



Transportministeriet
Selskabskontoret
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Udtalelse vedrørende Rigsrevisionens beretning om Rejsekortet

Transportministeriet har i forlængelse af statsrevisorernes beretning om driften af Rejsekortet anmodet om en udtalelse fra DSB's bestyrelse til brug for ministerens redegørelse til statsrevisorerne.

DSB's bestyrelse har noteret sig, at der har været et godt samarbejde med Rigsrevisionen i forbindelse med udarbejdelsen af beretningen og har følgende bemærkninger til beretningens konklusioner og udsagn.

Governanceforhold

Rigsrevisionen anfører i konklusionen, at den grundlæggende organisering på området blokerer for effektive beslutningsprocesser. DSB er enig i, at strukturen i selskabet - med omfattende minoritetsbeskyttelse af aktionærerne - bevirker, at selskabets evne til at træffe beslutninger ikke fungerer optimalt.

DSB har konsekvent udtrykt denne bekymring for eksempel i forbindelse med DSB's årsregnskaber og årsrapporter. Ejerkredsens vanskelige grundlag for at vedtage væsentlige beslutninger er et grundlæggende problem både i forhold til håndtering af forsinkelser af systemimplementeringer, udvikling af ny funktionalitet og i forhold til håndtering af selskabets økonomi, som blandt andet påvirkes af den teknologiske udvikling som mobile platforme. DSB finder det derfor tilfredsstillende, at dette forhold er adresseret i arbejdet med en ny finansieringsmodel for rejsekortet.

DSB vil fortsat arbejde for en effektiv håndtering af væsentlige beslutninger i selskabet og vil følge tæt, om de nye governanceforhold understøtter dette. DSB er tilfreds med, at Transportministeriet som observatør også kan følge dette.

Finansieringsmodel

Rigsrevisionen anfører i konklusionen, at selskaberne - hvis rejsekortet skal blive en succes - bør finde en finansieringsform, som skaber mindre usikkerhed om økonomien.

Bestyrelsesformand

27. maj 2015

DSB
Telegade 2,
DK - 2630 Taastrup



DSB har deltaget konstruktivt i det netop afsluttede arbejde med at udarbejde en ny finansieringsmodel, som DSB kan tilslutte sig.

Det er dog DSB's vurdering, at den eksisterende finansieringsmodel ikke i sig selv var årsag til usikkerheden om selskabets økonomi. Antallet af transaktioner foretaget med rejsekortet har længe været væsentligt lavere i forhold til forventningerne, hvilket navnlig skyldes forsinkelser i leveringen af rejsekortets fulde funktionaliteter. Som følge heraf gav opkrævningen af transaktionsafgifterne ikke nok indtægter til at dække Rejsekorts omkostninger. DSB har således flere gange i Rejsekort A/S bestyrelse fremlagt forslag om at hæve transaktionsafgift satserne i henhold til det gældende aftalegrundlag.

Årsagen til selskabets udfordringer lå primært i det faktum, at den oprindelige aktionæroverenskomst var udformet med en omfattende minoritetsbeskyttelse, hvilket indebærer, at selskabet havde vanskeligt ved at træffe nødvendige beslutninger. Ejere – som har forskellige rammevilkår og dermed økonomisk set påvirkes forskelligt af trufne beslutninger – havde vanskeligt ved at træffe beslutninger vedrørende langsigtede væsentlige forhold som transaktionsafgifternes niveau og krav om afkast af investeret kapital.

Aktstykke herunder kapitalindskud og renter på lån

Rigsrevisionen anfører, at trafikselskaberne har tilført mere kapital end forventet i henhold til seneste aktstykke. Det skal bemærkes, at DSB's indskud af lån og kapital ligger inden for rammerne af de aktstykker, der er vedtaget vedrørende rejsekortet, og at DSB har fulgt den praksis, der har været gældende siden selskabets etablering.

I henhold til gængs forretningsskik og DSB's rammevilkår er lån til Rejsekort A/S tilskrevet renter. Renterne, som ikke er omtalt i aktstykket, er blevet tilskrevet hovedstolen og er ikke krævet betalt løbende. DSB har således valgt at give Rejsekort A/S henstand med betaling af rentebeløbene.

DSB vurderede, at Rejsekort A/S ikke havde likviditet til at honorere et eventuelt krav om betaling fra DSB. Et sådant krav ville have betydet, at Rejsekortets behov for tilførsel af kapital ville være blevet øget. Der er således tale om, at DSB har et tilgodehavende hos Rejsekort A/S i stedet for egenkapital. Set fra DSB's synspunkt, sikrer den anvendte løsning DSB bedre end indskud af kapital, idet et lån til Rejsekort A/S alt andet lige har en lavere risiko end egenkapitalindskud.

Denne praksis har været gældende siden etableringen af selskabet.



Eksklusivitet

Rigsrevisionen påpeger: "at trafiksselskaberne i deres prognoser i tiltagende grad ser bort fra den grundlæggende antagelse om, at rejsekort skal være eneste rejsehjemmel. Dette gælder særligt for DSB. "

DSB skal bemærke, at der foreligger en bestemmelse (tilslutningsaftalens afsnit 3.5) om, at rejsekortet skal være eneste rejsehjemmel. Konkurrencerådet traf imidlertid 16. september 2003 afgørelse og udtalte, at bestemmelsen var konkurrencebegrænsende. Konkurrencemyndighederne gav en tidsbegrænset dispensation til denne eksklusivitet. Konkurrencestyrelsens dispensation udløb 31. december 2010.

DSB har i forbindelse med indmelding til prognoserne i de senere år og i bestyrelsessammenhæng tilkendegivet, at den teknologiske udvikling, herunder udviklingen i mobile platforme, ikke kan ignoreres. Som følge af DSB's rammevilkår, er DSB vedvarende forpligtet til at monitorere udviklingen af rejsekortet som en forretning, herunder ved sammenligning med alternative platforme.

De indmeldte lavere prognoser fra DSB skal således ses i lyset af, at kunderne ventes også at benytte nye platforme – f. eks. mobile platforme – ligesom der er taget højde for den forsinkede leverance af nye funktionaliteter på rejsekortet – for eksempel periodekort, som endnu ikke er leveret. Endvidere har parterne bag rejsekortet i flere tilfælde måttet udskyde planlagte produktudfasninger, fordi det samlede risikobillede, i forhold til kunderne som følge af forsinkede leverancer og manglende systemstabilitet, har været for højt.

Den Landsdækkende Enkeltbillet (DLE)

Rigsrevisionen anfører:

"Tilsvarende viser sagen om den landsdækkende enkeltbillet, at et enkelt selskab har kunnet gennemtrumfe en skrinlæggelse meget sent i processen, selvom projektet var en fælles beslutning, og selvom beslutningen foreløbig har kostet Rejsekort A/S 10-15 mio. kr. i tabte indtægter i 2014 og 6,5 mio.kr. i it-udviklingsomkostninger. "

Bus & Tog samarbejdet udarbejdede med bistand fra et eksternt konsulentfirma et udredningsarbejde, som samlet konkluderede, at indførelse af DLE medførte betydelige prisstigninger, navnlig på Sjælland, hvor de største rejsemængder er. På Sjælland ville 67% af togoperatørernes nuværende kunder få prisstigninger på over 5%, og 26% ville få prisstigninger på over 15%. Det ville således medføre risiko for et fald i antallet af rejser i den kollektive trafik, hvilket er i modstrid mod de politiske ønsker om at øge omfanget af den kollektive trafik.



Udover kundekonsekvenserne viste udredningsarbejdet, at der ville være en betydelig risiko for et lavere provenu for selskaberne på mellem 33 mio. kr. og 61 mio. kr. pr. år.

Det er samtidig DSB's opfattelse, at en indførelse af DLE ikke nødvendigvis ville have skabt en mere enkel – og forståelig prisstruktur.

Med udgangspunkt i ovennævnte besluttede Bus & Tog ikke at ibrugtage DLE som planlagt i januar 2015.

Arsrapportmodel

Som bekendt er parterne bag Rejsekortet blevet enige om en revideret governance og finansieringsmodel for Rejsekort A/S. Med denne forventes en række af ovenstående kritikpunkter adresseret.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Peter Schütze".

Peter Schütze
Bestyrelsesformand