

AFGØRELSE FRA ANKENÆVNET FOR BUS, TOG OG METRO

Journalnummer: 2012-0389

Klageren: XX
1360 København K

Indklagede: Movia

Klagen vedrører: Grænsestoppested har forskelligt zonenummer afhængigt af buslinje. Klageren blev derfor nægtet at køre med buslinje 179 på sit periodekort til zone 01 og 02.

Ankenævnets sammensætning: Nævnensformand, landsdommer Tine Vuust
Ingrid Dissing
Torben Steenberg

SAGSFREMSTILLING:

Klageren reklameret til indklagede: 19. oktober 2012.

Klagegebyr modtaget i ankenævnet: 2. november 2012.

Sagens omstændigheder: Klageren har periodekort til zoner 01 og 02 og rejser ifølge det oplyste dagligt fra stoppestedet "Strandvejen" i Hellerup til Hellerup station. Dette stoppested betjenes blandt andet af buslinje 179 og 1A, der begge kører til Hellerup station.

Når buslinje 179 stopper ved stoppestedet, er dette anført som beliggende i zone 30, og når buslinje 1A stopper, er stoppestedet beliggende i zone 02.

Stoppestedet er et såkaldt grænsestoppested, som almindeligvis er defineret ved, at stoppestedet befinder sig i forskellige zoner afhængigt af på hvilken side af vejen / i hvilken retning, man stiger på bussen.

Den 16. oktober 2012 oplevede klageren, at buschaufføren på linje 179 ikke ville medtage hende som følge af, at hendes periodekort ikke indeholdt zone 30, som bussens stoppested befandt sig i, og da klageren ikke ville købe en tillægsbillet.

Hun ringede derpå til Movia, som samme dag sendte en e-mail til hende med følgende indhold: "Jeg kan bekræfte, at du ikke kan benytte linje 179 ved Strandvejen på dit periodekort med zone 1 og 2, da linje 179 ikke kører i zone 2 men i zone 30. Det er også korrekt, at de øvrige linjer kører i zone 2 ved Strandvejen. På de linjer kan du selvfølgelig bruge dit periodekort.

Zonegrænserne er lagt ud fra, hvilken retning de forskellige linjer kører, og ud fra de fleste kunders rejsemønster og behov. For de daglige kunder på linje 179 er det en fordel, at stoppestedet ligger i zone 30. Lagde vi det i zone 2, betød det, at kunderne skulle betale for en zone mere.

Det er ikke en fordel for dig, det er vi klar over, men efter Movia's overbevisning er den nuværende løsning til gavn for de fleste kunder.

Med hensyn til chaufføren så har han korrekt afvist dig. Men Movia forventer selvfølgelig, at det sker på en venlig og høflig måde. Det er tilsyneladende ikke sket. Vi sender derfor sagen til busselskabet, der kører linje 179, og hvor den daglige kontakt med chaufførerne foregår. Movia forventer, at busselskabet nu tager hånd om sagen. Chaufførerne er ansat i et privat busselskab, og det er busselskabet, som har det direkte ledelsesansvar overfor chaufføren."

Klageren svarede samme dag:

"Jeg har nøje gransket både Movias egne rejseregler og de fælles rejseregler. Jeg finder ingen steder belæg for at I lovligt kan dele zoner op efter hvilken buslinje der kører på det geografisk samme sted, og stopper ved de samme busstoppesteder, uagtet om det er til gunst eller ugunst for daglige kunder (jeg er selv en sådan).

Det drejer sig om det geografiske stop "Strandvejen", på højre side af Hellerupvej, samt det geografiske stop "Hellerup st.". Disse to stop kan være, og er "både-og-stop", således at der er tale om at zonen er både zone 2 OG zone 30. Dette uanset hvilken buslinje man kører med. Således må det være lovligt at køre i disse to zoner med enten zone 30-billet, eller zone 2-billet.

Hvis der er noget jeg har overset, så er jeg meget interesseret i en henvisning til præcis de bestemmelser, der lovliggør en sådan opdeling af zoner efter buslinje."

Movia svarede, at Movia i samarbejde med de øvrige trafikselskaber har kompetence til at fastlægge zonegrænserne, der var lagt ud fra, hvilken retning de forskellige linjer kører og ud fra de fleste kunders rejsemønster.

179 Lyngby st.
evt. Lyngby st. via Charlottenlund (Hellerup - Gentofte)

Gyldig i perioden: 11-12-2011 til 09-12-2012

1A Hellerup st.

Gyldig i perioden: 18-08-2012 til 09-12-2012

Avedøre st. Naverporten	33	Avedøre st. Avedøre Gymnasium Pottemagerporten	Lyngby st. Lyngby Hovedgade Jægersborgvej	41	Lyngby st. Gyldendalsvej Håbets Allé Tjernebakken Lyngholmsvej
Rebslugerporten Avedøre Tværvæg Brostykkevej		Naverporten Avedøre Skole Bredhølvvej	Jægersborg Alle	40	Jægersborg st., Istrupv. Jægersborg st. Bidehanevang Jægersborg Kaserne Søndersøvej Skovvej 11 Solbakkvej Dalvej Bernstorfflund Allé Hovmarksvej Sjøsvej
Avedøre Havnevej Kettevej Kettegård Alle		Brostykkevej Hvidovre Hospital, Kollegiet Oppegårdsvej Hvidovre Hospital, Søjfen Hvidovre Hospital Arnold Nielsens Boulevard Rosenhøj Hvidovregade	Ermelundsvej Jægersborg Alle Skovvej		Femvejen Femvejen Rosenstandsvej Christiansvej Trunnevangen Charlottenlund st. Rådhusvej L.E. Bruuns Vej
Hvidovrevej Hvidovrevej Vigerslev Allé	2	Næsborgvæg Vigerslevvej Vigerslev Kirke Gladhøvej Vigerslev Allé st. Fængersvej Vigerslev Allé Skole Peder Hjorts Vej Toftegårds Plads	Solbakkevej Fortunvej	30	Bådhusvej Carl Baggers Allé Gentofte Bådhus Hægebs Allé Bernstorffsvej st. Charlottenlundvej Tranegårdsvej Vingårds Allé Bregnegårdsvej Stigaardsvej Blidahpark Annasvej A.N. Hansens Allé Lille Strandvej Strandvejen Hellerup st. Rygårds Allé Gjerlingsvej Bernstorffsvej Niels Andersens Vej Gentofte Hospital Kildegårds Plads Anemonevej Skovrankevej Gentofte Torv Adolphsvej Kirketorvet Jahnsensvej
Ingerslevsgade	1	Vestre Kirkegård Nord Vestre Kirkegårds Allé Enghave st. Knud Lavards Gade Dybbelskro st. Hovedbanegården Glyptoteket Stormbroen, Nationalmuseet Christiansborg Holmens Kirke Kongens Nytorv Odd Fellow Palæet Fredericiagade Esplanaden Østerport st.	Rådhusvej L.E. Bruuns Vej Bernstorffsvej Tranegårdsvej Hartmannsvej Maglemosevej Strandvejen		Lille Triangel Triangeln Gustav Adolfs Gade Århusgade Jagtvej
Tietgensgade		Lille Triangel Triangeln Gustav Adolfs Gade Århusgade Jagtvej	Hellerupvej Hellerup st. Hellerupvej		Gentofte st. Brogårdsvej Prins Valdemars Vej Jægersborg Kaserne Bidehanevang Jægersborg st.
Vindbrogade		Lille Triangel Triangeln Gustav Adolfs Gade Århusgade Jagtvej	Kildegårdsvej		Jægersborg st. Jægersborg st., Istrupv. Lyngholmsvej Tjernebakken Håbets Allé
Holmens Kanal Kongens Nytorv Bredgade		Lille Triangel Triangeln Gustav Adolfs Gade Århusgade Jagtvej	Lynbyvej Gentoftegade	41	Lyngby st.
Grønningen Oslo Plads Dag Hammarskjølds Alle Østerbrogade	2	Lille Triangel Triangeln Gustav Adolfs Gade Århusgade Jagtvej			
Strandvejen		Lille Triangel Triangeln Gustav Adolfs Gade Århusgade Jagtvej	Jægersborg Alle Jægersborgvej		
Hellerupvej Hellerup st.		Lille Triangel Triangeln Gustav Adolfs Gade Århusgade Jagtvej	Lynby st.		

PARTERNES KRAV OG BEGRUNDELSER:

Klageren: Ønsker zoneinddelingen ændret og har til støtte herfor gjort gældende,

at hun blev nægtet at køre med buslinje 179 fra stoppestedet "Strandvejen" på Hellerupvej, 2900 Hellerup, til Hellerup St. med sit månedskort med zone 1 og 2. Hun kører altid med bus, ofte 1A på denne strækning og ved, at denne geografiske strækning er dækket af zone 2. Chaufføren på linje 179 nægtede hende adgang til at køre med under henvisning til, at denne bus kører i zone 30 og ikke i zone 2, på præcis den samme geografiske strækning som buslinje 1A. Chaufføren henviste til skiltet, hvor der på den ene side bl.a. står linje 1A og linje 21. Ovenfor står der 2 som angiven zone. På den anden side af skiltet står bl.a. linje 166 og linje 179, ovenfor står der 30 som angiven zone.

Såfremt Movia har hjemmel til en sådan praksis, hvor man deler zoner op efter buslinjer uafhængigt af geografi, er det hendes klare overbevisning, at zonesystemet er uigennemsigtigt for forbrugeren, og der vil være overhængende risiko for uafvendende at mangle gyldig rejsehjemmel.

Hun ønsker, at Movia ændrer praksis, således at de retter sig efter samme praksis som DSB ved grænsestoppesteder. DSB anser Hellerup St. som beliggende i både zone 2 og zone 30, således at man har gyldig rejsehjemmel, uanset hvilken af de to zoner, man har kort til. Desuden må det være et principielt spørgsmål om, zoneinddelingen er udtryk for en geografisk inddeling, eller om de rejseselskaber, som varetager den kollektive trafik, kan inddеле zoner, som de lyster. Fra de fælles rejseregler for bus, tog og Metro i Hovedstadsområdet.



Indklagede: Fastholder zoneinddelingen og har til støtte herfor gjort gældende,

at stoppestedet på Strandvejen i Hellerup er et såkaldt grænsestoppested, hvilket betyder, at hovedparten af de busser, der betjener stoppestedet kører i zone 2, mens linje 179 kører i zone 30.

Adgangen til at fastlægge zonestrukturen

Trafikselskabet Movia er oprettet i henhold til lov om trafikselskaber[1].

Et trafikselskabs opgaver er beskrevet i § 5 i lov om trafikselskaber. § 5, stk. 1 lyder således:

”§ 5. Et trafikselskab varetager følgende opgaver inden for trafikselskabets geografiske område:

- 1) Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5) privatbaner.

...”

Det følger af forarbejderne til det oprindelige lovforslag[2], at takstkompetencen omfatter ”dels kompetencen til at fastsætte priser og rabatter for rejser inden for trafikselskabet, dels kompetencen til at fastsætte antallet af zoner (zonestrukturen) inden for trafikselskabets grænser. Samlet set omfatter takstkompetencen pris- og zonestrukturen.”

[1] Lovbkg. nr. 412/2010 med senere ændringer.

[2] L 83, samling 2004/05 (almindelige bemærkninger, pkt. 3.5 samt bemærkninger til § 6).

Takster, herunder også zonestrukturen, for den kollektive trafik i Hovedstadsområdet fastsættes i et samarbejde mellem de parter, der udfører trafikken, det vil sige bl.a. DSB, Metro og Movia.

Zonestrukturen ved ”grænsestoppesteder”:

Klageren benytter et stoppested på Strandvejen i Hellerup, der er et såkaldt ”grænsestoppested”, hvilket vil sige, at der kører busser i forskellige zoner fra stoppestedet. Når man taler om zoneopdelingen, er der principielt ikke en ”streg” på vejen, der angiver zoneskiftet. Zoneskiftet placeres i stedet mere ”virtuelt” på den måde, der er mest hensigtsmæssig for hovedparten af passagererne. Det betyder, at et stoppested kan have busser, der kører i forskellige zoner ved samme stoppested.

For så vidt angår linje 179, kører den i klagerens område i zone 30, men ”snitter” i realiteten lige akkurat zone 2 undervejs. Det er imidlertid valgt at se bort fra dette, således at bussen udelukkende kører i zone 30. Hvis man lod bussen køre ind i zone 2 for en ganske kort bemærkning eller et enkelt stoppested, ville det medføre at samtlige passagerer på linje 179, der passerede dette sted skulle tilkøbe zone 2 på f.eks. deres periodekort.

For at tilgodese disse passagerer, er zonegrænsen derfor defineret som beskrevet, således at bussen ”holder sig” i zone 30. Det er med andre ord buslinjen, der er afgørende for hvilken zone der køres i og ikke stoppestedets geografiske placering.

Hvis man omvendt havde valgt at placere selve stoppestedet i zone 30, ville det betyde, at linje 1A skulle køre ind i zone 30 for en ganske kort bemærkning, frem for at blive i zone 2, som den gør i dag. Det ville medføre, at alle passagerer, der benytter linje 1A, skulle tilkøbe zone 30 på deres periodekort. Linje 1A er en af de mest benyttede linjer, og dette vil derfor betyde ekstra udgifter for ganske mange passagerer.

Den konkrete zonefastlæggelse på klagerens linjer - linje 179 og 1A - er derfor sket med henblik på at tilgodese hovedparten af passagererne, hvilket konkret vil sige passagererne på linje 1A, som er en "tungere" linje end linje 179.

Konklusion

Klagerens periodekort til zone 1 og 2 giver således ikke klageren ret til at stige på linje 179 ved det omtalte stoppested. Det var derfor korrekt, som oplyst af chaufføren, at klageren i så fald ville være nødt til at købe en tillægsbillet. Det fremgår af stoppestedsstanderen, hvilken zone de enkelte linjer kører i, jf. også klagerens oplysning herom.

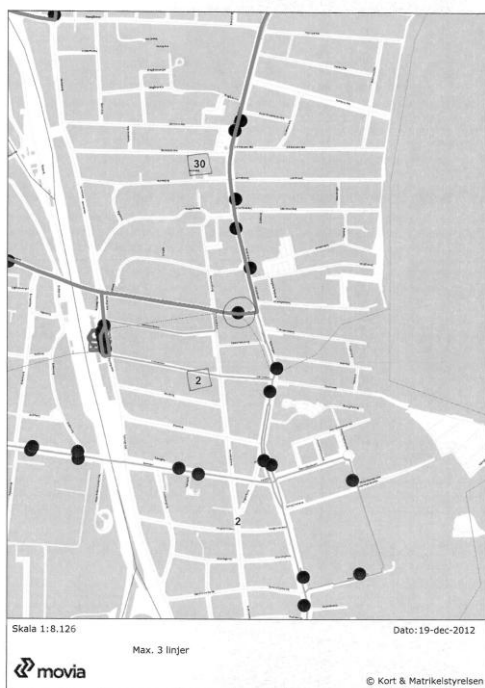
På baggrund af ovennævnte, fastholder de afgørelse i sagen, og at Movia har hjemmel til at fastsætte zonestrukturen som sket.

Til klagerens første bemærkning om, at zoneinddelingen skulle ske af hensyn til "... udlicitering af buslinjer til andre busselskaber...", kan vi oplyse, at Movia som trafikselskab udbyder og koordinerer den offentlige servicetrafik for kommuner og regioner. Det er dermed selvstændige operatører, der kører linjerne efter kontrakt med Movia. Hvilken operatør, der betjener den enkelte buslinje har imidlertid ingen indflydelse på priser, zoner m.v.

Det er rigtigt, at zonestrukturen er baseret og beskrevet på baggrund af geografi. Dette indebærer dog, at det er nødvendigt at foretage visse valg i forbindelse med bl.a. zonegrænserne, så der opnås en hensigtsmæssig fastlæggelse af linjer/zoner for flest mulige passagerer. Det er dét, der er tilfældet ved klagerens stoppested på Strandvejen (Hellerupvej), jf. vort brev af 12. november 2012.

Klageren har ikke rejst uden gyldig rejsehjemmel, idet chaufføren har informeret hende korrekt om, hvilken zone bussen kørte i, før hun steg på, ligesom det fremgik af stoppestedsstanderen, at linje 179 kørte i zone 30. Før påstigning har klageren således været informeret om den korrekte zone.

Til illustration vedlægges kort, der viser det af klageren benyttede stoppested samt zoneinddelingen.



ANKENÆVNETS BEMÆRKNINGER:

Retsgrundlaget:

Lovforslaget om trafikskaber, som vedtaget LF 2004/83:

Takster og billetteringssystemer

§ 6. Trafikskabet fastsætter takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af trafikskabet, jf. dog stk. 4.

Stk. 2. Trafikskabet forpligtes til med virkning senest fra den 1. januar 2007 at indgå aftaler med jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, som sikrer, at passagererne kan købe én billet til rejser, der foregår med både busser og tog. Aftalerne skal ligeledes sikre, at der inden for trafikskabets område er mulighed for at anvende samme billet, uafhængigt af om passagererne benytter busser eller tog, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Herudover skal trafikskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, sikre, at der er én fælles billettype til alle rejser med bus, tog og metro i hovedstadsområdet.

Stk. 4. Taksterne må i gennemsnit ikke stige mere end pris- og lønudviklingen. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler herom, herunder at i tilfælde af uenighed om takstfastsættelsen mellem de i stk. 2 og 3 nævnte parter vil taksterne blive opskrevet med den forventede pris- og lønudvikling for det kommende år.

Bemærkninger til lovforslaget LF83:

"Almindelige bemærkninger:

3.5. Fastsættelse af takster og billetteringssystemer

Det følger af forslaget, at trafikskabet fastsætter takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af trafikskabet.

Kompetencen til at fastsætte Den nuværende gode sammenhæng i den offentlige servicetrafik på tværs af transportmidlerne skal opretholdes og styrkes. Det er derfor afgørende, at der indgås aftaler mellem trafikskaberne og jernbanevirksomheder, som udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, der understøtter denne sammenhæng. Lovforslaget sikrer, at det

nuværende frivillige billetsamarbejde mellem busser og tog (Bus&Tog aftaler), hvor passagererne kan købe én billet til hele sin rejse uafhængigt af, om denne måtte foregå med både busser og tog, opretholdes efter kommunalreformen.

I hovedstadsområdet vil det aftalebaserede takstsamarbejde mellem busser, metro og tog være en nyskabelse, idet der i henhold til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik i dag er pligt til at anvende HUR's takster på tværs af transportmidlerne i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Igennem aftalerne sikres, at trafikskabet, Ørestadsselskabet og jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik udført som offentlig service, forpligtes til at opretholde det nuværende billetsamarbejde med henblik på, at borgerne ikke oplever serviceforringelser.

Trafikskaberne forventes i geografisk udstrækning at komme til at dække over flere af de nuværende 25 takstsystemer eller dele heraf. Dette forhold vil gøre det naturligt, at trafikskaberne før eller siden vil etablere nye takstsystemer for at opnå en ensartethed i hele selskabets område. Der igangsættes et udvalgsarbejde med henblik på at anvise modeller for en så glidende overgang til nye takstsystemer som muligt. Udvalgsarbejdet skal klarlægge, hvordan omlægningen af de nuværende takstsystemer bedst kan ske, herunder om det kan ske i forbindelse med implementering af et landsdækkende takstsystem. Arbejdet sker med deltagelse af de kommunale parter og aktører i den offentlige servicetrafik.

3.7. Koordinering

Det er en forudsætning for en velfungerende offentlig servicetrafik, at de enkelte dele af trafikken er koordineret og fremstår som et sammenhængende hele for brugerne, selv om ansvaret for udførelsen er delt på forskellige parter.

Med det formål skal der sikres en udveksling af trafikskabernes og statens planer for ændringer i trafikbetjeningen med henholdsvis bus, tog og metro. Udvekslingen af informationer skal være dækkende og ske i tilstrækkelig god tid til, at parterne kan koordinere hinandens planer i det omfang, der er behov for det. Informationerne skal omfatte såvel planer, der har betydning for dimensionering og tilrettelæggelse af trafikken på længere sigt, samt de kortsigtede køreplaner, der har betydning for justering af minuttal.

I hovedstadsområdet er der behov for en særlig tæt koordination og et tæt samarbejde vedrørende tog, S-tog, privatbaner, metro og bustrafikken. Samarbejdet skal udover den køreplanskoordination, der gælder for hele landet, i hvert fald omfatte information, omstigningsforhold og markedsføring af den offentlige servicetrafik. Samarbejdet skal formaliseres på en hensigtsmæssig måde, der kan udvikle sig i takt med skiftende behov og fokuspunkter. Trafik- og energiministeren opstiller efter høring af de relevante parter en plan for samarbejdets organisering og indhold.

Bemærkninger til § 6

Takstkompetencen defineres i lovforslaget som kompetencen til dels at fastsætte priser og rabatter for rejser (takstsystemer) inden for trafikskabet, dels kompetencen til at fastsætte antallet af zoner (zonestrukturen) inden for trafikskabets grænser. Trafikskabet har som udgangspunkt takstkompetencen for den bus- og togtrafik, som trafikskabet selv forestår, men forpligtes til at indgå aftaler om billetsamarbejde med operatørerne i statens togtrafik (Bus&Tog aftaler).

Den nuværende gode sammenhæng i den kollektive trafik på tværs af transportmidlerne skal opretholdes og forbedres efter en kommunalreform. Det er derfor afgørende, at der indgås aftaler mellem trafikskaberne og jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, der understøtter denne sammenhæng.

Bestemmelserne i stk. 2 skal sikre, at det nuværende frivillige samarbejde mellem busser og tog, hvor passagererne kan købe billet til hele sin rejse uafhængigt af, om denne måtte foregå med både busser og tog, skal opretholdes efter kommunalreformen. Derfor forpligtes trafikskaberne til fra 1. januar 2007 at have indgået aftaler med jernbanevirksomheder om billetsamarbejde, baseret på den aftalemodel i Bus&Tog samarbejdet, der i dag anvendes uden for hovedstadsområdet, således at billetten er gyldig, uanset om transporten foregår med bus eller tog. Trafik- og Energiministeriet vil i de nuværende kontrakter med DSB og andre jernbanevirksomheder aftale bestemmelser herom.

Bestemmelsen i stk. 3 sikrer, at der i hovedstadsområdet fortsat er én fælles billettype til alle rejser med bus, tog og metro. For så vidt angår hovedstadsområdet vil det aftalebaserede takstsamarbejde mellem busser, metro og tog være en nyskabelse, idet der i henhold til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik i dag er pligt til at anvende HUR's takster på tværs af transportmidlerne i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Igennem aftalerne skal det sikres, at trafikskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet og jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, forpligtes til at opretholde det nuværende billetsamarbejde. Samarbejdet skal fortsætte efter en kommunalreform i mindst samme udstrækning, så passagererne vil opleve samme høje tilgængelighed på tværs af transportmidlerne.

Der igangsættes et udvalgsarbejde, der skal klarlægge, hvordan omlægningen af de nuværende takstsystemer bedst kan ske, herunder om det kan ske i forbindelse med implementering af et landsdækkende takstsystem. Arbejdet sker med deltagelse af de kommunale parter og aktører i den offentlige servicetrafik.

Bestemmelsen i stk. 4 bemyndiger trafik- og energiministeren til at fastsætte regler for en begrænsning i takststigningstakten, således at taksterne i gennemsnit højst kan stige svarende til pris- og lønudviklingen. I forbindelse med fastsættelsen af et sådant loft kan der bl.a. tages højde for omkostningsstrukturen i den offentlige servicetrafik.

Bestemmelsen bemyndiger endvidere ministeren til i tilfælde af uenighed mellem trafikskaberne og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten - og i hovedstadsområdet tillige Ørestadsselskabet - at fastsætte generelle regler om, at taksterne opskrives med den forventede pris- og lønudvikling for det kommende år. "

Den konkrete sag:

Af de almindelige bemærkninger til forslag om lov om trafikselskaber 2004 LF 83 fremgår, at kompetencen til at fastsætte takster omfatter dels kompetencen til at fastsætte priser og rabatter for rejser inden for trafikselskabet, dels kompetencen til at fastsætte antallet af zoner (zonestrukturen) inden for trafikselskabets grænser. Samlet set omfatter takstkompetencen pris- og zonestrukturen.

Ankenævnet finder, at en forståelse af ordet "zonestrukturen" kan omfatte spørgsmålet om, i hvilke zoner en bus kører.

Movia har forklaret, at buslinje 179 og 1A har forskellige zoner ved det samme stoppested på baggrund af et hensyn til passagerer, som dagligt kører med den ene af de to buslinjer, og som derfor undgår at skulle tilkøbe en ekstra zone. På den baggrund finder ankenævnet ikke grundlag for at udtale kritik af Movias fastlæggelse af zonestrukturen for de to buslinjer. Ankenævnet bemærker, at klageren efter sine egne oplysninger kunne køre strækningen fra stoppestedet "Strandvejen" på Hellerupvej til Hellerup station på sit periodekort, idet ruten også betjenes af buslinje 1A, som kører i zone 02.

Ifølge Movias rejseregler skal passageren have gyldig billet eller kort, fra rejsen begynder, og skal selv sikre sig, at billetten eller kortet er stemplet korrekt og gælder til hele rejsen. Billetter og kort skal vises til chaufføren, når passageren står på bussen, og til kontrolpersonalet, når det forlanges.

Ankenævnet finder, at der i denne formulering ligger en implicit ret til, at chaufføren kan afvise passagerer, som ved rejsens begyndelse ikke er i besiddelse af gyldig rejsehjemmel, og som ikke ønsker at tilkøbe dette.

Herefter finder ankenævnet, at chaufføren af buslinje 179 var berettiget til at anmode klageren/dennes datter om at købe en tillægsbillet til periodekortet som betingelse for at medtage dem som passagerer og at afvise dem, da de nægtede at købe tillægsbillet.

Ankenævnet bemærker, at det ikke forholder sig, således som klageren gør gældende, at togpassagerer på Hellerup station har gyldig rejsehjemmel, uanset om de har zone 02 eller 30 på deres rejsehjemmel. En togpassager, som stiger af på Hellerup station fra København, skal have zone 02 på sit kort, men ikke zone 30, men hvis der rejses nordfra til Hellerup station kræves zone 30, men ikke zone 02.

Ankenævnet træffer herefter følgende

AFGØRELSE:

Movia er berettiget til at fastlægge zonestrukturen, som sket.

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, www.advokatsamfundet.dk og /eller eget forsikringssselskab om eventuel forsikringsretshjælp.

På ankenævnets vegne, den 23. april 2013.



Tine Vuust
Nævnshoved