

# Status Rejsekort

## Aktuel status

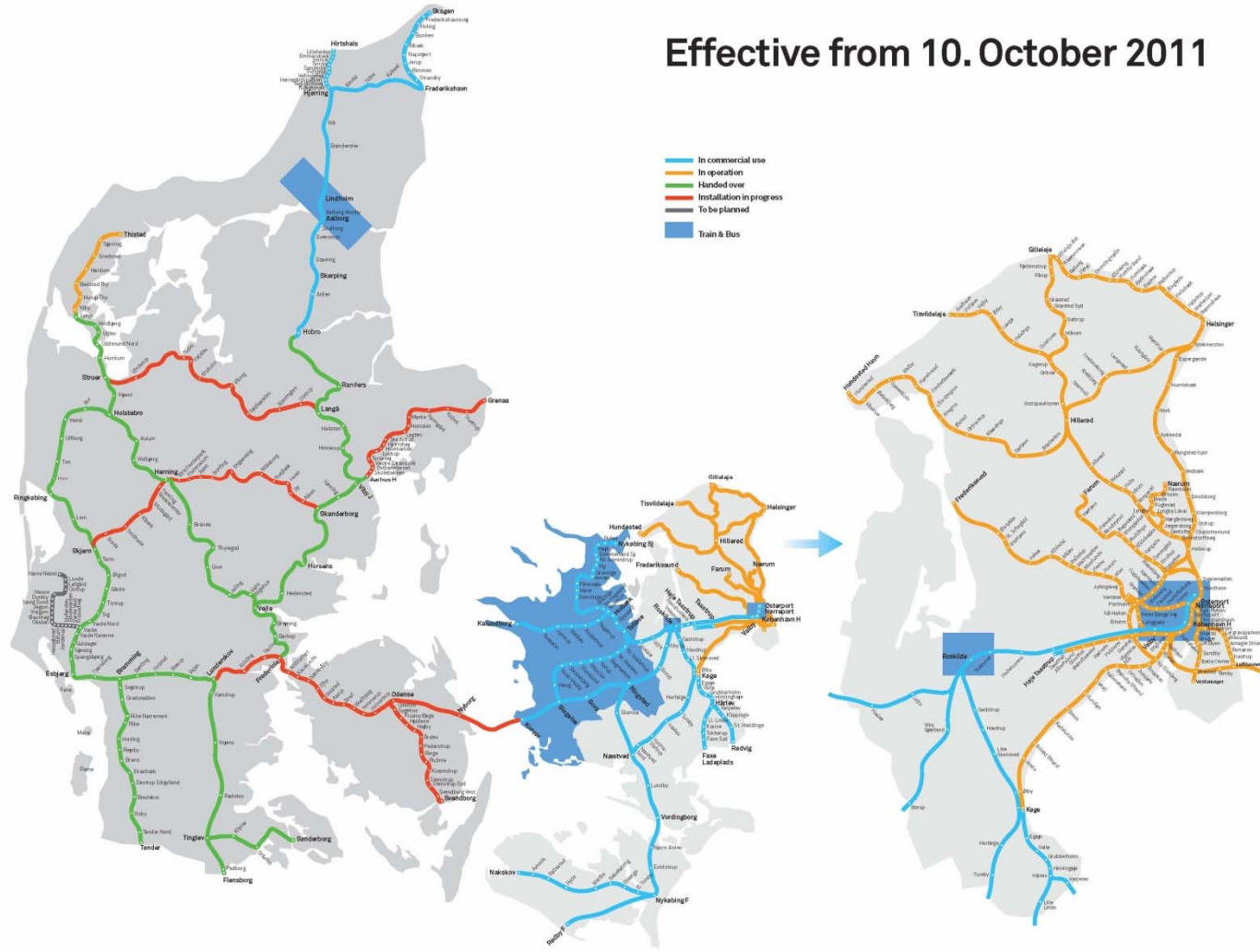
Der er i år:

- ▶ Gennemført 1 mio. rejser på rejsekort
- ▶ Solgt 50.000 rejsekort
- ▶ Omsat 25 mio. kr. på rejsekort og 12 mio. kr. for billetsalg i busser

## De næste skridt

- ▶ NT stationer (eks. Thybanen) og busser i Ålborg 10.10.2011
  - ▶ Movia Syd fladedækkende 24.10.2011
  - ▶ Stationer i Hovedstaden 28.11.2011
  - ▶ Resterende busser i Hovedstaden 1. febr. – 1. juni 2012
  - ▶ Resterende stationer Jylland og Fyn åbnes for kunder Primo 2012
- 
- ▶ For nye selskaber går der 18 måneder fra tilslutning til drift - ifølge Tillægsaftale V.

Effective from 10. October 2011



Midttrafik - oktober 2011

## De næste skridt - software

- ▶ Med version 4 (incl. Version 4.1.3 s der leveres 1.4.2012) er der et rejsekortsystem, der kan rulles ud landsdækkende.
- ▶ I Tillægsaftale V er aftalt, at der leveres yderligere forbedringer og nye funktioner (fastprisproduktet) i version 5.1 i april 2013 og i version 5.2 i december 2013.

## Rejsekortsystemet - fakta

- ▶ Rejsekort A/S er ejet af trafikvirksomheder i Danmark og kravene til rejsekortsystemet udspringer af Bus&Tog samarbejdet med en rejse – en pris – uanset brug af bus, tog eller Metro.
- ▶ Rejsekort er en nødvendig reinvestering og modernisering af dagens billetsystemer.
- ▶ Alle nye billetsystemer world wide er i dag baseret på rejsekort teknologi.

### **Indkøb af rejsekortsystemet**

(Betales af trafikkselskaber - transaktionsafgifter)

- ▶ Rejsekort A/S har købt det centrale rejsekortsystem, inkl. installation, fra East-West. Desuden er landsdækkende Enkeltbilletsystem, Ny håndholdt terminal, Data-Warehouse og andre mindre leverancer købt fra andre.  
Pris ca 550 mio kr.
- ▶ Den oprindelige kontraktpris er fastholdt.  
Derudover har Rejsekort ved Tillægsaftale I-V opnået yderligere funktionalitet, bod, erstatning for work-arounds, mv., til en samlet værdi på ca. 175 mio. kr.

### **Drift og vedligehold af centralsystem** (Betales af trafikkselskaber - transaktionsafgifter)

- ▶ Betaling for drift og vedligeholdelse er afhængig af antal tilsluttede selskaber.  
Ved landsdækkende drift topper den årlige betaling på ca. 150 mio. kr i 2015 og falder gradvist til ca. 140 mio. kr. i 2023.
- ▶ East-West skal drive og vedligeholde rejsekortsystemet i minimum 11 år efter systemovertagelse.
- ▶ I forhold til den oprindelige kontrakt er udgiften til landsdækkende drift faldet med ca. 32 mio. kr. om året, aftalt i TA IV, svarende til ca. 356 mio. kr. i den 11-årige periode.

## Økonomien i Rejsekort A/S - 2

### **Den centrale rejsekortorganisation** (Betales af trafikkselskaber -transaktionsafgifter)

- ▶ Den centrale rejsekortorganisation er blevet større og har fået flere opgaver end oprindeligt forudsat (markedsføring, fælles kundecenter, tættere samarbejde med leverandøren, datawarehouse, mv.). Rejsekort A/S har købt det centrale rejsekortsystem, inkl. installation, fra East-West.

### **Finansiering af Rejsekort A/S**

- ▶ Sker ved aktiekapital og lån. Lånene forrentes og tilbagebetales over en årrække fra 2015. Aktiernes kursudvikling og evt. udbyttebetaling diskuteres pt. mellem aktionærene.
- ▶ Indtægterne til Rejsekort A/S kommer ved en betaling for alle rejsekortrejser og rejser på enkeltbilletsystemet, uanset om de er købt via mobil, internet, automat eller betjent salg eller andet. De tilsluttede trafikvirksomheder betaler en fast pris per rejse og en procentdel af omsætningen per rejse, samt derudover et beløb pr. solgt rejsekort.

## Økonomien i Rejsekort A/S - 3



- ▶ På grund af leverandørens forsinkelse, de yderligere opgaver Rejsekort A/S skal løse og på grund af, at der er valgt en forsigtigere og trinvis udrulning af systemet af hensyn til at få kunderne godt med, belært af udenlandske erfaringer, har det været nødvendigt, at tilføre yderligere likviditet til Rejsekort A/S i årene 2011 til 2014, end det, der var forventet da kontrakten blev indgået med EW i 2005. Dette er for DSBs og Metroselskabets vedkommende sikret ved aktstykke 105 i april 2011.
- ▶ Planer og økonomiprognoser baseres på 15 års drift af rejsekortsystemet efter systemovertagelse ultimo 2013. Denne beregningsmæssige 15 års horisont kan naturligvis senere revurderes. Hittidige billetsystemer har haft en levetid på 30 - 40 år.

## Økonomien i trafikvirksomhederne



### **Indkøb og installation af rejsekortudstyr i busser og på stationer mm.**

- ▶ Hver trafikvirksomhed køber via kontrakten mellem Rejsekort og EW det ønskede udstyr, der installeres af EW, hvis ønsket.
- ▶ Dette sker til de kontraktfastsatte priser. Ekstraarbejder afregnes efter aftalte principper.

### **Vedligeholdelse af rejsekortudstyr i busser og på stationer mm.**

- ▶ Der er som led i kontrakten indgået aftale om, at EW står for den løbende vedligeholdelse af det decentrale udstyr. Enkle udskiftninger af udstyr udføres af trafikvirksomheden (first line maintenance).

### **Trafikvirksomhedernes interne omkostninger til projektet**

- ▶ Trafikvirksomhederne har egne omkostninger til projektorganisation, tilpasning af driftsorganisation og processer, mv.

### **Distributionsomkostninger**

- ▶ Pt. sker ca. 2/3 dele af rejsekortomsætningen via selvbetjente kanaler og denne andel forventes at stige yderligere.



## Samlet økonomi ift. den samlede billetindtægt i den kollektive trafik



- ▶ Dækning af Rejsekort A/S udgifter, inkl. finansieringsomkostninger, koster ca. 3,5%
- ▶ Forrentning, afskrivning og vedligeholdelse af de decentrale investeringer, koster 2-3%
- ▶ Distributionsomkostningerne ligger på ca. 2%
- ▶ Hertil kommer projekt- og engangsomkostninger i trafikvirksomhederne

Heroverfor forventes:

- ▶ Øgede indtægter på 2-5%, på baggrund af den øgede tilgængelighed, der følger af at have et rejsekort og muligheden for at lægge en prisstruktur der giver incitament til flere rejser, ved at kunderne rejser billigere og billigere jo mere de rejser.
- ▶ At rejsekortsystemet uden større meromkostninger, kan dække en stor vækst i antallet af rejser.
- ▶ At trafikvirksomhederne får et datagrundlag til planlægning, optimering og produktudvikling, der muliggør effektiviseringer på 2-5%.
- ▶ At rejsekortet minimerer mulighederne for snyd. Afhængig af trafikvirksomhed mistes her i dag mellem 1 og 6% af billetindtægten.
- ▶ At en høj selvbetjeningsandel ved salg og optankning giver mulighed for besparelser ift. dagens mere betjente salg, ligesom arbejdsgange og processer kan effektiviseres med alle de data der følger af rejsekortsystemet.
- ▶ At der herudover ligger et økonomisk potentiale i anvendelse af rejsekortet til andet end betaling for rejser.

### Udgifter

- ▶ Køb af udstyr + installation ca. 85 mio. kr. (eks. moms)
  - ▷ 700 busser + busgarager + lokalbaner
- ▶ Årlige vedligeholdelsesudgifter for udstyr ca. 3 mio. kr i de første 2 år, herefter ca. 4 mio. kr pr. år. (eks. moms)
- ▶ Transaktionsbetalinger (afgift pr. rejse) ca. 35 øre + ca. 1,2 % af billetindtægten.

### Finansiering

- ▶ Aktiekapital + lån (forrentes og tilbagebetales)
  - aktiekurs + udbytte diskuteres mellem aktionærerne.

## Midttrafik - antal kunder/rejser, der oplever ændringer uden rejsekort

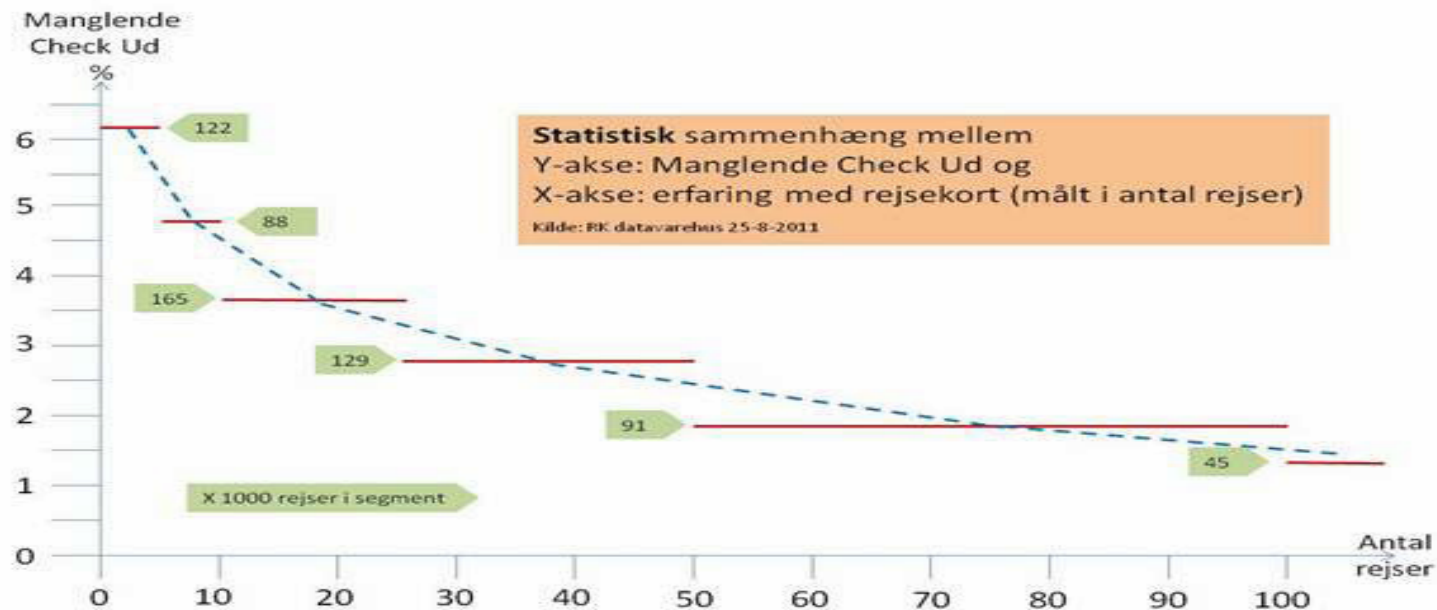


- ▶ Der er ca. 12,5 mio. rejser ind/ud af Midttrafiks område, heraf benytter 1,8 mio. bus i Midttrafik.
- ▶ Der rejses ca. 5 mio. rejser med tog indenfor Midttrafiks område, heraf benytter ca. 1,3 mio. bus i forbindelse med togrejsen.
- ▶ Af de ca. 3 mio. rejser, der benytter tog og bus kombineret i Midttrafik, vil alle de, der ikke rejser på enkeltbillet skulle betale 2 gange for omstigningszonen og have både et rejsekort og et Midttrafik rejsehjemmel.
- ▶ Rejser med tog, der skal rabatteres, vil blive på rejsekort uanset om det er i eller ind/ud af Midttrafik
- ▶ Forskellige priser internt i Midttrafik for en bus og en togrejse.

## Øvrige udvalgte spørgsmål - 1

- ▶ Gratisrejser i kommuner er ikke i modstrid med rejsekort. Uden rejsekort udstyr haves ikke ligeså præcise rejsedata.
- ▶ Bus light løsning. "Håndholdt" terminal til CI/CU og salg af billetter.
- ▶ Midttrafik betaler ikke mere for tilslutning end andre, men en forhandlet rabat fås ikke, da Midttrafik ikke benyttede muligheden.

### Indlæringskurve for brug af rejsekort i ft. manglende CU



## Øvrige udvalgte spørgsmål - 2



### Oplysning om pris på rejser:

- ▶ Kunden kan få prisen oplyst på forhånd via nettet (Rejsekort.dk) eller via Rejseplanen (ikke endnu)
- ▶ Prisen kan oplyses via telefonisk henvendelse til kundecentre.
- ▶ Kunden kan via zonekort beregne normalprisen (i lighed med de nuværende zonekort).
- ▶ Kunder der kun rejser en gang imellem, vil ikke opleve at rabatten på rejser ændres ofte, med mindre rejsefrekvensen ændres markant.
- ▶ Rejsekortet gør det også nemmere for kunder, der kun rejser en gang imellem. De har et rejsekort der umiddelbart kan anvendes og behøver ikke vide, eller finde ud af, hvor mange zoner de skal købe billet til. Herved løber de ikke den risiko der er i de nuværende systemer, med at købe for lidt eller for meget.

### Oplysning om udførte rejser kan fås ved:

- ▶ Udskrift i rejsekortautomat
- ▶ Henvendelse på et betjent salgssted
- ▶ Brug af internettet (rejsekort.dk)
- ▶ At telefonisk rekvirere en udskrift.