



midttrafik

Åben tillægsdagsorden

til mødet i

Bestyrelsen for Midttrafik

12. april 2013 kl. 09.00

Søren Nymarks Vej 3,

8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet	1

1-25-01-1-08

1. Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet

Resumé

En række undersøgelser omkring økonomi og teknologi i forhold til rejsekortet er gennemført og indarbejdet i en revideret business case, som blev præsenteret for Bestyrelsen 25. januar 2013. Business casen er blevet evalueret af kommuner og regionen, og har dannet grundlag for fremsendte bemærkninger og indstilling til spørgsmålet om Midttrafiks tilslutning til rejsekortsamarbejdet.

Det indstilles til Bestyrelsen, at Midttrafik tilsluttes rejsekortsamarbejdet, og at Midttrafik bl.a. udarbejder en handlingsplan og følger op på de problemstillinger omkring rejsekortet, som bestillerne har peget på i deres svar til Midttrafik. Bestyrelsen skal samtidig tage stilling til, om der skal ske kompensation til kommuner og amt fra VAT for afholdte udgifter til rejsekortet, for perioden før Midttrafiks etablering i 2007.

Sagsfremstilling

Midttrafik udarbejdede i 2007 den første business case, "Rejsekortet som reinvesteringssprojekt i Midttrafik", som siden er blevet opdateret flere gange. Baggrunden var, at Midttrafik ved sin etablering overtog billetteringsudstyr og -systemer, som mange steder var forældede og nedslidte. På trods af opgraderinger og en forbedring af driften, vil der fortsat være behov for reinvestering i nyt basisbilletteringssystem indenfor få år. Rejsekortet er et fælles elektronisk billet- og betalingssystem til tog og busser, som hovedparten af trafikmyndighederne i Danmark har valgt at indføre. Spørgsmålet om indførelse af rejsekortet i Midttrafik har flere gange været genstand for behandling i Bestyrelsen og i Repræsentantskabet, samt blandt bestillerne, uden at der er taget endelig stilling til tilslutning.

I foråret 2012 blev der gennemført den seneste høring blandt kommunerne og Region Midtjylland om Midttrafiks eventuelle tilslutning til rejsekortsamarbejdet. Foruden en række individuelle høringssvar, blev der fremsendt en fælles indstilling og anbefaling fra bestillerne til Midttrafik, med en principielt positiv indstilling til indførelse af rejsekortet, men en række forhold om økonomi, teknologi og erfaringer skulle undersøges nærmere, inden der træffes endelig beslutning.

Ny business case

De anbefalede initiativer og opgaver er nu løst og samlet i en revideret business case, som grundlag for evaluering og ny stillingtagen til rejsekortet. Som der blev redegjort for på Bestyrelsens møde 25. januar 2013, indgår i den nye business case:

- at der gennem forhandling med leverandøren er opnået nedslag i prisen på udstyr og den decentrale drift på 17 mio. kr., så prisniveauet stort set svarer til, hvad de øvrige trafikselskaber har betalt.
- at projektomkostningerne i Midttrafik, gennem administrative besparelser i relation til rejsekortet i Midttrafik, over en 4 årig periode, er reduceret fra 38 mio. til 19 mio. kr. sammenlignet med business casen fra 2011 (BC2011).

- at investeringsudgifterne er reduceret med 31 mio. kr., og at de samlede driftsudgifter på over 30 mio. kr. årligt stort set er uændrede i forhold til BC2011.
- at de generelle besparelser i Midttrafiks driftsbudget, som følge af rejsekortet, nu skal udgøre 12 mio. kr. mod tidligere 10 mio. kr. årligt.
- at ved en samlet delvis lånefinansiering er de gennemsnitlige nettoudgifter reduceret fra 42 mio. til 32 mio. kr. årligt, hvilket for hele projektperioden svarer til en reduktion på i alt 156 mio. kr. fra 674 mio. til 518 mio. kr.
- at konklusionerne fra to redegørelser om teknologi fra hhv. Rejsekort A/S og COWI, angiver, at rejsekortsystemet er fremtidssikret i forhold til et fremtidigt ønske om at anvende andre betalingsmedier, fx mobiltelefoner, men at et basisbilletteringssystem fortsat skal være papirbaseret, som vi kender det nu, eller en rejsekortløsning. Nyere betalingskanaler, fx apps ses som et godt supplement til papir eller rejsekort, men kan ikke i sig selv udgøre et fuldt basisbilletteringssystem

Der er i business casen ligeledes redegjort for 4 øvrige opgaver:

- om hypotetisk stigning i rejseantallet som kan dække meromkostninger til rejsekortet,
- om proces for konkret fastlæggelse af ruter og omfang for rejsekortet,
- om fremadrettede udgifter og tab af indtægter ved fastholdelse af nuværende billetteringsudstyr,
- om plan for trinvis udrulning af rejsekortet.

For yderligere detaljer, henvises til dagordenen behandlet på mødet 25. januar 2013.

Rejsekortet blev ligeledes behandlet på mødet i Bestyrelsen 1. marts 2013, hvor der blev redegjort for mindre ændringer i business casen, idet antallet af lokale ruter, hvor kunderne kan benytte rejsekortet er foreslået udvidet. Det har primært økonomisk betydning for Favrskov, Hedensted, Norddjurs, Odder, Ringkøbing-Skjern, Samsø og Stuer Kommune, der foruden tilslutningsomkostninger, i givet fald vil få udgifter til udstyr og drift. Årsagen er, at der forventes en udvidelse af produkter som overføres til rejsekortet, bl.a. det nuværende Hypercard og kommende ungdomskort, men udvidelsen sker også for at beskytte kommunernes indtægter på lokale ruter.

Selvom ændringerne har påvirket økonomien for de 7 nævnte kommuner, har det kun marginalt påvirket den samlede økonomi for Midttrafik.

- ./.
- Oversigt over opdaterede bestillerfordelte udgifter i forbindelse med rejsekortet vedlægges.

Udrulning

I business casen fra januar 2013 blev der forudsat en tidsplan, hvor der gennemføres systemklargøring og installation af udstyr i busser, garager mv. i hele Midttrafik 12-24 måneder efter Midttrafik har underskrevet tilslutning.

Udrulningen vil som udgangspunkt foregå i 4-6 trin, hvor rejsekortet tages i brug område for område. Administrationen anbefaler en udrulning, i følgende trin:

- Prisområde Syd. Horsens-Skanderborg-Silkeborg området.

- Prisområde Vest. Holstebro bybusser, Herning Bybusser og herefter de øvrige bybusser og regionale ruter i Vestjylland.
- Prisområde Midt. Viborg og Skive bybusser, og herefter de regionale ruter.
- Prisområde Øst. Starte med Randers området. Herefter Djursland og de regionale ruter i Øst. Udrulningen afsluttes med bybusserne i Aarhus. I business casen er det forudsat, at der indføres rejsekort i bybusserne i Aarhus i 2015 - ca. 2 år før letbanen åbner.

Det må forventes, at udrulningen af rejsekort på Odderbanen og i X Busserne, der krydser trafikskabsgrænser, skal lægges ind i planen, hvor det er mest hensigtsmæssigt.

Udrulningsplanen vil blive justeret hen ad vejen i forhold til kundernes ønsker, bestillerens ønsker samt praktiske forhold.

Bestillernes anbefaling

Business casen med de seneste ændringer, er blevet behandlet blandt kommunerne og Region Midtjylland, bl.a. på møde i Kontaktudvalget 18. februar 2013, hvor det blev besluttet, at kommunerne og regionen meddeler deres bemærkninger og indstilling til Midttrafiks tilslutning til rejsekortet inden 5. april 2013, med henblik på Bestyrelsens aktuelle behandling af sagen den 12. april 2013.

- ./.
- Midttrafik har modtaget 17 svar, heraf ét foreløbigt svar fra Randers Kommune. Endeligt svar fra Herning Kommune kommer efter 16. april 2013. Syddjurs og Samsø Kommune har ikke sendt svar. Resumé af modtagne svar samt alle modtagne svar vedr. rejsekort fra bestillere vedlægges.

Bestillernes svar vedr. spørgsmålet om Midttrafiks tilslutning til rejsekortet er:

- 9 kommuner anbefaler, uden særlige forbehold: Favrskov, Holstebro, Horsens, Ikast-Brande, Norddjurs, Ringkøbing-Skjern, Silkeborg, Skanderborg og Skive.
- 2 anbefaler, med forbehold:
 - Region Midtjylland tager forbehold for, at størstedelen af kommunerne tilslutter sig en anbefaling, og at regionen kan finde den nødvendige finansiering
 - Viborg Kommune kan kun anbefale tilslutning fra 2014, under forudsætning af, at problemer med teknologi er løst, og at yderligere omkostninger finansieres over billetpriserne.
- 4 kommuner tager en beslutning i Midttrafiks bestyrelse til efterretning: Lemvig, Odder, Struer og Aarhus (med en række kritiske bemærkninger).
- 2 kommuner har fortsat sagen til behandling, hvor de foreløbige udvalgsindstillinger indeholder en anbefaling, med forbehold for opbakning fra øvrige bestillere: Herning og Randers.
- 1 kommune har sendt administrativt svar vedrørende økonomiske forhold: Hedensted.
- 2 kommuner har ikke sendt svar: Syddjurs og Samsø. Midttrafik har efterlyst eventuelt svar fra Syddjurs og Samsø, men stadig ikke fået det.

Svarene viser, der er bred opbakning eller accept fra bestillerne til, at Midttrafik tilslutter sig rejsekortsamarbejdet.

Viborg Kommunes forbehold om finansiering af ekstraudgifter over billetpriserne er ikke mulig på grund af det statsligt fastsatte takststigningsløft, som Midttrafik i forvejen udnytter fuldt ud. Midttrafik foreslår, at der i dialog med Viborg Kommune, udarbejdes et katalog over forskellige finansieringsmuligheder.

Flere kommuner udtrykker en forventning om, at de problemer omkring rejsekortets teknologi, som har været behandlet i medierne, bliver løst. Ved eventuel beslutning om tilslutning til rejsekortet, vil Midttrafik tage aktivt del i arbejdet omkring de initiativer, der allerede er sat i gang og i nye initiativer, for at imødegå kritikken og forbedre kundernes oplevelse omkring brugen af rejsekortet.

Silkeborg, Horsens og Herning (forventet) tager forbehold for Midttrafiks anbefaling i business casen vedr. billettering med rejsekortudstyr eller alternativt indførelse af 0-takst på åbne lokale ruter. Midttrafik anbefaler rejsekortudstyr/Bus Light på ruter, hvor der i forvejen er indtægter for kommunen som skal beskyttes, og at der indføres 0-takst på åbne skolebusruter med meget svage indtægter. Kommunerne anfører, at det er i strid med principperne omkring den forvaltningsretlige lighedsgrundsætning, hvor borgere ikke må forskelsbehandles. Det mener de er tilfældet, hvis borgere i et område kan rejse gratis, mens borgere i samme kommune skal betale for at rejse med den lokale kollektive trafik i et andet område.

I Ikast-Brande og Lemvig Kommune er der 0-takst på alle kommunens ruter, men hvor der er billettering på rejser med de regionale ruter og med tog til og fra kommunen. I flere andre kommuner er der billettering efter Midttrafiks taktser på lokalruter, mens der er 0-takst på de åbne skolebusruter. I en sag fra Syddjurs Kommune fra 2011 om klage vedrørende forskellig praksis med hensyn til billettering og 0-takst på kommunens ruter, besluttede Statsforvaltningen, at der ikke skulle ske yderligere i sagen. Midttrafik henviser desuden til, at det indgår som tema i den aktuelle evaluering af loven om Trafikskaber, at kommunerne skal have øget kompetence til at beslutte, hvem der må benytte skolebusserne, under forudsætning af kørslen er gratis. Hvis det besluttes at indføre rejsekortet i Midttrafiks område, vil Midttrafik i dialog med de pågældende kommuner finde løsninger for hhv. billettering eller 0-takst, og hvis det er nødvendigt at få sagen endeligt prøvet. Sagen forelægges senere for Bestyrelsen.

Vejle Amts Trafikskab (VAT)

Horsens, Hedensted og Ikast-Brande har i deres svar til Midttrafik henvist til, at de forventer kompensation for afholdte udgifter til indskud af aktie- og lånekapital til rejsekortprojektet, for perioden før 2007, mens kommunerne var en del af Vejle Amts Trafikskab. Horsens Kommune har ved alle tidligere høringer fremsat forventning om kompensation for betalinger både før og efter 2007.

I 2007 arvede Midttrafik 40 % af det tidligere VAT's rettigheder og pligter i forbindelse med rejsekortprojektet. På det tidspunkt havde VAT indskudt ca. 4 mio. kr. i tilslutningsomkostninger til projektet, for indførelse af rejsekortet i bybus- og regionalkørsel i den nordlige del af VAT, der siden kom ind under Midttrafik.

Det blev besluttet på Bestyrelsens møde 23. marts 2012, at Horsens Kommune og Region Midtjylland ved fuld tilslutning til rejsekortet kompenseres for foretagne indbetalinger til rejsekortet efter 2007, og at der ved beslutning om tilslutning til rejsekortet træffes endelig afgørelse, om Horsens Kommune og regionen kompenseres for indbetalinger før

2007. På den baggrund, er der i business casen indregnet kompensation til Horsens Kommune og Region Midtjylland for betalinger i forbindelse med rejsekortet efter 2007, men at betalinger før 2007 ikke er forudsat kompenseret.

Bestyrelsen behandlede sagen på mødet 1. marts 2013, hvor der som bilag var vedlagt et responsum fra Holst Advokater af 12. marts 2012, om hvorvidt der kan stilles krav fra nuværende bestillere om kompensation for hidtil afholdte udgifter i forbindelse med rejsekortprojektet, på baggrund af aftaler, lov eller almindelige rets grundsætninger. Hovedkonklusionen vedrørende et krav for perioden før 2007 var, *"Der ses ikke at være hverken aftaleretligt eller andet grundlag for gennemførelse af et refusionskrav eller anden form for kompensation for de før kommunalreformen afholdte udgifter"*.

- ./.
- Horsens Kommune har 18. marts 2013 meddelt Midttrafik, at de forventer at opretholde et krav om kompensation for perioden før 2007. Horsens Kommunes henvendelse af 18. marts 2013 til Midttrafik vedr. krav om kompensation for perioden før 2007 vedlægges. Der henvises bl.a. til et vedlagt bilag, som indeholder en opgørelse af, hvordan VAT's udgifter til rejsekortprojektet blev "byrdefordelt" blandt kommuner og amtet. Sammen med anden dokumentation for, at Horsens Kommune flere gange har gjort Midttrafik opmærksom på betalingerne før 2007, argumenteres for, at Horsens kommune har udvist rettidig omhu i forhold til "forældelse og passivitet.
- ./.
- Midttrafik har forelagt henvendelse og bilag fra Horsens Kommune for Holst Advokater. Deres vurdering og indstillingen er, at de nye oplysninger ikke giver anledning til ændrede konklusioner i forhold til responsum af 12. marts 2013. Holst Advokater peger desuden på, at det bør undersøges, hvorvidt der skete tilbagebetaling af egenkapital fra VAT til VAT's ejere inden kommunalreformen, og hvad der har indgået i opgørelsen. Det vil blive afklaret til mødet i Bestyrelsen. Holst Advokaters responsum og vurdering af Horsens Kommunes henvendelse af 18. marts 2013 vedlægges.

Ud fra en juridisk vurdering kan Midttrafik ikke anbefale, at kommuner og amt fra det tidligere VAT, kompenseres for indbetalinger til rejsekortet før 2007. Dertil kommer, at nuværende bestillers økonomi vil blive tilsvarende belastet.

Status for rejsekortprojektet

Rejsekortet er fuldt implementeret i den kollektive trafik på Sjælland og Hovedstaden, i Nordjylland og på togrejser med Arriva og med DSB i hele landet. Rejsekortet indføres i øjeblikket i Sydtrafik, og ventes fuldt udrullet i løbet af 2013. Rejsekortet i tal:

- Der er indtil videre udstedt 344.000 rejsekort til kunderne. Ca. 125.000 rejsekort benyttes mindst én gang om ugen.
- Der er siden 2011 foretaget over 16 mio. rejsekortrejser, og i samme periode er der omsat for over 685 mio. kr.
- I Syd- og Vestsjælland, anvendes rejsekort 4-5 gange så ofte som en kontantbillet. I hovedstaden stiger brugen af rejsekort, fx fra 30.000 rejser pr. uge i uge 2/2013, til 70.000 rejser pr. uge i uge 13/2013. I Nordjyllands Trafikselskab foretages ca. 25.000 rejser med rejsekort om ugen.
- Der er ca. 6.000 rejser om ugen, hvor der benyttes rejsekort med tog indenfor eller til/fra den midtjyske region. Det er en fordobling i forhold til normaluge i slutningen af 2012
- 85 % af alle indbetalinger på rejsekort sker ved selvbetjening, bl.a. via tank op aftale

Der sker en løbende udfasning af eksisterende billetprodukter i de tilsluttede områder. Der kan ikke længere benyttes klippeport i Syd- og Vestsjælland. I Nordjylland ophører muligheden for at bruge klippekort helt 31. maj 2013. I Hovedstaden, Nordsjælland og Roskilde-området stopper salg af klippekort 1. juli 2013, men kan benyttes yderligere i et år. I Nordjylland og på Sjælland, kan kunder fortsat købe og forny periodekort, indtil rejsekortets tilsvarende fastprisprodukt er klar, hvilket forventes i løbet af 2014. I hele landet kan kunderne fortsat købe enkeltbilletter.

I de trafikselskaber, hvor rejsekortet er indført, er der foretaget flere kundetilfredshedsundersøgelser. Det generelle billede viser, at mellem 70-85 % af kunderne er tilfredse eller meget tilfredse med rejsekortet. Ca. 5-10 % er ikke tilfredse eller meget utilfredse, og ca. 10 % ved ikke.

Fra 20. januar 2013 giver staten tilskud til køb af et personligt rejsekort, så selve kortet ikke koster noget af oprettet. Ligeledes kan off-peak rabatten, med ca. 20 % billigere rejser uden for myldretiden, kun udnyttes på rejsekort i de områder, rejsekortet er indført.

Rejsekortsystemet virker og er funktionsdueligt. I løbet af 2013 og 2014 kommer en række planlagte opdateringer, som vil forbedre systemet yderligere, bl.a. med fastpris-rejsekort og bedre salgs- og selvbetjeningsfunktioner.

Udfordringer for rejsekortet

Erfaringer fra Kundecentrene, kundeundersøgelserne og mediedækningen viser, at nogle kunder og borgere er meget kritiske overfor rejsekortet. Der er særligt to udfordringer, som der skal tages hånd om.

Manglende check ud

Der er en særlig kritik af rejsekortsystemet fra kunder, som glemmer at foretage check ud, hvoraf nogle siger, de har foretaget check ud. Dataudvekslingen mellem kort og kortlæser sker meget hurtig, og kortlæseren vil afgive en bestemt lyd og besked på displayet ved korrekt check ind eller ud. Det kan forekomme, at kunden kører kortet for hurtigt forbi kortlæseren, i stedet for at holde det hen til det blå punkt, som anvist. I givet fald kommer der en advarsel i tekst og lyd, hvis ikke det er sket korrekt, og besked om at gentage check ind eller ud. Kunden er ansvarlig for korrekt check ind og ud, på samme måde som ved selvbillettering i dag.

Ved manglende check ud tilbageholdes forudbetalingen på hhv. 50/80 kr. afhængig af rejseområde, som betaling for rejsen. Dette sker, for at undgå at der rejses gratis. Det er helt samme problemstilling, som kendes fra åbne betalingsparkeringspladser, hvor der ved brug af betalingskort ved start og slut afregnes for den nøjagtige tid kunden parkerer. Hvis afslutning undlades, trækkes et fast beløb fra kundens kort, hvilket kan være afgiften for 1. døgn, selvom kunden kun har parkeret en halv time.

Der er også rejst kritik af, at der i det hele taget skal foretages check ud. Check in og check ud finder sted i London, Holland og i mange andre rejsekortsystemer, og erfaringer herfra er, at generel kritik og problemet med manglende check ud bliver mindre i takt med tilvænning. I øjeblikket forekommer manglende check på 1 ud af 50 rejser i gennemsnit i Danmark. I Syd- og Vestsjælland, hvor rejsekortet har været indført i nogle

år, er det ca. 1 ud af 100 rejser. Det forekommer mindre i busser og mere ved togrejser, da der på danske stationer ikke er sluser for at komme ind og ud.

Rejsekort A/S er i gang med tiltag omkring lyd, tekst i display og visuel genkendelse i forhold til kortlæserne, som skal afhjælpe problemerne.

Ugennemsigtige priser

Fra kunder og fra Forbrugerrådet opfattes priserne uigennemskuelige. Der er to elementer i det. For det første, kan der være forskel på priser og rabatter, om man rejser fx 20 km i den ene eller anden retning. Det hænger sammen med, at Danmark forsat er delt op i takstområder, hvor hver trafikmyndighed har takstkompetencen. Det er således ikke selve rejsekortet, som er skyld i forskellige priser og rabatter fra område til område. Det andet element hænger sammen med de nye principper i rejsekortet omkring udregning af pris og rabat. Som grundprincip øges rabatten jo mere kunden rejser, og da udregningen af prisen for hver konkrete rejse sker ved check ud, vil kunden ikke altid kende den nøjagtige pris ved rejsestart. Prisen for den konkrete rejse og saldo på kortet vises altid på kortlæseren ved check ud. Efterfølgende kan kunden se rejsens pris i rejsehistorikken i en automat, på nettet, i betjent salg eller ved at ringe til Rejsekort Kundecenter. Oplysningen om pris på næste rejse med en kendt start- og slutdestination kan fås i betjent salg, på rejseplanen.dk eller på rejsekort.dk/selvbetjening.

Rejsekort A/S arbejder løbende på initiativer, som kan imødekomme kritikken. I 2014 introduceres et fastprisrejsekort, svarende til det nuværende periodekort. Ellers er det erfaringen fra de områder, hvor rejsekortet har været i brug i nogle år, at kunderne lærer systemet og principperne bedre at kende.

Der er også andre forhold omkring fx tilgængelighed for service, datasikkerhed og snyd, som flere bestillerne har peget på i deres hørings svar, og som Midttrafik ved eventuel fuld tilslutning vil tage initiativ til at få løst, sammen med de øvrige trafikselskaber.

London

Det har aktuelt fremgået i pressen, at Oystercard, som er Londons rejsekort, skal udfases til fordel for betaling med kreditkort og mobilløsninger. Fakta er, at transportmyndighederne i London, i samarbejde med to banker, indfører kreditkortbetaling for rejser med bus og undergrund. I første omgang svarer det til køb af en kontantbillet, men på sigt vil det udvikles til, at der indgår en rabat. De kreditkort som kan benyttes i London skal være med NFC teknologi (Near Field Communication - kontaktfri dataoverførsel), ligesom rejsekortet. Der er i øjeblikket ingen danske kreditkort, som har indbygget NFC. Transportmyndighederne i London forventer at indføre mobilløsningen på sigt, men har aktuelt udtalt, at den nuværende infrastruktur omkring mobile løsninger endnu ikke er til stede. Det underliggende billetteringssystem til Oystercard, baseret på prisberegning med check ind og check ud, fastholdes og udbygges, således at kunderne med tiden kan benytte andre medier som billet og til betaling.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik tilslutter sig rejsekortprojektet, under følgende forudsætninger:
- at** udgifterne til projektet i 2013 afholdes af Midttrafik gennem lån og overskydende likviditet, så bestillerne først skal begynde finansieringen fra 2014.
- at** Midttrafiks kontantudgifter til rejsekortet på i alt 647 mio. kr. for perioden 2013-2028 finansieres med den byrdefordelingsmodel som fremlagt i business casen, og at Midttrafik udnytter muligheden for delvis lånefinansiering af investeringsudgifterne for bestillere, som ikke ønsker at betale kontant.
- at** direktionen bemyndiges til at gennemføre varige besparelser i Midttrafiks administration på 12 mio. kr. årligt når rejsekortet er fuldt indført, svarende til 168 mio. kr. for hele projektperioden 2013-2028.
- at** rejsekortet udrulles i trin i Midttrafiks område ud fra den overordnede tidsplan, som er fremlagt i business casen, og at det konkrete omfang fastlægges af den enkelte bestiller i dialog med Midttrafik.
- at** Midttrafik i samarbejde med rejsekort A/S' interessenter arbejder for ændringer og initiativer som skal mindske problemer omkring teknologien, herunder afhjælpe manglende check ud, gøre rabatstrukturen mere enkel, og øge tilgængelighed til viden om pris før rejsestart.
- at** der nedsættes en repræsentativ administrativ følgegruppe blandt kommunerne og regionen til at følge Midttrafiks arbejde med rejsekortet.
- at** kommuner og amt for det tidligere VAT ikke kompenseres for indbetalinger til rejsekortet før 2007.

Bilag

- Oversigt over opdaterede bestillerfordelte udgifter i forbindelse med rejsekortet
- Resumé af modtagne svar samt alle modtagne svar vedr. rejsekort fra bestillere
- Horsens Kommunes henvendelse af 18. marts 2013 til Midttrafik vedr. krav om kompensation for perioden før 2007
- Holst Advokaters responsum og vurdering af Horsens Kommunes henvendelse af 18. marts 2013