

## AFGØRELSE FRA ANKENÆVNET FOR BUS, TOG OG METRO

**Journalnummer:** 2009-0112

**Klageren:** XX

**Indklagede:** DSB S-tog A/S

**Klagen vedrører:** Kontrolafgift på 750 kr. for at køre uden billet. Kørte med det forkerte tog.

**Ankenævnets  
sammensætning:** Formand Tine Vuust  
Bjarne Lindberg Bak  
Ingrid Dissing  
Claus Jørgensen  
Torben Steenberg

### SAGSFREMSTILLING:

**Klageren reklameret til indklagede:** Ved brev modtaget den 24. april 2009.

**Klagegebyr modtaget i ankenævnet:** 9. juni 2009.

**Klageren har oplyst,** at hun den 22. april 2009 skulle fra Bispebjerg station til Dyssegård station, der ligger på grænsen mellem takstzone 02/31. Hun skiftede tog på Ryparken station for at tage S-tog linje A mod Farum. Da hun ankom til perronen, så hun et tog, som kørte mod Farum, og hun løb hen og steg på dette. Det var imidlertid linje Bx mod Farum, som ikke stopper ved Dyssegård station men først på Vangede station i zone 31.

Ved kontrol efter Ryparken station kunne klageren ikke forevise nogen billet, og blev pålagt en kontrolafgift på 750 kr.

Klageren har i sin klage til DSB Kundecenter indsendt et periodekort gyldigt i zonerne 01, 02 og 30, samt en underskrevet erklæring fra en person, som hun havde en aftale om at mødes med på en adresse i Dyssegård kl. 08.00.

### PARTERNES KRAV OG BEGRUNDELSER:

**Klageren:** Ønsker kontrolafgiften annulleret og har til støtte herfor gjort gældende,

at DSB ofte ændrer køreplan/har forsinkelser for/på de enkelte linjer af forskellige grunde, og at dette kan gøre det svært at holde styr på de faktiske afgange. I dette tilfælde drejer det sig om en forveksling af to tog, der kører på samme linje og har afgang lige efter hinanden i et interval på mellem 0 og 3 minutter afhængig af den faktiske drift,

at kontrolafgiften er udskrevet før en overskridelse af zonegrænsen til zone 31 har fundet sted, afgiften blev nærmest skrevet så snart dørene var lukket. Togafgang fra Ryparken station er planmæssigt kl. 07.43 og afgiften blev skrevet kl. 07.45,

at hvis DSBs oplysning om at der ikke gøres/bør gøres undtagelser i situationer som denne, skal være faktum, kan det tilskynde grupper af passagerer at hive i nødbremsen ved den station de skal af, da det vil være billigere end at betale kontrolafgift for alle i gruppen. Samtidig giver det en hel stribe af følge problemer da personen først skal fanges, dernæst skal politiet inddrages og måske senere retssystemet. Et ressourcspild som næppe opvejes af de 11 kr. DSB kan miste ved at passageren kører en station/zone for langt,

at DSBs bemærkning om at "mindre ærlige" passagerer kan udnytte en eftergivenhed ved fejltagelser ikke holder, da det er ret nemt for DSB at registrere overtræderne og se, om de udvikler et mønster. Samtidig taler DSB i meget generelle vendinger, linie BX er et tog der kun kørere i få timer om dagen på hverdage og udgør kun en brøkdel af DSB's "normale" afgange, så det åbner ikke op for store tab hos DSB som de ellers antyder,

at DSB bruger grundreglen for selvbetjeningsprincippet som argument for hovedløst at udskrive kontrolafgifter til alle, der laver den mindste overtrædelse – bevidst eller ubevidst, samt

at hun handlede i god tro og mener at have dokumenteret dette i rimelig grad.

**Indklagede:** Fastholder kravet om betaling af kontrolafgiften og har til støtte herfor gjort gældende,

at selv om klageren efterfølgende har indsendt et periodekort, har hun ikke på noget tidspunkt haft gyldig rejsehjemmel til rejse i zone 31,

at selvom det er uheldige omstændigheder, der gør at man kommer ud i en zone, hvortil man ikke har gyldig billet eller kort, så gælder det helt generelt, at passagerer der træffes i S-toget uden gyldig billet eller kort bliver pålagt en kontrolafgift,

at der i denne sag ikke gøres nogen undtagelse, da det vil kunne udnyttes af mindre ærlige passagerer, samt

at passagerer som rejser med bus, tog og metro selv er ansvarlig for at være i besiddelse af gyldig billet eller kort. Er man ikke det, må man acceptere at skulle betale en kontrolafgift. Denne grundregel er en forudsætning for det selvbetjenings-system der gælder for rejser med kollektiv transport i Hovedstadsområdet.

**SAGENS BEHANDLING I SEKRETARIATET:** Klageren har ønsket sagen behandlet af ankenævnet, selv om sekretariatet har henledt hendes opmærksomhed på, at ankenævnet har afgjort en lignende sag til trafikselskabets fordel.

## BILAG TIL SAGEN:

Kopi af kontrolafgiften.  
Parternes korrespondance.

**ANKENÆVNETS BEMÆRKNINGER:** I bemærkninger til § 6 i den dagældende lov om hovedstadsområdetets kollektive persontrafik, som er det oprindelige lovgrundlag for opkrævning af kontrolafgifter, fremgår, at "takst- og billetteringssystemet for S-banerne er indført for at give passagererne mulighed for hurtig adgang til perroner og tog uden sinkende billetkontrol især i myldretid og for at spare væsentlige personaleudgifter, som i modsat fald måtte dækkes gennem øgede billetpriser eller øget skattetilsvær."

I henhold til § 4 stk. 3, i bekendtgørelse om kontrolafgifter af 22. september 2006 udstedt i medfør af § 23 i lov om jernbaner fastsætter jernbanevirksomheden bestemmelser om kontrolafgift i forretningsbetingelserne.

I DSBs forretningsbetingelser for S-tog fremgår, at rejsende ved rejsens begyndelse skal være i besiddelse af gyldig billet eller kort, der gælder til hele rejsen og selv skal kontrollere, at stemplingen (zonenummer, dato, klokkeslæt m.v.) er korrekt. Hvis man træffes uden gyldig billet eller kort, når man bliver kontrolleret, skal man betale en kontrolafgift på 750 kr.

Selv om ankenævnet ikke har grundlag for at betvivle klagerens oplysning om, at hun den pågældende dag skulle af på Dyssegård station, og at det var en fejl, at hun steg på et tog, der ikke standsede dér, er udgangspunktet, at det er passagerens eget ansvar at sikre sig at være kommet med det rigtige tog.

Ankenævnet lægger til grund, at der på Ryparken station var en elektronisk skærm, der viste hvilket S-tog, der ville afgå fra perronen, og at dette tog, som var linje Bx, kørte uden stop mellem Ryparken og Vangede station.

På den baggrund er det ankenævnets opfattelse, at der ikke er grundlag for at fravige udgangspunktet om, at det er passagerens eget ansvar at sikre sig at være kommet med det rigtige tog, og at der ikke foreligger sådanne særlige omstændigheder, der medfører, at klageren skal fritages for den pålagte kontrolafgift.

Klagerens efterfølgende fremlæggelse af et periodekort gyldigt i zonerne 01, 02 og 30 ændrer ikke herved.

Ankenævnet træffer herefter følgende

### AFGØRELSE:

DSB S-tog er berettiget til at fastholde kravet om klagerens betaling af kontrolafgiften på 750 kr., og klageren skal betale beløbet inden 30 dage efter modtagelsen af denne afgørelse, jf. ankenævnets vedtægter § 8.

Klageren får derfor ikke medhold i klagen, og det indbetalte klagegebyr på 160 kr. tilbagebetales ikke.

Hver af parterne kan anlægge sag ved domstolene om de forhold, som klagen har vedrørt.

Klageren henvises til at søge yderligere oplysning om eventuel bistand i forbindelse med sagsanlæg på [www.domstol.dk](http://www.domstol.dk), [www.advokatsamfundet.dk](http://www.advokatsamfundet.dk) og /eller eget forsikringssselskab om eventuel forsikringsretshjælp.

På ankenævnets vegne, den 7. december 2009.



Tine Vuust  
Nævnensformand