

Statsrevisorernes Sekretariat
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Dato 13. juli 2015
J. nr. 2015-2597

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Ministerredegørelse til Statsrevisorernes beretning nr. 11/2014 om driften af rejsekortet

Statsrevisorerne har med brev af 30. april 2014 anmodet om min redegørelse for de foranstaltninger og overvejelser, som beretning nr. 11/2014 om driften af rejsekortet har givet anledning til.

Jeg skal understrege, at jeg som nytiltrådt minister i en ny regering i sagens natur ikke har haft mulighed for at påvirke de beslutninger mv., der er truffet omkring rejsekortet i de senere år. Men jeg skal gerne redegøre for mine synspunkter vedrørende Rigsrevisionens overordnede konklusioner, samt de initiativer som Transport- og Bygningsministeriet i den seneste tid har taget med henblik på at skubbe rejsekortprojektet i den rigtige retning.

Governancemodellen

Jeg er enig i Rigsrevisionens konklusioner på det meget væsentlige punkt, der vedrører Rejsekortets hidtidige governancemodel.

Der er ingen tvivl om, at den måde ejerne bag rejsekortselskabet har valgt at indrette styringen af rejsekortselskabet på har vist sig ikke at være effektiv. Både økonomi og tidsplan er skredet, og beslutningsprocesserne i selskabet har ikke understøttet, at man har fået truffet de nødvendige beslutninger for at holde projektet på sporet.

Endvidere har ejernes og bestyrelsens arbejde i uforholdsmæssig grad handlet om brandslukning på det økonomiske område frem for udvikling af det kundenrettede produkt. Det har kostet på forholdet til kunderne.

Som det også fremgår af Rigsrevisionens beretning, tog Transport- og Bygningsministeriet i efteråret 2014 initiativ til at rydde op i selskabets økonomi. Den indsats har båret frugt. Ejerne har fra den 1. juni 2015 indført en ny finansieringsmodel for rejsekortet – den såkaldte årsrapportmodel – som har til formål at skabe sikkerhed for, at udgifterne til rejsekortet bliver dækket og at sikre en entydig fordeling af udgifterne mellem de deltagende trafikvirksomheder.



Oprydningen i selskabets økonomi er i sig selv vigtig. Men med ro omkring økonomien sikres også bedre plads til opgaven med at udvikle rejsekortet som produkt til gavn for kunderne.

Som led i implementering af den nye finansieringsmodel er bestyrelsen udvidet. Bl.a. er Transport- og Bygningsministeriet som noget nyt indtrådt som observatør – en plads ministeriet fremadrettet vil bruge som en platform for at fremføre ministeriets synspunkter omkring både udviklingen og styringen af kortet.

Økonomien i Rejsekortet

Statsrevisorerne peger på, at det har haft økonomiske konsekvenser for selskabet, at udrulningen af systemet er blevet forsinket. Bl.a. har ejerne ad flere omgange besluttet at udskyde udfasningen af klippekortene i hovedstadsområdet, og det er endnu ikke muligt at lægge periodekort over på rejsekortet.

Som også min forgænger har peget på, har sammenkædningen af rejsekortets finansiering og brugen af rejsekortet været en væsentlig årsag til de mange problemer af både økonomisk og bredere styringsmæssig karakter, som vi har set i selskabet.

Den tidligere finansieringsmodel betød konkret, at kortets finansiering beroede på en klikafgift, som selskaberne betalte, hver gang en kunde brugte kortet. Hvis der ikke var klik nok, opstod der et hul i kassen.

Det betød for det første, at man har været nødt til at inddrage hensyn til selskabets økonomi – og ikke kun kunderne – når man har skullet tage stilling til takten i udrulningen af kortet. Denne mekanisme har ført til de mange stop/go beslutninger om udrulningstakten bl.a. i hovedstadsområdet, hvor man ad flere omgange har måttet sande, at kortet alligevel ikke var klar til den udrulning, som de økonomiske hensyn tilsagde. Det har i sidste ende kostet på selskabets image og troværdighed over for kunderne.

For det andet betød koblingen omvendt, at de enkelte selskaber reelt kunne spare penge ved ikke at benytte kortet og i stedet opretholde eller udvikle andre parallelle produkter, hvor der ikke skulle afholdes en klikafgift. Den slags spekulation – eller blot mistanken herom – har skadet samarbejds klimaet i selskabet.

Med den ny årsrapportmodel afkobles økonomien fra brugen af kortet. Modellen tager udgangspunkt i det faktum, at kortet er købt, og at regningen skal betales. Den betaling sker i form af et ”abonnement”, som de enkelte selskaber betaler, uanset hvilken rejsehjemmel selskabets kunder måtte have brugt på konkrete rejser.



Brugervenligheden

I forbindelse med den planlagte udfasning af klippekortene i hovedstadsområdet kom der igen i efteråret 2014 fokus på rejsekortets brugervenlighed. Det førte til, at min forgænger sammen med transportordførerne tog initiativ til at opstille en oprydningssliste, der tog fat på 17 centrale problemer, kunderne klagede over.

På listen var bl.a. problemerne om skift af betalingskort og glemt check ud.

Arbejdet med listen kan følges på rejsekortets hjemmeside, hvoraf det fremgår at arbejdet overordnet følger planen, herunder at en lang række af initiativerne nu er implementeret.

Transport- og Bygningsministeriet vil også i den kommende tid følge arbejdet med opfølgningen på oprydningsslisten tæt.

Sektoransvaret

Såvel i beretningen som i statsrevisorernes bemærkninger fremhæves det, at Transport- og Bygningsministeriet som sektoransvarlig tidligere burde have engageret sig i rejsekortets problemer.

Jeg har endvidere noteret mig, at statsrevisorerne lægger vægt på, at ministeriet skal tage en mere aktiv rolle for at undgå den type problemer i sektoren, uanset at kompetencen i medfør af lovgivningen ligger hos trafikvirksomhederne.

Da en egentlig statslig kompetence i denne type tværgående sager, der forudsætter udstrakt samarbejde mellem trafikvirksomhederne, ikke ligger inden for de kompetenceforhold, som lov om trafikkselskaber i dag foreskriver, har jeg igangsat et arbejde med at se på fordele og ulemper ved forskellige modeller for at ændre de lovgivningsmæssige rammer.

Udtalelser fra DSB og Metroselskabet

Transport- og Bygningsministeriet har som led i besvarelsen indhentet udtalelser fra DSB og Metroselskabet, som Transport- og Bygningsministeriet er hhv. hel og delvis ejer af. Svar fra DSB og Metroselskabet er vedlagt.

Jeg noterer mig, at både DSB og Metroselskabet overordnet er enige i konklusionerne omkring selskabets tidligere governancemodel – og at man i lighed med ministeriet forventer, at den nye finansieringsmodel mv. vil bidrage til at styrke styringen af selskabet.

Jeg noterer mig endvidere at begge selskaber har valgt at knytte en række mere konkrete bemærkninger til spørgsmålene om bl.a. rentetilskrivning og brugertilfredshed, som er berørt i beretningen.



Transport- og Bygningsministeriet fremsender samtidig et eksemplar af denne skrivelse til Rigsrevisionen.

Side 4/4

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt