

*Aarhus, 30. april 2015*

**Bilagssamling til åben dagsorden  
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 8. maj 2015 kl. 13.00  
Søren Nymarks Vej 3,  
8270 Højbjerg**

**Årsregnskab 2014  
for  
Midttrafik**

**Godkendt på bestyrelsesmødet 8. maj 2015**

**CVR nummer: 29943176**

## **Indhold**

1. Indledning	2
2. Ledelsens påtegning	3
3. Den uafhængige revisors erklæringer	4
4. Præsentation af Midttrafik	6
5. Ledelsesberetning	8
6.1 Resultatopgørelsen	15
6.1.1 Den udgiftsbaserede resultatopgørelse	15
6.1.2 Den omkostningsbaserede resultatopgørelse	15
6.2 Balancen	15
7. Resultatopgørelse for 2014	20
8. Balance 31. december 2014	22
9. Pengestrømsopgørelse 2014	23
10. Noter til resultatopgørelse og balance	24
11. Regnskabsoversigt på bevillingsniveau	35
12. Personaleoversigt	36
13. Uddrag af internt regnskab for 2014 for Busselskabet Aarhus Sporveje	38

## **1. Indledning**

2014 blev endnu et godt år for Midttrafik, kommunerne og Region Midtjylland. Det reviderede budget for 2014 forventede et tilskudsbehov fra bestillerne på 1.458 tkr, mens resultatet viser et tilskudsbehov på 1.423 tkr. Det samlede tilskudsbehov for 2014 blev således 35.759 tkr. lavere end forventet.

På busdriften viser regnskabsresultatet til byrdefordeling en mindre nettoudgift på 83.342 tkr., hvilket primært skyldes færre udgifter end forventet. Resultatet fremkommer hovedsageligt ved en nedbringelse af akkumuleret overskud på 72.200 tkr. i Busselskabet Aarhus Sporveje til fordel for Aarhus Kommune, desuden har de faldende oliepriser givet mere gunstige index på afregningstidspunktet overfor vognmændene end vurderet ved beslutning om budget 2014.

Handicapkørslen har i 2014 et samlet merforbrug på 319 tkr., hvilket afspejler, at alle kommuner udover Aarhus har haft et merforbrug. I forbindelse med julen blev der kørt 15% flere ture end i 2013.

Kan-kørslen har i 2014 haft merudgifter på kørslen svarende til 10,6 % eller 43.524 tkr. og skyldes en udvidelse af antallet af kørsler i Fynbus' område med 200.000. Enkelte af kommunerne i Midttrafiks område har også udvidet antallet af kørsler og to kommuner har reduceret. Antallet af udførte flexture er også steget i 2014.

Nettodriftsudgifterne vedrørende togdrift er næsten som budgetteret og viser et samlet mindreforbrug på 454 tkr. På driftssiden er indtægterne i 2014 underbudgetteret med 194 tkr.

Rejsekortet er med udgangen af 2014 i drift i Midttrafiks takstområder Syd, Vest og Midt. Driften af rejsekortet har et mindreforbrug på 564 tkr. hvilket skyldes en forsinket opgradering af rejsekort-systemerne og dermed en forskydning i den planlagte udrulningsplan. Investering i rejsekortudstyr har et mindreforbrug på 195 tkr., der ligeledes skyldes forskydningen i den planlagte udrulningsplan.

Der har i Trafikselskabet været et mindreforbrug på 14.463 tkr. i forhold til budgettet, og heraf er 10.100 tkr overført akkumuleret overskud fra tidligere år. De overskydende midler i Trafikselskabet er reserveret til zoneomlægning, nyt køreplanssystem og investering i realtidstudstyr i busserne, og årets mindreforbrug skyldes forskydning i projekternes betalingsplaner.

## **2. Ledelsens påtegning**

Midttrafiks årsregnskab er aflagt i overensstemmelse med reglerne i Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og Regnskabssystem for kommuner". Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig.

Det er vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i Midttrafiks aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og for Midttrafiks finansielle stilling.

Bestyrelsen for Midttrafik har den 8. maj 2015 behandlet og godkendt årsregnskabet for 2014.

---

Hans Bang-Hansen  
Formand for bestyrelsen

---

Jens Erik Sørensen  
Direktør

### **3. Den uafhængige revisors erklæringer**

#### **Til bestyrelsen for Midttrafik**

##### **Påtegning af årsregnskabet**

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for perioden 1. januar – 31. december 2014. Årsregnskabet omfatter anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter til resultatopgørelse og balance, regnskabsoversigt på bevillingsniveau, personaleoversigt samt uddrag af internt regnskab for 2014 for Busselskabet Aarhus Sporveje. Årsregnskabet er udarbejdet efter bestemmelserne i Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner".

Midttrafiks udgiftsbaserede regnskab udviser et samlet resultat før byrdefordeling på 1.398.531 tkr. i 2014, balancen udviser en egenkapital på 93.431 tkr. og en balancesum på 668.845 tkr.

##### **Ledelsens ansvar for årsregnskabet**

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der er i overensstemmelse med Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner". Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

Herudover er det ledelsens ansvar, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

##### **Revisors ansvar**

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision, yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning, god offentlig revisionsetik og samt bestemmelserne i Midttrafiks revisionsregulativ. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risici for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor intern kontrol, der er relevant for Midttrafiks udarbejdelse af et årsregnskab. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af Midttrafiks interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige samt den samlede præsentation af årsregnskabet.

Revisionen omfatter desuden en vurdering af, om der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

### ***Konklusion***

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner". Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

### ***Supplerende oplysning om forståelse af revisionen***

Midttrafik har som sammenligningstal i årsregnskabet medtaget de af bestyrelsen godkendte oprindelige og korrigerede budgettal for 2014. Disse budgettal har ikke været underlagt revision.

### ***Udtalelse om ledelsesberetningen***

Vi har gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet.

Aarhus, den 8. maj 2015

ERNST & YOUNG

Godkendt Revisionspartnerselskab

Jes Lauritzen  
statsaut. revisor

Lis Andersen  
statsaut. revisor

#### 4. Præsentation af Midttrafik

Midttrafik er etableret i henhold til Lov om trafikkselskaber og har følgende opgaver i Region Midtjylland:

- ✓ Koordinering og planlægning af almindelig rutekørsel og offentlig servicetrafik
- ✓ Fastsættelse af takster og billetteringssystemer
- ✓ Flextrafik, herunder individuel handicapkørsel
- ✓ Tilsyn med privatbaner – Midtjyske Jernbaner

Der henvises til Midttrafiks årsberetning for 2014, som indeholder en mere detaljeret beskrivelse af selskabets aktiviteter i regnskabsåret 2014.

Midttrafik er registreret i det centrale virksomhedsregister med CVR-nummer 29943176.

#### ***Visioner og mål***

Midttrafiks mission er at skabe bedre mobilitet for borgerne i Region Midtjylland. På vegne af kommunerne og regionen skaber Midttrafik sammenhængende kollektiv trafik for kunderne.

Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik i Midtjylland skal være hurtig, sikker, komfortabel og miljøvenlig. Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik får flere og mere tilfredse kunder, og drives økonomisk effektivt.

Midttrafiks bestyrelse vedtog på møde den 1. marts 2013 en strategiplan for Midttrafiks virke i perioden 2013 til 2016.

Strategiplanen har 3 overordnede mål, der beskriver de væsentligste indsatsområder og opfølgning på mål, der skal iværksættes.

- **Flere tilfredse kunder**  
Tilfredse kunder er Midttrafiks vigtigste mål, da tilfredse kunder rejser mere og anbefaler produktet til andre.
- **Dygtige leverandører**  
For at nå målet om flere tilfredse kunder, er det nødvendigt, at vi har dygtige leverandører.  
Vi måler vognmænd på deres evne til at levere sikker drift og gode kundeoplevelser. Midttrafik måles til gengæld på evnen til at give vognmændene de betingelser, der gør dem i stand til at yde deres bedste.
- **Tilfredse bestillere**  
En god kollektiv trafik, til gavn for borgerne, kræver et godt samarbejde mellem bestillerne og Midttrafik.  
Midttrafiks opgave er at koordinere kommunernes og regionens ønsker og omsætte disse til sammenhængende kollektiv trafik for kunderne.



### **Bestyrelse og direktion**

Midttrafik ledes af en politisk valgt bestyrelse på 9 medlemmer. Et kommunalt repræsentantskab udpeger 7 af medlemmerne, og 2 udpeges af Region Midtjylland. Den daglige ledelse varetages af en direktion.

#### Bestyrelsen:

Hans Bang-Hansen  
Horsens Kommune, formand (V)

Mads Nikolajsen  
Norddjurs Kommune (F)

Jan R. Christensen  
Aarhus Kommune, 1. næstformand (F)

Niels Viggo Lynghøj  
Struer Kommune (A)

Niels Erik Iversen  
Region Midtjylland, 2. næstformand (A)

Johannes F. Vesterby  
Viborg Kommune (V)

Finn S. Petersen  
Herning Kommune (A)

Arne Lægaard  
Region Midtjylland (V)

Frank Borch-Olsen  
Silkeborg Kommune (C)

#### Direktion:

Jens Erik Sørensen, direktør

Mette Julbo-Nielsen, vicedirektør

## **5. Ledelsesberetning**

### **Byrdefordeling til bestillerne i 2014**

Driftsregnskabet til byrdefordeling i Midttrafik blev behandlet på bestyrelsesmøde den 20. marts 2015, og udviste et samlet resultat for 2014 er på 1.407.012 tkr., der baseres på forskellen mellem udgifter og indtægter til kollektiv trafik.

Ved fordeling af finansieringsbehovet blandt kommunerne og Region Midtjylland indregnes dog trafikskabskabet budget fremfor årets forbrug, hvorfor den samlede byrdefordeling i 2014 er 1.422.510 tkr. Det budgetterede finansieringsbehov for 2014 var på 1.458.270 tkr. og samlet set er der byrdefordelt et mindreforbrug i forhold til budgettet på 35.759 tkr., svarende til en positiv afvigelse på 2,5 % i forhold til budgettet.

Af det samlede mindreforbrug overføres 14.463 tkr. til Trafikskabet i 2015.

### **Resultat 2014**

Midttrafiks ordinære, udgiftsbaserede resultat for 2014 er 1.398.531 tkr. og udtrykker summen af driftsudgifter og -indtægter, herunder investeringen i rejsekortprojektet. Da 75 % af investering i rejsekortprojektet er lånefinansieret og da bestillerne først i 2014 har påbegyndt indbetaling til projektet er der tidsmæssige forskydninger mellem årets resultat og årets byrdefordeling.

I resultatets beregning af beløb til byrdefordeling i 2014 indgår Trafikskabskabet budget fremfor trafikskabskabet resultat, og resultat til byrdefordeling er derfor 1.422.510 tkr. Det endelige beløb til overførsel til 2015 er 17.684 tkr. og består af mindreforbrug i Trafikskabet, renteindtægter, udbetalte projektmidler vedr. tidligere år samt mellemregning på investering i rejsekortudstyr.

Det omkostningsbaserede resultat 2014 for Midttrafik er 54.610 tkr, hvilket er 9.451 tkr. mindre end i 2013. Det omkostningsbaserede resultat udtrykker årets ressourceforbrug i forhold til indtægterne, og adskiller sig primært fra det udgiftsbaserede resultat ved at indregne afskrivningen på aktiverne fremfor udgiften til anskaffelsen af samme. Det er således den store regulering for investering i udstyr til rejsekortet, der er årsagen til forskellen mellem det udgiftsbaserede hhv. det omkostningsbaserede resultat.

### **Midttrafiks likviditet**

Midttrafiks indestående i pengeinstitutter er i 2014 øget med 12.095 tkr. og udgør ved regnskabsårets udløb 161.712 tkr. Stigningen på likviditeten skyldes hovedsageligt den positive afvigelse fra budgettet, der først tilbagebetales til bestillerne i 2015, samt en hensat afregning til DSB i Bus- og Togsamarbejdet. Desuden har kommunerne og Region Midtjylland i 2014 betalt til de investeringer i rejsekortudstyr, aktier og ansvarligt lån som Midttrafik begyndte i 2013, hvilket isoleret set har reduceret de kortfristede tilgodehavender og forbedret likviditeten.

### **Bemærkninger til resultat, pengestrøm og balance**

I det følgende suppleres resultatet for hovedområderne i resultatopgørelsen samt balancerposterne med bemærkninger, bl.a. vedrørende afvigelser mellem budgetterede indtægter og udgifter og de realiserede regnskabstal.

### **Busdrift inkl. Bus- og togsamarbejdet**

Regnskabsresultatet viser netto en mindredgift på 64.466 tkr. i forhold til budgettet. Det svarer til en afvigelse fra netto budgettet på 8,6 %. Resultatet indeholder dog en udgift vedrørende Bus&Tog samarbejdet på 18.876 tkr. der endeligt afregnes og byrdefordeles i 2015, og resultat til byrdefordeling har dermed en mindredgift i forhold til budgettet på 83.341 tkr, eller en afvigelse i forhold til budgettet på 11,2%.

Det flotte resultat på busdriften skyldes primært mindredgifter, blandt andet en reduktion af akkumuleret overskud i Busselskabet Aarhus Sporveje til fordel for Aarhus Kommune – i alt er der indirekte overført cirka 72.200 tkr. fra busselskabet til Aarhus Kommune.

De reducerede brændstofpriser i løbet af 2014 har også haft en gunstig indflydelse på resultatet idet index til brug for afregning er faldet fra tidspunktet for vedtagelse af det korrigerede budget til afregning med vognmændene. Faldet i index forklarer ca. 13.300 tkr.

Indtægter ved busdrift i 2014 udgør 711.197 tkr. og viser blot en lille fremgang på 3,1 % i forhold til budgettet. Generelt ses der i regnskabet en tendens til øgede indtægter i Østjylland, og stagnerende eller faldende indtægter i resten af Midttrafiks område. Det gælder såvel regionens indtægter som de kommunale indtægter.

### **Flextrafik**

Ved Flextrafik skelnes der mellem handicapkørsel, som er kørsel af svært bevægelseshæmmede personer udført på baggrund af lovgivningen, og 'kan-kørsel' som omfatter siddende patienttransport for regionen og anden kørsel for kommunerne.

Handicapkørslen har i 2014 haft et lille merforbrug på 319 tkr. målt i forhold til budgettet, hvilket afspejler, at alle kommuner udover Aarhus har haft et merforbrug. I forbindelse med julen blev der kørt 15% flere ture end i 2013.

Kan-kørslen har i 2014 haft et merforbrug i forhold til budgettet svarende til 10,6 % eller 43.524 tkr. og skyldes en udvidelse af antallet af kørsler i Fynbus' område med 200.000. To kommuner i Midttrafiks område har opjusteret deres kørsler, mens fire kommuner har væsentligt mindreforbrug. Antallet af udførte flexture er også steget i 2014.

### **Togdrift**

Regnskabet for togdrift i 2014 viser samlet et mindreforbrug på ca. 454 tkr. i forhold til budgettet, hvilket dels skyldes en lavere kontraktbetaling til DSB og Midtjyske Jernbaner, dels skyldes flere indtægter fra kontrolafgifter på Odderbanen.

Midttrafik yder tilskud til anlægsinvesteringer i Midtjyske Jernbaner og Region Midtjylland finansierer anlægsinvesteringerne. Midttrafiks udbetalinger og regionens finansieringer aftales løbende mellem Midttrafik, Region Midtjylland og Midtjyske Jernbaner. I 2014 har Midttrafik udbetalt ca. 14.788 tkr. til anlægsinvesteringer.

Region Midtjylland har i 2009 optaget to lån til finansiering af spormoderniseringen. Provenuet fra lånene er videreudlånt til Midttrafik, til anvendelse som et anlægstilskud til

spormoderniseringen. Region Midtjylland yder et tilskud til Midttrafik, svarende til ydelserne på de to lån.

### **Trafikselskabet**

Under Trafikselskabet er der samlet en række udgiftstyper omfattende egentlige driftsudgifter (billetteringsudstyr, tilskud til rutebilstationer m.v.) samt fællesudgifter af administrativ karakter (personaleudgifter, information og markedsføring, IT m.v.).

Nettoudgifterne til Trafikselskabet viser et mindreforbrug i 2014 på 14.463 tkr. i forhold til det reviderede budget. Fra tidligere år er der til 2014 overført 10.100 tkr. til bl.a. projektet om realtidsudstyr i busserne, zoneomlægning og nyt køreplanssystem.

Mindreforbruget skyldes betalingsforskydninger mellem 2014 og 2015 i relation til realtidsprojektet og nyt køreplanssystem samt fortsatte besparelser i administration og salgsstruktur med henblik på opsparring til kommende udviklingsprojekter.

Midttrafik vil på baggrund af beslutning ved bestyrelsesmøderne den 20. marts, henholdsvis 8. maj 2015 overføre driftsresultatet til 2015.

### **Billetkontrollen - kontrolafgifter**

Billetkontrollen, inklusive kontrolafgifter, vedrører udelukkende Aarhus Kommune. Regnskabet viser en stigning i nettoudgifterne på 4.122 tkr. i forhold til budgettet, og skyldes indgåelse af aftale med eksternt firma om udførelse af kontrolopgaven.

I relation til Aarhus Kommune er merforbruget dog kun 803 tkr., da der er overført tilsvarende flere ubetalte kontrolafgifter til inddrivelse af kommunen.

Der blev overført ikke-betalte kontrolafgifter for 10.681 tkr. til Aarhus Kommune, hvilket er 3.318 tkr. mere end budgettet.

### **Puljer**

Midttrafik har i 2011 modtaget tilsagn om støtte fra Trafikstyrelsen til fire store udviklingsprojekter. Midttrafik har i regnskabsåret 2014 afregnet de sidste to projekter med Trafikstyrelsen. Afslutning af projekterne har ikke påvirket driften for Midttrafik.

### **Letbanen**

I forhold til det reviderede budget 2014 for Letbanen er der et mindreforbrug på 2.672 tkr. Det reviderede budget for Letbanen blev dog i april 2014 ændret af Letbanerådet, hvilket betød en ændret fordeling mellem Region Midtjylland og Aarhus Kommune samt at Midttrafik skulle bidrage med 100 tkr.

I 2014 afregner Aarhus Letbane Driftsselskab (ALD) udgifter afholdt i 2013 vedrørende investering i rejekortudstyr svarende til 4.229 tkr. Samlet set er afregningen med ALD derfor 1.557 tkr højere end budgetteret.

## **Rejsekortet**

Anlægsinvesteringen i rejsekortet i 2014 svarer til 38.349 tkr. Heraf er 2.464 tkr kontantfinansieret af Silkeborg og Horsens kommuner i 2014, mens de resterende 35.885 tkr. er lånefinansieret med 75 % henholdsvis kontantfinansieret med 25% af de øvrige kommuner og Region Midtjylland.

Driftsudgifter til rejsekortet består af kontraktfastsatte udgifter til vedligeholdelse, rejseafgifter, gebyrer samt rente til det optagne lån. Desuden indtægtsføres tilskrevne, ikke udbetalte renter på det ansvarlige lån svarende til 988 tkr. De akkumulerede tilskrevne renter tilbagebetales til bestillerne samtidigt med tilbagebetaling af det ansvarlige lån. Driftsudgifterne afregnes med bestillerne i regnskabsåret og der har i 2014 være et mindreforbrug på 541 tkr.

## **Byrdefordelingen**

Bestyrelsen fastsætter de nærmere retningslinjer for selskabets finansiering. Retningslinjerne er godkendt af repræsentantskabet og Regionsrådet. Midttrafik har indgået samarbejdsaftale med kommunerne og Region Midtjylland om den kollektive trafik i regionen herunder finansieringen.

Driften af ruter m.v. finansieres dels af indtægter ved billet salg m.v. dels i form af bidrag fra de enkelte bestillere – de såkaldte bestillerbidrag. Selskabets øvrige udgifter - netto-udgifter ved rutedrift og administrationsudgifter - byrdefordeler hovedsagelig på grundlag af

- Ruterelaterede udgifter
- Køreplantimer

Ruterelaterede udgifter omfatter bl.a. udgifter til billetteringsudstyr og passagertælling. Øvrige nettoudgifter ved ruter og administration fordeles efter køreplantimer, dog med en rabat for de ruter, hvor Midttrafik ikke forestår køreplanlægningen.

Midttrafik valgte fra regnskabsår 2010 at bestillerfordele årets forskydning i hensættelse til tjenestemandspension. Midttrafik byrdefordeler 20,3 % af årets pensionsgivende løn til tjenstemandsansatte. Den resterende del af årets regulering af tjenestemandspension reguleres på egenkapitalen i henhold til den aktuarmæssige beregning.

### *Resultat til byrdefordeling:*

Resultatet til byrdefordeling opgøres på grundlag af den udgiftsbaserede resultatopgørelse. Nyanskaffelser i regnskabsåret indregnes således med kostprisen uafhængigt af, at aktivet optages til afskrivning i balancen.

Anlægsinvesteringen vedrørende rejsekortet indgik i byrdefordelingen for de to kontantfinansierende kommuner fra 2013, mens 25 % af udgifterne for de øvrige kommuner og regionen blev overført fra 2013 til 2014 og er afregnet fra 2014 sammen med 25 % af udgifter til investering i 2014.

De resterende 75 % af udgifterne afregnes i takt med afvikling af langfristet lån.

### *Byrdefordeling af investering i aktier og ansvarligt lån via egenkapitalen:*

I 2013 blev der investeret i aktier i Rejsekort A/S, ligesom der er indbetalt ansvarligt lån til samme. Silkeborg og Horsens Kommune har kontantfinansieret deres andel heraf i 2013, mens 25 % af udgifterne vedrørende de øvrige kommuner og regionen blev overført til kontant afregning i 2014. Desuden er der i 2014 indbetalt yderligere 15 mio. kr. i ansvarigt kapital til Rejsekort A/S, hvor 13,0 mio. kr. heraf er bestillerfordelt og finansieres med 25 % kontant betaling i 2014.

De resterende 75 % af udgifterne til aktier og ansvarligt lån i 2013 samt 2014 afregnes i takt med afvikling på langfristet lån.

### ***Pengestrømsopgørelsen***

Pengestrømsopgørelsen for 2014 udviser en samlet likviditetsstigning på 12.095 tkr.

Stigningen i den likvide beholdning skyldes forskydninger i balanceposterne, hvor især kommunernes og regionens betalinger til investeringen i Rejsekortet påvirker faldet i de kortfristede tilgodehavender. Stigningen i den kortfristede gæld relaterer sig hovedsageligt til tilbagebetaling til bestillerne som følge af opgørelsen i "Driftsregnskab til byrdefordeling 2014"

Investeringen i rejsekortudstyr ses i likviditetsvirkningen fra Anlæg under udførelse, mens indbetalingen af yderligere ansvarligt lån til Rejsekort A/S udtrykkes i tilgangen af finansielle anlægsaktiver.

### ***Materielle og immaterielle anlægsaktiver***

Midttrafik har i 2014 fortaget en ombygning af Flextrafiks kontorer i de lejede lokaler på Søren Nymarks Vej i Højbjerg, og faciliteter samt møbler i kantinen er opgraderet.

Der er i 2014 investeret i software til ferie- fleks- og tidsregistrering i Midttrafiks administration, og der er udviklet software til brug for institutionkunders bestilling af grupperejser.

I 2014 blev rejsekortet ibrugtaget på Odderbanen og i alt 245 busser er ultimo 2014 i drift med rejsekortet. Værdien af aktiverne "Driftsmateriel og biler" er således øget med 35.254 tkr. ved en overførsel fra igangværende arbejder til afskrivning i takt med ibrugtagningen.

Den fortsatte investering i rejsekortudstyr samt investeringen i realtidsudstyr registreres som igangværende arbejde, der er øget med 41.283 tkr. i 2014. Samlet set er værdien af igangværende arbejde øget med 6.029 tkr. i 2014.

Investering i rejsekortudstyr fortsætter indtil udgangen af 2016 hvor Letbanen ibrugtages mens investeringen i realtidsudstyr afsluttes i 2015, hvor alle busser er i drift med udstyret.

Den regnskabsmæssige værdi af Midttrafiks materielle og immaterielle aktiver udgør samlet 94.664 tkr. ultimo 2014.

### **Finansielle anlægsaktiver**

Den bogførte værdi af finansielle anlægsaktiver udgør 90.835 tkr. jfr. specifikationen i årsregnskabets note 13.

Der er i regnskabsåret 2014 ikke foretaget yderligere aktiekøb. Værdien af aktiebeholdningen er reguleret ultimo regnskabsåret efter den indre værdis metode. I 2014 er der indbetalt yderligere ansvarligt lån til Rejsekort A/S på 15.083 tkr.

### **Kortfristede tilgodehavender**

Kortfristet tilgodehavende består primært af bestillerbidrag, kontrolafgifter, salg af klippe- og periodekort og tilgodehavender vedrørende handicapkørsel.

Kortfristede tilgodehavender er ultimo 2014 reduceret i forhold til beholdningen ultimo 2013, hvilket skyldes bestillerens betaling i 2014 af de udgifter Midttrafik afholdte til investering i rejsekort i 2013.

### **Langfristede tilgodehavender**

Langfristede tilgodehavender udgøres af bestillerfordelte tilgodehavender vedrørende pension til tjenestemænd, samt af bestillerfordelte tilgodehavender vedrørende den lånefinansierede andel af investeringen i materielle anlægsaktiver i rejsekortet.

Midttrafiks tilgodehavende ved kommuner og Region Midtjylland vedrørende investeringen i rejsekortudstyr udgør i alt 52.654 tkr. Tilgodehavendet er opbygget fra 2013 ved påbegyndt investering i rejsekortudstyr og vil fortsat udvikles frem til projektets afslutning, der forventes i 2016. Bestillerne er fra 2014 begyndt at betale afdrag på lånet i Kommunekredit vedr. rejsekortet, og dermed sker der indirekte en nedbringelse af tilgodehavendet, der endeligt opgøres og udlignes ved projektets afslutning.

Midttrafik fordeler den løbende hensættelse til tjenestemandspension blandt kommunerne og Region Midtjylland. Tilgodehavendet er samlet set ultimo 2014 på 5.622 tkr.

### **Likvide beholdninger**

Ultimo 2014 udgør de likvide beholdninger 161.712 tkr., og udover de almindelige bankbeholdninger indgår aftalekonti med udløb i januar 2015 i beholdningen.

### **Varebeholdninger**

Værdien af lagerførte klippekort udgjorde pr. 31. december 2014 i alt 2.118 tkr. og er dermed steget en smule fra afslutningen af regnskab 2013. Denne stigning i lagerbeholdningen er en følge af redigering af de generelle oplysninger på kortet, der præciserer, at de fortrykte klippekort kan benyttes i hele Midttrafiks område. Der er derfor i slutningen af 2014 indkøbt opdateret beholdning af samtlige klippekorttyper.

### **Langfristet gæld**

Midttrafik har i 2014 afdraget 11.268 tkr. på lånet ved Kommunekredit – bestillerne har finansieret 10.998 tkr. heraf.

Lånet er optaget i 2013 med en hovedstol på 171.737 tkr. Renten på lånet fastlægges for renteperioder på 3 måneder, og Midttrafik har med Kommunekredit indgået en swappaftale om fast rente på 1,56% i 15 år til dækning af dette lån.

### ***Kortfristet gæld i øvrigt***

Kortfristet gæld i øvrigt udgør 208.557 tkr., og vedrører hovedsagelig entreprenørafregninger samt tilbagebetalinger til bestillere.

### ***Hensatte forpligtelser***

Midttrafik har en hensat forpligtelse vedrørende pension til tjenestemænd på i alt 58.431 tkr.

Desuden har Midttrafik en hensat forpligtelse på i alt 18.876 tkr vedr. betaling til DSB i forbindelse med Bus & Tog samarbejdet.

### ***Egenkapital***

Midttrafiks egenkapital udgjorde ultimo 2014 i alt 93.431 tkr. og egenkapitalen er dermed øget med 44.814 tkr siden 2013.

Stigningen skyldes det positive omkostningsbaserede resultat på 54.610 tkr, der delvist udlignes af værdiregulering på aktier, overført overskud til driften samt reguleringer over tid vedrørende rejsekortet

## **6. Anvendt regnskabspraksis**

Årsregnskabet aflægges i henhold til Budget- og regnskabssystemet for kommuner, fastsat af Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

I det følgende beskrives hovedtrækkene i den regnskabspraksis, der er lagt til grund ved aflæggelsen af årsregnskabet.

### ***Generelt om indregning og måling***

Aktiver indregnes i balancen, når aktivet forventes anvendt i mere end et regnskabsår, og aktivets værdi kan måles pålideligt.

Hovedreglen er, at alle indtægter og udgifter henføres til det regnskabsår, de vedrører uanset betalingstidspunkt. Der foretages således fuld periodisering af bestillernes udgifter og indtægter samt tilgodehavender og gæld i årsregnskabet. Rettigheder og forpligtelser, der ikke kan opgøres endeligt på balancetidspunktet, optages i årsregnskabet afsnit om eventualrettigheder samt kautions- og garantiforpligtelser.



## **6.1 Resultatopgørelsen**

Den udgiftsbaserede resultatopgørelse viser nettoudgiften ved drift af ruter m. v. og selskabets administrationsudgifter til byrdefordeling på de deltagende kommuner og regionen. I noterne til hovedposterne i resultatopgørelsen er udgifter og indtægter specificeret på hovedposter for de enkelte aktivitetsområder.

Resultatet til byrdefordeling i regnskabsåret vises endvidere fordelt mellem kommuner og Region Midtjylland.

Materielle anlægsaktiver vedrørende rejskortet udgiftsføres og byrdefordeles – 25% heraf afregnes kontant i regnskabsåret, og de resterende 75% afregnes i takt med afdrag på langfristet lån. I 2014 er endvidere afregnet 25% af investeringen i 2013.

### **6.1.1 Den udgiftsbaserede resultatopgørelse**

Den udgiftsbaserede resultatopgørelse omfatter alene finansielle transaktioner baseret på foreliggende udgifts- og indtægtsbilag, som kan henføres til regnskabsåret.

Udgifter medtages således i det år betalingsforpligtelsen er opstået, det vil sige ved eksempelvis modtagelse af leverandørfaktura eller andet eksternt påkrav. Indtægter medtages i det år hvor endelig ret er erhvervet, det vil sige eksempelvis ved fremsendelse af fakturaer på ydelser eller leverancer, refusionsopgørelser o.l., med anmodning om indbetaling af regningsbeløbet.

Anlægsudgifter afholdt i regnskabsåret udgiftsføres i resultatopgørelsen og optages ikke til afskrivning i balancen. Finansielle leasingaftaler registreres alene i resultatopgørelsen med de leasingydelse, der er forfaldet til betaling i regnskabsåret.

Forskydninger i tjenstemandsansatte medarbejderes optjening af ret til pension, feriepengeforpligtelsen samt varebeholdninger registreres ikke i den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

### **6.1.2 Den omkostningsbaserede resultatopgørelse**

Det omkostningsbaserede resultat udtrykker årets ressourceforbrug i forhold til indtægterne.

Årets afskrivning på materielle og immaterielle aktiver indregnes i resultatet, fremfor udgiften til anskaffelsen heraf. Ligeledes indregnes forskydning i lagerbeholdning og tjenstemandsansattes optjening af ret til pension.

I forhold til leasede materielle aktiver indregnes afdraget på leasingaftalen ikke, da afskrivningen medtages.

## **6.2 Balancen**

### ***Materielle anlægsaktiver***

Materielle anlægsaktiver, herunder materielle anlægsaktiver under udførelse, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Finansielt leasede aktiver indregnes og måles på tilsvarende vis som egne aktiver. For finansielle leasingkontrakter opgøres kostprisen til laveste værdi af dagsværdi og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelse. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rentefod som diskonteringsfaktor. Den tilsvarende gældsforpligtelse vedrørende leasede aktiver indregnes som gæld i balancen.

Finansielt leasede aktiver indregnes som anlægsaktiver og behandles regnskabsmæssigt på lige fod med øvrige anlægsaktiver.

Der foretages lineære afskrivninger over aktivets forventede brugstid. Afskrivningsperioden for anlægsaktiver optaget i balancen udgør:

<b>Aktiv</b>	<b>Afskrives over år:</b>
<b>Tekniske anlæg, større specialudstyr, transportmidler og lignende</b>	
Særlige tekniske installationer i bygninger	10 år
Entreprenørmateriel og større maskiner ekskl. Biler	7 - 10 år
Driftsmateriel og biler m.v.	4-5 år
<b>Inventar, herunder computer- og andet IT-udstyr</b>	
Inventar	4-5 år
IT-udstyr (hardware og software)	3 -5 år

Materielle anlægsaktiver til en værdi mindre end 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse udgiftsføres i anskaffelsesåret, jf. dog nedenfor om større anskaffelser af ensartet udstyr til under 100.000 kr. pr. enhed.

Ensartede mindre aktiver, eksempelvis IT udstyr, inventar på kontorarbejdspladser værdiansættes og kan afskrives samlet. Sådanne aktiver, til kostpris under 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse kan optages i balancen, hvis der er tale om væsentlige samlede indkøb, og hvor det findes hensigtsmæssig at fordele udgifterne over flere år ved indregning i balancen og afskrivning over brugstiden.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgskostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen i det år, hvori bindende aftale indgås.

### **Immaterielle anlægsaktiver**

Der foretages ikke indregning og måling af immaterielle anlægsaktiver, bortset fra indretning af lejede lokaler samt større anskaffelser af software, jf. nedenfor.

Software med en anskaffelsessum på under 100.000 kr. pr enkeltanskaffelse udgiftsføres i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret.

Software med en anskaffelsessum på over 100.000 kr. pr enkeltanskaffelse indregnes i balancen til kostpris og afskrives lineært over brugstiden, der fastsættes til 3-5 år, afhængig af karakter og formål.

### **Finansielle anlægsaktiver**

Langfristet udlån, andelsbeviser o. lign. optages til anskaffelsesprisen under regnskabsposten finansielle anlægsaktiver, hvis de repræsenterer en omsættelig værdi for selskabet. Aktier indregnes til regnskabsmæssig indre værdi.

Pantebreve og andre langfristede udlån og lign., der ikke repræsenterer en omsættelig værdi for selskabet, optages ikke i balancen. Sådanne aktiver/rettigheder opføres i årsregnskabets fortegnelse over eventualrettigheder.

Investering i aktier og indbetaling af ansvarligt lån vedrørende rejsekortet i 2013 er byrdefordelt fra balancen i 2013 med 25% og afregnet kontant i 2014. 75% af investeringen i aktier og ansvarlige lån byrdefordeles fra balancen i takt med afdrag på langfristet lån. Indbetalingen af ansvarligt lån i 2014 er byrdefordelt med 25% og afregnet i 2014.

### **Varebeholdninger**

Råvarer, hjælpematerialer og biprodukter samt varer indkøbt til eget brug udgiftsføres i takt med, at udgifterne afholdes. Varebeholdninger, hvis værdi på stedniveau overstiger 100.000 kr. optages i balancen. Værdien af varebeholdninger reguleres i balancen, hvis der i regnskabsåret forekommer væsentlige ændringer i værdien.

### **Tilgodehavender**

Kortfristede og langfristede omsættelige tilgodehavender optages i balancen under de respektive regnskabsposter til nominel værdi.

Langfristede tilgodehavender vedrørende tjenestemandspension relaterer sig til den årlige byrdefordeling af tilvæksten i pensionsforpligtelsen.

Langfristede tilgodehavender vedrørende rejsekortet svarer til kommunernes og Region Midtjyllands afdrag på Kommunekreditlån til finansiering af investeringen i rejsekortet.

### **Periodeafgrænsningsposter**

Periodeafgrænsningsposter omfatter afholdte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

### **Hensættelser**

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenstemandsansatte og medarbejdere på tjenstemandslignende vilkår optages i balancen under hensættelser. Den årlige regulering er fra 2010 bestillerfordelt som et tilgodehavende for Midttrafik, men reguleringen opkræves først når de respektive pensioner kommer til forfald

Kapitalværdien af forpligtelsen bliver ultimo hvert regnskabsår beregnet ved hjælp af en aktuar beregning. Beregningen baseres på forudsætninger om den fremtidige udvikling i lønniveau, rente, inflation og dødelighed.

20,3 % af årets pensionsgivende løn for tjenstemandsansatte byrdefordeles til bestillerne. Den resterende del af årets regulering af hensættelser til pension til tjenstemænd reguleres på egenkapitalen.

Andre forpligtelser, eksempelvis miljøforpligtelser, garantiforpligtelser m.v. optages ikke i balancen. Sådanne eventuelle forpligtelser medtages i årsregnskabet's fortegnelse over eventualforpligtelser.

### ***Finansielle gældsforpligtelser***

Kortfristet gæld til pengeinstitutter (driftskreditter) optages under regnskabsposten kortfristet gæld til pengeinstitutter i balancen.

Langfristet gæld optages under regnskabsposten langfristet gæld med restgælden på balancetidspunktet. Under langfristet gæld indregnes den kapitaliserede værdi af fremtidige ydelser på finansielle leasingkontrakter.

### ***Leje og leasingaftaler***

Finansielt leasede aktiver, der har karakter af finansieringsaftaler, indregnes i balancen under anlægsaktiver tilsvarende egne anlægsaktiver og afskrives som sådan. Den kapitaliserede værdi af leasingforpligtelse indregnes under langfristet gæld.

Operationelt leasede aktiver, der ikke har karakter af finansieringsaftaler, indregnes ikke under anlægsaktiver eller langfristet gæld. Sådanne aftaler optages i årsregnskabet's fortegnelse over eventualforpligtelser med angivelse af resterende maksimale restløbetid.

### ***Eventualforpligtelser***

Eventualforpligtelser indregnes ikke i balancen. Sådanne forpligtelser oplyses i årsregnskabet's fortegnelse over eventualforpligtelser.

For eventualforpligtelser herunder garantier og lign. hvorpå der hviler aktuelle eller truen- de tabsrisici tilføjes bemærkning herom i tilknytning til forpligtelsen.

### ***Afgivne garantier***

Afgivne garantier indregnes ikke i balancen men anføres i årsregnskabet's fortegnelse over eventualforpligtelser, jf. omtalen ovenfor.

### ***Eventualrettigheder***

Eventualrettigheder optages ikke i balancen men oplyses i årsregnskabet's fortegnelse over eventualrettigheder.

## **6.3 Busselskabet Aarhus Sporveje**

Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af trafikelskabet i Region Midtjylland og Aarhus Kommune skal Busselskabet Aarhus Sporveje (busselskabet) udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Busselskabet skal således være organisatorisk, budget- og regnskabsmæssig adskilt fra Midttrafik. Direktøren for busselskabet refererer dog til Midttrafiks direktør.

Ifølge aftalen indgår busselskabet principielt som operatør i Midttrafik på lige fod med Midttrafiks øvrige operatører, dvs. via kontrakter om kørsel m.v. Driften af busselskabet

finansieres af Aarhus Kommune via kontrakter med Midttrafik om buskørsel i Aarhus Kommune.

Den sammenfattende konsekvens af aftalen indebærer, at Midttrafik betaler for buskørsel leveret af busselskabet. Aarhus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdefordelingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab for 2014.

Busselskabet har egen bogføring og aflægger et internt årsregnskab for selskabets udgifter og indtægter. Hvis busselskabets resultatområde nedlægges skal restværdien af busselskabets aktiver tilbageføres til Aarhus Kommune.

Med henvisning til den indgåede aftale er busselskabets drift og balance ikke indarbejdet i Midttrafiks årsregnskab.

## 7. Resultatopgørelse for 2014

**Tabel 1: Udgiftsbaseret resultatopgørelse**

1.000 kr. i løbende priser	Note	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Busdrift	1	681.974	746.440	704.008
Handicapkørsel	2	31.031	30.712	29.505
KAN-kørsel	3	454.534	411.010	382.875
KAN-kørsel Adm. - udgifter	3	10.052	10.202	9.925
Togdrift	4	50.587	51.041	55.065
Trafikselskabet, incl. overført mindreforbrug 2012	5	117.913	132.376	112.041
Billetkontrollen	6	10.428	6.306	7.669
Øvrige (Renteindtægter)	7	-570	0	-284
Letbanesekretariat og -operatøruddud	8	2.253	4.925	915
Rejsekort - kontantfinansiering	9	2.464	3.432	10.233
Rejsekort - kontant og lånefinansiering	9	35.885	33.765	48.748
Rejsekort - drift	9	3.449	4.979	
Eksterne projekter	10	-1.468	0	1.414
<b>Resultat</b>		<b>1.398.531</b>	<b>1.435.187</b>	<b>1.362.113</b>
<b>Byrdefordelt afdrag på lån i Kommunekredit</b>		<b>10.998</b>	<b>10.998</b>	
<b>Byrdefordelt kontantfinansiering, aktier og ansv. lån</b>	16	<b>26.267</b>		
<b>Rejsekort udgifter 2013 til byrdefordeling 2014</b>	16	<b>16.315</b>	<b>12.084</b>	<b>16.315</b>
<b>Rejsekort udgifter 2014 til byrdefordeling 2015-2028</b>	16	<b>-25.986</b>		<b>32.433</b>
<b>Ej byrdefordelt vedr. rejsekort</b>	9	<b>-1.237</b>		
<b>Til byrdefordeling i efterfølgende regnskabsår*</b>		<b>-20.062</b>		
<b>Indtægt vedr. byrdefordeling i regnskabsåret</b>	11	<b>-1.422.510</b>	<b>-1.458.269</b>	<b>-1.327.310</b>
<b>Resultat til overførsel</b>	Tabel 6	<b>-17.684</b>	<b>0</b>	<b>-13.946</b>

NOTE: Afregning med Bus&Tog-samarbejdet, ikke udbetalte renter vedr. ansvarligt lån, samt overskydende bestillerbidrag i 2014 vedr. rejsekort-investering

**Tabel 2: Resultat fordelt på bestillere**

1.000 kr. i løbende priser	Note 11	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Favrskov Kommune		19.399	17.216	16.775
Hedensted Kommune		9.351	9.258	9.785
Herning Kommune		36.163	36.871	33.994
Holstebro Kommune		31.751	31.309	28.595
Horsens Kommune		34.917	38.012	43.485
Ikast-Brande Kommune		16.373	16.761	16.623
Lemvig Kommune		8.891	9.211	9.446
Nordjurs Kommune		16.723	17.668	17.039
Odder Kommune		6.508	6.660	6.266
Randers Kommune		73.072	75.214	71.450
Ringkøbing-Skjern Kommune		25.513	26.309	24.326
Samsø Kommune		5.043	5.187	5.223
Silkeborg Kommune		44.569	42.232	46.122
Skanderborg Kommune		19.980	19.658	18.494
Skive Kommune		33.505	34.647	31.777
Struer Kommune		8.396	8.478	7.914
Syddjurs Kommune		17.211	16.526	19.007
Viborg Kommune		39.808	38.462	37.747
Aarhus Kommune		189.065	277.216	232.192
Region Midtjylland		462.292	457.166	400.675
Sydtrafik, Fynbus og NT		309.243	264.109	243.142
Aarhus Letbane Driftsselskab		5.551		
Ikke bestillerfordelt		9.185	10.100	7.237
<b>Udgifter til byrdefordeling</b>		<b>1.422.510</b>	<b>1.458.269</b>	<b>1.327.310</b>

Resultatopgørelse for 2014 – fortsat

**Tabel 3: Omkostningsbaseret resultatopgørelse**

1.000 kr. i løbende priser	Note	Regnskab 2014	Regnskab 2013
Nettoresultat i udgiftsbaseret regnskab		17.684	13.946
Anlægsudgifter optaget til afskrivning jf. anvendt regnskabspraksis	12	922	302
Igangværende arbejde, netto	12	41.283	51.646
Afskrivninger på anlægsaktiver	12	-3.265	-301
Hensættelser til tjenestemandspensioner		-2.015	-1.532
<b>Driftsresultat, omkostningsbaseret</b>		<b>54.610</b>	<b>64.061</b>

## 8. Balance 31. december 2014

**Tabel 4: Balance pr. 31. december**

1.000 kr. i løbende priser	Note	Regnskab 2014	Regnskab 2013
<b>AKTIVER</b>			
Materielle anlægsaktiver	12	94.664	55.723
Finansielle anlægsaktiver	13	90.835	82.518
Varebeholdninger	14	2.118	1.520
Langfristede tilgodehavender - Pension til tjenestemænd	15	5.622	4.781
Langfristede tilgodehavender - Rejsekort	16	52.654	32.433
Kortfristede tilgodehavender - øvrige		123.808	122.875
Periodeafgrænsningspost	17	137.432	117.285
Likvide aktiver		161.712	149.617
<b>Aktiver i alt</b>		<b>668.845</b>	<b>566.752</b>
<b>PASSIVER</b>			
Egenkapital	18	93.431	48.617
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		58.431	56.364
Hensat forpligtelse		18.876	0
Langfristet gæld vedr. investering i Rejsekortet	19	152.118	163.386
Langfristet gæld til Region Midtjylland	17	137.432	117.285
Kortfristet gæld i øvrigt		208.557	181.100
<b>Passiver i alt</b>		<b>668.845</b>	<b>566.752</b>



## 9. Pengestrømsopgørelse 2014

**Tabel 5: Pengestrømsopgørelse**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Regnskab 2013
<b>Driftsresultat, omkostningsbaseret</b>	<b>54.610</b>	<b>64.061</b>
<b>Likviditetsregulering til driftsresultat</b>		
Afskrivninger	3.265	301
Regulering af pensionsforpligtelser	2.015	1.532
Øvrige reguleringer til driftsresultat	11.088	15.317
<b>Likviditetsregulering til driftsresultat i alt</b>	<b>70.977</b>	<b>81.210</b>
<b>Likviditetsreguleringer fra investeringer</b>		
Investering i materielle anlægsaktiver	-42.205	-51.985
Tilgang af finansielle anlægsaktiver	-15.083	-115.451
<b>Likviditetsreguleringer fra investeringer i alt</b>	<b>-57.289</b>	<b>-167.436</b>
<b>Likviditetsvirkning af drift og investeringer</b>	<b>13.689</b>	<b>-86.226</b>
<b>Øvrige likviditetsforskydninger</b>		
Fald i kortfristede tilgodehavender	-933	-34.093
Stigning af langfristede tilgodehavender	-19.381	-32.433
Stigning i kortfristede gældsforpligtelser	27.457	36.777
Fald i langfristet gæld	-11.268	163.386
Stigning i varelager	-598	-93
Øvrige likvide reguleringer fra balanceposter	3.129	-13.696
<b>Øvrige likviditetsforskydninger i alt</b>	<b>-1.594</b>	<b>119.849</b>
<b>Årets samlede likviditetsvirkning</b>		
Likvid beholdning primo regnskabsåret	149.617	115.995
Ændring i likviditet jf. ovenfor	12.095	33.623
<b>Likvid beholdning ultimo regnskabsåret</b>	<b>161.712</b>	<b>149.617</b>

## 10. Noter til resultatopgørelse og balance

### Note 1: Busdrift (inkl. bus/tog samarbejdet)

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
<b>Udgifter</b>			
Drift af busruter (inkl. godstransport)	1.405.448	1.457.415	1.446.668
Kørsel i naboregioner (netto)*	-12.277		-14.672
<b>Udgifter i alt</b>	<b>1.393.171</b>	<b>1.457.415</b>	<b>1.431.996</b>
<b>Indtægter</b>			
Salg af kort og billetter m.v.	-654.046	-646.175	-657.421
Takstkompensation fra staten	-35.999	-35.400	-35.656
Bus- og togsamarbejdet	-19.300	-27.500	-33.309
Befordring af værnepligtige	-1.852	-1.900	-1.601
<b>Indtægter i alt</b>	<b>-711.197</b>	<b>-710.975</b>	<b>-727.988</b>
<b>Resultat</b>	<b>681.974</b>	<b>746.440</b>	<b>704.008</b>
Overført til byrdefordeling i 2015	-18.876		
<b>Nettoudgift til byrdefordeling</b>	<b>663.098</b>		

\*Nettoindtægt i forbindelse med Midttrafiks kørsel i naboregioner samt NT og Sydtrafiks kørsel i Region Midtjylland, hvor Midttrafik har kørt mere i naboregionerne end NT og Sydtrafik har kørt i Region Midtjylland. Kørslen vedrører regionen samt Hedensted og Ringkøbing-Skjern Kommune.

### Note 2: Handicapkørsel

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Udgifter til handicapkørsel	39.189	39.071	37.750
Indtægter fra egenbetaling	-8.158	-8.359	-8.245
<b>Nettoudgift til byrdefordeling</b>	<b>31.031</b>	<b>30.712</b>	<b>29.505</b>

### Note 3: KAN-kørsel

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
<b>Udgifter</b>			
Flextrafik for kommuner og region	450.309	406.337	368.671
Administration	10.052	10.202	9.925
Flextur	4.225	4.673	4.279
<b>Nettoudgift til byrdefordeling</b>	<b>464.585</b>	<b>421.212</b>	<b>382.875</b>

**Note 4: Togdrift**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Driftsudgifter	52.792	53.052	57.661
Billetindtægter, fragt mv.	-16.994	-16.800	-17.307
<b>Netto Driftsudgifter</b>	<b>35.799</b>	<b>36.252</b>	<b>40.354</b>
Investeringer	14.788	14.789	14.711
<b>Nettoudgift til byrdefordeling</b>	<b>50.587</b>	<b>51.041</b>	<b>55.065</b>

**Note 5: Trafikselskabet**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
<b>Driftsudgifter (inkl. løn)</b>			
EDB-omkostninger vedr. busdrift	153	110	392
Chaufførlokaler	826	605	1.523
Billetteringsudstyr	2.159	4.441	3.441
Radioudstyr	-	-	-
Trafiktjeneste incl. billetkontrol	4.457	4.391	255
Stoppesteder	8	-	76
<b>Driftsudgifter i alt</b>	<b>7.603</b>	<b>9.547</b>	<b>5.686</b>
<b>Salgsudgifter (inkl. løn)</b>			
Provision	4.816	4.700	-0
Markedsføring og information incl. køreplaner	26.234	36.536	25.518
Rejsehjemmel	970	941	872
Kundecenter	124	126	44
Salg og distribution	3.849	3.719	3.865
Drift af busterminaler/rutebilstationer	10.920	10.593	11.502
<b>Salgsudgifter</b>	<b>46.912</b>	<b>56.615</b>	<b>41.800</b>
<b>Administrationsudgifter (inkl. løn)</b>			
Bygninger og inventar	6.195	6.457	6.236
Konsulenter, revision, advokat	603	192	2.487
Møder, rejser, kørselsgodtgørelse	586	467	551
EDB	11.619	12.593	12.182
Kontor, telefon mv.	774	736	916
Personale og uddannelse	2.744	3.799	2.316
Løn	27.790	28.058	26.252
Renter og andre finansielle udgifter ej specificeret	53	79	142
<b>Administrationsudgifter, bus</b>	<b>50.365</b>	<b>52.381</b>	<b>51.081</b>
<b>Samlede udgifter</b>	<b>104.880</b>	<b>118.543</b>	<b>98.567</b>
<b>Flextrafik, handicapkørsel adm.</b>			
Driftsudgifter	6.506	7.205	6.355
Administrationsudgifter	6.526	6.628	7.119
<b>Samlede udgifter</b>	<b>13.032</b>	<b>13.833</b>	<b>13.473</b>
<b>I alt</b>	<b>117.913</b>	<b>132.376</b>	<b>112.040</b>

**Note 6: Billetkontrollen**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Kontrolafgifter	-15.140	-12.717	-15.543
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	10.681	7.363	9.339
Billetkontroladministration, kontrollører m.m.	14.886	11.660	13.873
<b>Resultat</b>	<b>10.428</b>	<b>6.306</b>	<b>7.669</b>

**Note 7: Øvrige poster- Renteindtægter**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Renteindtægter	-570	0	-284
<b>Resultat</b>	<b>-570</b>	<b>0</b>	<b>-284</b>

**Note 8: Letbane**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Letbanesekretariatet	931	931	915
ALD Rejsekort og øvrige udgifter	1.322	3.994	0
<b>Resultat</b>	<b>2.253</b>	<b>4.925</b>	<b>915</b>
Rejsekort anlægsudgifter fra 2013 til byrdefordeling i 2014	4.229		
<b>Resultat til byrdefordeling i 2014</b>	<b>6.482</b>		

**Note 9: Rejsekortet**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Kontantfinansierede anlægsudgifter	2.464	3.432	10.233
Kontant- og lånefinansierede anlægsudgifter	35.885	33.765	48.748
Finansiering - renter	1.510	2.476	
Drift	1.939	2.503	
<b>Resultat</b>	<b>41.798</b>	<b>42.175</b>	<b>48.748</b>
Overførte anlægsudgifter fra 2013 til byrdefordeling i 2014*	12.084	12.084	16.315
Kontantfinansiering af aktier og ansv. lån 2013 og 2014	26.267		
Betalte afdrag på lån i Kommunekredit	10.998	10.999	
Midttrafik finansiering af buslager, andel 2014	1.237		
Overførte anlægsudgifter til byrdefordeling i 2014-2028			32.433
Overførte anlægsudgifter til byrdefordeling i 2015-2028	25.986		
<b>Resultat til byrdefordeling i 2014</b>	<b>63.923</b>	<b>65.258</b>	<b>0</b>

\*NOTE: anlægsudgifter vedr. Letbanen er overført til byrdefordeling i område Letbanen.

**Note 10: Eksterne projekter**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Indtægter 2014	-1.468	0	1.414
<b>Resultat</b>	<b>-1.468</b>	<b>0</b>	<b>1.414</b>
Budget Eksterne projekter 2014		0	
Resultat Eksterne projekter 2014	-1.468		1.414
Til Overførsel	-1.468	0	1.414

**Note 11: Byrdefordeling i hovedtal**

1.000 kr.	Resultat til byrdefordeling 2014					
	Bus	Handicap	Kan-kørsel inkl. Driftscenter	Tog	Billet- kontrol	Rejsekortet
Favrskov	14.494	1.001	2.747			214
Hedensted	7.100	868	216			264
Herning	29.224	1.553	0			1.938
Holstebro	26.233	921	1.159			1.117
Horsens	24.329	1.751	3.284			1.541
Ikast-Brande	14.500	657	62			188
Lemvig	7.255	579	429			97
Nordjurs	12.801	687	2.291			140
Odder	5.186	703	0			73
Randers	58.281	1.972	1.569			3.654
Ringkøbing-Skjern	20.785	1.520	526			816
Samsø	4.032	194	215			137
Silkeborg	31.821	2.151	3.549			2.062
Skanderborg	17.081	791	24			613
Skive	19.991	700	9.356			1.145
Struer	6.948	402	53			273
Syddjurs	12.103	496	3.147			385
Viborg	30.583	1.848	698			2.333
Aarhus	102.376	12.237	4.546		10.428	18.215
Regionen	217.975	0	121.468	50.587		29.706
Ikke Bestillerfordelt						-988
ALD						
Sydtrafik, Fynbus og andre			309.244			
<b>I alt</b>	<b>663.099</b>	<b>31.031</b>	<b>464.585</b>	<b>50.587</b>	<b>10.428</b>	<b>63.923</b>

FORTSÆTTES

**Note 11: Byrdefordeling i hovedtal - fortsat**

1.000 kr.				Budget til Byrdefordeling 2014		Byrdefordelt
	Letbane sek.	Letbane - rejsekort og øvrige	I alt	Trafik- selskabet	I alt Budget	
Favrskov	38		18.494	905	905	19.399
Hedensted	0		8.449	902	902	9.351
Herning	0		32.716	3.447	3.447	36.163
Holstebro	0		29.430	2.321	2.321	31.751
Horsens	0		30.905	4.012	4.012	34.917
Ikast-Brande	0		15.407	966	966	16.373
Lemvig	0		8.361	530	530	8.891
Nordjurs	38		15.958	765	765	16.723
Odder	38		6.001	507	507	6.508
Randers	38		65.513	7.559	7.559	73.072
Ringkøbing-Skjern	0		23.647	1.866	1.866	25.513
Samsø	0		4.579	464	464	5.043
Silkeborg	38		39.621	4.948	4.948	44.569
Skanderborg	38		18.546	1.434	1.434	19.980
Skive	0		31.192	2.313	2.313	33.505
Struer	0		7.676	720	720	8.396
Syddjurs	38		16.168	1.043	1.043	17.211
Viborg	0		35.461	4.347	4.347	39.808
Aarhus	254		148.056	41.009	41.009	189.065
Regionen	338		420.074	42.218	42.218	462.292
Ikke Bestillerfordelt	73		-915	10.100	10.100	9.185
		5.551	5.551			5.551
Sydtrafik, Fynbus og andre			309.244		0	309.243
<b>I alt</b>	<b>931</b>	<b>5.551</b>	<b>1.290.134</b>	<b>132.376</b>	<b>132.376</b>	<b>1.422.510</b>

Ovenstående er den samlede byrdefordeling for Midttrafik på alle forretningsområder fordelt ud på de enkelte bestillere

**Note 12: Materielle anlægsaktiver**

1.000 kr. i løbende priser	Om- bygninger	Driftsmateriel og biler	Inventar inkl. it-udstyr	Igangværende arbejder	Immaterielle aktiver	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2014	2.696	518	1.473	53.950	7.241	65.877
Tilgang	240	0	221	41.283	462	42.205
Overført vedr. igangværende arbejde		35.254		-35.254		0
Afgang	0	0	0	0	0	0
<b>Kostpris pr. 31. december 2014</b>	<b>2.935</b>	<b>35.772</b>	<b>1.693</b>	<b>59.979</b>	<b>7.702</b>	<b>108.082</b>
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2014	-1.015	-518	-1.380		-7.241	-10.154
Årets afskrivninger	-294	-2.702	-115		-154	-3.265
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0		0	0
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2014</b>	<b>-1.309</b>	<b>32.552</b>	<b>-1.495</b>	<b>0</b>	<b>-7.394</b>	<b>-13.418</b>

**Note 13: Finansielle anlægsaktiver**

1.000 kr. i løbende priser	Andel i Århus rute- bilstation	Aktier i Rejsekort A/S	Ansvarlig lån til Rejse- kort A/S	Aktier i Rejseplan A/S	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2014	561	79.318	49.669	1.584	131.132
Tilgang	0		15.083		15.083
<b>Kostpris pr. 31. december 2014</b>	<b>561</b>	<b>79.318</b>	<b>64.752</b>	<b>1.584</b>	<b>146.215</b>
Reguleringer og afdrag pr. 1. januar 2014	373	-48.713	357	-631	-48.614
Årets reguleringer og afdrag	81	-7.782	988	-53	-6.766
<b>Nedskrivninger 31. december 2014</b>	<b>454</b>	<b>-56.495</b>	<b>1.345</b>	<b>-684</b>	<b>-55.380</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2014</b>	<b>1.015</b>	<b>22.823</b>	<b>66.097</b>	<b>900</b>	<b>90.835</b>

Værdien af Midttrafiks aktiebeholdninger er indregnet på baggrund af årsregnskaber for 2014.

**Midtjyske jernbaner**

Udover de værdiansatte finansielle anlægsaktiver på 90.835 tkr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner, der i bogføringen og årsregnskabet for 2014 er værdiansat til under 1 tkr. på grund af vedvarende driftsunderskud i selskabet.

Midttrafiks andel af selskabets samlede aktiekapital udgør 87,66 %.

**Note 14: Varebeholdninger**

1.000 kr. i løbende priser

	Klippekort i alt
Lager Primo pr. 1. januar 2014	1.520
Tilgang	1.452
Afgang	-854
<b>Lager Ultimo pr. 31. december 2014</b>	<b>2.118</b>

**Note 15: Langfristede tilgodehavender - Pension til tjenestemænd**

1.000 kr. i løbende priser	Saldo 2014	Hensættelse 2014	Saldo 2013
Favrskov	6	6	0
Hedensted	16	4	12
Herning	298	27	271
Holstebro	190	17	173
Horsens	297	27	270
Ikast-Brande	72	7	66
Lemvig	46	3	43
Norddjurs	69	5	64
Odder	27	2	26
Randers	560	51	509
Ringkøbing-Skjern	126	13	113
Samsø	37	3	34
Silkeborg	74	36	38
Skanderborg	27	10	18
Skive	192	18	174
Struer	57	5	52
Syddjurs	22	8	15
Viborg	288	32	256
Aarhus	2.606	245	2.361
Regionen	610	323	286
<b>I alt</b>	<b>5.622</b>	<b>841</b>	<b>4.781</b>

BEMÆRK: Region Midt har i 2010 indfriet gælden vedr. tjenestemandsforsikringer

Midttrafik har i 2014 hensat 20,3 % til pension til tjenestemænd. Midttrafik fortsætter med årligt at få foretaget en aktuarberegning, og forskellen på denne og Økonomi- og Indenrigsministeriets sats på 20,3 % hensættes på Midttrafiks egenkapital.

Midttrafik har pr. 31. december 2014 fået opgjort den samlede pensionsforpligtelse til 58.431 tkr., svarende til en øgning i 2014 på 2.066 tkr.



**Note 16: Bestillerfordelte tilgodehavender vedr. rejsekortet**

1.000 kr. i løbende priser

Ultimo 2014	Kortfristet tilgodehavende <sup>A</sup>			Kortfristet tilgodehavende <sup>B</sup>			Langfristet tilgodehavende <sup>C</sup>		
	Primo 2014	Bevægelse	Ultimo 2014	Primo 2014	Bevægelse	Ultimo 2014	Primo 2014	Bevægelse	Ultimo 2014
Favrskov	44	44	-	82	82	-	107	64	171
Hedensted	72	72	-	73	73	-	134	98	232
Herning	382	382	-	704	704	-	993	647	1.639
Holstebro	223	223	-	407	407	-	569	368	937
Horsens	0	-	-	0	-	-	0	-	-
Ikast-Brande	9	9	-	125	125	-	84	2	86
Lemvig	7	7	-	62	62	-	43	2	44
Norrdjurs	22	22	-	66	66	-	68	30	97
Odder	21	21	-	20	20	-	37	30	67
Randers	710	710	-	1.361	1.361	-	1.886	1.208	3.094
Ringkøbing-Skjern	177	177	-	322	322	-	387	216	603
Samsø	8	8	-	89	89	-	61	2	62
Silkeborg	0	-	-	0	-	-	0	-	-
Skanderborg	146	146	-	190	190	-	318	237	555
Skive	171	171	-	559	559	-	543	214	758
Struer	51	51	-	122	122	-	127	57	184
Syddjurs	74	74	-	165	165	-	183	92	275
Viborg	409	409	-	996	996	-	1.157	613	1.770
Aarhus	3.383	3.383	-	7.085	7.085	-	9.484	5.638	15.123
Regionen	6.178	6.178	-	9.860	9.860	-	16.252	10.706	26.958
Letbanen	4.229	4.229	-	-	-	-	0	-	-
<b>I alt</b>	<b>16.315</b>	<b>16.315</b>	<b>-</b>	<b>22.287</b>	<b>22.287</b>	<b>-</b>	<b>32.433</b>	<b>20.222</b>	<b>52.654</b>

NOTE A: Kortfristet tilgodehavende vedr. 25% af anlægsinvestering i 2013

NOTE B: Kortfristet tilgodehavende vedr. 25% af investering i aktier og ansvarligt lån i 2013, samt ekstra indbetalt ansvarligt lån i 2014

NOTE C: Langfristet tilgodehavende er 75% af anlægsinvestering i 2013 og 2014

**Note 17: Periodeafgrænsningsposter**

1.000 kr. i løbende priser	Investeringstilskud Midtjyske Jernbaner i alt
Kostpris pr. 1. januar 2014	117.285
Regulering for tilskrevne renter 2010-2013	24.568
Årets afdrag	-4.422
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2014</b>	<b>137.432</b>

Midttrafik har i 2010 ydet et tilskud på 157.900 tkr. til spormodernisering af Midtjyske Jernbaner. Midttrafik har finansieret tilskuddet via lån som Region Midtjylland har optaget.

I 2014 har Midttrafik afholdt afdrag på gældsbrev til Region Midtjylland på 4.422 tkr., og Region Midtjylland har ydet et anlægstilskud til Midttrafik svarende til afdraget på lånet.

**Note 18: Egenkapital**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Regnskab 2013
Egenkapital jf. regnskab for 2013	48.617	25.705
Omkostningsbaseret resultat 2014	54.610	64.061
Øvrige egenkapitalreguleringer	-9.796	-41.149
- heraf Rejsekort 2014, mellemregning over tid	9.210	
- heraf værdiregulering af aktier	-7.754	
- øvrige reguleringer, incl andel af 2013 resultat ovf. til drift	-11.252	
<b>Egenkapital pr. 31. december 2014</b>	<b>93.431</b>	<b>48.617</b>

**Note 19: Bestillerfordelt restgæld vedr. lån til rejsekortet**

1.000 kr. i løbende priser

	Ultimo 2014
Favrskov	508
Hedensted	638
Herning	4.730
Holstebro	2.784
Horsens	-
Ikast-Brande	401
Lemvig	204
Norddjurs	323
Odder	177
Randers	8.986
Ringkøbing-Skjern	1.849
Samsø	296
Silkeborg	-
Skanderborg	1.517
Skive	2.589
Struer	604
Syddjurs	873
Viborg	5.466
Aarhus	44.263
Regionen	72.269
Ikke bestillerfordelt	3.643
<b>I alt</b>	<b>152.118</b>

**Note 20 Eventualforpligtelser**

1.000 kr. i løbende priser

Forpligtelse, overførte medarbejdere til FlexDanmark	348
Operationel leasing, restgæld for periode op til 31 mdr.	693
<b>Eventual forpligtelser i alt</b>	<b>1.041</b>

Midttrafik har desuden aftalt en renteswap til fast rente på 1,56%:

- Modpart på renteswap er Kommunekredit, og kontrakten er indgået i danske kroner
- Kontraktens hovedstol er 171.737 tkr
- Kontraktens nominelle restværdi pr. 31. december 2014 er 152.118 tkr
- Kontraktens markedsværdi i danske kroner, opgjort pr 31. december 2014 er 5.697 tkr. i Kommunekredits favør.
- Kontrakten udløber 1. juli 2028



## 11. Regnskabsoversigt på bevillingsniveau

**Table 6: Drifts- og rådighedsbeløb**

1.000 kr. i løbende priser	Oprindeligt budget 2014	Budget-korrektioner		Korrigeret budget 2014	Regnskab 2014	Til overførsel
<b>Busdrift,</b>						
<b>Mindreudgift på 64.466 tkr.</b>						
Resultat byrdefordeling	741.498	4.942	(1)	746.440	681.974	0
<b>Handicapkørsel,</b>						
<b>Merudgift på 319 tkr.</b>						
Resultat byrdefordeling	30.550	162	(1)	30.712	31.031	0
<b>KAN-kørsel,</b>						
<b>Merudgift på 43.373 tkr.</b>						
Resultat byrdefordeling	405.823	15.389	(1)	421.212	464.585	0
<b>Togdrift,</b>						
<b>Mindreudgifter på 452 tkr.</b>						
Resultat byrdefordeling	51.591	-550	(1)	51.041	50.587	0
<b>Rejsekort,</b>						
<b>Mindreudgifter på 1.183 tkr.</b>						
Resultat overføres	61.986	3.272	(2)	65.258	63.923	1.183
<b>Letbanen</b>						
<b>Merudgifter på 1.557 kr.</b>						
Resultat byrdefordeling	3.692	1.233	(1)	4.925	2.253	0
<b>Puljemidler</b>						
<b>Merindtægt på 1.468 tkr.</b>						
Resultat overføres	0	0		0	-1.468	1.468
<b>Renteindtægter</b>						
<b>Merindtægt på 570 tkr.</b>						
Resultat overføres	0	0		0	-570	570
<b>Billetkontrollen</b>						
<b>Merindtægter på 4.122 tkr.</b>						
Resultat byrdefordeling	6.306	0		6.306	10.428	0
<b>Trafikselskabet</b>						
<b>Mindreudgifter på 14.463 tkr.</b>						
Overføres	122.503	9.873 <sup>†</sup>	(3)	132.376	117.913	14.463
<b>Total</b>	<b>1.423.949</b>	<b>34.321</b>		<b>1.458.270<sup>†</sup></b>	<b>1.420.657</b>	<b>17.684</b>

(1) Besluttet på bestyrelsesmødet den 25. februar 2014

(2) Budgetkorrektion er besluttet på bestyrelsesmødet den 25. februar 2014, og dertil er lavet en teknisk indregning af Silkeborgs forudbetaling i 2013. Resultatet på rejsekortet byrdefordelles ved projektets afslutning.

(3) Besluttet på bestyrelsesmødet den 25. februar 2014 - af den samlede regulering udgør 10,1 mio. kr. overført andel af overskud fra 2013

Der henvises i øvrigt til bemærkninger i "Regnskab til byrdefordeling 2014", hvor der er knyttet kommentarer til de enkelte områder - herunder afvigelser mellem budget og regnskabsbeløb og med relationer til de mest berørte bestillere.

## 12. Personaleoversigt

**Tabel 7: Personaleoversigt**

<b>Afdeling</b>	<b>Årsværk 2013</b>
Direktion	2,00
Direktionssekretariat	1,81
Planlægning og drift, Flextrafik	23,72
Planlægning, Busser	15,00
Økonomi, It og Kontrakter	
- Økonomi	5,00
- Regnskab	6,86
- Kontrakter	6,00
Kunder og Leverandører	
- Salg og Rutebilstationer	8,35
- Information og Markedsføring	5,81
- Trafik og Billetkontrol	16,00
- Kunde- og Driftscenter	22,49
Løn og Personale	5,00
IT	3,59
Letbanesekretariat	2,00
Rejsekort	2,00
<b>I alt</b>	<b>125,64</b>

	<b>2014</b>
Direktion	2,00
Direktionssekretariat	2,81
Planlægning og drift, Flextrafik	25,33
Planlægning, Busser	16,00
Økonomi, It og Kontrakter	
- Økonomi	5,00
- Regnskab	6,86
- Kontrakter	9,90
Kunder og Leverandører	
- Salg og Rutebilstationer	3,95
- Information og Markedsføring	5,81
- Trafik og Billetkontrol	12,00
- Kunde- og Driftscenter	15,42
Løn og Personale	3,00
Letbanesekretariat	4,00
Rejsekort	3,00
<b>I alt</b>	<b>115,08</b>

Midttrafik har et generelt ansættelsesstop. Det udmøntes i praksis sådan, at der altid foretages en konkret vurdering af, hvorvidt en stilling skal genbesættes ved ledighed.

En del af forskellen mellem antal årsværk i 2013 og 2014 kan forklares med:

- Virksomhedsoverdragelse af Midttrafiks personale ved Kundecenteret i Aarhus til Aarhus Rutebilstation.
- Flere stillinger i billetkontrollen er ikke genbesat ved ledighed. Opgaven er outsourcet
- Naturlig afgang

### 13. Uddrag af internt regnskab for 2014 for Busselskabet

#### Aarhus Sporveje

##### Resultatopgørelse omkostningsbaseret

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
<b>Indtægter</b>			
Indtægter, busdrift, note 1	376.419	389.611	458.749
Indtægter, øvrige, note 2	7.280	7.013	6.922
<b>Indtægter i alt</b>	<b>383.699</b>	<b>396.624</b>	<b>465.671</b>
<b>Variable produktionsomkostninger</b>			
Chaufføromkostninger, note 3	227.743	231.440	228.600
Vognomkostninger, note 4	84.127	85.836	82.049
<b>Variable produktionsomkostninger i alt</b>	<b>311.870</b>	<b>317.276</b>	<b>310.649</b>
<b>Dækningsbidrag</b>	<b>71.829</b>	<b>79.348</b>	<b>155.022</b>
<b>Faste omkostninger</b>			
Kontante kapacitetsomkostninger, note 5	40.713	42.992	34.418
Øvrige faste omkostninger, note 6	59.823	62.514	57.809
<b>Faste omkostninger i alt</b>	<b>100.536</b>	<b>105.506</b>	<b>92.227</b>
<b>Resultat før renter og afskrivninger</b>	<b>-28.707</b>	<b>-26.158</b>	<b>62.795</b>
Renter, note 7	-371	1.895	480
Afskrivninger, note 8	32.129	32.068	31.590
BAAS4, note 9	593	-143	-245
Lønsum af årets resultat	0	492	1.276
<b>Årets resultat</b>	<b>-61.058</b>	<b>-60.470</b>	<b>29.694</b>

\*) Der er lavet en tillægsaftale - BAAS4 - tillægsaftalen pr. februar 2012. Aftalen indeholder de økonomiske konsekvenser af at Busselskabets 3 kørselskontrakter er blevet harmoniseret pr. 12/2-12. Dvs. de økonomiske konsekvenser ved følgende tre forhold er samlet i denne aftale. Første forhold er, at bussernes kostpriser, for så vidt angår busser anskaffet før 12/2-12, er optaget i henhold til Trafiksselskabernes overtagelsespriser (85%). Andet forhold er regulering som følge af ophør af cross border leasing pr. 1/1-10. Og endeligt er det tredje forhold regulering for restværdien af de aktiver, der i sin tid er købt og anskaffet af Aarhus Kommune.



**Balance pr. 31. december 2014**

1.000 kr. i løbende priser	<b>Primo året</b>	<b>Årets Bevægelser</b>	<b>Ultimo året</b>
<b>Aktiver</b>			
<b>Anlægsaktiver</b>	<b>206.220</b>	<b>24.975</b>	<b>231.195</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>			
Varelager i alt	<b>13.607</b>	<b>-3.115</b>	<b>10.491</b>
Tilgodehavender			
Tilgodehavender debitorer	1.624	-609	1.015
Tilgodehavender, vekselpenge	360	-4	356
Tilgodehavender, depositum	45	0	45
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	1.641	842	2.483
Tilgodehavender, Silkeborg Data	4.369	-736	3.632
Tilgodehavender, andre	900	1.161	2.060
Tilgodehavender i alt	8.938	653	9.591
Formuekonto	95.557	-27.385	68.172
Likvide beholdning	24.431	-21.153	3.278
<b>Omsætningsaktiver i alt</b>	<b>128.927</b>	<b>-47.885</b>	<b>81.041</b>
<b>Aktiver i alt</b>	<b>348.753</b>	<b>-26.025</b>	<b>322.728</b>
<b>Passiver</b>			
<b>Egenkapital og lign.</b>			
Egenkapital			
Egenkapital primo	84.636		114.330
Periodens resultat	29.694		-61.058
Egenkapital ultimo i alt	114.330	-61.058	53.273
Aktiver fra Århus Kommune			
Anlæg overtaget fra Å.K.	4.097	-4.097	0
Aktiver fra Århus Kommune i alt	4.097	-4.097	0
<b>Egenkapital og lign.</b>	<b>118.427</b>	<b>-65.154</b>	<b>53.273</b>
Langfristet gæld	141.832	36.438	178.271
Kortfristet gæld			
Gæld til kreditorer	16.399	7.146	23.545
Hensættelse til personskader	5.974	553	6.527
Mellemregning med Lønhuset	10.443	-7.532	2.911
Timebanker, feriepenge mv.	55.678	2.524	58.203
Kortfristet gæld	88.494	2.690	91.185
<b>Passiver i alt</b>	<b>348.754</b>	<b>-26.026</b>	<b>322.728</b>

# Midttrafik

CVR-nr. 29 94 31 76



## Revisionsberetning nr. 12

af 8. maj 2015

vedrørende revisionen af årsregnskab for 2014



Building a better  
working world

## Indhold

1	Konklusion på revision af årsregnskabet for 2014	168
1.1	Indledning	168
1.2	Revisionspåtegning på årsregnskabet	168
2	Sammenfatning af bemærkninger i revisionsberetning	168
3	Sammenfatning af væsentlige forhold	169
4	Redegørelse for revisionen af årsregnskabet for 2014	169
4.1	Risikovurdering	169
4.2	Revisionsstrategi og -plan	169
4.3	Revision af enkeltposter i årsregnskabet	170
4.4	It-anvendelse	174
4.5	Forvaltningsrevision m.v.	174
5	Ledelsesberetningen	175
6	Revision af forretningsgange og interne kontroller	175
6.1	Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midttrafik	175
7	Revision af internt årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje	176
8	Øvrige forhold	177
8.1	Direktionens regnskabserklæring	177
8.2	Ikke-korrigerede forhold	177
8.3	Fejlinformation i årsregnskabet som skyldes besvigelser	177
8.4	Overholdelse af lovgivningen	178
8.5	Begivenheder indtruffet efter balancedagen	178
9	Afsluttende oplysninger m.v.	178
9.1	Lovpligtige oplysninger	178

## 1 Konklusion på revision af årsregnskabet for 2014

### 1.1 Indledning

I henhold til Revisionsregulativ for Midttrafik afgives hermed beretning om udført revision vedrørende årsregnskabet for 2014.

Årsregnskabet for Midttrafik er aflagt af direktionen og forelagt bestyrelsen til godkendelse.

Vores revision er udført i overensstemmelse med de principper, der er beskrevet i revisionsberetning af 18. februar 2008 om ansvarsforhold og revisionens formål, tilrettelæggelse og udførelse samt i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge revisorlovgivningen.

I henhold til reglerne i Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner" skal vores revision udføres i overensstemmelse med principperne for god offentlig revisionskik. Dette medfører, at vi skal foretage forvaltningsrevision. Hvor den finansielle revision har fokus på at opnå sikkerhed for, at der ikke er væsentlig fejlinformation i Midttrafiks omkostningsbestemte årsregnskab, har forvaltningsrevisionen fokus på, om forvaltning af Midttrafiks anliggender er varetaget på en økonomisk forsvarlig måde.

Vores konklusion på den udførte revision meddeles dels ved revisionspåtegning på årsregnskabet for 2014 og dels ved afgivelse af revisionsberetning.

Revisionsberetningen giver en kort summarisk redegørelse for, hvilke revisionsarbejder der er udført, og om der på baggrund heraf har været anledning til at fremkomme med bemærkninger over for bestyrelsen, som tilsynsmyndigheden skal informeres om. Herudover anføres supplerende oplysninger eller kommentarer, som revisor finder anledning til at meddele bestyrelsen.

### 1.2 Revisionspåtegning på årsregnskabet

Revisionen af årsregnskabet og gennemlæsningen af ledelsesberetningen har ikke givet anledning til bemærkninger af en sådan væsentlighed eller karakter, at det vil komme til udtryk i vores påtegning på årsregnskabet samt udtalelse om ledelsesberetningen.

Vi vil forsyne årsregnskabet med en revisionspåtegning uden forbehold samt afgive en udtalelse om ledelsesberetningen uden bemærkninger.

I lighed med tidligere år har vi ikke revideret budgettal i årsregnskabet. Som følge heraf har vi indarbejdet en supplerende oplysning, som defineret i erklæringsbekendtgørelsen for statsautoriserede revisorer, i revisionspåtegningen, hvori vi anfører, at budgettal i regnskabet ikke har været underlagt revision.

Der er herudover ikke givet supplerende oplysninger i revisionspåtegningen.

Forvaltningsrevisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

## 2 Sammenfatning af bemærkninger i revisionsberetning

I henhold til § 7 i Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse nr. 1295 af 8. december 2014 om kommunernes budget og regnskabsvæsen, revision m.v. skal vi anføre bemærkninger, hvis vi under revisionen konstaterer forhold, hvorom vi mener, at bestyrelsen og tilsynsmyndigheden skal informeres.

I henhold til Midttrafiks revisionsregulativ skal revisor gøre bemærkninger, såfremt det vurderes:

at regnskabets poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger,

at der er handlet i strid med gældende love og bestemmelser, eller der kan være tvivl herom,

at lovligheden af en post eller disposition må anses for tvivlsom,

at der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisor samtidig kan fremsætte forslag til udbedring af de konstaterede mangler, eller

at de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt.

Nærværende beretning indeholder ingen revisionsbemærkninger, som bestyrelsen skal besvare over for tilsynsmyndigheden.

### 3 Sammenfatning af væsentlige forhold

#### 3.1 Sammenfatning af supplerende oplysninger i revisionsberetningen

I henhold til Midttrafiks revisionsregulativ gives supplerende oplysninger i revisionsberetningen om forhold, som ikke har givet anledning til revisionsbemærkninger, men som er så væsentlige, at bestyrelsen bør orienteres herom.

Nærværende beretning indeholder ingen supplerende oplysninger.

I afsnit 7 er redegjort for opfølgning på tidligere angivet supplerende oplysning vedrørende Busselskabet Aarhus Sporveje. Forholdet anses som afsluttet.

### 4 Redegørelse for revisionen af årsregnskabet for 2014

#### 4.1 Risikovurdering

Med henblik på at opdatere vores forståelse og kendskab til Midttrafik og dets omgivelser samt vurdere risici for væsentlig fejl i forvaltningen og regnskabsafleggelsen har vi ajourført vores informationer om og beskrivelser af selskabet, herunder:

- ▶ Strategi samt ledelses- og styringsgrundlag
- ▶ Økonomisk og likviditetsmæssig status
- ▶ Organisering, herunder ledelsesovervågning, funktionsadskillelse, kompetencefordeling og retningslinjer på væsentlige områder
- ▶ Forretningsgange og interne kontroller
- ▶ Regnskabsystemer m.v. og den anvendte regnskabspraksis
- ▶ It-anvendelsen.

Som revisorer har vi pligt til med professionel skepsis at overveje muligheden for besvigelser og fejl ved revisionen af årsregnskabet. Revisionen tilrettelægges derfor bl.a. med henblik på at afdække væsentlige fejl som følge af besvigelser. Forekommer der besvigelser, er der forøget risiko for, at årsregnskabet indeholder væsentlig fejlinformation, idet besvigelser sædvanligvis tilsløres eller holdes skjult.

Som forberedelse til revisionen af årsregnskabet for 2014 har vi med direktionen og de økonomiansvarlige drøftet risici forbundet med regnskabsafleggelsen og de af Midttrafik, herunder Busselskabet Aarhus Sporveje, iværksatte tiltag til styring heraf, herunder med henblik på at forebygge, opdage og korrigere fejl.

#### 4.2 Revisionsstrategi og -plan

Vi har fastlagt den overordnede revisionsstrategi og -plan for 2014 på baggrund af Midttrafiks revisionsregulativ og baseret på en vurdering af risici for væsentlige fejl og mangler i årsregnskabet.

### *Revisionsstrategi*

Revisionsstrategien fastlægger overordnet revisionens omfang, tidsmæssige placering og retning. Revisionsstrategien skal sikre, at revisionen fokuseres mod de væsentligste og mest risikofyldte forretningsmæssige og administrative områder af betydning for årsregnskabet.

Med henblik på at udføre en effektiv revision har vi foreløbigt valgt at basere hovedvægten af vores revision på *systembaseret revision*, hvor vi vurderer og ved stikprøver tester de af ledelsen etablerede registreringssystemer, forretningsgange og interne kontroller samt deres sammenhæng til regnskabsposter, noter og øvrige krævede oplysninger m.v.

Herudover vil der i fornødent omfang blive foretaget *substansbaseret revision*, hvor vi tester poster i resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter og andre krævede oplysninger m.v. til eksternt og anden dokumentation samt udfører regnskabsanalytisk revision.

### *Revisionsplan*

På baggrund af den overordnede revisionsstrategi har vi udarbejdet en revisionsplan med henblik på effektivt at reducere revisionsrisikoen til et acceptabelt lavt niveau. I revisionsplanen er arten, den tidsmæssige placering og omfanget af den revision, der planlægges udført, fastlagt. Endvidere er det revisi-onsteam og de ressourcer, der er nødvendige for at udføre revisionen, beskrevet.

Ved udførelsen af revisionen foretager vi løbende en vurdering af om udførelsen af bestyrelsens beslutninger og den øvrige forvaltning af Midttrafiks anliggender er varetaget på en økonomisk forsvarlig måde. Endvidere omfatter den løbende forvaltningsrevision en vurdering af de implementerede administrative forretningsgange og kontrolprocesser.

## 4.3 Revision af enkeltposter i årsregnskabet

Vi har nedenfor anført vores kommentarer til revisionen af årsregnskabet for Midttrafik. For kommentarer vedrørende revisionen af det interne årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje henvises til afsnit 7.

### 4.3.1 Investeringer i rejsekort-projektet og byrdefordeling heraf

Der er i 2014 foretaget investering i materielle anlægsaktiver på 38,3 mio. kr. samt ydet yderligere ansvarligt lån til Rejsekort A/S på 15,1 mio. kr. 25 % af den samlede investering finansieres kontant, og de resterende 75 % lånefinansieres.

#### *Byrdefordeling 2014 af investeringer i rejsekortet*

##### *Materielle anlægsaktiver*

Udgiften til materielle anlægsaktiver på 38,3 mio. kr. er indregnet i resultatopgørelsen for 2014 og byrdefordelt via driften. De 25 % heraf er afregnet kontant af bestillerne i 2014, og de resterende 75 % af investeringen er opført under langfristede tilgodehavender, der afvikles i takt med afdrag på det af Midttrafik optagne lån i 2013 til finansieringen af rejsekortet. Langfristede tilgodehavender er specificeret i note 16 i årsregnskabet, hvortil der henvises.

Bestillerne har desuden i 2014 afregnet 16,3 mio. kr. svarende til 25 % af udgiften til materielle anlægsaktiver i 2013. Der blev sidste år truffet beslutning om først at afregne beløbet i 2014.

##### *Aktier og ansvarligt lån i Rejsekort A/S*

Investering i aktier i Rejsekort A/S samt ydet ansvarligt lån til selskabet indregnes som finansiel anlægsaktiv i Midttrafiks balance. Eventuel værdiregulering (over-/underskud) heraf vil i overensstemmelse med budget og regnskabssystem for kommuner skulle føres uden om resultatopgørelsen og direkte på egenkapitalen. Byrdefordelingen i form af bestillerens afregning af investeringen føres som konsekvens heraf uden om resultatopgørelsen og direkte på egenkapitalen.

I 2014 er der ydet et yderligere ansvarligt lån på 15,1 mio. kr. til Rejsekort A/S, hvorefter det samlede ansvarlige lån udgør 66,1 mio. kr., der er indregnet som finansielt anlægsaktiv.

25 % af årets investering i ansvarligt lån byrdefordeles via balancen/egenkapitalen og afregnes kontant af bestillerne i 2014. De resterende 75 % byrdefordeles via balancen/egenkapitalen i takt med afvikling af det langfristede lån.

Årets bestillerfordelte afdrag udgør 10,9 mio. kr., der er afregnet kontant i 2014.

Bestillerne har desuden i 2014 afregnet 22,3 mio. kr. svarende til 25 % af udgiften til investeringer i aktier og ansvarligt lån i 2013. Der blev sidste år truffet beslutning om først at afregne beløbet i 2014.

Aktierne i Rejsekort A/S er i 2014 nedskrevet med 7,8 mio. kr., svarende til Midttrafiks andel af årets underskud for 2014. Beløbet er belastet egenkapitalen og påvirker ikke byrdefordelingen, jf. ovenfor. Den regnskabsmæssige værdi pr. 31. december 2014 af aktierne i Rejsekortet A/S udgør herefter 22,8 mio. kr.

#### *Silkeborg Kommune og Horsens Kommune*

Silkeborg Kommune og Horsens Kommune har valgt at indbetale investeringen i rejsekort-projektet fuldt ud i 2013 og er derfor ikke omfattet af lånefinansieringen.

#### *Letbanen*

Aarhus Letbane Drifts andel af investeringerne i 2013 og 2014 er afregnet samlet i 2014.

### 4.3.2 Byrdefordeling af årets resultat i 2014

Byrdefordelingen sker dels på baggrund af den udgiftsbaserede resultatopgørelse, hvor der i alt er byrdefordelt nettoudgifter for 1.422,5 mio. kr., dels på grundlag af byrdefordeling via balancen/egenkapitalen på 4,3 mio. kr. og byrdefordelt afdrag svarende til afdrag på lån til Kommunekredit på 11 mio. kr. Desuden er fordelingen påvirket af investeringer i rejsekortet i 2013, som først afregnes i 2014 i henhold til indgået aftale med bestillerne.

De samlede nettoudgifter til byrdefordeling i 2014 udgør 1.422,5 mio. kr., og korrigeret budget for 2014 viser et resultat på 1.458,3 mio. kr. Der er således et mindre forbrug på i alt 17,7 mio. kr., som er overført til 2015. Der henvises til tabel 6 i årsregnskabet for specifikation heraf. Herudover er der overført et beløb til bestillerfordeling i 2015 eller senere.

Revisionen har omfattet en gennemgang af beregningerne af byrdefordelingen af hovedtallene. Gennemgangen har hovedsageligt omfattet analytiske vurderinger af resultatet sammenholdt med fordelingsgrundlaget, budget m.v. Under gennemgangen har vi stillet spørgsmål til de medarbejdere ved Midttrafik, som har foretaget beregningerne eller leveret grundlaget herfor.

Resultat af busdrift viser en mindre udgift i forhold til budgettet på 83 mio. kr. før indregning af 18 mio. kr. til endelig afregning med DSB vedrørende bus-tog samarbejdet, jf. omtale nedenfor. Mindreudgiften kan primært henføres til beslutning om, at akkumulerede overskud i perioden 2007-2013 i restproduktionen i Busselskabet Aarhus Sporveje på 72,2 mio. kr. skulle afregnes som rabat til Aarhus Kommune.

I bus-tog-samarbejdet indgår udgifter til DSB/Arriva for togrejser, hvor Midttrafiks kort og billetter er anvendt. Der sker løbende acontoafregning til DSB/Arriva, og endelig afregning sker på basis af bus-togundersøgelsen. DSB har faktureret en efterregulering på 9,2 mio. kr. vedrørende 2012 og 9,6 mio. kr. vedrørende 2013. Der er efter statusdagen indgået aftale med DSB om afregning af beløbene. Beløbene er indregnet i de samlede nettoudgifter for 2014 og opkræves ved Region Midtjylland i 2015.

I lighed med tidligere år byrdefordeles alene forskydning i hensættelse til tjenestemandspension med 20,3 % af årets pensionsgivende løn til tjenstemandsansatte. Den resterende del af årets hensættelse til tjenestemandspension reguleres på egenkapitalen.

Midttrafik har i 2014 udbetalt 0,8 mio. kr. i tjenestemandspension. Beløbet indgår ikke i byrdefordelingen for 2014. Fra og med 2012 modregnes udbetalt tjenestemandspension i de kompensationsbeløb, Midttrafik modtog vedrørende pensionsforpligtelsen i forbindelse med dannelsen. Når disse kompensationsbeløb er disponeret, vil pensionsudbetalinger blive finansieret på baggrund af den byrdefordelte pensionsforpligtelse.

Opgørelsen af byrdefordelingen er kompleks og særligt på beregningen på busdriftsområdet. Beskrivelser af grundlaget for byrdefordelingsregnskabet bør løbende holdes ajourført blandt andet for at mindske personafhængighed.

Det er vores opfattelse, at byrdefordelingen er baseret på Midttrafiks bogføring og årsregnskab. Gennemgangen af byrdefordelingsregnskabet har ikke givet formodning om beregningsfejl eller manglende overensstemmelse med de beskrevne fordelingsmetoder.

#### *Sammenholdelse af regnskab med bevillinger*

Årsregnskabets regnskabsbemærkninger indeholder ledelsens kommentarer m.v. til regnskabsoversigten, bl.a. vedrørende forskelle mellem bestyrelsens bevillinger og de endelige regnskabstal.

Regnskabsoversigt på bevillingsniveau fremgår af særskilt afsnit i årsregnskabet. Regnskabsoversigten, med tilhørende regnskabsbemærkninger, indeholder ledelsens bevillingsafregning til bestyrelsen for regnskabsåret.

Vi har påset, at bevillingsniveauet for 2014 blev godkendt på bestyrelsesmødet den 25. februar 2014. Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

#### 4.3.3 Periodisering af indtægter og udgifter

Vi har gennemgået selskabets forretningsgange og kontroller vedrørende posteringsperioden. Vi har stikprøvevis kontrolleret disse posteringsperioder, hvilket ikke har givet anledning til kommentarer.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

#### 4.3.4 Kortfristede tilgodehavender øvrige

Kortfristede tilgodehavender udgør pr. 31. december 2014 123,8 mio. kr. mod 122,9 mio. kr. pr. 31. december 2013. Kortfristede tilgodehavender omfatter følgende hovedposter:

t.kr.	31/12 2014	31/12 2013
"Restance"-konto Diverse	38.848	32.539
"Restance"-konto Flextrafik	15.423	0
"Restance"-konto Abonnementskort	12.947	8.144
Klippekort	8.119	12.880
Buscheck, institutioner	1.405	9.953
Øvrige kortfristede tilgodehavender	47.066	20.756
Tilgodehavende rejsekortet	0	38.603
	<u>123.808</u>	<u>122.875</u>

Revisionen har omfattet en stikprøvevis gennemgang af dokumentationen for de væsentligste regnskabsposter, der indgår i kortfristede tilgodehavender.

"Restance"-konto Diverse består primært af tilgodehavende hos Trafikstyrelsen på ca. 19 mio. kr., et tilgodehavende hos Arriva på ca. 8 mio. kr. samt et tilgodehavende hos Statens Uddannelsesstøtte på ca. 9 mio. kr. Vi har kontrolleret, at tilgodehavenderne efterfølgende er indbetalt.

Vi har gennemgået aldersfordelt liste pr. 31. december 2014 med henblik på forfaldne tilgodehavender samt påset, at der pr. april 2015 ikke er væsentlige overforfaldne debitorer.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

#### 4.3.5 Likvide aktiver

Likvide aktiver pr. 31. december 2014 udgør 161,7 mio. kr. mod 149,6 mio. kr. pr. 31. december 2013.

Vi har påset, at der foreligger afstemninger af selskabets bankkonti pr. 31. december 2014. Vi har endvidere påset, at der er etableret en proces, der løbende foretager kontrol med overholdelse af kasse- og regnskabsregulativ.



Samlet set er likviditeten forbedret med 12,1 mio. kr. Dette skyldes hovedsagelig mindre forbrug i forhold til budget, som først tilbagebetales til bestillerne i 2015 og afregninger for Bus-tog-samarbejde vedrørende tidligere år, der først betales til DSB i 2015. Der henvises i øvrigt til pengestrømsopgørelsen i tabel 5 i årsregnskabet.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

#### 4.3.6 Hensatte forpligtelser, pension

Midttrafik har i forbindelse med årsregnskabsudarbejdelsen for 2014 bedt Sampension om, ud fra en aktuarmæssig beregning, at opgøre pensionsforpligtelsen pr. 31. december 2014. Sampension har opgjort tjenestemandsforsikringsforpligtelsen pr. 31. december 2013 til 58,4 mio. kr., svarende til en stigning på 2,0 mio. kr. i forhold til indregningen i årsregnskabet for 2013.

Som led i vores revision af pensionsforpligtelsen har vi gennemgået Sampensions notat om beregning og forudsætninger for beregning af Midttrafiks pensionsforpligtelse til tjenestemænd pr. 31. december 2014.

Vi har ingen bemærkninger til Sampensions beregningsmodel og de anvendte værdier for diskonteringsrente og forventet lønudvikling, som er i overensstemmelse med budget- og regnskabssystem for kommuner.

Revisionen har ikke givet anledning til revisionsmæssige bemærkninger eller supplerende oplysninger.

#### 4.3.7 Langfristet gæld

I forbindelse med investeringer i rejsekort-projektet har Midttrafik i 2013 opnået godkendelse fra Økonomi- og Indenrigsministeriet til lånefinansiering af 75 % af investeringen. I 2014 er der afdraget 11,3 mio. kr., hvorefter den langfristede gæld pr. 31. december 2014 udgør 152,1 mio. kr.

Vi har påset, at der foreligger afstemning af lånet til opgørelse fra Kommune Kredit.

I tilknytning til optagelse af lånet er der indgået renteswap med henblik på at konvertere den variable rente til en fast rente i låneperioden. Markedsværdien af renteswap pr. 31. december 2014 er negativ med 5,7 mio. kr. Beløbet er ikke indregnet i årsregnskabet, men oplyst under eventualforpligtelser, hvilket er i overensstemmelse med gældende regnskabsregler.

#### 4.3.8 Kortfristet gæld i øvrigt

Kortfristet gæld i øvrigt udgør pr. 31. december 2014 208,6 mio. kr. mod 181,1 mio. kr. pr. 31. december 2013.

Kortfristet gæld i øvrigt omfatter i hovedposter:

t.kr.	31/12 2014	31/12 2013
Kreditorer	77.202	72.596
Poster i supplementsperiode, netto	18.207	5.496
Bestillerbidrag	79.281	19.946
Hensættelse til regionen, flerårige projekter	18.402	31.554
Rejsekort, bestillere	2.889	21.322
Øvrig kortfristet gæld	12.576	30.185
	<u>208.557</u>	<u>181.099</u>

Revisionen har omfattet en stikprøvevis gennemgang af dokumentationen for de væsentligste regnskabsposter, der indgår i kortfristet gæld i øvrigt.

Bestillerbidrag på 79,3 mio. kr. kan primært henføres til tilbagebetalinger som følge af realiseret mindre udgifter i forhold til acointdbetalinger.

Der er i årets løb sket afregning til Regionerne af tidligere års restbetalinger, hvorefter saldoen er reduceret til 18,2 mio. kr.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

#### 4.3.9 Spormodernisering, Midtjyske Jernbaner

Midttrafik ydede i 2008 og 2009 tilskud på i alt 157,9 mio. kr. til spormodernisering af Midtjyske Jernbaner ifølge aftale med Region Midtjylland. Midttrafik finansierede tilskuddene via lån hos Region Midtjylland. Lånet bliver forrentet og afdraget ved reduktion af de fremtidige anlægstilskud fra Region Midtjylland.

I balancen indregnes tilskuddet til Midtjyske Jernbaner som en periodeafgrænsningspost under aktiver, mens gælden til Region Midtjylland er indregnet under regnskabsposten langfristet gæld til Region Midtjylland. Periodeafgrænsningsposter under aktiver og langfristet gæld udgør pr. 31. december 2014 137,4 mio. kr.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

#### 4.4 It-anvendelse

I forbindelse med vores revision har vi gennemgået udvalgte områder af Midttrafiks it-anvendelse.

Midttrafik har outsourcet en lang række procedurer og kontroller i forbindelse med vedligeholdelse og drift af selskabets it-systemer til bl.a. Frontdata og Flex Danmark. Desuden anvendes SD-løn til behandling af løn.

Der er indhentet revisorerklæring for 2014 fra Frontdata. Revisorerklæringen er generel og ikke specifik for Midttrafik. Vi har anbefalet de ansvarlige for it-området, at der fremadrettet indhentes en revisorerklæring om de generelle it-kontroller i forhold til de af Midttrafik anvendte it-systemer. Den generelle revisorerklæring for 2014 vedrørende Frontdatas systemer har ikke afdækket væsentlige svagheder af betydning for Midttrafik.

Der foreligger ikke revisorerklæring fra Flex Danmark. Midttrafik arbejder på, at der fremadrettet indhentes revisorerklæring vedrørende de af Midttrafik anvendte systemer.

Ved vores revision af adgangskontrol og rettigheder har vi konstateret, at en medarbejder i regnskabsfunktionen i en længere periode i 2014 har været tildelt administratorrettigheder i Midttrafiks økonomisystem. Tildelingen er foretaget af Midttrafiks eksterne systemleverandør uden, at den daglige ledelse er orienteret herom. Der er efterfølgende udført en række kompenserende kontroller og analyser for at afdække, om administratorrettighederne har været udnyttet i perioden. Det udførte arbejde har ikke afdækket væsentlige fejl eller mangler – bevidste eller ubevidste.

Den pågældende regnskabsmedarbejders administratoradgang er ifølge det oplyste fjernet ultimo 2014. Vi anbefaler, at der etableres procedurer for systematisk og regelmæssig gennemgang og kontrol af tildelte brugerrettigheder i alle væsentlige it-systemer, og at de tildeles ud fra et arbejdsbetinget behov.

Midttrafik har oplyst, at procedurer og kontroller på it-området vil blive styrket yderligere i løbet af 2015. I forbindelse med vores revision for 2015 vil vi foretage opfølgning på disse tiltag.

#### 4.5 Forvaltningsrevision m.v.

Forvaltningsrevision gennemføres som en integreret del af revisionsprocessen.

Det overordnede mål med forvaltningsrevisionen er at vurdere, om der udvises den fornødne økonomiske rationalitet, det vil sige, at der ved forvaltningen er taget skyldigt økonomisk hensyn i bred forstand.

Som en integreret del af den finansielle revision har vi løbende vurderet, om udførelsen af bestyrelsens beslutninger og den øvrige forvaltning af Midttrafiks anliggender er varetaget på en økonomisk forsvarlig måde.

En væsentlig forudsætning for varetagelse af en økonomisk forsvarlig forvaltning er, at der efter virksomhedens forhold er implementeret hensigtsmæssige administrative forretningsgange og kontrolprocesser.

Vores løbende forvaltningsrevision har blandt andet omfattet vurdering af:

- ▶ Forretningsgange og interne kontroller vedrørende udgifter til rejser og repræsentation
- ▶ Lønninger og vederlag udbetales i overensstemmelse med reglerne herfor
- ▶ Anvendelse af indkøbsaftaler og indhentning af tilbud ved større indkøb
- ▶ Overholdelse af modtagne bevillinger.

Vi er ikke bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at forvaltningen i 2014 på de områder, vi har undersøgt, ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

## 5 Ledelsesberetningen

I tilknytning til revisionen af årsregnskabet har vi gennemlæst ledelsesberetningen og

- ▶ sammenholdt oplysningerne heri med oplysningerne i årsregnskabet
- ▶ sammenholdt oplysningerne heri med den viden og de forhold, vi er blevet bekendt med i forbindelse med vores revision
- ▶ ud fra vores viden om regelgrundlaget taget stilling til, om der er fejl eller mangler i ledelsesberetningen.

Vi har ikke foretaget nye, særskilte arbejdshandlinger i forbindelse med vores udtalelse om ledelsesberetningen.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

## 6 Revision af forretningsgange og interne kontroller

Ved revisionen har vi fokuseret på overordnede forretningsgange, arbejdsrutiner m.v. for udvalgte områder.

Formålet er at påse, hvorvidt der forefindes korrekte, valide og rettidige regnskabsregistreringer som grundlag for regnskabsaflæggelsen.

I det følgende har vi omtalt omfanget af den for indeværende udførte revision med fokus på forhold, som vi vurderer bør komme til bestyrelsens kendskab.

### 6.1 Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midttrafik

Vi har på grundlag af vores gennemgang af de interne forretningsgange foretaget en vurdering af og testet udvalgte interne kontroller inden for følgende væsentlige regnskabsmæssige områder:

- ▶ Kvartalsvis økonomisk rapportering
- ▶ Kasse- og regnskabsfunktioner, herunder afstemnings- og opfølgningssprocedurer
- ▶ Lønområdet
- ▶ Betalingsområdet
- ▶ Finansiell status
- ▶ Indtægter
- ▶ Afregning med vognmænd
- ▶ Afregning vedrørende handicapkørsel.

Gennemgangen har givet anledning til følgende kommentarer:

#### 6.1.1 Generelt

Midttrafik anvender i stort omfang excel som understøttende redskab i en række processer, herunder den løbende økonomistyring og rapportering. Anvendelse af excel giver manuelle og ressourcekrævende

processer og kontroller med øget risiko for fejl. I forbindelse med løbende opgradering/udskiftninger af systemer bør der være fokus på øget integration mellem de enkelte systemer, direkte dataudtræk og rapportering. Vi har fået oplyst, at økonomi/regnskab fremadrettet vil sikre nødvendige, nye rapporter samt tilretning i kontoplan.

#### 6.1.2 Indtægter

Vi har gennemgået de etablerede procedurer til sikring af, at der sker korrekt fakturering for 2014.

Vi har i forbindelse med vores revisionsbesøg i december 2014 og april 2015 kontrolleret, at der løbende bliver udarbejdet dokumentation for gennemførelse af kontroller, som sikrer fuldstændige og nøjagtige registreringer af godkendt datagrundlag vedrørende fakturering af indtægter.

#### 6.1.3 Afregninger med vognmænd

En betydelig del af Midttrafiks aktivitet består af kontraktindgåelse med vognmænd og løbende afregning heraf, herunder modregning af billetindtægter.

Vi har gennemgået de etablerede procedurer til sikring af korrekt registrering af vognmandsafregning vedrørende kørsel i 2014. Vi har i forbindelse med vores revisionsbesøg i december 2014 og april 2015 påset, at der er indført stikprøvevis kontrol af de indberettede billetindtægter.

Der er ikke integration mellem systemerne Pluto, Brio og økonomisystemet Prisme. Overførsel af data mellem systemerne sker derfor manuelt, hvilket principielt indebærer risiko for fejl. Den daglige ledelse arbejder på at udarbejde en bedre og mere fyldestgørende beskrivelse af proces omkring afregningsforløb og tilhørende afstemning mellem Pluto og Prisme, hvilket vil være en styrkelse af kontrolmiljøet.

## 7 Revision af internt årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje

Som led i revisionen af Midttrafiks årsregnskab for 2014 har vi foretaget revision af det interne årsregnskab for 2014 for Busselskabet Aarhus Sporveje.

Revisionen har bl.a. omfattet følgende områder:

- ▶ Indtægtsområdet
- ▶ Lønområdet
- ▶ Fordeling af omkostninger og indtægter vedrørende kontrakter
- ▶ Anlægsaktiver
- ▶ Likvider, værdipapirer
- ▶ Balanceposter i øvrigt
- ▶ It-forhold.

Til brug for direktionen har vi udarbejdet særskilt notat vedrørende revision af det interne årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje.

### *Indtægtsområdet*

Årets resultat er negativt påvirket af, at der i 2014 er truffet beslutning om, at akkumulerede overskud for perioden 2007-2013 i restproduktionen skal ydes som rabat med i alt 72,2 mio. kr. Rabatten er afregnet i 2014. Forholdet er omtalt ovenfor i afsnit 4.3.2.

Det er endvidere besluttet, at positive resultater fra restproduktionen fra og med 2014 skal neutraliseres ved udbetaling af rabat. Der er ultimo 2014 afsat 11,2 mio. kr. som rabat til udbetaling i 2015.

### *Lønområdet*

Pr. 1. januar 2014 har Busselskabet skiftet lønsystem til Silkeborg Data. Der har været en række udfordringer i forbindelse med implementeringen, og der mangler fortsat enkelte tilpasninger. Dette har sam-

tidig bevirket, at der ikke løbende har været foretaget afstemning mellem lønsystem, bogføring og indberettet løn.

I forbindelse med regnskabsafleggelsen er der foretaget afstemning mellem lønsystem og bogføring og indberettet løn pr. 31. december 2014 uden væsentlige differencer.

Vi har gennemgået lønafstemningen og afstemningerne af lønrelaterede balanceposter og kan tilslutte os de indregnede værdier.

Det anbefales, at der fremadrettet foretages løbende lønafstemning enten månedsvis eller kvartalsvis.

#### *It-forhold*

Vi har tidligere afgivet supplerende oplysning vedrørende kontrolsvagheder omkring privilegerede rettigheder til finanssystem Navision til blandt andet økonomichef og controller samt manglende funktionsadskillelse i økonomifunktionen. Forholdet er fortsat gældende i 2014, men der er udført en række kompenserende kontroller og analyser for at afdække, om de privilegerede rettigheder har været udnyttet i perioden. De udførte kontroller har blandt andet omfattet udbetalinger; manuelle, store og usædvanlige poster; samt store og usædvanlige lønudbetalinger. Det udførte arbejde har ikke afdækket væsentlige fejl eller mangler – bevidste eller ubevidste.

På grundlag heraf anses forholdet for afsluttet.

## 8 Øvrige forhold

### 8.1 Direktionens regnskabsberetning

I forbindelse med regnskabsafleggelsen har vi indhentet en skriftlig erklæring fra den daglige ledelse om forhold af væsentlig betydning for årsregnskabet og ledelsesberetningen.

Den skriftlige erklæring omfatter årsregnskabet, herunder den økonomiske forvaltning, aktuelle eller potentielle overtrædelser af lovgivningen, besvigelser, begivenheder efter balancedagen og andre områder, hvor det er vanskeligt at opnå et revisionsbevis. Endvidere dækker ledelsens regnskabsberetning de forhold, som ledelsesberetningen omhandler.

Den modtagne regnskabsberetning har ikke givet anledning til bemærkninger.

### 8.2 Ikke-korrigerede forhold

I henhold til danske revisionsstandarder skal vi informere om forhold, som ikke er korrigeret i årsregnskabet. Denne oplysning skal gives for at sikre, at bestyrelsen er orienteret herom.

I forbindelse med regnskabsafleggelsen i Midttrafik har vi ikke konstateret forhold, der ikke er indarbejdet i årsregnskabet.

### 8.3 Fejlinformation i årsregnskabet som skyldes besvigelser

Som revisorer har vi pligt til med professionel skepsis at overveje muligheden for fejlinformation i årsregnskabet, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl.

Vi har i forbindelse med planlægningen af revisionen opnået en forståelse for, hvordan bestyrelsen udøver tilsyn med den daglige ledelses identifikation af risici for besvigelser og med den interne kontrol, som den daglige ledelse har etableret for at imødegå disse risici.

Direktionen har oplyst, at forretningsgange og interne kontroller inden for de væsentlige områder efter dens opfattelse anses for dækkende og velfungerende til imødegåelse af risikoen for besvigelser, herunder at der eksisterer passende funktionsadskillelse.

Direktionen har over for os bekræftet:

- ▶ sit ansvar for udformning, implementering og opretholdelse af intern kontrol med henblik på at forebygge og opdage besvigelser og fejl, og
- ▶ at den ikke har kendskab til eller formodning om besvigelser i Midttrafik.

De internationale standarder om revision kræver, at vi forespørger bestyrelsen, om den har kendskab til konstaterede eller formodede besvigelser. Vi tillader os at betragte bestyrelsens underskrift på dette revisionsprotokollat som en bekræftelse på, at bestyrelsen ikke har kendskab til sådanne forhold.

Vi er ikke i forbindelse med vores revision blevet bekendt med forhold, der indikerer eller vækker mistanke om besvigelser af betydning for årsregnskabet.

#### 8.4 Overholdelse af lovgivningen

Vi har forespurgt direktionen, om alle kendte aktuelle eller potentielle overtrædelser af lovgivningen, der kan have væsentlig påvirkning på årsregnskabet, er oplyst under revisionen og er tilstrækkeligt indregnet og oplyst i årsregnskabet. Direktionen har over for os bekræftet, at der den bekendt ikke er forhold, der har betydning for årsregnskabet.

Vi er ikke i forbindelse med vores revision blevet bekendt med overtrædelser af budget- og regnskabsystem for kommuner og bogføringsloven eller anden lovgivning, der er relevant for Midttrafiks drift.

#### 8.5 Begivenheder indtruffet efter balancedagen

Til sikring af at væsentlige begivenheder efter regnskabsårets udløb er præsenteret korrekt i årsregnskabet, har Midttrafik gennemgået og vurderet begivenheder indtruffet efter balancedagen.

Direktionen i Midttrafik har oplyst, at der efter dens opfattelse ikke er indtruffet væsentlige begivenheder efter balancedagen, som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

Vi er ikke under vores gennemgang blevet bekendt med begivenheder som i væsentlig grad påvirker årsregnskabet for 2014, og som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

### 9 Afsluttende oplysninger m.v.

#### 9.1 Lovpligtige oplysninger

I henhold til revisorloven og etiske regler for revisorer skal vi oplyse,

at vi opfylder de i lovgivningen indeholdte uafhængighedsbestemmelser, og

at vi har modtaget alle de oplysninger, der er anmodet om.

Aarhus, den 8. maj 2015  
ERNST & YOUNG  
Godkendt Revisionspartnerselskab

Jes Lauritzen  
statsaut. revisor

Lis Andersen  
statsaut. revisor

Siderne 167-179 er fremlagt på mødet den 8. maj 2015.

I bestyrelsen:

-----  
Hans Bang-Hansen  
formand

-----  
Mads Nikolajsen

-----  
Jan R. Christensen

-----  
Niels Viggo Lynghøj

-----  
Niels Erik Iversen

-----  
Frank Borch-Olsen

-----  
Arne Lægaard

-----  
Johannes F. Vesterby

-----  
Finn S. Petersen

DEPARTEMENTET

Aarhus Letbane I/S

Med kopi til  
Midttrafik  
Aarhus Kommune  
Region Midtjylland  
DSB

Dato 21. januar 2015  
J. nr. 2015-164

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

Til Aarhus Letbane I/S

DSB varetager i dag togdriften mellem Aarhus og Grenå med dækning i den forhandlede kontrakt med Transportministeriet.

Bank Danske Bank  
reg. 0216 kt. 4069 065880  
EAN 5798000893429  
CVR 43265717

I udkast til kommende kontrakt mellem DSB og Transportministeriet baseres trafikforpligtelsen for DSB på en forudsætning om at betjeningen på Grenåbanen overdrages til Aarhus Letbane ved køreplansskiftet i december 2016, svarende til de hidtidige planer for overgangen til letbanedrift.

Af hensyn til planlægning af de fremtidige aktiviteter, herunder disponering af det materiel, som DSB i dag anvender på strækningen mellem Grenå og Odder, er der centralt at fastlægge et mere præcist indstillingstidspunkt for DSB's togdrift inden køreplansskiftet i december 2016. I det omfang der er ønske om at opretholde en vis fleksibilitet, kan det overvejes om der er mulighed herfor, samt på hvilke vilkår.

På baggrund af tidligere tilkendegivelser fra Aarhus Letbane I/S kan en model være at fastlægge et indstillingstidspunkt omkring den 1. september 2016 med mulighed for op til 2 måneders forlængelse af driften, hvis dette aftales indenfor en rimelig frist.

Der er i udkastet for ny DSB kontrakt endnu ikke fastlagt nærmere bestemmelser om ansvaret for udførelse af erstatningsbustrafik i mellempærioden fra det tidspunkt, hvor nuværende togtrafik ophører frem til, at letbanetrafikken indledes. Dette forhold er heller ikke tidligere afklaret mellem Transportministeriet og de lokale parter. Ud fra tidligere meldinger fra Aarhus Letbane I/S forventes behov for at indsætte busdrift på strækningen Odder-Aarhus-Grenå i varierende omfang i 1/2-1 år i takt med at letbanetrafikken indføres..

Transportministeriet ser gerne en aftale om placeringen af ansvaret for trafikbetjeningen i overgangsperioden. Transportministeriet finder det i udgangspunktet hensigtsmæssigt, at busbetjeningen i overgangsperioden bliver et lokalt ansvar. Lokalt har man de bedste forudsætninger for at prioritere og afveje det hensigtsmæssige busbetjeningsniveau, og man vil samtidigt opnå maksimal fleksibilitet til selv at planlægge letbanens successive ibrugtagning. Transportministeriet vil som kompensation for denne opgaveoverdragelse være indstillet på at anse overtagelsen af trafikansvaret samtidigt med lukning af DSB togdrif-





ten, som udløsende faktor for tildeling af statstilskuddet til driften af letbanen, som tidligere er aftalt.

Side 2/2

Transportministeriet imødeser på denne baggrund en udmelding fra Aarhus Letbane I/S vedrørende fastsættelse af tidspunktet for indstilling af den nuværende togdrift, samt en tilkendegivelse fra de lokale parter omkring ansvaret for busstrafikken i overgangsperioden mellem togdriften og letbanedriften.

Dette brev er sendt i kopi til Midttrafik, Aarhus Kommune, Region Midtjylland og DSB.

Med venlig hilsen

Lasse Winterberg  
Kontorchef

**Fra:** [Bodil L. Møller](#)  
**Til:** [Bodil L. Møller](#)  
**Emne:** VS: Henvendelse til bestyrelsen i midttrafik ang. reklamer på bybusser i viborg  
**Dato:** 10. april 2015 13.12.02  
**Vedhæftede filer:** [nye bryster viborg.JPG](#)

---

Start på videresendt besked:

**Fra:** "Signe Munk" <[Signe.Munk@ft.dk](mailto:Signe.Munk@ft.dk)>

**Til:** "Jens Erik Sørensen" <[JES@Midttrafik.dk](mailto:JES@Midttrafik.dk)>

**Emne: Henvendelse til bestyrelsen i midttrafik ang. reklamer på bybusser i viborg**

Til bestyrelsen i Midttrafik:

Jeg skriver for, at opfordre jer til at tage Privathospitalet Nygarts reklamer, som befinder sig på bybusserne i Viborg op til debat. Jeg mener personligt, at det er højest upassende og uetisk at have reklamer med ordlyden "Nye bryster" på vores offentligt drevne og betalte busser. Årsagen er at det skubber et skønhedsideal blandt unge kvinder, som styrere længere og længere væk fra det naturlige.

Jeg er fuldt ud med på, at reklamerne er lovlige efter gældende lovgivning, men beder jer om at tage politisk stilling retningslinjerne for typer af reklamer på lokale, regionale og bybusser.

De bedst hilsner,  
Signe Munk

Med venlig hilsen

Signe Munk  
Næstformand



**Parti- og Fællessekretariat  
(SF)**

Christiansborg  
DK-1240 København K.

Tlf. +45 33 37 55 00  
Dir. +45 33 37 44 41

[www.ft.dk](http://www.ft.dk)





# 30 milliarder kroner kunne bruges bedre

## LÆSERBREV

**Af Jakob Sølvhøj,**

folketingsskandidat for Enhedslisten i Viborg



**KAMPFLY:** Bag lukkede døre lægges der for tiden planer om danmarkshistoriens største offentlige indkøb. Den brede kreds af partier, fra DF til SF, der står bag forsvarsfor-

liget om indkøb af nye kampfly til 30 milliarder, har drøftelser i gang for at få den afsluttende etape af indkøbet på plads. Hvor langt partierne er i processen er uklart, og vil formentlig forblive uklart på denne side af et valg.

Der er nemlig en påfaldende tavshed om flyhandlen. Man skulle ellers mene, det var rimeligt, at skattebetalerne, der skal finansiere den kæmpestore investering, fik indsigt i de overvejelser for-

ligspartierne gør sig. Hvad det er for militære hensyn, der nødvendiggør indkøbet af nye kampfly.

Om det har nogen betydning for Danmarks forsvar, eller det først og fremmest drejer sig om at fortsætte en aktivistisk udenrigspolitik, hvor Danmark kan være i front, når der skal bidrages til bombetogter mod mål i skiftende konfliktområder langt fra de danske grænser.

Forligskredsens favoritfly,

Joint Strike Fighter (F-35), er blevet stadig dyrere i løbet af den langstrakte købsproces og har nu passeret en pris på 1 milliard kroner. I stykpris for anskaffelsen af et enkelt fly. Dertil kommer udgifter til drift og vedligeholdelse af flyene, der samlet set vurderes at beløbe sig til omkring 100 milliarder kroner over flyenes levetid.

Et beløb der formentlig kan blive væsentligt større i betragtning af de mange fejl,

der hidtil har præget udviklingen af det nye kampfly. En flyvende IC4-skandale kan være på vej og det i en pris-klasse, der hurtigt vil kunne give skandalen på skinner baghjul.

Enhedslisten har fra starten været imod at investere et gigantisk beløb i nye kampfly, og vores modstand er ikke blevet mindre, som processen er skredet frem. Det er umuligt at få øje på nogen rimelig begrundelse for

at anvende 30 milliarder på indkøbet og et efterfølgende endnu større beløb på drift og vedligeholdelse af flyene.

Endnu mere grotesk forekommer det, når det sættes i forhold til den spareiver, der er blevet udvist, når det gælder dagpengene og kontanthjælp eller udgifterne til ældrepleje, folkeskole og dagtilbud.

Så drop dog de kampfly og investér i stedet pengene i vores fælles velfærd.

## Kvoter - en festlig begravelse

### LÆSERBREV

**Af Jens Rohde,**

medlem af Europa-Parlamentets Landbrugsudvalg



**KVOTER:** Mælkekvoteens død kan få selv den mest ydmyge, vestjyske landmand til at trække lidt på smilebåndet. Og med god grund. EU's mælkekvoter har siden 1984 begrænset produktionen og skabt dyre ekstraregninger i form af såkaldte superafgifter. Alene i 2015 er danske mælkebønder blevet pålagt superafgifter for 195 mio. kr.

Det er heldigvis slut nu. For Danmark er det udelukkende godt nyt, at vi har afskaffet EU's mælkekvoter. De danske mælkebønder er absolut leveringsdygtige, og nu kan Danmark drage nytte af den kapacitet, øge vores eksport til eksisterende markeder og ikke mindst indtage nye vækstmarkeder.

Begravelsen af kvoteordning er en festlig affære i en ellers dyster tid for mælkesektoren, men vi må ikke tro, at alle problemer er løst. De store udfordringer for Europas mælkesektor kræver politisk handling - og vi skal sikre, at ingen forfalder til at indføre lignende reguleringsordninger i fremtiden.

Vi må ikke vende tilbage til tidligere tiders dårligdom ved at underminere markedet. Vi skal i stedet fokusere på at styrke vores konkurrenceevne på verdensplan, sikre lige konkurrencevilkår i Europa samt bekæmpe national overimplementering.



Midttrafik burde sige nej til reklamer for kunstige bryster, mener Signe Munk.

## Skal du ik' ha' nye bryster?

### LÆSERBREV

**Af Signe Munk,**

næstformand og folketingskandidat for SF



**BYBUSSE:** Nu

har jeg fået nok. Jeg har set på det for længe. Det er simpelthen for lavt. Bybusserne i Viborg turnerer rundt med reklamer for »Nye bryster«. De fleste i Viborg har nok set dem: et billede af et par flotte bryster sammen med en opfordring til at få sine egne fikset. Afsenderen er privathospitalet Nygart, som helt ublu har reklameret i hele landet for hans skønhedsforskruede butik.

Hvad der i bund og grund står, er, at kvinderne i Viborg ikke er gode nok, som de er. Det er et problem, fordi reklamerne skubber til en bevægelse, som er stærk i tiden. Nemlig at unge kvinder i stigende grad ikke er glade for deres krop og bliver konfronteret med uopnåelige skønhedsideal, som skønhedsindustrien tjener fedt på. Det kan ses sort på hvidt. Antallet af unge, der får såkaldte skønhedsoperationer, er højere end nogen sinde.

Er det en udvikling, som vi ikke kan arbejde imod? Det mener jeg, vi kan. Det er selvfølgelig ikke kun bybusreklamer, som gør det, men vi må sætte foden ned et sted. Derfor mener jeg, at et offentligt finansieret selskab som Midttrafik bør stoppe med at lægge busser til reklamer for skønhedsoperationer. Det er nemlig en politisk beslutning, om vi som samfund vil skubbe til unge pigers mindreværd, eller om vi vil sige fra.

Reklamerne på de viborgensiske bybusser er helt sikkert efter reglerne, men de er sgu usmagelige. Ligesom det ville være usmageligt, hvis hjemmeplejen kørte rundt med reklamer for bedemænd på deres kommunale biler.

Der er formentlig en række borgerlige politikere, som vil synes, at jeg er hysterisk. Men jeg kender min generation. Jeg ved, at presset på at være tynd nok, have den rigtige størrelse bryster og fyldige læber påvirker alle. En naturlig indvending er, at man blot skal sige fra. Men problemet er, at når vi hele tiden påvirkes af reklamer, som den på bybusserne, så sniger tvivlen sig ind. Er jeg nu god nok?

Når selv de mest robuste piger begynder at planlægge en brystoperation, så bliver plastikkirurgi det nye normale.

Nu har jeg kontakten Midttrafiks bestyrelse og bedt dem tage reklamerne op til overvejelse. For ligesom Midttrafik har et værdigrundlag og en miljøambition, så bør de også forholde sig til hvilke typer af reklamer, som deres busser lægger langside til. Min holdning er klar: tag ansvar, sig nej og send Nygart på porten.

## DA tør, hvor Venstre tier

### LÆSERBREV

**Af Per Møller Jensen,**

gruppeformand for Socialdemokraterne i Viborg Byråd



**POLITIK:** Gennem snart flere måneder har partiet Venstre på landsplan i brede vendinger givet udtryk for, at man ønsker økonomiske stramninger i forhold til folk på offentlig forsørgelse.

Og stort anlagte reklamer fra partiets side har pirket til forargelsen i folkedybet i forhold til folk på kontanthjælp.

Imidlertid har man været påfaldende tavse, når det naturlige spørgsmål meldte sig: Hvad skal et såkaldt kontantloft så være på? Vævende svar - eller intet svar - har skabt usikkerhed hos mange omkring spørgsmålet: Hvor har vi Venstre?

Nu melder Dansk Arbejdsgiverforening imidlertid ud med hensyn til, hvad man har af borgerlige tanker på overførselsområdet: satsene for kontanthjælp skal sænkes, der skal indføres et nyt kontantloft og en række ydelser, herunder førtidspension og sygedagpenge, skal sænkes markant.

Det er næppe læserne ubekendt, at DA er en af de økonomiske hovedsponsorer bag Venstre, så det er befriende, at vi nu for alvor får kendskab til, hvad Venstre ønsker at gennemføre, hvis de - mod forventning - skulle få regeringsmagten bl.a. med Dansk Folkeparti som støtteparti.

Og når vi er ved DF: de stemte - sammen med Venstre og andre borgerlige partier - forringelserne af dagpengene igennem i sidste folketingsperiode, mens de i denne folketingsperiode har fisket i rørte vande og på skrømt har foreslået dagpengereglerne lempet.

»Vi ønsker at stå frit,« siger Kristian Thuesen Dahl kækt.

**■ Det er næppe læserne**

ubekendt, at DA er en af de økonomiske hovedsponsorer bag Venstre, så det er befriende, at vi nu for alvor får kendskab til, hvad Venstre ønsker at gennemføre, hvis de - mod forventning - skulle få regeringsmagten.

**PER MØLLER JENSEN,** gruppeformand for Socialdemokraterne

Men den går ikke: DF står netop ikke frit - og de ønsker Lars Løkke Rasmussen i statsministerstolen. Så ved DF's vælgere til gengæld også, hvad de får på det sociale område, hvis vi får en Venstre-regering.

Afslutningsvis en indrømmelse i forhold til Venstre: min overskrift er på et område misvisende, idet partiet ikke totalt er tavst i forhold til, hvad man vil, hvis man får magt dertil. Flere fremtrædende Venstre-folk har været fremme med, at man ønsker indført brugerbetaling i forbindelse med lægebesøg.

Klar tale - og der får man sandsynligvis også De Konservative med, idet folk med god hukommelse vil huske, at Schlüter-regeringen netop indførte denne form for betaling i forbindelse med »Kartoffelkuren« i 1980'erne.

Mon ikke befolkningen stille og roligt er ved at få øjnene op for, hvor skillelinierne i landspolitikken er - og hvori forskellene mellem en socialdemokratisk og en Venstre-ledet regering består?

Opinionstillene tyder på det.

# Finansieringsmodel for Rejsekort A/S

Transportministeriet

Opdatering af fordelingsnøgle og økonomiske  
konsekvenser heraf

22. april 2015



Building a better  
working world

# Ændringer og korrektioner til fordelingsnøgle

---

- ▶ Flexture udelades fra den omsætning der ligger til grund for beregning af den andel af fordelingsnøglen der relaterer sig til selskabernes omsætning, dvs. de 40 % af fordelingsnøglen
- ▶ Antal rejsende for Midttrafik er korrigeret således at den indsatte Bus&Tog omstigningsfaktor på 1,177 også anvendes til selve beregningen heraf

# Opdateret fordelingsnøgle for omsætning

Omsætning	Fynbus	NT	Sydtrafik	Midt- trafik	Movia	DSB Øresund	Metro	DSB F&R	DSB S-tog	Arriva
Salg af kort og billetter (bus, lokalbane og tog)	233,0	316,8	260,8	745,3	1.852,6	286,5	691,0	2.896,0	1.255,6	209,1
Flextrafik – flextur	<i>Medtages ikke</i>	<i>Medtages ikke</i>	<i>Medtages ikke</i>	<i>Medtages ikke</i>	<i>Medtages ikke</i>	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Projektindtægter relateret til buskørsel	0,4									
Ministerieindtægter (*)								185,0	2,2	
I alt	233,4	316,8	260,8	745,3	1.852,6	286,5	691,0	3.081,0	1.257,8	209,1
<b>Andel</b>	<b>2,6 %</b>	<b>3,5 %</b>	<b>2,9 %</b>	<b>8,3 %</b>	<b>20,7 %</b>	<b>3,2 %</b>	<b>7,7 %</b>	<b>34,5 %</b>	<b>14,1 %</b>	<b>2,3 %</b>

\* Ministerieindtægter for trafiksselskaberne er indeholdt i "salg af kort og billetter"

# Opdateret beregning af antal rejser

Rejser og påstigere	Fynbus	NT	Sydtrafik	Midttrafik	Movia	DSB Øresund	Metro	DSB F&R og S-tog	Arriva
	<i>Omstigningsfaktor på baggrund af Bus&amp;Tog</i>				<i>Omstigningsfaktor på baggrund af RHU</i>				
Påstigere (mio.)	18,181	30,3	22,3	70	221,9	15,1	55,4	159,9	6,4
Omstigningsfaktor	1,177	1,177	1,177	1,177	1,147	1,311*	1,015	1,030	1,000
I alt (mio.)	15,45	25,71	18,95	59,45	193,47	15,10	54,58	155,39	6,4
Andel	2,8%	4,7%	3,5%	10,9%	35,5%	2,8%	10,0%	28,5%	1,2%

\*Skal kun bruges når DSB Øresund lægges sammen med DSB

- ▶ Den af Bus&Tog beregnede omstigningsfaktor er ensartet på tværs af de omfattede selskaber, da datagrundlaget for at beregne pr. selskab endnu ikke er til stede
- ▶ Med virkning fra 2017 forventes det, at Bus&Tog-omstigningsfaktoren opgøres pr. selskab
- ▶ Det foreslås, at metodeændring med henblik på at beregne omstigningsfaktor for de enkelte selskaber med afsæt i samme udgangspunkt (Bus&Tog) foretages, når følgende er opfyldt:
  - ▶ At der kan beregnes en omstigningsfaktor pr. selskab, hvilket drives af Rejsekortets udbredelse
  - ▶ At ændringen i omstigningsfaktor overstiger en tærskelværdi på 10 %

# Den opdaterede estimerede fordelingsnøgle - 2015 til 2020

Trafikselskaber	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Gennemsnit
DSB	39,5%	39,8% (*)	39,2%	39,2%	38,9%	38,5%	39,2%
Movia	32,1%	30,2%	29,8%	29,8%	27,1%	24,5%	28,9%
Metro	9,9%	9,3%	9,1%	9,1%	12,1%	15,1%	10,8%
Midttrafik (**)	5,4%	10,1%	9,9%	9,9%	9,9%	9,9%	9,2%
Sydtrafik	3,5%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%
NT	4,6%	4,3%	4,3%	4,3%	4,3%	4,3%	4,3%
Arriva	1,8%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%
Fynbus (**)	0,0%	1,4%	2,8%	2,8%	2,8%	2,8%	2,1%
Trafikstyrelsen (DSB Ø)	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%
SUM	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

\* Stiger på grund af at DSB Øresund i 2016 overgår til DSB

\*\* Indfasning af Midttrafik og Fynbus i årene 2015-2017 påvirker andre selskabers andel af fordelingen i negativ retning



# Abonnementsbetalinger

## - Fordeling ved opdateret fordelingsnøgle

Abonnementsbetalinger														
Mio. kr. - faste priser	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Arriva	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6
BAT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DSB	59	127	126	126	125	125	125	125	125	127	127	129	132	134
Fynbus	-	4	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	10
Metro	15	30	29	29	39	49	49	49	49	50	50	51	52	53
Midttrafik	8	32	32	32	32	32	32	32	32	33	33	33	34	35
Movia	48	96	95	95	87	79	79	80	80	80	81	82	84	85
NT	7	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	15	15
Sydtrafik	5	11	10	10	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Trafikstyrelsen (DSB Ø)	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abonnementsbetalinger I alt	149	319	320	320	322	324	324	325	325	329	330	336	342	349

Tallene i ovenstående tabel er afrundet til hele tal

# Budgetår 2015 og 2016

## - Konsekvens ved opdateret fordelingsnøgle

2015	Ny model (faste priser) D.8 april					Ny model (faste priser) D.22 april					Delta
	Abonnements- betaling	Kapital- indskud	Afdrag/indskud lånekapital	Netto- betalinger	%	Abonnements- betaling	Kapital- indskud	Afdrag/indskud lånekapital	Netto- betalinger	%	Netto- betallinger
Total	149	32	17	198	100%	149	32	17	198	100%	0
Arriva	3	-	-	3	1%	3	-	-	3	1%	(0)
BAT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DSB	59	-	-	59	30%	59	-	-	59	30%	(0)
Fynbus	-	32	17	49	25%	-	32	17	49	25%	-
Metro	15	-	-	15	7%	15	-	-	15	7%	(0)
Midttrafik	8	-	-	8	4%	8	-	-	8	4%	0
Movia	48	-	-	48	24%	48	-	-	48	24%	(0)
NT	7	-	-	7	3%	7	-	-	7	3%	(0)
Sydtrafik	5	-	-	5	3%	5	-	-	5	3%	(0)
Trafikstyrelsen (DSB Ø)	5	-	-	5	2%	5	-	-	5	2%	(0)
Betalt skat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Egenkapital	211	-	-	-	-	211	-	-	-	-	-
Antal aktier	111	-	-	-	-	111	-	-	-	-	-
Pris pr. aktie indre værdi	1,9	-	-	-	-	1,9	-	-	-	-	-

2016	Ny model (faste priser) D.8 april					Ny model (faste priser) D.22 april					Delta
	Abonnements- betaling	Kapital- indskud	Afdrag/indskud lånekapital	Netto- betalinger	%	Abonnements- betaling	Kapital- indskud	Afdrag/indskud lånekapital	Netto- betalinger	%	Netto- betallinger
Total	319	-	-	319	100%	319	-	-	319	100%	(0)
Arriva	5	-	-	5	2%	5	-	-	5	2%	(0)
BAT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DSB	127	-	-	127	40%	127	-	-	127	40%	(0)
Fynbus	4	-	-	4	1%	4	-	-	4	1%	(0)
Metro	30	-	-	30	9%	30	-	-	30	9%	(0)
Midttrafik	31	-	-	31	10%	32	-	-	32	10%	1
Movia	97	-	-	97	30%	96	-	-	96	30%	(0)
NT	14	-	-	14	4%	14	-	-	14	4%	(0)
Sydtrafik	11	-	-	11	3%	11	-	-	11	3%	(0)
Trafikstyrelsen (DSB Ø)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Betalt skat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Egenkapital	220	-	-	-	-	220	-	-	-	-	-
Antal aktier	111	-	-	-	-	111	-	-	-	-	-
Pris pr. aktie indre værdi	2,0	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-

# Budgetår 2015 – 2020 og 2015 - 2028

## - Konsekvens ved opdateret fordelingsnøgle

	Ny model (faste priser) D.8 april					Ny model (faste priser) D.22 april					Delta
	Abonnements- betaling	Kapital- indskud	Afdrag/indskud lånekapital	Netto- betalinger	%	Abonnements- betaling	Kapital- indskud	Afdrag/indskud lånekapital	Netto- betalinger	%	Netto- betallinger
2015-2020											
Total	1.754	32	(239)	1.548	100%	1.754	32	(239)	1.548	100%	0
Arriva	29	-	-	29	2%	29	-	-	29	2%	(0)
BAT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DSB	688	-	(111)	577	37%	687	-	(111)	575	37%	(1,1)
Fynbus	40	32	9	82	5%	40	32	9	82	5%	(0)
Metro	192	-	(18)	174	11%	191	-	(18)	173	11%	(1)
Midttrafik	163	-	(29)	133	9%	168	-	(29)	139	9%	5
Movia	504	-	(71)	432	28%	501	-	(71)	430	28%	(2,5)
NT	76	-	(10)	66	4%	76	-	(10)	66	4%	(1)
Sydtrafik	58	-	(9)	49	3%	58	-	(9)	48	3%	(0)
Trafikstyrelsen (DSB Ø)	5	-	-	5	0%	5	-	-	5	0%	(0)
Betalt skat	-					-					-
Egenkapital	260					260					-
Antal aktier	111					111					-
Pris pr. aktie indre værdi	2,3					2,3					-

	Ny model (faste priser) D.8 april					Ny model (faste priser) D.22 april					Delta
	Abonnements- betaling	Kapital- indskud	Afdrag/indskud lånekapital	Netto- betalinger	%	Abonnements- betaling	Kapital- indskud	Afdrag/indskud lånekapital	Netto- betalinger	%	Netto- betallinger
2015-2028											
Total	4.414	32	(625)	3.822	100%	4.414	32	(625)	3.822	100%	-
Arriva	73	-	-	73	2%	73	-	-	73	2%	(0)
BAT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DSB	1.714	-	(279)	1.435	38%	1.711	-	(279)	1.432	37%	(3)
Fynbus	114	32	(2)	144	4%	113	32	(2)	144	4%	(1)
Metro	596	-	(44)	552	14%	594	-	(44)	550	14%	(2)
Midttrafik	418	-	(73)	345	9%	432	-	(73)	359	9%	14
Movia	1.158	-	(179)	979	26%	1.152	-	(179)	973	25%	(6)
NT	191	-	(24)	166	4%	189	-	(24)	165	4%	(2)
Sydtrafik	145	-	(24)	122	3%	145	-	(24)	121	3%	(1)
Trafikstyrelsen (DSB Ø)	5	-	-	5	0%	5	-	-	5	0%	(0)
Betalt skat	(13)					(13)					-
Egenkapital	380					380					-
Antal aktier	111					111					-
Pris pr. aktie indre værdi	3,4					3,4					-

# TILSLUTNINGSAFTALE

-----  
(i det følgende benævnt "Aftalen")

indgået mellem

Rejsekort A/S  
Automatikvej 1  
2860 Søborg  
(i det følgende kaldet "Selskabet")

og

Midttrafik  
Søren Nymarksvej 3  
8270 Højbjerg  
CVR-nr.: 29 94 31 76  
(i det følgende kaldet "Brugeren")

på følgende

vilkår

## INDHOLDSFORTEGNELSE

---

	SIDE
§ 1. Baggrund og formål	3
§ 2. Tilslutning til Rejsekort-systemet	4
§ 3. Rejsekortet som rejsehjemmel	7
§ 4. Distribution, information og markedsføring	8
§ 5. Data m.v.	10
§ 6. Distributionshonorar og –afgift	12
§ 7. Abonnementsbetaling	12
§ 8. Fordeling af afgifter, gebyrer m.v. og krav mod kunder	18
§ 9. Levering af udstyr, drift, vedligehold m.v.	18
§ 10. Andre forretningsområder	20
§ 11. Brugermøder	20
§ 12. Samarbejde – kommunikation	20
§ 13. Ansvarsfordeling og –fraskrivelse	21
§ 14. Rettigheder	21
§ 15. Diverse	21
§ 16. Overdragelighed m.v.	22
§ 17. Misligholdelse	22
§ 18. Opsigelse/ophør	23
§ 19. Fortrolighed	24
§ 20. Ændringer	24
§ 21. Bilag	25
§ 22. Tvistigheder	25

## Baggrund og formål.

### § 1

- 1.1 Selskabets virksomhed består i at etablere, drive, vedligeholde og udvikle et landsdækkende rejsekort-system og varetage opgaver i forbindelse hermed. Formålet med dette system er at tilvejebringe mulighed for, at kunder, der benytter den kollektive persontrafik, kan anvende samme rejsehjemmel til tog, busser, Metro og andre kollektive transportmidler, der er omfattet af systemet.

Rejsekort-systemet vil være baseret på, at kunderne kan benytte en elektronisk rejsehjemmel ved rejser med den kollektive persontrafik og foretage elektronisk betaling for disse rejser. Rejsekort-systemet giver tillige kunderne mulighed for at foretage elektronisk betaling for forskellige ydelser, som udbydes i sammenhæng med rejser med den kollektive persontrafik, f.eks. køb af køreplan, køb af kioskvareer ombord på det kollektive transportmiddel m.v. (i det følgende benævnt "accessoriske ydelser").

I det følgende benævnes kortet, der indeholder de nødvendige applikationer i form af den elektroniske rejsehjemmel og de hertil knyttede muligheder for elektroniske betalinger af rejser og accessoriske ydelser, for "Rejsekortet", og det samlede system, hvor Rejsekortet kan anvendes, for "Rejsekort-systemet".

- 1.2 Selskabet skal som led i den i § 1.1 nævnte virksomhed give virksomheder og offentlige myndigheder, som udfører eller lader udføre kollektiv persontrafik (i det følgende benævnt "Trafikvirksomheder"), og som er Takstmyndighed eller Operatør (jf. nedenfor), mulighed for - på nærmere aftalte vilkår - at være tilsluttet Rejsekort-systemet.

- 1.3 Brugeren er en Trafikvirksomhed, der er tilsluttet Rejsekort-systemet, og Aftalen regulerer Brugerens tilslutning hertil. Alle Brugere indgår Aftalen på samme vilkår bortset fra regulering af (få) forhold, der er specifikke og individuelle for den enkelte Bruger. Specifik og individuel regulering for en enkelt Bruger oplyses over for de øvrige Brugere.

Hvor der i denne Aftale er anført, at instrukser, anvisninger, retningslinjer eller lignende løbende kan revideres af Selskabet, gælder, at Brugeren skal iagttage og efterleve de udstedte instruktioner, anvisninger eller retningslinjer indenfor 2 måneder fra den dato, Selskabet orienterer Brugeren herom, dersom der ikke indgås aftale om andre frister, eller kortere frister følger af lovkrav eller myndighedspåbud.

Tilslutning til Rejsekort-systemet vedrørende anvendelse af Rejsekortet i henseende til accessoriske ydelser sker ved særskilt aftale og er ikke omfattet af nærværende Aftale. Ved indgåelse af særskilt aftale om accessoriske ydelser udgør den pågældende aftale bilag 1.3 til denne Aftale.

1.4 Betegnelsen "Takstsæt" benyttes om et kompleks af regler, priser og øvrige parametre, som benyttes for takstberegningen af en rejse, der kan defineres geografisk eller på anden vis.

Betegnelsen "Takstmyndighed" benyttes om en Trafikvirksomhed eller et samarbejde mellem Trafikvirksomheder, som har ansvar for og kompetence til regel-, pris- og øvrig parameterfastlæggelse for et givent Takstsæt. Grundlaget for en Takstmyndigheds ansvar og kompetence i relation til et givent Takstsæt kan enten være lovgivning eller aftale med andre Takstmyndigheder.

Betegnelsen "Operatør" benyttes om en Trafikvirksomhed, der har selvstændigt indtægtsansvar, men som ikke har ansvar og kompetence i relation til et givent Takstsæt.

Betegnelsen "Entreprenør" benyttes om en virksomhed, som har kørsels/driftskontrakt med en Takstmyndighed eller Operatør, men som har hverken indtægtsansvar eller ansvar og kompetence i relation til et givent Takstsæt (det forhold, at en Entreprenør eventuelt indgår i en incitamentsordning, ændrer ikke ved den pågældendes status).

Betegnelsen "Bus & Tog-samarbejdet" benyttes om det samarbejde, som en række Trafikvirksomheder deltager i, og som er nærmere beskrevet på [www.busogtog.dk](http://www.busogtog.dk).

Betegnelsen "Takstsamarbejdet" benyttes om en del af Bus & Tog-samarbejdet.

I Aftalen er forudsat, at en Bruger deltager i Bus & Tog-samarbejdet, for så vidt angår indtægtsdeling (hvor rejser udført af Brugere, som ikke deltager i Takstsamarbejdet, behandles som solorejser) og distribution (d.v.s. som part i aftaler fastsat af Bus & Tog samarbejdet om distributionshonorar og –afgift og om produktinformation). Hvis dette ikke måtte være tilfældet for en Bruger, indgås nødvendige tillægsaftaler.

#### Tilslutning til Rejsekort-systemet.

### § 2

2.1 Ved Brugerens tilslutning til Rejsekort-systemet skal Selskabet sørge for, at Brugerens kunder kan benytte Rejsekortet som elektronisk rejsehjemmel og

betalingsmiddel, jf. § 1.1, ved rejser inden for Rejsekort-systemets dækningsområde. Selskabet udarbejder en oversigt over de kriterier, som Brugeren skal kunne imødekomme i forbindelse med tilslutningen.

2.2 Selskabet skal sikre, at Brugere behandles på samme vis inden for de rammer, som følger af nærværende Aftale og bilag hertil. Selskabet skal sørge for, at de enkelte Bruges interesser varetages uden hensyntagen til deres størrelse og geografiske beliggenhed. Foranstående gælder bl.a. i relation til indgåelsen af de i § 2.4 omtalte leverandørkontrakter.

2.3 For sin tilslutning til Rejsekort-systemet skal Brugeren betale et engangsbeløb svarende til de omkostninger for Selskabet, som er forbundet med selve tilslutningen.

Opgørelsen heraf sker forud for indgåelsen af denne Aftale efter Selskabets bedste skøn over forbrug af ressourcer i forbindelse med tilslutning af Brugeren og på grundlag af objektive kriterier. Beregningen er anført i bilag 2.3. Brugeren skal betale beløbet til Selskabet senest 30 dage efter underskrivelsen af nærværende Aftale. Engangsbeløbet refunderes ikke ved Aftalens eventuelle ophør uanset årsagen hertil.

2.4 Som led i dets virksomhed vil Selskabet indgå kontrakter (i det følgende benævnt "Leverandørkontrakterne") med forskellige leverandører (i det følgende benævnt "Leverandørerne"), herunder særlig vedrørende levering, vedligeholdelse og drift af Rejsekort-systemet. En række af ydelserne omfattet af Leverandørkontrakterne vil Selskabet (videre)levere til Brugere. Aftalegrundlaget for sådanne leverancer mellem Brugere og Selskabet (jf. særlig § 9.3) vil være baseret på, at Selskabet ikke skal påtage sig et selvstændigt ansvar over for de enkelte Brugere, men at Selskabets ansvar begrænses i samme omfang, som gælder for Leverandørernes ansvar over for Selskabet i henhold til Leverandørkontrakterne (efter et såkaldt "back-to-back" princip).

I øvrigt vil forholdet til Leverandørerne medføre, at Brugers tilslutning til og anvendelse af Rejsekort-systemet skal ske i overensstemmelse med visse nærmere fastsatte forholdsregler og krav (jf. særlig § 9.4), og Brugeren erklærer sig rede til at følge sådanne forholdsregler og krav.

2.5 På stationer, som benyttes af flere Brugere, kan Selskabet fordrer, at en Bruger benytter decentralt udstyr ejet af en anden Bruger. Brugere, som benytter andres decentrale udstyr, skal gøre det på de i bilag 2.5 anførte betingelser.



2.6 Brugeren er forpligtiget til at følge de instrukser, som Selskabet udsteder om forhold vedrørende Brugers benyttelse af Rejsekort-systemet, eller som følger af lovgivning og myndighedstilladelser.

Brugeren behandler på vegne af Selskabet en række persondata, som kan registreres i Rejsekort-systemet. I den sammenhæng er Brugeren databehandler og Selskabet dataansvarlig. Brugeren handler alene efter instruks fra Selskabet og inden for de rammer, som Rejsekort-systemet muliggør. Selskabet afgør, til hvilke formål og med hvilke hjælpemidler der må foretages behandling af oplysningerne. Brugeren skal herudover træffe de fornødne tekniske og organisatoriske sikkerhedsforanstaltninger, som sikrer, at oplysninger ikke hændeligt eller ulovligt tilintetgøres, fortabes eller forringes, samt at de ikke kommer til uvedkommendes kendskab, misbruges eller i øvrigt behandles i strid med lov om behandling af personoplysninger. Som led heri skal Brugeren iagttage og efterleve de af Selskabet udstedte instruktioner, herunder procedurer m.v., der er præciseret i nærværende Aftales § 5 samt i den til enhver tid gældende "Compliance Manual" og i Selskabets "Standardvilkår for datasikkerhed og brugerstyring ved drift af rejsekort-systemet", som løbende opdateres. Selskabet orienterer Brugeren, når der foreligger nye versioner af fornævnte dokumenter.

Brugeren er forpligtet til straks at give Selskabet meddelelse om mistanke om brud på databeskyttelsesreglerne eller andre uregelmæssigheder i forbindelse med behandlingen af personoplysninger.

Brugeren er forpligtiget til at indgå databehandleraftale med eventuelle underleverandører, eller lignende, der har adgang til at behandle persondata, på mindst samme vilkår, som fastsat i nærværende Aftale, således at det sikres, at underleverandører/databehandlere overholder persondataloven ved behandlingen af Selskabets data. Brugeren skal sende kopi af eventuelle underdatabehandleraftaler til Selskabet.

Brugeren skal på Selskabets anmodning uden unødigt ophold give Selskabet tilstrækkelige oplysninger til, at Selskabet kan påse, at de fastsatte tekniske og organisatoriske sikkerhedsforanstaltninger er truffet. Brugeren er indforstået med, at Selskabet samt selskabets revision (såvel intern som ekstern) har adgang til al nødvendig information, der vedrører forhold reguleret i Aftalen, samt adgang til, såvel varslet som uvarslet, at foretage sikkerhedsrevision, at få udleveret dokumentation, herunder logs, og at stille spørgsmål m.v. Sådanne besøg gennemføres med mindst mulig ulempe for Brugeren. Brugeren skal på anmodning fra Selskabet afgive en erklæring fra Brugers revisor, hvori det dokumenteres, at Brugeren lever op til de krav, der følger af denne Aftale.

## Rejsekortet som rejsehjemmel.

### § 3

3.1 Brugeren er forpligtet til at anerkende, at en passager, som benytter Rejsekortet i forbindelse med rejser, der foretages hos Brugeren, har gyldig rejsehjemmel (forudsat at passageren har iagttaget de regler m.v., der gælder for anvendelse af Rejsekortet, jf. nærmere § 4.5).

3.2 Ved en kundes brug af Rejsekortet fastsættes prisen for den af kunden foretagne rejse i overensstemmelse med de af de relevante Takstmyndigheder fastsatte takster.

Takstmyndighederne (herunder Brugeren, hvis Brugeren er en Takstmyndighed) skal ved fastsættelsen af taksterne og meddelelse af disse til Selskabet sørge for at iagttage en række nærmere angivne forhold (hvis taksterne fastsættes af flere Takstmyndigheder i fællesskab, skal de pågældende indbyrdes aftale, hvem som forestår meddelelse m.v.). For de takstrelaterede forhold, der er globale (d.v.s. forhold, der er ens for alle Brugere), fastsættes de herfor relevante parameterværdier af Selskabet som nærmere angivet i bilag 3.2, hvilket bilag løbende revideres af Selskabet, og det er således forholdene anført i det til enhver tid gældende bilag, der skal iagttages (for øvrige takstrelaterede forhold definerer Takstmyndighederne selv de relevante parameterværdier).

3.3 Ved Aftalens ikrafttræden består Rejsekortet af de i bilag 3.3 anførte korttyper. Selskabet kan introducere nye korttyper, og bilag 3.3 opdateres løbende i forbindelse hermed.

Selskabet fastsætter layout for de forskellige korttyper og retningslinier for, hvordan Brugers logo eventuelt – og i et hensigtsmæssigt omfang – kan fremgå af kortene, jf. i øvrigt § 4 om distribution og markedsføring. Selskabet indgår alle aftaler om reklamer på Rejsekortet og oppebærer alle indtægter heraf.

3.4 Rejsekort-applikationerne kan indgå på et andet medie end kort, der udelukkende indeholder Rejsekort-applikationerne (jf. § 10), og Brugeren er i givet fald pligtig at anerkende et sådant andet medie som gyldig rejsehjemmel, forudsat at dette kan håndteres af det Decentrale Udstyr omtalt i § 9.

3.5 Visse funktioner i Rejsekort-systemet kan anvendes i sammenhæng med andre rejsehjemler (udover selve Rejsekortet). Herunder vil Selskabet kunne levere systemer til brug for udstedelse af enkeltbilletter.

## Distribution, information og markedsføring.

### § 4

4.1 Brugernes udlevering af Rejsekortet til passagerer betegnes i det følgende som "distribution". Tilsvarende betegnes enhver transaktion, hvorved Brugerne modtager betaling fra passagerer til brug for passagerernes anvendelse af Rejsekortet, for "distribution".

4.2 Brugerne skal forestå distributionen af Rejsekortet. Ved distributionen skal Selskabet angives som udsteder af Rejsekortet i henhold til lov om betalingstjenester og elektroniske penge.

Takstmyndighederne fastsætter ved indbyrdes aftale, hvordan de beløb, som opkræves hos kunderne ved distributionen, indtægtsdeles og afregnes mellem dem i henhold til Takstsamarbejdet. Takstmyndighederne skal underrette Selskabet om aftalens indhold og om den løbende afregning, som finder sted. Selskabet skal levere de nødvendige data for indtægtsdeling og afregning til Takstsamarbejdet.

Tilsvarende aftaler en Takstmyndighed selv med sine Operatører, hvordan Takstmyndighedens passagerindtægter afregnes og indtægtsdeles mellem Takstmyndigheden og Operatørerne.

Ovennævnte aftaler skal indgås under iagttagelse af bestemmelserne i nærværende Aftale.

4.3 Selskabet leverer de fysiske kort, som Rejsekortet består af, til Brugeren på grundlag af de i [bilag 4.3](#) anførte vilkår, som løbende revideres af Selskabet, og i øvrigt efter nærmere aftale mellem Brugeren og Selskabet. Selskabet er berettiget til at fastsætte et minimumkvantum for hver leverance. Brugeren afholder selv udgifterne ved fordeling af de leverede kort til Brugers distributionssteder.

Parterne træffer nærmere aftale om eventuelt særligt layout for de leverede kort (jf. § 3.3, stk. 2), hvilket i givet fald sker mod Brugers særskilte betaling herfor.

4.4 For hvert nyudstedt Rejsekort, som Brugeren distribuerer, skal Brugeren af kortindehaveren opkræve en afgift eller et gebyr. Størrelsen og typen heraf fastsættes af Takstsamarbejdet.

Selskabet kan herudover fastsætte gebyrer m.m., som Brugeren skal opkræve hos kunderne ved nærmere bestemte transaktioner, hvor Rejsekortet indgår. Indførsel af gebyrer skal ske med et varsel på mindst tre måneder.

Afregning af opkrævne afgifter og gebyrer skal ske som angivet i § 8.1.

- 4.5 De af Selskabet udarbejdede kortbestemmelser skal gælde for kundernes anvendelse af Rejsekortet. Selskabet kan introducere nye/reviderede kortbestemmelser, hvis dette skønnes hensigtsmæssigt. Selskabet angiver de nærmere retningslinier for, hvordan kunderne gøres bekendt med kortbestemmelserne, og Brugeren er forpligtet til at følge de angivne retningslinier ved distribution og markedsføring af kortet. Der henvises i øvrigt til de til enhver tid gældende bestemmelser, som bl.a. forefindes på Selskabets hjemmeside ([www.rejsekort.dk](http://www.rejsekort.dk)).

Brugeren er i øvrigt forpligtet til at udlevere informationsmateriale om Rejsekortet til kunderne og til at informere disse om kortets anvendelse efter de retningslinier, som løbende meddeles af Selskabet.

- 4.6 Brugeren skal anmode kunderne om samtykke til registrering og videregivelse af personhenførbare oplysninger samt desuden anmode kunderne om samtykke til, at en eller flere Brugere – efter kundernes valg – kan fremsende markedsføringsinformation til kunderne.

Anmodningerne fremsættes på grundlag af bestemmelser og retningslinier, der udarbejdes af Selskabet. Tilsvarende gælder for udformningen af samtykkeerklæringer. Foranstående er nærmere fastsat i bilag 4.6, hvilket bilag løbende revideres af Selskabet, og det er således bestemmelserne m.v. anført i det til enhver tid gældende bilag, der skal iagttages.

- 4.7 Selskabet bærer risikoen for tab i tilfælde af misbrug af Rejsekortet (såsom ved ulovlig kopiering, anvendelse af et bortkommet kort og tilsvarende uberettiget brug) i det omfang, at Brugeren ikke – helt eller delvist – bærer et (med)ansvar for misbruget eller muligheden for, at dette kunne finde sted.

Brugeren bærer risikoen for en kundes betaling ved Brugers distribution af Rejsekortet til kunden, herunder debitorrisikoen i relation til de i § 4.8 nævnte betalingsaftaler.

Brugeren skal bistå med at inddrage kort, som anvendes hos Brugeren, og som Selskabet ønsker inddraget.

- 4.8 Brugeren skal i forbindelse med distributionen af Rejsekortet tilbyde kortindehaverne at indgå en eller flere af de typer af betalingsaftaler, som er angivet i vedhæftede bilag 4.8.

Betalingsaftalen indgås med kortindehaveren og Selskabet som parter, men således at Brugeren formidler betalingsaftalen og forestår al administration vedrørende denne, når kortindehaveren har valgt Brugeren som administrator. Administration sker for Brugers regning og risiko og omfatter bl.a. udlevering af Rejsekort, ekspedition i forbindelse med indgåelse af betalingsaftaler samt ændringer og ophør af disse, samt modtagelse af indbetalinger og løbende kundeservice. Brugeren forestår endvidere inddrivelse af fordringen, hvis en kortindehaver misligholder en betalingsaftale, hvorved bemærkes, at fordringen mod kortindehaveren tilkommer Brugeren (en betalingsaftale er baseret på Brugers egen kreditvurdering).

4.9 Brugeren er forpligtet til at servicere alle kunder, som er indehaver af et Rejsekort, uanset hvilke Brugere der har distribueret kortet. Det gælder dog ikke spørgsmål vedrørende betalingsaftaler, som skal rettes til den Bruger, der administrerer den pågældende betalingsaftale. Al kontakt til kunder, som Brugeren forestår, og som vedrører information om samt administrationen af Rejsekortet, skal udøves objektivt og uden diskrimination i forhold til andre Brugere.

4.10 Brugeren forpligter sig til på vegne af Selskabet at honorere alle berettigede krav, som en kortindehaver overfor Brugeren rejser om udbetaling af indestående på sit Rejsekort.

Tilbagebetaling af alle berettigede krav, som en kortindehaver overfor Brugeren rejser om udbetaling på sit Rejsekort, indgår i det i § 4.2 anførte Takstsamarbejde, og Brugeren har ikke noget krav mod Selskabet i den anledning, jf. dog § 4.7.

4.11 Kortindehaverens indbetaling til Brugeren i forbindelse med distribution overgår ved indbetalingen fra at være Selskabets ejendom i forholdet mellem Selskabet og Brugeren til at være Brugers ejendom. Selskabet har ikke i forbindelse hermed noget krav mod Brugeren, idet indbetalingen indgår i det i § 4.2 anførte Takstsamarbejde, jf. dog § 4.4.

#### Data m.v.

### § 5

5.1 Brugeren er forpligtet til at forsyne Selskabet med de i bilag 5.1 anførte data efter de i bilaget angivne retningslinier. Før Brugeren forsyner Selskabet med de omhandlede data, skal Brugeren kontrollere rigtigheden heraf og foretage nødvendige test. Selskabet er ikke ansvarligt for tab hos Brugeren, som kan henføres til fejlbehæftet data.

Bilag 5.1 kan løbende revideres af Selskabet, og det er således forholdene anført i den til enhver tid gældende udgave af bilaget, der skal iagttages. Selskabet vil som led i driften endvidere registrere forskellige data, som vedrører Brugeren. Selskabet er berettiget til at anvende disse data i det omfang, det er nødvendigt for driften af Rejsekort-systemet. I øvrigt skal Selskabet have adgang til data hos Brugeren, som er nødvendig for førnævnte drift.

- 5.2 Brugeren skal have adgang til de data hos Selskabet, som er angivet i vedhæftede bilag 5.2. Brugeren må kun benytte de omhandlede data som angivet i bilaget.

Mellem Selskabet og Bus & Tog er indgået aftale om Selskabets levering af data til Bus & Tog. I det omfang, at de omhandlede data er omfattet af bilag 5.2, skal Brugeren indhente de pågældende data hos Bus & Tog.

- 5.3 Brugers benyttelse af de i § 4.6, 1. afsnit, omhandlede data (data om kunder til markedsføringsformål) skal ske i overensstemmelse med kundernes samtykke og i øvrigt som nærmere angivet i vedhæftede bilag 5.3. Data af denne art, som er registreret hos Brugeren, skal Brugeren stille til rådighed for de øvrige Brugere, i det omfang kunderne har givet tilladelse hertil, og i det omfang, som er angivet i førnævnte bilag.

- 5.4 Til brug for den daglige og generelle servicering af kunder, der henvender sig til Brugeren, skal Brugeren have adgang til de herfor nødvendige data, der er registreret om de pågældende kunder hos Selskabet eller de øvrige Brugere i det omfang, de pågældende data vedrører kundernes brug af Rejsekort-systemet (spørgsmål vedrørende indgåede betalingsaftaler, jf. § 4.8, skal kunderne rette til den Bruger, som administrerer betalingsaftalen, og data herom er således ikke omfattet af foranstående).

Til brug for ovennævnte formål skal Brugeren give andre Brugere adgang til data af ovennævnte karakter, der er registreret hos Brugeren.

Data, som udveksles til brug for ovennævnte formål, må ikke anvendes til andre formål.

De omhandlede data er nærmere beskrevet i bilag 5.4, hvilket bilag løbende revideres af Selskabet, og det er således de data, der er anført i det til enhver tid gældende bilag, der er omfattet af denne § 5.4.

- 5.5 Selskabet har ret til at stille generelle, opsummerende og anonyme data til rådighed for offentlige myndigheder såsom ministerier, styrelser, Danmarks Statistik m.v.

Dette omfatter f.eks. antallet af udstedte Rejsekort, fordelingen af disse på de enkelte korttyper, transaktionsantal m.v.

#### Distributionshonorar – og afgift.

### § 6

- 6.1 Honorering af det arbejde, som Brugeren udfører vedrørende distribution og markedsføring af Rejsekortet og øvrig servicering af rejsekort-kunder (distributionshonorar), reguleres i Bus & Tog-samarbejdet.
- 6.2 Tilsvarende gælder i relation til betaling for det arbejde, der udføres af andre Brugere m.v. vedrørende distribution og markedsføring af Rejsekortet og øvrig servicering af rejsekort-kunder (distributionsafgift).
- 6.3-6.9 Udgået

#### Abonnementsbetaling.

### § 7

- 7.1. Brugeren skal betale en løbende abonnementsafgift for at være tilsluttet rejsekortsystemet. Principperne for fastlæggelsen af abonnementsafgiftens størrelse og bestemmelser om afgiftens betaling er fastsat i denne § 7.

#### *Fastsættelsen af de samlede abonnementsindtægter*

- 7.2. Brugers abonnementsafgift fastsættes, således at Selskabets samlede årlige indtægter fra Brugers og de øvrige Brugers abonnementsafgifter dækker følgende:

- Selskabets budgetterede driftsudgifter fratrukket budgetteret omsætning, der ikke hidrører fra Brugers abonnementsafgifter (f.eks. salg af dataydelser samt rejsekort),
- Selskabets budgetterede regnskabsmæssige afskrivninger,
- Selskabets budgetterede renteudgifter til ansvarlig lånekapital og
- En årlig forrentning på 4,5 procent af et forrentningsgrundlag som opgjort i § 7.3.

Brugers samlede årlige abonnementsafgifter benævnes i det følgende som "de Budgetterede Abonnementsindtægter".

- 7.3. Til brug for fastsættelsen af abonnementsafgiften efter § 7.2 opgøres det forrentningsgrundlag, som skal forrentes med 4,5 procent p.a., på følgende måde:

Forrentningsgrundlaget for 2016 fastsættes til kr. 198.000.000. Forrentningsgrundlaget justeres herefter fra og med 2017 årligt, således at det følgende års forrentningsgrundlag beregnes på baggrund af indeværende års forrentningsgrundlag tillagt/fratrullet Selskabets estimat for indeværende års nettoresultat som opdateret pr. 1. september i indeværende år.

Hvis Selskabet udbetaler udbytte, skal dette også fratrækkes ved den årlige justering af forrentningsgrundlaget. Ved beregningen af det følgende års forrentningsgrundlag fratrækkes det indeværende års forrentningsgrundlag derfor udbytteudlodninger, der er udbetalt siden den forrige beregning af forrentningsgrundlaget.

Til illustration vil forrentningsgrundlaget for 2020 således blive beregnet ud fra forrentningsgrundlaget i 2019 tillagt Selskabets opdaterede estimat for nettoresultatet for 2019. Dette ud fra en forudsætning om, at Selskabet ikke udbetaler udbytte i 2019.

- 7.4. Der sker ikke efterregulering af Brugerens abonnementsafgift for et år, uanset om de Budgetterede Abonnementsindtægter overstiger eller ikke dækker Selskabets faktiske driftsudgifter (fratrullet omsætning der ikke hidrører fra Brugernes abonnementsafgifter), faktiske afskrivninger, faktiske renteudgifter og den årlige forrentning på 4,5 procent af forrentningsgrundlaget som opgjort i § 7.3.

#### *Fordelingen af de samlede abonnementsindtægter*

- 7.5. De Budgetterede Abonnementsindtægter fordeles mellem Brugerne ud fra en fordelingsnøgle, der er baseret på en forholdsmæssig fordeling af (i) Brugernes respektive omsætning og (ii) Brugerens respektive antal afviklede rejser. Det herved fremkomne beløb udgør Brugerens abonnementsafgift. I fordelingsnøglen vægter Brugernes omsætning 40 procent, og Brugernes antal afviklede rejser vægter 60 procent. Et eksempel til beregning af fordelingsnøglen fremgår af bilag 7.5. Eksemplet er alene til illustration af beregningen og angiver ikke den egentlige fordeling mellem Brugerne i et konkret år.

- 7.6. Ved opgørelsen af Brugerens omsætning i § 7.5 medregnes hele Brugerens omsætning alene med undtagelse af de omsætningstyper, der er opført i bilag 7.6. Opgørelsen skal være baseret på Brugerens seneste reviderede årsregnskab.



- 7.7. Ved opgørelsen af Brugerens antal afviklede rejser medregnes alle rejser, som Brugerens har afviklet omregnet til antal helrejser ud fra den omregningsfaktor, der følger af bilag 7.7. Brugerens opgørelse skal være baseret på de nøgletal, som Brugerens indberetter til Trafikstyrelsen i henhold til § 10 i lov om trafikkselskaber.
- 7.8. Brugerens skal indsende sine opgørelser efter §§ 7.6 og 7.7 til Selskabet og de øvrige Brugere senest den 1. maj hvert år. Det betyder, at Brugerens opgørelse til brug for fordelingen i eksempelvis 2016 er baseret på Brugerens omsætning og passagertal i 2014. Sammen med opgørelserne skal Brugerens sende en erklæring fra Brugerens revisor om, at opgørelserne opfylder kravene i hhv. § 7.6 og § 7.7.
- 7.9. Brugerens er forpligtet til at sikre, at opgørelserne efter §§ 7.6 og 7.7 udarbejdes konsistent fra år til år. Såfremt Brugerens opgørelse efter §§ 7.6 og/eller 7.7 i et år er faldet med 10 procent eller mere i forhold til det foregående år, skal Brugerens ved fremsendelsen af sine opgørelser, jf. § 7.8, redegøre for baggrunden for dette fald.
- 7.10. Eventuelle tvister om opgørelser efter §§ 7.5-7.7 afgøres i henhold til § 22. Indtil en sådan tvist er afgjort, anvendes de opgørelser, som Brugerens har indsendt med revisorerklæring i henhold til § 7.8.

#### *Nye Brugere*

- 7.11. Brugerens er indforstået med, at der i forbindelse med eventuel indgåelse af tilslutningsaftaler med nye Brugere vil kunne ske tilpasning af bilag 7.6 og 7.7 som følge af en sådan ny brugers særlige forhold, uden at dette kræver en ændring af Aftalen. En sådan tilpasning af bilag 7.6 og 7.7 skal være rimelig og vil ikke kunne begrænse de omsætningstyper, som Brugerens kan undtage ved sin opgørelse efter § 7.6, eller øge det antal rejser, som Brugerens skal medregne ved sin opgørelse efter § 7.7.
- 7.12. Brugerens er indforstået med, at når en ny Bruger tilsluttes Rejsekortsystemet, fastsætter Selskabet uafhængigt af §§ 7.5-7.7, hvor stor en del af de Budgetterede Abonnementsindtægter den nye Bruger skal betale i de første to kalenderår, hvor den nye Bruger er tilsluttet. Den resterende del af de Budgetterede Abonnementsindtægter fordeles på sædvanligvis mellem de øvrige Brugere i henhold til §§ 7.5-7.7.

Medmindre Selskabet beslutter andet i forhold til en ny Bruger, er det udgangspunktet, at en ny Bruger i det første kalenderår, hvor den nye Bruger er tilsluttet Rejsekortsystemet, kun betaler 50 procent af den abonnementsafgift, som den nye Bruger ellers ville skulle betale i henhold til § 7.5, og at §§ 7.5-7.7 finder

anvendelse på den nye Brugers abonnementsafgift i det andet kalenderår uden særlige vilkår.

Fynbus betaler ikke abonnementsafgift i 2015. Fynbus er ny Bruger efter denne § 7.12 i 2016 og betaler kun 50 procent af den abonnementsafgift, som Fynbus ellers ville skulle betale i henhold til § 7.5. §§ 7.5-7.7 finder anvendelse på Fynbus' abonnementsafgift i 2017 uden særlige vilkår. § 7.17 finder ikke anvendelse på Fynbus.

#### *Strukturelle ændringer m.v.*

7.13. Som følge af det forhold, at opgørelserne efter §§ 7.6 og 7.7 er baseret på historiske tal, er hver af Brugerne berettiget til at anmode Trafikstyrelsen om at foretage en vurdering af, hvorvidt en specifik planlagt strukturel ændring af infrastruktur eller offentlig transport eller væsentlige trafikforskydninger vil påvirke en eller flere Brugeres omsætning eller rejsetal på en sådan måde, at der bør ske en justering af den eller de pågældende Brugeres opgørelser efter §§ 7.6 og 7.7 til brug for fordelingen af de Budgetterede Abonnementsindtægter for det kommende år.

Såfremt Trafikstyrelsen vurderer, at der er grundlag for en sådan justering af en eller flere Brugeres opgørelser efter §§ 7.6 og 7.7, og under forudsætning af, at Trafikstyrelsens vurdering foreligger senest den 1. august i det år, hvor opgørelserne efter §§ 7.6 og 7.7 er udarbejdet, er Brugerne og Selskabet enige om, at den eller de pågældende Brugeres opgørelser efter §§ 7.6 og 7.7 skal justeres i overensstemmelse hermed.

7.14. § 7.13 finder ikke anvendelse i forhold til den planlagte strukturelle ændring, som åbningen af Cityringen medfører. I det kalenderår, hvor Cityringen åbner (uanset hvornår på året), og i de to efterfølgende kalenderår, gælder følgende:

Movia er berettiget til at reducere sine opgørelser efter §§ 7.6 og 7.7 med:

- 9,45 procent i det første år
- 18,90 procent i det andet år
- 9,45 procent i det tredje år

DSB S-tog er berettiget til at reducere sine opgørelser efter §§ 7.6 og 7.7 med:

- 2,00 procent i det første år
- 4,00 procent i det andet år
- 2,00 procent i det tredje år

I det første, andet og tredje år er Metroselskabet forpligtet til at betale den difference, som Movias og DSB S-togs opgørelser efter §§ 7.6 og 7.7 er reduceret med i henhold til ovenstående.

#### *Optrævning af abonnementsafgiften*

7.15. Senest den 1. september i hvert år orienterer Selskabet alle Brugere om de Budgetterede Abonnementsindtægter for det kommende år og om hver Brugers andel heraf i henhold til § 7.5.

7.16. Abonnementsafgiften opkræves forud med en fjerdedel hvert kvartal og forfalder til betaling hver den 1. i et kvartal.

I 2016 forfalder abonnementsafgiften dog med halvdelen henholdsvis den 1. januar 2016 og den 1. juli 2016.

Selskabet sender opkrævning til Brugeren 14 dage før forfaldsdato.

7.17. Uanset § 7.16 beslutter Selskabet ved tilslutning af nye Brugere, hvornår den nye Brugers abonnementsafgift i det første år forfalder til betaling.

#### *Overgangsordninger for 2015*

7.18. § 7.2 finder ikke anvendelse ved beregningen af Brugersens abonnementsafgift for 2015.

I stedet fastsættes Selskabets samlede abonnementsindtægter fra Brugere for 1. januar 2015 til og med 31. marts 2015 til kr. 12,90 mio. og for 1. april 2015 til og med 31. december 2015 til kr. 136,10 mio. Selskabets samlede abonnementsindtægter for 2015 udgør således i alt kr. 149,00 mio.

7.19. §§ 7.5-7.7 finder ikke anvendelse for fordelingen af Selskabets samlede abonnementsindtægter mellem Brugere i 2015.

I stedet fordeles kr. 12,90 mio. for perioden 1. januar 2015 til og med 31. marts 2015 mellem Brugere ud fra den hidtil gældende fordeling (dvs. §§ 7.2-7.4 i den tidligere version af Aftalen) ud fra Brugernes faktiske antal rejser, der kan henføres til passagerens brug af Rejsekortet, og faktiske omsætning, der kan henføres til passagerens brug af Rejsekortet, som det fremgår af bilag 7.19. Midttrafik's andel beregnes dog kun med 50 procent af antal rejser og omsætning, som følge af Midttrafik's indfasning til rejsekortsystemet i 2015.

Endvidere fordeles kr. 45,37 mio. for hvert kvartal i perioden 1. april 2015 til og med 31. december 2015 mellem Brugere ud fra den fordeling, der er angivet i bilag

7.19, som er foretaget ud fra principperne i §§ 7.5-7.7. For en ordens skyld bemærkes, at beregningen af Midttrafiks andel i bilag 7.19 er reduceret med 50 procent som følge af Midttrafiks indfasning til rejsekortsystemet i 2015.

7.20. § 7.16 finder ikke anvendelse for opkrævningen af abonnementsafgift i 2015.

Brugeren har siden 1. januar 2015 månedligt betalt en andel af kr. 10 mio. Brugeren fortsætter med at indbetale et tilsvarende beløb månedligt til og med juni 2015. Beløbet opkræves forud og forfalder til betaling den 1. i hver måned.

Den 1. juli 2015 betaler Brugeren sin andel af kr. 45,37 mio. ud fra den fordeling, der er angivet i bilag 7.19 fratrukket eller tillagt det beløb, som Brugeren måtte have indbetalt henholdsvis for meget eller for lidt til Selskabet i perioden 1. januar 201 til og med 30. juni 2015 i forhold til sine forpligtelser efter § 7.19, 2. pkt. (dvs. en andel af kr. 12,9 mio. fordelt ud fra den hidtidige fordelingsnøgle) og § 7.19, 3. pkt. (dvs. en andel kr. 45,37 mio. fordelt ud fra den fordeling, der er angivet i bilag 7.19). Selskabet opgør og opkræver Brugers betaling i henhold hertil senest den 15. juni 2015, og beløbet forfalder til betaling den 1. juli 2015.

Den 1. oktober 2015 betaler Brugeren sin andel af kr. 45,37 mio. ud fra den fordeling, der er angivet i bilag 7.19. Beløbet forfalder til betaling den 1. oktober 2015. Selskabet sender opkrævning til Brugeren 14 dage før.

7.21. §§ 7.18-7.20 finder ikke anvendelse på Fynbus, idet Fynbus ikke betaler abonnementsafgift i 2015.

#### *Øvrige bestemmelser*

7.22. Bestemmelserne i § 7 påvirkes ikke af, at en eller flere af de øvrige Brugeres tilslutningsaftaler ophæves eller opsiges uanset årsag. Hvis den eller de Brugere, der ophører med at være tilsluttet rejsekortsystemet, i det sidste år, hvor den/de er tilsluttet, ifølge fordelingen efter § 7.5 skulle dække mere end 10 procent af de Budgetterede Abonnementsindtægter, er Brugeren berettiget til at forlange genforhandling af § 7.2.

7.23. Såfremt Selskabet i henhold til § 10.1 tillader brug af Rejsekortet til andre forretningsområder, skal der tages stilling til, hvordan Brugeren skal betale herfor. I givet fald er dette angivet i bilag 7.23.

## Fordeling af afgifter, gebyrer m.v. og krav mod kunder.

### § 8

- 8.1 Brugeren skal månedligt udrede de afgifter og gebyrer, som Brugeren oppebærer hos kunderne i henhold til § 4.4, til Selskabet.
- 8.2 Beløb, som henstår på et Rejsekort, der ikke har været benyttet i tre år eller mere, tilfalder Takstmyndighederne i Takstsamarbejdet. I det omfang sådanne beløb efterfølgende benyttes af en kunde, skal der ske udligning heraf i Takstsamarbejdet.
- 8.3 Selskabet opgør månedsvis de beløb, som Brugeren – for den udløbne måned – skal udrede i henhold til § 8.1. Beløbet, som fremkommer i henhold til opgørelsen, forfalder til betaling senest 30 dage efter, at opgørelsen er sendt til Brugeren.
- 8.4 Ethvert tab ved en kundes brug af Rejsekortet med tilknyttet betalingsaftale i form af, at en kortindehaver efter en automatisk tank-op ikke foretager en modsvarende bankoverførsel, bæres af den Bruger, som administrerer den pågældende betalingsaftale, jf. § 4.8, jf. § 4.7. Den pågældende Bruger har herefter fordringen mod kortindehaveren og må for egen regning søge denne inddrevet.
- 8.5 For alle tab i form af, at en kortindehaver ikke udligner en negativ e-saldo, bærer Selskabet risikoen, jf. § 4.7. Selskabet debiteres via Takstsamarbejdet dette beløb, og Selskabet har fordringen mod kortindehaveren og må for egen regning og risiko søge denne inddrevet.

## Levering af udstyr, drift, vedligehold m.v.

### § 9

- 9.1 For at være tilsluttet Rejsekort-systemet er det nødvendigt, at Brugeren – i lighed med øvrige Brugere – anvender forskelligt udstyr af nærmere bestemt karakter (i det følgende benævnt det "Decentrale Udstyr").
- 9.2 Som led i dets virksomhed skal Selskabet sørge for, at det (via udbudsforretninger eller på anden vis) er muligt for Brugerne at erhverve det Decentrale Udstyr samt drifts- og vedligeholdelsesydelser i tilknytning hertil.

Medmindre andet aftales, har Brugeren – i lighed med øvrige Brugere – pligt til at erhverve det Decentrale Udstyr som anvist af Selskabet og på de i den forbindelse

fastsatte vilkår. Tilsvarende gælder ydelser omfattende drift og vedligeholdelse af det Decentrale Udstyr.

Ovenstående pligt for Brugeren til at erhverve det Decentrale Udstyr som anvist af Selskabet gælder ikke i det omfang, hvor Brugeren i forvejen er i besiddelse af udstyr, som efter Selskabets vurdering på en hensigtsmæssig måde kan træde i stedet herfor.

9.3 Medmindre andet aftales, skal Brugeren's erhvervelse af det Decentrale Udstyr og drifts- og vedligeholdelsesydelser i tilknytning hertil, jf. § 9.2, ske ved køb af udstyret og ydelserne hos Selskabet i henhold til det som bilag 9.3 vedhæftede aftalekompleks (i det følgende benævnt "Back-to-back-aftalen").

9.4 Selskabets levering af Decentralt Udstyr m.v. til Brugeren i henhold til back-to-back-aftalerne vil som udgangspunkt ske via Leverandørkontrakterne.

I back-to-back-aftalerne er bl.a. angivet, i hvilket omfang Brugeren – i sin egenskab af en til Rejsekort-systemet tilsluttet Trafikvirksomhed – skal bistå ved Selskabets opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til Leverandørkontrakterne.

Ved Selskabets indgåelse af nye Leverandørkontrakter – eller ved Selskabets opsigelse af Leverandørkontrakter med henblik på dets egen udførelse af de heraf omfattede opgaver m.v. – er Selskabet berettiget til – helt eller delvist – at erstatte den relevante del af back-to-back-aftalerne med nye back-to-back-aftaler. Foranstående skal ske med et varsel svarende til opsigelsesvarslet for Aftalen, jf. § 18.1, idet Selskabet dog er berettiget til at gennemføre foranstående med et kortere varsel, hvis Selskabet har anset det nødvendigt at ophæve den til en back-to-back-aftale bagvedliggende Leverandørkontrakt som følge af Leverandørens misligholdelse.

9.5 Selskabet kan, efter Selskabets eget valg, formidle finansiering for Brugeren vedrørende dennes erhvervelse af Decentralt Udstyr. I givet fald indgås særskilt aftale herom.

9.6 Såfremt Brugeren ønsker at indgå aftaler med en af Leverandørerne, hvor Brugeren skal virke som underleverandør hertil, og underleverancen vedrører Rejsekort-systemet, skal indgåelsen af sådanne aftaler ske i overensstemmelse med de herom af Selskabet fastsatte retningslinier. I mangel af førnævnte retningslinier skal Selskabet forudgående skriftligt godkende aftaleindgåelsen, hvorved bemærkes, at Selskabet kun er berettiget til at stille krav om, at aftaleindgåelsen – helt eller delvist – ikke skal finde sted, hvis vægtige grunde taler herfor.

## Andre forretningsområder.

### § 10

- 10.1 Selskabet kan lade en eller flere Leverandører få mulighed for at tilbyde Rejsekort-applikationerne til virksomheder, der ikke er Trafikvirksomheder, således at applikationerne indgår i sammenhæng med forretningsområder, der – i modsætning til de accessoriske ydelser (jf. § 1.1) – ikke har nogen umiddelbar tilknytning til den kollektive persontrafik (i det følgende benævnt "andre forretningsområder"). Som eksempel herpå kan nævnes, at Rejsekort-applikationerne indgår som en del af et kommercielt betalingskort.
- 10.2 Alle rettigheder og forpligtelser over for Leverandørerne, som følger af Rejsekortets anvendelse inden for andre forretningsområder, henholdsvis tilkommer og påhviler Selskabet.
- 10.3 Brugeren er ikke forpligtet til aktivt at medvirke til formidling af ydelser, som vedrører de andre forretningsområder.

## Brugermøder.

### § 11

- 11.1 Selskabet skal mindst en gang årligt forestå afholdelsen af møder, hvor Brugerne kan deltage, og hvor Selskabet kan orientere om generelle forhold m.v.
- 11.2 Det er Selskabets hensigt inden indgåelsen af en ny Leverandørkontrakt, der må formodes at være af væsentlig betydning for det fremtidige indhold af back-to-back-aftalerne, at sørge for, at der afholdes brugermøder, hvor rammerne for det fremtidige samarbejde vedrørende tilslutningen til Rejsekort-systemet kan drøftes mellem Selskabet og Brugerne.

## Samarbejde – kommunikation.

### § 12

- 12.1 Ud over, hvad der følger af back-to-back-aftalerne, kan Selskabet nærmere fastlægge, hvordan det løbende samarbejde og den løbende kommunikation mellem Selskabet og Brugeren skal ske.
- 12.2 Brugeren har – ud over, hvad der følger af back-to-back-aftalerne – rapporteringspligt til Selskabet vedrørende fejl og lignende i Rejsekort-systemet, og Brugeren har pligt til på fornøden vis at bistå ved fejlfinding. Foranstående omfatter

bl.a. forhold såsom systemets manglende overholdelse af svartider og krav vedrørende driftskapacitet m.v. Selskabet kan udstede nærmere retningslinier for procedurer vedrørende rapportering m.v.

- 12.3 Brugeren kan kommunikere direkte med Leverandørerne i den udstrækning og om de forhold, som nærmere fastlægges af Selskabet. Al øvrig kommunikation vedrørende back-to-back-aftalerne skal Brugeren rette til Selskabet.

#### Ansvarsfordeling og -fraskrivelser.

##### § 13

- 13.1 Selskabet er ikke ansvarlig for tab, herunder indtægtstab, som Brugeren måtte lide som følge af, at Rejsekort-systemet ikke fungerer/er nede. Foranstående medfører ingen begrænsninger i de forpligtelser for Selskabet, som følger af back-to-back-aftalerne.
- 13.2 En part er ikke ansvarlig for tab, som skyldes force majeure situationer, herunder lovlige strejker af landsdækkende karakter eller tilsvarende væsentligt omfang, medmindre den pågældende part har eller burde have forudset situationens indtræden og undladt at tage fornødne forholdsregler af rimelig karakter i anledning heraf.

#### Rettigheder.

##### § 14

- 14.1 Alle rettigheder til Rejsekort-systemet, herunder Rejsekort-applikationerne, tilhører Selskabet. Dette gælder også efter Aftalens eventuelle ophør og uanset årsagen hertil.

#### Diverse.

##### § 15

#### *Forsikringsforhold:*

- 15.1 Ud over, hvad der følger af back-to-back-aftalerne, skal Brugeren selv sørge for at tegne forsikringer, der må anses for nødvendige eller i øvrigt hensigtsmæssige som følge af Brugeren's tilslutning til Rejsekort-systemet (herunder forsikring af det Decentrale Udstyr, som Brugeren erhverver).



Sikkerhedsstillelse:

- 15.2 I forbindelse med nærværende Aftales indgåelse er det på grundlag af Selskabets retningslinier herfor aftalt, at Brugeren – til sikkerhed for opfyldelsen af sine forpligtelser i henhold til Aftalen og forpligtelser over for øvrige Brugere, der vedrører tilslutningen til Rejsekort-systemet – skal stille bankgaranti på beløb som anført i bilag 15.2. Garantien skal være stillet senest 10 bankdage efter underskrivelsen af Aftalen. Bankgarantien skal være en anfordringsgaranti fra et af Selskabet godkendt pengeinstitut og skal have en ordlyd svarende til vedhæftede bilag 15.2.

Overdragelighed m.v.

§ 16

- 16.1 Medmindre Selskabet giver sit skriftlige samtykke hertil, er Brugeren uberettiget til at overdrage sine rettigheder og forpligtelser i henhold til Aftalen til tredjemand, herunder en anden Trafikvirksomhed.

Misligholdelse.

§ 17

- 17.1 Det betragtes som væsentlig misligholdelse af Aftalen, såfremt en part misligholder nogen forpligtelse, der påhviler vedkommende part i henhold til Aftalen, og vedkommende part undlader at afhjælpe misligholdelsen inden 30 dage efter at have modtaget skriftlig opfordring hertil fra den anden part.

Uanset om opfordring er afgivet i henhold til ovenstående, betragtes det (desuden) som væsentlig misligholdelse, såfremt Brugeren mere end to gange inden for en fortløbende periode på 12 måneder undlader at foretage rettidig betaling af de beløb, som Brugeren skal erlægge til Selskabet i henhold til Aftalen, eller såfremt Brugeren mere end to gange inden for en fortløbende periode på 12 måneder undlader rettidigt at levere data til Selskabet i henhold til § 5.1. Desuden betragtes det – uanset om opfordring er afgivet i henhold til ovenstående – som væsentlig misligholdelse, såfremt en part væsentligt misligholder sine forpligtelser i henhold til back-to-back-aftalerne.

- 17.2 Ved en parts misligholdelse af sine forpligtelser i henhold til Aftalen kan den ikke-misligholdende part kræve erstatning – forudsat at der er det herfor nødvendige ansvarsgrundlag efter dansk rets almindelige erstatningsregler, jf. dog § 13 vedrørende ansvarsfraskrivelse – for tab, som den ikke-misligholdende part måtte blive påført i anledning af misligholdelsen. Derudover kan den ikke-misligholdende

part i øvrigt gøre andre misligholdelsesbeføjelser gældende mod den misligholdende part, idet ophævelse af Aftalen dog forudsætter væsentlig misligholdelse.

#### Opsigelse/ophør.

#### § 18

- 18.1 Aftalen kan opsiges med 12 måneders varsel til udløbet af Selskabets regnskabsår.
- Såfremt der ved opsigelsesvarslets udløb fortsat måtte bestå forpligtelser for Selskabet i henhold til Leverandørkontrakterne (eller tilsvarende kontrakter) som følge af Brugerens erhvervelse af Decentralt Udstyr og/eller drifts- og vedligeholdelsesydelser i tilknytning hertil, jf. i givet fald den mellem Selskabet og Brugereren herom indgåede Back-to-back-aftale, er Brugereren forpligtet til at udrede et beløb til Selskabet svarende til forpligtelsernes omfang. Alternativt kan Brugereren vælge at forlænge Aftalens løbetid, således at Aftalen først ophører, når de pågældende forpligtelser er ophørt.
- 18.2 Ved Aftalens ophør skal Brugereren efter påkrav fra Selskabet tilbagelevere fysiske kort, som Selskabet har leveret til Brugereren, jf. § 4.3, og som Brugereren fortsat er i besiddelse af.
- 18.3 Brugereren skal sikre, at alle betalingsaftaler, som Selskabet har indgået, og som Brugereren administrerer, jf. § 4.8, bringes til ophør samtidig med Aftalens ophør (Brugereren kan indgå aftale med en anden Bruger om dennes overtagelse af administrationen af betalingsaftalerne).
- 18.4 Hvis Brugereren opsiges Aftalen, eller hvis Selskabet ophæver Aftalen som følge af Brugerens væsentlige misligholdelse, jf. § 17.1, skal Brugereren ved Aftalens ophør betale sin andel af Selskabets overførte underskud i perioden 2005-2014, som ikke blev dækket efter den hidtil gældende version af denne aftale. Brugerens andel opgøres i overensstemmelse med §§ 7.2-7.4 i den hidtil gældende version af denne aftale, hvilket vil sige ud fra Brugernes faktiske antal rejser, der kan henføres til passagernes brug af Rejsekortet, og faktiske omsætning, der kan henføres til passagernes brug af Rejsekortet, i de pågældende år. Umiddelbart efter Aftalens opsigelse/ophævelse opgør Selskabet det beløb, som Brugereren skal betale, og beløbet forfalder til betaling samtidig med Aftalens ophør. Der kan ske modregning af krav, som parterne i øvrigt måtte have mod hinanden, efter de almindelige modregningsregler.

Efter- eller tilbagebetaling i henhold til ovenstående skal finde sted senest 30 dage efter, at Selskabet har sendt opgørelse til takstmyndigheden, idet bemærkes, at der kan ske modregning af (berettigede) krav, som parterne i øvrigt måtte have mod hinanden.

#### Fortrolighed.

#### § 19

19.1 Selskabet skal iagttage fortrolighed med hensyn til oplysninger vedrørende Brugeren, som Selskabet får kendskab til i forbindelse med denne Aftale.

19.2 På tilsvarende vis som angivet i § 19.1 skal Brugeren iagttage fortrolighed med hensyn til oplysninger vedrørende Selskabets og øvrige Brugeres forhold.

19.3 Fortrolighedspligten omfatter ikke tavshed om oplysninger, som må anses almindeligt kendte eller offentligt tilgængelige, ligesom fortrolighedspligten viger for modstående oplysningsforpligtelser, der følger af lovkrav.

Af Selskabets vedtægter fremgår, at offentligheden skal have indsigt i Selskabets forhold svarende til, hvad der følger af lov om offentlighed i forvaltningen. Så længe en bestemmelse herom findes i vedtægterne, omfatter fortrolighedspligten ikke oplysninger, som offentligheden kan få indsigt i på grundlag af vedtægtsbestemmelsen.

19.4 Fortrolighedspligten er ikke tidsbegrænset, og uanset, at aftaleforholdet måtte ophøre, er parterne bundet og beskyttet af fortrolighedspligten.

#### Ændringer.

#### § 20

20.1 Det er parternes hensigt, at enhver ændring af Aftalen skal ske skriftligt. Forhandling om aftaleændringer eller mundtlige udtalelser om aftaleændringer skal først anses som endelige aftaler eller tilsagn, når skriftlig aftale er indgået, eller skriftligt tilsagn er afgivet.

20.2 Det er parternes hensigt at genforhandle Aftalen og søge den ændret, såfremt væsentlige forhold tilsiger dette.

- 20.3 Det er parternes hensigt at lade Kammeradvokaten/Advokatfirmaet Poul Schmith foretage en konkurrenceretlig vurdering af Aftalen i 2018.

#### Bilag.

#### § 21

- 21.1 Indholdet af de til Aftalen vedhæftede bilag hertil udgør en integreret del af Aftalen.
- 21.2 I det omfang, der måtte være uoverensstemmelser mellem bilagene og aftaleteksten, skal aftaleteksten gives forrang.
- 21.3 Af bilag 21.3 fremgår en oversigt over denne Aftales bilag.

#### Twistigheder

#### § 22

##### 22.1 *Generelt*

Retsforholdet ifølge nærværende Aftale og dens fortolkning afgøres efter dansk ret.

Enhver tvist eller uoverensstemmelse i relation til Aftalen skal som udgangspunkt løses af parterne på ledelsesniveau. Den part, der ønsker forhandling, skal meddele dette skriftligt til den anden Part med angivelse af, hvori tvisten består.

Er tvisten ikke løst senest 14 dage efter, at en part har begæret forhandling, jf. ovenfor, skal tvisten på begæring fra en part overdrages til mediation, jf. punkt 22.2.

##### 22.2 *Mediation og voldgift*

Enhver tvist, som måtte opstå i forbindelse med denne Aftale, herunder tvister vedrørende Aftalens eksistens eller gyldighed, skal søges bilagt ved mediation ved Voldgiftsinstituttet efter de af Voldgiftsinstituttet vedtagne regler herom, som er gældende ved indgivelsen af anmodningen om mediation.

Mediationen er ikke til hinder for, at en part anlægger voldgiftssag i overensstemmelse med det anførte nedenfor eller indleder andre retlige skridt i anledning af den opståede tvist.

Hvis mediationen afsluttes, uden at tvisten er bilagt, skal tvisten afgøres ved voldgift ved Voldgiftsinstituttet efter de af Voldgiftsinstituttet vedtagne regler herom, som er gældende ved voldgiftsagens anlæg.

---o0o---

*Denne tilslutningsaftale afløser den tidligere tilslutningsaftale mellem parterne som ændret ved efterfølgende allonge. I forhold til den hidtil gældende version af tilslutningsaftalen indebærer denne aftale en afskaffelse af rejse- og omsætningsafgiften og indførelse af en abonnementsafgift (§ 7) samt ændringer besluttet i tilknytning hertil. Alle ændringer anses for at være trådt i kraft pr. 1. april 2015, uanset at aftalen er underskrevet senere.*

, den

, den

\_\_\_\_\_  
Selskabet

\_\_\_\_\_  
Brugeren

## Bilag 7.5 - Eksempel til beregning af fordelingsnøglen

Beregning af 2016 abonnementsbetaling:	
Mio. kr. - faste priser	2016
Salg af dataydelser	-4
Salg af rejsekort	-25
Driftsudgifter	267
Regnskabsmæssige afskrivninger	61
Renteudgifter til ansvarlig lånekapital	8
Ejerafkast	11
Abonnementsbetaling	319

### Kommentar:

Salg af dataydelser samt rejsekort indgår med negativt fortegn, da det er den samlede omsætning der skal dække omkostninger samt ejerafkast, jævnfør tilslutningsaftalen §7.2.

Fordelingsnøgle									
Mio. kr./rejser	DSB	Arriva	Fynbus <sub>3</sub>	Metro	Midttrafik	Movia	NT	Sydtrafik	I alt
Samlet omsætning <sub>1</sub>	5564	216	330	691	758	1858	328	268	10013
Omsætning der udelades af fordelingsnøglen <sub>2</sub>	939	6	214	0	13	6	11	7	3043
<b>Korrigeret omsætning (vægt 40%)</b>	<b>4625</b>	<b>209</b>	<b>117</b>	<b>691</b>	<b>745</b>	<b>1853</b>	<b>317</b>	<b>261</b>	<b>6971</b>
Rejser i alt <sub>1</sub>	175	6	9	55	70	222	30	22	590
Omstigningsfaktor <sub>4&amp;5</sub>	1,049	1,000	1,177	1,015	1,177	1,147	1,177	1,177	1,107
<b>Korrigeret antal rejser<sub>5</sub> (vægt 60%)</b>	<b>167</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>55</b>	<b>59</b>	<b>193</b>	<b>26</b>	<b>19</b>	<b>533</b>
60/40 fordelingsnøgle	45,3%	1,9%	1,5%	10,1%	11,0%	30,2%	4,7%	3,6%	100,0%
Abonnementsbetaling	144	6	5	32	35	96	15	12	319

#### Kommentar:

1: Fordelingsnøglen for 2016 er estimeret på baggrund af 2013 data. Det bemærkes at den faktiske fordelingsnøgle for 2016 vil blive baseret på 2014 data, jævnfør tilslutningsaftalens § 7.8.

2: Jævnfør tilslutningsaftalens § 7.6 og bilag 7.6, udelades dele af omsætningen fra estimeringen af fordelingsnøglen

3: Jævnfør tilslutningsaftalens § 7.12 medtages Fynbus med halv effekt i 2016

4: Jævnfør tilslutningsaftalens § 7.7 og bilag 7.7, korrigeres de indmeldte antal rejser med en påstigningsfaktor

5: Omstigningsfaktoren for DSB er opgjort som et vægtet gennemsnit for DSB F&R, DSB S-tog og DSB Øresund

## Bilag 7.6 til tilslutningsaftale med Rejsekort A/S

Nedenstående definition finder anvendelse ved trafiksekskabernes opgørelse af omsætning til brug for beregning af den andel af fordelingsnøglen, der tager afsæt i de enkelte trafiksekskabers omsætning som angivet i selskabernes reviderede regnskaber. I fordelingsnøglen vægter omsætningen med 40 procent, hvorimod antal af rejser, som defineret i bilag 7.7, vægter 60 procent af den samlede fordelingsnøgle.

### Analyse og proces

Den udarbejdede definition af omsætning er tilvejebragt i samarbejde med Trafikstyrelsen og de enkelte trafiksekskaber. Indledningsvis har de enkelte selskaber fremsendt data vedrørende omsætningsposter til Trafikstyrelsen, som i samarbejde med Transportministeriets departement har analyseret og fastlagt hvilke omsætningsposter der indeholdes i opgørelsen af den omsætning der indgår i beregningen af fordelingsnøglen. EY har bistået Transportministeriet og Trafikstyrelsen i denne proces.

### Definition af omsætning

Til beregning af den andel af fordelingsnøglen der beror på trafiksekskabernes omsætning tages der afsætning i den samlede omsætning for hvert selskab med undtagelse af på forhånd aftalte omsætningstyper.

I tabel 1 nedenfor er der for de nuværende omsætningstyper angivet en definition på hvad disse dækker over og hvorvidt det er indeholdt i den omsætning der ligger til grund for beregning af fordelingsnøglen.

**Tabel 1: Omsætningstyper**

Omsætningstype	Definition	Indeholdt i omsætning (JA / NEJ)
Passagerindtægter	Indtægter fra salg af kort og billetter relateret til tog-, bus- og lokalbanekørsel, herunder kompensation for ministerieindtægter	JA
Orange billetter (*)	DSB's orangebilletter	NEJ
Flextur	Flextrafik der tilbydes som alternativ til almindelig rutekørsel	JA/NEJ (**)
Flextur - handicap	Flextrafik der er relateret til kørsel af handicappede	NEJ
Flextur - patientbefordring	Flextrafik der er relateret til kørsel af patienter	NEJ
Flextur - Kommunalt	Flextrafik der er relateret til kørsel af borgere, der skal til undersøgelse eller behandling på sygehus men ikke kan benytte traditionel kollektiv trafik	NEJ
Ejerbidrag	Ejerbidrag buskørsel, inklusiv telekørsel og ejerbidrag Flextrafik inklusiv Svært Bevægelseshæmmede (SPH) og specialbefordring	NEJ
Projektindtægter relateret til passagertransport	Projektindtægter relateret til buskørsel, fx indtægter fra forsøg med takstnedsættelser	JA
Projekttilskud	Projekttilskud fra ejere og Trafikstyrelse m.v., der ikke er relateret til passagertransport	NEJ



Leje- og reklameindtægter	Leje- og reklameindtægter	NEJ
Pladsbilletter, cykelbilletter m.v.	Pladsbilletter, Wildcard og cykelbilletter	NEJ
IC Bornholm	IC Bornholm nedlægges og er derfor ikke relevant	NEJ
Internationale rejser	Internationale rejser der afsluttes uden for Danmarks grænser	NEJ
Øresund	Passagerindtægter fra Øresundsrejser, hvor omsætningen helt eller delvist tilgår SJ	JA/NEJ (**)
Øvrige indtægter	Ved øvrige indtægter forstås rejsetidsgaranti, provisioner og gebyrer	NEJ

*\*Orange billetter må maksimalt udgøre 5 % af den samlede omsætning for det pågældende selskab*

*\*\* Omsætning fra omsætningstyperne "Flextur" og "Øresund" skal medregnes i selskabernes omsætning fra og med det år, hvor rejser omfattet af henholdsvis "Flextur" og "Øresund" kan foretages med rejsekortet som rejsehjemmel. Der tages ikke hensyn til, om rejsekortsystemet kun tillader, at henholdsvis "Flextur" og "Øresund" kan foretages med rejsekortet som rejsehjemmel en del af det pågældende år.*

## Bilag 7.7 til tilslutningsaftale med Rejsekort A/S

Nedenstående definition finder anvendelse ved trafiksekskabernes opgørelse af antal rejsende til brug for beregning af den andel af fordelingsnøglen, der tager afsæt i de passagertal der indgår i de enkelte trafiksekskabers reviderede regnskaber og indmeldinger til Trafikstyrelsen. For alle sekskaber beregnes antal rejsende som helrejser således at antal påstigere omregnes til antal helrejser inden for det enkelte sekskab ved hjælp af en omstigningsfaktor. I fordelingsnøglen vægter antal rejsende med 60 procent, hvorimod omsætning, som defineret i bilag 7.6, vægter 40 procent af den samlede fordelingsnøgle.

### Analyse og proces

Den udarbejdede definition af omsætning er tilvejebragt i samarbejde med Trafikstyrelsen og de enkelte trafiksekskaber. Indledningsvis har de enkelte sekskaber fremsendt data vedrørende antal rejsende samt anvendt omstigningsfaktor til Trafikstyrelsen, som i samarbejde med Transportministeriets departement har analyseret og fastlagt hvilke omstigningsfaktorer og dermed antal rejsende der indgår i beregningen af fordelingsnøglen. EY har bistået Transportministeriet og Trafikstyrelsen i denne proces.

### Definition af rejser

Til beregning af den andel af fordelingsnøglen, der beror på trafiksekskabernes antal rejsende tages der afsæt i antal helrejser inden for det enkelte sekskab, jævnfør årsrapport tankegangen. Antallet af helrejser beregnes som en funktion af antal påstigere, og for DSB kombinerede rejser, ganget en omstigningsfaktor.

Omstigningsfaktoren for hvert sekskab fremgår af tabel 1 nedenfor. Omstigningsfaktoren for et sekskab ændres kun, såfremt en beregning viser, at omstigningsfaktoren for det pågældende sekskab er steget eller faldet med mindst 10 procent i forhold til satsen i tabel 1 nedenfor. Denne beregning sker på følgende måde:

I 2015 og 2016 sker beregningen af omstigningsfaktoren for alle sekskaber uden for hovedstadsområdet ud fra Bus&Tog-rejsedata og ensartet på tværs af disse sekskaber, idet datagrundlaget for at beregne pr. sekskab endnu ikke er til stede. For sekskaber i hovedstadsområdet anvendes data fra Rejsehjemmelundersøgelsen.

Fra og med 2017 sker beregningen af omstigningsfaktoren for alle sekskaber (uden for og inden for hovedstadsområdet) ud fra Bus&Tog-rejsedata. Beregningen sker pr. sekskab, når Bus&Tog vurderer, at der er tilstrækkeligt datagrundlag til dette (forventeligt fra og med 2017).

I tabel 1 nedenfor er der angivet antal påstigere, og for DSB's vedkommende antal kombinerede rejser, for år 2013 samt den omstigningsfaktor der anvendes til at beregne antallet af rejser.

**Tabel 1: Antal rejsende**

Rejser og påstigere	Fynbus	NT	Sydtrafik	Midt- trafik	Movia	DSB Øresund	Metro	DSB F&R og S-tog	Arriva
	<i>Omstigningsfaktor på baggrund af Bus&amp;Tog</i>				<i>Omstigningsfaktor på baggrund af RHU</i>				
Påstigere (mio.)	18,181	30,3	22,3	70	221,9	15,1	55,4	159,9	6,4
Omstigningsfaktor	1,177	1,177	1,177	1,177	1,147	1,311*	1,015	1,030	1,000
I alt (mio.)	15,45	25,71	18,95	59,45	193,47	15,10	54,58	155,39	6,4

Andel	2,8 %	4,7 %	3,5 %	10,9 %	35,5 %	2,8 %	10,0 %	28,5 %	1,2 %
-------	-------	-------	-------	--------	--------	-------	--------	--------	-------

*\*Finder kun anvendelse når DSB Øresund lægges sammen med DSB*

## Bilag 7.19 til tilslutningsaftale med Rejsekort A/S

Fordelingsnøglen for 2015, jf. tilslutningsaftalens § 7.19

DSB	39,5 %
Movia	32, <u>12</u> %
Metro	9,9 %
Midttrafik	5, <u>42</u> %
Sydtrafik	3,5 %
NT	4,6 %
Arriva	1,8 %
<u>Fynbus</u>	<u>0,0</u> %
Trafikstyrelsen (DSB Øresund)	3,2 %

Procentsatserne er beregnet ud fra fordelingsnøglen i tilslutningsaftalens §§ 7.5-7.7 og er afrundet til en decimal.

## Bilag til tilslutningsaftalen

### **Bilag**

- 2.5       Vilkår for togoperatører, som benytter andres decentrale udstyr
- 3.2       Globale parametre – forhold ved takstfastsættelse
- 3.3       Øvrige korttyper
- 4.3       Vilkår for leverance af rejsekort
- 4.6       Samtykke til videregivelse af personoplysninger
- 4.8       Oprettelse af betalingsaftaler
- 5.1       Data fra Bruger til Selskab
- 5.2       Data fra Selskab til Bruger
- 5.3       Data til markedsføringsformål
- 5.4       Data til servicering af kunder
- 7.5       Eksempel til beregning af fordelingsnøglen
- 7.6       Omsætningstyper undtaget fra opgørelsen af omsætning
- 7.7       Rejsetyper og omsætningsfaktor
- 7.19      Fordelingsnøgle 2015
- 9.3       Back-to-Back-Aftalen
- 15.2      Bankgaranti
- 21.3      Oversigt over tilslutningsaftalens bilag

## **EJERAFTALE**

---

(i det følgende benævnt "Ejeraftalen")

vedrørende

### **Rejsekort A/S**

(i det følgende benævnt "Selskabet")

indgået mellem

### **DSB Rejsekort A/S**

Telegade 2

Høje Taastrup

2630 Taastrup

CVR-nr.: 27 08 82 52

(i det følgende benævnt "DSB"),

### **Metroselskabet I/S**

Metrovej 5

2300 København S

CVR-nr.: 30 82 36 99

(i det følgende benævnt "Metro"),

### **Trafikselskabet Movia**

Gammel Køge Landevej 3

DK - 2500 Valby,

CVR-nr.: 29 89 65 69

(i det følgende benævnt "Movia"),

### **Sydtrafik**

Banegårdspladsen 5

6600 Vejen,

CVR-nr. 29 94 28 97,

**Midttrafik**

Søren Nymarksvej 3  
8270 Højbjerg,  
CVR-nr. 29 94 31 76,

**Nordjyllands Trafikselskab**

John F. Kennedys Plads 1 R, 3.  
9000 Aalborg,  
CVR-nr. 30 01 59 40  
(i det følgende benævnt "NT"),

**Fynbus**

Dannebrogsgade 10  
Postbox 359  
5100 Odense C,  
CVR-nr. 29 97 99 44

og

**Bornholms Trafikselskab**

Munch Petersens Vej 2  
3700 Rønne  
(i det følgende benævnt "BT")

(i det følgende samlet benævnt "Aktionærerne")

på følgende

VILKÅR

**INDHOLDSFORTEGNELSE**

SIDE

§ 1.	Baggrund og formål
§ 2.	Selskabets opgaver
§ 3.	Forretningspolitik og økonomiske principper m.v.
§ 4.	Selskabets finansiering
§ 5.	Særlige stemmebegrænsninger – udbytte
§ 6.	Generalforsamlinger
§ 7.	Bestyrelsen
§ 8.	Direktion
§ 9.	Afstemningsregler
§ 10.	Nye aktionærer
§ 11.	Øvrige aktieovergange
§ 12.	Misligholdelse
§ 13.	[ophævet]
§ 14.	Tavshedspligt
§ 15.	Ændringer - afvikling af samarbejdet
§ 16.	Bilag
§ 17.	Tvistigheder
§ 18.	Ikrafttræden

--oOo--



## § 1.

**BAGGRUND OG FORMÅL**

1.1 Ejeraftalen er den overordnede regulering af Aktionærernes indbyrdes forhold som ejere af aktier i Selskabet, og Ejeraftalen skal således så vidt muligt nyde forrang for Selskabets vedtægter og deklaratoriske regler i selskabsloven, ligesom Aktionærerne skal sikre, at generalforsamlingens, bestyrelsens og direktionens beslutninger træffes i overensstemmelse med bestemmelserne i Ejeraftalen, medmindre gældende lovregler medfører pligt til at fravige nævnte bestemmelser. Selskabets vedtægter på tidspunktet for Ejeraftalens ikrafttræden vedhæftes som bilag 1.1.

1.2 Aktionærerne er enige om, at Ejeraftalen har sit grundlag i et fælles ønske om, at Selskabet gennemfører de visioner, der ligger bag Selskabets stiftelse i form af at etablere, drive, vedligeholde og udvikle et landsdækkende rejsekort-system.

Formålet med dette system er at tilvejebringe mulighed for, at passagerer, der benytter den kollektive persontrafik, kan anvende samme rejsehjemmel til tog, busser, Metro og andre kollektive transportmidler overalt i Danmark. Rejsekort-systemet skal være enkelt at bruge og have høj tilgængelighed og udbredelse.

1.3 Rejsekort-systemet vil være baseret på, at passagererne kan benytte en elektronisk rejsehjemmel ved rejser med den kollektive persontrafik og foretage elektronisk betaling for disse rejser. Rejsekort-systemet giver tillige passagererne mulighed for at foretage elektronisk betaling for forskellige ydelser, der udbydes i sammenhæng med rejser med den kollektive persontrafik, f.eks. køb af køreplan, køb af kioskvarer ombord på det kollektive transportmiddel m.v. (i det følgende benævnt "accessoriske ydelser").

I det følgende benævnes kortet, der indeholder de nødvendige applikationer i form af den elektroniske rejsehjemmel og de hertil knyttede muligheder for elektroniske betalinger af rejser og accessoriske ydelser, for "Rejsekortet", og det samlede system, hvor Rejsekortet kan anvendes, for "Rejsekort-systemet".

1.4 Ejeraftalen afløser tre tidligere udgaver heraf samt 11 allonger til den seneste udgave af Ejeraftalen (jf. nedenfor pkt. 1.6). Den første udgave blev oprindeligt indgået den 18. august 2003, og den anden udgave blev indgået 26. maj 2005, idet bemærkes, at den anden udgave særlig omfattede revision af bestemmelserne i § 4, "Selskabets finansiering", som følge af, at der efter indgåelsen af den oprindelige udgave – på grundlag af offentligt udbud – var indgået kontrakt med en leverandør om anskaffelsen og installationen af Rejsekort-systemet samt om driften og vedligeholdelsen af dette for en nærmere aftalt periode. Den tredje udgave blev indgået den 30. januar 2007 og indebar især ændringer som følge af kommunalreformen.

For størstedelen af de trafikselskaber, som oprindeligt deltog i Selskabet som aktionærer, gælder, at deres aktiviteter (herunder aktieposter i Selskabet) som følge af kommunalreformen er blevet overtaget af de med reformen oprettede regioner og tilhørende (nye) trafikselskaber. Det bemærkes, at den oprindelige fordeling af Selskabets aktiekapital mellem de aktionærer, som var "Parter" i henhold til ejeraftalen af 18. august 2003, fandt sted på grundlag af de pågældende aktionærers rejse- og omsætningstal for 1999.

1.5 [ophævet]

- 1.6 I perioden fra den 20. april 2010 og indtil vedtagelsen af nærværende udgave af Ejeraftalen har Aktionærerne vedtaget 11 allonger til den tredje udgave af ejeraftalen (benævnt samlet "Allongerne" og enkeltvis "Allonge I", "Allonge II" osv.). Allongerne er indarbejdet i nærværende udgave af Ejeraftalen med enkelte undtagelser. Allongerne er ophævet med vedtagelse af nærværende udgave af Ejeraftalen.
- 1.7 Ud over indarbejdelsen af Allongerne er der ved nærværende udgave af Ejeraftalen primært foretaget ændringer som følge af Aktionærernes beslutning om at ændre finansieringsmodellen for Selskabet og tilhørende konsekvensændringer. Endvidere er der foretaget enkelte øvrige opdateringer og ændringer som følge af vedtagelsen af selskabsloven fra 2010 og en samtidig opdatering af Selskabets vedtægter.

## § 2.

### Selskabets opgaver

- 2.1 Selskabets opgaver består i at planlægge og udvikle konceptet for Rejsekort-systemet samt at anskaffe og installere dette, hvilket foreløbigt er sket på grundlag af et udbud og efterfølgende kontraktindgåelse med konsortiet East-West Denmark. Desuden skal Selskabet forestå driften og vedligeholdelsen af Rejsekort-systemet, hvilket har været udbudt som en del af udbuddet omfattende selve anskaffelsen og installationen. Medmindre anden beslutning træffes af generalforsamlingen, jf. vedtægterne og § 9.1, nr. 4, vil driften og vedligeholdelsen af Rejsekort-systemet blive bragt i nyt udbud, når en aftale herom med en leverandør ophører.
- 2.2 Selskabet skal give virksomheder og offentlige myndigheder, som udfører eller lader udføre kollektiv persontrafik, og som er takstmyndighed eller operatør (i det følgende benævnt "Trafikvirksomhederne"), mulighed for på nærmere aftalte vilkår at være tilsluttet Rejsekortsystemet, hvilket sker på grundlag af indgåelsen af en tilslutningsaftale med de enkelte Trafikvirksomheder, jf. § 3.3 (de til Rejsekort-systemet tilsluttede Trafikvirksomheder benævnes i det følgende "Brugerne").
- Som betaling for tilslutningen til Rejsekort-systemet skal Brugerne løbende erlægge en abonnementsafgift til Selskabet (benævnt "abonnementsafgift"). Udligning af betalinger modtaget fra passagererne ved deres brug af Rejsekortet sker direkte mellem de relevante takstmyndigheder. Selskabet tilvejebringer nødvendige oplysninger til brug herfor.
- 2.3 Medmindre anden beslutning træffes af Selskabets bestyrelse (ved simpelt flertal) – og forudsat at dette er i overensstemmelse med de til enhver tid gældende konkurrence- og udbudsretlige regler – skal Brugerne anskaffe det udstyr, som de skal anvende for at kunne være tilsluttet til Rejsekort-systemet (i det følgende benævnt det "Decentrale Udstyr"), ved køb heraf hos Selskabet. På tilsvarende vis skal Brugerne erhverve ydelser vedrørende drift og vedligeholdelse af det Decentrale Udstyr hos Selskabet.

Som led i ovenstående skal Selskabet sørge for, at det Decentrale Udstyr og drifts- og vedligeholdelsesydelser i sammenhæng hermed kan anskaffes af Brugerne økonomisk mest fordelagtigt i form af, at Selskabets anskaffelse heraf er omfattet af de i § 2.1 nævnte udbud.

- 2.4 Som led i de i § 2.1 anførte udbud får Selskabets leverandør mulighed for at tilbyde Rejsekort-applikationer til virksomheder, der ikke er Trafikvirksomheder, således at applikationerne indgår i sammenhæng med forretningsområder, der – i modsætning til de accessoriske ydelser (jf. § 1.3) – ikke har nogen umiddelbar tilknytning til den kollektive persontrafik (i det følgende benævnt "andre forretningsområder"). Som eksempel herpå kan nævnes, at Rejsekort-applikationerne indgår som en del af et kommercielt betalingskort.

### § 3.

#### Forretningspolitik og økonomiske principper m.v.

- 3.1 Alle aftaler og øvrige transaktioner mellem Selskabet og en Aktionær eller mellem Selskabet og koncernforbundne selskaber til en Aktionær skal indgås på arms length-vilkår, og ingen Aktionær skal tillægges særlige fordele i sin samhandel med Selskabet.

- 3.2 DSB, HUR (som efterfølgende er overtaget af Movia) og Ørestadsselskabet (nu Metro) overdrog til Selskabet det pr. 1. januar 2003 udviklede projekt og den pr. samme dato hertil knyttede virksomhed vedrørende Rejsekort-systemet på de vilkår, som fremgår af den som bilag 3.2a vedhæftede overdragelsesaftale.

HUR havde afholdt de udgifter, som havde været forbundet med videreudviklingen m.v. af projektet og den hertil knyttede virksomhed fra 1. januar 2003 og indtil 19. november 2003. Efter stiftelsen af Selskabet blev disse udgifter opgjort. Selskabet refunderede herefter HUR det pågældende beløb og alt materiale m.v., som var udarbejdet vedrørende projektet i førnævnte periode, blev samtidigt overdraget til Selskabet, som det fremgår af den som bilag 3.2b vedhæftede overdragelsesaftale. Overdragelsen blev gennemført på ekstraordinær generalforsamling den 30. december 2003.

- 3.3 Vilkårene for Brugernes tilslutning til Rejsekort-systemet fremgår af tilslutningsaftaler (benævnt "tilslutningsaftalen"). Som bilag 3.3 vedhæftes paradigme for tilslutningsaftaler for hhv. Aktionærerne og ikke-aktionærer, der er stort set enslydende. Tilslutningsaftalen er ændret samtidig med vedtagelsen af nærværende udgave af Ejeraftalen.

- 3.4 Ved Brugernes erhvervelse af det Decentrale Udstyr og drifts- og vedligeholdelsesydelser i sammenhæng hermed hos Selskabet, jf. § 2.3, må prisfastsættelsen over for den enkelte Bruger ikke afhænge af, om Brugeren er Aktionær eller ej.

Aftalegrundlaget for sådanne erhvervelser vil i øvrigt tage udgangspunkt i, at Selskabet ikke skal påtage sig et selvstændigt ansvar over for de enkelte Brugere, men at Selskabets ansvar begrænses i samme omfang, som gælder for leverandørens ansvar over for Selskabet i henhold til den relevante leverandør-/driftsaftale (efter et såkaldt "back-to-back" princip).

- 3.5 Som nævnt i § 2.4 kan Selskabet lade en eller flere af sine leverandører få mulighed for at anvende Rejsekort-applikationerne inden for andre forretningsområder. Leverandøren skal i givet fald betale Selskabet en nærmere fastsat royalty eller anden vederlæggelse og skal bære alle kommercielle risici, der er forbundet med inddragelsen af Rejsekort-applikationerne i de andre forretningsområder. Selskabet skal sikre sig en godkendelsesret for hvert forretningsområde, som leverandøren ønsker at anvende Rejsekort-

applikationer i sammenhæng med (en beslutning om henholdsvis at godkende eller nægte godkendelse i henhold til førnævnte træffes ved simpelt flertal i Selskabets bestyrelse).

#### § 4.

##### Selskabets finansiering

- 4.1 Ud over, hvad der følger af denne Ejeraftale, skal ingen Aktionær være pligtig at stille kapital til rådighed for Selskabet.
- 4.2 På tidspunktet for indgåelsen af nærværende Ejeraftale er Selskabets aktiekapital på nominelt 110.510.700kr. fordelt således mellem Aktionærerne:

	Nom. Aktiekapital
DSB	51.423.300 kr.
Movia	32.974.200 kr.
Metro	8.181,100 kr.
NT	4.521.300kr.
Midttrafik	8.856.400 kr.
Sydtrafik	4.551.400 kr.
Fynbus	3.708.200 kr.
BT	1.000 kr.
I alt	110.510.700 kr.

Aktionærerne er enige om, at det ikke er deres hensigt at nedsætte aktiekapitalen med henblik på at konvertere en del af aktiekapitalen til ansvarlige lån, uanset det i Allonge IV, VI, VII og VIII anførte om kapitalnedsættelse.

- 4.3 Ved indgåelsen af Ejeraftalen har følgende Aktionærer ydet følgende ansvarlige lån til Selskabet med renter tilskrevet pr. 1. april 2015:

DSB	kr. 252.512.372,78
Movia	kr. 161.798.067,98
Metro	kr. 40.119.452,50
NT	kr. 22.098.492,94
Midttrafik	kr. 66.362.460,88
Sydtrafik	kr. 21.160.874,17
Fynbus	Kr. 16.880.000,00

Lånekapitalen forrentes på grundlag af Cibor 12 måneders rentesatsen plus 1,00 %. Rentesatsen fastlægges for et år af gangen, således hvert år 31. december for det kommende år. Forrentningen tilskrives hovedstolen i det omfang, Selskabet ikke betaler afdrag.

Sydtrafik ydede et ansvarligt lån til Selskabet på 6.117.125 kr. den 12. juli 2011 (jf. bilag B til Allonge III). Dette lån blev med undtagelse af påløbne renter konverteret til aktiekapital den 1. juli 2013 (Allonge IX). De påløbne renter udgør 295.773,22 kr. og er ikke indeholdt i ovennævnte opgørelse af hovedstolen til Sydtrafik. Rentebeløbet forrentes ikke. Aktionærerne (med undtagelse af Sydtrafik) accepterer ved deres underskrivelse af Ejeraftalen, at de ikke har krav på en

forlods udlodning som beskrevet i Allonge IX. Sydtrafik accepterer ved sin underskrivelse af Ejeraftalen, at Selskabet afdrager dette særlige rentebeløb som en del af Selskabets sidste afdrag på de ansvarlige lån som opgjort ovenfor.

- 4.4 En Aktionærs ansvarlige lån til Selskabet er afdragsfri, indtil Selskabets bestyrelse ved kvalificeret flertal træffer beslutning om at afdrage på lånene, jf. § 9.2, nr. 4. Alle ansvarlige lån afdrages i samme takt og forholdsmæssigt. Det er Aktionærernes hensigt, at Selskabet skal påbegynde at afdrage de ansvarlige lån fra 2017 og på en sådan måde, at Selskabet ikke oparbejder mere likviditet end nødvendigt til Selskabets forsvarlige drift.

Midttrafik accepterer ved sin underskrivelse af Ejeraftalen, at Selskabet kan indfri de ansvarlige lån ydet i henhold til Allonge X og XI løbende og før de oprindeligt aftalte forfaldstidspunkter under forudsætning af, at lånene i henhold til Allonge X og XI ikke afdrages hurtigere end Selskabets øvrige ansvarlige lån.

En Aktionærs salg af sine aktier i Selskabet uanset årsag giver ikke Aktionæren en særlig ret til at modtage afdrag eller indfrielse af et ansvarligt lån til Selskabet.

En Aktionærs salg af sine aktier i Selskabet uanset årsag, dog bortset fra tilfælde omfattet af § 11.1, berettiger Selskabet til at afdrage eller indfri Aktionærens ansvarlige lån hurtigere end de øvrige Aktionærernes ansvarlige lån. Beslutning herom træffes af bestyrelsen ved kvalificeret flertal, jf. § 9.2, nr. 4.

- 4.5 Selskabets bestyrelse bemyndiges til at fastsætte (jf. § 9.2, nr. 10), hvordan kravene vedrørende elektroniske penge i Lov om finansiel virksomhed, kapitel IX, § 320, skal opfyldes på en for Finanstilsynet acceptabel måde..

## § 5.

### **Udbytte**

- 5.1 Aktionærerne er enige om, at Selskabet ikke skal udbetale udbytte før, der ikke længere udestår ansvarlige lån til Aktionærerne, og at Aktionærerne har til hensigt at arbejde for, at Selskabet om muligt udbetaler udbytte til Aktionærerne fra og med 2025.

## § 6.

### **Generalforsamlinger**

- 6.1 Enhver Aktionær er pligtig på Selskabets generalforsamling at afgive sin stemme således, at bestemmelserne i Ejeraftalen respekteres.

## § 7.

**Bestyrelsen**

7.1 Til Selskabets bestyrelse skal vælges 13 medlemmer og 12 suppleanter herfor på Selskabets generalforsamling. Der vælges ikke en suppleant for formanden. Bestyrelsen udpeger en næstformand blandt sine medlemmer.

Følgende Aktionærer er berettiget til at udpege følgende antal bestyrelsesmedlemmer:

- DSB 4 medlemmer
- Movia 3 medlemmer
- Metro 1 medlem
- Midttrafik 1 medlem
- Sydtrafik 1 medlem
- NT 1 medlem
- Fynbus 1 medlem

Formanden vælges af generalforsamlingen og skal have kompetencer, der afspejler Selskabets behov, herunder generalforsamlingens ønsker til Selskabets udvikling.

7.2 Bestyrelsen fastsætter i sin forretningsorden, hvornår der skal ske indkaldelse af en suppleant for et bestyrelsesmedlem i tilfælde af medlemmets forfald.

7.3 Bestyrelsen træffer beslutninger ved almindelig stemmeflerhed, medmindre Ejeraftalen, vedtægterne eller selskabsloven foreskriver større majoritet. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme udslagsgivende. Hvis bestyrelsen (tillige) består af medarbejdervalgte medlemmer, er Aktionærerne enige om, at der ikke må træffes nogen beslutning, som ikke ville være truffet, såfremt bestyrelsen alene bestod af generalforsamlingsvalgte medlemmer.

7.4 Medmindre forretningsmæssige forhold af uopsættelig karakter nødvendiggør en kortere frist, skal bestyrelsesmøder indkaldes med et skriftligt varsel på mindst to uger.

7.5 Bestyrelsesmedlemmer skal gøres bekendt med indholdet af Ejeraftalen.

## § 8.

**Direktionen**

8.1 Selskabets direktion ansættes og afskediges af bestyrelsen, jf. § 9.2, nr. 2.

8.2 Selskabets direktion forhandler enhver form for vederlag til direktionens medlemmer med Selskabets bestyrelsesformand til godkendelse mellem de øvrige generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer.

## § 9.

**Afstemningsregler**

9.1 Beslutninger på generalforsamlingen træffes med simpelt stemmeflertal. Dog træffes følgende beslutninger af generalforsamlingen med 2/3-flertal, medmindre selskabsloven eller Ejeraftalen foreskriver et større stemmeflertal:

- 1) Vedtægtsændringer, herunder kapitalforhøjelse og kapitalnedsættelse samt likvidation, for så vidt ændringen ikke nødvendiggøres af lovkrav.
- 2) Selskabets dækning af underskud eller anvendelse af overskud, herunder udbetaling af udbytte efter indstilling fra bestyrelsen.
- 3) Selskabets påtagelse af opgaver, der falder uden for selskabets hidtidige virke.
- 4) Beslutning om at undlade at gennemføre nyt udbud omfattende driften og vedligeholdelsen af rejsekort-systemet, når aftale herom med en leverandør ophører.
- 5) Beslutning om godkendelse af en aktionærs overdragelse af sine aktier til andre end et moderselskab eller datterselskab til den pågældende aktionær, som aktionæren har bestemmende indflydelse over.

9.2 Bestyrelsens beslutninger træffes ved almindeligt stemmeflertal. Dog træffes følgende beslutninger med et flertal på 75 pct. af bestyrelsen:

- 1) Ændring af forretningsordenen for bestyrelsen.
- 2) Ansættelse og afskedigelse af selskabets direktion, jf. § 8.1.
- 3) Beslutning om de nærmere omstændigheder, hvorunder en virksomhed eller offentlig myndighed, der opfylder følgende betingelser, kan blive aktionær i selskabet: (i) virksomheden/den offentlige myndighed udfører eller lader udføre kollektiv persontrafik, (ii) virksomheden/den offentlige myndighed er takstmyndighed eller operatør, og (iii) virksomheden/den offentlige myndighed er tilsluttet rejsekortsystemet ved indgåelse af en tilslutningsaftale med selskabet.
- 4) Beslutninger af væsentlig karakter vedrørende selskabets finansiering og investeringer, herunder i form af optagelse af lån, inddragelse af leasingaftaler, afvikling af ansvarlige lån m.v., der falder inden for selskabets hidtidige virke.
- 5) Indgåelse og væsentlige ændringer af kontrakter af væsentlig betydning for selskabet, der falder inden for selskabets hidtidige virke, herunder aftaler om tilslutning til rejsekortsystemet.
- 6) Oprettelse eller afhændelse, herunder ved afvikling, af datterselskaber samt involvering i associerede selskaber, herunder erhvervelse eller afhændelse af kapitalinteresser i andre virksomheder, der falder inden for selskabets hidtidige virke.
- 7) Selskabets kation eller sikkerhedsstillelse for tredjemands forpligtelser, der falder inden for selskabets hidtidige virke.

- 8) Implementering af generalforsamlingens beslutning om Selskabets påtagelse af opgaver, der falder uden for selskabets hidtidige virke, jf. vedtægternes punkt 7.3 nr. 3.
- 9) Ændring af selskabets regnskabsprincipper, medmindre ændringen nødvendiggøres af lovkrav.
- 10) Vedtagelse af selskabets budget for det kommende kalenderår, jf. § 9.3.
- 11) Fastsættelse af, hvordan kravene vedrørende elektroniske penge i Lov om finansiel virksomhed, kapitel IX, § 320, skal opfyldes på en for Finanstilsynet acceptabel måde.

9.3 Bestyrelsen fastsætter budgettet for det kommende år én gang årligt og senest den 1. september. Budgettet fastsættes for individuelle regnskabsår, men for i alt 4 regnskabsår ad gangen, første gang for regnskabsårene 2016-2019. Budgettet for det første af de fire regnskabsår fastsættes på baggrund af bestyrelsens forventninger til den økonomiske udvikling i Selskabet for dette regnskabsår. Budgettet for de tre øvrige regnskabsår fastsættes med udgangspunkt i det første regnskabsår med tillæg eller fradrag baseret på bestyrelsens foreløbige forventninger til udviklingen i Selskabets økonomi (flerårigt budgetoverslag). Ved vedtagelse af budgettet for de tre følgende regnskabsår tager bestyrelsen således udgangspunkt i det første af fire regnskabsår. Er der ikke opnået et kvalificeret flertal til vedtagelse af et regnskabsårs budget, jf. § 9.2, nr. 10, senest den 1. september i et år, er Aktionærerne enige om at anvende det flerårige budgetoverslag som budget for det efterfølgende regnskabsår.

## § 10.

### **BT's tegningsret og nye aktionærer**

- 10.1 BT har overtaget tegningsret i forbindelse med kommunalreformen pr. 1. januar 2007, som berettiger til tegning af aktier i Selskabet. Såfremt BT vælger at udnytte sin tegningsret, skal beregningen af størrelsen af aktieposten ske efter samme principper som ved øvrige Aktionærers tidligere udnyttelse af tegningsretter overtaget i forbindelse med kommunalreformen, og således at beregningen skal ske på grundlag af de senest foreliggende relevante trafiktal (rejse- og omsætningstal) på tidspunktet for udnyttelsen af tegningsretten. Udnyttelse af tegningsretten skal ske i form af en kapitaludvidelse i Selskabet og kan kun ske samlet for hele den aktiepost, som BT er berettiget til at tegne.
- 10.2 BT's tegningsret i henhold til § 10.1 skal ske til en kurs svarende til Selskabets bogførte værdi i henhold til den aflagte årsrapport, dog mindst kurs 875.
- 10.3 BT kan udnytte sin tegningsret i henhold til § 10.1 i en periode fra afholdelsen af ordinær generalforsamling i Selskabet og indtil fire uger herefter. Dette skal i givet fald ske ved skriftlig meddelelse herom til Selskabets bestyrelsesformand.

Bestyrelsesformanden skal i givet fald sørge for, at der snarest herefter indkaldes til en ekstraordinær generalforsamling i Selskabet til gennemførelse af kapitaludvidelsen, idet bemærkes, at reglerne om aktionærers fortegningsret ikke skal finde anvendelse i den sammenhæng.



- 10.4 For de aktier, der skal udstedes i anledning af en kapitaludvidelse i henhold til ovenstående, skal gælde samme rettigheder (herunder ret til udbytte) og begrænsninger, som gælder for allerede udstedte aktier, idet rettighederne dog tidligst kan gøres gældende, når tegningsbeløbet er indbetalt. Aktiernes nominelle størrelse skal være á 100 kr. eller multipla heraf, og tegningsbeløbet skal indbetales til Selskabet senest en uge efter kapitaludvidelsens vedtagelse. Selskabet skal afholde de med kapitaludvidelsen forbundne omkostninger.
- 10.5 Såfremt Selskabet har udestående ansvarlige lån, kan Aktionærerne i forbindelse med BT's udnyttelse af tegningsretten i henhold til § 10.1 forlange, at BT stiller ansvarlig lånekapital til rådighed for Selskabet på samme vilkår. For så vidt angår et sådant ansvarligt lån ydet af BT skal det anvendes til at afdrage på de øvrige Aktionærers udestående ansvarlige lån, og beløbet beregnes således, at BT efter disse afdrag maksimalt har stillet et ansvarlig lån, der svarer til BT's andel af Selskabets udestående ansvarlige lån set i forhold til BT's andel af aktiekapitalen efter udnyttelse af tegningsretten.. Det ansvarlige lån skal indbetales af BT til Selskabet samtidig med indbetaling af tegningsbeløbet.
- 10.6 [ophævet]
- 10.7 Aktionærerne er enige om, at Brugere skal have adgang til at blive aktionærer. Ved en Bruger henvendelse til Selskabet herom vil Aktionærerne revidere Ejeraftalen med henblik på at afpasse bestemmelserne heri under hensyntagen til Brugerens aktieerhvervelse og forholdsmæssige ydelse af ansvarlig lånekapital sammenholdt med baggrunden for og formålet med Ejeraftalens enkelte bestemmelser. Aktieerhvervelsen skal ske ved gennemførelse af en kapitaludvidelse i Selskabet. Udgangspunktet for Brugerens aktieerhvervelse og ydelse af ansvarlig lånekapital skal i øvrigt være, at aktiepostens og den ansvarlige lånekapitals størrelse fastsættes efter samme beregningsgrundlag, som gjorde sig gældende ved fastsættelsen af aktiebesiddelser og lånestørrelser for de oprindelige aktionærer, som var "Parter" i henhold til ejeraftalen af 18. august 2003, dog reguleret i henseende til de relevante trafiktal på tilsvarende vis som i § 10.1. Aktieposten skal erhverves på markedsvilkår, dog mindst kurs 875. Det skal være en betingelse for erhvervelsen af aktieposten, at Brugeren tiltræder den reviderede ejeraftale.
- Selskabets bestyrelse træffer beslutning om de nærmere omstændigheder, hvorunder en Bruger kan blive Aktionær i Selskabet i henhold til ovenstående, jf. § 9.2, nr. 3.

## § 11.

### Øvrige aktieovergange m.v.

#### *Koncernintern aktieoverdragelse*

- 11.1 En Aktionær kan frit overdrage alle sine aktier i Selskabet til Aktionærens moderselskab eller et datterselskab af den pågældende Aktionær, som Aktionæren har bestemmende indflydelse over, mod at det erhvervende selskab indtræder som Aktionær i Ejeraftalen. Den overdragende Aktionær indestår for det erhvervende selskabs opfyldelse af Ejeraftalen i enhver henseende. Ophør af førnævnte ejerskabsstruktur mellem den overdragende Aktionær og det erhvervende selskab, uanset årsag hertil, skal anses for misligholdelse i henhold til § 12, medmindre den

overdragne aktiepost samtidig med ophøret af ejerskabsstrukturen tilbageoverdrages til den oprindelige Aktionær og denne genindtræder som Aktionær i Ejeraftalen.

#### *Generel aktieoverdragelse*

- 11.2 I øvrigt er aktierne i Selskabet uoverdragelige, medmindre der ved afstemning mellem Aktionærene på grundlag af afstemningsreglerne i § 9.1, nr. 5, opnås samtykke til en afhændelse af en eller flere aktier (en Aktionær, der ønsker at overdrage – helt eller delvist – sine aktier, er berettiget til at deltage i afstemningen).

#### *Aktieoverdragelse ved væsentlig misligholdelse*

- 11.3 I tilfælde af en Aktionærs væsentlige misligholdelse af Ejeraftalen, jf. § 12.1, er (de øvrige) Aktionærene berettigede til at overtage den misligholdende Aktionærs aktier i Selskabet – helt eller delvist – til en kurs svarende til Selskabets bogførte værdi i henhold til den på tidspunktet for den væsentlige misligholdelses indtræden senest godkendte årsrapport (med fradrag af eventuelt udbytte, som efterfølgende er udbetalt til Aktionærene, og som således ikke er passiveret i årsrapporten).

Hvis en Aktionær vil gøre brug af køberetten efter nærværende bestemmelse, skal dette gøres gældende, senest en måned efter den pågældende Aktionær blev bekendt med den væsentlige misligholdelse med meddelelse herom i anbefalet brev til den misligholdende Aktionær med kopi heraf til Selskabets bestyrelse og de øvrige Aktionærer. De øvrige Aktionærer skal senest to uger fra modtagelsen af anmeldelsen tilkendegive, om de også ønsker at overtage den misligholdende Aktionærs aktier i Selskabet. Hvis flere ikke-misligholdende Aktionærer vil gøre brug af nærværende bestemmelse, fordeles den pågældende aktiepost mellem disse Aktionærer på grundlag af størrelsen af deres respektive aktieposter.

Såfremt de ikke-misligholdende Aktionærer ikke ønsker at overtage den misligholdende Aktionærs aktier i Selskabet, beholder den misligholdende Aktionær sine aktier, og den allerede stedfundne misligholdelse kan ikke påberåbes på et senere tidspunkt af (de øvrige) Aktionærene som grundlag for udnyttelse af deres rettigheder i henhold til nærværende § 11.3. Nærværende § 11.3 berører ikke de ikke-misligholdende Aktionærers og Selskabets adgang til eventuelt at kræve erstatning i henhold til § 12.2.

#### *Aktieoverdragelse ved ophør med tilslutning til Rejsekortet*

- 11.4 § 11.3 finder tilsvarende anvendelse, hvis en Aktionær ophører med at være tilsluttet rejsekortsystemet uanset årsagen til ophøret. En Aktionær, som ønsker at overtage aktier fra en anden Aktionær i forbindelse med dennes ophør med tilslutning til rejsekortsystemet, skal give meddelelse herom til Selskabet og de øvrige Aktionærer ved anbefalet brev senest to uger efter meddelelse fra Selskabet om ophøret.

- 11.5 Samtidig med, at en Aktionær afhænder sine aktier i Selskabet i henhold til ovenstående, skal de øvrige Aktionærer tage stilling til, hvilke ændringer af Ejeraftalen ophøret giver anledning til, jf. særlig §§ 7, 9 og 15. Ved afstemning om sådanne ændringer i medfør af § 15.1 deltager den ophørende Aktionær ikke.

## § 12.

**Misligholdelse**

- 12.1 Det betragtes som væsentlig misligholdelse af Ejeraftalen, såfremt en Aktionær misligholder nogen forpligtelse, der påhviler vedkommende Aktionær i henhold til Ejeraftalen, og vedkommende Aktionær undlader at afhjælpe misligholdelsen inden 30 dage efter at have modtaget skriftlig opfordring hertil fra en af de øvrige Aktionærer. Tilsvarende betragtes det som væsentlig misligholdelse, såfremt en Aktionær væsentligt misligholder sine forpligtelser i henhold til Tilslutningsaftalen eller anden tilsvarende aftale mellem en Aktionær og Selskabet med den konsekvens, at den pågældende aftale (berettiget) ophæves af Selskabet. Det betragtes som væsentlig misligholdelse af Ejeraftalen, hvis en Aktionær uden saglig grund afviser at acceptere tilpasninger af Tilslutningsaftalen, der er nødvendige som følge af en ny Brugers tilslutning til rejsekort-systemet som følge af denne Brugers særlige forhold. Desuden betragtes det som væsentlig misligholdelse, såfremt en Aktionær pantsætter sine aktier i Selskabet eller afhænder sine aktier i strid med Ejeraftalens bestemmelser.
- 12.2 Ved en Aktionærs misligholdelse af sine forpligtelser i henhold til Ejeraftalen kan de ikke-misligholdende Aktionærer kræve erstatning på egne eller Selskabets vegne – forudsat at der er det herfor nødvendige ansvarsgrundlag efter dansk rets almindelige erstatningsregler – for tab, som de ikke-misligholdende Aktionærer eller Selskabet måtte blive påført i anledning af misligholdelsen (og i øvrigt gøre andre misligholdelsesbeføjelser gældende mod den misligholdende Aktionær). I tilfælde af væsentlig misligholdelse finder § 11.3 tillige anvendelse.

## § 13.

Konkurrenceforhold

[Ophævet]

## § 14.

Tavshedspligt

- 14.1 Enhver Aktionær har pligt til at iagttage tavshed om forhold, som Aktionæren måtte erfare om de øvrige Aktionærer som følge af deres fælles ejerskab af Selskabet, ligesom enhver Aktionær har tavshedspligt i forhold til tredjemand med hensyn til erhvervshemmeligheder og andre oplysninger om Selskabet og Aktionærernes samarbejde, der efter deres karakter bør hemmeligholdes.
- 14.2 Tavshedspligten omfatter ikke tavshed om oplysninger, som må anses almindeligt kendte eller offentligt tilgængelige, ligesom tavshedspligten viger for modstående oplysningsforpligtelser, der følger af lovkrav eller oplysningspligter, som Aktionærene i øvrigt måtte være underlagt i forhold til offentlige myndigheder.
- 14.3 Tavshedspligten er ikke tidsbegrænset, og uanset at et aktionærforhold måtte ophøre, er den pågældende Aktionær bundet og beskyttet af tavshedspligten.

## § 15.

Ændringer

- 15.1 Ejeraftalen kan kun ændres, såfremt alle Aktionærer tiltræder ændringen. Dog kan Ejeraftalen ændres uden tiltræden fra Aktionærer, der ejer 2.000 aktier eller færre, såfremt ændringerne ikke vedrører særlige rettigheder eller forpligtelser for disse Aktionærer.

Det er Aktionærernes hensigt, at enhver ændring af Ejeraftalen skal ske skriftligt. Forhandling om aftale-ændringer eller mundtlige udtalelser om aftaleændringer skal først anses som endelige aftaler eller tilsagn, når skriftlig aftale er indgået, eller skriftligt tilsagn er afgivet.

- 15.2 Det er Aktionærernes hensigt at genforhandle Ejeraftalen og søge den ændret, såfremt væsentlige forhold tilsiger dette.

## § 16.

### Bilag

- 16.1 Indholdet af de til Ejeraftalen vedhæftede bilag udgør en integreret del af Ejeraftalen.
- 16.2 I det omfang der måtte være uoverensstemmelser mellem bilagene og aftaleteksten, skal aftaleteksten gives forrang.
- 16.3 Som bilag til og som en del af Ejeraftalen:
- a. Bilag 1.1: Selskabets vedtægter
  - b. Bilag 3.2a: Overdragelsesaftale 1
  - c. Bilag 3.2b: Overdragelsesaftale 2
  - c. Bilag 3.3: Paradigma for tilslutningsaftale.

## § 17.

### Twistigheder

#### 17.1 *Generelt*

Retsforholdet ifølge nærværende kontrakt og dennes fortolkning afgøres efter dansk ret.

Enhver tvist eller uoverensstemmelse i relation til kontrakten skal som udgangspunkt løses af Aktionærerne på ledelsesniveau. Den Aktionær, der ønsker forhandling, skal meddele dette ved anbefalet brev til de øvrige Aktionærer med angivelse af, hvori tvisten består.

Er tvisten ikke løst senest 14 dage efter, at en Aktionær har begæret forhandling, jf. ovenfor, skal tvisten på begæring fra en Aktionær overdrages til mediation, jf. § 17.2.

#### 17.2 *Mediation*

Hvis Aktionærerne ikke kan løse en konflikt ved direkte forhandling mellem sig, skal konflikten søges løst ved mediation. Enhver af Aktionærerne kan anmode Mediatoradvokater, c/o Advokatsamfundet, Kronprinsessegade 28, 1306 København K, om at bringe en mediator i forslag.

Mediationen skal finde sted i overensstemmelse med den til enhver tid gældende standardaftale for mediation fastsat af Mediatoradvokater, Mediatoradvokaters etiske regler og reglerne om god advokatskik. Hvis konflikten ikke er løst ved mediation inden otte uger efter, at der er blevet fremsat ønske om mediation, er hver af Aktionærerne berettigede til at indbringe sagen for Det Danske Voldgiftsinstitut, jf. § 17.3.

### 17.3 [ophævet]

### 17.4 Voldgift

Enhver tvist, som ikke er løst ved forhandling eller mediation, afgøres efter Regler for Behandling af Sager ved Det Danske Voldgiftsinstitut (Danish Arbitration). Voldgiftssagen skal føres på dansk, medmindre andet aftales. Alle medlemmer af voldgiftsretten udnævnes af Det Danske Voldgiftsinstitut i overensstemmelse med instituttets regler.

## § 18.

### Ikrafttræden

- 18.1 Ejeraftalen træder i kraft med virkning pr. 1. april 2015. Samtidig ophæves den eksisterende ejeraftale af 30. januar 2007 med efterfølgende allonger.

---o0o---

**DSB Rejsekort A/S**

---

**Metroselskabet I/S**

---

**Trafikselskabet Movia**

---

**Sydtrafik**

---

**Midttrafik**

---

**Nordjyllands Trafikselskab**

---

**Fynbus**

---

**Bornholms Trafikselskab**

---

---o0o---

## Vedtægter for Rejsekort A/S

### Navn, hjemsted og formål

#### § 1

- 1.1 Selskabets navn er Rejsekort A/S.
- 1.2 Selskabets binavne er Rejsekort.com A/S (Rejsekort A/S), Rejsekort.dk A/S (Rejsekort A/S), LRS A/S (Rejsekort A/S) og Landsdækkende Rejsekort System A/S (Rejsekort A/S).

#### ~~§ 2~~

~~2.1 Selskabets hjemsted er Gladsaxe Kommune.~~

#### § ~~2~~3

~~3.1~~2.1 Selskabets formål er at forestå etablering og drift – eventuelt via en eller flere leverandører – af et elektronisk billetteringsystem til betjening af offentligheden inden for transport med tog, busser, Metro og andre kollektive transportmidler og anden i forbindelse hermed stående virksomhed.

### Selskabets kapitalforhold

#### § ~~3~~4

~~4.1~~3.1 Selskabets aktiekapital udgør nominelt ~~110.510.700~~ 114.218.900 kr. fordelt i aktier á nominelt 100 kr. eller multipla heraf.

#### § ~~4~~5

~~5.14.1~~ Aktierne skal lyde på navn og stedse være noteret i selskabets ejerbog, der føres af selskabets direktion på selskabets adresse.

~~5.24.2~~ Aktierne er ikke-omsætningspapirer.

~~5.34.3~~ Ingen aktier har særlige rettigheder, og ingen aktionær er forpligtet til at lade sine aktier indløse helt eller delvist.

~~5.44.4~~ Enhver aktieovergang omfattet af bestemmelsen i punkt 7.3, nr. 5, kræver godkendelse på generalforsamlingen i overensstemmelse med bestemmelsen. Enhver aktieovergang, der falder uden for punkt 7.3, nr. 5, kræver forudgående skriftligt ~~samt~~  
~~tykke~~ underretning til ~~fra~~selskabets bestyrelse.

~~5.54.5~~ Aktierne må ikke pantsættes. Ligeledes må aktionærerne ikke overlade stemmeretten på deres aktier til andre, bortset fra en almindelig stemmefuldmagt i henhold til selskabslovens § 80.

### Generalforsamlinger

#### § ~~56~~

~~6.15.1~~ Selskabets generalforsamlinger afholdes i Storkøbenhavn. Den ordinære generalforsamling afholdes i så god tid, at den godkendte årsrapport kan indsendes til Erhvervsstyrelsen, således at den er modtaget i styrelsen inden udløbet af den i lovgivningen herfor fastsatte frist, jf. selskabslovens og årsregnskabslovens nærmere bestemmelser herom. Generalforsamlinger indkaldes af bestyrelsen med mindst 2 ugers og højst 4 ugers varsel med brev til hver enkelt noteret aktionær.

~~6.25.2~~ Aktionærer, der tilsammen ejer mindst 5 % af aktiekapitalen, kan skriftligt forlange, at der afholdes ekstraordinær generalforsamling. Ekstraordinær generalforsamling til behandling af et bestemt angivet emne skal indkaldes senest 2 uger efter, at det er forlangt.

#### § ~~67~~

~~7.16.1~~ Dagsordenen for den ordinære generalforsamling skal omfatte:

- 1) Valg af dirigent.



- 2) Ledelsens beretning om selskabets virksomhed i det forløbne år.
- 3) Fremlæggelse af årsrapport med ledelses- og revisionspåtegning til godkendelse.
- 4) Beslutning om dækning af tab eller anvendelse af overskud, herunder udbetaling af udbytte, ~~jf. punkt 12.1~~, i henhold til den godkendte årsrapport.
- 5) Behandling af forslag fra selskabets bestyrelse.
- 6) Behandling af forslag fra selskabets aktionærer.
- 7) Valg af medlemmer til bestyrelsen, herunder en formand og en næstformand og valg af suppleanter herfor på nær for formanden.
- ~~7~~8) Fastlæggelse af vederlag til bestyrelsesformanden.
- ~~8~~9) Valg af revisor.
- ~~9~~10) Eventuelt.

~~7.2~~6.2 Forslag, som en aktionær ønsker behandlet på en generalforsamling, skal være selskabets bestyrelse i hænde senest 6 uger før generalforsamlingens afholdelse.

#### § ~~7~~8

~~8.1~~7.1 På generalforsamlingen giver hvert aktiebeløb på nominelt 100 kr. én stemme.

~~8.2~~7.2 Beslutninger på generalforsamlingen træffes med simpelt stemmeflertal, medmindre andet følger af punkt 7.3 nedenfor eller af selskabslovens bestemmelser.

~~8.3~~7.3 Følgende beslutninger træffes af generalforsamlingen med 2/3-flertal, medmindre selskabsloven foreskriver et større stemmeflertal:

- 1) Vedtægtsændringer, herunder kapitalforhøjelse og kapitalnedsættelse samt likvidation, for så vidt ændringen ikke nødvendigvis kræves af lovkrav.
- 2) Selskabets dækning af underskud eller anvendelse af overskud, herunder udbetaling af udbytte efter indstilling fra bestyrelsen.

- 3) Selskabets påtagelse af opgaver, der falder uden for selskabets hidtidige virke.
- 4) Beslutning om at undlade at gennemføre nyt udbud omfattende driften og vedligeholdelsen af rejsekort-systemet, når aftale herom med en leverandør ophører.
- 5) Beslutning om godkendelse af en aktionærs overdragelse af sine aktier til andre end et moderselskab eller datterselskab til den pågældende aktionær, som aktionæren har bestemmende indflydelse over.

## Ledelse

### § 89

~~9.1~~8.1 Selskabet ledes af en på generalforsamlingen for et år ad gangen valgt bestyrelse på 12-13 medlemmer, herunder en formand. For alle på nær ét bestyrelsesmedlem vælges på generalforsamlingen – for et år ad gangen – en suppleant, hvorved bemærkes, at der for formanden for bestyrelsen ikke vælges en suppleant. ~~Formanden for bestyrelsen skal have kompetencer inden for udøvelse af virksomhed med etablering og drift af et elektronisk transaktionssystem.~~ Bestyrelsen vælger en næstformand blandt sine medlemmer. Genvalg af bestyrelsesmedlemmer og suppleanter kan finde sted.

8.2 Transportministeren udpeger for en periode på 1 år ad gangen en observatør til bestyrelsen. Observatøren har ret til at være til stede på bestyrelsesmøderne samt at give sin mening til kende, men har ikke stemmeret.

~~9.2~~8.3 Bestyrelsen kan invitere gæster til at deltage i bestyrelsesmøder ad hoc. Inviterede gæster har ret til at være til stede på de pågældende bestyrelsesmøde samt at give deres mening til kende, men har ikke stemmeret.

~~9.3~~8.4 Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mere end halvdelen af dens medlemmer er repræsenteret, herunder formanden eller en næstformand. Bestyrelsen har ikke kompetence til at træffe beslutninger omfattet af punkt 7.3.

9.48.5 Bestyrelsens beslutninger træffes ved almindeligt stemmeflertal, medmindre andet følger af punkt 8.6 nedenfor. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme udslagsgivende. Bestyrelsen fastsætter i øvrigt selv sin forretningsorden.

9.58.6 Følgende beslutninger træffes med et flertal på 75 pct. af bestyrelsen:

- 1) Ændring af forretningsordenen for bestyrelsen.
- 2) Ansættelse og afskedigelse af selskabets direktion, jf. punkt 9.1.
- 3) Beslutning om de nærmere omstændigheder, hvorunder en virksomhed eller offentlig myndighed, der opfylder følgende betingelser, kan blive aktionær i selskabet: (i) virksomheden/den offentlige myndighed udfører eller lader udføre kollektiv persontrafik, (ii) virksomheden/den offentlige myndighed er takstmyndighed eller operatør, og (iii) virksomheden/den offentlige myndighed er tilsluttet rejsekortsystemet ved indgåelse af en tilslutningsaftale med selskabet.
- 4) Beslutninger af væsentlig karakter vedrørende selskabets finansiering og investeringer, herunder i form af optagelse af lån, inddragelse af leasingaftaler, afvikling af ansvarlige lån m.v., der falder inden for selskabets hidtidige virke.
- 5) Indgåelse og væsentlige ændringer af kontrakter af væsentlig betydning for selskabet, der falder inden for selskabets hidtidige virke, herunder aftaler om tilslutning til rejsekortsystemet.
- 6) Oprettelse eller afhændelse, herunder ved afvikling, af datterselskaber samt involvering i associerede selskaber, herunder erhvervelse eller afhændelse af kapitalinteresser i andre virksomheder, der falder inden for selskabets hidtidige virke.
- 7) Selskabets kautions eller sikkerhedsstillelse for tredjemands forpligtelser, der falder inden for selskabets hidtidige virke.
- 7) Implementering af generalforsamlingens beslutning om Selskabets påtagelse af opgaver, der falder uden for selskabets hidtidige virke, jf. punkt 7.3 nr. 3).

~~8)9)~~ Ændring af selskabets regnskabsprincipper, medmindre ændringen nødvendigsgøres af lovkrav.

10) Vedtagelse af selskabets budget for det kommende kalenderår, jf. § 8.7.

~~9)11)~~ Fastsættelse af, hvordan kravene vedrørende elektroniske penge i Lov om finansiel virksomhed, kapitel IX, § 320, skal opfyldes på en for Finanstilsynet acceptabel måde.

~~Såfremt selskabets budget for det kommende kalenderår ikke er vedtaget ved enstemmighed af bestyrelsen senest den 15. august i et år, udgør budgettet for det kommende kalenderår det indeværende kalenderårs budget med et tillæg på 5 pct.~~

8.7 Bestyrelsen fastsætter budgettet for det kommende år én gang årligt og senest den 1. september. Budgettet fastsættes for individuelle regnskabsår, men for i alt 4 regnskabsår ad gangen, første gang for regnskabsårene 2016-2019. Budgettet for det første af de fire regnskabsår fastsættes på baggrund af bestyrelsens forventninger til den økonomiske udvikling i selskabet for dette regnskabsår. Budgettet for de tre øvrige regnskabsår fastsættes med udgangspunkt i det første regnskabsår med tillæg eller fradrag baseret på bestyrelsens foreløbige forventninger til udviklingen i selskabets økonomi (flerårigt budgetoverslag). Ved vedtagelse af budgettet for de tre følgende regnskabsår tager bestyrelsen således udgangspunkt i det første af fire regnskabsår.

§ ~~9~~10

~~10.1~~9.1 Bestyrelsen ansætter 1 - 4 direktører i selskabet og fastsætter vilkårene for den eller de pågældendes stilling. Direktøren eller direktørerne kan tillige være medlem af bestyrelsen, men kan dog ikke være bestyrelsens formand eller næstformand.

#### Tegningsret

§ ~~10~~11

~~11.1~~10.1 Selskabet tegnes af den samlede bestyrelse eller af bestyrelsesformanden i forening med en direktør.

#### Udbytte

§ ~~12~~13

~~12.1 — Der udbetales ikke udbytte til aktionærerne før tidligst år 2025 og før samtlige ansvarlige lån til aktionærerne er tilbagebetalt.~~

### Regnskab og revision

#### § 11~~3~~

~~13.1~~11.1 Selskabets årsrapporter/regnskaber revideres af en på generalforsamlingen for et år ad gangen valgt statsautoriseret revisor. Genvalg kan finde sted.

#### § 12~~4~~

~~14.1~~12.1 Selskabets regnskabsår er kalenderåret.

~~14.2~~12.2 Selskabets første regnskabsår løber fra stiftelsen til 31. december 2003.

### Offentlighed

#### § 15~~5~~

~~15.1 — Medmindre bestyrelsen i en konkret sag træffer anden beslutning under hensyntagen til selskabets eller dets samarbejdspartneres eller aktionærernes forretningsmæssige forhold, skal offentligheden have indsigt i Selskabets forhold svarende til, hvad der følger af lov om offentlighed i forvaltningen.~~

---o0o---

Således vedtaget på selskabets stiftende generalforsamling den 18. august 2003 og ændret ved bestyrelsens beslutninger af 24. november 2003 og 24. februar 2005 samt ændret på generalforsamling afholdt den 1. juli 2005 og ekstraordinære generalforsamlinger afholdt den 28. februar 2007, 15. august 2007, 1. juni 2009 og 29. januar 2010 samt på generalforsamling den 29. april 2010, ekstraordinær generalforsamling den 4. juli 2011, ekstraordinær generalforsamling den 29. marts 2012, ekstraordinær generalforsamling den 2. juli 2012, ekstraordinær generalforsamling den 6. december 2012, ekstraordinær generalforsamling den 23. april 2013, ordinær generalforsamling den 30. maj 2013, ekstraordinær generalforsamling

.....

samling den 5. juli 2013, ekstraordinær generalforsamling den 22. april 2014, ekstraordinær generalforsamling den 10. oktober 2014 og ekstraordinær generalforsamling den [...] april 2015.

UDKAST

## Generalforsamlingsprotokollat

### Rejsekort A/S

Den ~~[...]~~ ~~april~~ 15. maj 2015 afholdtes ekstraordinær generalforsamling i Rejsekort A/S på skriftligt grundlag.

Som dirigent blev udpeget advokat Rebecca Vikjær-Andresen, der konstaterede

~~Det blev konstateret~~, at hele selskabets aktiekapital var repræsenteret ved skriftlige tilkendegivelser, og at alle aktionærer havde frafaldet indkaldelsesvarslet i vedtægternes § 6.

Eneste punkt på dagsordenen var ændring af vedtægterne.

#### **Ad forslag om vedtægtsændringer**

De nye foreslåede ~~vedtægtsændringer~~ vedtægter fremgår af vedhæftede kopi ~~af vedtægterne med ændringsmarkeringer.~~

Generalforsamlingen vedtog enstemmigt, at selskabets vedtægter ændres i overensstemmelse med det ~~n~~ foreslåede ~~formulering~~.

Dirigenten blev bemyndiget til at indberette vedtægtsændringen til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen.

Generalforsamlingen blev herefter hævet.



.....

Protokollatet tiltrædes af aktionærene ved deres respektive underskrifter nedenfor:

\_\_\_\_\_  
DSB Rejsekort A/S

\_\_\_\_\_  
Trafikselskabet Movia

\_\_\_\_\_  
Metroselskabet I/S

\_\_\_\_\_  
Nordjyllands Trafikselskab

\_\_\_\_\_  
Fynbus

\_\_\_\_\_  
Sydtrafik

\_\_\_\_\_  
Midttrafik

\_\_\_\_\_  
Bornholms Trafikselskab

\_\_\_\_\_  
| [\[...\]](#) Rebecca Vikjær-Andresen  
Dirigent





# Beretning til Statsrevisorerne om driften af rejsekortet

April  
2015

revision  
revision

revision

## Indholdsfortegnelse

1.	Introduktion og konklusion .....	1
1.1.	Formål og konklusion.....	1
1.2.	Baggrund .....	3
1.3.	Revisionskriterier, metode og afgrænsning .....	6
2.	Forsinkelserne af rejsekortsystemet .....	8
2.1.	Levering af version 5.....	8
2.2.	Konsekvenser ved den forsinkede levering af rejsekortsystemet.....	12
3.	Rejsekortets brugervenlighed .....	15
3.1.	Kundernes tilfredshed med rejsekortet .....	16
3.2.	Arbejdet med løbende at sikre rejsekortets brugervenlighed.....	18
3.3.	Håndteringen af konkrete brugerproblemer med rejsekortet .....	22
4.	Rejsekort A/S' økonomi i perioden 2011-2014 .....	29
4.1.	Økonomiske resultater i Rejsekort A/S .....	30
4.2.	Finansiering af Rejsekort A/S via kapitaltilførsler.....	36
4.3.	Styring af økonomien i Rejsekort A/S .....	40
4.4.	Transportministeriets tilsyn med økonomien i Rejsekort A/S.....	45
	Bilag 1. Revisionskriterier og metode .....	48
	Bilag 2. Ordliste.....	50

---

Rigsrevisionen har selv taget initiativ til denne undersøgelse og afgiver derfor beretningen til Statsrevisorerne i henhold til § 17, stk. 2, i rigsrevisorloven, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 101 af 19. januar 2012.

Beretningen vedrører finanslovens § 28. Transportministeriet.

I undersøgelsesperioden har der været følgende ministre:

Hans Christian Schmidt: februar 2010 - oktober 2011

Henrik Dam Kristensen: oktober 2011 - august 2013

Pia Olsen Dyhr: august 2013 - januar 2014

Magnus Johannes Heunicke: januar 2014 -

Beretningen har i udkast været forelagt Transportministeriet, Rejsekort A/S og trafikselskaberne, hvis bemærkninger er afspejlet i beretningen.

---

# 1. Introduktion og konklusion

## 1.1. Formål og konklusion

1. Denne beretning handler om, hvordan Rejsekort A/S og trafikskaberne, siden rejsekortet blev taget i brug i 2011, har arbejdet på at sikre, at rejsekortet gør det nemt og enkelt at være kunde i den kollektive trafik. Beretningen handler også om Rejsekort A/S' økonomi og om leveringen af og prisen for rejsekortsystemet.

Baggrunden for beretningen er, at vi i 2011 afgav en beretning om rejsekortprojektet, som vi skal følge op på. Det gør vi med denne beretning, idet vi undersøger, om rejsekortsystemet er blevet endeligt leveret i henhold til kontraktens tidsplan og pris. Siden rejsekortet blev taget i brug i 2011, har kortets brugervenlighed desuden været genstand for stor offentlig debat. Derfor har vi valgt at udvide vores opfølgning og også undersøge rejsekortets brugervenlighed og økonomi. Vi har selv taget initiativ til undersøgelsen i marts 2014.

*Beretningen om rejsekortprojektet handlede om, hvordan Rejsekort A/S havde forberedt og styret udviklingen af rejsekortprojektet.*

2. Rejsekort A/S og trafikskaberne har ansvaret for rejsekortets brugervenlighed og økonomi. Transportministeriet har det overordnede sektoransvar på området. Boks 1 uddyber, hvordan ansvaret er fordelt mellem parterne bag rejsekortet.

### BOKS 1. FORDELING AF ANSVARET MELLEM PARTERNE BAG REJSEKORTET

Parterne bag rejsekortet er Rejsekort A/S, trafikskaberne, som ejer Rejsekort A/S (DSB, Movia, Metroselskabet, Nordjyllands Trafikskab, Midttrafik og Sydtrafik), og Transportministeriet. Rejsekort A/S skal stå for udvikling og drift af rejsekortsystemet. Trafikskaberne skal tilrettelægge den kollektive trafik i hver deres område, herunder fastlægge takster samt stå for billetteringssystemer og trafikplanlægning. Da rejsekortet er landsdækkende, skal trafikskaberne koordinere og i fællesskab aftale forhold vedrørende rejsekortet. Transportministeriet har det overordnede sektoransvar og har som følge af statens engagement i rejsekortet desuden ansvar for at følge med i og op på Rejsekort A/S' økonomi.

3. Formålet med undersøgelsen er at vurdere, om parterne bag rejsekortet har sikret, at rejsekortet er brugervenligt, og at Rejsekort A/S' økonomi har udviklet sig tilfredsstillende. Vi undersøger dette fra 2011, hvor rejsekortsystemet blev taget i brug flere steder i landet. Vi besvarer følgende spørgsmål i beretningen:

- Blev rejsekortsystemet leveret i henhold til kontraktens tidsplan og pris?
- Har Rejsekort A/S og trafikskaberne arbejdet aktivt på at sikre, at rejsekortet er brugervenligt?
- Har Rejsekort A/S og trafikskaberne sikret, at Rejsekort A/S' økonomi har udviklet sig tilfredsstillende i perioden 2011-2014, og har Transportministeriet i tilstrækkelig grad fulgt med i økonomien i Rejsekort A/S og fulgt op på Akt 105?

## KONKLUSION

Rigsrevisionen finder det utilfredsstillende, at Rejsekort A/S og trafikskaberne ikke i tilstrækkelig grad har sikret, at rejsekortet er brugervenligt, og at parterne ikke har håndteret de økonomiske problemer i Rejsekort A/S tilstrækkeligt effektivt. Rigsrevisionen finder det også utilfredsstillende, at den endelige version af rejsekortsystemet efter den nuværende leveringsplan bliver 6 år forsinket, hvilket har påvirket både rejsekortets brugervenlighed og økonomi negativt.

Brugerne oplever problemer med rejsekortet, selv om rejsekortudstyret i det daglige overordnet fungerer. Rigsrevisionen vurderer, at Rejsekort A/S og trafikskaberne ikke i tilstrækkelig grad har løst brugernes problemer med rejsekortet og koordineret forhold vedrørende det landsdækkende rejsekort. Trafikskaberne har arbejdet meget langsomt med at løse konkrete problemer og sikre ens kundebehandling. Det skyldes, at trafikskaberne har haft svært ved at blive enige om reelle løsninger og ikke har prioriteret løsninger, der tilgodeser kundernes behov, højt nok. Først efter at Transportministeriet har involveret sig i spørgsmålet om rejsekortets brugervenlighed, har trafikskaberne fundet en reel løsning på flere af problemerne. Dette til trods for, at kundernes overordnede tilfredshed med rejsekortet kun er lav til middel alt efter kundens rejsemønster.

Kunderne bruger i dag rejsekortet langt mindre, end Rejsekort A/S forventede i 2011. Det skyldes, at den endelige version af rejsekortsystemet er forsinket, og flere funktioner derfor endnu ikke er leveret. Det gælder fx periodekort, som anvendes af mange pendlere, bl.a. i hovedstadsområdet, hvor det er dyrt for pendlere at anvende rejsekortet. Det skyldes også, at trafikskaberne ikke har udfaset eksisterende billetprodukter i den forventede hastighed og har introduceret nye billetprodukter, fx til mobiltelefoner, i konkurrence med rejsekortet.

Rejsekortsystemet har i alt kostet ca. 2 mia. kr. at udvikle. Kontraktprisen er ikke blevet højere som følge af forsinkelserne, men den længere udviklingsperiode har medført højere interne omkostninger i Rejsekort A/S.

De færre kunder på rejsekort har haft store økonomiske konsekvenser for Rejsekort A/S, som har haft markant færre indtægter i perioden 2011-2014. Det har givet store underskud og større behov for indskud af kapital fra ejerne, end Rejsekort A/S forventede i 2011. Rigsrevisionen vurderer, at økonomistyringen i Rejsekort A/S har været utilfredsstillende, og at organiseringen har været uholdbar. Organiseringen af Rejsekort A/S har forhindret en effektiv problemløsning, da trafikskaberne som følge af interesseforskelle har ringe incitament til samarbejde og kompromis i økonomiske spørgsmål. Trafikskaberne har derfor ikke på egen hånd kunnet finde en holdbar finansiering af det rejsekortsystem, som de i 2005 besluttede at købe i fællesskab.

Transportministeriet tog i slutningen af 2014 initiativ til at hjælpe trafikselskaberne med at finde en bæredygtig model for finansieringen af Rejsekort A/S. Ministeriet har i april 2015 med inddragelse af trafikselskaberne fået udarbejdet en ny finansieringsmodel for Rejsekort A/S, som selskaberne skal beslutte, om de vil tiltræde. Rigsrevisionen finder det positivt, at Transportministeriet har engageret sig i at finde en ny finansieringsmodel, men også nødvendigt. Ministeriet reagerede dog først, da situationen var så kritisk, at der var risiko for, at Rejsekort A/S ville gå i betalingsstandsning. Rigsrevisionen vurderer, at det er sent, set i lyset af at ministeriet har kendt til problemerne længe og burde have fulgt Rejsekort A/S' økonomi tæt. Som sektoransvarlig har Transportministeriet ansvaret for den grundlæggende organisering af området og burde derfor have involveret sig tidligere, når trafikselskaberne ikke selv kunne finde en løsning på fundamentale problemer.

Rigsrevisionen vurderer endvidere, at det er utilfredsstillende, at Transportministeriet ikke har fulgt op på aktstykkerne om kapitalindskud i Rejsekort A/S. Ministeriet har derfor ikke forholdt sig til, at DSB og Metroselskabet reelt har indskudt 64 mio. kr. mere i Rejsekort A/S end forventet i Akt 105 fra 2011 og har øget deres lån til Rejsekort A/S med 72 mio. kr. mere, end der har været hjemmel til i Akt 105 og i de tidligere aktstykker om rejsekortet.

## 1.2. Baggrund

4. Rejsekort A/S blev stiftet i 2003 af en række trafikselskaber med DSB som én af hovedaktørerne. Baggrunden for, at trafikselskaberne besluttede sig for at investere i rejsekortsystemet, var, at selskaberne havde behov for at modernisere deres billetsystemer, der flere steder var nedslidte. Derudover ville et landsdækkende elektronisk rejsekort give en række fordele for kunder og trafikselskaber, jf. boks 2.

### BOKS 2. FORDELE VED ET ELEKTRONISK REJSEKORTSYSTEM

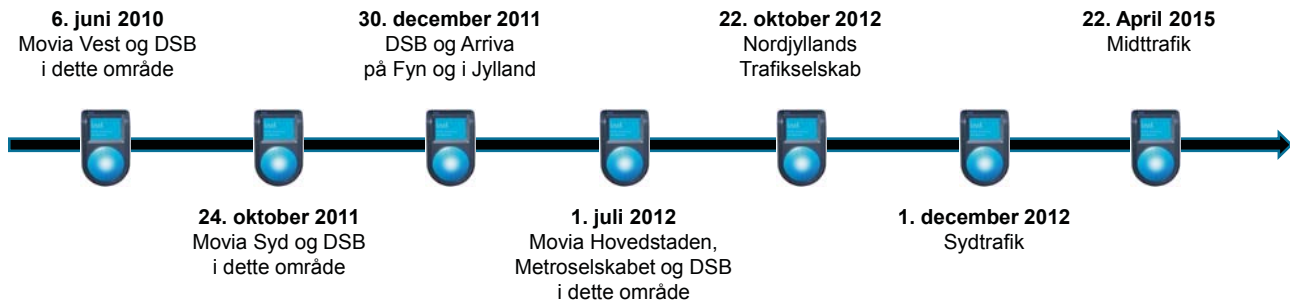
- Rejsekortet gør det muligt for kunderne at rejse overalt i landet uden at købe billet i forvejen og kende til antallet af zoner på rejsen. Dette skulle gøre det lettere for kunderne at anvende kollektiv trafik, give større kundetilfredshed og dermed flere rejser.
- Den oprindelige vision for rejsekortet var, at jo mere kunden rejste, jo billigere skulle den enkelte rejse være (mængderabat). I praksis er rejsekortet i store dele af landet (fx i hovedstadsområdet) indført uden mængderabat. Her bliver rejserne derfor ikke billigere, jo mere kunden rejser. Det er heller ikke altid billigst at benytte rejsekortet.
- Rejsekortet giver større mulighed for selvbetjening end tidligere billetsystemer. I praksis selvbetjener kunderne sig i høj grad, og kun 10 % tanker deres rejsekort op med hjælp fra personale på et betjent salgssted. Kunderne kan også vælge at have en tank op-aftale, som sikrer, at der altid er penge nok til stort set alle rejser.
- Rejsekortet skulle give trafikselskaberne markant bedre data om brugen af kollektiv trafik, som de kunne anvende til at planlægge den kollektive trafik bedre til gavn for både trafikselskaber og kunder. Et bedre datagrundlag ville desuden give et bedre grundlag for indtægtsdeling mellem selskaberne, hvilket trafikselskaberne ofte har været uenige om.

5. I 2005 indgik Rejsekort A/S en kontrakt med en leverandør om at udvikle et landsdækkende rejsekortsystem til levering i 2009. Leverandøren har imidlertid ikke leveret til den aftalte tid. Rejsekortsystemet blev i 2008 opdelt i flere dele, og systemet er blevet leveret i en række versioner, hvor funktioner gradvist er blevet udbygget, og hvor den sidste version (version 5) skal indeholde alle de bestilte funktioner. Hele version 5 er endnu ikke leveret, men leverandøren har i efteråret 2014 leveret første del af version 5.

6. Rejsekortteknologien anvendes ikke kun til rejsekortet, men også til fx enkeltbilletter i busser. Det var også planen, at rejsekortteknologien skulle bruges til enkeltbilletter i tog, men det kunne trafiksselskaberne ikke blive enige om. Der vil senere komme flere typer produkter på rejsekortet. Fx forventes periodekortet leveret i november 2015.

7. Den geografiske udrulning af rejsekortet er sket gradvist fra juni 2010 og frem. Figur 1 viser, hvornår rejsekortet er taget i brug hos trafiksselskaberne.

Figur 1. Tidslinje over, hvornår rejsekortet er taget i brug hos trafiksselskaberne



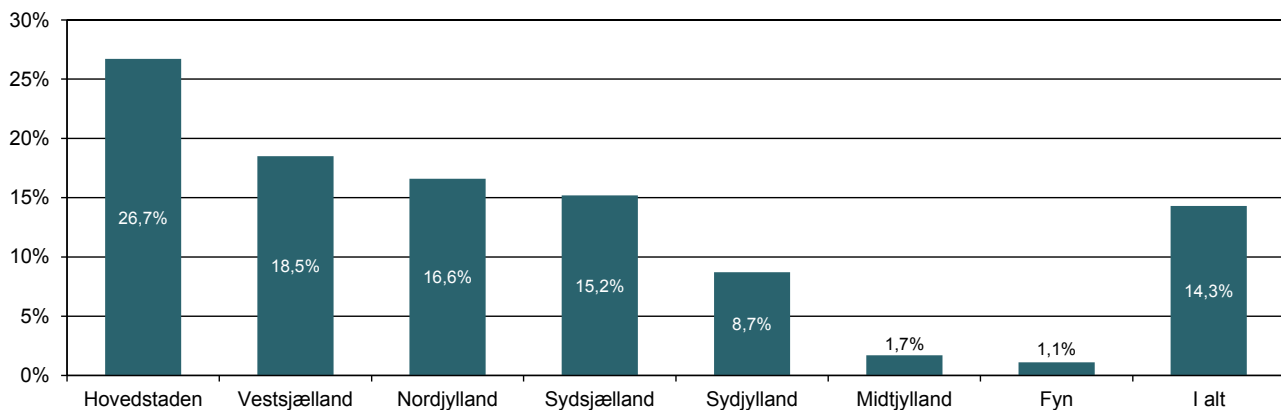
Note: Indfasning af rejsekortet er sket etapevist i flere områder. Fx foregik indfasningen i hovedstadsområdet fra november 2011 til juli 2012.

Kilde: Rejsekort A/S.

Det fremgår af figur 1, at rejsekortet først blev taget i brug hos Movia Vest (på Vestsjælland) og sidst hos Midttrafik i april 2015. De tidligere billetsystemer er udfaset alle steder på nær hos Midttrafik, men hos flere trafiksselskaber er der dog stadig fx periodekort og mobilbilletter. Trafiksselskaberne har forskellige prissystemer for rejsekortet. Fx opererer Nordjyllands Trafiksselskab og Movia Syd med mængderabat. Det betyder, at rejsekortet i deres områder med fordel kan anvendes af kunder med flere forskellige rejsemønstre end i hovedstadsområdet, hvor rejsekortet fungerer på samme måde som klippekortet og derfor primært anvendes af kunder, som tidligere anvendte klippekort.

8. Primo 2015 er der udstedt ca. 1,1 mio. rejsekort, og der foretages hver uge ca. 1,2 mio. rejser på rejsekort. Der er ca. 700.000 aktive rejsekortkunder, hvilket vil sige kunder, som anvender deres rejsekort til mindst én rejse hver 3. måned. Figur 2 viser andelen af rejsekortkunder i forhold til befolkningen opdelt på trafiksselskabernes områder i februar 2015.

Figur 2. Andel af rejsekortkunder i forhold til befolkningen i februar 2015

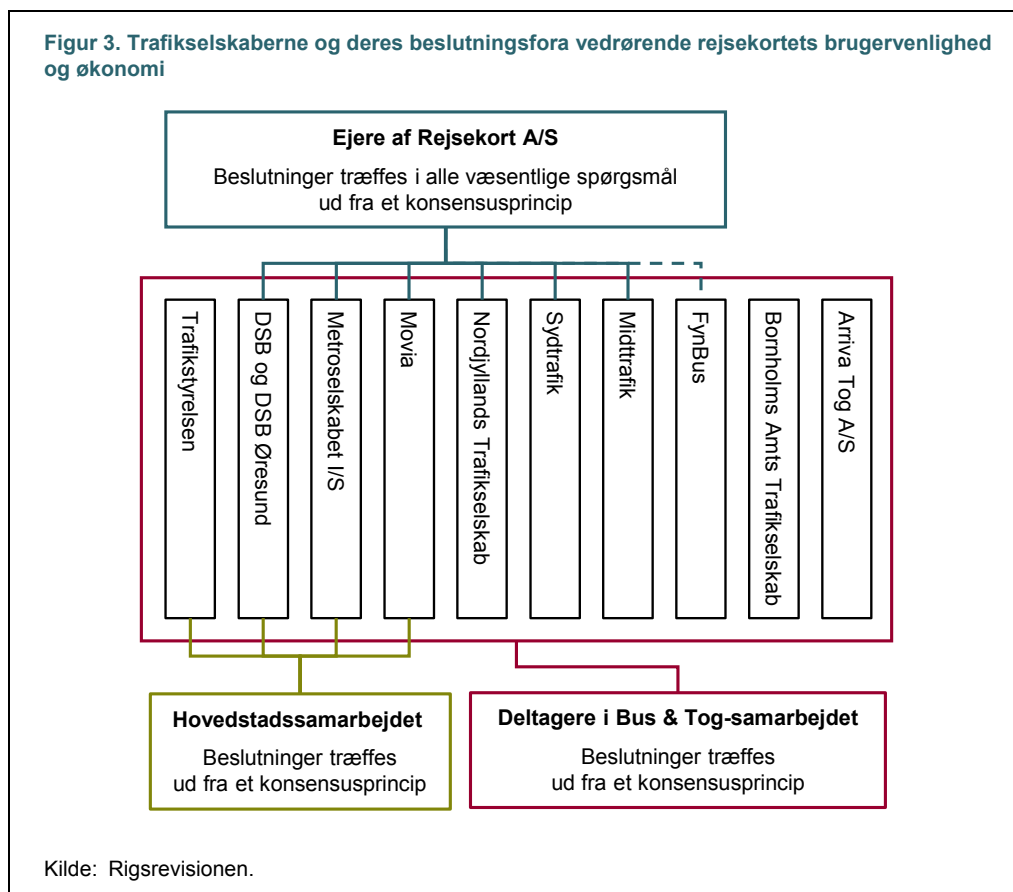


Kilde: Rejsekort A/S.

Det fremgår af figur 2, at ca. 14 % af befolkningen har et rejsekort og bruger det mindst én gang hver 3. måned. Der er flest rejsekortkunder i hovedstadsområdet, hvor ca. 27 % har et rejsekort. Den lave andel af rejsekortkunder på Fyn og i Midtjylland skyldes, at rejsekortet endnu ikke er udrullet på Fyn, hvor rejsekortet derfor kun kan anvendes til DSB-rejser, og i Midtjylland først er fuldt udrullet i april 2015.

### Organisering af området

9. Arbejdet med rejsekortet varetages af Rejsekort A/S og trafikselskaberne samt i Hovedstadssamarbejdet og Bus & Tog, som er samarbejdsorganer for trafikselskaberne. Figur 3 viser de fora, som håndterer rejsekortets brugervenlighed og økonomi.



10. *Rejsekort A/S* er et aktieselskab, som ejes af det statsejede DSB, det stats- og kommunalejede Metroselskab og de regionale trafikselskaber Movia, Midttrafik, Nordjyllands Trafikselskab og Sydtrafik. I 2015 vil FynBus også tilslutte sig rejsekortet og dermed blive en del af ejerkredsen. Rejsekort A/S ledes af en bestyrelse og en direktion. Bestyrelsen består af ejerne og en eksternt bestyrelsesformand. DSB er den største aktionær med 47 % af aktierne, de regionale trafikselskaber ejer 46 %, og Metroselskabet 7 %.

Ejerne har indgået en ejerftale, som regulerer de overordnede vilkår for Rejsekort A/S' ejere og for øvrige trafikselskaber, der er tilsluttet rejsekortsystemet som brugere, fx Arriva Tog. Bestyrelsen træffer beslutninger ved almindelig stemmeflerhed. Det gælder dog ikke spørgsmål, som er reguleret i ejerftalen, hvor både DSB, Movia og flertallet af de vestlige trafikselskaber skal stemme for. Dermed træffes beslutninger i praksis ved konsensus.



Ud over Bus & Tog er der også etableret samarbejder i hovedstadsområdet, hvor trafikskaberne samarbejder i Hovedstadsområdet, hvor trafikskaberne samarbejder i Hovedstadsområdet. Der er fra 2015 også etableret DOT – Din Offentlige Transport, som skal give en fælles indgang til kundeservice på Sjælland. Rejsekortet er dog landsdækkende, og derfor varetages det stadig af Bus & Tog.

11. *Bus & Tog* er et frivilligt samarbejde mellem trafikskaber og togoperatører i Danmark. Oprindeligt var hovedformålet med Bus & Tog, at parterne ville arbejde for at finde muligheder for at tilbyde fælles billetter til bus og tog og informere om det fælles produkt – kollektiv trafik. I dag varetager Bus & Tog også en række opgaver i relation til rejsekortet, fx fastsættelse af ens rejseregler og koordinering af Rejsekort Kundecenter. I Bus & Tog træffes alle beslutninger efter et konsensusprincip.

12. Rejsekort A/S har ansvaret for at levere rejsekortsystemet til trafikskaberne og sikre, at systemet fungerer teknisk. Desuden har Rejsekort A/S ansvaret for rejsekortets økonomi. Trafikskaberne har ansvaret for kundeservice, produkter, priser mv. og har dermed det endelige ansvar for rejsekortets brugervenlighed. Dette samarbejder trafikskaberne om i Bus & Tog. Hvis der er enighed om det blandt trafikskaberne, kan de i Bus & Tog træffe beslutninger om kundeforhold og kundeservice med gyldighed for hele landet, som selskaberne derefter skal implementere. I praksis betyder organiseringen, at både Rejsekort A/S, de enkelte trafikskaber og Bus & Tog træffer beslutninger med konsekvenser for rejsekortet. Dog er de trafikskaber, som ejer Rejsekort A/S, også medlem af Bus & Tog.

13. *Trafikskaberne* adskiller sig fra hinanden i forhold til både selskabskonstruktion og rejsetype. DSB er en selvstændig offentlig virksomhed, som skal drives på forretningsmæssige vilkår, hvor de øvrige trafikskaber ejes af regioner og kommuner og har en bestyrelse med repræsentanter herfra. DSB har lange rejser, hvor de regionale og kommunale trafikskaber har kortere rejser.

14. *Transportministeriet* har som sektoransvarlig det overordnede ansvar for, at transportsektoren fungerer, og at lovgivningen virker efter hensigten. Derudover har ministeriet en særlig tilsynsrolle i forhold til rejsekortets økonomi, da staten har investeret i rejsekortet via DSB og Metroselskabet med hjemmel i flere aktstykker i perioden 2003-2011, jf. kap. 4.

### 1.3. Revisionskriterier, metode og afgrænsning

15. Undersøgelsen har 3 undersøgelsesspørgsmål, der er formuleret, så de tilsammen besvarer undersøgelsens hovedformål: Har parterne bag rejsekortet sikret, at rejsekortet er brugervenligt, og at Rejsekort A/S' økonomi har udviklet sig tilfredsstillende i perioden 2011-2014? Til hvert af vores undersøgelsesspørgsmål har vi opstillet revisionskriterier, som fremgår af bilag 1.

Det første undersøgelsesspørgsmål vedrører implementeringen af rejsekortet og er en opfølgning på Rigsrevisionens beretning fra 2011 om rejsekortprojektet. Vi undersøger i kap. 2, om rejsekortsystemet er blevet leveret i henhold til kontraktens tidsplan og pris. Rejsekortsystemet skulle efter det seneste tillæg til kontrakten (tillægsaftale 5) være fuldt leveret med leveringen af version 5 i december 2013. Vi undersøger desuden, om kontraktprisen for rejsekortsystemet er uændret, og hvad udviklingen af rejsekortsystemet samlet har kostet.

Det andet undersøgelsesspørgsmål vedrører rejsekortets brugervenlighed. Baggrunden for spørgsmålet er, at rejsekortets brugervenlighed er kommet i fokus, efter at rejsekortsystemet er taget i brug, og stadig er genstand for offentlig debat, selv om kunderne har brugt rejsekortet i et par år. Vi undersøger derfor i kap. 3, om Rejsekort A/S og trafikskaberne har arbejdet aktivt (dvs. hurtigt og bedst muligt) med at sikre, at rejsekortet er brugervenligt. Vi undersøger både det løbende arbejde med brugervenligheden, og hvordan Rejsekort A/S og trafikskaberne har håndteret konkrete brugerproblemer. Da rejsekortet er landsdækkende, har vi valgt at fokusere på trafikskabernes fælles arbejde med brugervenlighed og landsdækkende løsninger på brugerproblemer. Vi fokuserer derfor kun i begrænset omfang på, hvad hvert enkelt selskab eventuelt har gjort som supplement til fælles tiltag fra Rejsekort A/S og Bus & Tog.

#### **Tillægsaftale 5**

Som følge af forsinkelserne af rejsekortprojektet i perioden 2005-2010 indgik Rejsekort A/S en række tillægsaftaler med leverandøren. I december 2010 indgik Rejsekort A/S tillægsaftale 5 med leverandøren, som forlængede tidsplanen for den endelige levering af rejsekortsystemet til ultimo 2013.

Det tredje undersøgelsesspørgsmål vedrører Rejsekort A/S' økonomi. Vi undersøger i kap. 4, om Rejsekort A/S' økonomi har udviklet sig tilfredsstillende i de første år efter idriftsættelsen af rejsekortsystemet, dvs. fra 2011 til 2014, herunder hvordan Rejsekort A/S har håndteret de økonomiske udfordringer, som den forsinkede levering af rejsekortsystemet har medført.

16. Vores undersøgelsesperiode er 2011-2014, men vi har inddraget enkelte begivenheder indtruffet i begyndelsen af 2015. I december 2010 indgik Rejsekort A/S og leverandøren tillægsaftale 5 om en ny tidsplan for levering af den sidste version (version 5). Vi tager derfor i forhold til leveringen og økonomien udgangspunkt i de forventninger, som Rejsekort A/S havde primo 2011, hvor selskabet netop havde indgået tillægsaftale 5 med leverandøren. For brugervenlighed undersøger vi kun arbejdet med at sikre brugervenligheden, efter rejsekortet er taget i brug hos alle tilsluttede trafikskaber, dvs. fra 2013.

17. Vi har ikke undersøgt rejsekortet som udviklingsprojekt, idet vi undersøgte dette i beretningen fra 2011, herunder hvordan Rejsekort A/S havde forberedt og risikostyret projektet. Vi kan derfor ikke vurdere, om Rejsekort A/S via sin risikostyring og sit samarbejde med leverandøren kunne have undgået, at leveringen af rejsekortsystemet blev yderligere forsinket. Vi har dog fulgt op på, hvilke ændringer Rejsekort A/S har foretaget af sin risikostyring siden 2011. I forhold til brugervenlighed har vi ikke forholdt os til de grundlæggende designvalg i rejsekortsystemet, herunder at systemet er baseret på tjek ind og tjek ud. Vi har i stedet undersøgt, hvordan Rejsekort A/S og trafikskaberne med det design, der er valgt, arbejder med at sikre brugervenligheden og kundetilfredsheden.

18. Takster og priser på rejsekortet indgår ikke i denne beretning, selv om Rejsekort A/S' kundeundersøgelser viser, at rejsekortkundernes tilfredshed med takster og priser i den kollektive trafik er lav, og at rejsekortkunderne opfatter taksterne som uigennemskuelige. Det skyldes, at takster og priser på rejsekortrejser er en del af et generelt arbejde med at forenkle og harmonisere taksterne i den kollektive trafik. Dette arbejde har vi valgt at udarbejde en selvstændig undersøgelse af, som vi vil afrapportere i en kommende beretning.

19. Metodisk baserer vores undersøgelse sig på møder med Rejsekort A/S, trafikskaberne, Bus & Tog og Transportministeriet samt på gennemgang af dokumenter fra disse aktører, herunder notater og mødereferater. Derudover har vi analyseret Rejsekort A/S' regnskaber for perioden 2011-2014 og sammenholdt udviklingen i de økonomiske nøgletal med Rejsekort A/S' budgetter for de samme år og Rejsekort A/S' langtidsprognose fra 2011. Undersøgelsen omfatter ikke leverandørens forhold og handlinger, og vi har derfor ikke indhentet materiale eller udtalelser fra leverandøren. Metoden er uddybet i bilag 1.

20. Revisionen er udført i overensstemmelse med god offentlig revisionsskik, jf. boks 3.

### **BOKS 3. GOD OFFENTLIG REVISIONSSKIK**

God offentlig revisionsskik er baseret på de grundlæggende revisionsprincipper i rigsrevisionernes internationale standarder (ISSAI 100-999).

## 2. Forsinkelserne af rejsekortsystemet

Rigsrevisionen finder det utilfredsstillende, at leveringen af det fulde rejsekortsystem efter den nuværende leveringsplan bliver næsten 6 år forsinket. Som følge af forsinkelserne frem til 2010 aftalte Rejsekort A/S og leverandøren i 2010, at rejsekortsystemet skulle være fuldt leveret i december 2013. Men systemet er endnu ikke fuldt leveret og skal efter den nuværende leveringsplan først leveres i november 2015. Den endelige levering er siden 2012 udskudt 6 gange.

Rigsrevisionen vurderer, at forsinkelserne har haft konsekvenser for både rejsekortsystemets pris og kunderne. Rejsekortsystemet har i alt kostet ca. 2 mia. kr. Forsinkelserne har ikke ført til en højere kontraktpris, men Rejsekort A/S' interne udviklingsomkostninger er blevet højere som følge af forsinkelserne. En anden konsekvens er, at funktioner rettet mod kunderne, fx periodekort, endnu ikke er leveret.

*Rejsekortprojektet er et it-system, der skal gøre det nemmere at være passager i den kollektive trafik, ved at passageren kan benytte et elektronisk rejsekort. Rejsekortprojektet består både af leverancen af rejsekortsystemet, implementeringen af systemet hos trafikselskaberne og den videre drift.*

21. Rigsrevisionens beretning fra 2011 om rejsekortprojektet viste, at leveringen af rejsekortsystemet ville blive 4 år forsinket, hvis rejsekortsystemet blev fuldt leveret i december 2013, som Rejsekort A/S og leverandøren havde aftalt i 2010. Siden er rejsekortsystemet blevet yderligere forsinket. Vi vil derfor i dette kapitel undersøge, om rejsekortsystemet er blevet leveret i henhold til kontraktens tidsplan og pris. Det fulde rejsekortsystem vil være leveret ved leveringen af version 5.

### 2.1. Levering af version 5

22. Vi har undersøgt, om version 5 blev leveret senest i december 2013, som Rejsekort A/S og leverandøren af rejsekortsystemet aftalte i december 2010, da de indgik tillægsaftale 5. Af tillægsaftalen fremgår det også, at rejsekortsystemet skulle være taget i brug senest i december 2012 hos de trafikselskaber, der var ejere af Rejsekort A/S, da aftalen blev indgået. Af de nuværende ejere var Sydtrafik og Midttrafik ikke ejere dengang. Rejsekort A/S har oplyst, at rejsekortsystemet blev taget i brug i trafikselskabernes områder efter planen uden forsinkelser. Boks 4 beskriver ansvarsfordelingen mellem Rejsekort A/S og leverandøren.

#### BOKS 4. ANSVARFORDDELINGEN MELLEM REJSEKORT A/S OG LEVERANDØREN

Det er leverandørens ansvar at levere rejsekortsystemet baseret på kontrakten mellem Rejsekort A/S og leverandøren. Kontrakten indebærer bl.a., at leverandøren har ansvaret for projektledelsen. Rejsekort A/S godkender leveringsplaner, når Rejsekort A/S og leverandøren indgår tillægsaftaler eller ændringsaftaler, men kan leverandøren ikke leve op til planen, er det leverandørens ansvar at arbejde efter den bedst mulige afhjælpningsplan. Rejsekort A/S godkender ikke ændringer i leveringstidspunkt, medmindre det sker som en del af en kontraktforhandling. I kontrakter med leverandøren indgår aftaler om bod, som leverandøren betaler til Rejsekort A/S, hvis leverandøren bliver forsinket. Det er Rejsekort A/S' bestyrelse, der beslutter, om en leverance lever op til kravene, og om bestyrelsen vil modtage den.

23. Siden Rejsekort A/S og leverandøren i 2010 indgik tillægsaftale 5, er leveringen af version 5 blevet ændret flere gange. Da tillægsaftale 5 blev indgået, skulle version 5 leveres i 2 dele, men i december 2011 indgik Rejsekort A/S og leverandøren en aftale om, at version 5 skulle leveres i én samlet version, men stadig i december 2013. Rejsekort A/S har oplyst, at baggrunden for dette var, at leverandøren var forsinket med del 1. Da leverandøren også blev forsinket med den samlede version 5, valgte leverandøren at levere den i 2 dele alligevel. De 2 dele adskiller sig dog indholdsmæssigt fra den oprindelige opdeling. Boks 5 viser eksempler på indholdet af del 1 og del 2.

#### BOKS 5. EKSEMPLER PÅ INDHOLDET AF DEL 1 OG DEL 2 AF VERSION 5

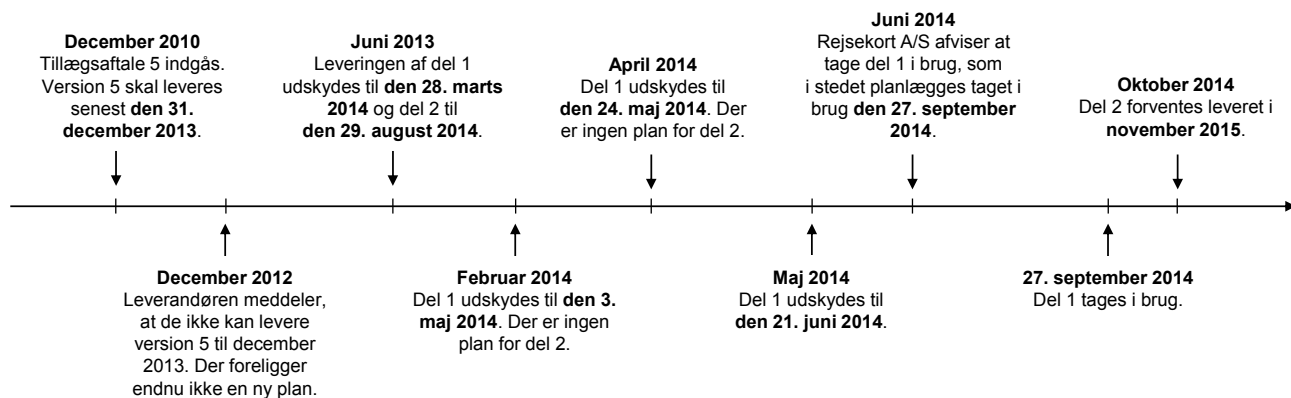
**Del 1** var primært rettet mod *trafikskaberne* og skulle erstatte den tidligere version 4.1.3s. Med del 1 forsvandt en række uhensigtsmæssige arbejdsgange hos trafikskaberne. Den væsentligste opdatering var, at økonomisystemet blev et standardsystem, hvor det tidligere var et specialudviklet system til rejsekortsystemet. Dermed blev systemet bedre integreret med trafikskabernes systemer. Derudover blev der foretaget andre mindre ændringer.

**Del 2** indeholder flere nye funktioner i forhold til den oprindelige kontrakt rettet mod at gøre det nemmere for *kunden* at anvende rejsekortet. Den væsentligste er muligheden for et fastprisprodukt (periodekort) på rejsekortet. Leverancen indeholder også mulighed for, at kunden på rejsekortets hjemmeside selv kan ændre tilknyttet betalingskort på en enkel måde. Denne funktion blev leveret i februar 2015.

24. Tidspunktet for leveringen af version 5 er blevet ændret flere gange siden 2012. Rejsekort A/S har derfor siden 2012 fået eksterne konsulenter til løbende at vurdere, om version 5 kunne leveres efter de gældende planer, og om den ville have tilstrækkelig kvalitet. Desuden oprettede Rejsekort A/S og leverandøren med tillægsaftale 5 i 2010 et fælles uafhængigt konfliktråd, som skulle følge planernes robusthed og vurdere, om leverandøren arbejdede effektivt med opgaven. Figur 4 viser, hvornår version 5 er blevet udskudt.

*Det fælles konfliktråd (Dispute Resolution Board) er oprettet af Rejsekort A/S og leverandøren med tillægsaftale 5 fra 2010 og finansieres af begge parter. Formålet er at forebygge udskydelse, ved at konfliktrådet kan træffe beslutninger ved kontraktuelle uenigheder. Desuden følger konfliktrådet projektets fremdrift.*

Figur 4. Udskydelserne af version 5



Kilde: Rigsrevisionen.

Det fremgår af figur 4, at Rejsekort A/S modtog del 1 i september 2014. Del 2 forventes leveret i november 2015, hvor rejsekortsystemet så vil være fuldt leveret. Det fremgår også af figuren, at leveringen af rejsekortsystemet fra december 2012 er blevet forsinket 6 gange. De første 5 forsinkelser skyldes, at leverandøren ikke havde systemet klar. Konfliktrådet vurderede løbende, om planen kunne holde, og fandt helt frem til juni 2014, at det var en stram tidsplan, hvor der var risiko for, at leverandøren ikke ville kunne levere til tiden. Flere af udskydelserne skete med korte mellemrum og kort frist, og datoen for del 1 blev ændret flere gange i 1. halvår 2014.

Fejl inddeles i følgende kategorier:

- *Alvorlige fejl: Fejlen kan ikke håndteres ved ændrede arbejdsprocesser.*
- *Større fejl: Fejlen kan håndteres ved ændrede arbejdsprocesser, indtil fejlen løses. Fejlen har stor betydning.*
- *Mindre fejl: Fejlen kan håndteres ved ændrede arbejdsprocesser, indtil fejlen løses. Fejlen har mindre betydning.*

25. Udskydelsen af version 5 fra juni til september 2014 adskilte sig fra de andre udskydelser ved, at leverandøren selv mente, at del 1 kunne leveres. Dog rettede leverandøren frem til leveringsdatoen i juni en række fejl og havde ikke tid til at rette alle alvorlige fejl. I notater til Rejsekort A/S' bestyrelse vurderede Rejsekort A/S' ledelse og en ekstern konsulent, at der ikke var enkeltstående fejl, som var endegyldigt blokerende for projektet, og at del 1 kunne leveres. Konfliktrådet og den eksterne konsulent mente, at det var muligt med en levering den 21. juni 2014, men at meget skulle gå godt, for at det ville lykkes. Rejsekort A/S har oplyst, at der i forhold til kontrakten stadig var ca. 10 fejl, som ifølge kontrakten var blokerende. Leverandøren havde desuden ikke fulgt testplanen. Rejsekort A/S' bestyrelse valgte at afvise at tage version 5 i brug, da bestyrelsen fandt, at der stadig var for mange alvorlige fejl, som leverandøren ikke havde rettet. Desuden vurderede bestyrelsen, at der var for stor risiko for problemer, hvis del 1 skulle tages i brug i juni 2014.

Efterfølgende meddelte leverandøren, at del 1 kunne tages i brug fra den 27. september 2014, hvilket Rejsekort A/S' bestyrelse accepterede. Både konfliktrådet og en ekstern konsulent vurderede, at leveringssituationen var væsentligt forbedret siden juni 2014. Rejsekort A/S har oplyst, at der mellem den 21. juni og den 27. september 2014 blev fundet og rettet flere alvorlige fejl, som ikke var fundet i testforløbet forud for den 21. juni 2014, hvor bestyrelsen afviste at tage rejsekortet i brug. Leveringen af del 1 forløb ifølge Rejsekort A/S tilfredsstillende, og de fejl, der blev konstateret, er blevet håndteret. Del 2 forventes leveret i november 2015. Dog blev en nemmere selvbetjent løsning til skift af betalingskort leveret i februar 2015, selv om den var en del af del 2.

### Rejsekort A/S' risikostyring siden 2011

26. Der er risiko for uforudsete problemer og afvigelser fra planerne undervejs, når et komplekst system som rejsekortsystemet skal leveres. Derfor er Rejsekort A/S' risikostyring væsentlig. Som det fremgår af vores beretning fra 2011 om rejsekortprojektet, har Rejsekort A/S i perioden 2008-2011 reageret på de tiltagende problemer i projektet og fulgt leverandøren tættere end tidligere. I forbindelse med, at Rejsekort A/S og leverandøren i 2010 indgik tillægsaftale 5, vurderede en ekstern konsulent, at tillægsaftalen var et godt udgangspunkt for at få leveret de bestilte funktioner i henhold til tidsplanen, og at tillægsaftalen betød et tættere samarbejde med leverandøren, hvilket skulle sikre, at Rejsekort A/S ville få leveret rejsekortsystemet efter tidsplanen. Konsulenten pegede desuden på nogle vigtige forudsætninger herfor og kom med 17 anbefalinger.

I marts 2013 fulgte det samme konsulentfirma op på, om Rejsekort A/S havde fulgt de 17 anbefalinger. De 10 var gennemført, 4 var under implementering, og 3 var ikke gennemført. De 10 anbefalinger, der blev gennemført, førte til forskellige ændringer. Flere af anbefalingerne var rettet mod Rejsekort A/S' risikostyring, fx at Rejsekort A/S skulle inddrages tidligt i testfasen, at Rejsekort A/S og leverandøren havde en fælles proces til at håndtere fejl og mangler, og at Rejsekort A/S skulle sikre, at feedbackprocesserne virkede i forhold til fejl. Én af de væsentligste ændringer var således, at Rejsekort A/S og leverandøren etablerede et fælles fejlregistreringssystem, og i august 2013 blev et nyt fejlregistreringssystem taget i brug. Procedurene til at håndtere og prioritere fejl blev også forbedret. Der blev oprettet en fælles gruppe, som nu står for at prioritere fejl og mangler ugentligt. Hvis gruppen ikke kan nå til enighed om prioriteringen, kan gruppen forelægge uenigheden på møder mellem Rejsekort A/S' ledelse og leverandørens ledelse. Hvis de heller ikke kan nå til enighed, forelægges sagen for konfliktrådet. Indtil videre er parterne blevet enige, inden konfliktrådet har skullet afgøre sagen.

Af de 4 anbefalinger, som var under implementering i 2013, er de 3 blevet gennemført med leveringen af den første del af version 5, mens den sidste – implementering af agil udviklingsmetode hos leverandøren – ifølge Rejsekort A/S er taget i brug i et vist omfang. De 3 anbefalinger, der ikke blev gennemført, var svar på spørgsmål fra Transportministeriet om, hvorvidt det var muligt at centralisere kundeforholdet, tank op-aftaler og indtægtsdeling hos Rejsekort A/S. Trafikselskaberne valgte ikke at gennemføre disse ændringer.

### Resultater

27. Siden 2011 har leverandøren arbejdet på at levere version 5 af rejsekortsystemet. Når version 5 er leveret, har leverandøren leveret det fulde rejsekortsystem. I 2011 var det i henhold til kontrakten planen, at leverandøren skulle levere version 5 i december 2013. Dermed ville leveringen af det fulde rejsekortsystem være i alt 4 år forsinket. Det lykkedes ikke for leverandøren, og siden er det fulde rejsekortsystem blevet yderligere 2 år forsinket efter den nuværende leveringsplan. Rigsrevisionen finder det ikke tilfredsstillende, at den samlede forsinkelse i dag bliver næsten 6 år under forudsætning af, at den nuværende leveringsplan holdes.

Leveringen af version 5 er indtil videre blevet udskudt 6 gange siden 2011. Første del af version 5 blev leveret i september 2014, og Rejsekort A/S forventer, at anden del leveres i november 2015. De første 5 forsinkelser skyldes, at leverandøren ikke havde et system klar til levering, mens den 6. forsinkelse skyldes, at Rejsekort A/S' bestyrelse fandt, at der var for mange fejl, hvoraf nogle var blokerende i henhold til kontrakten, og samtidig var der for stor risiko for problemer ved ibrugtagning. Rejsekortet var som planlagt i december 2010 taget i brug hos alle tilsluttede trafikselskaber i december 2012.

## 2.2. Konsekvenser ved den forsinkede levering af rejsekortsystemet

28. Den forsinkede levering af rejsekortsystemet har haft konsekvenser for både Rejsekort A/S, trafikskaberne og kunderne. Vi har undersøgt, hvilke konsekvenser forsinkelserne har haft.

### Periodekort

Det er ikke alle trafikskaberne, der har periodekort. Desuden giver nogle trafikskaber mængderabat, og det betyder, at rejsekortet for nogle pendlere er mere attraktivt end i områder, hvor der ikke er mængderabat. Dog er periodekortet alle steder mest attraktivt for pendlere, der rejser meget.

Én af konsekvenserne har været, at flere brugerrettede funktioner er blevet væsentligt udskudt. Det gælder fx periodekort og en lettere måde selv at skifte betalingskort tilknyttet rejsekortet. Det er funktioner, som forbedrer kundernes brug af rejsekortet, og som har betydning for, hvor mange kunder der anvender rejsekortet. Således anvender pendlere stadig i vid udstrækning periodekort, som er uden for rejsekortsystemet, da det ofte er billigst for dem.

29. Den forsinkede levering har haft betydning for den samlede pris for udviklingen af rejsekortsystemet, selv om den samlede kontraktpris er fastholdt. Tabel 1 viser den samlede pris for udviklingen af rejsekortsystemet.

**Tabel 1. Samlet pris for udviklingen af rejsekortsystemet (2014-priser) (Mio. kr.)**

Kontraktpris inkl. optioner i hovedkontrakt	1.077
Tilslutning af Midttrafik, Sydtrafik og Arriva Tog	174
Tilkøb og opdateringer uden for hovedkontrakt	224
Kompensationer og bod fra leverandøren	+64
<b>Samlet kontraktpris</b>	<b>1.411</b>
Køb af ydelser/produkter i tilknytning til rejsekortsystemet hos tredjepart	47
Rejsekort A/S' interne udviklingsomkostninger i perioden 2005-2014	246
DSB's interne udviklingsomkostninger i perioden 2005-2014	245
Øvrige trafikskabers interne udviklingsomkostninger i perioden 2011-2014	55
<b>I alt</b>	<b>2.003</b>

Note: Rigsrevisionen har kun opgjort Rejsekort A/S' og DSB's interne udviklingsomkostninger i perioden 2005-2010, da der er metodiske udfordringer i opgørelsen af de øvrige trafikskabers interne udviklingsomkostninger, og da de har været forholdsvis små i denne periode. Øvrige trafikskabers opgørelse af udviklingsomkostninger beror på skøn. 2014-priser opregnet med nettoprisindekset. Kontraktpris er inkl. moms.

Kilde: Rejsekort A/S og trafikskaberne.

### Nedslag på 28 mio. kr.

Rejsekort A/S forhandlede med tillægsaftale 4 et årligt nedslag i driftsudgifter på op til 28 mio. kr. Forudsætningen for fuldt nedslag var fuld tilslutning fra Midttrafik, Sydtrafik, FynBus og Bornholms Amts Trafikskab. Midttrafik og Sydtrafik har tilsluttet sig, og når FynBus fuldt ud tilslutter sig i 2016, vil nedslaget blive realiseret med op mod 98 %. Bornholms Amts Trafikskab har ikke planer om at tilslutte sig.

Det fremgår af tabel 1, at den samlede kontraktpris er 1.411 mio. kr. Den samlede kontraktpris er siden 2011 steget fra 1.077 mio. kr. til 1.411 mio. kr. som følge af tilslutningen af ekstra trafikskaber samt tilkøb og opdateringer uden for hovedkontrakten. Samtidig har Rejsekort A/S i alt fået 64 mio. kr. i kompensationer og bod fra leverandøren, heraf 23 mio. kr. i 2014 for forsinkelsen af version 5, som Rejsekort A/S har til gode hos leverandøren. Rejsekort A/S har herudover rejst krav om erstatninger over for leverandøren som følge af forsinkelsen af version 5 og Rejsekort A/S' højere interne udviklings- og testomkostninger i den forbindelse. Det endelige erstatningskrav kan først opgøres, når version 5 er leveret. Rejsekort A/S har som kompensation for de tidligere forsinkelser fået nye funktioner uden beregning og har fået et nedslag på 28 mio. kr. årligt i driftsomkostningerne, svarende til ca. 10 %.

Det fremgår også af tabellen, at udvikling og installation af rejsekortsystemet indtil videre samlet set har kostet ca. 2 mia. kr. Dette tal dækker over den samlede kontraktpris, Rejsekort A/S' og trafikelskabernes samlede investeringer (inkl. egne udviklingsomkostninger) i perioden 2005-2014 og Rejsekort A/S' køb af ekstra ydelser og produkter hos tredjepart. Rejsekort A/S' interne udviklingsomkostninger har været påvirket af den forsinkede levering og har i perioden 2011-2014 været 29 mio. kr. højere end forventet i 2011. Det skyldes, at Rejsekort A/S har haft personale ansat i længere tid og har haft personale udstationeret i Frankrig hos leverandøren.

30. Rejsekortet skulle erstatte tidligere billetsystemer, som i dele af landet var meget slidte. Det var derfor planen at udfase de tidligere billetsystemer, når rejsekortsystemet var taget i brug. Rejsekort A/S vurderer, at det ville have været nemmere at udfase eksisterende billetprodukter, hvis rejsekortsystemet var blevet leveret til tiden.

De tidligere billetsystemer er i dag udfaset alle steder på nær i Midttrafik's område og senest i hovedstadsområdet, hvor trafikelskaberne stoppede salget af klippekort den 8. februar 2015. Udfasningen af klippekortet i hovedstadsområdet blev udskudt 3 gange og blev godt 1½ år forsinket. Først ved de sidste 2 udskydelser blev udfasningen koblet sammen med forsinkelserne af version 5, men oprindeligt var det planen, at udfasningen skulle være foretaget på version 4. Boks 6 beskriver udfasningen af klippekortet i hovedstadsområdet.

#### BOKS 6. UDFASNINGEN AF KLIPPEKORTET I HOVEDSTADSOMRÅDET

I hovedstadsområdet samarbejder trafikelskaberne DSB, Movia og Metroselskabet bl.a. om takster og billetprodukter (Hovedstadssamarbejdet). I 2012 besluttede selskaberne i Hovedstadssamarbejdet at stoppe salget af klippekort i hovedstadsområdet pr. 1. juli 2013 for at overgå til rejsekortet. Det var ½ år, inden version 5 skulle have været leveret.

Kort før den planlagte udfasning besluttede trafikelskaberne i Hovedstadssamarbejdet alligevel at udskyde udfasningen af klippekortet til den 1. juni 2014. I foråret 2013 opstod der tekniske problemer med rejsekortet, men Rejsekort A/S vurderede, at systemet fungerede stabilt. Rejsekort A/S vurderede endvidere, at det største problem med rejsekortet var, at der var hyppige udfald af salgssystemet på DSB's stationer, hvor ca. 10 % af kunderne tankede op. DSB oplyste, at de i nødstilfælde ville tilbyde kunderne køb af klippekort fra deres restlagre. Desuden havde leverandøren garanteret, at systemet kunne håndtere helt op til 1 mio. kunder, hvilket var langt mere, end der ville være behov for ved en udfasning af klippekortet. Alligevel valgte trafikelskaberne at udskyde udfasningen med den begrundelse, at der havde været mange fejl på rejsekortsystemet og dårlige kundeforhold, der havde ført til kritik i pressen. Desuden ville version 5 være leveret ved den nye dato.

I marts 2014 besluttede trafikelskaberne i Hovedstadssamarbejdet at udskyde udfasningen af klippekortet yderligere fra juni til oktober 2014. Begrundelsen var, at det ikke var hensigtsmæssigt for kundecentre og kunder at udfase klippekortet lige efter eller samtidigt med, at version 5 skulle tages i brug. Eftersom leveringen af version 5 blev forsinket til september 2014, udskød trafikelskaberne udfasningen af klippekortet endnu en gang til februar 2015.

#### Resultater

31. Rigsrevisionen vurderer, at forsinkelserne har haft konsekvenser for både kunderne, Rejsekort A/S og trafikelskaberne. Kunderne har måttet vente længere på funktioner, der kan forbedre deres anvendelse af rejsekortet, fx nemmere selvbetjent skift af betalingskort. Forsinkelserne har ikke påvirket kontraktprisen. Derimod er Rejsekort A/S' interne udviklingsomkostninger blevet 29 mio. kr. højere end forventet i perioden 2011-2014 som følge af forsinkelserne. Rejsekort A/S' og trafikelskabernes samlede omkostninger til rejsekortsystemet er på i alt ca. 2 mia. kr. inkl. kontraktprisen og Rejsekort A/S' og trafikelskabernes egne udviklingsomkostninger.



Rigsrevisionen vurderer, at der oprindeligt ikke var en direkte sammenhæng mellem forsinkelserne af leveringen og udfasningen af klippekortet i hovedstadsområdet. Således var det oprindeligt planen, at klippekortet skulle være udfaset, inden version 5 blev leveret. Dog blev udfasningen af klippekortet og den forsinkede levering koblet sammen ved de sidste 2 udskydelser, da trafikselskaberne i hovedstadsområdet ikke ønskede 2 større begivenheder samtidigt.

### 3. Rejsekortets brugervenlighed

Rigsrevisionen vurderer, at Rejsekort A/S og trafikselskaberne ikke har arbejdet tilstrækkeligt aktivt med at sikre rejsekortets brugervenlighed – hverken løbende eller i forhold til konkrete problemer. Der er ellers potentiale for at øge kundernes tilfredshed med rejsekortet, da kundetilfredshedsundersøgelsen for 2013 viste en lav til middel tilfredshed alt efter kundens rejsemønster. Formålet med rejsekortet er bl.a. at gøre det nemmere at rejse med kollektiv trafik, og i 2014 mente 64 % af kunderne, at det er blevet lettere at rejse med kollektiv trafik. Andelen er dog faldet fra 75 % i 2012.

Trafikselskaberne samarbejder i Bus & Tog om at forbedre rejsekortets brugervenlighed. Rigsrevisionen vurderer dog, at trafikselskaberne ikke har fulgt tilstrækkeligt hurtigt og systematisk op på viden om brugerproblemer. Trafikselskaberne har således mere end 1 år efter endnu ikke fulgt op på kundetilfredshedsundersøgelsen for 2013. Rigsrevisionen finder det desuden ikke tilfredsstillende, at trafikselskaberne kun langsomt har håndteret konkrete brugerproblemer med rejsekortet. Trafikselskaberne har haft svært ved at blive enige om reelle løsninger på nogle af brugerproblemerne og fandt først en mere substantiel løsning på problemerne, efter at Transportministeriet gik ind i sagen. Det er Rigsrevisionens vurdering, at trafikselskaberne hurtigt bør løse konkrete brugerproblemer, og at de bør prioritere dette højt.

Rigsrevisionen vurderer, at trafikselskaberne ikke har koordineret forhold vedrørende rejsekortet godt nok. Rejsekortet er landsdækkende, og derfor bør det fungere ens i hele landet, så rejsekortkunder oplever ens betjening og ens regler. Der er i dag fælles rejseregler, men kunderne behandles i nogle situationer forskelligt. Det drejer sig særligt om Rejsekort Kundecenter, hvor der er forskel på kundernes tilfredshed og sagsbehandlingstider, alt efter hvilket trafikselskabs kundecenter der behandler henvendelsen. Det sker, til trods for at trafikselskaberne koordinerer indsatsen i Bus & Tog.

32. I dette kapitel undersøger vi, om Rejsekort A/S og trafikselskaberne har arbejdet aktivt med at sikre, at rejsekortet er brugervenligt. Rejsekortets brugervenlighed er en væsentlig forudsætning for, at rejsekortet bliver anvendt, og forstås som, at rejsekortet skal være nemt og enkelt at anvende for kunderne. For at Rejsekort A/S og trafikselskaberne arbejder aktivt med brugervenligheden, skal de følge op på kundeproblemer hurtigt og på en måde, så kunderne oplever en reel forbedring. Vi tager i dette kapitel udgangspunkt i, hvordan trafikselskaberne i fællesskab i Bus & Tog har arbejdet med brugervenligheden.

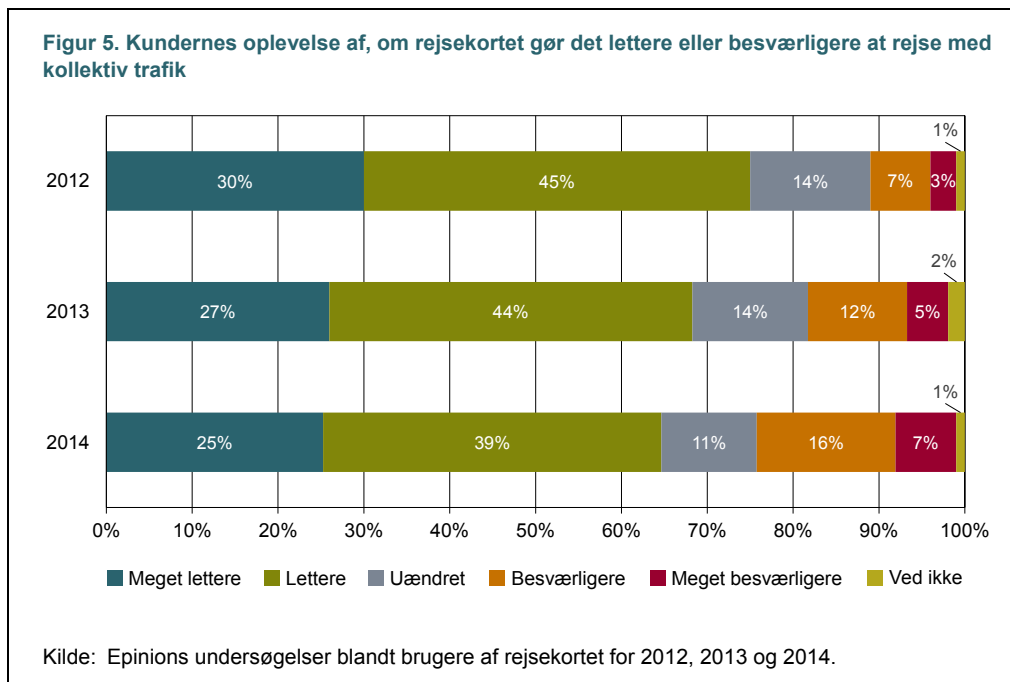
### Kundetilfredshedsundersøgelser

Rejsekort A/S og trafiksselskaberne har i slutningen af 2012, 2013 og 2014 fået gennemført landsdækkende spørgeskemaundersøgelser af en ekstern konsulent. Trafiksselskaberne vil også fremover gennemføre tilfredshedsundersøgelser af rejsekortet, og selskaberne gennemfører desuden deres egne kundeundersøgelser af rejsekortet.

## 3.1. Kundernes tilfredshed med rejsekortet

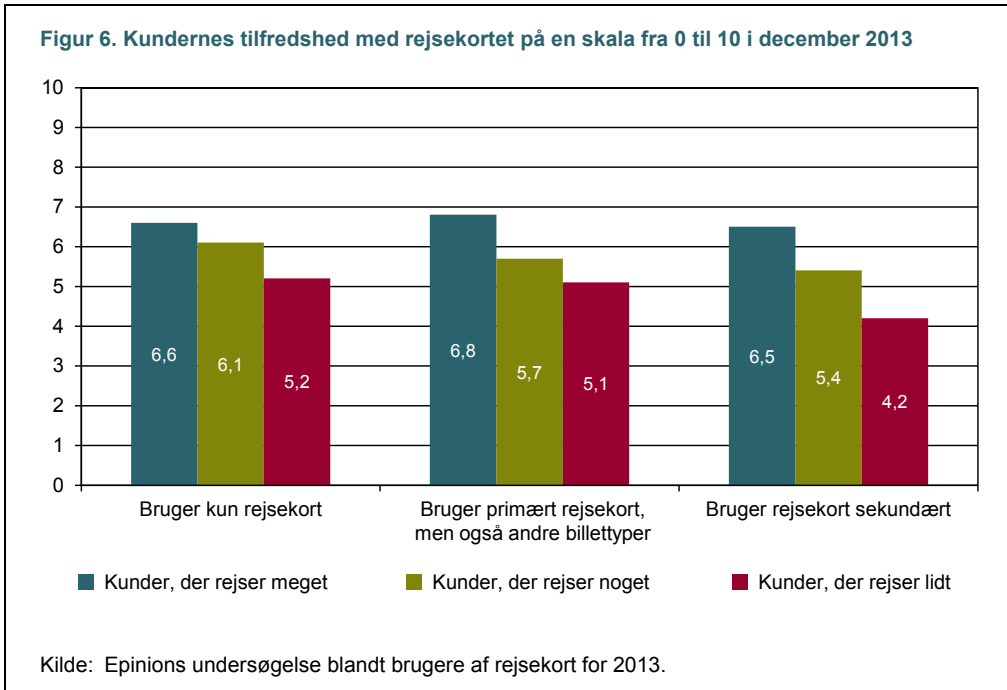
33. Vi har undersøgt, om kunderne er tilfredse med rejsekortet. Det er væsentligt, at kunderne er tilfredse, hvis de skal vælge at bruge rejsekortet og ikke fx mobilbilletter eller andre produkter. Rejsekort A/S og trafiksselskaberne har fået udarbejdet landsdækkende kundetilfredshedsundersøgelser for 2012, 2013 og 2014.

34. Formålet med rejsekortet er bl.a. at gøre brugen af kollektiv trafik nemmere. Rejsekort A/S har i kundeundersøgelser spurgt, om rejsekortet gør det lettere eller besværligere at rejse med kollektiv trafik, jf. figur 5.



Det fremgår af figur 5, at 64 % af kunderne i 2014 synes, at rejsekortet gør det meget lettere eller lettere at rejse med kollektiv trafik, og 23 % synes, at rejsekortet gør det besværligere eller meget besværligere. Andelen, der synes, at rejsekortet har gjort det meget lettere eller lettere at rejse med kollektiv trafik, er faldet fra 2012 til 2013 og igen fra 2013 til 2014. I 2012 fandt 75 %, at det var blevet meget lettere eller lettere at rejse med kollektiv trafik.

35. I kundeundersøgelsen for 2013 indgår også kundernes overordnede tilfredshed med rejsekortet. Figur 6 viser kundernes tilfredshed med rejsekortet på en skala fra 0 til 10 i december 2013.



**Epinions skala for tilfredshedsundersøgelse**

8-10: Toppræstation

7,5-7,9: Meget høj

7-7,4: Høj

6-6,9: Middel

5-5,9: Lav

0-4,9: Meget lav.

Rigsrevisionen har omformuleret enkelte kategoribetegnelser.

Det fremgår af figur 6, at tilfredsheden er på mellem 4,2 og 6,8 for forskellige typer kunder med forskellige rejsemønstre. Tilfredsheden er middel for kunder, der rejser meget, uanset om de kun bruger rejsekort eller også andre billettyper. For kunder, der rejser lidt, er tilfredsheden lav, og for kunder, der både rejser lidt og bruger rejsekortet sekundært, er tilfredsheden meget lav. Undersøgelsen viser dermed en meget lav til middel tilfredshed.

I undersøgelsen er kunderne blevet bedt om at uddybe deres tilfredshed i et kommentarfelt. De konkrete problemer, som kunderne hyppigst peger på, er problemer med tjek ud og gennemskueligheden af priser for rejser på rejsekortet. Der er også kunder, der er tilfredse med rejsekortet med den begrundelse, at det fungerer godt. Kunderne bliver i undersøgelsen også spurgt til deres tilfredshed med forskellige forhold vedrørende rejsekortet. Fx ligger kundernes tilfredshed med muligheden for at købe og tanke rejsekortet op samt tilgængeligheden af kortlæsere i busser og på stationer højt, hvor den ligger mindre højt i forhold til information om rejsekortet fra personalet i trafikskaberne og på rejsekortets hjemmeside. Disse spørgsmål vurderer kunderne stort set ens i 2013 og 2014.

Trafikskaberne har ikke en målsætning for kundernes tilfredshed med rejsekortet og har ikke på forhånd fastlagt, om den er tilstrækkelig høj, eller om den er for lav og kræver handling. Rejsekort A/S og trafikskaberne har valgt ikke at måle på den overordnede tilfredshed i undersøgelsen for 2014, og det er derfor ikke muligt at se, hvordan den generelle tilfredshed har udviklet sig.

**Metoder til kundetilfredshedsundersøgelser**

*Epinions undersøgelse er en telefonbaseret spørgeskemaundersøgelse, hvor DSB's undersøgelse gennemføres ved, at kunderne på en togtur bliver stillet spørgsmål om deres tilfredshed.*

36. Trafikselskaberne gennemfører også selv undersøgelser af kundernes tilfredshed med rejsekortet. DSB spørger i sine kundeundersøgelser også til den overordnede tilfredshed med rejsekortet. Metoden afviger fra tilfredshedsundersøgelsen i figur 6. I DSB's undersøgelse lå tilfredsheden med rejsekortet på mellem 6,2 og 6,5 i 2. kvartal 2014 fordelt på S-tog, fjern- og regionaltoget og Øresundstog. Til sammenligning var den generelle kundetilfredshed med DSB noget højere og lå på mellem 7,2 og 7,9 i 2. kvartal i 2014 fordelt på togtypen.

Nordjyllands Trafikselskab har i 2014 gennemført en undersøgelse af kundernes tilfredshed med rejsekortet i sit område. Den viser en højere tilfredshed end den landsdækkende undersøgelse, da 85 % i undersøgelsen er tilfredse eller meget tilfredse med rejsekortet. Det er en stigning fra 75 % året før. Nordjyllands Trafikselskab har oplyst, at den højere tilfredshed skyldes, at rejsekortet har været i brug i længere tid i Nordjylland, og at Nordjyllands Trafikselskab har arbejdet med at forbedre kundernes tilfredshed, jf. boks 9, s. 24.

**Resultater**

37. Rigsrevisionen konstaterer, at kundeundersøgelsen af rejsekortet for 2013 viser, at tilfredsheden med rejsekortet er middel for kunder, der rejser meget, og lav for kunder, der rejser lidt. Formålet med rejsekortet var at gøre det nemmere at være kunde i den kollektive trafik, og i 2014 oplevede 64 % af kunderne, at rejsekortet gjorde det lettere at være kunde i den kollektive trafik, og 23 % oplevede, at det var blevet besværligere. Andelen af kunder, der oplever, at det er blevet besværligere, er steget fra 2012 til 2014. I kundeundersøgelsen peges på nogle konkrete kunde problemer med rejsekortet, og kunderne vurderer disse stort set ens i 2013 og 2014.

Trafikselskaberne har ingen fælles målsætninger for kundetilfredsheden og har heller ikke en fælles forståelse af, om den overordnede tilfredshed er høj eller lav. Rigsrevisionen finder, at der er en risiko for, at den manglende fælles forståelse betyder, at undersøgelserne ikke bliver taget seriøst nok.

**3.2. Arbejdet med løbende at sikre rejsekortets brugervenlighed**

38. Det er væsentligt, at Rejsekort A/S og trafikselskaberne løbende arbejder med at sikre rejsekortets brugervenlighed, så de kan håndtere problemer på et tidligt tidspunkt. De er derfor nødt til at følge med i, hvordan kunderne i praksis oplever rejsekortet. Til det formål er det nødvendigt systematisk at indsamle information, som er anvendelig i arbejdet med at sikre brugervenligheden.

Trafikselskaberne arbejder både selv med at forbedre kundernes oplevelse af rejsekortet og samarbejder i Bus & Tog om at forbedre rejsekortet. Trafikselskabernes handlemuligheder afhænger dels af, hvad der skal ændres, dels af, om det kræver fælles enighed, eller om trafikselskabet selv kan ændre det. Der er 3 handlemuligheder for at forbedre brugervenligheden.

- Rejsekort A/S kan bestille ændringer i rejsekortsystemets funktioner hos leverandøren. Trafikselskaberne har valgt ikke at bestille ændringer eller nye funktioner, før rejsekortsystemet er leveret. Ændringer kræver enighed mellem trafikselskaberne.
- Trafikselskaberne kan ændre rejseregler for rejsekortet. Dette kræver enighed, da rejsekortet er landsdækkende.
- Trafikselskaberne kan enten i fællesskab eller selv informere om rejsekortet for at gøre kunderne bedre til at bruge det og dermed mere tilfredse.

Vi tager i undersøgelsen udgangspunkt i systemet, som det ser ud i dag. Vi har valgt at fokusere på, hvad trafikselskaberne i fællesskab har gjort for at forbedre rejsekortets brugervenlighed, og ikke hvad hvert enkelt selskab eventuelt har gjort som supplement til de fælles tiltag. Derfor har vi undersøgt, hvordan Rejsekort A/S og trafikselskaberne i Bus & Tog løbende har arbejdet med at sikre rejsekortets brugervenlighed.

### Kundetilfredshedsundersøgelser

39. Som vi har beskrevet ovenfor, har trafikselskaberne ikke nogen fælles målsætning for, hvor høj kundetilfredsheden med rejsekortet skal være. Derfor skal trafikselskaberne i fællesskab tage stilling til, om de vurderer, at tilfredsheden er tilfredsstillende, og hvad de vurderer, der skal arbejdes videre med, eller hvordan undersøgelsen skal indgå i det igangværende arbejde med rejsekortets brugervenlighed.

40. Vi har gennemgået trafikselskabernes opfølgning i Bus & Tog på kundeundersøgelsen for 2013 og kan konstatere, at trafikselskaberne ikke har fulgt direkte op på undersøgelsen mere end 1 år efter, at undersøgelsen er færdig. De har heller ikke truffet beslutning om, hvordan de vil følge op på undersøgelsen, herunder forholdt sig til, hvilke specifikke problemer fra undersøgelsen de finder det nødvendigt at arbejde videre med. Dog indgår der dele, som kundeundersøgelsen berører, i Bus & Togs løbende arbejde med at forbedre rejsekortets brugervenlighed. Kundernes tilfredshed med flere af de konkrete brugerproblemer er ikke forbedret fra 2013 til 2014.

I dag er opfølgningen på kundeundersøgelsen ifølge DSB blevet overhalet af udviklingen på området, særligt af Transportministeriets oprydningssliste, jf. pkt. 45, som trafikselskaberne nu fokuserer på. Der er desuden gennemført en ny kundeundersøgelse for 2014.

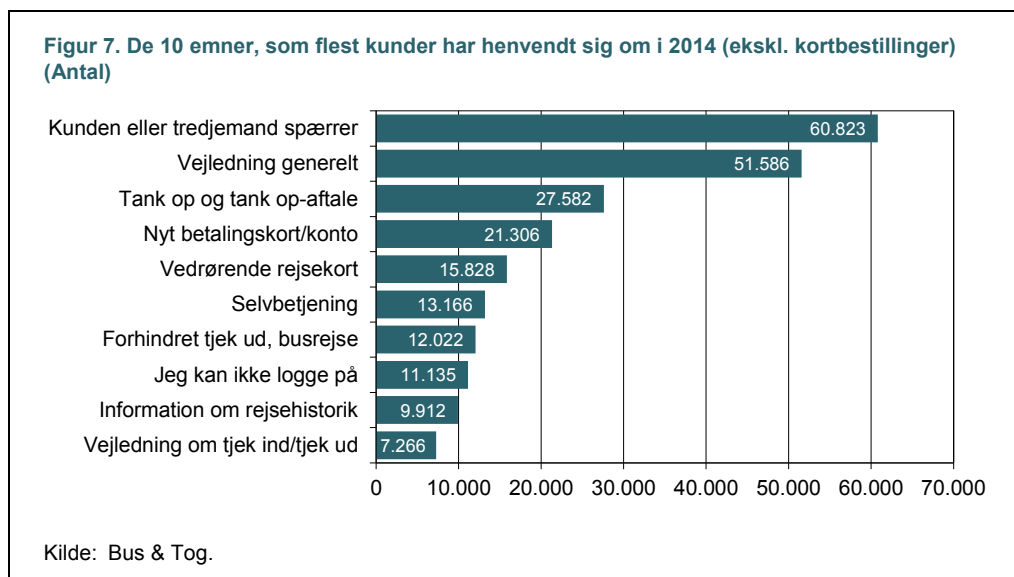
### Henvendelser til Rejsekort Kundecenter

41. Rejsekort Kundecenter fungerer ved, at hvert trafikselskab har en kundecenterfunktion, der modtager henvendelser fra kunderne vedrørende rejsekortet. Boks 7 beskriver Rejsekort Kundecenter.

#### BOKS 7. REJSEKORT KUNDECENTER

Rejsekort Kundecenter blev etableret ultimo 2011. Hvert trafikselskab har en kundecenterfunktion, der modtager telefoniske og skriftlige henvendelser fra kunderne vedrørende rejsekortet. Henvendelserne fra kunderne fordeles mellem trafikselskaberne ud fra en fordelingsnøgle, som indebærer, at de største selskaber får flest henvendelser. Kundecentret har et fælles kundehenvendelsessystem, og det er hensigten, at medarbejdere skal kunne besvare hovedparten af rejsekorthenvendelserne, uanset hvilket trafikselskab medarbejderen er ansat i. Kan medarbejderen ikke svare, fx hvis henvendelsen vedrører tank op-aftaler eller et trafikselskabs udstyr, stilles kunden om til et andet selskab. Det sker i dag for 4 % af kunderne. Andelen af omstillinger er faldet i løbet af 2014. Trafikselskaberne koordinerer forhold vedrørende kundecentret i Bus & Tog, hvor der er nedsat en kundecenterchefgruppe, der mødes én gang om måneden og tager sager op af principiel betydning, fx retningslinjer og åbningstider.

42. Rejsekort Kundecenter modtog i 2014 knap 280.000 telefonhenvendelser og ca. 95.000 skriftlige henvendelser, svarende til ca. 1.000 henvendelser om dagen. Der har fra 2013 til 2014 været et fald i antallet af henvendelser pr. rejsekort, men antallet af henvendelser pr. nyudstedt rejsekort har ligget stabilt i 2014. Figur 7 viser, hvad kunderne har henvendt sig om i 2014.



Det fremgår af figur 7, at Rejsekort Kundecenter modtager henvendelser fra kunderne, fx om spærring, nyt betalingskort og forhindret tjek ud. Knap 52.000 kunder har henvendt sig om vejledning generelt. Vejledning generelt bør kunderne kunne få på rejsekortets hjemmeside, og derfor bør mange henvendelser i denne kategori give anledning til overvejelser om, hvorvidt hjemmesiden er god nok.

Trafikselskaberne har oplyst, at de hidtil kun i mindre grad har anvendt henvendelserne. Dog diskuterer de løbende, hvor mange spørgsmål der er til hvert emne, så rejsekortets hjemmeside kan optimeres. Det har været vanskeligt for Rejsekort A/S og trafikselskaberne at anvende henvendelser til kundecentret til fx at forbedre hjemmesiden, da trafikselskaberne ikke registrerer, hvad henvendelser vedrørende vejledning generelt drejer sig om. Kundecentrets medarbejdere har mulighed for at beskrive henvendelsen i systemet, men denne mulighed udnyttes kun sjældent, og trafikselskaberne ved derfor ikke, hvad kunderne har svært ved at finde på hjemmesiden.

43. Trafikselskaberne har fået udarbejdet en ekstern konsulentundersøgelse om optimering af kundeservicen på rejsekortets hjemmeside. Undersøgelsen konkluderer, at der ikke er en organiseret proces for erfaringsopsamling, når kunderne henvender sig til kundecentret. Det kommer bl.a. til udtryk ved, at kunderne i dag henvender sig om de samme spørgsmål som for 2 år siden, hvilket ifølge konsulentundersøgelsen tyder på, at kundernes henvendelser ikke omsættes til viden, fx på rejsekortets hjemmeside.

Undersøgelsen indeholder desuden et idékatalog til, hvordan kundeservicen på rejsekortets hjemmeside kan forbedres. Én af idéerne er at skrive og formatere tekster, så de er mere brugervenlige, ved at gøre teksterne kortere på hjemmesiden og arbejde med FAQ. FAQ indeholdt spørgsmål, som ikke var rettet mod kunderne, fx "Hvad betyder trafikforliget af 2012 for Rejsekort A/S?". For flere af idéerne gælder, at der er tale om relativt enkle ændringer, som skal målrette hjemmesiden mod kundernes informationsbehov.

Rejsekort A/S og trafikselskaberne har valgt at implementere de fleste af anbefalingerne til forbedringer af rejsekortets hjemmeside. Målet med implementeringen er at halvere antallet af henvendelser om vejledning generelt. Det skal bl.a. ske ved at redesigne systemet, hvor kundecentermedarbejdere registrerer henvendelser, og ved løbende uddannelse af kundecentermedarbejdere om registrering. Der er desuden foretaget flere ændringer på hjemmesiden med udgangspunkt i konsulentrapportens idékatalog.

### Aktionslisten og oprydningsslisten

44. Efter et møde med Transportministeriet og transportordførerne i juni 2013 udarbejdede trafikskaberne en actionsliste. Aktionslisten viser problemer med rejsekortet og Rejsekort A/S' og trafikskaberne aktiviteter i den forbindelse. Trafikskaberne opdaterer løbende listen i forhold til deres aktiviteter og drøfter status på kundeproblemerne på møder i Bus & Tog. Aktionslisten videreføres ikke, når problemerne er løst.

Problemerne på actionslisten var i efteråret 2014 ifølge trafikskaberne stort set løst. Flere af problemerne havde trafikskaberne dog markeret som løst på baggrund af, at de havde informeret kunderne om, hvordan de skulle forholde sig. Fx var problemet med et rejsekort til pendlere markeret som løst, fordi der var informeret om valg af produkttype og kombinationen af produkttyper. Reelt er det dog i områder uden mængderabat stadig dyrere for pendlere at anvende rejsekort, da der endnu ikke er mulighed for at få periodekort på rejsekortet. Der udestår således fortsat arbejde med nogle af problemerne på actionslisten, selv om de er markeret som løst.

45. På Transportministeriets initiativ havde Rejsekort A/S og trafikskaberne i starten af december 2014 endnu et møde med Transportministeriet og transportordførerne, hvor problemer med rejsekortets brugervenlighed blev drøftet. Efter mødet sendte ministeriet en oprydningssliste med 17 problemer for rejsekortet til Rejsekort A/S og trafikskaberne, som de skulle løse med udgangen af december 2014. På den baggrund har Rejsekort A/S og trafikskaberne udarbejdet en handlingsplan for de 17 problemer. Boks 8 viser eksempler fra actionslisten og oprydningsslisten.

#### **Rejsekort til pendlere**

*Af actionslisten fremgår det, at det for nogle pendlere i områder med mængderabat godt kan betale sig at anvende rejsekortet. I andre områder uden mængderabat henvender rejsekortet sig til kunder, som typisk rejser på klippekort, og ikke til pendlere. Det er fx tilfældet i hovedstadsområdet.*

### BOKS 8. EKSEMPLER FRA AKTIONSLISTEN OG OPRYDNINGSLISTEN

#### Eksempler fra actionslisten

- *Brug af rejsekortet:* Hvorfor skal jeg tjekke ind og ud med rejsekortet? Mulighed for tank op-aftaler til børn? Bliver mit kort spærret efter 3 glemte tjek ud? Hvorfor kan jeg ikke se min pris, før rejsen er afsluttet? Hvorfor går der op til 24 timer, fra jeg tanker op på nettet, til pengene står på mit kort?
- *Produkter, priser og rabatter:* Rejsekortet er ikke altid billigst. Hvorfor findes der ikke et rejsekort til virksomheder og institutioner? Hvad gør turister, når klippekortet forsvinder? Hvorfor findes der ikke et rejsekort til pendlere? Hvorfor kan jeg ikke kombinere mit pendlerkort med rejsekortet?
- *Kundeservice:* Hvordan ændrer jeg min tank op-aftale eller skifter mit betalingskort? Hvorfor skal jeg vente op til 12 dage på at få mit rejsekort, når jeg bestiller det over nettet? Hvad vil man gøre for at forbedre servicen i Rejsekort Kundecenter?
- *Rejsekortet og teknikken bag:* Er rejsekortsystemet ikke forældet? Er det ikke nemt at snyde med rejsekortet?

#### Eksempler fra oprydningsslisten

- For mange glemmer at tjekke ud.
- Ingen mulighed for at tjekke ud, når man opdager, at man har glemt det.
- For høj straf for glemt tjek ud på korte rejser og for lav straf for glemt tjek ud på lange rejser.
- For dyrt at glemme tjek ind ved skift og forvirring omkring reglerne for fortsatte rejser.
- Problemer med generhvervelse af spærret rejsekort.
- For svært at ændre oplysninger vedrørende betalingskort.
- Utryghed omkring personfølsomme oplysninger.
- Ikke penge nok på tank op-aftalen.
- Rejsekortets og kundecentrets image er for dårligt.
- En fortsat rejse kan være dyrere end 2 separate rejser.

46. Både actionslisten og oprydningsslisten har givet en systematisk opfølgning på brugerproblemer med rejsekortet, som Rejsekort A/S og trafikskaberne ikke havde før. Karakteren af de problemer, listerne indeholder, er forskellig, og oprydningsslistens punkter er mere konkrete, hvor actionslisten både indeholder generelle og konkrete problemer/spørgsmål. Ingen af listerne er prioriteret, selv om problemerne på listerne ikke er af samme omfang.



### Resultater

47. Rigsrevisionen vurderer, at Rejsekort A/S og trafikskaberne i Bus & Tog ikke i tilstrækkelig grad løbende har handlet på deres viden om rejsekortets brugervenlighed. Trafikskaberne har i Bus & Tog mere end 1 år efter ikke fulgt op på kundetilfredshedsundersøgelsen for 2013. Der er nu gennemført en ny kundeundersøgelse, og samtidig er fokus rykket til oprydningsskemaet. Rigsrevisionen finder, at det er væsentligt, at trafikskaberne forholder sig til kundeundersøgelserne, og om tilfredsheden er høj nok, så skaberne sikrer, at de får fulgt op på de væsentligste problemer, da det kan være med til at forbedre kundernes tilfredshed med rejsekortet.

48. Trafikskaberne har hidtil ikke systematisk anvendt henvendelser til kundecentret til at forbedre rejsekortets brugervenlighed, fx rejsekortets hjemmeside, da kvaliteten af deres registreringer har været for dårlig til, at de har kunnet anvendes. Trafikskaberne har dog løbende drøftet henvendelserne. Trafikskaberne har i 2014 fået udarbejdet en konsulentundersøgelse af, hvordan rejsekortets hjemmeside kan forbedres med henblik på at øge selvbetjeningsgraden. Rejsekort A/S og trafikskaberne har valgt at implementere anbefalingerne, som bl.a. indebærer ændringer af hjemmesiden og en bedre registrering af henvendelser til kundecentret. Rigsrevisionen finder det positivt, at trafikskaberne arbejder med at forbedre brugervenligheden af rejsekortets hjemmeside.

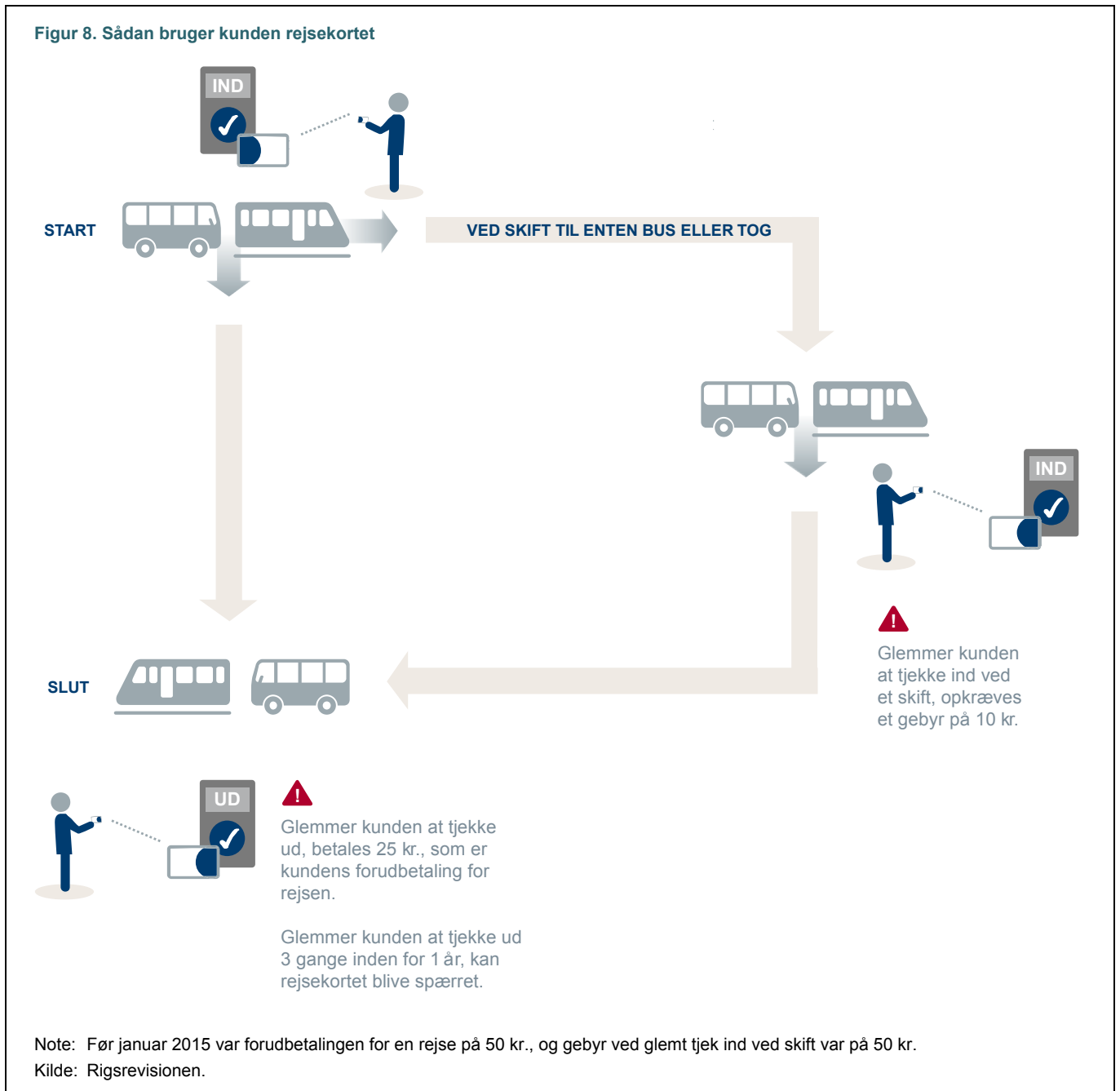
49. Også Transportministeriet og transportordførerne har i juni 2013 og december 2014 bidraget til at skabe fokus på problemer med rejsekortet. På deres initiativ er der udarbejdet lister over problemer med rejsekortet, som trafikskaberne har arbejdet videre med ved at udarbejde handlingsplaner med forskellige tiltag i forhold til de oplevede problemer. Rigsrevisionen vurderer, at arbejdet med listerne har givet en systematisk proces for arbejdet med brugerproblemer, og at særligt arbejdet med oprydningsskemaet efter mødet i december 2014 har ført til, at trafikskaberne håndterer problemerne mere grundlæggende.

### 3.3. Håndteringen af konkrete brugerproblemer med rejsekortet

50. Det er væsentligt for kundernes opfattelse af rejsekortets brugervenlighed, at Rejsekort A/S og trafikskaberne arbejder på at løse konkrete problemer med rejsekortet hurtigt og bedst muligt. Vi har undersøgt, hvordan Rejsekort A/S og trafikskaberne i Bus & Tog har håndteret nogle konkrete udvalgte problemer. Problemerne er udvalgt på baggrund af kundeundersøgelserne og aktionslisten. Vi har også set på nogle af de problemer, som fremgår af oprydningsskemaet, men da listen er af nyere dato, har vi ikke udvalgt problemer på baggrund af denne.

### Tjek ind, tjek ind ved skift og tjek ud

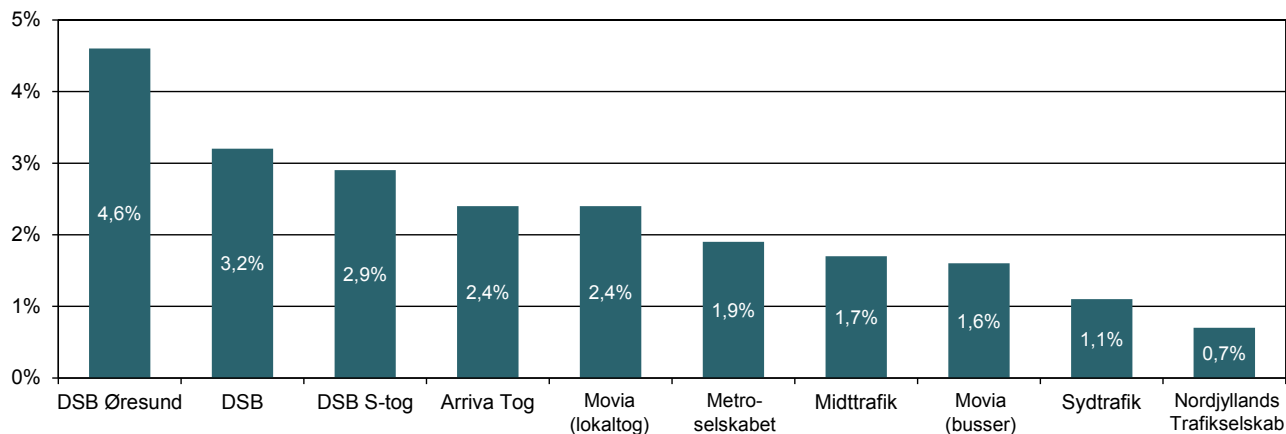
51. Tjek ud er det problem, som flest kunder peger på og klager over i forhold til rejsekortet. Figur 8 viser, hvordan kunden bruger rejsekortet.



Som figur 8 viser, skal kunden tjekke ind ved rejsens begyndelse. Her trækkes en forudbetaling, og ved tjek ud modregnes rejsens pris i forudbetalingen. Saldoen på kundens rejsekort skal være over beløbet, der skal forudbetales, da forudbetalingen ellers ikke kan trækkes. Glemmer kunden at tjekke ud, mistes forudbetalingen, og rejsen kan dermed være blevet dyrere eller billigere end normalt. Har kunden ikke tjekket ud, er det ikke muligt for kunden at tjekke ud på anden vis end ved en tjek ud-stander i en bus eller på en station inden for et begrænset tidsrum. Glemmer kunden at tjekke ud 3 gange, kan rejsekortet blive spærret.

52. Hovedparten af kunderne tjekker korrekt ud, og andelen af kunder, der tjekkede korrekt ud i 2014, var 98,1 %. Der blev således ikke foretaget korrekt tjek ud på 1,9 % af rejserne, svarende til ca. 18.000 rejser pr. uge. Selv om andelen af rejser, hvor kunder glemmer at tjekke ud, er lav, drejer det sig alligevel om mange rejser. Der er forskel på, hvor mange kunder der glemmer at tjekke ud hos de forskellige trafiksselskaber. Figur 9 viser glemt tjek ud fordelt på trafiksselskaber i 2014.

Figur 9. Glemt tjek ud fordelt på trafiksselskaber i 2014



Note: Figuren viser glemt tjek ud hos det trafiksselskab, hvor tjek ind er foretaget. Hvis en kunde har tjekket ind på en DSB-station, registreres glemt tjek ud hos DSB.

Kilde: Rejsekort A/S.

Det fremgår af figur 9, at kunderne oftest glemmer at tjekke ud på togrejser. I busser er kunderne bedre til at tjekke ud – særligt hos Nordjyllands Trafiksselskab, hvor kunderne har brugt rejsekortet længe. Glemt tjek ud er faldet fra 2013 til 2014, hvilket ifølge Rejsekort A/S skyldes, at kunderne har vænnet sig til rejsekortet.

53. Metro-selskabet og Movia har som de eneste en målsætning for tjek ud. Metro-selskabets målsætning er, at glemt tjek ud skal være faldende i perioden 2014-2017 og under 1,7 % i 2017. Movias målsætning er, at 98 % skal tjekke ud, men i alle Movias busser tjekker flere end 98 % p.t. korrekt ud, så i busserne skal der formentlig ikke yderligere forbedringer til for at fastholde målsætningen. Trafiksselskaberne har hver især i 2013 og 2014 taget forskellige initiativer i forhold til glemt tjek ud. Boks 9 viser eksempler på trafiksselskabernes tiltag.

#### BOKS 9. EKSEMPLER PÅ TRAFIKSSELKABERNES EGNE TILTAG TIL AT MINDSKE GLEMT TJEK UD

Metro-selskabets tiltag til at mindske glemt tjek ud:

- Ekstra markering af tjek ind og tjek ud i form af gulv-/vægklæb ved standere (siden 2011).
- Klæb med information om tjek ind og tjek ud på alle metrotogdøre (oktober 2012 - september 2013).
- Rejsekortudkald i togene 5 gange på hver strækning (siden oktober 2013). DSB har også rejsekortudkald i S-togene.

Nordjyllands Trafiksselskab øgede i sommeren 2013 – på baggrund af en undersøgelse af kundernes tilfredshed med rejsekortet i Nordjylland – informationen om at huske at tjekke ud ved skærme i busserne, stickers på bussernes udgangsdøre og højtalerudkald i bybusserne ved knudepunkter. Nordjyllands Trafiksselskab har oplevet, at færre glemmer at tjekke ud, og at kunderne i trafiksselskabets kundeundersøgelse for 2014 er blevet mere tilfredse.

Rejsekort A/S og trafikskaberne i Bus & Tog har informeret om tjek ud ved adfærdskampagner, videoer, landsdækkende tv-spots, synliggørelse af rejsekortstandere og en tydeligere lyd ved fejl ved tjek ud. Efter Transportministeriets oprydningsliste i december 2014 foretog trafikskaberne yderligere ændringer i forhold til tjek ud, som skal øge kundetilfredsheden. Således har selskaberne fra januar 2015 nedsat forudbetalingen for rejsen og dermed betalingen for glemt tjek ud fra 50 kr. til 25 kr. Dette er ifølge Nordjyllands Trafikskaber resultatet af et kompromis mellem trafikskaberne, da en sats på 50 kr. dækker langt de fleste busrejser, som er kortere rejser, men ikke dækker togrejser, som ofte er længere rejser.

54. Rejsekort A/S har i august 2013 foreslået, at det skal være muligt for kunderne et bestemt antal gange at efterindmelde glemt tjek ud på rejsekortets hjemmeside. Trafikskaberne har flere gange afvist at gennemføre denne løsning, da det kan åbne mulighed for, at kunderne kan snyde. Trafikskaberne er dog ikke enige om beslutningen. Ifølge handlingsplanen for problemer på oprydningslisten forventer Rejsekort A/S og trafikskaberne at lancere en app til smartphones ultimo 2015 til efterindmelding af glemt tjek ud.

Rejsekort A/S har også foreslået trafikskaberne at mindske konsekvensen for kunden ved at glemme at tjekke ud ved at gøre det muligt for kunden at blive fjernet fra advarselsregistret og få ophævet en spærring af rejsekortet. Kunden skal så efterbetale rejsens pris. Trafikskaberne har implementeret dette i juli 2014.

55. Også tjek ind ved skift af transportmiddel fremhæves ofte som et problem, da kunder, der ikke tjekker ind ved skift af transportmiddel, skal betale en afgift. Ofte vil kunden ved glemt tjek ind ved skift være af den opfattelse, at kunden har gyldig rejsehjemmel, da kunden ikke har tjekket ud. Samtidig vil rejsens pris ved korte rejser ofte være dækket af forudbetalingen på 50 kr. på rejsekortet. Afgiften for glemt tjek ind ved skift har tidligere været på enten 50 kr. eller 750 kr. alt efter trafikskaber, men trafikskaberne har harmoniseret afgiften, og i december 2014 var den hos alle selskaber på 50 kr. På baggrund af oprydningslisten valgte trafikskaberne i december 2014 at nedsætte afgiften fra 50 kr. til 10 kr. og vil desuden ikke opkræve afgiften i 2015.

#### **Skift af betalingskort tilknyttet rejsekortet**

56. Et andet væsentligt problem for rejsekortets brugervenlighed har været selvbetjent skift af betalingskort tilknyttet en tank op-aftale, hvor proceduren var besværlig for kunderne. Skulle man skifte betalingskort, skulle man først afmelde sin gamle aftale, dernæst tjekke ind og ud på en rejsekortstander, så oprette en ny aftale og igen tjekke ind og ud på en rejsekortstander. Kunden skulle tjekke ind og ud inden for min. 5 timer og maks. 7 dage.

57. Rejsekort A/S og trafikskaberne meldte i juli 2014 ud, at det også er muligt at skifte betalingskort ved at kontakte Rejsekort Kundecenter, som kan skifte betalingskort for kunden. Der er hver måned ca. 1.800 kunder, der henvender sig til kundecentret vedrørende skift af betalingskort. Teknisk har denne løsning været mulig, siden rejsekortet blev taget i brug, men trafikskaberne offentliggjorde først muligheden over for kunderne i juli 2014, da de ønskede en høj selvbetjeningsgrad, frem for at kunderne henvendte sig til kundecentret.

58. I februar 2015 leverede leverandøren en enklere selvbetjent løsning for skift af betalingskort. Løsningen skulle leveres i anden del af version 5, som leverandøren er forsinket med. Rejsekort A/S valgte i 2014 at få fremskyndet leveringen af løsningen til enklere skift af betalingskort. Årsagen til, at en enklere selvbetjent løsning ikke blev prioriteret i en tidligere version, var, at Rejsekort A/S ikke forventede, at behovet for at skifte betalingskort tilknyttet rejsekortet ville være særligt stort.

***Forudbetalingen** varierer efter korttype, og for "rejsekort anonymt" var forudbetalingen for rejser mellem takstområder på 750 kr., men blev i januar 2015 nedsat til 600 kr. "Rejsekort anonymt" udgør 6 % af rejsekortene.*

#### ***Efterindmelding af glemt tjek ud***

*Rejsekort A/S har primo 2015 afholdt en idékonkurrence om at udvikle en app til smartphones, der muliggør efterindmelding af glemt tjek ud, men uden åbenlyse misbrugsmuligheder. Rejsekort A/S arbejder videre med de indkomne idéer.*

#### ***Spærring af rejsekort***

*En kunde, der glemmer at tjekke ud mere end 3 gange, kan havne i advarselsregistret og få spærret sit rejsekort.*

### Rejsekortet til pendlere mv.

59. Det er i dag ikke muligt at få et periodekort på rejsekortet. I områder med periodekort, og hvor kunden ikke optjener mængderabat på rejsekortet, fx i hovedstadsområdet, hvor rejser med periodekort ifølge Movia udgør 62-73 % af rejserne alt efter transportmiddel, er rejsekortet ikke økonomisk attraktivt for pendlere. Det skyldes, at et skift fra periodekort til rejsekort vil medføre en prisstigning, og at kunden vil miste den budgetsikkerhed, som periodekortet i dag giver.

*De funktionelle krav til periodekortet er fastlagt i tillægsafsnit 5. Trafikskaberne har forskellige holdninger til, hvordan funktionerne i fastprisproduktet skal implementeres. Det påvirker ikke leverandørens forpligtelse eller mulighed for at levere rettidigt og i overensstemmelse med kontrakten.*

60. Periodekort på rejsekortet forventes leveret med anden del af version 5 i november 2015. De funktionelle krav til periodekortet har ligget fast siden december 2010 og er en del af kontrakten mellem Rejsekort A/S og leverandøren. Trafikskaberne har endnu ikke truffet beslutning, der gælder for hele landet, om, hvordan periodekortet i praksis skal anvendes, når det er leveret. Det betyder, at det endnu ikke er klart, i hvilket omfang det i praksis vil blive anvendt og hvordan, herunder om kunderne skal tjekke ind og ud.

61. En anden problemstilling i forhold til periodekortet er muligheden for at kombinere periodekortet med rejsekortet. Pendlere med periodekort i hovedstadsområdet har tidligere kunnet anvende klippekort til ekstra zoner ud over periodekortet. I dag er klippekortet erstattet af rejsekortet, og pendlerne vil fx skulle ud af toget for at tjekke ind, inden zonegrænsen overskrides. Dette er dog kun muligt, hvis zonegrænsen er mellem 2 stationer. Trafikskaberne henviser til, at kunderne kan anvende mobilklippekort eller enkeltbilletter, hvilket er noget dyrere end klippekort.

### Rejsekort til virksomheder

*Før skulle en medarbejder oprette sig med cpr-nr. og lægge ud for de rejser, der blev foretaget på rejsekortet, og hæfte for alt forbrug. Virksomheden/institutionen kunne derefter refundere medarbejderen for forbruget på rejsekortet. Alternativt kunne virksomheden anvende "rejsekort anonymt", men det giver ikke adgang til selvbetjening og skal tankes op i en rejsekortautomat eller på et salgssted.*

62. Et andet større problem med rejsekortet har været, at det først i oktober 2014 er blevet muligt for virksomheder og institutioner at have et rejsekort, hvor virksomheden er indehaver af rejsekortet. Rejsekort for virksomheder og institutioner har dog været længe undervejs. Det skyldes dog ikke en begrænsning i rejsekortsystemet, da det teknisk har kunnet lade sig gøre også med den tidligere version af rejsekortsystemet. Trafikskaberne har siden december 2008 arbejdet på en løsning for virksomheder, men har på grund af manglende prioritering og resurser måttet omorganisere projektet i december 2013.

### Rejsekort Kundecenter

63. Et velfungerende kundecenter er væsentligt, da mange kunder har langt til et betjent salgssted og derfor benytter kundecentret i stedet. Rejsekort Kundecenter er, jf. boks 7, organiseret ved, at hvert trafikskab har en kundecenterfunktion, og at henvendelser fra kunderne fordeles mellem selskaberne. Kundecentrets organisering stiller store krav til trafikskabernes koordination, hvis kunderne skal have en ensartet oplevelse, når de henvender sig til kundecentret.

### Tilfredshedsundersøgelsen med Rejsekort Kundecenter

*Data til undersøgelsen er indsamlet i november og december 2013. Undersøgelsen er gennemført ved, at kunden efter en henvendelse til Rejsekort Kundecenter er blevet ringet op, hvis kunden ønskede at deltage i kundetilfredshedsmålingen.*

64. Kundecenterfunktionen koordineres i dag i Bus & Tog, så der fx er fælles retningslinjer for betjening af kunderne. Selv om Bus & Tog koordinerer for Rejsekort Kundecenter, er der alligevel forskel på kundecentrenes service. Det kommer bl.a. til udtryk ved, at der er forskel på kundernes tilfredshed med trafikskabernes kundecentre. I en tilfredshedsundersøgelse fra 2014 er 65 % af kunderne enten tilfredse eller meget tilfredse med behandlingen af deres henvendelse. Det dækker over forskelle mellem trafikskaberne, hvor Sydtrafik ligger højest med en tilfredshed på 75 %, og Nordjyllands Trafikskab ligger lavest med en tilfredshed på 59 %. Trafikskabernes mål for tilfredsheden er på 70 %. Tilfredshedsundersøgelsen konkluderer dog, at tilfredsheden på 65 % er et godt niveau.

65. Trafikskaberne har sammen opstillet målsætninger for kundecentret, fx for sagsbehandlingstid. Hver måned modtager trafikskaberne en rapport om, hvordan kundecentret lever op til målsætningerne, som efterfølgende behandles i Bus & Tog. Bus & Tog har dog ingen sanktionsmuligheder, hvis et trafikskab ikke lever op til en målsætning. Dermed er det afgørende for Rejsekort Kundecenters mulighed for at yde god kundebehandling, at trafikskaberne hver især prioriterer det. Trafikskaberne kan også selv arbejde med at forbedre kundeservicen i kundecentret, jf. boks 10.

### BOKS 10. EKSEMPLER PÅ, HVORDAN TRAFIKSELSKABERNE ARBEJDER MED AT FORBEDRE KUNDESERVICEN I KUNDECENTRET

DSB har oplyst, at DSB anvender oplysninger fra kundecentermedarbejderne til at optimere på processer, kommunikation og rejseregler. DSB har også nedsat en Rejsekort Projektorganisation, som bl.a. anvender oplysninger fra kundecentret til følge op på og deltage i prioritering af systemforbedringer og fejlrettelser. Desuden udarbejder DSB ugestatus over sager, der belaster kundecentret, og følger op på dette ledelsesmæssigt.

Metroselskabet har oplyst, at selskabets direktion og bestyrelse månedligt præsenteres for selskabets del af Rejsekort Kundecenters overholdelse af kundecentrets målsætninger.

Selv om der er fælles målsætninger for indsatsen, er der alligevel forskel på serviceniveauet hos trafikselskabernes kundecentre. Trafikselskaberne har en fælles målsætning om at besvare henvendelser inden for 10 arbejdsdage, hvilket i 2014 lykkes for 61 % af de skriftlige henvendelser og for 81 % af de telefoniske henvendelser. Dvs. at 39 % af de kunder, der henvender sig skriftligt, og 19 % af dem, der henvender sig telefonisk og opgraderes til en sag, skal vente mere end 2 uger på et endeligt svar.

Sagsbehandlingstiden varierer mellem trafikselskaberne. I forhold til skriftlige henvendelser havde Movia i 2014 færrest henvendelser, der blev behandlet inden for 10 arbejdsdage (56 %), hvor Metroselskabet med 78 % havde flest. I forhold til telefonhenvendelser, der blev opgraderet til en sag, havde Nordjyllands Trafikselskab med 68 % færrest henvendelser, der blev behandlet inden for 10 arbejdsdage, hvor Sydtrafik med 88 % havde flest. I december 2014 var sagsbehandlingstiden noget længere end for hele 2014, og for skriftlige henvendelser blev kun 33 % behandlet inden for 10 arbejdsdage, og for telefonhenvendelserne blev 65 % behandlet inden for 10 arbejdsdage.

### Rejsekortets drift og nedbrud

66. Rejsekortets driftsstabilitet er en væsentlig forudsætning for en god kundeoplevelse. Driftsstabiliteten i forhold til udstyret på stationer og i busser er generelt høj. Der opstår dog løbende tekniske problemer og andre fejl med rejsekortet, som kan have betydning for kunderne. Konkrete fejl med rejsekortet håndteres i et fejlregistreringssystem, hvor Rejsekort A/S, trafikselskaberne og leverandøren registrerer fejlene, fx fejl på udstyr, jf. kap. 2. Når der konstateres en fejl i rejsekortsystemet, oprettes fejlen i systemet, og derefter vurderer Rejsekort A/S og leverandøren, hvor kritisk fejlen er, og hvornår den skal være løst. Vurderingen tager udgangspunkt i, at jo tættere en fejl er på kunden, jo mere kritisk er den, og jo hurtigere skal den løses.

67. Den største fejl, der har været, var nedbruddet den 14. februar 2014, hvor det fra om natten ikke var muligt at foretage tjek ind eller tjek ud på togstationer og metrostationer og i ca. 20 % af busserne. Fejlen opstod, da en medarbejder hos én af rejsekortets leverandører sendte en forkert fil ud i forbindelse med en udrulning af ændrede priser for rejser i rejsekortsystemet. Den 14. februar kl. 15.00 var fejlen rettet.

Trafikselskaberne samledes om morgenen den 14. februar 2014 i kommercielt SIMA, som skal træffe beslutninger om, hvordan kunderne skal forholde sig ved fx tekniske fejl, så kunderne behandles ens hos alle selskaber. Det var første gang, kommercielt SIMA var i brug. Trafikselskaberne nåede i løbet af morgenen at melde forskelligt ud i forhold til, om kunderne kunne rejse gratis eller skulle købe en anden billet. Først i løbet af formiddagen besluttede trafikselskaberne i kommercielt SIMA, at kunderne kunne rejse gratis. Metroselskabet har oplyst, at trafikselskaberne ikke kunne blive enige om morgenen den 14. februar 2014. Det kan være en forklaring på, at det tog relativt lang tid at nå frem til en fælles udmelding. I dag er der etableret faste procedurer i forhold til bestemte typer af fejl. Ifølge Movia har efterfølgende episoder vist, at kommercielt SIMA nu fungerer godt.

*Rejsekort A/S har en struktureret problemhåndteringsproces, (teknisk SIMA), der kan aktiveres ved akutte fejl i rejsekortsystemet, som har væsentlige konsekvenser. Formålet er at håndtere alvorlige driftsproblemer hurtigt og effektivt.*

*Rejsekort A/S' bestyrelse besluttede i november 2013 også at oprette et kommercielt SIMA, som kan træffe beslutninger af større kommerciel karakter. Når kommercielt SIMA indkaldes, vil fokus være på at træffe beslutninger, som sikrer ensartet behandling af rejsekortkunder, uanset hvilket trafiksselskab kunden er hos i den givne situation.*

Inden trafikkselskaberne blev enige om, at rejsekortkunder kunne rejse gratis, meldte transportministeren ud på det sociale medie Twitter, at kunderne burde rejse gratis. DSB blev inden ministerens udmelding kontaktet af Transportministeriet, der orienterede om den planlagte udmelding. Herefter ændrede DSB sin udmelding til kunderne, så kunderne kunne rejse gratis.

### Resultater

68. Rigsrevisionen vurderer, at trafikkselskabernes initiativer til at håndtere konkrete problemer med rejsekortet har været længe undervejs. Dertil kommer, at trafikkselskaberne først tog initiativ til en mere substantiel håndtering af problemerne, efter at Transportministeriet gik ind i sagen, selv om selskaberne efter Rigsrevisionens vurdering selv bør løse den type brugerproblemer.

Det kommer fx til udtryk i forbindelse med problemer med tjek ud. Rejsekort A/S og trafikkselskaberne har løbende taget forskellige initiativer, fx informationskampagner, til at nedbringe glemt tjek ud, men først efter Transportministeriets oprydningssliste har selskaberne valgt at nedsætte forudbetalingen, som kunden mister ved glemt tjek ud, og afgiften for glemt tjek ind ved skift. Det skyldes bl.a., at trafikkselskaberne har forskellige typer rejser og dermed interesser. De regionale trafikkselskaber har kortere rejser, som ofte kan dækkes af en lav forudbetaling, hvor DSB har længere rejser, som ikke kan dækkes af en lav forudbetaling. Også i forhold til at gøre det nemmere at skifte betalingskort tilknyttet en tank op-aftale har trafikkselskaberne været langsomme. Først fra september 2014 har kunden kunnet kontakte kundecentret, som kan skifte betalingskort for kunden, selv om denne løsning hele tiden har været mulig.

69. Trafikkselskaberne har i flere tilfælde ikke været enige om, hvordan kundeforhold skal håndteres, og det kan være medvirkende til, at problemer ikke bliver løst hurtigt. Trafikkselskaberne er uenige om, hvorvidt kunderne skal kunne efterindmelde glemt tjek ud, hvilket Rejsekort A/S flere gange siden august 2013 har foreslået. Trafikkselskaberne har afvist dette på grund af risikoen for snyd. Desuden har trafikkselskaberne endnu ikke truffet beslutning om, hvordan periodekort på rejsekortet i praksis skal fungere, når det er leveret. Rigsrevisionen vurderer, at det er væsentligt, at trafikkselskaberne bliver enige om kundeforhold og får truffet beslutninger, så rejsekortet er attraktivt for kunderne.

70. Der er også store krav til koordination mellem trafikkselskaberne, særligt vedrørende rejsereregler, i Rejsekort Kundecenter og ved nedbrud af rejsekortet, da det her er væsentligt for kunderne, at kunderne behandles ens hos selskaberne. Der er i dag fælles rejsereregler for rejsekortet. I forhold til Rejsekort Kundecenter varierer serviceniveauet, og således varierer kundernes tilfredshed og sagsbehandlingstiden hos trafikkselskaberne. I 2014 var sagsbehandlingstiden over 10 arbejdsdage for 39 % af de kunder, der havde henvendt sig skriftligt, og for 19 % af de kunder, der havde henvendt sig telefonisk. I forhold til det hidtil største nedbrud af rejsekortet i februar 2014, som fandt sted om natten, var der først op ad formiddagen en fælles udmelding om, hvordan kunderne skulle forholde sig. Rigsrevisionen vurderer, at der relativt sent blev fundet en løsning for kunderne – særligt taget i betragtning, at fejlen påvirkede kunderne midt i myldretiden. Trafikkselskaberne har oplyst, at der i dag er etableret faste procedurer i forhold til bestemte typer af fejl, så de hurtigere kan melde ud, hvordan kunderne er stillet.

## 4. Rejsekort A/S' økonomi i perioden 2011-2014

Rigsrevisionen vurderer, at det er utilfredsstillende, at Rejsekort A/S og trafikskaberne ikke har sikret, at økonomien i Rejsekort A/S har udviklet sig tilfredsstillende i perioden 2011-2014.

Rejsekort A/S har i perioden 2011-2014 haft større underskud og betydeligt færre indtægter (265 mio. kr.) end forventet i begyndelsen af 2011 som følge af langt færre rejsekortrejser. De færre rejser er både en konsekvens af, at leveringen af rejsekortsystemet er blevet forsinket, og at trafikskaberne ikke har udfaset eksisterende billetprodukter i den forventede hastighed og har introduceret nye produkter i konkurrence med rejsekortet. Rejsekort A/S' færre indtægter har gjort det nødvendigt for trafikskaberne at indskyde 165 mio. kr. mere i Rejsekort A/S end forventet i seneste aktstykke om kapitalindskud (Akt 105 fra 2011), heraf 89 mio. kr. fra DSB og Metroselskabet inkl. låneforøgelser. Rigsrevisionen vurderer, at udsigterne til fremtidigt afkast af investeringerne i rejsekortsystemet er blevet reduceret betragteligt siden 2011. Trafikskaberne har således fra 2011 til 2014 reduceret deres forventninger til antallet af rejsekortrejser i årene frem til 2028 med ca. 1 mia. rejser, hvilket svarer til 14 % færre rejser.

Rejsekort A/S' ejere har ikke håndteret de fundamentale problemer med finansieringen af selskabets drift og de væsentligt reducerede forventninger til brug af rejsekortet. Det skyldes, at de 6 trafikskaber, som ejer Rejsekort A/S, skal træffe beslutninger ved konsensus og i mange sager er uenige på grund af forskellige interesser. Først med Transportministeriets mellemkomst i december 2014 kom der skred i forhandlingerne om en løsning på Rejsekort A/S' økonomiske problemer. Transportministeriet har i april 2015 med inddragelse af trafikskaberne fået udarbejdet en ny finansieringsmodel for Rejsekort A/S, som selskaberne skal beslutte, om de vil tiltræde. Det er Rigsrevisionens vurdering, at økonomistyringen i Rejsekort A/S har været utilfredsstillende, og at organiseringen af Rejsekort A/S har forhindret effektiv problemløsning og derfor har været uholdbar.

Transportministeriet har ikke i tilstrækkelig grad fulgt op på økonomien i Rejsekort A/S og på Akt 105. Ministeriet reagerede fx ikke, da ministeriet i 2012 fik viden om, at DSB og Metroselskabet havde øget deres lån til Rejsekort A/S uden hjemmel. Det finder Rigsrevisionen utilfredsstillende. I 2015 har ministeriet orienteret Finansudvalget om låneforøgelsen, men har ikke orienteret udvalget om problemets omfang (72 mio. kr., heraf 25 mio. kr. i perioden 2011-2014). Ministeriet har siden slutningen af 2014 engageret sig aktivt i sagen om finansiering af Rejsekort A/S. Det finder Rigsrevisionen positivt, men også nødvendigt.



71. I dette kapitel undersøger vi, om Rejsekort A/S og trafikskaberne har sikret, at Rejsekort A/S' økonomi har udviklet sig tilfredsstillende i perioden 2011-2014, og om Transportministeriet i tilstrækkelig grad har fulgt med i økonomien i Rejsekort A/S og fulgt op på Akt 105 fra 2011 om rejsekortet.

#### 4.1. Økonomiske resultater i Rejsekort A/S

##### 2011-prognosen

Hvert år forud for vedtagelsen af næste års budget udarbejder Rejsekort A/S en prognose for udviklingen i økonomien de kommende 15-17 år (slutåret 2028 er fastholdt i prognoserne 2011 og frem). Denne prognose bygger bl.a. på trafikskaberne indmeldinger af deres forventninger til rejseaktiviteten på rejsekort og indeholder den forventede udvikling i Rejsekort A/S på alle økonomiske nøgletal. 2011-prognosen er udarbejdet i januar 2011 efter indgåelse af tillægsaftale 5.

72. Vi har undersøgt, om Rejsekort A/S' økonomiske resultater i perioden 2011-2014 har udviklet sig, som selskabet forventede i begyndelsen af 2011, hvor Rejsekort A/S netop havde indgået tillægsaftale 5 med leverandøren. Vi beskriver udviklingen i de væsentligste poster på Rejsekort A/S' regnskab, dvs. resultater, indtægter, omkostninger og afskrivninger, og vurderer posterne med udgangspunkt i den prognose for udviklingen i perioden 2011-2028, som Rejsekort A/S udarbejdede i januar 2011 (herefter 2011-prognosen). Derudover vurderer vi udviklingen i økonomien ud fra de årlige budgetter. Alle beløb er opgjort i 2014-priser (omregnet med Danmarks Statistiks nettoprisindeks, hvor intet andet fremgår). Økonomiske nøgletal for 2014 er prognose fra 3. kvartal.

73. Rejsekort A/S har primært omkostninger i form af betalinger til leverandøren for udvikling og drift af rejsekortsystemet. Disse omkostninger fremgår af kontrakten og er faste. Til dækning af omkostningerne har Rejsekort A/S forskellige indtægter, som hovedsageligt består af de afgifter, som trafikskaberne betaler til Rejsekort A/S for at bruge rejsekortsystemet. Tabel 2 viser Rejsekort A/S' samlede regnskabsmæssige resultater i perioden 2011-2014.

**Tabel 2. Samlede resultater i Rejsekort A/S i perioden 2011-2014 (2014-priser) (Mio. kr.)**

	2011	2012	2013	2014	2011-2014
Indtægter	16,3	17,7	64,4	94,6	<b>192,9</b>
Driftsomkostninger	+65,7	+140,2	+205,5	+201,7	<b>+613,1</b>
Afskrivninger	+1,1	+3,6	+12,0	+51,6	<b>+68,3</b>
Finansielle omkostninger	+13,5	+12,4	+9,1	+9,5	<b>+44,4</b>
<b>Resultat før skat</b>	<b>+64,0</b>	<b>+138,6</b>	<b>+162,2</b>	<b>+168,2</b>	<b>+533,0</b>
<b>Resultat efter skat</b>	<b>+48,1</b>	<b>+144,2</b>	<b>+163,4</b>	<b>+171,6</b>	<b>+527,2</b>

Note: 2011-2013 er regnskabstal, mens 2014 er prognose fra 3. kvartal. Opgørelsen er ekskl. Rejsekort A/S' viderefremstilling af udstyr mv. til trafikskaberne, da disse indtægter og omkostninger udligner hinanden. Alle tal er afrundede. Derfor kan det give afvigelse fra vores summer ved sammenlægning af tallene i tabellen.

Kilde: Rejsekort A/S.

##### Resultat før og efter skat

Den store forskel mellem de forventede resultater før og efter skat skyldes, at Rejsekort A/S i 2011-prognosen korrigerede resultatet efter skat for den regnskabsmæssige værdi af udskudt skat i perioden 2011-2014. Rejsekort A/S har dog ikke kunnet udnytte skatteaktivet i samme omfang som forventet i 2011-prognosen. Derfor er der stor forskel på differencen til prognosen før og efter skat.

Det fremgår af tabel 2, at Rejsekort A/S har haft underskud hvert år i perioden 2011-2014, og at underskuddet er blevet større år for år. Samlet set har Rejsekort A/S haft et underskud på 527 mio. kr. Det var i 2011-prognosen forventet, at Rejsekort A/S ville have underskud i perioden 2011-2014, men det realiserede underskud efter skat er blevet i alt 178 mio. kr. større end forventet efter skat og 68 mio. kr. større end forventet før skat. Forskellen mellem 2011-prognosen og resultatet før skat skyldes hovedsageligt, at Rejsekort A/S' indtægter er blevet væsentligt lavere end forventet.

### Indtægter og indtægtsgrundlag

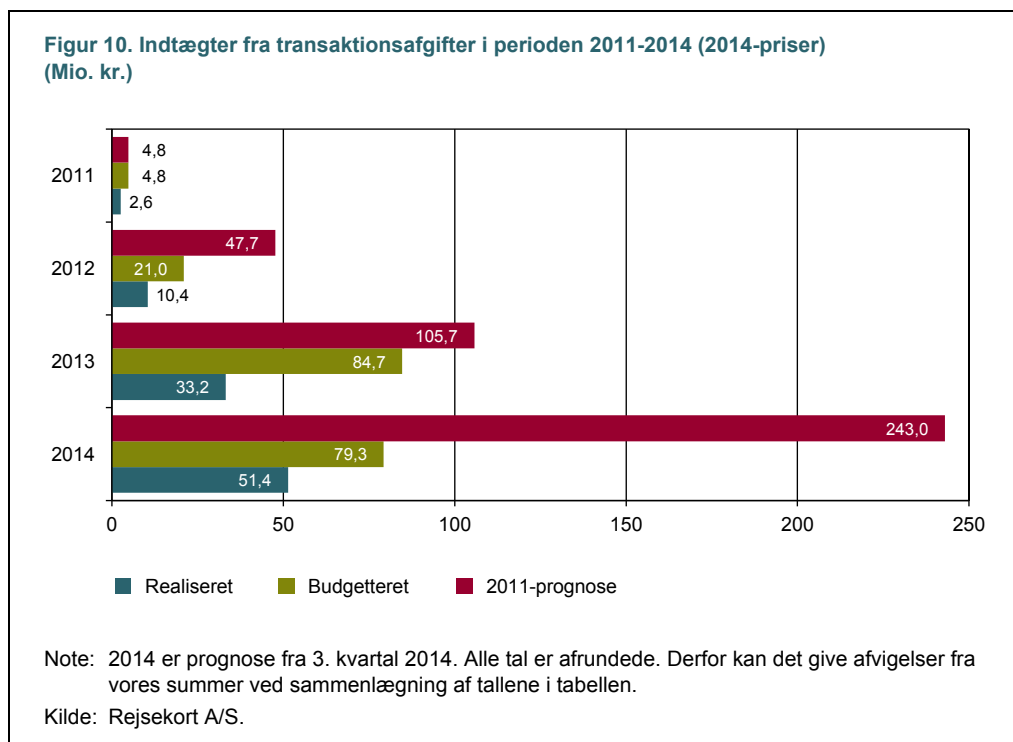
74. Rejsekort A/S har i hovedtræk 3 indtægtskilder: indtægter fra de afgifter, som trafikelskaberne betaler for at anvende rejsekortsystemet (transaktionsafgifter), indtægter fra salg af chipkort til trafikelskaberne og andre indtægter, som primært vedrører salg af dataydelser til Bus & Tog. Transaktionsafgifterne er den væsentligste indtægtskilde og skal ifølge den seneste langtidsprognose bidrage med 4,6 mia. kr. til Rejsekort A/S frem til 2028. Indtægter fra salg af chipkort modsvarer af omkostninger til køb af chipkort og har derfor ikke stor nettoeffekt.

75. Rejsekort A/S har i perioden 2011-2014 haft 265 mio. kr. færre indtægter end forventet i 2011-prognosen og 99 mio. kr. mindre end budgetteret. De lavere indtægter skyldes, at indtægterne fra transaktionsafgifterne har været 304 mio. kr. lavere end forventet, mens de øvrige indtægter har været 39 mio. kr. højere, bl.a. som følge af bodsbetaling fra leverandøren (23 mio. kr., jf. kap. 2). Vi koncentrerer os i det følgende om transaktionsafgifterne. Figur 10 viser indtægter fra transaktionsafgifter i perioden 2011-2014.

#### Transaktionsafgifter

Som løbende betaling for at være tilsluttet rejsekortet skal trafikelskaberne betale en afgift til Rejsekort A/S pr. rejse foretaget på rejsekort og en andel af omsætningen fra rejsekortrejser. I 2014 var rejseafgiften på 0,495 kr. pr. rejse, og omsætningsafgiften var på 1,38 % af omsætningen.

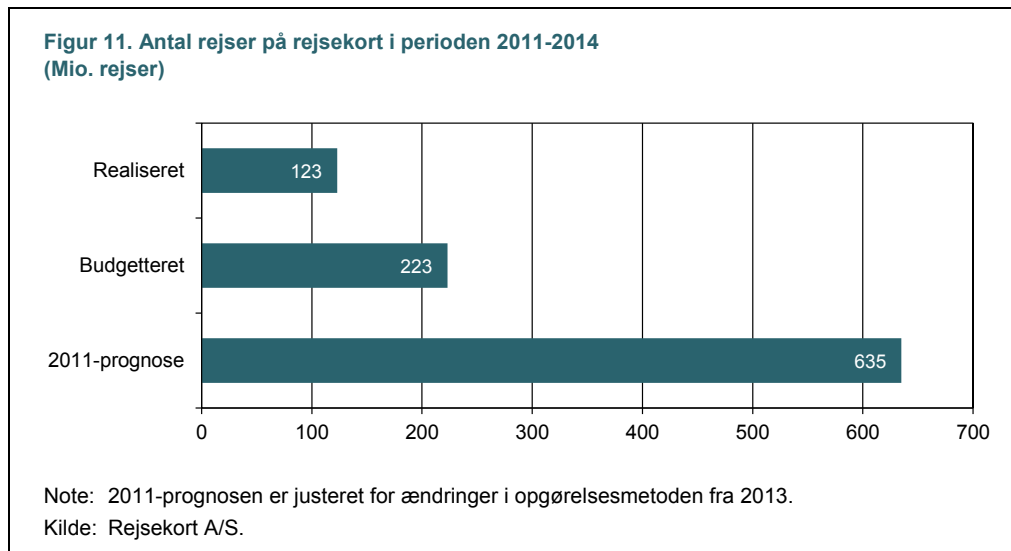
Afgiftens størrelse fastsættes, så indtægterne fra afgifterne samlet dækker Rejsekort A/S' drifts- og kapitalomkostninger frem til 2028.



Det fremgår af figur 10, at de realiserede indtægter fra transaktionsafgifterne er steget fra 3 mio. kr. i 2011 til 51 mio. kr. i 2014. Samlet set har Rejsekort A/S haft indtægter fra transaktionsafgifter på 98 mio. kr. Men sammenlignet med forventningen i 2011-prognosen har indtægterne hvert år ligget langt under forventningerne. Som nævnt har Rejsekort A/S' indtægter fra transaktionsafgifter i perioden 2011-2014 været 304 mio. kr. mindre end forventet i 2011.

Det fremgår også af figuren, at Rejsekort A/S i hvert af årene 2011-2014 kun har realiseret ca. halvdelen af, hvad der var budgetteret for det enkelte år. Værst var 2013, hvor Rejsekort A/S kun realiserede 33 mio. kr. i transaktionsafgifter, men havde budgetteret med 85 mio. kr. Samlet set har Rejsekort A/S fået 92 mio. kr. mindre i transaktionsafgifter end budgetteret i perioden 2011-2014.

76. De manglende indtægter fra transaktionsafgifterne skyldes, at der bl.a. som følge af den forsinkede levering af rejsekortsystemet, jf. kap. 2, har været langt færre rejser og mindre omsætning på rejsekort i perioden 2011-2014 end forventet i 2011-prognosen og langt færre end forventet i de enkelte års budgetter. Figur 11 viser antallet af rejser på rejsekort i perioden 2011-2014.



#### Ændret opgørelsesmetode

Fra 2013 ændrede Rejsekort A/S og trafikelskaberne metode for optælling af antal rejser, hvorefter ca. 10 % af rejserne udgik af opgørelserne (fx gratis). Vores opgørelse af antallet af rejser på rejsekort i prognoseperioden er justeret for effekten af denne ændring.

**Udviklingsomkostninger og driftsomkostninger** behandles forskelligt regnskabsmæssigt. Udviklingsomkostninger (investeringer) tilfører virksomhedens værdi og kan derfor "aktiveres", dvs. påføres som aktiv på regnskabs balance, uden at de direkte påvirker årets resultat. Udviklingsomkostninger påvirker dog virksomhedens behov for likviditet, da de repræsenterer udgifter/betalinger. Driftsomkostninger indregnes i årets resultat på regnskabs resultatopgørelse.

Det fremgår af figur 11, at der i alt har været 123 mio. rejser på rejsekort i perioden 2011-2014, mens Rejsekort A/S havde forventet 223 mio. rejser i årenes budgetter og 635 mio. rejser i 2011-prognosen. Der har dermed været 100 mio. færre rejser på rejsekort end budgetteret og 512 mio. færre rejser på rejsekort end forventet primo 2011.

77. Trafikelskaberne udarbejder nye langtidsprognoser for rejser på rejsekort hvert år. Fra 2011 til 2014 har trafikelskaberne i disse prognoser reduceret deres forventninger til antallet af rejser på rejsekortet i prognoseperioden (p.t. frem til 2028) med 1 mia. rejser eller 14 %. På de 3 år er trafikelskaberne altså blevet langt mindre optimistiske i forhold til antallet af fremtidige rejser på rejsekort.

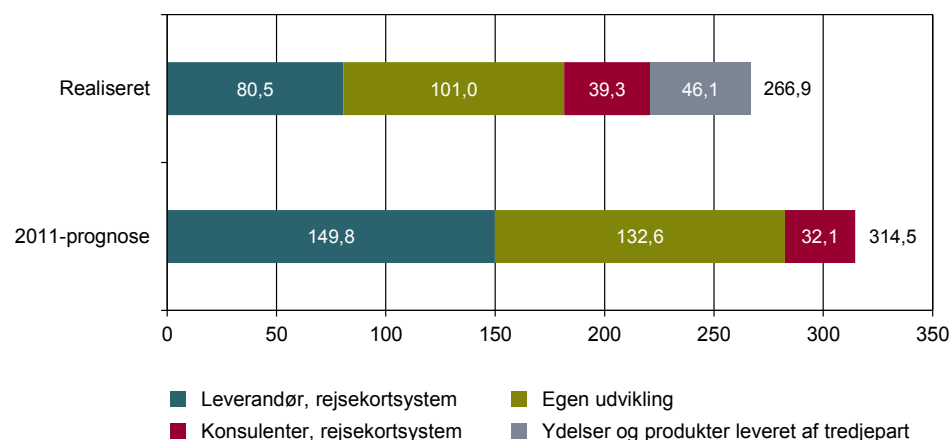
#### Omkostninger

78. Rejsekort A/S har haft udviklingsomkostninger og driftsomkostninger på 881 mio. kr. i perioden 2011-2014.

#### Udviklingsomkostninger

79. Rejsekort A/S har omkostninger til betaling af leverandør og eksterne konsulenter for udvikling af rejsekortsystemet og til udvikling af produkter i tilknytning til rejsekortsystemet. Figur 12 viser Rejsekort A/S' udviklingsomkostninger i perioden 2011-2014.

**Figur 12. Udviklingsomkostninger i perioden 2011-2014 (2014 priser) (Mio. kr.)**



Note: I udviklingsomkostningerne til rejsekortsystemet indgår også 33 mio. kr. i betaling til leverandøren for drift af rejsekortsystemet i 1. halvår 2011 og 7 mio. kr. i 2014 til udstyr til videresalg. 2014 er prognose fra 3. kvartal. Alle tal er afrundede. Derfor kan det give afvigelser fra vores summe ved sammenlægning af tallene i tabellen.

Kilde: Rejsekort A/S.

Det fremgår af figur 12, at Rejsekort A/S har investeret 267 mio. kr. i perioden 2011-2014. Det er 48 mio. kr. mindre end forventet i 2011-prognosen. Differencen skyldes, at Rejsekort A/S har brugt:

- 69 mio. kr. mindre på betalinger til leverandøren for udvikling af rejsekortsystemet end forventet i 2011, idet Rejsekort A/S dengang forventede, at rejsekortsystemet ville være færdigudviklet og leveret ved udgangen af 2014 og kontraktsummen betalt. Eftersom rejsekortsystemet endnu ikke er fuldt leveret, har Rejsekort A/S udskudt en stor del af sine betalinger til leverandøren (72 mio. kr.).
- 32 mio. kr. mindre på egen udvikling end forventet. Rejsekort A/S bruger egne medarbejdere til at bistå leverandøren med udviklingsarbejdet og understøtte leverancerne. En del af dette er efterslæb, idet version 5 ikke er leveret endnu, og der kommer derfor interne udviklingsomkostninger til i 2015.
- 7 mio. kr. mere end forventet på konsulentopgaver i direkte relation til rejsekortsystemet. Disse konsulenter har bistået leverandøren og overvåget og vurderet leverandørens arbejde og leverancer – en opgave, der er blevet vanskeligere af leverandørens udfordringer og forsinkelser. Da version 5 ikke er fuldt leveret endnu, kan der komme flere af denne type omkostninger.
- 46 mio. kr. mere end forventet på køb af ydelser/produkter i tilknytning til rejsekortsystemet hos tredjepart. Det drejer sig bl.a. om investeringer i en håndholdt terminal samt software til kundecentret og den landsdækkende enkeltbillet. Det er produkter, som Rejsekort A/S har investeret i for at forbedre og udvide rejsekortfunktioner og kundeoplevelse, som ikke indgik i kontrakten med leverandøren, men er kommet til siden 2011.

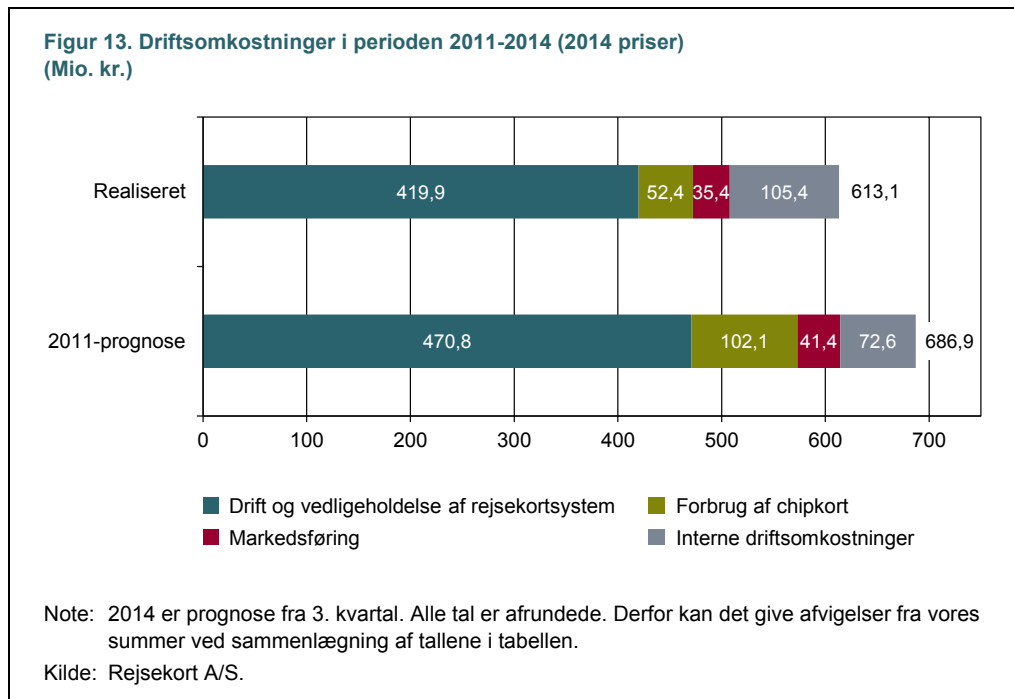
Lægger vi de udskudte betalinger til leverandøren til, har Rejsekort A/S investeret for i alt 25 mio. kr. mere end forventet i perioden 2011-2014. Hertil kommer efterslæb af interne udviklingsomkostninger og konsulentomkostninger hos Rejsekort A/S som følge af leverandørens forsinkelser. Disse kan ikke opgøres præcist endnu. Men efterslæbet kommer til at udgøre mindst 20 mio. kr., jf. Rejsekort A/S' budget for 2015.

#### **Bistand til leverandøren**

I forbindelse med tillægsaftale 5 i december 2010 aftalte Rejsekort A/S (bl.a. på baggrund af råd fra en konsulentvirksomhed) med hovedleverandøren, at Rejsekort A/S skulle involveres mere i udviklingen af rejsekortsystemet. Rejsekort A/S skulle således supportere hovedleverandøren og bistå med tests. Derudover blev det aftalt, at Rejsekort A/S fremadrettet skulle stå for udvikling af systemer ud over hovedsystemer. Denne bistand er sket via Rejsekort A/S' egne medarbejdere og via konsulenter.

### Driftsomkostninger

80. Rejsekort A/S' driftsomkostninger omfatter bl.a. betalinger til leverandøren for drift og vedligeholdelse af rejsekortsystemet i henhold til kontrakten og interne omkostninger til drift og administration mv. i Rejsekort A/S. Figur 13 viser Rejsekort A/S' driftsomkostninger i perioden 2011-2014.



Det fremgår af figur 13, at Rejsekort A/S har haft driftsomkostninger for i alt 613 mio. kr. i perioden 2011-2014, og at driftsomkostningerne samlet er blevet 74 mio. kr. mindre end forventet i 2011. Driftsomkostningerne er desuden blevet 76 mio. kr. mindre end budgetteret i de enkelte år. Differencen i forhold til 2011-prognosen skyldes, at Rejsekort A/S har brugt:

- 51 mio. kr. mindre end forventet på drift og vedligeholdelse af rejsekortsystemet ifølge kontrakten med leverandøren. Det skyldes, at Rejsekort A/S i henhold til sin regnskabspraksis har aktiveret drifts- og vedligeholdelsesomkostninger frem til ibrugtagningen af rejsekortsystemet medio 2011 (33 mio. kr.). Det skyldes også, at drifts- og vedligeholdelsesomkostninger i henhold til kontrakten med leverandøren først når den fulde størrelse, når systemet er endeligt leveret, og som følge af forsinkelsen derfor har været 18 mio. kr. lavere end forventet.
- 50 mio. kr. mindre på chipkort (dvs. det fysiske rejsekort) og 6 mio. kr. mindre på markedsføring end forventet som følge af forsinkelser og lavere rejseaktivitet.
- 33 mio. kr. mere på interne driftsomkostninger end forventet. Det skyldes især, at udgifterne til personale, rejser og administration er blevet højere end forventet i 2011. Rejsekort A/S har forklaret, at forsinkelsen af version 5 har medført, at Rejsekort A/S har haft personale ansat i en længere periode end forventet, og at Rejsekort A/S har udstationeret medarbejdere i Frankrig for at være tæt på leverandøren, hvilket har givet ekstra rejseomkostninger.

## Afskrivninger

81. Efter en periode med pilotdrift gik rejsekortsystemet i egentlig drift medio 2011. Samtidig begyndte Rejsekort A/S en planlagt 10-årig afskrivning af rejsekortsystemet, som alene består af software. På dette tidspunkt havde systemet en regnskabsmæssig værdi på ca. 600 mio. kr. Siden er denne værdi blevet forøget som følge af Rejsekort A/S' investeringer i systemet (ca. 217 mio. kr.) og reduceret som følge af afskrivninger på 68 mio. kr., heraf hovedparten i 2014. Rejsekort A/S havde i 2011-prognosen forventet at afskrive i alt 166 mio. kr. i perioden 2011-2014.

82. I perioden 2011-2013 anvendte Rejsekort A/S en afskrivningsmetode, hvor den regnskabsmæssige værdi af rejsekortsystemet blev afskrevet i takt med brugen (målt i forhold til nettoomsætningen). Men afskrivningsmetoden byggede på forventninger om en langt større omsætning på rejsekort, end der viste sig at være grundlag for, og Rejsekort A/S har derfor afskrevet langt mindre end forventet i 2011 og budgetteret i de enkelte år. Rejsekort A/S har også afskrevet langt mindre, end DSB Rejsekort A/S har afskrevet på samme software-system med en anden afskrivningsmetode. Havde Rejsekort A/S anvendt en afskrivningsmetode svarende til DSB's, ville Rejsekort A/S have afskrevet 194 mio. kr. mere i perioden 2011-2013, end selskabet gjorde.

83. Brugen af Rejsekort A/S' afskrivningsmetode forudsætter, at omsætningen kan estimeres pålideligt. Rejsekort A/S har som følge af den øgede usikkerhed om den fremtidige omsætning på rejsekortet og ændrede afskrivningsregler valgt at ændre afskrivningsmetode fra 2014. Den nye afskrivningsmetode indebærer, at Rejsekort A/S vil afskrive eksisterende og fremtidige investeringer i rejsekortsystemet lineært frem til 2028.

I samme ombæring har Rejsekort A/S også revurderet den økonomiske levetid af rejsekortsystemet med den begrundelse, at leverandøren har garanteret, at systemet kan fungere frem til 2028. Dette er en forlængelse på 7 år i forhold til den afskrivningshorisont, som Rejsekort A/S valgte ved idriftsættelsen i 2011, og i forhold til den afskrivningsprofil, som DSB Rejsekort A/S frem til 2014 anvendte på samme software.

84. I forbindelse med regnskabet for 2014 har DSB revurderet den forventede levetid for udstyr og software i relation til rejsekortet og reduceret levetiden for rejsekortsoftwaren til 3 år. DSB har oplyst, at baggrunden for dette er, at den nuværende platform for rejsekortet vil have en kortere levetid end tidligere forventet på grund af den teknologiske udvikling, og at DSB vil supplere rejsekortet med digitale produkter med lavere enhedsomkostninger.

## Resultater

85. Rejsekort A/S har i perioden 2011-2014 haft et samlet underskud på 527 mio. kr. Som følge af store investeringer i rejsekortsystemet og trinvis udrulning af systemet var det forventet, at Rejsekort A/S ville have underskud i perioden. Men underskuddet er blevet højere end forventet ved indgåelsen af tillægsaftale 5. Det skyldes primært, at Rejsekort A/S har fået markant færre indtægter (265 mio. kr.) end forventet i 2011 som følge af langt færre rejser på rejsekort end forventet, bl.a. som følge af den forsinkede levering af rejsekortsystemet. Rejsekort A/S har også i hvert af årene 2011-2014 fået markant færre indtægter end budgetteret (99 mio. kr.), så selv på kort sigt har rejseaktiviteten på rejsekortet og dermed Rejsekort A/S' indtægter ligget langt under Rejsekort A/S' egne forventninger.

86. De manglende indtægter er i nogen grad blevet udlignet af lavere driftsomkostninger i perioden 2011-2014. Rejsekort A/S' driftsomkostninger har således været 74 mio. kr. lavere end forventet, bl.a. som følge af forsinkelserne, selv om Rejsekort A/S' interne driftsomkostninger er blevet noget højere end forventet (33 mio. kr.), bl.a. fordi leverandørens problemer har gjort det nødvendigt for Rejsekort A/S at have personale ansat i længere tid og afholde udgifter til udstationeringer i Frankrig.

### **Afskrivningsmetoder i DSB og Rejsekort A/S**

*DSB Rejsekort A/S, som er DSB's datterselskab til håndtering af DSB's investering i Rejsekort A/S, har siden 2012 afskrevet rejsekortsoftware lineært, dvs. med en fast andel eller et fast beløb hvert år. DSB Rejsekort A/S anvender dermed samme afskrivningsmetode, som anvendes i DSB's øvrige regnskab.*

### **Ændrede afskrivningsregler**

*I maj 2014 er de internationale regnskabsstandarder for immaterielle anlægsaktiver blevet ændret. Det medfører, at omsætningsbaseret afskrivning med virkning fra 2016 som udgangspunkt ikke længere kan anvendes.*

87. Rejsekort A/S har haft færre udviklingsomkostninger i perioden 2011-2014 end forventet i 2011-prognosen. Det skyldes dog kun, at en stor del af betalingerne til leverandøren og en del af de øvrige udviklingsomkostninger er blevet udskudt som følge af forsinkelsen af version 5. Tager vi højde for dette efterslæb, kommer Rejsekort A/S til at bruge mindst 45 mio. kr. mere end forventet. Disse penge er primært investeret i nye produkter i tilknytning til rejsekortsystemet, som skal forbedre brugen af rejsekortsystemet, og i tættere opfølgning på leverandøren.

88. Trafikselskabernes forventninger til rejseaktiviteten på rejsekortet frem til 2028 er faldet med ca. 1 mia. rejser fra 2011 til 2014. Det svarer til en reduktion på 14 %. Den senere igangsætning af rejsekortet har medført, at trafikselskaberne har sænket deres forventninger til fremtidens brug af rejsekortet. Holder de nyeste prognoser, vil det forringe trafikselskabernes samlede investering i rejsekortet i forhold til forventningerne i 2011. Det skyldes, at Rejsekort A/S' samlede omkostninger til udvikling og drift af rejsekortsystemet er uafhængige af antallet af rejser, og at der vil være 14 % færre rejser at fordele disse omkostninger på.

89. Rejsekort A/S har i perioden 2011-2014 afskrevet langt mindre på rejsekortsystemet end forventet i 2011-prognosen og har i de 3 første år kun afskrevet godt halvdelen af det budgetterede. Det skyldes, at afskrivningerne i denne periode fulgte omsætningen på rejsekortet, som blev væsentligt lavere end budgetteret. Rejsekort A/S har nu ændret afskrivningsmetode, men udviklingen de første år har medført, at Rejsekort A/S skubber afskrivninger foran sig.

Rigsrevisionen kan konstatere, at trafikselskabernes prognoser viser faldende forventninger til brugen af rejsekort i fremtiden. Rigsrevisionen kan også konstatere, at Rejsekort A/S vurderer levetiden på rejsekortsystemet væsentligt længere end DSB. Da DSB er hovedaktionær i Rejsekort A/S, finder Rigsrevisionen det bemærkelsesværdigt, at Rejsekort A/S og DSB i 2014 har vurderet levetiden for rejsekortet diametralt modsat. Hvis Rejsekort A/S' vurdering af den økonomiske levetid har været for optimistisk, kan det betyde, at Rejsekort A/S på et senere tidspunkt vil være nødt til at nedskrive den regnskabsmæssige værdi af rejsekortsystemet.

#### 4.2. Finansiering af Rejsekort A/S via kapitaltilførsler

90. Vi har undersøgt, om ejernes kapitalindskud i perioden 2011-2014 svarer til de forventninger, der fremgår af det seneste aktstykke (Akt 105 fra 2011), og om DSB og Metroselskabets kapitalindskud holder sig inden for de grænser, der fremgår af dette aktstykke og tidligere aktstykker.

##### Aktstykker om kapitaltilførsel

91. Staten har engageret sig økonomisk i Rejsekort A/S via DSB's og Metroselskabets kapitaltilførsel, som er reguleret i 3 aktstykker fra 2003, 2005 og 2011, jf. boks 11.

##### BOKS 11. AKTSTYKKER OM KAPITALTILFØRSEL TIL REJSEKORT A/S (2014-PRISER)

**Akt 172 20/5 2003** gav Metroselskabet hjemmel til at indskyde 8,7 mio. kr. som egenkapital og 13,7 mio. kr. som lån i Rejsekort A/S.

**Akt 187 13/6 2005** gav DSB hjemmel til at indskyde i alt 282,6 mio. kr. i Rejsekort A/S som lån og egenkapital og Metroselskabet hjemmel til at indskyde yderligere 10,7 mio. kr. i egenkapital og 21,4 mio. kr. som lån i Rejsekort A/S.

**Akt 105 5/5 2011** gav DSB hjemmel til at indskyde 346,1 mio. kr. og Metroselskabet hjemmel til at indskyde 55,1 mio. kr. i Rejsekort A/S som egenkapital. Af aktstykket fremgår det, at Rejsekort A/S har behov for at få tilført i alt 691 mio. kr. fra sine ejere i perioden 2011-2014.

I 2010 var hjemlerne i aktstykkerne fra 2003 og 2005 fuldt udnyttet. Alligevel var økonomien i Rejsekort A/S så presset af forsinkelser i leveringen af rejsekortsystemet i perioden 2005-2010, at selskabet havde behov for mere kapital og et nyt aktstykke. Derfor tiltrådte Finansudvalget i maj 2011 Akt 105, som gav DSB og Metroselskabet hjemmel til at indskyde yderligere henholdsvis 346 mio. kr. og 55 mio. kr. som egenkapital i Rejsekort A/S frem til 2014. Af aktstykket fremgik det, at Rejsekort A/S havde behov for at få tilført i alt 691 mio. kr. fra sine ejere frem til 2014. Herefter skulle rejsekortsystemet være fuldt leveret, og Rejsekort A/S hvile i sig selv.

### Kapitaltilførsel til Rejsekort A/S

92. Siden Rejsekort A/S blev stiftet og rejsekortprojektet igangsat i 2003, har ejerne stillet i alt ca. 1,56 mia. kr. til rådighed for Rejsekort A/S, jf. tabel 3.

**Tabel 3. Ejernes samlede kapitaltilførsel til Rejsekort A/S i perioden 2003-2014 (2014-priser)  
(Mio. kr.)**

	Egenkapital	Lån	Indskud i alt	Renter	I alt
DSB	434,7	214,0	<b>648,7</b>	61,9	<b>710,6</b>
Metroselskabet	71,0	34,0	<b>105,0</b>	9,8	<b>114,8</b>
Øvrige	443,5	239,9	<b>683,4</b>	51,0	<b>734,4</b>
<b>I alt</b>	<b>949,2</b>	<b>488,0</b>	<b>1.437,2</b>	<b>122,7</b>	<b>1.559,9</b>

Note: Alle tal er afrundede. Derfor kan det give afvigelser fra vores summer ved sammenlægning af tallene i tabellen.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Rejsekort A/S.

Det fremgår af tabel 3, at ejerne har indskudt i alt 949 mio. kr. i Rejsekort A/S som egenkapital og 488 mio. kr. som lån. I henhold til Rejsekort A/S' ejerftale forrentes lånene med CIBOR-renten tillagt 1 %, men det fremgår, at lånene er afdragsfrie, indtil ejerne beslutter, at Rejsekort A/S skal begynde at afdrage. Rejsekort A/S har indtil nu hverken betalt renter eller afdrag af lånene. Derfor er renterne løbende blevet tillagt lånenes hovedstole og udgør nu 123 mio. kr., hvilket svarer til 20 % af de samlede lån. DSB har indskudt i alt 711 mio. kr., hvoraf 62 mio. kr. er renter. Metroselskabet har indskudt i alt 115 mio. kr., hvoraf 10 mio. kr. er renter.



93. Tabel 4 viser ejernes kapitaltilførsel til Rejsekort A/S i perioden 2011-2014 og ejernes andele af Rejsekort A/S i december 2014.

**Tabel 4. Ejernes samlede kapitaltilførsel til Rejsekort A/S i perioden 2011-2014 (2014-priser) (Mio. kr.)**

	Ejerandel	Egenkapital	Lån	Indskud i alt	Renter	I alt
DSB	47 %	321,3	0,0	<b>321,3</b>	21,5	<b>342,9</b>
Metroselskabet	7 %	51,1	0,0	<b>51,1</b>	3,4	<b>54,5</b>
Movia	30 %	206,1	0,0	<b>206,1</b>	13,8	<b>219,9</b>
Midttrafik	8 %	75,9	60,5	<b>136,4</b>	1,7	<b>138,1</b>
Sydtrafik	4 %	28,3	0,0	<b>28,3</b>	2,1	<b>30,4</b>
Nordjyllands Trafikselskab	4 %	28,3	0,0	<b>28,3</b>	1,9	<b>30,1</b>
<b>I alt</b>	<b>100 %</b>	<b>711,0</b>	<b>60,5</b>	<b>771,5</b>	<b>44,5</b>	<b>816,0</b>

Note: Sydtrafik lånte Rejsekort A/S 6 mio. kr. i 2011, men konverterede i 2013 lånet til aktiekapital. Ejerandel er udregnet på basis af nominal aktiekapital i december 2014. Ejerandel svarer ikke fuldstændig til fordelingen af egenkapital i tabel 3 på grund af korrektion på i alt 64 mio. kr. foretaget før 2006. Alle tal er afrundede. Derfor kan det give afvigelser fra vores summer ved sammenlægning af tallene i tabellen.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Rejsekort A/S.

Det fremgår af tabel 4, at Rejsekort A/S' ejere i perioden 2011-2014 har indskudt i alt 772 mio. kr. i selskabet. Ejerne har indskudt 61 mio. kr. som lån og 711 mio. kr. som egenkapital. Heraf har DSB indskudt 321 mio. kr., og Metroselskabet har indskudt 51 mio. kr. – begge dele som egenkapital. Midttrafik har som det eneste selskab både indskudt kapital som egenkapital og som lån. Samlet set har ejerne indskudt 80 mio. kr. mere i Rejsekort A/S end de 691 mio. kr., som Rejsekort A/S forventede at have behov for ved udarbejdelsen af Akt 105. Hertil kommer 45 mio. kr. i renter, som er blevet tilskrevet lånenes hovedstole, idet Rejsekort A/S som nævnt ikke har betalt renter af lån fra ejerne. Lægger vi renterne oven i ejernes indskud, har ejerne indskudt i alt 816 mio. kr. i Rejsekort A/S i perioden 2011-2014. Det er 125 mio. kr. mere end forventet i Akt 105.

#### **Akt 105**

94. Som nævnt gav Akt 105 DSB hjemmel til at indskyde 346 mio. kr. i Rejsekort A/S og Metroselskabet hjemmel til at indskyde 55 mio. kr. Da DSB har indskudt 321 mio. kr. og Metroselskabet 51 mio. kr. som egenkapital i Rejsekort A/S, er kapitalindskuddene umiddelbart inden for de beløbsmæssige grænser i Akt 105. Af aktstykket fremgår dog 4 væsentlige forudsætninger, som har påvirket opgørelserne af Rejsekort A/S' kapitalbehov og de afledte grænser for kapitalindskud fra DSB og Metroselskabet.

For det første var beregningerne af kapitalbehovet fra DSB og Metroselskabet i Akt 105 baseret på en forudsætning om, at ejerkredsen bag Rejsekort A/S ikke ville blive udvidet. Denne forudsætning holdt ikke, idet ejerkredsen medio 2013 blev udvidet med Midttrafik, som har indskudt i alt 136 mio. kr. i Rejsekort A/S. Udvidelsen af ejerkredsen har medført tilslutningsomkostninger for Rejsekort A/S på i alt 23 mio. kr., hvilket giver en nettoeffekt af Midttrafiks indskud på i alt 113 mio. kr. Dette er kapital, som de øvrige ejere, heriblandt DSB og Metroselskabet, ellers skulle have indskudt i perioden 2011-2014, for at Rejsekort A/S kunne løbe rundt.

For det andet var det i Akt 105 en forudsætning, at kapitalindskuddet skulle dække trafiksel-skabernes forbrug af rejsekort (chipkort) og dermed fungere som en forudbetaling. Det frem-går af aktstykket, at 155 mio. kr. af kapitalbehovet på 691 mio. kr. vedrører dette forhold. Den-ne forudsætning har heller ikke holdt, idet Rejsekort A/S i hele perioden 2011-2014 har op-krævet betaling for køb af chipkort fra trafiksel-skaberne, i takt med at kunderne har bestilt og betalt rejsekort hos trafiksel-skaberne (i alt 63 mio. kr. i perioden 2011-2014). Kapitalind-skuddet har derfor ikke fungeret som den forudsatte forudbetaling.

For det tredje forudsatte Akt 105, at kapitalindskud skulle ske i form af egenkapital og ikke som lån for at mindske den økonomiske byrde, der efterfølgende ville ligge på ejerne af Rej-sekort A/S, hvis rejsekortets driftsøkonomi også skulle bære en forrentning af lån. Som en konsekvens heraf var der i aktstykket indregnet udbyttebetaling til aktionærene på 317 mio. kr. i perioden 2024-2028 finansieret af højere transaktionsafgifter. Denne forudsætning har de oprindelige ejere af Rejsekort A/S levet op til.

Men selv om indskuddene er sket som egenkapital, er DSB's og Metroselskabets lån til Rej-sekort A/S alligevel vokset med henholdsvis 22 mio. kr. og 3 mio. kr. fra 2011 til 2014 som følge af, at Rejsekort A/S ikke har betalt renter af sine lån. Renterne er derfor blevet tillagt lånenes hovedstole, og på den måde har Rejsekort A/S' ejere undgået at skulle indskyde ekstra kapital i selskabet for at dække renteudgifterne. Denne forøgelse af lånene er der iføl-ge Transportministeriet ikke hjemmel til i Akt 105. Der er heller ikke hjemmel til forøgelsen af lånene i de tidligere aktstykker, da DSB og Metroselskabet allerede i 2009 – uden at med-regne renterne – havde udnyttet aktstykkernes hjemler fuldt ud. Vi kan desuden konstatere, at den rentetilskrivning, der er foretaget i perioden 2005-2010, også i vid udstrækning er sket uden hjemmel, idet DSB's lån i perioden 2005-2010 er steget med 40 mio. kr., og Metrosel-skabets lån er steget med 6 mio. kr. mere, end der var hjemmel til i Akt 187 fra 2005 og Akt 172 fra 2003.

For det fjerde var Akt 105 baseret på en mere forsigtig udrulningsprofil end 2011-prognosen, idet Rejsekort A/S af forsigtighedsgrunde havde indregnet ½ års forsinkelse i udbredelsen af rejsekort i langtidsprognosen bag aktstykket. Aktstykket er derfor baseret på 160 mio. fær-re rejser i perioden 2011-2014 end 2011-prognosen. Trods forsigtigheden har denne forud-sætning ikke holdt, idet den endelige levering af rejsekortsystemet er blevet forsinket 2 år. Aktstykkets prognose har derfor vist sig at være alt for optimistisk, og Rejsekort A/S har haft et større behov for tilførsel af kapital end forventet i Akt 105.

## Resultater

95. Rejsekort A/S har i perioden 2011-2014 udvidet sit kapitalgrundlag med 711 mio. kr. i ak-tiekapital og 61 mio. kr. i ansvarlige lån, dvs. samlet set 772 mio. kr. Dertil kommer, at Rej-sekort A/S' lån er steget med 45 mio. kr. som følge af, at Rejsekort A/S ikke har betalt ren-ter af lånene fra sine ejere. Renterne svarer til udgifter, som Rejsekort A/S ellers skulle ha-ve betalt, og bør derfor indregnes i den samlede kapitaltilførsel. Ejernes samlede kapitaltil-førsel bliver dermed på i alt 816 mio. kr. i perioden 2011-2014. Det er 125 mio. kr. mere end forventet i Akt 105. Dertil kommer, at trafiksel-skaberne – trods forudsætningen om forudbe-taling – løbende har betalt for deres forbrug af chipkort, hvilket har beløbet sig til 63 mio. kr. I modsat retning trækker, at Rejsekort A/S har haft meromkostninger som følge af tilslutnin-gen af Midttrafik på 23 mio. kr., der skal fradrages. Trafiksel-skaberne har bidraget med i alt 165 mio. kr. mere end de 691 mio. kr., som fremgår af Akt 105.

96. DSB's og Metroselskabets kapitalindskud er holdt inden for de beløbsmæssige grænser i Akt 105, men som nævnt har aktstykkets forudsætninger ikke holdt, og selskabernes lån til Rejsekort A/S er steget som følge af den manglende rentebetaling. Derfor har DSB og Metroselskabet de facto indskudt mere kapital i Rejsekort A/S end forventet i aktstykket. Ud af det samlede merindskud på 165 mio. kr. svarer DSB's og Metroselskabets andel til 89 mio. kr. Af de 89 mio. kr. er 25 mio. kr. manglende rentebetalinger tilskrevet som lån til Rejsekort A/S, hvilket der efter Rigsrevisionens vurdering ikke har været hjemmel til i aktstykkerne. Der til kommer, at trafiksselskaberne i perioden 2005-2010 har overskredet de tidligere aktstykker med i alt 47 mio. kr. som følge af rentetilskrivninger i perioden.

#### 4.3. Styring af økonomien i Rejsekort A/S

97. Vi har undersøgt, om Rejsekort A/S og selskabets ejere har taget tilstrækkelige initiativer til at rette op, når udviklingen i økonomien ikke har svaret til forventningerne. Det har vi undersøgt med udgangspunkt i 2 hovedproblemstillinger i Rejsekort A/S' økonomistyring: de manglende indtægter og det heraf følgende ekstra behov for kapitalindskud.

98. Rejsekort A/S' bestyrelse skal i henhold til selskabets ejeraftale træffe alle væsentlige økonomiske beslutninger ved konsensus. Det gælder fx spørgsmål vedrørende kapitalforøgelse, forrentning af lån og udbytte, budget, regnskabsprincipper og transaktionsafgifter.

##### Styring af indtægterne i Rejsekort A/S

99. Vi har undersøgt, om Rejsekort A/S har taget initiativer til at forbedre sit indtægtsgrundlag, idet Rejsekort A/S tidligere har haft store udfordringer med at leve op til egne forventninger til indtægternes størrelse i perioden 2011-2014.

100. Rejsekort A/S' indtægter fra transaktionsafgifterne afhænger af årets rejseaktivitet på rejsekortet og de satser for transaktionsafgifter pr. rejse og pr. omsætningskrone, som bestyrelsen fastlægger hvert år i forbindelse med budgetlægningen. Bestyrelsen fastlægger afgiftssatserne ud fra trafiksselskabernes prognoser for rejseaktiviteten på rejsekortet i prognoseperioden (p.t. frem til 2028), så de samlede transaktionsafgifter kan dække Rejsekort A/S' gennemsnitlige årlige kapital- og driftsomkostninger. Satserne justeres ikke inden for det enkelte år, selv om rejseaktiviteten i løbet af året viser sig at være højere eller lavere end forventet ved budgetlægningen, men udsving i rejseaktiviteten vil påvirke satserne i årene derefter.

101. Som vi har vist, har trafiksselskaberne løbende reduceret deres forventninger til rejseaktiviteten på rejsekortet på både kort og langt sigt. I forbindelse med budgetlægningen for 2012, 2013 og 2014 har Rejsekort A/S taget udgangspunkt i langtidsprognoser fra trafiksselskaberne, der år for år har vist faldende forventninger til rejseaktiviteten på rejsekortet frem til 2028. De reducerede forventninger til rejser på rejsekortet har medført stigende afgiftssatser. Afgiften pr. rejse er således steget med 45 % i faste priser fra 2011 til 2014. De højere afgifter skyldes dog også en teknisk omlægning af beregningsgrundlaget, og at bestyrelsen fra 2014 har fastsat satserne så højt, at Rejsekort A/S kan generere udbytte fra 2021.

102. Vores undersøgelse viser, at trafiksselskabernes reducerede forventninger til rejseaktiviteten på rejsekort på kort og langt sigt skyldes, at selskaberne ikke har udfaset gamle billetprodukter i den hastighed, det var forudsat, og at flere selskaber, fx DSB, har introduceret nye muligheder for at købe billetprodukter uden for rejsekortsystemet ved hjælp af mobiltelefonen. Dette kan dels tilskrives den forsinkede levering af rejsekortsystemet, dels selve afgiftsmodellen, som ikke giver trafiksselskaberne økonomisk incitament til at flytte rejser over på rejsekortet, hvis de har et anvendeligt alternativ. Når satserne for afgifter på rejsekortrejser tilmed stiger, giver det trafiksselskaberne endnu større incitament til at fastholde gamle billetprodukter og udvikle nye billetprodukter uden for rejsekortsystemet.

##### Transaktionsafgifter, satser

*Beløbssatsen pr. rejse fastlægges, så afgifterne pr. rejse (rejseafgift) dækker 60 % af Rejsekort A/S' gennemsnitlige omkostninger i prognoseperioden (p.t. frem til 2028). Afgiften i forhold til omsætningen (omsætningsafgiften) fastlægges, så den dækker de resterende 40 % af omkostningerne.*

##### Afgiftssatser og udbytte

*I 2013 blev ejerne af Rejsekort A/S enige om at indregne udbytte til ejerne. Udbytte kræver overskud i selskabet, hvilket kræver højere transaktionsafgifter end et scenarie uden udbytte (som 2011-prognosen), da rejsemængden ikke forudsættes påvirket af ændrede afgifter.*

Rejsekort A/S har en tilslutningsaftale med hvert trafikskabselskab, som regulerer selskabets brug af rejsekortet, jf. boks 12.

#### BOKS 12. TILSLUTNINGSAFTALER OM REJSEKORTET SOM ENESTE BILLETTYPE

Rejsekort A/S har indgået tilslutningsaftaler med alle tilsluttede trafikskabselskaber, hvoraf det fremgår, at rejsekortet skal være eneste billettype (eksklusivitet). Der er ikke i tilslutningsaftalerne nærmere beskrivelser af, hvordan bestemmelsen om rejsekortet som eneste rejsehjemmel skal fortolkes, og hvornår den skal gælde fra. Der er dog 2 undtagelser:

- *Kontantbilletter til lange togrejser.* Denne undtagelse er blevet udfordret af, at bestyrelsen i 2011 vedtog, at disse rejser skulle omfattes af rejsekortsystemet og transaktionsafgifter i forbindelse med implementeringen af en landsdækkende enkeltbillet fra 2014. Trafikskabselskaberne har dog ikke kunnet blive enige om den landsdækkende enkeltbillet, og projektet er skrinlagt. Det er endnu uklart, hvilken betydning det har for tilslutningsaftalen.
- *Billettyper, som Rejsekort A/S har givet samtykke til,* at trafikskabselskaberne kan anvende ved siden af rejsekortet. Rejsekort A/S har endnu ikke givet et sådan samtykke.

Som det fremgår af boks 12, står det i tilslutningsaftalerne, at rejsekortet skal være eneste billettype. Dette hænger sammen med, at økonomien i Rejsekort A/S med den nuværende finansieringsmodel er helt afhængig af, at Rejsekort A/S' ejere og øvrige tilsluttede trafikskabselskaber bruger rejsekortsystemet. Der er dog blandt Rejsekort A/S og trafikskabselskaberne uenighed om fortolkningen af tilslutningsaftalerne. Vi kan således konstatere, at trafikskabselskaberne i deres prognoser i perioden 2012-2014 i tiltagende grad har set bort fra den grundlæggende antagelse om, at rejsekortet skal være eneste rejsehjemmel. Dette gælder særligt for DSB, som bl.a. har oplyst, at de ikke kan ignorere udviklingen i mobile platforme, og at eksklusivitet for rejsekortet er et problem i forhold til konkurrencelovgivningen.

103. Spørgsmålet om de færre rejser på rejsekortet og de deraf manglende indtægter har været et tilbagevendende punkt i ledelsens rapportering til bestyrelsen i 2013 og 2014, og ledelsen har synliggjort de manglende indtægter i bestyrelsesmaterialet. Spørgsmålet er blevet behandlet på flere bestyrelsesmøder i Rejsekort A/S i 2013 og 2014. Men drøftelserne har ikke medført, at bestyrelsen har truffet beslutninger om korrigerende handlinger, bl.a. fordi trafikskabselskaberne er meget uenige om, hvordan de skal forholde sig til de faldende forventninger til rejseaktiviteten på rejsekortet. Rejsekort A/S har desuden i december 2014 bedt sin advokat om at fortolke tilslutningsaftalernes bestemmelse om, at rejsekortet skal være eneste rejsehjemmel, men har ikke i øvrigt forsøgt at håndhæve tilslutningsaftalerne.

104. I det følgende ser vi på de beslutninger, der ligger bag de 3 væsentligste konkrete årsager til, at rejseaktiviteten på rejsekort har været lavere end forventet i perioden 2011-2014.

#### *Udskydelse af udfasningen af klippekortet i hovedstadsområdet*

105. Udfasningen af klippekortet i hovedstadsområdet er blevet udskudt flere gange, selv om klippekortet har stor betydning for, hvor mange kunder der bruger rejsekortet. Hovedparten af rejserne i Danmark foregår i hovedstadsområdet, og en stor del af disse rejser er i 2013 og 2014 foretaget på klippekort. Rejsekort A/S har estimeret den økonomiske effekt af de 3 udskydelser til 40-60 mio. kr. i 2013-2014. Det er ikke Rejsekort A/S' bestyrelse, men derimod trafikskabselskaberne i Hovedstadssamarbejdet, der har truffet beslutningerne om klippekortets fremtid, jf. boks 6. Bestyrelsen i Rejsekort A/S har ved flere lejligheder drøftet den forsinkede udfasning af klippekortet og de økonomiske konsekvenser for Rejsekort A/S og ejerne, dog uden at beslutningen er blevet ændret.

*Hovedstadssamarbejdet er et samarbejde mellem trafikskabselskaberne i hovedstadsområdet (DSB, Movia og Metroselskabet) om bl.a. takster og billetprodukter. Samarbejdet sekretariatsbetjenes af Trafikstyrelsen. Hovedstadssamarbejdet er en delmængde af ejerkredsen i Rejsekort A/S. Direktøren for Rejsekort A/S deltager ikke i møderne.*

*Skrinlæggelsen af den landsdækkende enkeltbillet*

106. Rejsekortsystemet består dels af et system til rejsekortrejser, dels af et system til håndtering af kontantbilletter, som er implementeret i busser og rejsekortautomater overalt i landet. Bestyrelsen besluttede i 2011, at enkeltbilletter til lange togrejser også skulle omfattes af rejsekortsystemet, men på foranledning af DSB udskød trafikselskaberne først implementeringen til januar 2015 og opgav senere projektet helt. Rejsekort A/S har estimeret, at de manglende transaktionsafgifter som følge heraf beløber sig til 10-15 mio. kr. i 2014. Derudover har Rejsekort A/S haft omkostninger til udviklingen af it-systemet på 6,5 mio. kr., som Rejsekort A/S vil kræve tilbagebetalt af Bus & Tog. Skrinlæggelsen af den landsdækkende enkeltbillet har været drøftet på et bestyrelsesmøde i Rejsekort A/S, men uden at der blev truffet nogen beslutninger vedrørende Rejsekort A/S' økonomi.

*Forsinket indførelse af periodekort på rejsekortet (fastprisprodukt)*

107. I forbindelse med tillægsaftale 5 bestilte Rejsekort A/S et fastprisprodukt, dvs. periodekort, til rejsekortet. Efter den oprindelige tidsplan skulle periodekortet have været leveret og taget i brug af kunderne primo 2014. Effekten af forsinkelsen af periodekort til rejsekortet har Rejsekort A/S estimeret til 70-80 mio. kr. i manglende transaktionsafgifter i 2014. Som nævnt i kap. 3 mangler der stadig at blive truffet en række endelige beslutninger vedrørende den konkrete anvendelse af periodekort, før det kan implementeres på rejsekort. Dette har ikke været årsag til leverandørens forsinkelse, men kan betyde, at periodekort ikke kan tages i brug straks ved leveringen, hvilket kan få yderligere økonomiske konsekvenser for Rejsekort A/S.

**Sikring af Rejsekort A/S' kapitalgrundlag**

108. Rejsekort A/S har i perioden 2011-2014 været helt afhængig af kapitalindskud fra sine ejere. Vi har derfor undersøgt, om Rejsekort A/S har sikret sig, at ejerne vil stille den nødvendige kapital til rådighed, når selskabet har behov for det.

109. Som vi har vist tidligere, har Rejsekort A/S' ejere indskudt i alt 771 mio. kr. i Rejsekort A/S i perioden 2011-2014. Kapitalindskuddene er sket ad 9 omgange, når Rejsekort A/S har haft akut behov for likviditet. De mange omgange skyldes ejernes ønske om at undgå at tilføre større likviditet i Rejsekort A/S end nødvendigt. Kapitalindskuddene er sket med udgangspunkt i et tilsvarende antal enkeltaftaler, som alene har forpligtet ejerne til at stille den akut nødvendige likviditet til rådighed for Rejsekort A/S. At det har været nødvendigt for ejerne at indgå aftaler fra gang til gang skyldes, at beløbsgrænserne for de forpligtelser til kapitalindskud, der fremgår af ejeraftalen, allerede var nået i 2009, og at ejeraftalen ikke er blevet fornyet siden 2007 på grund af uenighed mellem ejerne.

110. Rejsekort A/S' ejere er meget uenige om en række af de forhold, som ejeraftalen regulerer, herunder selskabets styringsgrundlag, beslutningsstruktur, finansiering, omkostninger samt transaktionsafgifternes sammensætning og størrelse.

Fx er ejerne uenige om:

- 60/40-fordelingen mellem de 2 typer af transaktionsafgifter (rejseafgift og omsætningsafgift), fordi denne fordeling har betydning for, hvor stor en del af Rejsekort A/S' omkostninger trafikselskaber med mange korte rejser (fx Movia) og trafikselskaber med mange lange rejser (fx DSB) skal betale for at bruge rejsekortsystemet. De regionale trafikselskaber har i en årrække forsøgt at få ændret omkostningsfordelingen, så omsætningen på rejsekort kommer til at veje tungere, mens DSB har arbejdet i den modsatte retning.
- I hvilken udstrækning Rejsekort A/S skal tillade, at trafikselskaberne har egne konkurrerende billetprodukter, og i hvilket omfang disse konkurrerende produkter eventuelt skal pålægges afgifter til Rejsekort A/S. Fx er ejerne uenige om, hvorvidt DSB's enkeltbilletter skal pålægges transaktionsafgifter, eftersom projektet om den landsdækkende enkeltbillet er skrinlagt, og hvorvidt nye billetprodukter skal omfattes af transaktionsafgifter, selv om de ikke benytter rejsekortteknologien.

**Kapitalindskud i Rejsekort A/S er sket ad:**

- 1 omgang i 2011
- 3 omgange i 2012
- 3 omgange i 2013
- 2 omgange i 2014.

- Om Rejsekort A/S skal generere overskud på langt sigt eller bare hvile i sig selv. Hvis selskabet skal generere et overskud, der er tilstrækkeligt stort til, at dets ejere kan få udbytte, skal transaktionsafgifterne fastsættes på et højere niveau, end hvis selskabet ikke skal generere overskud. DSB har været stærk fortalere for, at Rejsekort A/S på sigt skal give overskud og generere udbytte til ejerne, mens de regionale busselskaber ønsker, at Rejsekort A/S skal hvile i sig selv og stille billetinfrastrukturen til rådighed så billigt som muligt.

111. Uenighederne mellem ejerne varierer fra sag til sag og involverer også retslige problemstillinger, fx i relation til konkurrencereglerne. DSB står med sine kunder med anderledes rejsemønstre end de øvrige trafikkselskabers og sit særlige styringsgrundlag med krav om forretningsmæssig drift ofte i et modsætningsforhold til de øvrige ejere. Trods flere forhandlingsforløb siden 2010 er det endnu ikke lykkedes for ejerne at blive enige om en ny ejeraftale og dermed skabe sikkerhed for, at Rejsekort A/S kan få finansieret sine drifts- og kapitalomkostninger.

Ved udgangen af 2014 er dette problem blevet meget presserende. Det skyldes, at ledelsen ved fremlæggelsen af forslag til budgettet for 2015 vurderede, at Rejsekort A/S vil få et likviditetsunderskud på 50 mio. kr. i 2015 og 60 mio. kr. i 2016, medmindre transaktionsafgifterne blev forhøjet væsentligt. Likviditetsunderskuddet kan ikke umiddelbart finansieres via kapitalindskud, da rammerne i Akt 105 er opbrugt. Dertil kommer, at der ikke er enighed blandt ejerne om at forhøje transaktionsafgifterne væsentligt, da det bl.a. vil betyde, at de trafikkselskaber, der har en høj andel af rejsekortrejser, vil få en forholdsvis høj ekstraregning. Derfor har ejerne foreløbig ikke kunnet blive enige om et budget for 2015.

112. Den fastlåste situation er blevet opløst af, at trafikkselskaberne med Transportministeriets mellemkomst i december 2014 har indledt forhandlinger om en ny finansieringsmodel for Rejsekort A/S. Ministeriet har i april 2015 med inddragelse af trafikkselskaberne fået udarbejdet en ny finansieringsmodel for Rejsekort A/S (årsrapportmodellen), som selskaberne skal beslutte, om de endeligt vil tiltræde. Ministeriet forventer efter forhandlingsforløbet, at trafikkselskaberne tiltræder den udarbejdede model. Boks 13 beskriver årsrapportmodellen.

#### **BOKS 13. ÅRSRAPPORTMODELLEN**

Årsrapportmodellen indebærer, at udbydere af kollektiv trafik i Danmark i stedet for transaktionsafgifter betaler et fast abonnement til Rejsekort A/S beregnet ud fra trafikkselskabernes samlede antal af rejser og rejseomsætning, uanset om rejserne foregår på rejsekort eller ej. Abonnementsbetalingerne fastsættes, så de dækker udgifterne i Rejsekort A/S fuldt ud.

Hvis ejerne beslutter at tiltræde årsrapportmodellen og en ny ejeraftale, vurderer Transportministeriet, at det vil skabe et holdbart og forudsigeligt økonomisk grundlag for Rejsekort A/S. Således vil trafikkselskaberne med en årsrapportmodel skulle betale et fast beløb til dækning af Rejsekort A/S' løbende drifts- og kapitalomkostninger – uanset antallet af rejsekortrejser – og selskaberne vil derfor få større økonomisk incitament til at udfase gamle billetprodukter og flytte rejser over på rejsekort. Samtidig vil denne model ikke forhindre, at trafikkselskaberne udvikler og anvender nye typer af billetprodukter, som kunderne efterspørger. Med en sådan model kommer Rejsekort A/S' ejere til i fællesskab at betale for det billetsystem, som de blev enige om at købe hos leverandøren i 2005.

Efter planen skal den nye finansieringsmodel indføres i 2015 og være fuldt indført i 2016. Det er forventningen, at Rejsekort A/S vil vedtage et nyt budget for 2015, hvis trafiksselskaberne som forventet tiltræder modellen. Med modellen vil væsentlige uenigheder mellem trafiksselskaberne forventeligt være løst. Det gælder bl.a. spørgsmålet om, hvor stor en del af Rejsekort A/S' omkostninger det enkelte trafiksselskab skal finansiere, og således skal DSB med modellen betale mere til Rejsekort A/S, end DSB havde forventet. Særligt DSB har haft forbehold over for enkelte dele af modellen.

### Resultater

113. Bestyrelsen i Rejsekort A/S er adskillige gange i 2013 og 2014 blevet gjort opmærksom på problemerne med de manglende indtægter fra transaktionsafgifter. Alligevel har bestyrelsen ikke truffet beslutninger, der kunne imødegå disse tab. Det skyldes bl.a., at Rejsekort A/S er ejet af 6 trafiksselskaber, som hver især har egne interesser at varetage i forhold til deres produkter og kunder. I takt med at transaktionsafgifterne er steget, har selskaberne haft et faldende incitament til at flytte rejser over på rejsekortet, hvilket giver endnu højere afgifter og behov for kapitalindsud. Rejsekort A/S har indtil videre ikke effektivt håndhævet aftalerne om, at rejsekortet skal være den eneste billettype.

114. I praksis kan et enkelt trafiksselskab eller en lille gruppe af selskaber træffe beslutninger, som har stor negativ effekt på Rejsekort A/S' økonomi, uden om Rejsekort A/S' bestyrelse. Det viser sagen om klippekortet i hovedstadsområdet, hvor hverken Rejsekort A/S eller trafiksselskaberne uden for Hovedstadssamarbejdet har haft indflydelse på beslutningen om at udskyde udfasningen, og sagen om den landsdækkende enkeltbillet, hvor et enkelt trafiksselskab sent i processen foranledigede, at projektet blev stoppet.

115. Ejerne har 9 gange i perioden 2011-2014 stillet kapital til rådighed for Rejsekort A/S til dækning af et akut likviditetsproblem på baggrund af et tilsvarende antal enkeltaftaler. Med enkeltaftalerne har ejerne kun forpligtet hinanden juridisk til at stille kapital til rådighed fra aftale til aftale, hvilket har skabt usikkerhed om finansieringen. Modellen med enkeltaftaler skyldes, at ejerne på grund af uenighed om helt grundlæggende forhold i selskabet – trods et årelangt forhandlingsforløb – endnu ikke er blevet enige om at forny selskabets ejerftale.

I slutningen af 2014 blev konflikten mellem ejerne tilspidset. Med Transportministeriets mellemkomst blev der i december 2014 indledt forhandlinger med trafiksselskaberne om en ny finansieringsmodel for Rejsekort A/S, som bygger på faste indbetalinger til Rejsekort A/S uafhængigt af rejseaktiviteten på rejsekortet. Ministeriet har i april 2015 med inddragelse af trafiksselskaberne fået udarbejdet en ny finansieringsmodel for Rejsekort A/S, som selskaberne skal beslutte, om de vil tiltræde. Beslutter trafiksselskaberne sig for at tiltræde modellen, er det ministeriets forventning, at en lang række af de nuværende finansieringsproblemer i Rejsekort A/S vil være løst. Indgåelse af den nye finansieringsmodel kræver, at trafiksselskaberne viser stor vilje til kompromis. En sådan kompromisvilje har trafiksselskaberne demonstreret i forbindelse med udarbejdelsen af modellens principper og detaljer.

116. Det er Rigsrevisionens vurdering, at konstruktionen og beslutningsstrukturen i Rejsekort A/S i en lang periode har stået i vejen for, at rejsekortet har kunnet blive en forretningsmæssig succes for trafiksselskaberne. Det er positivt, at ejerne efter mange års forhandlinger endelig synes at være villige til at indgå kompromis og dermed sikre Rejsekort A/S' fortsatte drift og de offentlige investeringer i rejsekortsystemet.

#### 4.4. Transportministeriets tilsyn med økonomien i Rejsekort A/S

117. En minister har pligt til at føre et overordnet tilsyn med og overvåge udviklingen i et aktieselskab med statslig deltagelse, idet ministeren skal sikre, at lovformål mv. følges, og reagere, hvis statens midler trues, jf. "Staten som aktionær" fra 2004. I 2005 traf regeringen beslutning om, at staten kunne engagere sig i den videre udvikling og implementering af rejsekortet. I den forbindelse blev der lagt vægt på, at transportministeren nøje skulle følge fremdriften og økonomien i rejsekortet. Ministeren fandt det hensigtsmæssigt, at statens engagement i rejsekortet skete gennem DSB og Metroselskabet, da de er medejere af Rejsekort A/S. Derfor føres tilsynet med økonomien i Rejsekort A/S via kvartalsmøderne med DSB og Metroselskabet. Da statens investeringer i rejsekortet er reguleret via aktstykker, har Transportministeriet også pligt til at følge op på, om DSB's og Metroselskabets investeringer i Rejsekort A/S holder sig inden for aktstykkerne.

*Staten som aktionær er en publikation udgivet af Finansministeriet i 2004.*

Vi har på den baggrund undersøgt, om Transportministeriet via kvartalsmøderne med DSB og Metroselskabet har fulgt udviklingen i økonomien i Rejsekort A/S og har fulgt op på Akt 105 og reageret, hvis statens investering var truet, eller der i øvrigt var behov for at orientere Finansudvalget om den økonomiske udvikling i selskabet.

##### **Transportministeriets viden om og engagement i de økonomiske problemer**

118. Rejsekortet har været fast punkt på dagsordenen på Transportministeriets kvartalsmøder med DSB og Metroselskabet i perioden 2011-2014. Forud for hvert møde har selskaberne orienteret ministeriet om den seneste udvikling i projektet, herunder fremdrift i udrulningen, ejernes kapitalindskud i Rejsekort A/S og overslag over likviditetsbehovet i resten af det pågældende kalenderår. Ministeriet har oplyst, at der ikke har været tale om en selvstændig opfølgning på økonomien i Rejsekort A/S. Ministeriet har et princip om armslængde til DSB og Metroselskabet, og det er ifølge ministeriet bestyrelsen i DSB og Metroselskabet, der er ansvarlig for at følge op på økonomien i egne datterselskaber.

119. Spørgsmålet om uenighederne i ejerkredsen og problemerne med at forny ejeraftalen er blevet behandlet i mange baggrundsnotater og på en række kvartalsmøder med DSB allerede fra 2011. DSB har fx fremført, at ejerne bruger mange ressourcer på at være uenige og håndtere problemer i Rejsekort A/S, og Transportministeriet har kendt til interessekonflikterne mellem ejerne og DSB's position i disse sager. Ministeriet har i sine baggrundsnotater flere gange forholdt sig til spørgsmålet og overvejet at tage en aktiv rolle i forhandlingerne, men ministeriet har oplyst, at ministeriet ikke fandt grundlag for at intervenere, bl.a. som følge af princippet om armslængde til DSB. Derudover ønskede ministeriet ikke at påtage sig risikoen for rejsekortets udvikling, når beslutninger om udrulning, takster og konkurrerende produkter ligger hos trafikelskaberne.

Vi kan dog konstatere, at Transportministeriet løbende har intervenseret i forhold til forskellige andre spørgsmål, herunder rejsekortets brugervenlighed og levering, mens ministeriet først i slutningen af 2014 har valgt at engagere sig aktivt i forhold til de økonomiske og styrimæssige problemer i Rejsekort A/S.

120. Transportministeriet har oplyst, at ministeriet ikke har nogen formel indsigelsesmulighed i forhold til Rejsekort A/S, men mener sig berettiget til at gribe ind, hvis ejerne ikke selv kan håndtere visse konkrete problemer af kritisk betydning for projektet. Det gælder navnlig, hvis udviklingen i projektet rummer en risiko for, at Folketinget skal inddrages for at tage stilling til projektet. I forbindelse med kvartalsmøderne har DSB og Metroselskabet fra medio 2014 orienteret ministeriet om de akutte økonomiske problemer i Rejsekort A/S, og i oktober 2014 henvendte Rejsekort A/S sig selv til ministeriet om problemerne. Ministeriet konstaterede herefter, at ejerne ikke var enige om, hvordan problemerne skulle løses. Da ministeriet vurderede, at der var risiko for, at Rejsekort A/S ville gå i betalingsstandsning i 2015, handlede ministeriet, selv om ministeriet dermed brød princippet om armslængde. Det var imidlertid ifølge ministeriet en forudsætning, at ministeriets intervention blev opfattet som både betimelig og nødvendig af trafikelskaberne.

*Transportministeriets rolle i forhold til DSB er gennemgået i flere tidligere beretninger, bl.a. beretningen fra 2011 om rejsekortprojektet og beretningen fra 2014 om DSB's økonomi.*



Det var derfor på Transportministeriets initiativ, at trafiksselskaberne i december 2014 via et finansieringsseminar indledte et forhandlingsforløb med henblik på at finde en varig løsning på Rejsekort A/S' økonomiske problemer. Resultatet af finansieringsseminaret blev som tidligere nævnt en principiel enighed om en ny finansieringsmodel. Ministeriet har siden finansieringsseminaret engageret sig meget i arbejdet med at operationalisere modellen. Ministeriet har således påtaget sig ledelsen af projektets styregruppe og har engageret eksterne rådgivere og advokater til at udforme deltaljerne i modellen og udarbejde en ny ejerftale for Rejsekort A/S.

### **Transportministeriets opfølgning på Akt 105**

121. Vi har tidligere vist, at kapitalindskuddene fra DSB og Metroselskabet har holdt sig inden for de beløbsmæssige grænser i Akt 105 fra 2011, men at DSB's og Metroselskabets lån til Rejsekort A/S er steget, da renterne er blevet tilskrevet lånene. Der var ikke hjemmel til en sådan forøgelse af lånene om kapitalindskud i Rejsekort A/S. Dertil kommer, at trafiksselskaberne de facto har skudt flere penge i Rejsekort A/S end forudsat i Akt 105, da flere væsentlige forudsætninger bag aktstykket ikke har holdt, jf. afsnit 4.2. I dette afsnit har vi set på Transportministeriets opfølgning på aktstykkerne om Rejsekort A/S i perioden 2011-2014.

122. Transportministeriet er via kvartalsmøder og baggrundsmateriale løbende blevet holdt orienteret om likviditetsudfordringerne i Rejsekort A/S og trafiksselskabernes kapitalindskud. I relation til de ændrede forudsætninger bag Akt 105 blev ministeriet desuden i sommeren 2013 orienteret om, at Midttrafik trådte ind i kredsen af ejere af Rejsekort A/S med et kapitalindskud på 116 mio. kr. Hverken DSB, Metroselskabet eller Transportministeriet forholdt sig dog til, om Midttrafiks indtræden havde betydning for fortolkningen af Akt 105, selv om parterne ved udarbejdelsen af aktstykket regnede på kapitalindskudsbehovet både med og uden udvidelse af ejerkredsen. Parterne vidste derfor, at en udvidelse ville reducere behovet for tilførsel af kapital fra de eksisterende ejere, medmindre det samlede kapitalbehov i Rejsekort A/S var steget tilsvarende. Transportministeriet er derimod ikke blevet orienteret om, at trafiksselskaberne i hele perioden har betalt Rejsekort A/S for chipkort, selv om det indgik i forudsætningerne for aktstykket, at chipkort allerede er betalt via kapitalindskuddene.

Transportministeriets og trafiksselskabernes manglende reaktion på, at væsentlige forudsætninger bag Akt 105 ikke holdt, er i strid med ministeriets almindelige procedure for opfølgning på aktstykker. Denne procedure indebærer, at institutioner og selskaber har pligt til straks at orientere ministeriet, hvis de får kendskab til en mulig overskridelse af hjemlen eller forudsætningerne bag et aktstykke. Baggrunden er, at ministeriet skal kunne tage stilling til, om ændringer i forudsætninger og oplysninger i aktstykker giver anledning til ny forelæggelse for eller orientering af Finansudvalget. Vi har gennemgået ministeriets aktstykkeopfølgning for perioden 2011-2014 og kan konstatere, at Akt 105 indgik i den systematiske opfølgning i ministeriet i 2011, men derefter blev fjernet fra opfølgningslisten. Ministeriet har oplyst, at dette skyldes, at ministeriet siden 2012 har vurderet, at der ikke var behov for at følge op på eller handle på Akt 105, og at ministeriet ikke har betragtet det som sin hovedopgave af føre tilsyn med, at rammerne i aktstykkerne om rejsekortet blev overholdt.

123. Med hensyn til spørgsmålet om renter orienterede DSB i juni 2012 Transportministeriet om sin praksis med at give Rejsekort A/S henstand med rentebetalingerne mod en forøgelse af lånene. Ministeriet vurderede umiddelbart, at dette var en omgåelse af Akt 105, men foretog sig ikke yderligere. I april 2014 gjorde Metroselskabet ministeriet opmærksom på, at der kunne være et problem med renterne i forhold til hjemlerne i aktstykkerne om rejsekortet.

På den baggrund orienterede Transportministeriet i et brev af 27. februar 2015 Finansudvalget om den økonomiske udvikling i Rejsekort A/S i relation til aktstykkerne. Det fremgår af orienteringen, at de forudsætninger, der blev lagt til grund for beregningen af kapitalbehovet i Akt 105, har udviklet sig anderledes end forventet, og at ministeriet i 2014 i forbindelse med den løbende revision i DSB og Metroselskabet blev opmærksom på en udfordring i forhold til lånerammerne til Rejsekort A/S fra DSB og Metroselskabet. Rentetilskrivningen på lånene har således medført, at lånene har overskredet rammerne i Akt 172 fra 2003 og Akt 187 fra 2005. Det fremgår dog ikke af orienteringen, hvor store beløb renterne og de ændrede forudsætninger vedrører, og hvilke konsekvenser dette eventuelt skal have.

*Af orienteringen til Finansudvalget om den økonomiske udvikling i Rejsekort A/S fremgår forskellige økonomiske nøgletal, som afviger fra opgørelserne i denne beretning. Forskellen skyldes alene, at vores tal er opgjort i 2014-priser, mens Transportministeriet anvender 2011-priser i orienteringen.*

## Resultater

124. Transportministeriet har fulgt udviklingen i Rejsekort A/S' økonomi via ministeriets kvartalsmøder med DSB og Metroselskabet. Ministeriet er løbende blevet gjort bekendt med trafikelskabernes indskud af kapital og er fra medio 2014 blevet orienteret om de tiltagende økonomiske problemer i Rejsekort A/S.

125. Siden 2011 er Transportministeriet blevet holdt tæt orienteret om ejernes problemer med at blive enige om de grundlæggende økonomiske forhold i Rejsekort A/S, herunder finansieringsformen. Ministeriet har ved flere lejligheder overvejet at gå ind i sagen, men først i slutningen af 2014 har ministeriet ment sig berettiget til at gribe ind med henvisning til, at der ellers var stor risiko for, at Rejsekort A/S ville gå i betalingsstandsning i 2015. Rigsrevisionen vurderer, at det er sent, set i lyset af at problemerne er strukturelle, længe har været kritiske, og at trafikelskaberne trods mange forsøg siden 2010 ikke har kunnet blive enige om en ny ejeraftale, der kunne skabe ro om økonomien og sikkerhed for statens investeringer i Rejsekort A/S. Under ministeriets ledelse kom der i december 2014 skred i forhandlingerne om en ny finansieringsmodel. Rigsrevisionen finder det positivt, men også nødvendigt, at ministeriet har engageret sig i processen, da det er tvivlsomt, om parterne af sig selv ville have kunnet finde en løsning, der fremtidssikrer rejsekortet.

126. Rigsrevisionen vurderer, at Transportministeriets opfølgning på Akt 105 har været utilfredsstillende. Da rejsekortprojektet allerede ved aktstykkets godkendelse i 2011 havde en høj risikoprofil, burde ministeriet have fulgt økonomien i Rejsekort A/S tæt. Men ministeriet har ikke fulgt sine almindelige procedurer for opfølgning på aktstykker og løbende forholdt sig til, om renteproblematikken og de ændrede forudsætninger bag aktstykket havde betydning for hjemlerne i aktstykkerne og eventuelt krævede en ny forelæggelse for Finansudvalget. Eftersom DSB's og Metroselskabets samlede merindskud i Rejsekort A/S i forhold til Akt 105 er betydelige (ca. 64 mio. kr. ekskl. rentetilskrivningerne), og de uhjemlede låneforøgelser i perioden 2005-2014 beløber sig til 72 mio. kr., burde ministeriet langt tidligere end februar 2015 have orienteret Finansudvalget om overskridelserne af aktstykkerne og om udviklingen i Rejsekort A/S. Ministeriet kunne desuden have brugt opfølgningen på Akt 105 som anledning til at assistere selskaberne med at finde en løsning på de økonomiske problemer i Rejsekort A/S.

Rigsrevisionen, den 14. april 2015

Lone Strøm

/Inge Laustsen

## Bilag 1. Revisionskriterier og metode

### Revisionskriterier

Undersøgelsens hovedspørgsmål er: Har parterne bag rejsekortet sikret, at rejsekortet er brugervenligt, og at Rejsekort A/S' økonomi har udviklet sig tilfredsstillende? For at besvare spørgsmålet har vi opstillet 3 undersøgelsesspørgsmål med tilhørende revisionskriterier. Baggrunden for undersøgelsesspørgsmålene fremgår af afsnittet om revisionskriterier, metode og afgrænsning, og revisionskriterierne er uddybet i de enkelte kapitler under de respektive afsnit. Undersøgelsesspørgsmål og revisionskriterier fremgår nedenfor.

#### Undersøgelsesspørgsmål og revisionskriterier

Undersøgelsesspørgsmål	Revisionskriterier
Blev rejsekortsystemet leveret i henhold til kontraktens tidsplan og pris?	Rejsekortsystemet blev leveret senest i december 2013. Hvilke konsekvenser har forsinkelserne af leveringen af rejsekortsystemet haft for kunder, trafikskaber og Rejsekort A/S?
Har Rejsekort A/S og trafikskaberne arbejdet aktivt på at sikre, at rejsekortet er brugervenligt?	Kunderne er tilfredse med rejsekortet. Rejsekort A/S og trafikskaberne arbejder løbende med at sikre rejsekortets brugervenlighed. Rejsekort A/S og trafikskaberne arbejder aktivt med at løse konkrete problemer med rejsekortet.
Har Rejsekort A/S og trafikskaberne sikret, at Rejsekort A/S' økonomi har udviklet sig tilfredsstillende i perioden 2011-2014, og har Transportministeriet i tilstrækkelig grad fulgt med i økonomien i Rejsekort A/S og fulgt op på Akt 105?	Rejsekort A/S' økonomiske resultater har udviklet sig som forventet i 2011. Ejernes kapitalindskud svarer til de forventninger, der fremgår af Akt 105, og DSB's og Metroselskabets indskud holder sig inden for aktstykket. Rejsekort A/S har taget tilstrækkelige initiativer til at rette op, når udviklingen i økonomien ikke har svaret til forventningerne. Transportministeriet har fulgt udviklingen i økonomien i Rejsekort A/S, har reageret, hvis statens investering i Rejsekort A/S har været truet, og har fulgt op på Akt 105.

### Metode

For det første består vores metode af flere interviews med Rejsekort A/S, trafikskaberne, Bus & Tog og Transportministeriet.

For det andet består vores metode af dokumentgennemgang. Til vores første undersøgelsesspørgsmål om rejsekortets implementering har vi gennemgået protokoller og bestyrelsesmødemateriale fra Rejsekort A/S. Bestyrelsen i Rejsekort A/S er løbende blevet informeret om status på leveringen via rapporter fra konfliktrådet og eksterne konsulenter, som vi har gennemgået. Vi har også modtaget et notat fra Rejsekort A/S om forløbet for og indholdet af version 5. Desuden har vi gennemgået eksterne konsulentrapporter om tidsplanen, herunder risikostyringen.

---

Til vores andet undersøgelsesspørgsmål om rejsekortets brugervenlighed har vi gennemgået kundetilfredshedsundersøgelser af rejsekortet og Rejsekort Kundecenter, referater af og mødemateriale fra møder i Bus & Tog i direktørgruppen og kundestyregruppen (som bl.a. drøfter Rejsekort Kundecenter og konkrete brugerproblemer med rejsekortet), aktionslisten, oprydningsslisten, ugerapporter med statistik og information for rejsekortet, månedsrapporter for Rejsekort Kundecenter, Rejsekort A/S' månedsrapporter, klager til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, konsulentrapport om rejsekortets hjemmeside og brugervenlighedstests.

Til vores tredje undersøgelsesspørgsmål om rejsekortets økonomi har vi gennemgået budgetter, regnskaber, budgetopfølgning, aktionæroverenskomsten med bilag og en lang række nøgletal, som Rejsekort A/S har stillet til rådighed, herunder trafikkselskabernes prognoser for rejseaktivitet på rejsekort og realiserede rejser i perioden 2011-2014. Vi har analyseret Rejsekort A/S' regnskaber for perioden 2011-2014 og sammenlignet Rejsekort A/S' realiserede resultater med Rejsekort A/S' forventninger til udviklingen i de enkelte poster på regnskabet i begyndelsen af 2011 (2011-prognosen). Vi har desuden gennemgået budgetterne for perioden 2011-2014 og sammenlignet de realiserede resultater i selskabet med budgetterne. Vi har til brug for undersøgelserne gennemgået alle poster på regnskabet, herunder også balancen, selv om det ikke fremgår af beretningen. Vi har derudover gennemgået bestyrelsesmødemateriale og referater fra møderne i perioden med hovedvægt på 2013 og 2014. Endelig har vi indhentet enkelte nøgletal fra trafikkselskaberne samt gennemgået budgetter og regnskaber for DSB Rejsekort A/S og bestyrelsesmødemateriale og bestyrelsesreferater fra DSB. I revisionen af Transportministeriet har vi gennemgået kvartalsmødemateriale og referater fra kvartalsmøder med DSB og Metroselskabet i perioden 2011-2014 samt sager vedrørende Akt 105 og opfølgning på aktstykket.

---

## Bilag 2. Ordliste

2011-prognosen	Prognosen er udarbejdet i januar 2011 efter indgåelse af tillægsaftale 5 og blev brugt som regnegrundlag bag budgettet for 2011.
Agil udviklingsmetode	Leverandøren leverer løbende dele til kunden ved løbende at udvikle og teste dele i forhold til kundens ønsker. Dermed kan leverandøren hurtigt levere en ny version af softwaren, når der kommer ændringsønsker fra brugeren.
Bestyrelsen for Rejsekort A/S	Bestyrelsen består af ejerne – DSB, Movia, Metroselskabet, Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik og Sydtrafik – og en ekstern bestyrelsesformand.
Bus & Tog	Et samarbejde mellem de parter, der står for driften af den kollektive trafik. Parterne samarbejder om at tilbyde fælles billetter til bus og tog og om at informere om det fælles produkt: kollektiv trafik. Parterne samarbejder også om rejsekortet.
CIBOR-renten	Udtrykker den rentesats, som en bank er villig til at udlåne danske kroner til til en anden bank uden sikkerhedsstillelse. CIBOR-renten fastsættes dagligt ved, at 6 danske og 2 udenlandske banker indberetter til Finansrådet, hvad de mener, renten skal være, hvis en anden bank ønsker at låne penge hos dem i op til 1 år. CIBOR-renten benyttes typisk som referencerente for diverse låneaftaler.
Driftsomkostninger	Omkostninger, der kan henføres til forbrug (drift og administration) i en given periode. Driftsomkostninger indregnes i årets resultat på regnskabet resultatopgørelse.
Ejeraftale	En aftale, der regulerer forholdet mellem ejerne (aktionærerne) i et selskab – her Rejsekort A/S.
FAQ (Frequently Asked Questions)	En side på rejsekortets hjemmeside, hvor der er svar på de spørgsmål, som typisk bliver stillet.
Hovedstadssamarbejdet	Et samarbejde mellem trafikelskaberne DSB, Movia og Metroselskabet i hovedstadsområdet, bl.a. om takster og billetprodukter. Samarbejdet sekretariatsbetjenes af Trafikstyrelsen. Trafikelskaberne i Hovedstadssamarbejdet er også ejere af Rejsekort A/S, men flere af Rejsekort A/S' ejere er ikke en del af Hovedstadssamarbejdet. Direktøren for Rejsekort A/S deltager ikke i møderne.
Kommercielt SIMA	Rejsekort A/S har en struktureret problemhåndteringsproces (teknisk SIMA), der kan aktiveres ved akutte fejl i rejsekortsystemet, som har væsentlige konsekvenser. Formålet er at håndtere alvorlige driftsproblemer hurtigt og effektivt. Kommercielt SIMA træffer i sådanne situationer beslutninger af større kommerciel karakter. Når kommercielt SIMA indkaldes, vil fokus være på at træffe beslutninger, som sikrer ensartet behandling af rejsekortkunder, uanset hvilket trafikelskab kunden er hos i den givne situation.
Konfliktråd	Konfliktrådet er oprettet af Rejsekort A/S og leverandøren. Det finansieres af begge parter, og formålet er at forebygge udskydelse ved kontraktuelle uenigheder, ved at konfliktrådet kan træffe beslutninger ved uenigheder. Desuden følger konfliktrådet projektets fremdrift.
Kvartalsmøde	Et møde mellem på den ene side transportministeren og forskellige embedsmænd fra ministeriet og på den anden side Metroselskabets og DSB's bestyrelsesformand og ledelse.
Langtidsprognose	Hvert år forud for vedtagelsen af næste års budget udarbejder Rejsekort A/S en prognose for udviklingen i økonomien de kommende 15-17 år. Denne prognose bygger bl.a. på trafikelskabernes indmeldinger af deres forventninger til rejseaktiviteten på rejsekort og indeholder den forventede udvikling i Rejsekort A/S på alle økonomiske nøgletal.
Periodekort	Et fastprisprodukt, hvor kunden betaler en fast pris for at kunne rejse inden for et bestemt antal zoner. Periodekortet findes kun i nogle områder og findes i dag som papperperiodekort eller mobilperiodekort.

Rejsekort	Et elektronisk betalingskort til rejser med tog, bus og metro, der kan bruges til rejser lokalt, regionalt og på tværs af landsdele, hvor trafikelskaberne har valgt at tilslutte sig rejsekortsystemet.
Rejsekort A/S	Rejsekort A/S står for udvikling og drift af rejsekortsystemet og ejes af DSB, Movia, Metroselskabet, Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik og Sydtrafik.
Rejsekort Kundecenter	Kundecentret blev etableret ultimo 2011 og er virtuelt, dvs. baseret på telefoniske eller skriftlige henvendelser. Hvert trafikelskab har en kundecenterfunktion.
Tillægsaftale 5	Rejsekort A/S og leverandøren af rejsekortsystemet indgik i december 2010 tillægsaftale 5, hvor de bl.a. aftalte, at version 5 skulle være leveret i december 2013.
Tjek ind og tjek ud	Ved tjek ind trækkes en forudbetaling, og ved tjek ud modregnes rejsens pris i forudbetalingen. Saldoen på kundens rejsekort skal være over beløbet, der skal forudbetales, da forudbetalingen ellers ikke kan trækkes. Glemmer kunden at tjekke ud, mistes forudbetalingen, og rejsen kan dermed være blevet dyrere eller billigere end normalt.
Tjek ind ved skift	Ved skift af transportmiddel skal kunden tjekke ind igen.
Transaktionsafgifter	Som løbende betaling for at være tilsluttet rejsekortet skal trafikelskaberne betale en afgift til Rejsekort A/S pr. rejse foretaget på rejsekortet og en andel af omsætningen fra rejsekortrejser. I 2014 var rejseafgiften på 0,465 kr. pr. rejse, og omsætningsafgiften var på 1,38 % af omsætningen. Afgifternes størrelse fastsættes, så indtægterne fra afgifterne samlet dækker Rejsekort A/S' årlige drifts- og kapitalomkostninger.
Transaktionsafgifter, satser	Beløbssatsen pr. rejse fastlægges, så afgifterne pr. rejse (rejseafgift) dækker 60 % af Rejsekort A/S' gennemsnitlige omkostninger i prognoseperioden (p.t. frem til 2028). Afgiften i forhold til omsætningen (omsætningsafgiften) fastlægges, så den dækker de resterende 40 % af omkostningerne.
Udrulning	Når systemet tages i brug i et bestemt geografisk område.
Udviklingsomkostninger	Omkostninger til investeringer, som tilfører virksomheden værdi i fremtiden. Udviklingsomkostninger påføres som aktiv på regnskabets balance, uden at de påvirker årets resultat. Udviklingsomkostninger påvirker dog virksomhedens behov for likviditet, da de repræsenterer udgifter/betalinger.
Version 5	Den sidste del af rejsekortsystemet, før rejsekortsystemet er fuldt implementeret. Version 5 består af 2 dele, hvor del 1 er rettet mod trafikelskaberne, og del 2 indeholder brugerrettede funktioner.

Udkast

## Forslag

til

Lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v.

(Løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udvidelse af overenskomstnævnets kompetence)

### § 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, foretages følgende ændring:

1. Efter § 1 indsættes:

”§ 1 a. Ved kollektive overenskomster forstås i denne lov kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”

### § 2

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, foretages følgende ændringer:

1. Overskriften til kapitel 1 affattes således:

*”Lovens område m.v.”*

2. Efter § 1c indsættes som ny paragraf:

”§ 1 d. Ved kollektive overenskomster forstås i denne lov kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”

### § 3

I lov om taxikørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, foretages følgende ændringer:

1. § 5, stk. 5, affattes således:

”Stk. 5. Indehaveren af en tilladelse til taxikørsel skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.”

2. I § 5 indsættes efter stk. 5 som nyt stykke:

”Stk. 6. Indehaveren af en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport og til offentlig servicetrafik skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”

3. Efter § 5 indsættes før overskriften før § 6:

”§ 5 a. Indehaveren af en tilladelse til taxikørsel skal efter påbud fra den myndighed, der har meddelt tilladelsen, indsende dokumentation for, at denne følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

*Stk. 2.* Indehaveren af en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport og til offentlig servicetrafik skal efter påbud fra den myndighed, der har meddelt tilladelsen, indsende dokumentation for, at indehaveren følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”

”§ 5 b. Den myndighed, der har meddelt en tilladelse til taxikørsel, hører overenskomstparterne til vurdering af, om indehaveren overholder § 5, stk. 5.

*Stk. 2.* Den myndighed, der har meddelt en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport og til offentlig servicetrafik hører overenskomstparterne til vurdering af, om indehaveren overholder § 5, stk. 6.

*Stk. 3.* I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, hører myndigheden overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.”

4. I § 16, *stk. 1, nr. 1*, ændres ”§ 5, stk. 2, stk. 3, 1. pkt., og stk. 5,” til: ”§ 5, stk. 2, stk. 3, 1. pkt., stk. 5 og stk. 6.”

5. Efter § 16 indsættes før overskriften før § 17:

”§ 16 a. Den myndighed, der har anmodet en indehaver af en tilladelse om dokumentation for, at denne følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster, kan pålægge virksomheden ugentlige tvangsbøder, hvis denne unnlader at indsende dokumentation efter påbud i henhold til jf. § 5 a.”

## § 4

Loven træder i kraft den 1. juli 2015.



## *Almindelige bemærkninger*

### *Indholdsfortegnelse*

1. Indledning
2. Baggrund
3. Løn- og arbejdsvilkår for chauffører
  - 3.1. Gældende ret
    - 3.1.1. Tilladelser til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik
    - 3.1.2. Tilladelser til at udføre taxikørsel
  - 3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
4. Påbudsregel
  - 4.1. Gældende ret
  - 4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
5. Overenskomstnævnet m.v.
  - 5.1. Gældende ret
  - 5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
6. Tvangsbøder
  - 6.1. Gældende ret
  - 6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
7. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
8. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
9. Administrative konsekvenser for borgerne
10. Miljømæssige konsekvenser
11. Forholdet til EU-retten
12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
13. Sammenfattende skema

### *1. Indledning*

Formålet med lovforslaget er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og til at fremme færdselssikkerheden ved, at indehaveren af en tilladelse til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Da løn- og arbejdsvilkår for taxichauffører er reguleret i såvel lokale geografisk afgrænsede kollektive overenskomster som i landsdækkende kollektive overenskomster, og da der derfor ikke på dette område vurderes at være tilstrækkeligt repræsentative kollektive overenskomster, som gælder på hele det danske område, foreslås det, at de gældende regler for indehavere af taxitilladelser ikke ændres.

Lovforslaget har endvidere til formål at styrke tilsynet med overholdelsen af løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik, ved at udvide overenskomstnævnets virksomhed til også at omfatte sådan kørsel.

### *2. Baggrund for lovforslaget*

Højesteret afsagde den 4. februar 2015 dom i en sag anlagt mod Trafikstyrelsen, hvorved Højesteret udtalte sig om fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5. Spørgsmålet i sagen var, om en lokal kollektiv overenskomst for chauffører, der udførte offentlig servicetrafik, levede op til lovgivningens krav om løn- og arbejdsvilkår for chauffører. Højesteret fastslog med dommen, at

enhver vilkårlig kollektiv overenskomst for chauffører levede op til de pågældende bestemmelser i buskørselsloven og i taxiloven.

Højesteret lagde i den forbindelse vægt på, at lovforarbejderne til bestemmelserne i buskørselslovens § 18, stk. 2, og til taxilovens § 5, stk. 5, ikke gav det nødvendige grundlag for at antage, at der skal udfindes et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår med den konsekvens, at ikke alle kollektive overenskomster på området kan anvendes. Højesteret bemærkede i den forbindelse, at en sådan ordning, som kan indebære en begrænsning af princippet om aftalefrihed på arbejdsmarkedet, må kræve klar lovhjemmel. Det er denne lovhjemmel, som foreslås indført med lovforslaget.

Godskørselslovens § 6, stk. 3, er enslydende med buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, ligesom forarbejderne til bestemmelserne ligner hinanden. Uanset at Højesterets dom alene angår buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, omtales også forarbejderne til godskørselslovens § 6, stk. 3, i begrundelsen. Der er dermed ikke grundlag for at antage, at der skulle gælde en anden retsstilling for godskørselslovens § 6, stk. 3, hvorfor også godskørselsloven er omfattet af lovforslaget.

### *3. Løn- og arbejdsvilkår for chauffører*

#### *3.1. Gældende ret*

##### *3.1.1 Tilladelser til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik*

Trafikstyrelsen udsteder tilladelser til godskørsel, jf. godskørselslovens § 1, stk. 1, tilladelser til buskørsel, jf. buskørselslovens § 1, stk. 1, og tilladelser til offentlig servicetrafik, jf. taxilovens § 2, stk. 1. Tilladelser til limousinekørsel og tilladelser til sygetransport udstedes i medfør af taxilovens § 2, stk. 1, af kommunalbestyrelsen i den kommune, hvor indehaveren har forretningssted.

Indehavere af tilladelser til godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og til offentlig servicetrafik skal i henhold til godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Bestemmelserne er formuleret ens og har til formål at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt – for så vidt angår de i de kollektive overenskomster regler om arbejdstid og lignende vilkår – fremme færdselssikkerheden. Bestemmelsen tager primært sigte på situationer, der indebærer konkurrenceforvridninger, jf. Folketingstidende 1988-89, tillæg A, spalte 1561.

Af forarbejderne til § 6, stk. 2, i lov om godstransport med motorkøretøjer, der svarer til godskørselslovens § 6, stk. 3, fremgår det, at en chauffør i tilfælde af underbetaling i forhold til kollektiv overenskomst ikke med hjemmel i bestemmelsen vil kunne støtte ret på et krav om efterbetaling over for arbejdsgiveren, jf. Folketingstidende 1972-73, tillæg A, spalte 5736. I overensstemmelse med dette har Østre Landsret i en dom af 25. juni 2004 fastslået, at godskørselslovens § 6, stk. 3, er en offentligretlig forskrift, som den enkelte chauffør ikke kan støtte ret på i forholdet til arbejdsgiveren. Bestemmelserne i buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, svarer til godskørselslovens § 6, stk. 3, og der henvises således til forarbejderne til godskørselslovens § 6, stk. 3, i forarbejderne til § 18, stk. 2, i buskørselsloven og § 5, stk. 5, i taxiloven.

Trafikstyrelsen har indtil Højesterets dom af 4. februar 2015 fortolket bestemmelserne således, at chauffører, der udfører godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik, skulle aflønnes i overensstemmelse med en landsdækkende kollektiv overenskomst på de pågældende områder. Der er på nuværende tidspunkt indgået overenskomster mellem 3F og en række angivne arbejdsgiverorganisationer og mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagbevægelse. I og

med at ingen af de pågældende landsdækkende kollektive overenskomster indeholder regler om provisionsløn, kan chauffører således ikke efter overenskomsterne aflønnes på provisionsbasis.

Bestemmelserne indebar efter Trafikstyrelsens fortolkning ikke en forpligtelse til at indgå en bestemt kollektiv overenskomst på et af områderne, men derimod alene en pligt til at sikre, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik, var ligeså byrdefulde for tilladelsesindehaveren, som det var tilfældet ved brug af landsdækkende kollektive overenskomster.

Trafikstyrelsens fortolkning er i en række tilfælde blevet anfægtet af indehavere af tilladelser til offentlig servicetrafik, og Højesteret har med sin dom af 4. februar 2015 taget stilling til en konkret sag, hvor chauffører, der udførte offentlig servicetrafik, blev aflønnet på ren provisionsbasis. Chaufførerne var ikke sikret en mindsteløn, ligesom de heller ikke var sikret pension og løn under sygdom. Med sin dom fastslog Højesteret, at en indehaver af en tilladelse til at udføre offentlig servicetrafik opfylder kravene i taxilovens § 5, stk. 5, når denne følger bestemmelserne i enhver vilkårlig kollektiv overenskomst for chauffører, og at der ikke kan stilles krav om, at tilladelsesindehaveren skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i henhold til en landsdækkende kollektiv overenskomst.

### *3.1.2 Tilladelser til at udføre taxikørsel*

Tilladelser til at udføre taxikørsel udstedes af kommunalbestyrelsen i den kommune, hvor indehaveren har forretningssted, jf. taxilovens § 2, stk. 1.

Indehaveren af en taxitilladelse skal i henhold til taxilovens § 5, stk. 5, følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Der henvises i øvrigt til afsnit 3.1.1. for så vidt angår baggrund og formål med bestemmelsen.

På taxiområdet findes der såvel lokale geografisk afgrænsede kollektive overenskomster som landsdækkende kollektive overenskomster. Efter de kollektive overenskomster på området for taxikørsel aflønnes der både på provisions- og timelønsbasis såvel som på grundlag af en kombination af provisionsløn med en mindste garantibetaling. Idet der som følge af de forskelligartede kollektive overenskomster på taxiområdet ikke eksisterer en branchestandard for løn- og arbejdsvilkår, foreslås det, at de gældende regler i taxilovens § 5, stk. 5 videreføres for taxitilladelser.

Hvis indehaveren af en tilladelse til taxikørsel har indgået en lokal kollektiv overenskomst med en flerhed af ansatte chauffører, løses eventuelle tvistigheder mellem parterne om overenskomstforhold af arbejdsmarkedets parter i det almindelige fagretlige regi.

### *3.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

På baggrund af Højesterets dom af 4. februar 2015 har det været fundet nødvendigt at justere ordlyden af bestemmelserne i godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5. Det foreslås derfor, at der indføres lovhjemmel til at sikre, at indehaveren af en tilladelse til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Dette svarer til Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning af godskørselslovens § 6, stk. 3, buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5.

Kravet i godskørselslovens § 6, stk. 3, i buslovens § 18, stk. 2, og i den nye bestemmelse i forslaget § 5, stk. 6, om at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, som findes i de pågældende landsdækkende kollektive overenskomster, anses tillige opfyldt, hvis en tilladelsesindehaver følger en lokal kollektiv overenskomst eller en virksomhedsoverenskomst, når denne er lige så byrdefuld som en landsdækkende kollektiv overenskomst på området, og som derved lever op til intentionerne om, at løn, hviletid m.v. ikke bliver konkurrenceparametre til skade konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden.

Ved nyansøgninger og ved ansøgninger, hvor løn- og arbejdsvilkår er reguleret i en lokal kollektiv overenskomst eller i en virksomhedsoverenskomst, hører den tilladelsesudstedende myndighed de organisationer, der har indgået landsdækkende kollektive overenskomster på området med henblik på at sikre, at den pågældende kollektive overenskomst lever op til intentionerne om, at løn, hviletid m.v. ikke bliver konkurrenceparametre til skade konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden.

Transportministeren har den 25. marts 2015 fremsat et lovforslag om ændring af godskørselsloven og buskørselsloven (L 174), hvorefter udenlandske chaufførvikarvirksomheder får pligt til at følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj, vogntog eller motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet. Bestemmelsen i nærværende lovforslags § 1, nr. 1, og § 2, nr. 2, vil i givet fald også komme til at gælde for udenlandske chaufførvikarvirksomheder, således at der ved ”kollektive overenskomster” forstås ”kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område”.

Følger en tilladelsesindehaver efter taxiloven ikke bestemmelserne i de foreslåede § 5, stk. 5 og 6, i taxiloven, kan dette straffes med bøde. Førnævnte lovforslag har desuden den konsekvens, at tilsvarende overtrædelse af godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2, ikke vil være strafbelagt.

#### *4. Påbudsregel*

##### *4.1. Gældende ret*

En indehaver af tilladelser efter godskørselsloven og buskørselsloven skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for, at denne følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster, jf. godskørselslovens § 6, stk. 4, og buskørselslovens § 18, stk. 3. Dokumentationen for løn- og arbejdsvilkår kan foreligge i form af bl.a. ansættelseskontrakter, lønsedler med underliggende bilag, fx kørselsrapporter, ugesedler, dagsedler eller trafikbøger.

Der findes ikke tilsvarende bestemmelser i taxiloven.

##### *4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det har været fundet nødvendigt at styrke tilsynet med overholdelsen af bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for så vidt angår tilladelser i henhold til taxiloven.

Det foreslås på den baggrund, at der indføres en tilsvarende bestemmelse i taxiloven, hvorefter en indehaver af en tilladelse til taxikørsel efter påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed skal indsende dokumentation for, at denne følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de pågældende kollektive overenskomster. Det foreslås videre, at der i taxiloven indføres pligt til, at en indehaver af en tilladelse til limousinekørsel, sygetransport og tilladelse til offentlig

servicetrafik efter påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed skal indsende dokumentation for, at denne følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Dokumentationen for løn- og arbejdsvilkår kan foreligge i form af bl.a. ansættelseskontrakter, lønsedler med underliggende bilag, fx kørselsrapporter, ugesedler, dagsedler eller trafikbøger.

Det er kun tilladelsesindehavere, der ikke er omfattet af overenskomsten via deres medlemskab af en arbejdsgiverforening, eller som ikke har tiltrådt den landsdækkende overenskomst, der vil blive pålagt at indsende dokumentation til den tilladelsesudstedende myndighed for, at de følger de relevante kollektive overenskomster, idet arbejdsmarkedets parter selv kontrollerer overholdelsen af overenskomsten for virksomheder, som er omfattet af eller har tiltrådt overenskomsten.

Pligten for en tilladelsesindehaver til at indsende dokumentation for, at den følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster, finder ikke anvendelse i det omfang, dette følger af retssikkerhedslovens § 10 om retten til ikke at inkriminere sig selv, jf. lov nr. 442 af 6. juni 2004 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter.

## *5. Overenskomstnævnet m.v.*

### *5.1. Gældende ret*

I medfør af godskørselslovens § 6 b har arbejdsmarkedets parter oprettet et overenskomstnævn, som afgiver udtalelse om, hvorvidt en tilladelsesindehaver overholder bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører, jf. godskørselslovens § 6, stk. 3. Overenskomstnævnet kan desuden udtale sig om tilladelsesindehaveres overholdelse af buskørselslovens § 18, stk. 2, jf. lovens § 18 a.

Overenskomstnævnet blev etableret i 2013 efter anmodning fra arbejdsmarkedets parter. Nævnet består af en formand, der er landsdommer, og som udpeges af Arbejdsrettens formand, to medlemmer udpeget af henholdsvis DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, samt to medlemmer udpeget af Faglig Fælles Forbund. Medlemmerne udpeges for en fireårig periode. Ved forelæggelse af sager for overenskomstnævnet, der ikke angår overenskomster indgået af DI, Dansk Erhverv Arbejdsgiver og Faglig Fælles Forbund, suppleres overenskomstnævnet med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside, som har indgået den kollektive overenskomst, der konkret er henvist til. Overenskomstnævnet behandler kun sager, hvor tilladelsesindehaveren ikke er medlem af en arbejdsgiverforening eller har indgået en tiltrædelsesoverenskomst.

Forinden transportministeren hører overenskomstnævnet, bliver overenskomstparterne i medfør af godskørselslovens § 6 c og buskørselslovens § 18 a, hørt til vurdering af, om en vognmandsvirksomhed overholder bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører. I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.

Overenskomstnævnets udtalelse om, hvorvidt en tilladelsesindehaver følger gældende danske kollektive overenskomster, indgår i transportministerens afgørelse af, om der er tilstrækkeligt grundlag for

tilbagekaldelse af dennes tilladelse. Det fremgår af bemærkningerne til ændringen af godskørselsloven og buskørselsloven i folketingsåret 1998/99, at der oftest i praksis vil blive tildelt en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse. Advarslen angiver, at fremtidige overtrædelser vil kunne føre til tilbagekaldelse af tilladelsen eller godkendelsen, jf. Folketingstidende 1998-99, tillæg A, side 2800 og side 4437.

Der er ingen hjemmel i taxiloven for høring af overenskomstparterne eller overenskomstnævnet vedrørende aflønning af chauffør.

## *5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det findes hensigtsmæssigt, at den ordning, der gælder for indehavere af tilladelser efter godskørselsloven og buskørselsloven, også skal gælde for indehavere af tilladelser i henhold til taxiloven. Dermed gives de tilladelsesudstedende myndigheder mulighed for i samarbejde med arbejdsmarkedets parter at sikre en mere effektiv kontrol med, om tilladelsesindehavere følger gældende overenskomster på området.

Det foreslås derfor, at den myndighed, der har udstedt en tilladelse til taxikørsel, hører overenskomstparterne om, hvorvidt indehaveren af en tilladelse følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de pågældende kollektive overenskomster. Det foreslås videre, at den myndighed, der har udstedt tilladelsen til limousinekørsel, til sygetransport eller til offentlig servicetransport, hører overenskomstparterne om, hvorvidt indehaveren følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. lovforslagets § 3, nr. 2.

I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at en virksomhed ikke følger de kollektive overenskomster, hører den tilladelsesudstedende myndighed overenskomstnævnet.

I sager angående overholdelse af den foreslåede § 5, stk. 6, i taxiloven, skal overenskomstnævnet dels tage stilling til, om den pågældende kollektive overenskomst er indgået af en af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter og som gælder i hele landet, dels om tilladelsesindehaveren overholder denne.

Ved forelæggelse af sager for overenskomstnævnet, der ikke angår overenskomster indgået af DI, Dansk Erhverv Arbejdsgiver og Faglig Fælles Forbund, suppleres overenskomstnævnet med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside, som har indgået den kollektive overenskomst, der konkret er henvist til.

## *6. Tvangsbøder*

### *6.1. Gældende ret*

Transportministeren kan efter godskørselslovens § 17 b, og buskørselslovens § 22 b, pålægge indehaveren af en tilladelse ugentlige tvangsbøder, hvis denne undlader at efterkomme transportministerens påbud om at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster. Der er tale om administrative tvangsbøder.

Størrelsesniveauet af de ugentlige tvangsbøder ligger på et niveau omkring 10.000 kr., idet tvangsbøder godt kan være på højere beløb, hvis den, der ikke efterkommer et påbud, fx er indehaver af betydelig mængde tilladelser med mange ansatte chauffører, således at tvangsbøderne reelt udgør et middel til at gennemtvinge den pågældende handlepligt

Der er ikke i taxiloven hjemmel til at pålægge indehaveren af en tilladelse til taxikørsel, til limousinekørsel, til sygetransport eller til offentlig servicetransport administrative tvangsbøder ved manglende indsendelse af dokumentation for, at virksomheden følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster.

#### *6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det er fundet hensigtsmæssigt, at ordningen på godskørsels- og buskørselsområdet også indføres på taxilovens område. Det foreslås derfor, at der i taxiloven indføres en mulighed for den tilladelsesudstedende myndighed kan udskrive ugentlige administrative tvangsbøder i tilfælde af, at en indehaver af en tilladelse til taxikørsel, tilladelse til limousinekørsel, tilladelse til sygetransport og tilladelse til offentlig servicetrafik ikke efterkommer et påbud om at indsende dokumentation for, at denne følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i relevante kollektive overenskomster.

Formålet med bestemmelsen er at gennemtvinge en handlepligt med henblik på at sikre bedre kontrol med, at indehavere af tilladelser i henhold til taxiloven følger lovgivningens krav til løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

Størrelsesniveauet af de ugentlige tvangsbøder vil ligge på et niveau omkring 10.000 kr. Men hvis den, der ikke efterkommer et påbud, f.eks. er indehaver af betydelig mængde tilladelser med mange ansatte chauffører, vil dette kunne berettige til at anvende tvangsbøder af en større beløbsmæssig størrelse, således at tvangsbøden kan virke som et reelt middel til at gennemtvinge den pågældende handlepligt.

Idet tvangsbødens formål er at virke tvingende for en tilladelsesindehaver til at efterkomme den tilladelsesudstedende myndigheds påbud, kan tvangsbøder ikke inddrives efter, at det forhold, som tvangsbøden udspringer af, er bragt til ophør. Således har tvangsbøden karakter af et tvangsmiddel og ikke en straf.

#### *7. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget vil medføre en mindre merudgift for Trafikstyrelsen i forbindelse med udvidelsen af overenskomstnævnets kompetence.

Forslaget vil forbedre kommunernes muligheder for at føre tilsyn med chaufførers løn- og arbejdsvilkår, men forventes ikke at have økonomiske og administrative konsekvenser for kommunerne.

Lovforslaget vil ikke have økonomiske og administrative konsekvenser for regionerne.

#### *8. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*

Med lovforslaget foreslås indført lovhjemmel for den fortolkning af godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, som har dannet grundlag for Trafikstyrelsen praksis indtil Højesterets dom af 4. februar 2015. Lovforslaget vil på den baggrund kunne medføre en merudgift for indehavere af tilladelser til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik, som i perioden fra afsigelsen af Højesterets dom af 4. februar 2015 og frem til ikrafttrædelsen af nærværende lovforslag måtte have indgået kollektive overenskomster, der ikke lever op til det generelle niveau i de landsdækkende kollektive overenskomster for løn- og arbejdsvilkår for chauffører, og som dermed er mindre byrdefulde for disse tilladelsesindehavere. Det forventes i givet fald alene at dreje sig om et mindre antal tilladelsesindehavere.

Indehavere af tilladelser i henhold til taxiloven, der ikke er medlemmer af en arbejdsgiverforening eller ikke har tiltrådt en kollektiv overenskomst, vil efter påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed have pligt til at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i

relevante kollektive overenskomster. Dette forventes at medføre begrænsede administrative byrder for de relevante tilladelsesindehavere.

#### 9. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

#### 10. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

#### 11. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget har ingen EU-retlige konsekvenser.

#### 12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den xx. yy 2015 til den xx. yy 2015 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, ATAX Arbejdsgiverforeningen for Taxibranchen, Brancheforeningen for Limousine Vognmænd, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Speditører, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, DI, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund, Foreningen EP-Danmark, Frie Danske Lastbilvognmænd, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, KL, Kristelig Arbejdsgiverforening, Kristelig Fagforening, Landbrug og Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark, NOAH-Trafik, Overenskomstnævnet v/ formanden, Rådet for Sikker Trafik, Taxa 4x35, Taxi Nord, Trafikselskaberne i Danmark og Økonomisk Forening for Persontransport.

#### 13. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Lovforslaget vil medføre en mindre merudgift for Trafikstyrelsen i forbindelse med udvidelsen af overenskomstnævnets kompetence. Forslaget vil forbedre kommunernes muligheder for at føre tilsyn med chaufførers løn- og arbejdsvilkår, men forventes ikke at have økonomiske og administrative for kommunerne. Lovforslaget vil ikke have økonomiske og administrative konsekvenser for regionerne.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget vil kunne medføre en merudgift for indehavere af



		tilladelser til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik, som i perioden fra afsigelsen af Højesterets dom af 4. februar 2015 og frem til ikrafttrædelsen af nærværende lovforslag måtte have indgået kollektive overenskomster, der ikke lever op til det generelle niveau i de landsdækkende kollektive overenskomster for løn- og arbejdsvilkår for chauffører, og som dermed er mindre byrdefulde for disse tilladelsesindehavere. Det forventes i givet fald alene at dreje sig om et mindre antal tilladelsesindehavere.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Forslaget vil medføre mindre administrative konsekvenser for indehavere af tilladelser i henhold til taxiloven, som ikke er medlem af en arbejdsgiverforening, og som ikke har tiltrådt en kollektiv overenskomst, idet en sådan tilladelsesindehaver efter påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed skal indsende dokumentation for overholdelse af den foreslåede § 5, stk. 5 og 6 i taxiloven.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget har ingen EU-retlige konsekvenser.	

*Bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Efter § 6, stk. 3, i godskørselsloven skal indehavere af tilladelser til at udføre godskørsel følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Højesteret har i en dom af 4. februar 2015 fastslået, at det ikke med hjemmel i buskørselslovens § 18, stk. 2, eller taxilovens § 5, stk. 5, herunder disse bestemmelsers forarbejder, kunne stilles krav om, at en tilladelsesindehaver skulle følge et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for chauffører i kollektive overenskomster, men at tilladelsesindehaveren inden for rammerne af bestemmelserne kunne følge enhver vilkårlig kollektiv overenskomst på området. Højesteret bemærkede i denne forbindelse, at en sådan ordning, som kan indebære en begrænsning af princippet om aftalefrihed, må kræve klar lovhjemmel. Højesteret underkendte med sin dom Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning af bestemmelserne og styrelsens praksis.

Uanset, at Højesteret i dommen alene udtaler sig om, buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, er der efter Transportministeriets vurdering, ikke grundlag for at antage, at der skulle gælde en anden retsstilling for godskørselslovens § 6, stk. 3, idet bestemmelserne svarer til hinanden.

Det foreslås, at af lovens § 1 a, fremgår, at der ved kollektive overenskomster forstås kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Ved ændringen indføres lovhjemmel til at sikre, at indehaveren af en tilladelse til at udføre godskørsel følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Dette svarer til Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning af godskørselslovens § 6, stk. 3.

Transportministeren har den 25. marts 2015 fremsat et lovforslag om ændring af godskørselsloven og buskørselsloven (L 174), hvorefter udenlandske chaufførvikarvirksomheder får pligt til at følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog. Bestemmelsen i nærværende lovforslagets § 1, nr. 1, vil i givet fald også komme til at gælde for udenlandske chaufførvikarvirksomheder, således at der ved ”kollektive overenskomster” forstås ”kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område”.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.2.

#### *Til § 2*

Til nr. 1

Det foreslås, at overskriften til kapitel 1 ændres fra ”Tilladelse til buskørsel” til ”Lovens område m.v.”.

Baggrunden for ændringen er indførelsen af den foreslåede § 1 d om begrebet kollektive overenskomst, jf. nr. 2. Dertil kommer, at den foreslåede overskrift til kapital 1 i buskørselsloven dermed kommer til at være enslydende med overskriften på det tilsvarende afsnit i godskørselsloven.

Til nr. 2

Efter § 18, stk. 2, i buskørselsloven skal indehavere af tilladelser til at udføre buskørsel følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Højesteret har i en dom af 4. februar 2015 fastslået, at det ikke med hjemmel i buskørselslovens § 18, stk. 2, eller taxilovens § 5, stk. 5, herunder disse bestemmelser forarbejder, kunne stilles krav om, at en tilladelsesindehaver skulle følge et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for chauffører i kollektive overenskomster, men at tilladelsesindehaveren inden for rammerne af bestemmelserne kunne følge enhver vilkårlig kollektiv overenskomst på området. Højesteret bemærkede i denne forbindelse, at en sådan ordning, som kan indebære en begrænsning af princippet om aftalefrihed, må kræve klar lovhjemmel. Højesteret underkendte med sin dom Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning af bestemmelserne og styrelsens praksis.

Det foreslås i § 1*d*, at der ved kollektive overenskomster forstås kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Ved ændringen indføres lovhjemmel til at sikre, at indehaveren af en tilladelse til at udføre buskørsel følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Dette svarer til Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning af buskørselslovens § 18, stk. 2.

Transportministeren har den 25. marts 2015 fremsat et lovforslag om ændring af godskørselsloven og buskørselsloven (L 174), hvorefter udenlandske chaufførvikarvirksomheder får pligt til at følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet. Bestemmelsen i nærværende lovforslags § 2, nr. 2, vil i givet fald også komme til at gælde for udenlandske chaufførvikarvirksomheder, således at der ved ”kollektive overenskomster” forstås ”kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område”.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.2.

### *Til § 3*

#### Til nr. 1

Efter bestemmelsen i § 5, stk. 5, skal indehavere af tilladelser i henhold til taxiloven følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Dette gælder både tilladelser til at udføre taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik.

Modsat taxitilladelser gælder der på området for tilladelser til at udføre limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik landsdækkende kollektive overenskomster. Der er på nuværende tidspunkt indgået overenskomster mellem 3F og en række angivne arbejdsgiverorganisationer og mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagbevægelse. I og med at ingen af de pågældende landsdækkende kollektive overenskomster indeholder regler om provisionsløn, var det før Højesterets dom af 4.

februar 2015 opfattelsen, at hvis chauffører blev aflønnet på provisionsbasis, var dette i strid med taxilovens § 5, stk. 5.

Med sin dom af 4. februar 2015 fastslog Højesteret imidlertid, at det ikke med hjemmel i taxilovens § 5, stk. 5, herunder bestemmelsens forarbejder, kunne stilles krav om, at en tilladelsesindehaver skulle følge et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for chauffører i kollektive overenskomster, men at tilladelsesindehaveren inden for rammerne af bestemmelserne kunne følge enhver vilkårlig kollektiv overenskomst på området. Højesteret bemærkede i denne forbindelse, at en sådan ordning, som kan indebære en begrænsning af princippet om aftalefrihed, må kræve klar lovhjemmel. Højesteret underkendte med sin dom den hidtidige fortolkning af bestemmelsen og Trafikstyrelsens praksis på området for offentlig servicetilladelser. I den forbindelse bemærkes, at Trafikstyrelsen ikke udsteder tilladelser til taxikørsel, limousinekørsel og sygetransport, idet disse udstedes i den kommune, hvor indehaveren har forretningssted, jf. taxilovens § 2, stk. 1.

Taxiområdet er karakteriseret ved i vidt omfang at være reguleret i såvel lokale geografisk afgrænsede kollektive overenskomster som i landsdækkende kollektive overenskomster. Ifølge de kollektive overenskomster på taxiområdet aflønnes der såvel på provisions- og timelønsbasis såvel som på grundlag af en kombination af provisionsløn med en mindste garantibetaling. Der findes dermed ikke på taxiområdet en branchestandard for løn- og arbejdsvilkår, som det er tilfældet for tilladelser til limousinekørsel, til sygetransport og til offentlig servicetrafik.

Idet der ikke på taxiområde vurderes at være tilstrækkeligt repræsentative kollektive overenskomster, som gælder på hele det danske område, foreslås det, at de gældende regler, hvorefter en indehaver af en taxitilladelse skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, videreføres. Dermed foreslås det, at bestemmelsen i § 5, *stk. 5*, ændres således, at den alene kommer til at omfatte indehavere af taxitilladelser.

Dette betyder, at der modsat en indehaver af en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport og offentlig servicetrafik, jf. nr. 2, ikke kræves, at en indehaver af en taxitilladelse skal følge bestemmelserne i en kollektiv overenskomst indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.2.

Til nr. 2

For en beskrivelse af gældende ret henvises til nr. 1.

Med henblik på at indføre lovhjemmel for den hidtidige fortolkning af taxilovens § 5, stk. 5, foreslås det, at det i § 5, *stk. 6*, udtrykkeligt fremgår, at en indehaver af tilladelser til limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.2.

Til nr. 3

Taxiloven indeholder ikke på nuværende tidspunkt bestemmelser, som forpligter en tilladelsesindehaver til at dokumentere, at denne følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster henholdsvis bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på dele det danske område. Taxiloven indeholder desuden ikke på nuværende tidspunkt bestemmelser om høring af overenskomstparter eller overenskomstnavn om, hvorvidt en tilladelsesindehaver overholder de foreslåede § 5, stk. 5, og 6 i loven.

Med henblik på at sikre effektiv håndhævelse af de foreslåede § 5, stk. 5 og 6 i taxiloven, foreslås det, at der i § 5 a, stk. 1, indføres hjemmel til, at den kommunalbestyrelse, der har meddelt en taxitilladelse, kan påbyde indehaveren at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser for løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

Det foreslås desuden, at der i § 5 a, stk. 2, indføres hjemmel til, at den myndighed, der har meddelt en tilladelse til limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik, kan påbyde indehaveren at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser for løn- og arbejdsvilkår for chauffører. For så vidt angår tilladelser til limousinekørsel og sygetransport vil den relevante myndighed være den kommune, der har meddelt tilladelsen, mens den relevante myndighed ved tilladelser til offentlig servicetransport er Trafikstyrelsen.

Dokumentationen for løn- og arbejdsvilkår kan foreligge i form af bl.a. ansættelseskontrakter, lønsedler med underliggende bilag, fx kørselsrapporter, ugesedler, dagsedler eller trafikbøger. Et påbud om at indsende dokumentation for, at indehavere af tilladelser følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i en kollektiv overenskomst, vil almindeligvis ske i forbindelse med en systematisk kontrol eller stikprøvekontrol.

Det er kun tilladelsesindehavere, der ikke er omfattet af overenskomsten via deres medlemskab af en arbejdsgiverforening, eller som ikke har tiltrådt den landsdækkende overenskomst, der vil blive pålagt at indsende dokumentation til den tilladelsesudstedende myndighed for, at de følger de relevante kollektive overenskomster, idet arbejdsmarkedets parter selv kontrollerer overholdelsen af overenskomsten for virksomheder, som er omfattet af eller har tiltrådt overenskomsten.

Pligten for en tilladelsesindehaver til at indsende dokumentation for, at den følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster, finder ikke anvendelse i det omfang, dette følger af retssikkerhedslovens § 10 om retten til ikke at inkriminere sig selv, jf. lov nr. 442 af 6. juni 2004 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter.

Det foreslås desuden i § 5 b, stk. 1, at den tilladelsesudstedende myndighed hører organisationerne til vurdering af, om en indehaver af en taxitilladelse følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, jf. den foreslåede § 5, stk. 5.

Det foreslås i § 5 b, stk. 2, at den tilladelsesudstedende myndighed hører organisationerne til vurdering af, om en indehaver af en tilladelse til limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetransport følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. den foreslåede § 5, stk. 6.

Det foreslås i § 5b, stk. 3, at den tilladelsesudstedende myndighed, i sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, hører overenskomstnævnet, jf. § 6 b i godskørselsloven.

Hvis indehaveren af en tilladelse til taxikørsel har indgået en lokal kollektiv overenskomst med en flerhed af ansatte chauffører, løses eventuelle tvistigheder mellem parterne om overenskomstforhold af arbejdsmarkedets parter i det almindelige fagretlige regi. Overenskomstnævnet vil derimod skulle høres, i de tilfælde, hvor en tilladelsesindehaver ikke selv har indgået eller tiltrådt en kollektiv overenskomst, idet han da stadig i medfør af den foreslåede § 5, stk. 5, skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster for chauffører.

I sager angående overholdelse af den foreslåede § 5, stk. 6, i taxiloven, skal overenskomstnævnet dels tage stilling til, om den pågældende kollektive overenskomst er indgået af en af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter og som gælder i hele landet, dels om tilladelsesindehaveren overholder denne.

Ved forelæggelse af sager for overenskomstnævnet, der ikke angår overenskomster indgået af DI, Dansk Erhverv Arbejdsgiver og Faglig Fælles Forbund, suppleres overenskomstnævnet med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside, som har indgået den kollektive overenskomst, der konkret er henvist til.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 4 og 5.

Til nr. 4

Det foreslås, at § 16, stk. 1, nr. 1, ændres som en konsekvens af den foreslåede opdeling af den gældende § 5, stk. 5, sådan at den foreslåede § 5, stk. 5 alene angår taxitilladelser, mens den foreslåede § 5, stk. 6, angår tilladelser til limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetransport.

Til nr. 5

Med den foreslåede § 5 a, kan en tilladelsesindehaver pålægges at indsende dokumentation for overholdelsen af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster, jf. nr. 3.

Det foreslås i § 16 a, at give den tilladelsesudstedende myndighed mulighed for at udskrive ugentlige tvangsbøder, hvis tilladelsesindehaveren ikke efterkommer et påbud om at indsende dokumentation. Der er tale om administrative tvangsbøder.

Formålet er at indføre et tvangsmiddel, som i højere grad end truslen om at rejse straffesag med henblik på pålæggelse af bødestraf, kan formå indehavere af tilladelser til at efterkomme et påbud. Administrative tvangsbøder er ikke en straf, men et middel der pålægges for at gennemtvinge opfyldelsen af en forpligtelse over for det offentlige. Af samme årsag vil tvangsbøderne ikke kunne inddrives, når forholdet, tvangsbøden udspringer fra, ikke længere er til stede.

Anvendelsen af tvangsbøder kræver, at det ved udløbet af en nærmere angivet frist kan konstateres, at en indehaver af en tilladelse undlader at handle i henhold til den tilladelsesudstedende myndigheds

påbud, efter hvilket indehaveren har fået meddelelse om at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster.

Såfremt en indehaver af en tilladelse undlader inden en given frist at efterkomme et påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed, gives en ny frist ved rykkerskrivelse. Samtidig gives der i rykkerskrivelsen en advarsel om, at fortsat manglende efterkommende af påbuddet kan medføre pålæg af ugentlige tvangsbøder. Sidder indehaveren af en tilladelse også denne rykkerskrivelse overhørig, vil den tilladelsesudstedende myndighed ved fristens udløb træffe beslutning om, at der nu pålægges ugentlige tvangsbøder med angivelse af forfaldsdatoen for den første tvangsbøde og ugedagen for forfaldsdatoen for de efterfølgende tvangsbøder. Efterkommes påbuddet fortsat ikke, kan den tilladelsesudstedende myndighed dagen efter forfaldsdatoen for den første tvangsbøde sende det udestående krav til inddrivelse hos inddrivelsesmyndigheden.

Størrelsesniveauet af de ugentlige tvangsbøder vil ligge på et niveau omkring 10.000 kr. Men hvis den, der ikke efterkommer et påbud, fx er indehaver af betydelig mængde tilladelser med mange ansatte chauffører, vil dette kunne berettige til at anvende tvangsbøder af en større beløbsmæssig størrelse, sådan at tvangsbøden kan virke som et reelt middel til at gennemtvinge den pågældende handlepligt.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 6.2.

#### *Til § 4*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2015.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

### Gældende formulering

### Lovforslaget

#### § 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. november 2013, foretages følgende ændring:

#### § 1. ---

1. Efter § 1 indsættes:

”§ 1 a. Ved kollektive overenskomster forstås i denne lov kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”

#### § 2

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 1639 af 26. november 2013, foretages følgende ændringer:

#### § 1 - § 1 c. --- *Tilladelse til buskørsel*

1. Overskriften til kapitel 1 affattes således:  
”Lovens område m.v.”

2. Efter § 1 c indsættes som ny paragraf:

”§ 1 d. Ved kollektive overenskomster forstås i denne lov kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”

#### § 3

I lov om taxikørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, foretages følgende ændringer:

#### § 5. ---

*Stk. 1-4.*

*Stk. 5.* Indehaveren af en tilladelse til taxikørsel skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

1. § 5, *stk. 5*, affattes således:

”*Stk. 5.* Indehaveren af en tilladelse til taxikørsel skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.”



2. I § 5 indsættes efter stk. 5 som nyt stykke:  
*Stk. 6.* Indehaveren af en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport og til offentlig servicetrafik skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”

3. Efter § 5 indsættes før overskriften før § 6:  
”§ 5 a. Indehaveren af en tilladelse til taxikørsel skal efter påbud fra den myndighed, der har meddelt tilladelsen, indsende dokumentation for, at denne følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.  
*Stk. 2.* Indehaveren af en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport og til offentlig servicetrafik skal efter påbud fra den myndighed, der har meddelt tilladelsen, indsende dokumentation for, at indehaveren følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”

”§ 5 b. Den myndighed, der har meddelt en tilladelse til taxikørsel, hører overenskomstparterne til vurdering af, om indehaveren overholder § 5, stk. 5.  
*Stk. 2.* Den myndighed, der har meddelt en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport og til offentlig servicetrafik hører overenskomstparterne til vurdering af, om indehaveren overholder § 5, stk. 6.  
*Stk. 3.* I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, hører myndigheden overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.”

§ 16. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der  
1) overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 4, stk. 2, 1. pkt., § 5, stk. 2, stk. 3, 1. pkt., og stk. 5, § 9, § 10, stk. 1 og § 15, stk. 1,

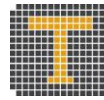
4. I § 16, *stk. 1, nr. 1*, ændres ”§ 5, stk. 2, stk. 3, 1. pkt., og stk. 5,” til: ”§ 5, stk. 2, stk. 3, 1. pkt., stk. 5 og stk. 6.”

2) – 3) ---

5. Efter § 16 indsættes før overskriften før § 17:  
”§ 16 a. Den myndighed, der har anmodet en indehaver af en tilladelse om dokumentation for, at denne følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster, kan pålægge virksomheden ugentlige tvangsbøder, hvis denne undlader at indsende dokumentation efter påbud i henhold til jf. § 5 a.”

#### § 4

Loven træder i kraft den 1. juli 2015.



Fremsendt pr. mail 13.04.2015

til [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk) Cc [pma@trafikstyrelsen.dk](mailto:pma@trafikstyrelsen.dk)

Sagsnummer TS20000-00065

## **Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel mv. Høringssvar**

Det følgende er Trafikselskaberne i Danmarks (TiD) bemærkninger til lovforslaget vedrørende løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

8. april 2015

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

[mba@moviatrafik.dk](mailto:mba@moviatrafik.dk)

### **Generelle bemærkninger**

Trafikselskaberne lægger vægt på, at lovgivningen via regulering understøtter et professionelt vognmandserhverv. Det bidrager til sikring af gode arbejdspladser, høj trafiksikkerhed og en professionel service i transportløsningerne.

Trafikselskaberne finder det positivt, at Transportministeren, på baggrund af Højesterets afgørelse i Færch-sagen stiller forslag om at give eksplicit hjemmel til, at aflønningen på gods-, bus- og taxiområdet kan følge intentionen i loven og dermed Trafikstyrelsen praksis på området, således at de repræsentative landsdækkende overenskomster skal følges.

Trafikselskaberne har noteret, at Transportministeren i den forbindelse har udtalt: *"Lovforslaget er et bidrag i regeringens kamp mod social dumping, som er en trussel mod den danske aftalemodel, og som er med til at skabe ulige konkurrencevilkår i branchen."* (Transportministeriets hjemmeside d. 25.03.2015: 'Lovændring skal sikre bedre lønvilkår for gods- og buskørsel').

## **Sikring mod social dumping – udvidet myndighedskontrol**

Med lovforslaget fastslås, at indehaveren af en tilladelse ”skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”.

Trafikselskaberne finder, at en effektiv indsats mod social dumping ikke kun begrænser sig til spørgsmålet om tilsynsmyndighed knyttet til udstedelse af bevilling, men også til en efterfølgende ensartet, landsdækkende og løbende kontrol i markedet af løn- og arbejdsvilkår. Denne har hidtil været overladt til regulering i privatretlige aftaleforhold. Ved at stille krav om repræsentative landsdækkende overenskomstforhold som betingelse for at opnå bevilling føres der således ikke per se kontrol med, at løn og arbejdsvilkår i markedet vedbliver med at leve op til lovgivers intentioner om at undgå social dumping.

I forlængelse heraf kan det overvejes at udvide Trafikstyrelsens tilsynsmyndighed, så den også omfatter løbende markedskontrol. Ved at myndigheden i højere grad påtager sig kontrolansvaret sikres i videst mulig udstrækning:

- Ensartet, landsdækkende kontrol med forholdene i markedet.
- At kontrollen ikke overlades diskretionært til privatretlige aftaleforhold via f.eks. kontraktbestemmelser, arbejdsklausuler etc., der kan medføre uensartet kontrol og regulering af løn og arbejdsforhold.
- At tilsynsmyndigheden og trafikselskaberne ikke opbygger parallel kontrolkapacitet, hvilket er ineffektivt og omkostningstungt.
- At der kan følges op med sanktioner, som ligger ud over de beføjelser, der følger af eventuel misligholdelse af privatretlige kontraktforhold.
- En effektiv og adfærdsregulerende kontrol, idet Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed ultimativt kan fratage bevillingshaveren den udstedte bevilling.

I forbindelse med, at loven laves om, bør myndighedens kontrolfunktion overvejes. Endvidere kan overvejes, om tilsynet styrkes ved brug af eksempelvis stikprøvekontrol.

For en god ordens skyld gør TiD opmærksom på, at en større andel vognmænd, der udfører kørsel for trafikselskaberne, kører efter taxibevilling. Som sådan har vognmændene fortsat mulighed for at aflønne chauffører med provisionsløn. TiD bemærker i forbindelse hermed, at det følger af lovforslaget:

- At myndigheden, der har udstedt en tilladelse til taxikørsel (og indehaveren af tilladelsen ikke er medlem af en arbejdsgiverforening/har tiltrådt en kollektiv overenskomst), hører overenskomstparterne om, hvorvidt indehaveren af en tilladelse følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de pågældende kollektive overenskomster.
- At der på taxiområdet gives mulighed for at udskrive tvangsbøder, hvis dokumentationen ikke bliver indsendt.

### **Forslagets økonomiske betydning**

Som følge af en kort høringsfrist over en ferieperiode har det ikke umiddelbart været muligt at give et kvalificeret skøn over forslagets evt. økonomiske konsekvenser. En nærmere afdækning af forslagets økonomiske konsekvenser må derfor afvente en økonomisk høring.

*Med venlig hilsen*

Morten Brønnum Andersen

Trafikselskaberne i Danmark

Fra: Jesper Sejersen <[jse@ase.au.dk](mailto:jse@ase.au.dk)<<mailto:jse@ase.au.dk>>>

Dato: 18. apr. 2015 kl. 23.41.53 CEST

Til: "[hansbang@horsens.dk](mailto:hansbang@horsens.dk)<<mailto:hansbang@horsens.dk>>"

<[hansbang@horsens.dk](mailto:hansbang@horsens.dk)<<mailto:hansbang@horsens.dk>>>, "[jrc@byr.aarhus.dk](mailto:jrc@byr.aarhus.dk)<<mailto:jrc@byr.aarhus.dk>>"

<[jrc@byr.aarhus.dk](mailto:jrc@byr.aarhus.dk)<<mailto:jrc@byr.aarhus.dk>>>, "[niels.iversen@rr.rm.dk](mailto:niels.iversen@rr.rm.dk)<<mailto:niels.iversen@rr.rm.dk>>"

<[niels.iversen@rr.rm.dk](mailto:niels.iversen@rr.rm.dk)<<mailto:niels.iversen@rr.rm.dk>>>, "[byrfp@herning.dk](mailto:byrfp@herning.dk)<<mailto:byrfp@herning.dk>>"

<[byrfp@herning.dk](mailto:byrfp@herning.dk)<<mailto:byrfp@herning.dk>>>, "[mn@grenaa-gym.dk](mailto:mn@grenaa-gym.dk)<<mailto:mn@grenaa-gym.dk>>"

<[mn@grenaa-gym.dk](mailto:mn@grenaa-gym.dk)<<mailto:mn@grenaa-gym.dk>>>, "[frank.borch-olsen@silkeborg.dk](mailto:frank.borch-olsen@silkeborg.dk)<<mailto:frank.borch-olsen@silkeborg.dk>>"

<[frank.borch-olsen@silkeborg.dk](mailto:frank.borch-olsen@silkeborg.dk)<<mailto:frank.borch-olsen@silkeborg.dk>>>, "

[jfv@viborg.dk](mailto:jfv@viborg.dk)<<mailto:jfv@viborg.dk>>" <[jfv@viborg.dk](mailto:jfv@viborg.dk)<<mailto:jfv@viborg.dk>>>, "

[arne.laegaard@rr.rm.dk](mailto:arne.laegaard@rr.rm.dk)<<mailto:arne.laegaard@rr.rm.dk>>"

<[arne.laegaard@rr.rm.dk](mailto:arne.laegaard@rr.rm.dk)<<mailto:arne.laegaard@rr.rm.dk>>>

Emne: Kongsvang Station

Kære bestyrelse for Midttrafik,

Jeg havde tidligere i aften en oplevelse, der fik mig til at skrive nedenstående til Midttrafiks Facebookside, men jeg vil også gerne delagtiggøre jer direkte og høre jeres kommentarer. Jeg er meget optaget af, at man opretholder og udbygger betjeningen af Kongsvang Station, og derfor er den måde, stationens kunder behandles på, helt uacceptabel.

Jeg fornemmer ret kraftigt, at Kongsvang Stations udsultning i højere grad er et administrativt end et politisk ønske, og at I som politikere måske ikke er helt klar over hvor galt det står til.

Jeg skrev flg.:

Min datter holdt tidligere i aften fødselsdag for en flok efterskoleveninder – 14 personer i alt. Sidst på aftenen skulle de til Beder og besøge nogle fælles venner. Jeg spurgte af venlig nysgerrighed, hvordan de ville komme til Beder. En af pigerne – netop fra Beder – sagde, at de selvfølgelig ville tage toget fra Kongsvang Station.

Hertil måtte jeg så bedrøve dem med, at det ganske enkelt ikke var muligt. Toget kører godt nok fra Kongsvang til Beder – næsten fra dør til dør - men hvis ikke man har et abonnementskort eller er et klippekort til 3 zoner, er det umuligt. "Men kan man ikke bare bruge Rejsekortet?", "Vi køber da bare en billet" eller "Lad os bruge en mobilbillet". Jeg måtte atter skuffe pigerne, da den lokale klippekortsælger for længst var lukket, og Rejsekort og mobilbillet ikke er muligheder fra Kongsvang Station.

Resultatet blev, at de måtte på en længere busrejse med skift og ventetid, og samtidig mistede Kongsvang derved 14 potentielle kunder. Skammeligt og uanstændigt!

Jeg kunne naturligvis have valgt at tie, og så var resultatet sandsynligvis blevet en større bødeudskrivning fra Midttrafiks side. Måske med tilkaldt bevæbnet politi, som man har hørt for nylig, da en kunde ikke lige havde til sinds at acceptere en – også for mig at se – urimelig bøde.

Jeg vil meget gerne hører jeres kommentarer – er det en måde at behandle Midttrafiks kunder på?

Med venlig hilsen

Jesper Sejersen

Lektor, civilingeniør  
Diplomingeniørstudiet i Maskinteknik

Ingeniørhøjskolen Aarhus Universitet  
Inge Lehmanns Gade 10  
8000 Aarhus C

Mobil: +45 2032 9888

E-mail: [jse@ase.au.dk](mailto:jse@ase.au.dk)<<mailto:jse@ase.au.dk>>

Tlf.: +45 4189 3000

Web: [www.ase.au.dk](http://www.ase.au.dk)<<http://www.ase.au.dk/>>

[[cid:image003.jpg@01CD1EFE.F5753C80](#)]

Jesper Sejersen

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00  
Telefax 87 40 82 01

[www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk)

**Dato**  
23. april 2015

**Journalnummer**  
1-3-1-15

**Kontaktperson**  
Niels Jørgen Danielsen

**Mail**  
[njd@midttrafik.dk](mailto:njd@midttrafik.dk)

**Direkte telefon**  
87408238

## Nedlæggelse af stationer på Odderbanen

Kære Jesper Sejersen

Tak for din henvendelse om manglende mulighed for brug af rejsekortet ved rejser til/fra Kongsvang Station.

Jeg har foranlediget, at Midttrafiks administration vil invitere dig til et møde for at drøfte forhold omkring Kongsvang. Du vil snart modtage en invitation fra forvaltningen.

Forud for etablering af samdriften mellem Odderbanen og Grenaabanen traf Midttrafiks Bestyrelse beslutning om at ikke at opsætte billetautomater på de mindst benyttede stationer på Odderbanen. Det var økonomisk uhensigtsmæssigt at indkøbe og opsætte automater på disse stationer i forhold til anskaffelses- og installationsomkostningerne og i forhold til de årlige drift- og vedligeholdelsesudgifter på automaterne. Kunder med klippekort og periodekort kan fortsat benytte toget, blot kan der ikke købes billet på stationerne.

Midttrafik har registreret at Ib's Døgnkiosk er lukket og ikke længere sælger klippekort. Vi kan i stedet henvise til "Letkøbt" på Rosenvangs Alle 50 og Shell på Skanderborgvej nr. 123 (ca 350 meter fra Kongsvang Station), som de nærmeste forhandlere. Desuden er det muligt at købe klippekort på Midttrafiks webbutik.

Forud for Midttrafiks indførelse af Rejsekortet har Region Midtjylland besluttet, at der foreløbigt ikke opsættes rejsekortudstyr på disse stationer.

Regionen er tilbageholdende med at foretage investeringer i rejsekortudstyr fordi ombygningen af Odderbanen til letbanedrift kan



få konsekvenser for den fremtidige trafikafvikling på banen, herunder også stillingtagen til betjening af stationer.

Forud for etablering af letbanedriften udarbejder Midttrafik en samlet trafikplan for det fremtidige trafiksystem i Aarhus området. Planen vil indeholde et oplæg til trafiksystem for bybusser, regionale ruter og letbane.

Forslag til trafikplan forventes færdig ved udgangen af 2015. Planen vil blive sendt i offentlig høring.

Herefter vil Aarhus Kommune og regionen træffe beslutning om den samlede trafikplan.

I trafikplanen vil der også være en beslutning om den fremtidige driftssituation for 4 standsningssteder på Odderbanen; Kongsvang, Vilhelmsborg, Egelund og Assedrup.

Med åbning af Aarhus Letbane vil der blive en udvidelse af trafikdriften på Odderbanen og Grenaabanen. Når trafikdriften intensiveres med flere tog og dermed flere afgang/ankomster, er det afgørende vigtigt, at det trafikoplæg der iværksættes, er robust og sikrer en god regularitet. Togene skal ankomme meget præcist til krydsningsstationerne på Odderbanen. Køretiden mellem krydsningerne må ikke forhindre stabil drift for de mange kunder.

En vurdering af regularitetsudfordringerne på Odderbanen er først mulig, når anlægget fra leverandøren er færdigprojekteret som letbane. Når det er sket laves der simuleringer af den planlagte fremtidige trafikdrift.

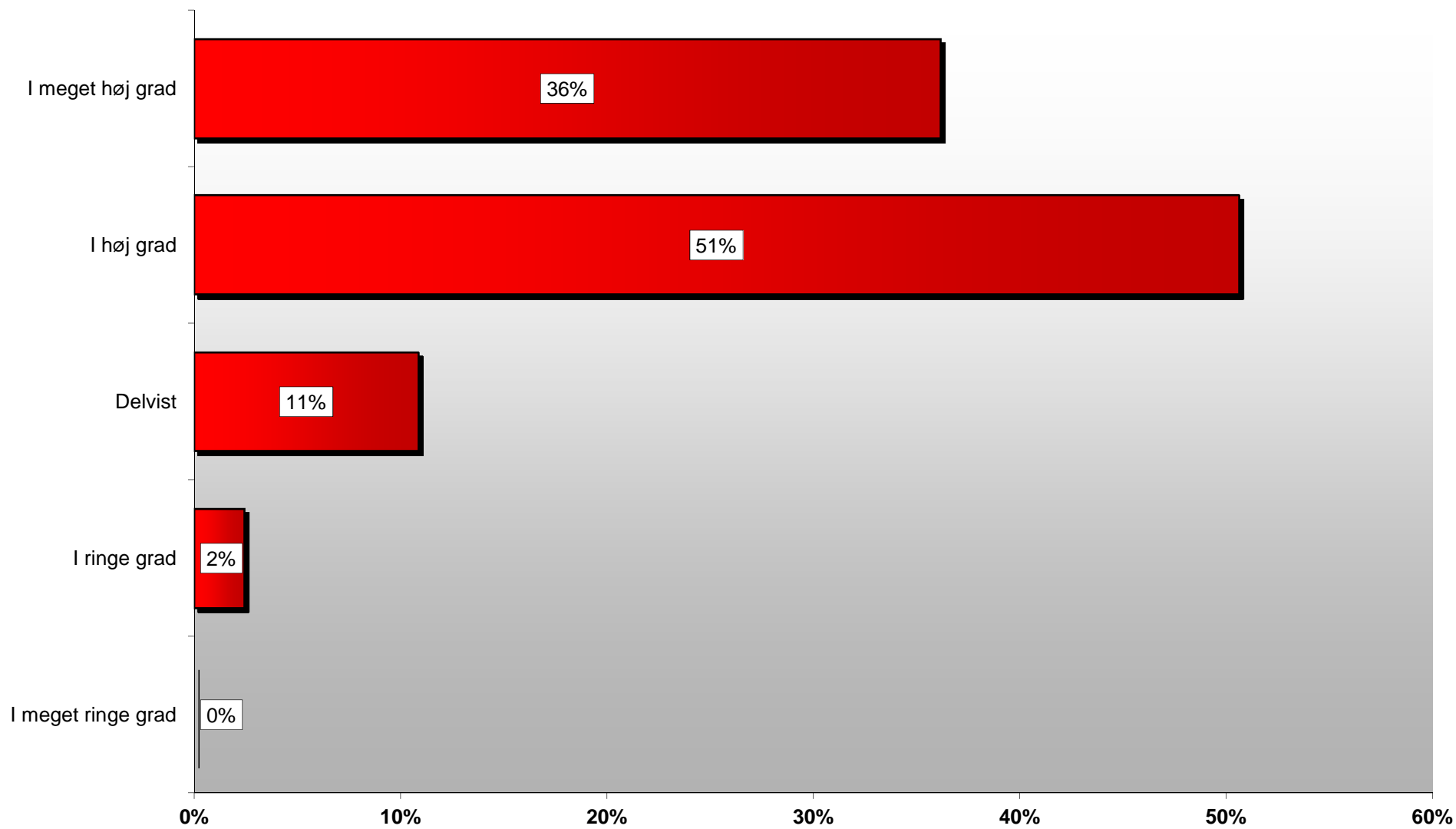
Midttrafik afventer på nuværende tidspunkt disse simuleringer. Når de foreligger, vil der være klarhed over om man kan få en høj robusthed og regularitet for de mange daglige brugere af Odderbanen, eller om det kan blive nødvendigt med tiltag for at sikre en høj regularitet. Nedlæggelse af svagt benyttede standsningssteder kan være en mulighed, for at sikre en høj regularitet.

Regularitetsforbedringen vil ikke kun være til gavn for de nuværende kunder. Når trafikdriften på banen intensiveres vil en høj regularitet også imødekomme de mange flere kunder, der i fremtiden forventes at benytte på banen.

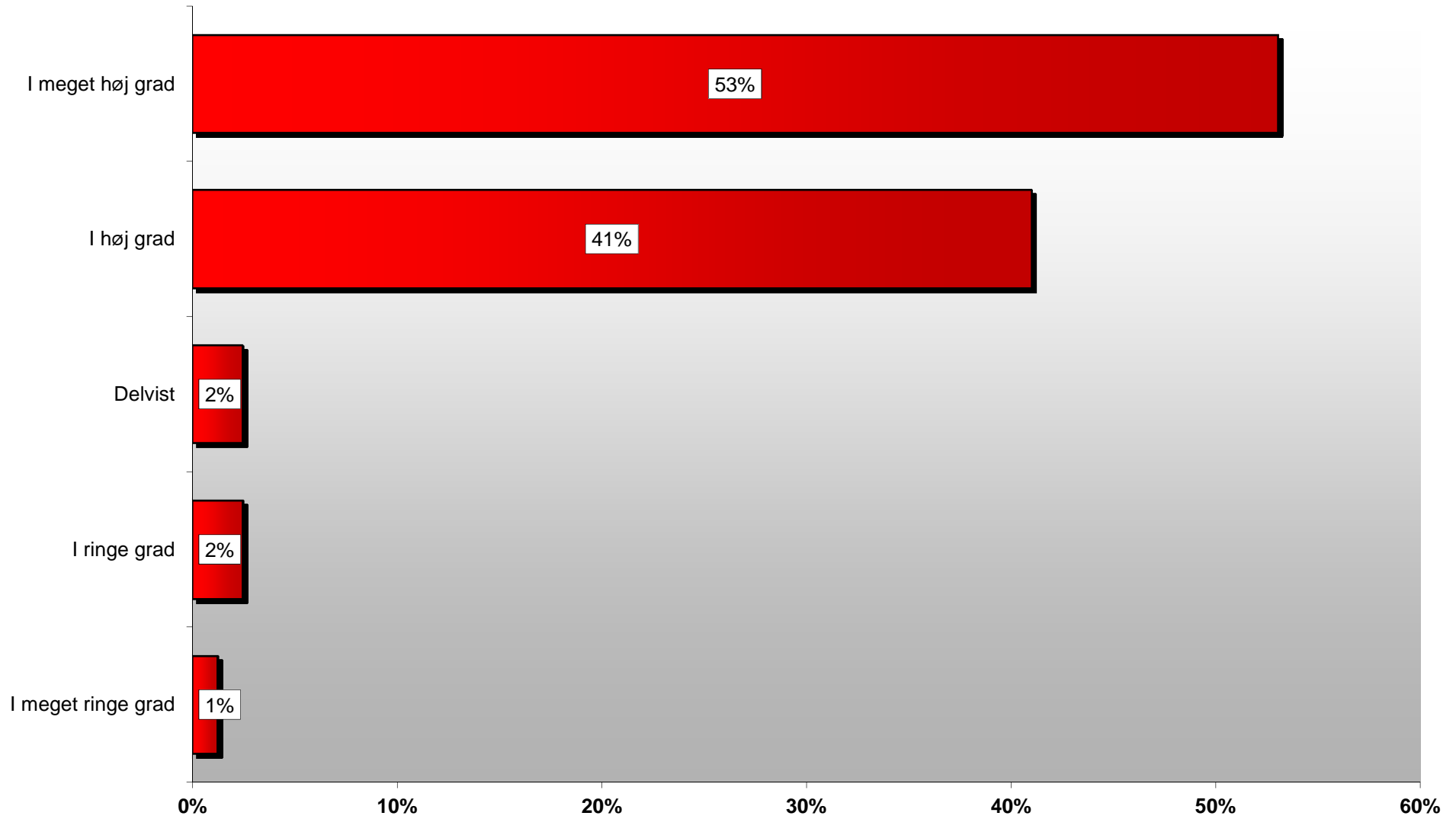
Venlig hilsen

Hans Bang-Hansen  
Bestyrelsesformand  
Middtrafik

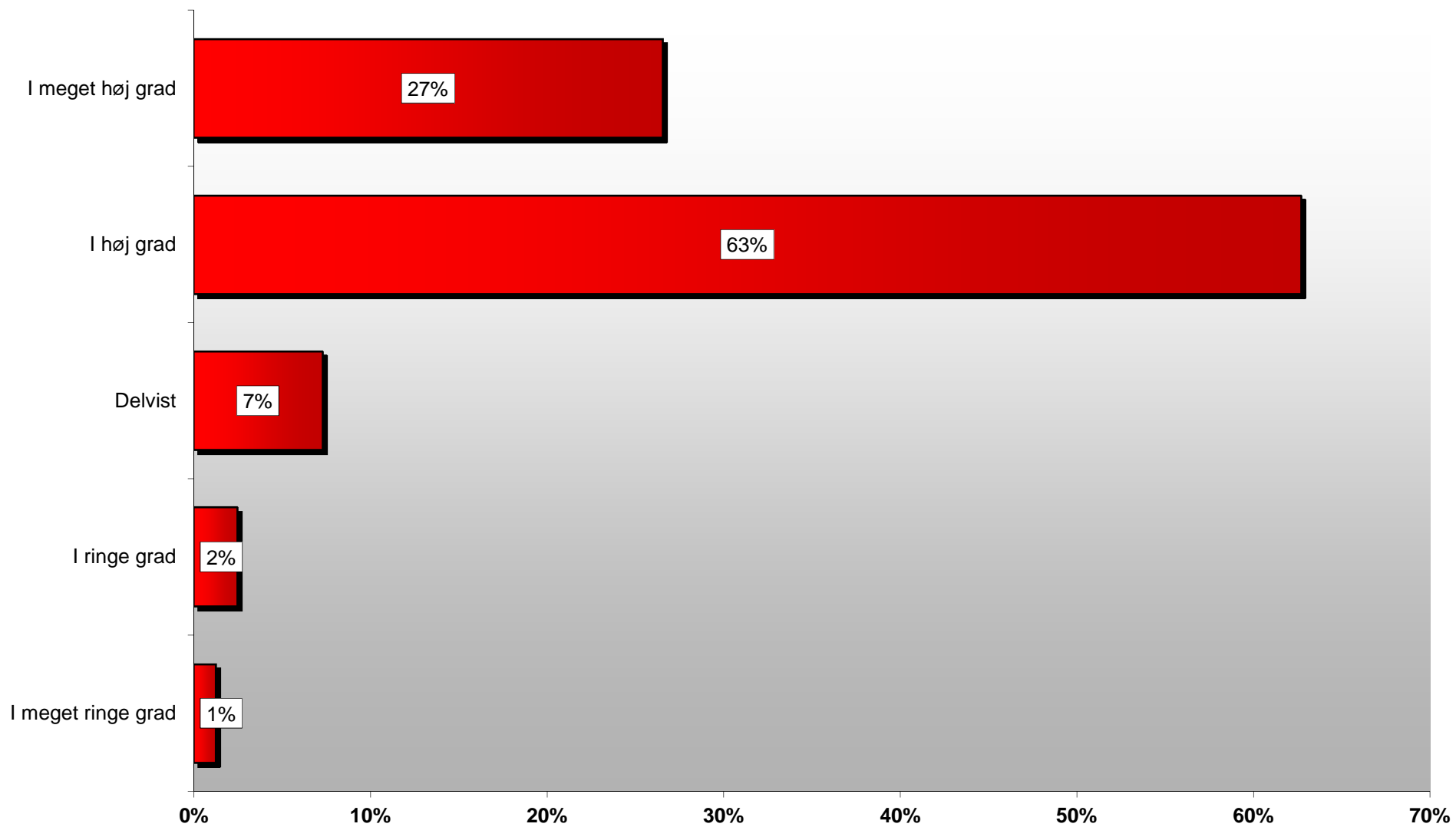
## Man kan stole på de udmeldinger, der kommer fra min nærmeste leder.



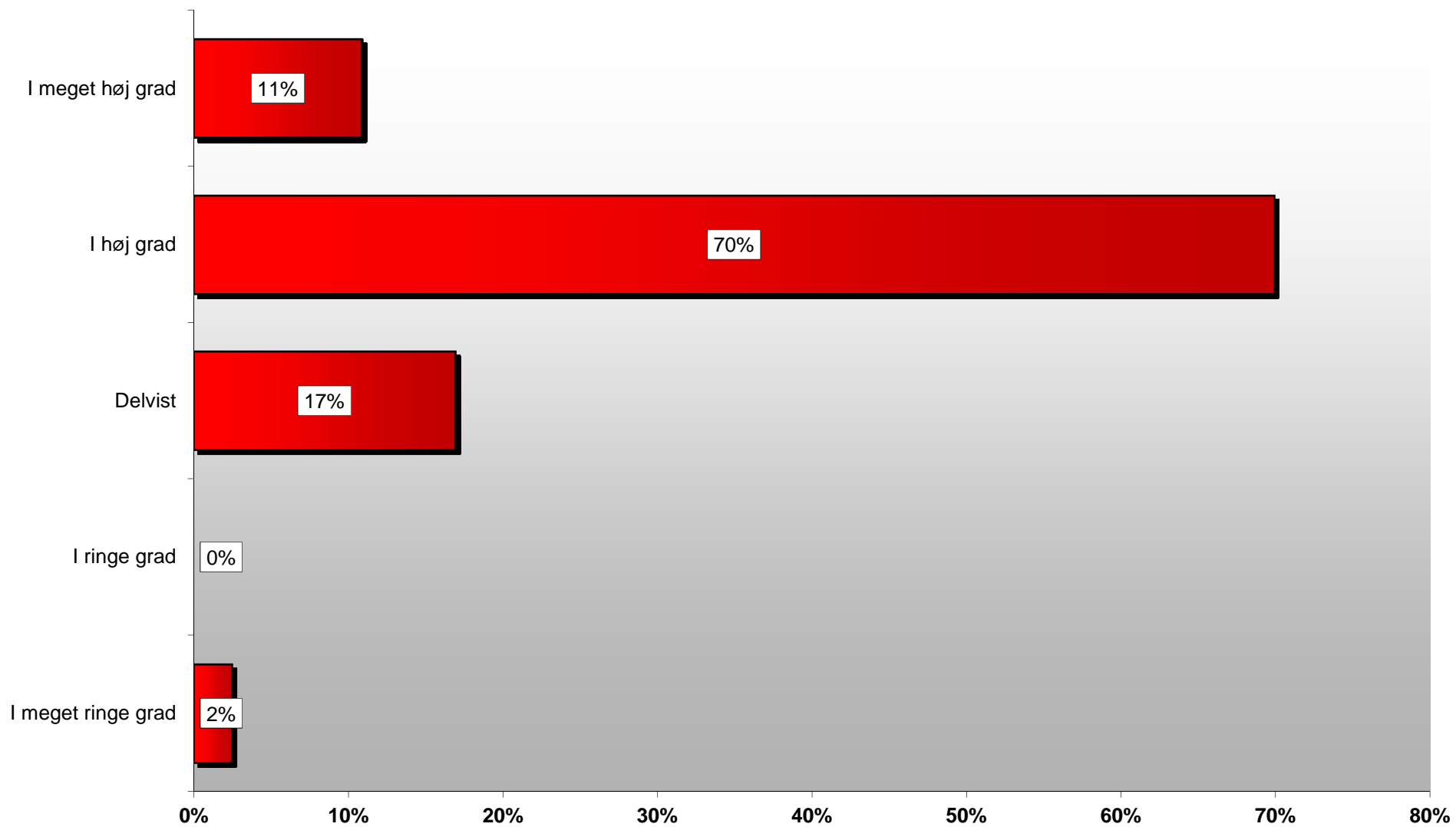
## Min nærmeste leder stoler på, at medarbejderne gør et godt stykke arbejde.



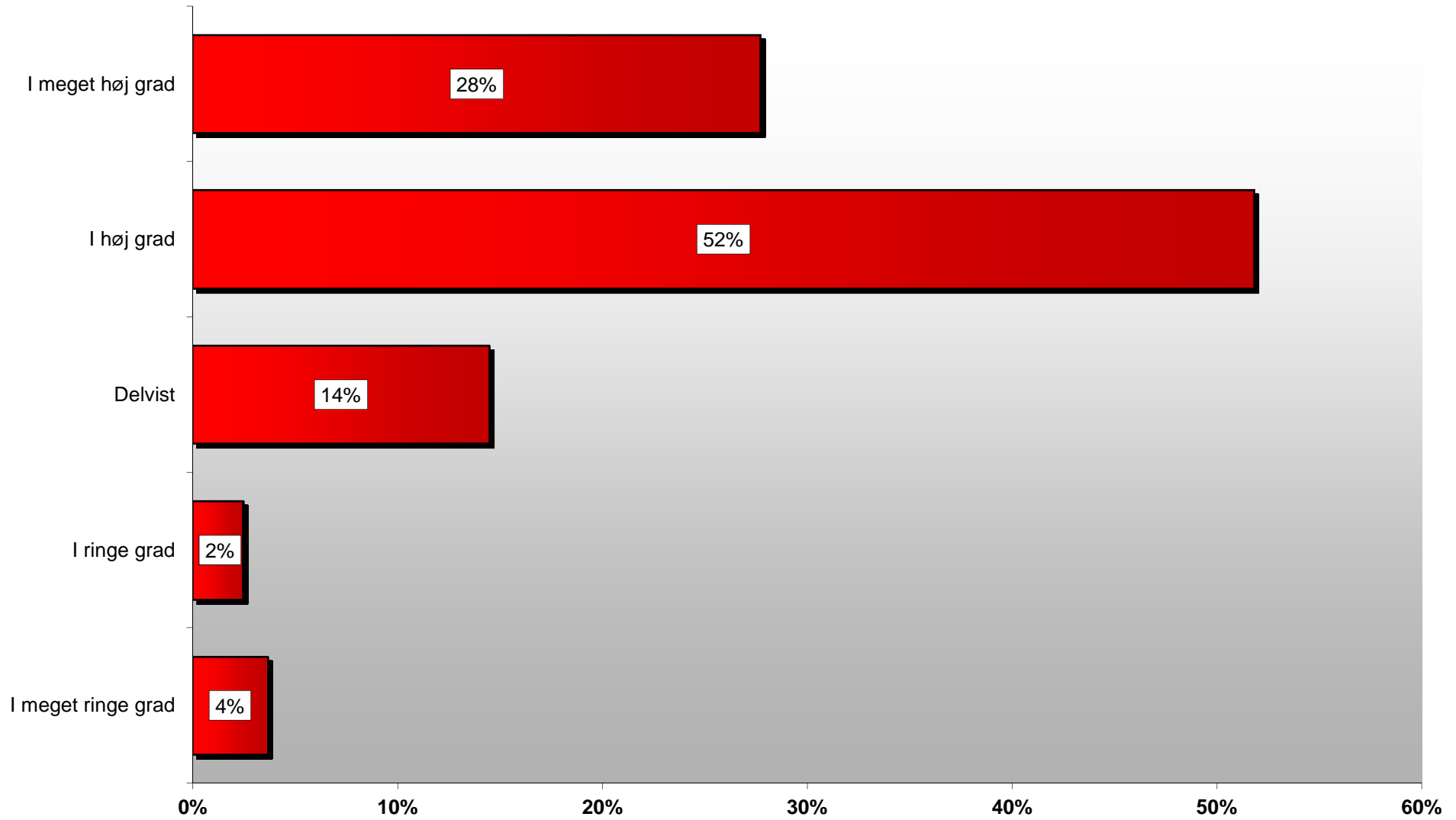
## Mine eventuelle konflikter bliver løst på en hensigtsmæssig måde.



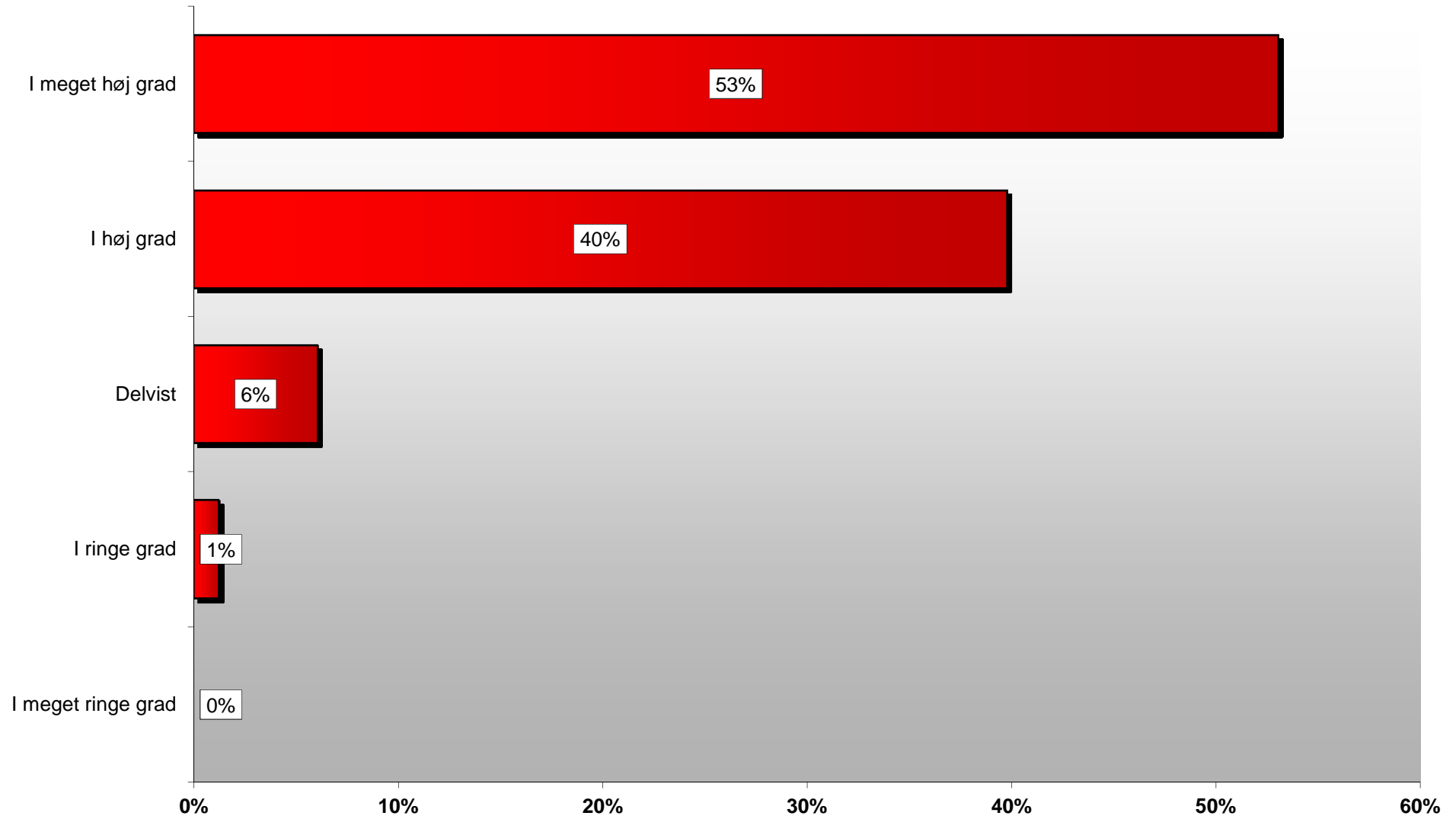
## Arbejdsopgaver bliver fordelt på en hensigtsmæssig måde i min afdeling.



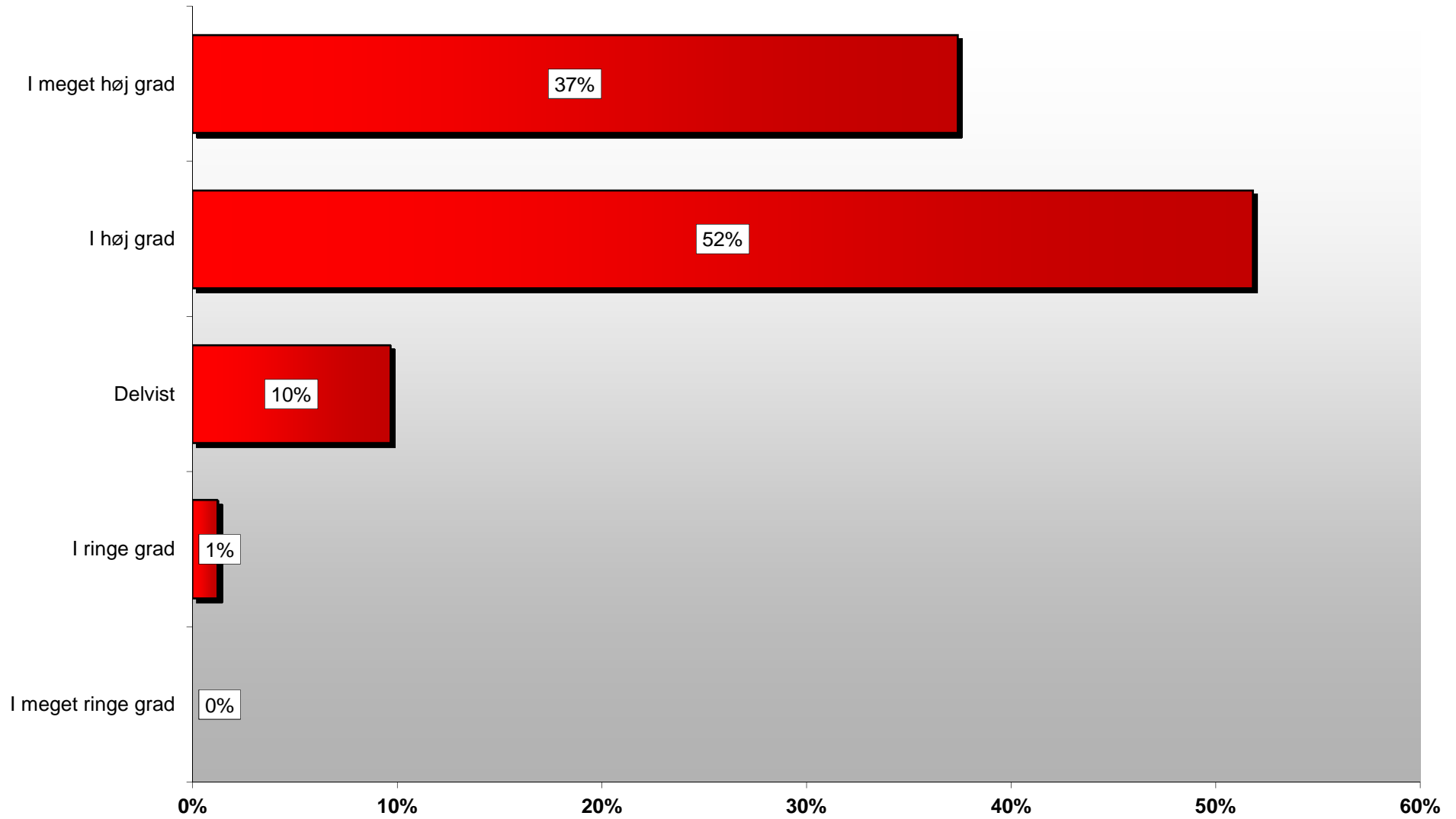
## Min nærmeste leder er god til at skabe engagement og motivation i opgaveløsningen.



## Det kollegiale samarbejde er rigtig godt i min afdeling.

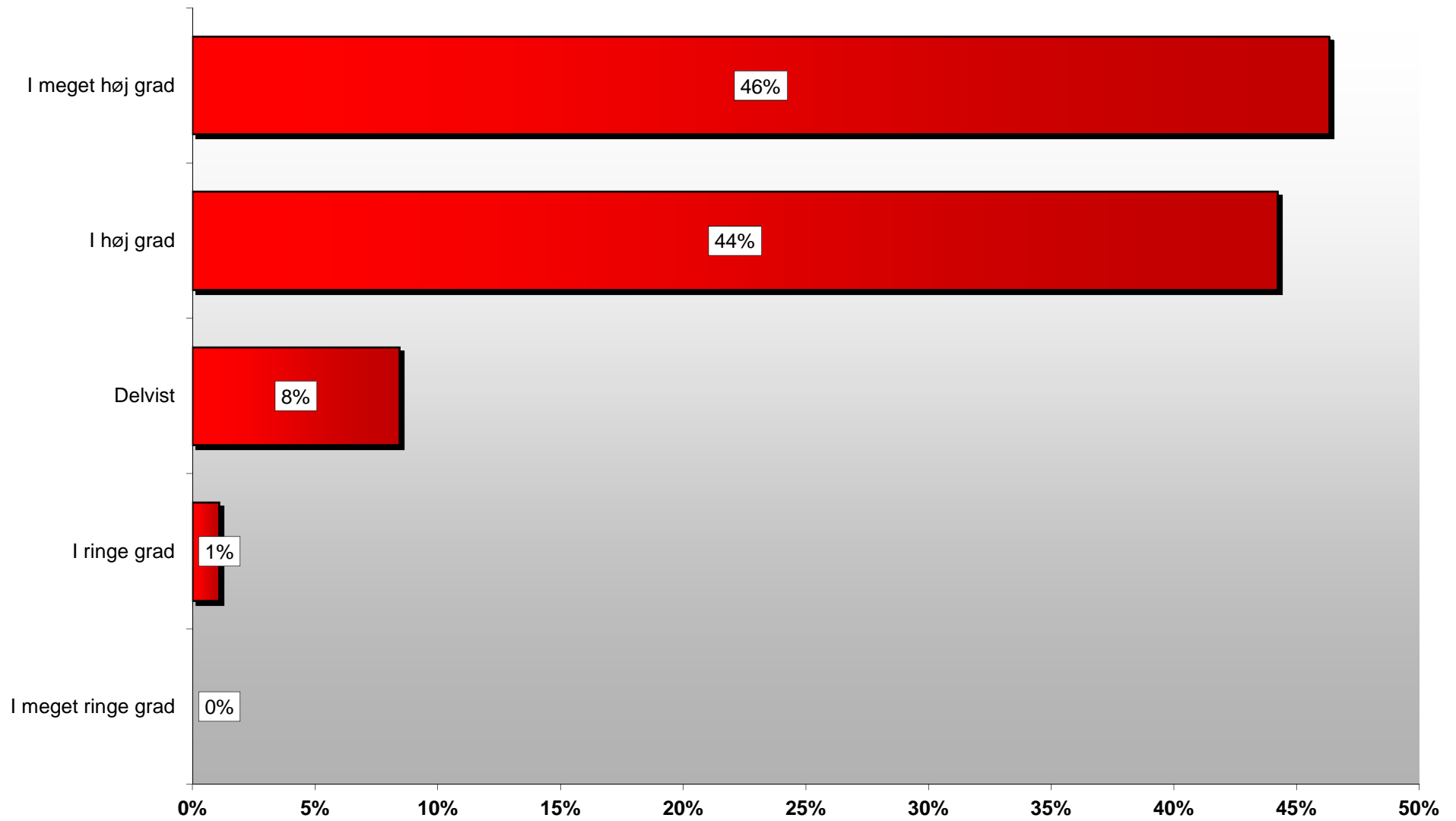


## Jeg er samlet set tilfreds med at arbejde ved Midttrafik.

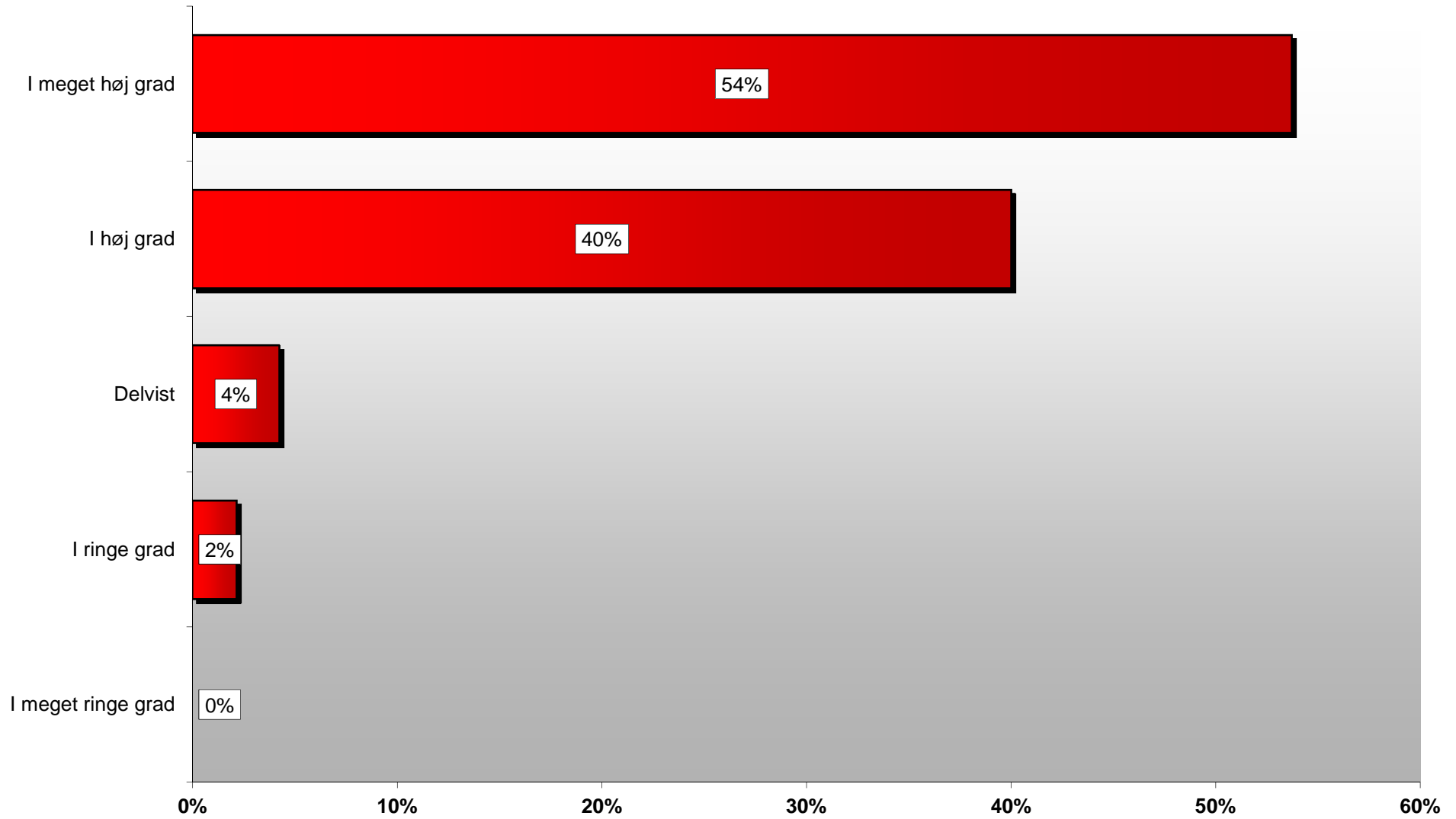




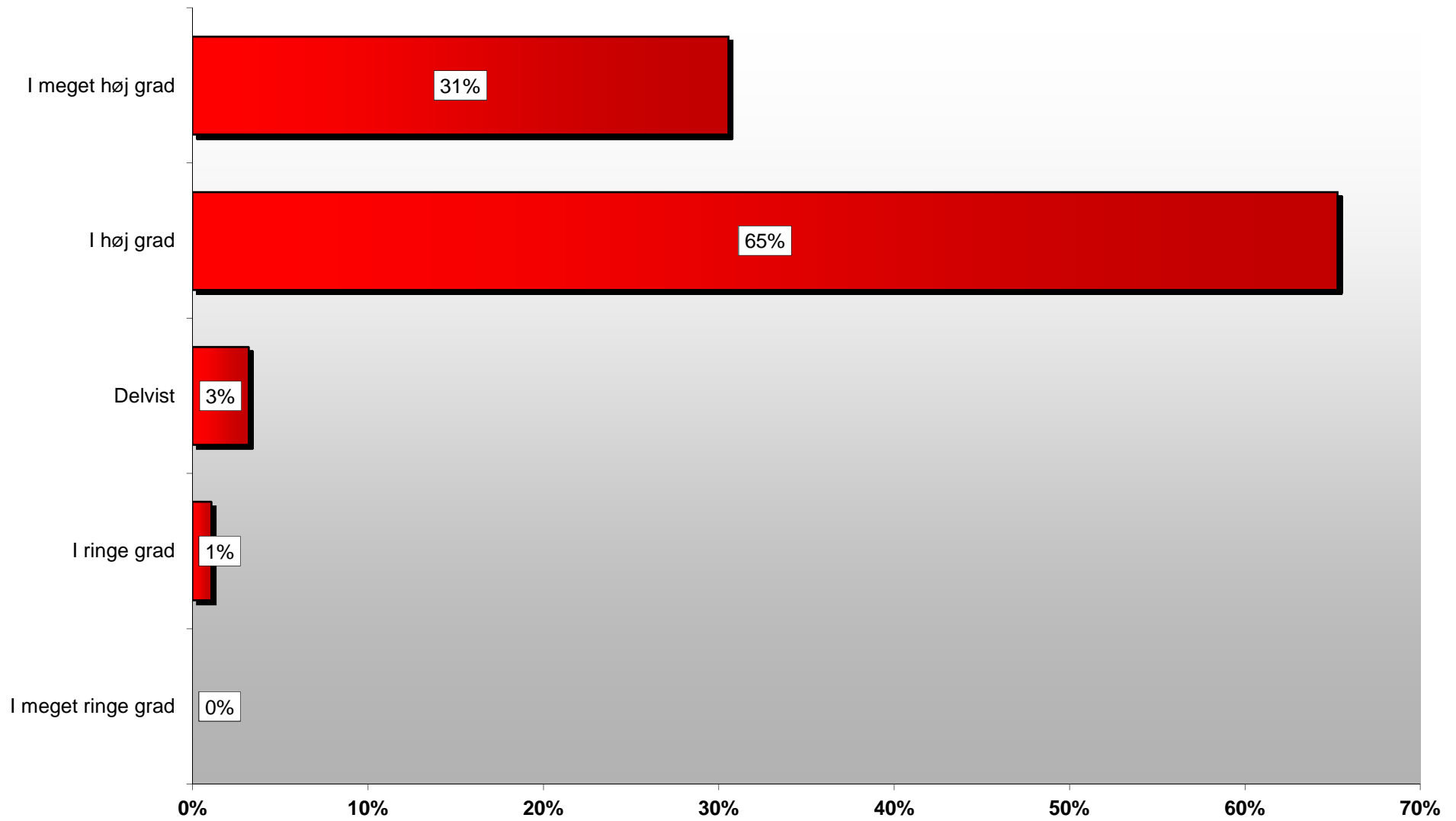
## Man kan stole på de udmeldinger, der kommer fra min nærmeste leder.



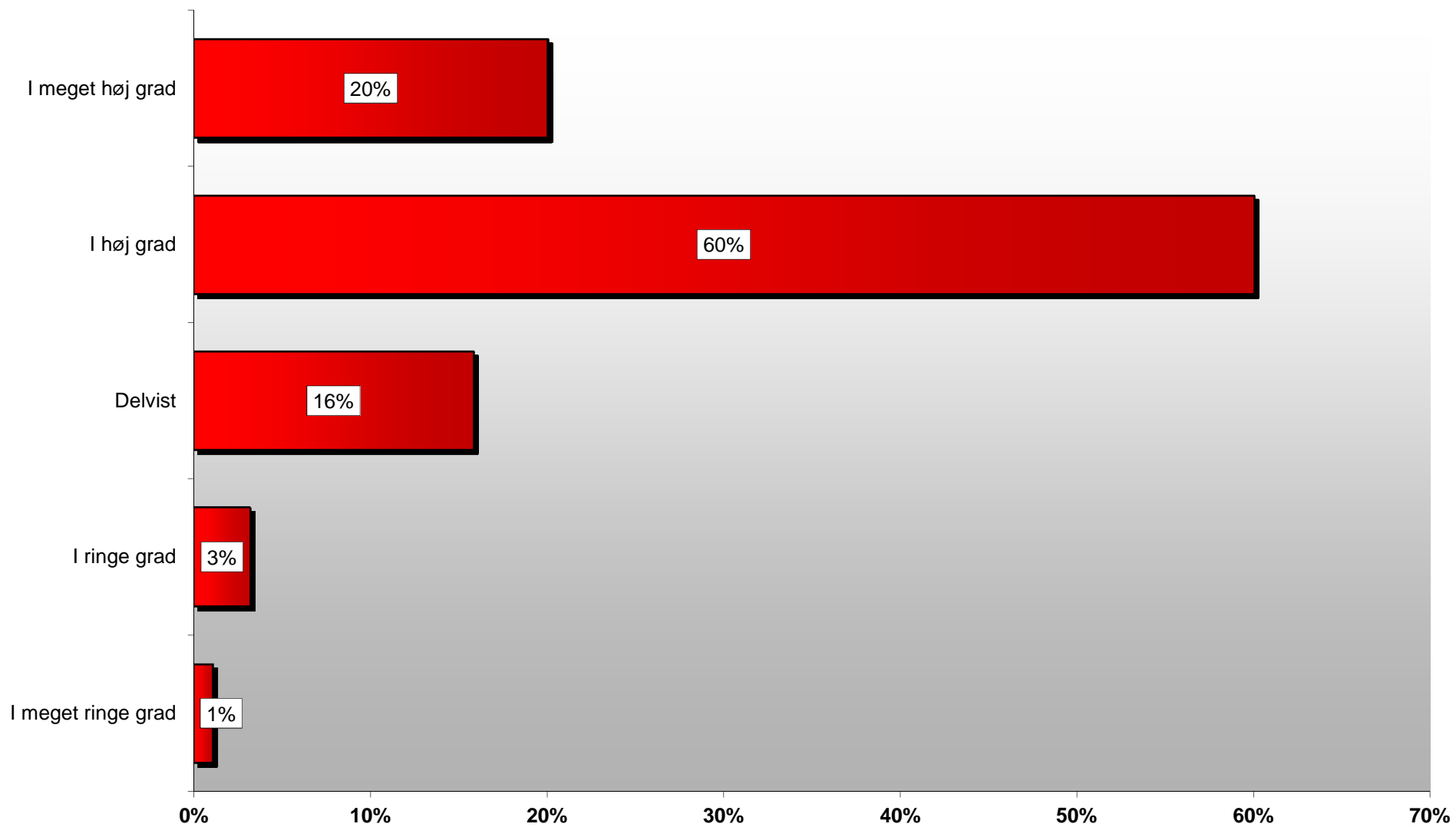
## Min nærmeste leder stoler på, at medarbejderne gør et godt stykke arbejde.



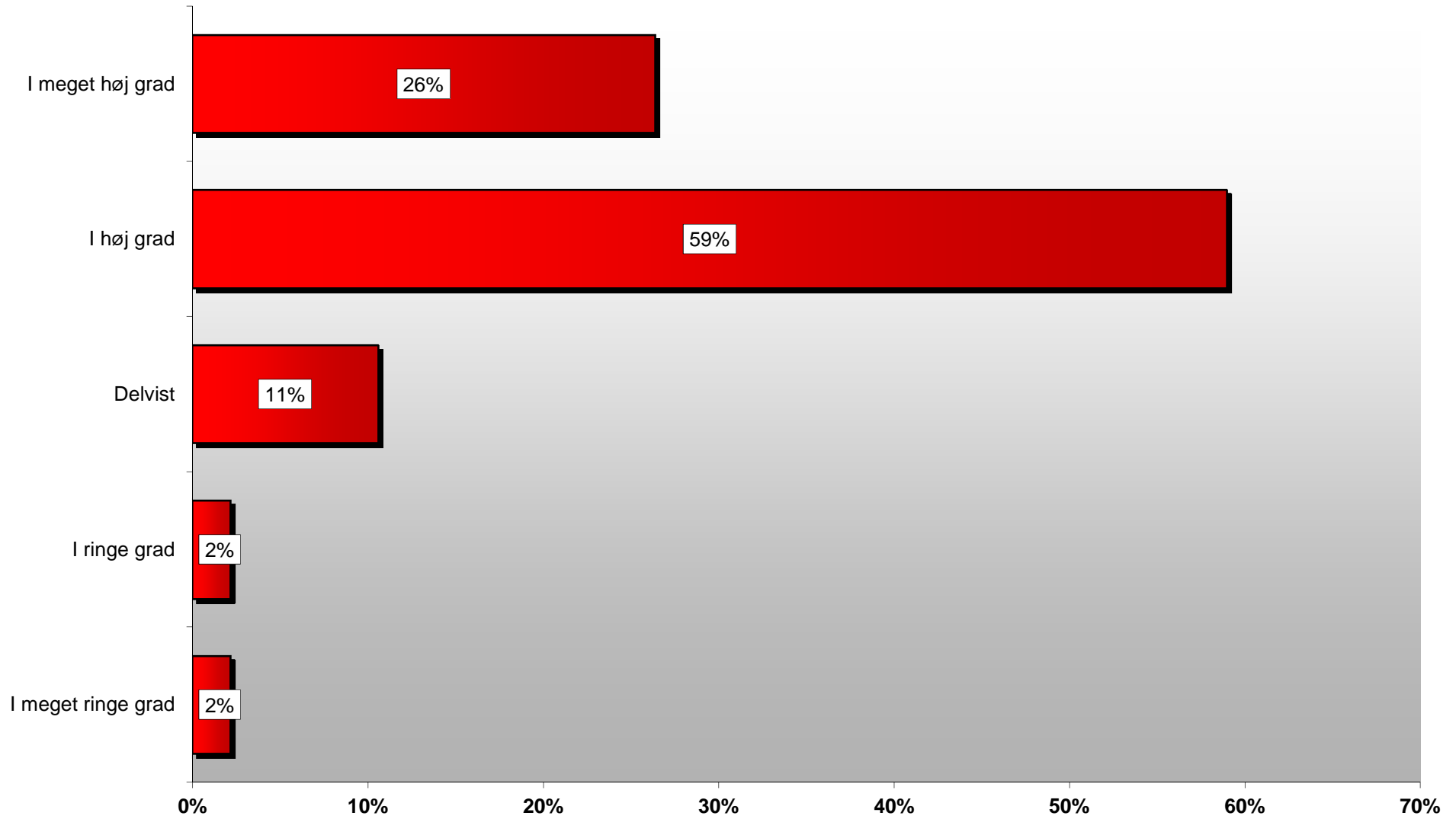
## Mine eventuelle konflikter bliver løst på en hensigtsmæssig måde.



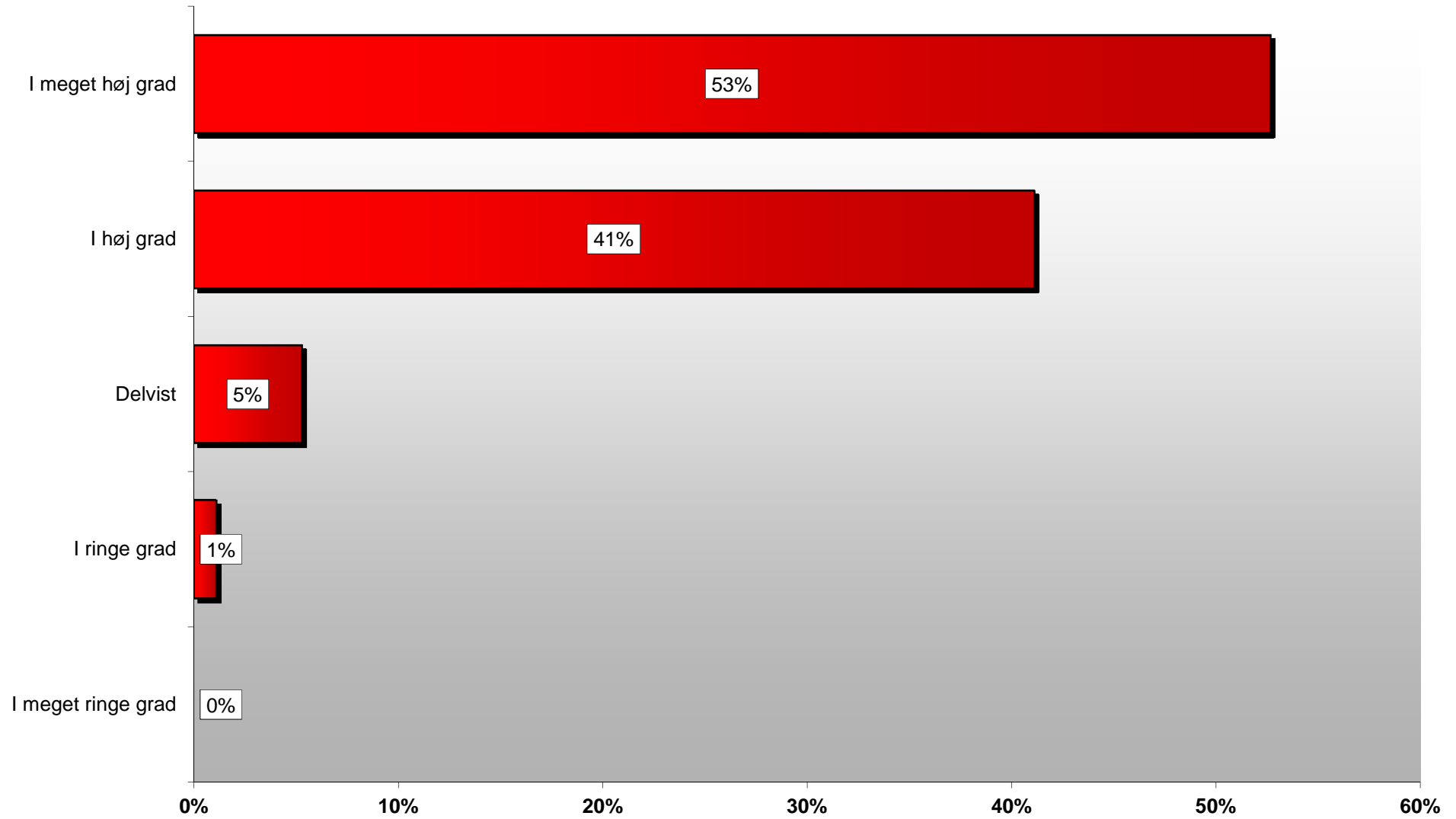
## Arbejdsopgaver bliver fordelt på en hensigtsmæssig måde i min afdeling.



## Min nærmeste leder er god til at skabe engagement og motivation i opgaveløsningen.



## Det kollegiale samarbejde er rigtig godt i min afdeling.



## Jeg er samlet set tilfreds med at arbejde ved Midttrafik.

