

AFGØRELSE FRA ANKENÆVNET FOR BUS, TOG OG METRO

Journalnummer: 2013-0245

Klageren: XX
2660 Brøndby Strand

Indklagede: Metroselskaber I/S v/Metro Service A/S
CVRnummer: 21263834

Klagen vedrører: Kontrolafgift på 750 kr. for manglende zone på periodekort. Rejste anden rute grundet reparation af Køgebanen

Ankenævnets sammensætning: Nævnensformand, landsdommer Tine Vuust
Ingrid Dissing (2 stemmer)
Lise Bjørg Pedersen
Torben Steenberg

SAGSFREMSTILLING:

Klageren reklameret til indklagede: 8. august 2013

Klagegebyr modtaget i ankenævnet: 3. september 2013

Sagens omstændigheder: Klageren, der er indehaver af et periodekort til zonerne 01, 02, 33 og 44, pendler normalt med S-tog fra Brøndby Strand til København. På grund af BaneDanmarks reparationer af broerne på Køgebugt S-togslinjen sommeren over var der i en periode indsat togbusser, som standsede ved stationer, og som forlængede turen.

Efter en periode med togbusserne besluttede klageren sig for at vælge en anden rute, og han kørte derfor den 7. juli 2013 med Buslinje 500S kombineret med metro. På metroturen mellem Sundby st. og Vestamager st., som ligger i zone 03, blev klagerens rejsehjemmel kontrolleret og han blev kl. 15:34 pålagt en kontrolafgift for at mangle denne zone på sit abonnementskort.

Klageren anmodede den 8. august 2013 om annullering af kontrolafgiften med den begrundelse, at han er pendler mellem Brøndby Strand og Fasanvejens st. med månedskort, men havde været forstyrret af banearbejdet på Køgebanen med mere end en fordobling af rejsetiden. Han forsøgte sig derfor med en alternativ rute fra Frederiksberg via Ørestaden, og havde haft samme start- og slutdestination.

Den 22. august 2013 fastholdt Metro Service kontrolafgiften med følgende begrundelse:"

Metroen kører – i lighed med de øvrige kollektive trafikmidler i hovedstadsregionen – efter et selvbetjeningssystem, hvor det er passagerens ansvar at sørge for gyldigt kort eller billet, inden rejsen påbegyndes.

På alle Metroens perroner og i alle tog er opsat oversigtskort, der viser zoneinddeling for de enkelte stationer. Hvis man har et periodekort, kan man købe tillægsbilletter til indrejse i zoner, som ikke er omfattet af kortet.

Som passager skal man altid have gyldig rejsehjemmel til alle zoner, man rejser i. Dette gælder også, hvis man vælger en alternativ rute frem for den mest direkte rute mellem to zoner, som i øvrigt er omfattet af det pågældende periodekort.

Ud fra den fremsendte kopi af dit periodekort kan vi se, at dit kort ikke var gyldigt i det område, du er blevet billetteret i.

"

I marts måned annoncerede DSB sporarbejdet blandt andet via deres Facebook side:

"Ændret S-togs køreplan på Køge Bugtbanen

De rejsende på Køge Bugtbanen kan se frem til en sommer med en ændret køreplan for S-tog, når broerne på strækningen skal renoveres

Den 28. juni 2013 går Banedanmark i gang med at renovere 15 broer på Køge Bugtbanen. Renoveringsarbejdet kommer til at strække sig til 11. august 2013 og varer dermed knap seks uger. Det betyder, at S-tog kører med en ændret køreplan på Køge Bugtbanen og Hillerødbanen i den periode.

Den ændrede køreplan på Køge Bugtbanen medfører, at linje A kører mellem Køge og Vallensbæk og igen mellem Åmarken og Farum. Der vil køre togbusser mellem Vallensbæk og Åmarken. Rejsetiden bliver derfor forlænget minimum 20 minutter mellem Køge og København.

På Hillerødbanen bliver linje B forlænget til Hillerød i stedet for linje E, der ikke kører i perioden. Det vil give en ekstra rejsetid på 2-3 minutter mellem København og Hillerød.

Fra den 28. maj 2013 kan man se køreplanen på dsb.dk/trafik, og rejseplanen.dk vil være opdateret.

DSB: Trafikinformation - Se ændringer i togtrafikken her.

www.dsb.dk

Her kan du se, om der er ændringer på din rejse med DSB Intercity of regionaltog eller DSB S-tog. Se ændringer, forsinkelser og aflysninger her.

Dette affødte et spørgsmål fra brugerne om der ville blive udstedt gratis periodekort, som DSB besvarede således:

"Hej Mads og I andre i denne tråd. Nej, vi har ikke planer om, at gøre periodekortet gratis i den periode, hvor sporarbejdet pågår. Zonerne på periodekortet kan frit ændres, hvis kunden ønsker at rejse ad en anden rejserute - også, hvis kunden er tilmeldt Abonnementsservice. Bonus i Abonnementsservice beregnes af det samlede kortkøb i 12 måneder. Det ligger endnu ikke fast præcist, hvordan togbusserne skal køre. Den information der er kommet ud nu, er første varsel. Der er endnu 3 måneder til arbejdet begynder. I takt med, at planerne falder på plads vil vi i løbende opdatere informationerne om sporarbejdet via vores hjemmeside www.dsb.dk/http://www.dsb.dk/.../trafikinformation/koge-bugt-banen/. Jeg har sendt forslaget om en direkte togbus mellem Vallensbæk og Åmarken hhv. Vallensbæk og Ny Ellebjerg videre til den rette afdeling. "

PARTERNES KRAV OG BEGRUNDELSER:

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

at i forbindelse med reparation af Køgebanen var rejsen stærkt forsinket, fordi S-busser var indsat. Han valgte derfor at køre over Ørestaden (Metro kombineret med 500S) fra Frederiksberg til Brøndby Strand. Blev standset kort efter Ørestaden, med en bøde på 750 kr. til følge.

Han mener ikke, han har forsøgt at snyde nogen, var blot uopmærksom på, at hans valg af ny rute, krævede ekstra klip.

Han finder at situationen var ganske særlig grundet reparation på Køgebanen.

Han har ikke har snydt nogen, men alene forsøgt at kompensere for de ulemper rep. af Køgebanen har påført ham.

Når han ser besvarelsen fra trafiksekskaberne får han en tydelig fornemmelse af, at det her alene drejer sig om at skrabe nogle penge ind.

Han har tidligere set kontrolafgifter i Metro/Tog som en afstraffelse af dem, der forsøger at snyde systemet for egen vindings skyld, og ikke for at bondefange uskyldige borgere, der begår en fejl.

Det bør stå klart for enhver, at han alene har forsøgt at forkorte sin rejsetid som følge af en stærkt forsinket rejsetid på linje A, grundet arbejdet på banen, og ikke at snyde systemet for egen vindings skyld.

Det er korrekt, at han undlod orientere sig om, at han var kommet ud for sine sædvanlige zoner, ud fra en logik om at prisen fra Fasanvej st. til Brøndby Strand var den samme, uanset om man kører til højre eller venstre om havnen.

Det er korrekt, at der var sat erstatningsbusser mellem Brøndby og Åmarken, men også at disse busser kører meget uregelmæssigt, standsede ved alle stationer, og derved mere end fordoblede rejsetiden. Det må da for pokker også være i DSB interesse at så mange passagerer som muligt, undlader at belaste så følsom en linje som linje A under reparation af broerne.

Hvis DSB/Metro fastholder denne bøde, vil han anskue det som, at der ikke er et fornuftigt samarbejde mellem DSB/S-tog/Metro, og at Metro bruger enhver lejlighed til at plukke penge fra deres faste pendlere.

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

at Metroen kører i lighed med de øvrige kollektive trafikmidler i Hovedstadsområdet efter et selvbetjeningssystem, hvor det er passageren eget ansvar selv at sikre sig gyldig rejsehjemmel, inden rejsen påbegyndes.

Klager er indehaver af et periodekort, udstedt til takstzonerne 01, 02, 33, 44 og benytter efter klagers oplysning dette til at pendle mellem Brøndby Str. St. og Fasanvej st.

I den konkrete sag oplyser klager, at han de seneste uger har været forstyrret af banearbejde (altså et planlagt vedligeholdelsesarbejde) på Køgebanen, hvilket har resulteret i en fordobling af rejsetiden, da den indsatte erstatningstransport (busser) ikke kommer lige så hurtigt frem som S-toget.

En dag – efter at have benyttet de indsatte busser i flere uger – beslutter klager sig for at ændre sin rejserute, og tager derfor bus 500S fra Brøndby str. St. til Ørestad, for her at benytte metroen til Fasanvej st.

Ved denne handling kører han ind i takstzone 3, som klager ikke har på sit periodekort. Kontrolafgiften er derfor pålagt med rette.

Efter deres opfattelse, foreligger der ikke særlige omstændigheder, der berettiger klager til at ændre rejserute, uden at undersøge om hans rejsehjemmel er dækkende.

Dette begrundes med følgende:

- Det pågældende sporarbejde er ikke pludseligt opstået, men planlagt
- Klager har i flere uger benyttet de indsatte erstatningsbusser, og har derfor haft rigeligt tid til at overveje eventuelle alternative ruter, og undersøge om hans periodekort var gyldig til en eventuel alternativ rejsevej.
- Der var indsat erstatningstransport, der følger den rute klager har gyldig rejsehjemmel til, men denne erstatningstransport har klager selv fravalgt

Herudover har det undervejs været muligt at undersøge, hvilke zoner der er nødvendige, når der vælges en ændret rejsevej, på følgende steder:

- På Brøndby Str. St. – både på billetautomat og billettør
- Hos buschaufføren i linje 500S
- På friserne i bussen (Da det her er tale om en S-bus. Her er hele bussens rute med zonegrænser og zonenumber indtegnet)
- Af bussens elektroniske display, der viser den aktuelle zone
- Ved skift til metroen på Ørestad st. – både på billetautomat, klippeautomat og på informationstavlerne

Da klager har mulighed for at rejse ad den rute, han plejer, blot med erstatningsbus i stedet for tog, må det forventes, at beslutningen om at rejse en anden vej følges op af en undersøgelse af, hvorvidt man har gyldig rejsehjemmel til denne nye rejse, eller ej.

Herudover henvises til Ankenævnets tidligere afgørelser i sagsnr. 2010-0027 og 2012-0167, der efter deres opfattelse er sammenlignelige med denne sag.

I behandling af klagen, har de ikke forholdt sig til, hvorvidt den manglende gyldige rejsehjemmel skyldtes en bevidst eller ubevidst handling.

I et selvbetjeningssystem med stikprøvevis billetkontrol, er det en forudsætning, at kunderne selv sikrer sig at have gyldig billet, hvilket også fremgår af deres rejseregler. De har ingen mulighed for at vide, om en manglende gyldig billet skyldes bevidst snyd eller ej, hvorfor dette element ikke indgår i sagsbehandlingen.

SEKRETARIATETS BEMÆRKNINGER:

Som følge af at klageren har inddraget DSB i sagen, fandt sekretariatet det rettest at indhente en udtalelse derfra. DSB svarede:

”Det er korrekt, at der i en periode hen over sommeren 2013 var indsat erstatningsbusser for S-tog på grund af sporarbejde på Køge-Bugtbanen. Det er også korrekt, at busbetjening medførte længere rejsetid end betjening med S-tog.

DSB giver information om køreplan og rejsetider for erstatningsbefordringen, således at kunderne selv kan planlægge deres rejser herefter og eventuelt ændre rejserute, hvis det skulle være passende.

Det er efter DSB's opfattelse op til den enkelte kunde selv at afgøre, om han på grund af sporarbejdet ønsker at benytte en anden rejserute med de deraf følgende billetmæssige konsekvenser end den af DSB tilbudte. Det forhold, at nogle kunder under et sporarbejde, hvor DSB i øvrigt tilbyder erstatningsbefordring, har mulighed for at benytte sig af flere muligheder, kan efter DSB's opfattelse ikke føre til, at disse kunder frit kan vælge mellem de forskellige muligheder uden at betale for deres billet til den valgte rejserute."

BILAG TIL SAGEN:

Kopi af kontrolafgiften.
Kopi af parternes korrespondance.

ANKENÆVNETS BEMÆRKNINGER:

Retsgrundlaget:

Ifølge § 2, stk. 2, i lovbekendtgørelse nr. 969 af 08. oktober 2009 om lov om jernbaner, gælder loven også for metroen. Af § 23 fremgår det, at transportministeren fastsætter regler om jernbanevirksomhedernes adgang til at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel (billetter og kort).

I henhold til § 4 i bekendtgørelse nr. 1132 om kontrolafgifter af 08. september 2010, fastsætter jernbanevirksomheden bestemmelser om kontrolafgift i forretningsbetingelserne.

Det fremgår af Metroens rejseregler (forretningsbetingelser), at passagerer skal have gyldig billet, gyldigt stemplet klippekort eller gyldigt månedskort fra rejsen begynder. Billet eller kort skal opbevares under hele rejsen og indtil Metroens område forlades. Billetter og kort skal fremvises til Metro Stewarden på forlangende. Billetkontrol kan ske både under rejsen, ved udstigning og på Metrostationen efter afsluttet rejse. Hvis man ikke kan fremvise gyldig billet eller kort under rejsen, i forbindelse med udstigning eller på Metrostationens område efter at have afsluttet rejsen, udstedes en kontrolafgift. Afgiften er et girokort, som kan betales via bank eller på posthus. Kontrolafgiften er samtidigt billet til vidererejse til den Metrostation, passageren oplyser som bestemmelsesstationen. Kontrolafgiften er 750 kr. for voksne.

Den konkrete sag:

Ankenævnet lægger til grund, at klageren i forbindelse med broarbejdet på S-togsnettet af egen drift valgte at foretage rejsen mod København med bus og metro i zone 03 frem for at benytte de togbusser, der var indsat til at betjene S-togsruten fra Brøndby Strand mod København, og som klagerens periodekort dækkede.

Ved køb af periodekort opnås en rabat, som er betinget af, at kortet har begrænset gyldighed til de specifikke zoner, der er påført på selve kortet efter passagerens anvisning. Det er derfor ikke antallet af zoner på periodekortet, der er afgørende for kortets gyldighed, men derimod de specifikke zoner.

Herefter findes der ikke at have foreligget sådanne særlige omstændigheder, at klageren skal fritages for kontrolafgiften.

Ankenævnet træffer herefter følgende

AFGØRELSE:

Metro Service er berettiget til at opretholde kravet om klagerens betaling af kontrolafgiften på 750 kr. Beløbet skal betales inden 30 dage jf. ankenævnets vedtægters § 15.

Da klageren ikke har fået medhold i klagen, tilbagebetales klagegebyret ikke, jf. § 26, stk. 4, modsætningsvist.

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 forsikrings-selskab om eventuel forsikringsretshjælp.

På ankenævnets vegne, den 27. januar 2014



Tine Vuust
Nævnformand