for at inddrage den øvrige del af Midttrafiks organisation, hvilket kan forventes at indebære et betydeligt ressourcetræk over en flerårig periode. Det skønnes, at i størrelsesordenen ca. 15 pct. af Midttrafiks samlede administrative ressourcer i en ca. 3-årig periode vil medgå til rejsekortrelaterede arbejdsopgaver. Den samlede administrative merbelastning svarer til en lønsum på i alt 20 mio. kr.

På baggrund af erfaringerne fra Movia vurderes det angivne skøn at være "i den lavere ende".

Bortfaldne driftsudgifter vedrørende det eksisterende system.

Når rejsekortet er fuldt indført i Midttrafik og de eksisterende systemer bliver udfaset fra 2009, vil driftsudgifterne for de eksisterende systemer bortfalde. Det skønnes at der samlet vil kunne opnås en besparelse på op til 5 mio. kr. årligt, når det eksisterende billetteringsudstyr er fuldt udfaset fra og med 2012. på grundlag af niveauet for de eksisterende driftsudgifter. Det svarer til det samlede årlige niveau for de eksisterende driftsudgifter.

Trafiktællinger og indtægtsfordeling.

De data som registreres ved kundernes brug af rejsekortet vil i princippet overflødiggøre behovet for trafiktællinger, herunder behovet for tilknyttede konsulentydelse m.v. Baseret på det erfaringsmæssige udgiftsniveau på området skønnes det, at der kan opnås en besparelse på årligt 2,5 mio. kr. fra og med 2013.

Kontrol og godkendelse af businstallationer.

Midttrafik skal som udgangspunkt selv foretage gennemgang og godkendelse af businstallationer samt øvrige installationer i garageanlæg m.v. Med forudsat installation i godt 1.000 busser er der tale om en ganske omfattende opgave. Det bør overvejes at anvende konsulentbistand til opgaven, evt. fra Movia, som på det relevante tidspunkt har været igennem processen og dermed har draget en række væsentlige og nyttige erfaringer.

Det skønnes, med udgangspunkt i, at en person kan gennemgå og godkende ca. 25 busser på en uge, at der vil medgå særskilte udgifter hertil på i størrelsesordenen samlet 0,75 mio. kr.

Merudgifter i Århus bybusser p.g.a. længere indstignings- og køretid.

I Århus sker indstigningen i dag uden at der foretages billettering. I forhold hertil vil brug af rejsekortet i en vis grad forsinke indstigningen, og hermed give længere køretider og højere udgifter. Der er behov for at nærmere at analysere, hvordan der kan sikres en indstigning i busserne i Århus, som i mindst muligt omfang indebærer forsinkelser, og hermed ekstra køretid og merudgifter i forhold til i dag, herunder tæt at følge de erfaringer, der vil blive gjort i Movias område forud for en rejsekortudrulning i Midttrafik. Forholdet vil endvidere blive rejst over for Rejsekort A/S. Der er ikke i nærværende sammenhæng forsøgt en prissætning af forholdet, idet det i første omgang ses som formålstjenligt at fokusere på de mulige initiativer til en reduktion af problemet. Umiddelbart kan man eksempelvis forestille sig at check-in scanneren placeres således i bussen, at selve indstigningen påvirkes minimalt i forhold til i dag.

I tabel 7 er angivet det samlede årsfordelte finansieringsbehov vedrørende ”øvrige udgifter og indtægter”.

Tabel 7 Årsfordelt finansieringsbehov – øvrige udgifter og indtægter.

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Årligt efter 2012
Information og markedsføring		0,5	0,5			
Kundeservice og betjent salg				-1,0	-1,0	-1,0
Klippekort og periodekort				-5,8	-5,8	-5,8
Tilretning af edb-systemer m.v.	1,0	3,0	1,0			
Uddannelse		0,8				
Intern projektorganisation	1,5	3,0	3,0	1,0	1,0	1,0
Øvrig administration	2,5	7,0	7,0	3,5		
Driftsudgifter vedrørende det eksisterende system			-1,0	-3,0	-5,0	-5,0
Trafiktællinger og indtægtsfordeling						-2,5
Kontrol og godkendelse af businstallationer		0,8				
I alt	5,0	15,1	10,5	-5,3	-10,8	-13,3

6.1.8 Samlet likviditetsbehov for Midttrafik ved kontant betaling.

Det årlige likviditetsbehov for Midttrafik udgøres af de under punkterne 6.1.1 til 6.1.7 nævnte beløb. Det samlede årsopdelte likviditetsbehov er angivet i tabel 8. De angivne beløb svarer til den udgift som ville være gældende i det enkelte år, hvis alle udgifter betales kontant.

Tabel 8. Samlet årsfordelt likviditetsbehov ved tilslutning til Rejsekortet
– fuld kontantbetaling. (mio. kr.).

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Årligt efter 2012
Aktiekapital (6.1.1)	33,3					
Lånekapital (6.1.2)		51,6				
Køb af rejsekortudstyr (6.1.3)	20,1	77,6		5,2		
Drifts- og vedligeholdelsesudgifter (6.1.4)		2,6	16,7	28,4	29,3	29,3
Distributionsafgifter og distributionshonorarer (6.1.5)						
Omsætningseffekter (6.1.6)			0- -10,1	0- -12,1	0- -14,1	0- -15,1
Øvrige udgifter og indtægter (6.1.7)	5,0	15,1	10,5	-5,3	-10,8	-13,3
I alt	58,5	146,9	17,2- 27,2	16,3- 28,3	4,4- 18,5	0,9- 16,0

Usikkerheder ved opgørelsen.

For det samlede skøn vurderes der ikke mindst en usikkerhed med hensyn til hvornår de enkelte udgifter og indtægter falder, primært sammenhængende med om projektet tidsmæssigt gennemføres som forudsat.

Udgiftstallene er herudover naturligvis betinget af de opstillede forudsætninger, herunder eksempelvis af hvor mange og i hvilke busser der skal installeres udstyr og af de øvrige udstyrsforudsætninger. Generelt vurderes der at være en forholdsvis moderat usikkerhed på de centrale udgiftsposter vedrørende aktiekøb, lånekapital og rejsekortudstyr, da der på disse punkter er tale om kontraktligt regulerede forhold. Der er dog mulighed for at aktionærerne indbyrdes kan aftale at regulere indbetalingen af aktiekapital og lånekapital, hvis der er den tilstrækkelige enighed herom, begrundet i den løbende vurdering af økonomien i Rejsekort A/S. Tilsvarende gælder for de centrale drifts- og vedligeholdelsesudgifter.

Vedrørende distributionsafgifter og distributionshonorarer er det forudsat, jf. afsnit 6.1.5, at Midttrafik netto hverken tjener på eller betaler til de øvrige selskaber. Forholdet vil i praksis være afhængig af, hvilken salgsstrategi Midttrafik implementerer i forbindelse med rejsekortet. Effekten vil også indirekte være påvirket af de øvrige selskabers salgsstrategi.

Den væsentligste principielle usikkerhed vedrører punktet om omsætningseffekten og punktet om "øvrige udgifter og indtægter". Omsætningseffekten har en væsentlig usikkerhed, fordi den beror på en adfærd hos kunderne, som kan være svær at forudsige. Af samme grund er det forsigtigt lagt til grund, at effekten skønnes at være mellem 0 pct. og 3 pct. af den omsætning som flyttes over på rejsekortet.

6.2 Årligt likviditetsbehov ved delvis lånefinansiering.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har tilkendegivet, at trafiksselskaberne har mulighed for at optage lån i forbindelse med deres deltagelse i Rejsekort A/S.

Ministeriet er indstillet på efter ansøgning at give dispensation til lånoptagelse til rejsekortprojektet med udgangspunkt i de retningslinier, hvorefter der tidligere er givet lånedispensation til trafiksselskaber, hvis trafiksselskaberne har behov for lånefinansiering i forbindelse med deltagelse i Rejsekortprojektet.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har oplyst, at Midttrafik har de samme lånemuligheder som tidligere er givet til HUR. Konkret forudsættes det at indebære, at der vil være mulighed for lånefinansiering af alle relevante følgeudgifter i tilknytning til rejsekortprojektet, både anlægsorienterede udgifter og driftsudgifter. Tilsagnet fra Indenrigs- og sundhedsministeriet indebærer konkret, at der kan opnås en selvstændig låneramme for Midttrafik.

Der vil, i umiddelbar forlængelse af en bestyrelsesbeslutning om Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet, blive taget skridt til at sikre, at de nødvendige og tilstrækkelige lånetilsagn indhentes i Indenrigs- og Sundhedsministeriet samt at den nødvendige udbudsforretning iværksættes.

På grund af den store likviditetsbelastning særligt i 2008 og 2009, jf. tabel 8, forudsættes det, at Midttrafik lånefinansierer en del af rejsekortudgiften.

Konkret forudsættes det, at Midttrafik lånefinansierer aktiekøb, indskud af lånekapital, køb af rejsekortudstyr samt "øvrige udgifter og indtægter" til og med 2010, mens likviditetsbehovet som følge af driftsudgifter, omsætningseffekt samt "øvrige udgifter og indtægter" fra og med 2011 forudsættes betalt kontant.

Midttrafik har vide muligheder for selv at vælge den type finansiering, som vurderes som den mest hensigtsmæssige. Det være sig med hensyn til forhold vedr. fast eller variabel rente, mulighed for førtidig indfrielse af lånet, afdragsfrihed i den første kortere årrække o.s.v.

Movia og NT har valgt at der umiddelbart optages et afdragsfrit lån, som efterfølgende omlægges til lån med fuld ydelsesbetaling, når der efter en kortere årrække kan laves et mere sikkert skøn for det løbende likviditetsbehov, blandt andet under hensyntagen til, hvornår Rejsekort A/S beslutter at påbegynde tilbagebetalingen af den indskudte lånekapital, jf. afsnit 6.1.2. Det er umiddelbart forudsat, at der vælges en tilsvarende model for Midttrafik.

Forudsættes beregningsmæssigt en lånefinansiering, hvor Midttrafik vælger et lån med afdragsfrihed frem til medio 2012 og med efterfølgende tilbagebetaling frem til medio 2024, kan Midttrafiks årlige likviditetsbehov opgøres til det i [tabel 9](#) anførte.

I tabel 9 er endvidere indregnet effekten af, at Rejsekort A/S tilbagebetaler lånekapitalen med påløbne renter fra medio 2012 samt en forudsætning om, at Midttrafiks erhvervede aktier i Rejsekort fra og med 2017 giver et årligt afkast på 5 pct.

Tabel 9. Årsfordelt samlet likviditetsbehov ved tilslutning til rejsekortprojektet – delvis lånefinansiering. (mio. kr.)

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	I alt efter 2012***
Lånefinansierede udgifter					6,4	170,4
Umiddelbart afholdte udgifter		2,6	6,7- 16,7	11,1- 23,1	4,4- 18,5	11,4- 207,5
I alt		2,6	6,7- 16,7	11,1- 23,1	10,7- 24,8	181,8- 377,9

*** til og med 2025

Det laveste sæt af udgifter modsvarer den situation, hvor der forudsættes en omsætningsfremgang på 3 pct. for den del af Midttrafiks omsætning, som lægges over på rejsekortet. Det højeste sæt af udgifter modsvarer den situation, hvor det forudsættes, at omsætningen ikke påvirkes som følge af Rejsekortets indførelse i Midttrafik.

De i tabel 9 anførte beløb svarer til de samlede ekstra beløb som forudsættes opkrævet hos bestillerne med de givne forudsætninger for en delvis lånefinansiering.

Der er i [tabel 10](#) givet et skøn for den relative fordeling af det samlede likviditetsbehov på Midttrafiks bestillere.

Tabel 10. Relativ fordeling på bestillere af det samlede likviditetsbehov (pct.)

Favrskov	0,5%
Hedensted**	0,2%
Herning	1,9%
Holstebro	1,6%
Horsens**	2,8%
Ikast-Brandø*	0,0%
Lemvig	0,3%
Norrdjurs	0,7%
Odder	0,3%
Randers	4,5%
Ringk/Skjern	0,7%
Samsø	0,5%
Silkeborg	5,0%
Skanderborg	1,5%
Skive	2,5%
Struer	0,7%
Syddjurs	1,2%
Viborg	2,2%
Århus	18,4%
Regionen**	54,7%
I alt	100,0%

* Der er gratis kørsel i Ikast-Brandø, og derfor ikke et behov for installation af billetteringsudstyr

** Der er ved beregningen taget højde for, at ca. 8,2 pct. af det samlede likviditetsbehov forlods fordeles på Hedensted og Horsens kommuner samt regionen, svarende til den del af Midttrafiks samlede investering som vedrører overførte rejsekortforpligtigelser fra det tidligere VAT.

Fordelingen er et ganske foreløbigt skøn med udgangspunkt i de umiddelbart tilgængelige data i Midttrafik vedrørende de enkelte busruter. Opgørelsen skal tages med forbehold og er medtaget for at give en foreløbig indikation af den relative bestillerbetaling ved tilslutning til rejsekortprojektet. Som led i den rejsekorthøring som Midttrafik vil foretage blandt bestillerne, vil bestillerne blive bedt om selv at vurdere behovet for rejsekortudstyrede busser på de busruter som hører under den enkelte bestiller.

6.3 Gradvis overgang til rejsekortet

I en periode efter indførelse af Rejsekortet vil trafikselskaberne skulle arbejde med to billetsystemer. Dels det nuværende og dels Rejsekortet. Implementeringsstrategien er fastlagt således, at implementeringen af Rejsekortet og udfasningen af eksisterende papprodukter (klippekort og periodekort), vil blive foretaget gennem en overgangsperiode.

Det er planen, at fra salget af Rejsekortet påbegyndes og til salget af klippekort ophører, vil der være en periode på 4 mdr. Ophøret af brugen af klippekortet vil først træde i kraft yderligere 6 mdr. senere. Tilsvarende vil der for periodekort være en overgangsordning, hvor ophøret af salget vil ske 10 mdr. efter ibrugtagningen af Rejsekortet og ophøret af brugen vil træde i kraft yderligere 6 mdr. senere. Denne implementeringsplan ligger dog ikke helt fast og kan justeres når tilsvarende erfaringer er opnået gennem indførelsen af Rejsekortet på Sjælland.



Rejsekortet

kommer til Sjælland i 2008

Nemt og trygt

Trafikselekskabernes mål med det kommende rejsekort er, at kunder nemt og trygt kan rejse med bus, tog og Metro til hver en tid - uden først at skulle købe en billet og sætte sig ind i pris- og zonesystemer. Rejsekortet skal over en årrække erstatte de nuværende kortprodukter (klippe- og abonnementskort). Kunder uden rejsekort vil fortsat kunne købe en almindelig billet til deres rejse.

Det nye med rejsekortet bliver, at kunderne ikke længere skal sætte sig ind i, hvilke zoner bussen og toget kører gennem, men at rejsekortet automatisk kender den direkte afstand mellem start- og slut. I rejsekortets første år bliver afstanden målt i de kendte zoner. Senere vil afstanden blive udregnet i kilometer.



▷ Det er trafikselekskabernes mål med rejsekortet

- at kortet altid er klar til brug
- at hele den offentlige trafik i Danmark kommer med
- at der er ens udstyr, ens anvendelse og ens regler for rejsekortet i hele landet
- at der er én pris - for én rejse, uanset hvilken rute, der er rejst
- at kendskab til takstsystemer og billetprodukter ikke længere er nødvendig
- at kunder oplever rejsekortet som nemt og trygt at købe og bruge

Indhold

De følgende sider beskriver, hvordan rejsekortet bliver taget i brug på Sjælland i 2008, og hvordan trafikselekskabene over en årrække afskaffer de nuværende billet- og kortprodukter for gradvist at introducere rejsekortet.

Trafikselekskabene har en række vigtige hensyn ved introduktionen af rejsekortet:

- Det er meget afgørende for en god introduktion af rejsekortet, at det bliver indført i en kundefærdig og let tilgængelig version.
- Det er ligeledes vigtigt, at kunderne ikke oplever for store prisudsving i forhold til det, som de betaler for at rejse i dag. Men med princippet om, at hver rejse har én pris, så vil der være kundegrupper, der vil opleve mærkbare prisændringer. Det er baggrunden for, at der sker en trinvis overgang fra gammelt til nyt system.

- En trinvis overgang betyder også, at trafikselekskabernes kundeservicefunktioner vil kunne følge med kundernes efterspørgsel.
- Og endelig at trafikselekskabernes økonomi kan styres forsvarligt.

▷ Rejsekort i funktion

De første elektroniske billetssystemer så dagens lys for snart 10 år siden. Trafikselekskabene i Singapore, Hong Kong og Seoul var nogle af de første i verden til at indføre elektroniske billetter. I mange europæiske storbyer har trafikselekskabene indført elektronisk billettering eller er lige ved at tage det i brug: London, Paris, Skt. Petersborgs metro, Rom. I Danmark er der særligt fokus på holland-

ske rejsekort, der bliver landsdækkende ligesom de danske rejsekort. Inden for Skandinavien kan nævnes følgende eksempler på elektronisk billettering: Helsinki, Stockholm, Oslo, Göteborg/Västrafik og Skånetrafikken. Storstrøms Amt har haft elektronisk billettering siden 1992, ligesom der også allerede i dag er elektronisk billettering i Sønderjylland og på Fyn.

Sådan bruger kunden rejsekortet

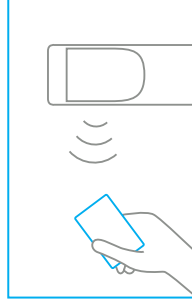
Før kunden kan rejse på sit rejsekort, skal der tankes penge til rejsekortets elektroniske pung. Rejsekortets elektroniske pung kan tankes op i salgsautomater, i bejnt salg, via et af trafikskabernes kundecentre eller via internet*. Desuden vil der være mulighed for, at kunden laver aftale om automatisk optankning af rejsekortet. Det kan ske f.eks. når saldoen på rejsekortet er lav eller ved at overføre et fast månedligt beløb til rejsekortet.

Kunden kan via trafikskabernes internet oprette en personlig rejsekortsider. Her kan hun se sine rejser og de tilhørende transaktioner. Kunden kan også på rejsekontautomater se en oversigt over sine seneste rejser, prisen på dem og saldoen på rejsekortet. I et bejnt salg kan kunden mod betaling få en udskrift af de

*ej anonyme rejsekort.

Teknik

Et rejsekort er et kontaktløst chipkort. Rejsekortet holdes hen på en kortlæser, som aflæser kortet på under 1/2 sekund. Denne handling kaldes Check Ind eller Check Ud.

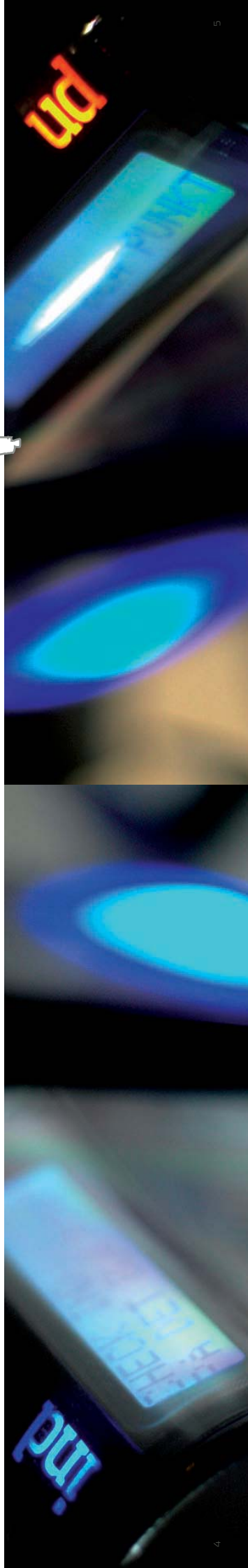


Check Ind og Check Ud

Kunden skal foretage Check Ind ved rejsens start, Check Ind igen ved alle skift og Check Ud ved rejsens afslutning. Kun ved skift mellem to S-tog og skift mellem to Metro tog behøver kunden ikke fornyet Check Ind.

Ved Check Ind ved start af en rejse bliver der trukket et acountobeløb fra rejsekortets elektroniske pung. Samtidig med Check Ud bliver prisen på rejsen beregnet. Forskellen på rejsens pris og acountobeløbet bliver lagt tilbage eller hævet på rejsekortet.

Hvis kunden glemmer Check Ud, er rejsen ikke korrekt afsluttet. Acountobeløbet bliver derfor ikke lagt tilbage til kundens rejsekort, og trafikskaberne kan kræve yderligere betaling for rejsen.



Rejsekortet er billet

Når rejsekortet samtidig er kundens billet, bliver det nemmere for kunden at bruge den kollektive trafik i forhold til i dag. Kunden skal ikke forud købe en billet til rejsen, da rejsekortsystemet holder rede på rejsen og automatisk beregner den rigtige pris. Kunden kan trykt bruge sit rejsekort, uden på forhånd at kende til pris- og zonesystemer.

Rejsekortet vil kunne bruges som billet og betalingsmiddel hos alle trafikskabere. Rejsekortet bliver formelt udstedt af Rejsekort A/S på alle trafikskabernes vegne. Men det er de enkelte trafikskabers salgsnet, der leverer rejsekortet og modtager betaling for optankning. Der vil således ikke være et særligt rejsekort kun til DSB, til Movia eller til andre trafikskaber. Kundens elektroniske penge på rejsekortet står på en konto hos Rejsekort A/S.



Prisberegning

Rejsens pris bliver fastsat ud fra kundens rejse længde i luftlinie.

Rejsekortet registrerer løbende den rejseaktivitet, der sker på hvert rejsekort. På hver rejse giver trafikskaberne en rabat, der er afhængig af rejseaktiviteten gennem de seneste tre måneder. Jo flere rejser og længere rejse længde, jo højere rabat.

Mængderabatten på Sjælland er to-delt. Den ene rabat knytter sig til lokale rejser, den anden rabat er til lange rejser. Ved løbende at se tre måneder tilbage er der sørget for, at kunden efter f. eks. en sommerferiepause kan køre videre på sin "gamle" rabat.

Udover mængderabatten vil der fortsat være kundetypetillæg til f.eks. børn og pensionister.

Rabatter skelner ikke mellem om kunden har rejst med bus, tog eller metro.

Rabatten medtages automatisk i den pris, der betales ved Check Ud.

Når en kunde første gang køber et rejsekort, vil der ikke være nogen rejsestatistik til at fastlægge et rabatniveau efter. Det kan der blive taget højde for ved en manuel placering af kunden på et rabatniveau fra start. Rabatniveauet vil derefter automatisk blive ajourført ud fra kundens rejseadfærd.

Kunden kan via www.rejseplanen.dk få at vide, hvad normalprisen på en planlagt rejse med rejsekort kommer til at koste. Ligeledes vil trafikskabernes kundecentre kunne oplyse priserne på at rejse med et rejsekort. Herudover bliver bussernes stoppestedstandere og togstationerne understøttet med zonekort til rejsekort.

► Fælles introduktion, design og kundecentertelefon

Trafikskaberne har aftalt at introduktionen af rejsekortet sker i fællesskab. Rejsekort A/S er ejet af trafikskaberne, for at oprette, eje og drive rejsekortsystemet. Rejsekortet har alle trafikskaber som afsendere og har sit eget design - det blå punkt. Rejsekortsystemet er bygget til at have en høj grad af sikkerhed for korrekte

► Alle love og regler opfyldes

Rejsekort A/S har sammen med trafikskaberne forhandlet rejsekortets kortbestemmelser med blandt andet Forbrugertilsynet og Datatilsynet, så rejsekortet opfylder alle love og regler.

Kundens rejsekort

Rejsekortet vil findes i flere varianter, der har forskellige muligheder og ydelser tilknyttet:

Rejsekort som kan benyttes af andre

Anonymt rejsekort:

Anonyme rejsekort er et ihændeoverkort, der kan overdrages til andre. Anonyme rejsekort kan købes i alle typer kortsalg og i salgsautomater. Trafiksekskaberne kender ikke kunden, og trafiksekskaberne tilbyder ingen særlige ydelser. Kunden kan i betjente salg ændre det anonyme rejsekort til et rejsekort, hvor trafiksekskaberne kender indehaveren/betaleren.

Et anonymt rejsekort kan ikke spærres, hvis kunden f.eks. taber det.

Rejsekort med kendt ejer:

Rejsekort med kendt ejer betyder, at trafiksekskaberne kender indehaveren/betaleren, som legitimerer sig ved købet. Rejsekort med kendt ejer kan købes i betjente salg og eventuelt bestilles via internettet. Kunden kan indgå en aftale om automatisk optankning med trafiksekskabet, tilmelde sig trafiksekskabernes individuelle trafikinformationsservice, deltage i trafiksekskabernes kundeklubber samt modtage markedsførings tilbud. Rejsekort med kendt ejer kan bruges af andre end indehaveren/betaleren.

Et rejsekort med kendt ejer kan spærres, hvis kunden f.eks. taber det.

Rejsekort som kun må bruges af indehaveren

Rejsekortet kan kun købes ved at kunden møder personligt i betjente salg. Kunden skal legitimere sig, og

give diverse personlige oplysninger. Kunden kan indgå en betalingsaftale med trafiksekskabet, tilmelde sig trafiksekskabernes individuelle trafikinformationsservice, deltage i trafiksekskabernes kundeclubber samt modtage markedsførings tilbud.

Et rejsekort som ikke må overdrages til andre er forsynet med en form for ID. Rejsekortet kan spærres, hvis det f.eks. bliver tabt.

De særlige 3-partsrabatter til f.eks. efterlønskort og SU-kort kan kun lægges på et rejsekort, som ikke må overdrages til andre.

Rejsekort, som kun må bruges af indehaveren, kan ligeledes få trafiksekskabernes højeste rabatter i forhold til de rejsekort, der kan bruges af flere kunder på skift.

Rejsekortpris og acontobeløb

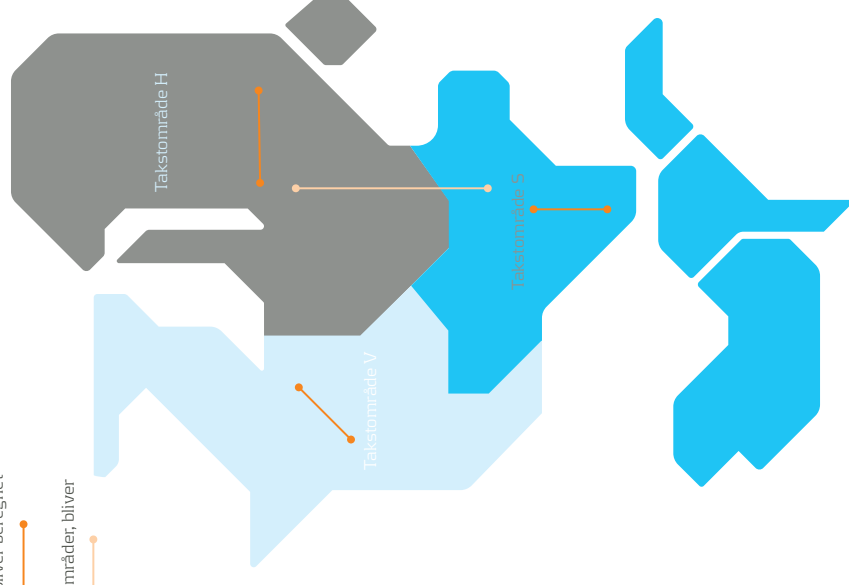
Det koster et beløb at købe rejsekortet (det eksakte beløb besluttet senere).

For et rejsekort med kendt ejer trækkes på rejsekortet et acontobeløb på 50 kr. ved rejsens start. Rejses på et anonymt rejsekort trækkes ligeledes et acontobeløb på 50 kr., hvis rejsen skal ske inden for et lokalt takstområde. Skal rejsen, på det anonyme rejsekort, krydse to eller flere lokale takstområder, skal det anonyme rejsekort opgraderes med et højere acontobeløb. Det er for at sikre, at der er penge nok til rejsen. I pilotdriften forventes dette acontobeløb at blive 100 kr. Når rejsekortet udbredes til hele Sjælland forventes dette beløb hævet til 300 kr., og ved udbredelse til hele Danmark 600 kr.

Fire takstsæt på Sjælland

En lokalrejse i takstområde H/V eller S bliver beregnet efter takstområdets lokale takstsæt.

En rejse der krydser to eller flere takstområder, bliver beregnet efter DSBs takstsystem.





Zonerne får nogle år mere

Trafikskabernes beslutning om en gradvis introduktion betyder, at rejsekortet bliver sat i drift med det velkendte zonesystem, hvor prisen bliver beregnet efter antallet af zoner mellem rejseens start- og slutpunkt. Det er det, eksperter kalder et ringzoneprincip.

Kunder skal fremover betale for de zoner, der "berøres", når rejseens længde bliver fastsat ud fra en direkte linie fra første Check In til Check Out. Med rejsekort skal kunder ikke længere betale for omvejskørsel og kunder slipper af med en ofte uforklarlig del af det gamle zonesystem, hvor rejser kan have forskellig pris ud og hjem.

Med rejsekortet forsvinder også "alle zoner". Der vil ikke længere være noget loft over, hvor mange zoner der skal betales for. Trafikskaberne vil til gengæld lade prisen stige mindre pr. rejst zone. Dette sikrer en gradvis overgang til en senere fase i rejsekort, hvor rejse længder vil blive målt i kilometre.

Rejsekortet vil under introduktionen på Sjælland blive baseret på de nuværende zonesystemer i Movias tre takstområder - nemlig Hovedstadsområdet (H), Vestsjælland (V) og Sydsjælland (S).

Rejser, der holder sig indenfor de ovenfor nævnte tre takstområder, bliver beregnet i de lokale takstæ.

Rejser, der krydser to eller tre takstområder, beregnes i DSB takstystem. DSB afskaffer i den forbindelse sit nuværende zonesystem på Sjælland og bruger i stedet de eksisterende lokale trafikskabszoner (med enkelte justeringer). DSBs takstystem bliver derved fladedækkende, hvilket betyder at en rejse fra ethvert sted i

Hovedstadsområdet (H) til ethvert sted i Vestsjælland (V) og Sydsjælland (S) - og vice-versa kan beregnes ud fra DSBs takstæ.

Der vil dermed være fire takstæ, når rejsekortet introduceres på Sjælland.

Hertil gder trafikskaberne en to-delt mængderabat. Kunder kan opnå rabat på rejser indenfor Movias tre takstområder. Eller opnå rabat på rejser mellem de tre takstområder i DSBs takstystem. Rabatter optjent i Movias tre takstområder kan ikke benyttes til rejser, der krydser to eller tre takstområder. Tilsvarende kan rabatter optjent ved rejser der krydser to eller tre takstområder og beregnes ud fra DSB takstæ ikke benyttes på rejser i Movias takstområder. Rejsekortet holder styr på kundens rabatter.

► Gradvis introduktion

Fra udlandet, hvor mange trafikskaber har erfaringer med introduktion af et rejsekort, er vi blevet rådet fra at gennemføre "the big bang", hvor alle principper for prisberegning, rabatgiving, billetregler erstattes med nye kortregler mv. på én gang. Vi har lyttet til de gode råd, og har derfor besluttet, at vi introducerer rejsekortet gradvist. Det betyder, at vi i en overgangsfasen beholder f.eks. takstoner og abonnementskort fra vores nuværende takstystem. Den gradvise introduktion betyder samtidig, at trafikskaberne bedre vil kunne analysere eventuelle ændringer i kundernes rejsevaner og -mønstre, og tilpasse rejsekortet hertil.

Klippekortkunder

De kunder, der i dag kører på klippekort, bliver de første, der skal til at bruge rejsekortet. Kunderne får nogle måneder til at bruge deres klippekort op.

Periodekort på pap

I en periode kan pendlerne fortsætte med at rejse på det velkendte periodekort på pap. Rejse reglerne og zonetællingerne vil også blive ved med at være de samme, som de er nu, indtil periodekortet bliver afskaffet.

Dog er det besluttet, at rejse korter skal indføres efter en hurtigere tidsplan i Movias takstområde Sydsjælland (S) (det tidligere STS). Baggrunden er, at langt de fleste kunder i takstområde (S) allerede i dag rejser på det elektroniske kort, Boomerang-kortet. Den måde takstområde (S) prissætter på (Check In, betaling for

hver rejse og at hver rejse har en pris) er meget tæt på den endelige vision for rejsekortet. Det vil sige, at samtlige nuværende kortprodukter i Takstområde (S) bliver udskiftet med rejsekort over en periode på et halvt år.

Almindelige papirbilletter

Kunder vil fortsat kunne købe papirbilletter, hos buschaufføren, i billetautomaten, i rejsekortautomaten og i betjent salg.

Papirbilletter vil under introduktionen af rejsekortet være baseret på de zonesystemer, som også vil blive anvendt på rejsekortet. Planen er, at der på sigt skal indføres et nyt landsdækkende takstystem for kontantbilletter ved siden af rejsekortet.

► Samarbejde mellem trafikskaberne

De trafikskaber, som deltager i projektet med elektronisk billettering, har etableret Rejsekort A/S. Dette selskab har på vegne af trafikskaberne indgået kontrakt med leverandøren om såvel levering af apparatur, software som efterfølgende drift af systemet.

Rejsekortet repræsenterer på den måde en udbygning af det hidtidige samarbejde mellem bus- og togtelskaberne i Danmark.

Svar på spørgsmål på Midttrafiks repræsentantskabsmøde den 26. okt. 2007

1) Hvorfor bruger Rejsekortprojektet ikke et dankort - eller et andet eksisterende elektronisk kort med stor udbredelse - i stedet for et særskilt rejsekort? Hvad er de relevante begrundelser herfor?

I forlængelse heraf ønskes belyst om det er muligt for Midttrafik at vælge en anden kortløsning end det særskilte rejsekort? Hvis ikke, bedes dette begrundet nærmere.

Svar

Formålet med rejsekortet er at etablere et elektronisk billetteringssystem til betjening af offentligheden inden for transport med tog, busser, Metro og andre kollektive transportmidler og anden i forbindelse hermed stående virksomhed.

For at leve op til formålet og kunne give den nødvendige ubesværede og høje adgangshastighed anvendes de såkaldte "Kontaktfrie kort". Ingen af de eksisterende kort med stor udbredelse kan leve op til formålet.

Rejsekortsystemet er bygget op omkring en fælles vision: "Enkelt og let – overalt, altid", hvilket blandt andet indebærer følgende fordele for kunderne:

- Et kort til hele Danmark
- Til hele den kollektive transport
- Ensartet anvendelse – alle steder
- Samme udstyr alle steder
- Ensartede regler for benyttelse
- Én pris – for én rejse
- Kendskab til takstsystem og billetprodukter ikke nødvendig

Det er således et grundlæggende princip, at kunden møder samme kortløsning overalt.

Selve rejsekortet udstedes af Rejsekort A/S og er således ikke trafiksel-skabsspecifikt. De enkelte trafikskaber distribuerer rejsekortet på vegne af Rejsekort A/S og skal således ikke anskaffe "egne" kort.

Dette har den fordel for trafikskaberne, at det er Rejsekort A/S, der skal opfylde og indhente de nødvendige myndighedsgodkendelser ligesom det sikres, at rejsekortet kan anvendes overalt uanset, hvor selve kortet er anskaffet.

Teknisk og aftalemæssigt vil det ikke være muligt for Midttrafik at anvende et andet kort end det særlige rejsekort, da det dels er væsentligt at de præcise tekniske standarder overholdes, og dels at kontraktgrundlaget forudsætter, at det anvendte kort leveres via Rejsekort A/S.

2) I andre sammenhænge er der konstateret problemer med scannere, hvor disse hurtigt mister deres korrekte funktionalitet, herunder bliver forældede. Der ønskes en redegørelse for, hvorledes Rejsekortprojektet tager højde for denne problematik, herunder hvordan det tekniske og økonomiske ansvar er placeret i forbindelse med mulige scannerproblemer.

Svar:

Udbuddet af Rejsesystemet er formuleret som funktionskrav, der skal opfyldes. Leverandørens tilbud og den indgåede kontrakt indeholder således krav om, at systemet funktion vedligeholdes og opfyldes i en periode på 15 år. For den kontraherede beløb til drift og vedligeholdelse skal leverandøren således opretholde funktionaliteten fuldt ud i hele perioden.

3) Der ønskes en redegørelse for den organisatoriske opbygning af Rejsekort A/S. Hvorfor er denne opbygning valgt, og hvilke fordele og ulemper indebærer opbygningen set fra bl.a. trafiksekskabernes side?

I forlængelse heraf ønskes belyst, hvor vidt der er mulige EU-retlige (udbudsretlige) problemer i forbindelse med den valgte organisering. Kan Midttrafik eksempelvis risikere juridiske problemer (sagsanlæg) ved den forudsatte tætte binding til én given leverandør (east-west)?

Svar:

Opbygningen af Rejsekort A/S

Rejsekortselskabet blev dannet august måned 2003 med det formål at forestå etablering og drift af et elektronisk billetteringssystem til betjening af offentligheden inden for transport med tog, busser, Metro og andre kollektive transportmidler.

Rejsekortselskabet forestår anskaffelse og drift af systemet "Rejsekortet", mens de kundemæssige forbindelser (takstfastsættelse, markedsføring, kundekontakt etc.) er en opgave, som de enkelte trafiksekskaber fortsat har ansvaret for.

Rejsekort A/S blev etableret m.h.p. at sikre en kompetent udbudsproces og efterfølgende kontraktadministration. Der er aktuelt ansat 11 personer i Rejsekort A/S. Der foreligger vedtægter for selskabet.

Rejsekortselskabet er dannet som et aktieselskab, og er derfor underlagt den dertil knyttede lovgivning. Aktionærerne i Rejsekort A/S fastlægger således selv politikken i overensstemmelse med aktieselskabslovgivningens regler.

Imellem aktionærerne er der indgået en aktionæroverenskomst, som regulerer det indbyrdes forhold mellem aktionærerne. Rejsekort A/S ejes aktuelt af følgende selskaber: DSB, Ørestadsselskabet, Movia, Sydtrafik, Midttrafik, Nordjyllands Trafikselskab og Bornholms Trafikselskab.

Der er vedtaget en forretningsorden for bestyrelsen og direktionen i Rejsekort A/S. Beslutninger vedrørende Rejsekort A/S tages i bestyrelsen og på den årlige generalforsamling.

Bestyrelsens formand og næstformand vælges på skift for 2 år ad gangen af henholdsvis DSB, Movia og De-Vestlige-Trafikvirksomheder i fællesskab (Nordjyllands Trafikselskab, Sydtrafik og Midttrafik).

Rejsekortselskabets opbygning har været forelagt og er godkendt af konkurrencemyndighederne.

Forhold til trafikvirksomhederne

Trafikvirksomhederne tilslutter sig systemet ved at underskrive en Tilslutningsaftale med Rejsekort A/S.

Som bilag til Tilslutningsaftalen indgås Back-to-backaftale mellem Rejsekort A/S og Trafikvirksomheden vedrørende køb af decentralt udstyr og køb af ydelser i tilslutning hertil.

Det grundlæggende princip for Back-to-back-aftalen er, at trafikvirksomheden skal have samme retsstilling i forhold til Rejsekort A/S som Rejsekort A/S har i forhold til leverandøren.

Forhold til leverandøren

Rejsekort A/S har indgået kontrakt med leverandøren East-West om design, levering, implementering, vedligeholdelse og drift af rejsekortsystemet.

Leverandøren har herefter det totale ansvar for realiseringen af det samlede rejsekortsystem samt for ydelser og elementer knyttet til rejsekortsystemet.

Rejsekort er ansvarlig for alle brugere og disses leverancer og forpligtelser i henhold til kontrakten i samme omfang, som Rejsekort er ansvarlig for egne handlinger.

Udbud

Rejsekortselskabet har forestået det samlede udbud vedrørende anskaffelse og drift af systemet "Rejsekortet". Udbuddet er foretaget efter EU's udbudsregler.

En meget væsentlig fordel ved Rejsekort A/S-konstruktionen er, at det kun er nødvendigt at foretage ét udbud. Alle trafikvirksomheder kan benytte den resulterende kontrakt uden at skulle foretage eget udbud.

Kontrakten indeholder optioner på tilslutning til kontrakten fra andre trafik-selskaber end de trafik-selskaber, der tilsluttede sig i forbindelse med dens ikrafttræden. Rejsekort har sikret sig ved juridisk vurdering, at disse kan benytte optioner i kontrakten uden at foretage nyt udbud.