

Samråd om Rigsrevisionens beretning om driften af rejsekortet

Samrådsspørgsmål AÆ:

”Ministeren bedes redegøre for hvordan regeringen agter at følge op på statsrevisorernes usædvanligt skarpe kritik af Rejsekortet, herunder med hensyn til det utilstrækkelige fokus fra transportministeren og Rejsekort A/S på brugervenligheden og økonomien i projektet”

Indledning

Jeg vil besvare spørgsmålet i fire dele.

Indledningsvis vil jeg sige et par ord om kortets historik, og hvem der har ansvaret for kortets udformning.

Dernæst vil jeg komme ind på spørgsmålet om kortets forsinkede udrulning.



For det tredje vil jeg nævne nogle af de initiativer jeg selv har taget i min ministertid

Endelig vil jeg slå et par mere fremadrettede temaer an.

**1. Hvem har
ansvaret?**

Med hensyn til hvem der har ansvaret for forholdene omkring rejsekortet, vil jeg gerne starte med at slå fast, at Rejsekort A/S, som det er i dag, er et aktieselskab med sin egen bestyrelse, som er ejet af en række trafikvirksomheder. Blandt ejerne er DSB, som er ejet af staten og Metroselskabet, som er delvist statsligt ejet.

Set fra transportministerens synspunkt er forbindelsen til selskabet altså den, at der er tale om et selskab som



henholdsvis et helt og et delvist statsligt ejet selskab er medejere af.

Samtidig er det vigtigt at holde sig for øje, at ansvaret for at beslutte, udforme og implementere rejsekortet ligger i rejsekortselskabet og hos de ejere, der har bestilt og købt kortet.

Transportministeriet har altså ikke en direkte adkomst til at træffe strategiske beslutninger omkring selskabet eller kortet.

I Rigsrevisionens beretning peges der på, ministeriet til gengæld har et sektoransvar, som indebærer, at minister og ministerium skal gribe ind, hvis noget i sektoren går alvorligt skævt.

Hertil kan man jo sige, at jeg og mine syv seneste forgængere alle på godt og ondt har en andel i sektoransvaret for, at



rejsekortet er, hvor det er i dag. Jeg skal prøve at gøre en lang historie kort:

Allerede fra 2001 lå de væsentlige træk ved systemet, som vi kender det i dag, fast. Det vil sige et system med check-ind og check-ud og med automatisk optankning af kortet.

Via to aktstykker i 2003 og 2005 fik DSB og Metroselskabet adgang til at indskyde kapital i selskabet.

Det var ved indgåelse af kontrakten med leverandøren, at trafikelskaberne, DSB og Metroselskabet lagde sig endegyldigt fast på den grundlæggende måde systemet fungerer på.

Og så er det lidt ligesom med beton. Før betonen størkner, kan man forme den som man vil. Når den først er størknet,



et det derimod meget svært at ændre formen.

Og de grundlæggende træk ved rejsekortsystemet blev altså støbt i betonen, mens Flemming Hansen, Jakob Axel Nielsen, Carina Christensen og Lars Barfoed – der nu er statsrevisor – var transportministre.

Den minister, der senest har bidraget til at forme kortet væsentligt, var Hans Chr. Schmidt. Det skete bl.a. ved, at man opgav luftlinjeafstanden som grundlag for takstudmålingen.

Projektet fik endvidere i hans ministertid tilført ekstra midler til færdiggørelsen i form af aktstykket fra 2011. Det skete efter en grundig vurdering af, om systemet teknisk



overhovedet ville kunne bringes til at fungere.

Senest har jeg selv med både oprydningslisten før jul og arbejdet med en ny finansieringsmodel forsøgt at rette op på projektet – både i forhold til kunderne og økonomisk.

Men det er altså på baggrund af et arbejde, som der er bygget videre på igennem mange år og inden for de rammer, som tidligere beslutninger og kontrakter, der er indgået for mange år siden tillader.

2. Forsinket udrulning

I forhold til økonomien peger statsrevisorerne på, at det har haft økonomiske konsekvenser for selskabet, at udrulningen af systemet er blevet forsinket bl.a. som følge af at



udfasningen af klippekortene i hovedstadsområdet er blevet udskudt.

Her skal man først og fremmest huske på, at det er selskaberne bag rejsekortet, og ikke de ministre, der har siddet i min stol på de pågældende tidspunkter, der har truffet disse beslutninger.

Når det er sagt, vil jeg dog gerne understrege, at jeg har forståelse for det dilemma, som selskaberne har stået i, når de skulle træffe den beslutning. For det har jo handlet om, hvorvidt man vurderede, at produktet – rejsekortet – var klar til at løfte opgaven for kunderne.

Man har helt konkret skullet afveje hensynet til kunderne og deres oplevelser med kortet over for de økonomiske hensyn til selskabet.



Det har ikke været mit indtryk, at udvalget her – eller Folketinget i øvrigt – i den forbindelse har skubbet på for hurtigere at få udfaset klippekortet i Hovedstadsområdet af hensyn til økonomien i rejsekortselskabet.

Tværtimod har hensynet til kunderne jo ofte været fremhævet, også fra udvalgets side, når kortet har været til debat.

Det samme gælder aktuelt, når det drejer sig om perspektiverne for at få periodekort over på rejsekortet.

Efter min mening var og er det rimeligt, at selskaberne har taget hensyn til brugerne – og til rejsekortets omdømme – ved at forsøge at sikre, at produktet rent faktisk fungerer, når disse større spring skal tages.



Det er jo grundlæggende også det hele vores arbejde med oprydningslisten har handlet om.

I den forbindelse har det været et væsentligt problem, at der har været en alt for snæver kobling mellem brugen af kortet og selskabets finansieringsmodel. Det har gjort det vanskeligt at finde gode løsninger for kunderne. Og det er en fejl vi nu retter op på.

3. Heunickes løsning

I forhold til statsrevisorernes kritik vil jeg også gerne knytte et par ord til, hvad jeg selv har gjort.

Jeg blev som bekendt transportminister i februar 2014.

I efteråret 2014 blev jeg i stigende grad bekymret over de mange problemer

3.1. Brugertilfredshed

brugerne oplevede med kortet.



Det var den direkte anledning til, at jeg tog initiativ til sammen med ordførerne at opstille en oprydningssliste, der tog fat på de 17 største problemer, kunderne klagede over.

Listen blev konsolideret af ordførerne, inden den blev sendt til selskaberne, og gennemgået for ordførerne, da løsningsforslagene fra selskaberne forelå op mod jul.

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

Jeg noterer med stor tilfredshed, at langt de fleste af punkterne på listen allerede nu er sat i værk, således at arbejdet overordnet følger planen.



Jeg vil opfordre selskaberne til at tage ved lære af dette initiativ og i fremtiden målrettet adressere kundeproblemerne.

3.2. Økonomi

I efteråret 2014 – nogenlunde parallelt med forløbet omkring oprydningsslisten – fik vi i ministeriet klare indikationer på, at den var gal med rejsekortselskabets økonomi, og at selskabets ejere ikke selv var i stand til at finde en løsning.

Disse problemer blev ordførerne også på et af møderne omkring oprydningsslisten kort orienteret om.

Ligesom med kundeproblemerne reagerede vi på de økonomiske problemer, og der er nu gennem det seneste halve år arbejdet intensivt på at finde en holdbar finansieringsmodel for rejsekortselskabet.



Vel at mærke en løsning, som ikke indebærer nye kapitalindskud til at finansiere de løbende udgifter.

Modellen sikrer, at rejsekortselskabets udgifter bliver dækket i form af betaling fra de deltagende trafikvirksomheder.

Der er tale om en slags abonnementsbetaling for selskabernes brug af rejsekortet, der som noget nyt ikke er knyttet direkte til udrulningen af kortet.

Dermed slipper vi altså for, at der i fremtiden skal foretages afvejninger af kundehensyn og hensynet til selskabets økonomi, sådan som det var tilfældet omkring udfasningen af klippekortene.

Og med ro om økonomien slipper vi for, at selskaberne bruger tiden på at slås om



budgetter og fordelingsnøgler i stedet for at finde gode løsninger til kunderne.

Modellen er nu udarbejdet. Den skal her i løbet af maj måned behandles i de enkelte selskabers bestyrelser, så den kan træde i kraft fra 1. juni i år.

Som en del af modellen får Transportministeriet en observatørpost i bestyrelsen for Rejsekort A/S, så vi får mulighed for hurtigere at registrere og reagere, hvis der er problemer.

Kort sagt mener jeg altså, at vi er godt i gang med at gøre noget ved både rejsekortets brugervenlighed og de økonomiske problemer.

Og jeg noterer mig, at Rigsrevisionen i sin beretning faktisk anerkender den indsats, og at den har virket.



*4. Invitation til
politiske
forhandlinger*

Men hvad så med det fremadrettede?
For jeg kan naturligvis ikke garantere at
der ikke vil vise sig nye problemer med
rejsekortet.

Eller andre problemer, hvor den
decentrale struktur i organiseringen af
den kollektive trafik kommer til kort,
fordi de mange aktører ikke kan blive
enige om, hvordan de fælles, tværgående
opgaver og problemer skal løses.

Det er f.eks. et problem vi også har set i
forhold til arbejdet med
takstharmonisering på Sjælland.

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



Her er det vigtigt at holde sig for øje, at en mere direkte statslig involvering i f.eks. rejsekortet eller på takstområdet vil kræve ny lovgivning.

Derfor er det også noget, der helst skal være bred politisk enighed om, hvis vi skal kaste os ud i.

Jeg vil derfor indbyde ordførerne til en drøftelse af, hvor dette ”snit” for statens ansvar fremover skal lægges. Et mål kunne være at nå frem til en principaftale, der kan danne grundlag for de lovændringer, der måtte vise sig nødvendige for at implementere eventuelle ændringer.

Jeg mener udgangspunktet må være en fælles erkendelse af, at sagerne omkring rejsekortet og takstharmonisering har vist, at den nuværende decentrale



struktur, der forudsætter, at trafikvirksomhederne kan og skal løse problemerne i fællesskab, ikke fungerer optimalt.

Jeg mener ikke vi skal ændre på, at det er lokalt man har ansvaret for at træffe beslutning om den lokale kollektive trafikbetjening. Det handler først og fremmest om, hvor og hvornår busserne skal køre. Det skal vi ikke blande os i. Men når det drejer sig om landsdækkende forhold så som billet- og takstsystemer og passagerinformation, har erfaringerne ikke mindst med rejsekortet vist, at der er behov for en stærkere koordinering. Det vil jeg godt invitere til en drøftelse af.