

AFGØRELSE FRA ANKENÆVNET FOR BUS, TOG OG METRO

- Journalnummer:** 2022-0176
- Klageren:** XX
2700 Brønshøj
- Indklagede:** Metroselskabet I/S v/Metro Service A/S
CVR-nummer: 21 26 38 34
- Klagen vedrører:** Kontrolafgift på 750 kr. grundet rejse på udløbet pendlerkort
- Parternes krav:** Klageren ønsker, at ankenævnet annullerer kontrolafgiften, og gør gældende, at forseelsen og straffen ikke står mål med hinanden, idet han er fast bruger af pendlerkort 10–12 måneder om året, og at han efterfølgende fornyede pendlerkortet med gyldighed fra samme dag. Klageren ønsker herudover, at Metro Service ændrer praksis for, hvordan de behandler deres kunder, samt at Metro Service oplyser, om de ansatte stewards aflønnes efter antallet af udskrevne kontrolafgifter
- Indklagede fastholder kontrolafgiften
- Ankenævnets sammensætning:** Nævnensformand, landsdommer Tine Vuust
Rolf Olsen
Torben Steenberg
Helle Berg Johansen
Anna Langskov Lorentzen

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro har på sit møde den 15. december 2022 truffet følgende

AFGØRELSE:

Metroselskabet I/S v/Metro Service A/S er berettiget til at opretholde kravet om betaling af kontrolafgiften på 750 kr.

Beløbet skal betales til Metroselskabet I/S v/Metro Service A/S, der sender betalingsoplysninger til klageren.

Da klageren ikke har fået medhold i klagen, tilbagebetales klagegebyret ikke, jf. ankenævnets vedtægter § 24, stk. 2, modsætningsvist.

-oOo-

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 fx på www.domstol.dk, www.advokatnoeglen.dk og /eller eget forsikringselskab om eventuel forsikringsretshjælp.

-oOo-

SAGENS OMSTÆNDIGHEDER:

Klageren pendler ifølge det oplyste fast mellem sin bopæl og sit arbejde og benytter hertil et Pendlerkort (grønt Rejsekort Personligt) til DOT-zonerne 01 og 02.

Den 8. august 2022 havde klageren første arbejdsdag efter sommerferien og skulle forny sit pendlerkort, hvilket han imidlertid glemte, før han steg ombord på Metroen på Flintholm st. Da der efterfølgende var kontrol i Metroen, foreviste han sit Pendlerkort, som havde sidste gyldighedsdag den 17. juli 2022, og han blev derfor kl. 07:24 pålagt en kontrolafgift på 750 kr. for at rejse uden gyldig rejsehjemmel.

Klageren steg af Metroen på Kongens Nytorv st., hvor han kl. 07:37 fornyede pendlerperioden i en Rejsekortautomat. Om eftermiddagen aktiverede han den nye periode på Pendlerkortet, da han kl. 14:40 checkede kortet ind på Christianshavn st.

Data fra klagerens rejsehistorik:

Bestilt periodekort fornyelse 08.08.2022 – Kongens Nytorv RVM kl. 07:37:05

Parameter	Beskrivelse
Periodekort	DOT Pendlerkort m. Metro
Pris periodekort	469,80 kr.
Periodens længde	30 DAG
Af	290832
Sted	Rejsekortautomat
Udstyrsnr.	47010

Ny pendlerkort periode aktiveret ved check ind 08.08.22, kl. 14:40:35 Christianshavn st. (metro)

Periodekort gruppe	PERIODEKORT
Periodekort gyldig fra	08-08-2022 00:00:00
Periodekort gyldig til	06-09-2022 23:59:00

Samme dag, den 8. august 2022, anmodede klageren Metro Service om at frafalde kontrolafgiften med den begrundelse, at han er fast pendler og ikke havde haft til hensigt at snyde, men blot havde glemte at forny pendlerkortet, som han fornyede med det samme efter kontrollen. Han bad om at få oplyst, om:

”dette ER metroservices' ønskede arbejdsgang og fremgangsmåde, og dette er udbudt/godtaget fra politisk side i forbindelse med kontrakt / rammeaftale - at faste pendlere/kunder/borgere, der ikke forsøger at snyde, også bare skal betale ved afgiftskasse 1 omgående hvis vi kan fange dem uden billet eller fornyet kort, uanset omstændighederne.”

Og spurgte videre:

”Jeg vil også gerne spørge, hvorvidt jeres metroservice kontrolmennesker er ansat på hel eller delvis akkord - er deres løn influeret, på nogen som helst måde, af antallet af udskrevne afgifter?”

Metro Service fastholdt den 12. august 2022 kontrolafgiften med henvisning til selvbetjeningssystemet og til, at der er nødt til at være fastsat nogle regler og vilkår for brug af den service, der tilbydes, samt at der i henhold til disse regler skal udstedes en kontrolafgift, hvis man ikke har gyldig rejsehjemmel, uanset hvem passageren er. Ifølge Metro Service er reglerne til for at sikre, at alle bliver behandlet ens. Metro Service anførte endvidere, at deres stewarder ikke får nogen form for økonomisk gevinst ud af at udstede kontrolafgifter, hvilket gælder uanset, om der er udstedt 1 eller 70 afgifter.

Klageren bad samme dag Metro Service om at præcisere, om der er: ”nogen form for KVOTER / minimum involveret i en ansættelse som steward, eller anden form for optælling af, hvor mange afgifter der udskrives af de individuelle stewards ift. hinanden, eller anden social incitament eller opgørelse?”

Hertil svarede Metro Services medarbejder den 15. august 2022, at hun ikke kunne kommentere yderligere på klagerens spørgsmål vedrørende kvoter, da hun ikke vidste det, men bemærkede, at stewarderne har andre opgaver end at billettere, fx sikkerhed og service.

ANKENÆVNETS BEGRUNDELSE FOR AFGØRELSEN:

Ved kontrollen i Metroen den 8. august 2022 kl. 07:24 kunne klageren ikke forevise gyldig billet, fordi han havde glemt at forny sit Pendlerkort.

Kontrolafgiften på 750 kr. blev dermed pålagt med rette.

Det følger af de Fælles landsdækkende rejseregler, at passagerer, der har et gyldigt personligt pendlerkort, men ikke kan forevise det ved kontrol, kan få kontrolafgiften nedsat til 125 kr. ved efterfølgende indsendelse til trafikselskabet.

Umiddelbart efter kontrollen købte klageren kl. 07:37 en ny periode til Pendlerkortet, som han aktiverede samme eftermiddag kl. 14:40, men da Pendlerkortet blev købt og aktiveret efter kontrollen, var det ikke gyldigt, da kontrollen fandt sted kl. 07:24.

Ankenævnet finder herefter, at klageren ikke har været berettiget til at få kontrolafgiften nedsat til 125 kr. i henhold til reglerne om glemt pendlerkort. Der ses endvidere ikke at være grundlag for, at kontrolafgiften kan nedsættes med henvisning til, at passageren er ”fast” kunde.

Pligten til at betale kontrolafgift er ikke betinget af, om passageren bevidst har forsøgt at unddrage sig betaling for rejsen, og da dette er et område med oplagt mulighed for omgåelse af reglerne om at betale for hele sin rejse, finder ankenævnet, at der ikke har foreligget sådanne særlige omstændigheder, at kontrolafgiften skal frafaldes eller nedsættes.

Det ligger uden for ankenævnets kompetence at tage stilling til klagerens krav om ændring af Metro Services kundeservicepraksis og udlevering af Metro Service oplysninger om lønaftaler for deres stewards.

RETSGRUNDLAG:

Ifølge § 2, stk. 1, jf. § 3 nr. 3 i lovbekendtgørelse nr. 686 af 27. maj 2015 om lov om jernbaner, gælder loven også for metroen. Ifølge § 2 i lov nr. 206 af 5. marts 2019 om ændring af lov om trafikelskaber og jernbaneloven fremgår det, at jernbanelovens § 14, stk. 1, affattes således:

»Jernbanevirksomheder, der via kontrakt udfører offentlig servicetrafik, kan opkræve kontrolafgifter, ekspeditionsgebyrer og rejsekortfordringer.«

§ 14, stk. 2 og 4, ophæves, og stk. 3 bliver herefter stk. 2. Stk. 3 har følgende ordlyd:

”Passagerer, der ikke er i besiddelse af gyldig rejsehjemmel, har pligt til på forlangende at forevise legitimation for jernbanevirksomhedens personale med henblik på at fastslå passagerens identitet.”

I de Fælles landsdækkende rejseregler (forretningsbetingelser), som trafikvirksomhederne har vedtaget, præciseres hjemmelen til udstedelse af en kontrolafgift.

Det anføres således bl.a., at passagerer, der ikke på forlangende viser gyldig rejsehjemmel, herunder er korrekt checket ind på Rejsekort til deres rejse, skal betale en kontrolafgift på 750 kr. for voksne.

Fra de Fælles landsdækkende rejseregler pkt. 2.7:

”

2.7.5. Pendlere

Kunder, der har et gyldigt personligt pendlerkort, men ikke kan forevise det ved kontrol, kan få kontrolafgiften nedskrevet til 125 DKK. Der kræves herfor at kopi af pendlerkortet/periodekortet eller rejsekortnummeret fremsendes til kundecenteret hos det selskab, som har udstedt kontrolafgiften senest 14 dage efter kontrolafgiftens udstedelse.

Kunder, der hos DSB er tilmeldt Glemt-kort ordningen og ved kontrol i DSB's tog ikke kan forevise deres pendlerkort, kan endvidere ved at identificere sig med CPR-nummer rejse 6 gange pr. løbende år i pendlerkortets gyldighedsområde uden at skulle betale kontrolafgift.

”

PARTERNES ARGUMENTER OVER FOR ANKENÆVNET:

Klageren anfører følgende:

”Som fast kunde og bruger, med fast dyrt pendlerkort 10-12 måneder om året, år ud og år ind.... (og nu skal jeg ikke komme ind på merbetaling ved brug af metroringen og generel prisstigning på månedskort her, men i hvert er det tydeligt for mig, at os pendlere strækker os rigeligt for at mødes på midten,

Man har glemt at forny kortet her første dag efter ferien. Denne lille fejl koster simpelthen 750kr, uanfægtet at kortet selvfølgelig fornys fra samme dag omgående; og uanfægtet om det var en forglemmelse eller med overlæg.

Forseelse og straf står OVERHOVEDET ikke mål med hinanden her.

Billetkontrol er ikke længere til for tilskynding til billet salg, men er blevet til en indkomstmodel for en privatvirksomhed - og det via at de drifter offentlig ejendom!

Jeg kan ikke forstå hvorfor denne praksis ikke får alle og enhver til at kvalmes lidt, men de står stolt ved regelsættet med et smil, og det kan jeg ikke lade alene!"

Indklagede anfører følgende:

" Kontrolafgiften er udstedt den 8. juni 2022, kl. 07:24, da klageren ved billettering fremviser et udløbet Rejsekort pendlerkort. Det fremviste pendlerkort var gyldigt frem til og med den 17. juli 2022, kl. 23:59:00.

Indledningsvis noterer vi os, at klageren i sin første henvendelse til os erkender, at han har rejst uden gyldig rejsehjemmel, idet hans pendlerkort ikke var gyldigt, da han steg ombord på metroen.

Den nye periode blev først aktiveret samme dag om eftermiddagen, efter klageren i forbindelse med billetteringen om morgenen blev gjort opmærksom på, at hans pendlerkort var udløbet.

Det kan oplyses, at Metroen – i lighed med de øvrige kollektive trafikmidler i Hovedstadsregionen (og i resten af Danmark i øvrigt) – kører efter et selvbetjeningssystem, hvor det er passagerens eget ansvar inden påstigningen, selv at sikre sig gyldig billet eller kort til hele rejsen, samt være i stand til at forevise den gyldige rejsehjemmel på forlangende.

I tilfælde hvor der ikke på forlangende kan fremvises gyldig rejsehjemmel, må det accepteres at skulle betale en kontrolafgift, der for en voksen udgør 750 kr.

På alle metrostationer er opsat informationstavler, hvoraf det blandt andet fremgår, at der kræves gyldig rejsehjemmel for rejse med metroen, konsekvensen af ikke at kunne fremvise gyldig rejsehjemmel samt information om kontaktmuligheder.

Af [de fælles landsdækkende rejseregler](#) fremgår det blandt andet:

a) Under pkt. 2.3 Køb af rejsehjemmel:

Ved rejser med tog, bus og metro skal kunden være i besiddelse af gyldig rejsehjemmel.

b) under pkt. 2.4 Brug af rejsehjemmel:

Den offentlige transport er et åbent system med udbredt selvbetjening, og det er derfor altid kundens ansvar at have gyldig rejsehjemmel ved indstigning, herunder sikre sig at kundens rejsekort er korrekt checket ind. Kunden skal ved modtagelse af rejsehjemmel sikre sig, at det udleverede svarer til det ønskede.

c) under pkt. 2.7.1 Gyldighed af rejsehjemmel:

Kunder, der ikke på forlangende viser gyldig rejsehjemmel, herunder er korrekt checket ind på rejsekort til deres rejse, skal betale en kontrolafgift. Det gælder også, hvis kunden har købt rejsehjemmel via en mobil enhed, der ikke kan kontrolleres, f.eks. hvis denne er løbet tør for strøm eller gået i stykker.

d) under pkt. 2.7.2 Afgift:

Kontrolafgiften udgør 750 DKK for voksne og unge samt 375 DKK for børn og hunde. For cykler er afgiften 100 DKK.

Af informationerne fra Rejsekort Back Office fremgår det, at rejsekortet, der blev fremvist ved billetteringen, var gyldigt til og med den 17. juli 2022 samt at klageren først bestilte en ny periode efter billetteringen den 8. august 2022, hvor han blev gjort opmærksom på, at kortet var udløbet. Den nye periode blev aktiveret samme dags eftermiddagen.

Bestilt periodekort fornyelse 15.06.2022 – Carlsberg station RVM kl. 16:10:08

Parameter	Beskrivelse
Periodekort	DOT Pendlerkort m. Metro
Pris periodekort	469,80 kr.
Periodens længde	30 DAG
Af	266291
Sted	Rejsekortautomat
Udstyrsnr.	41033

Ny pendlerkort periode aktiveret ved Check ind 18.06.22, kl. 11:00:19 Korsager Allé (bus)

Periodekort gruppe	PERIODEKORT
Periodekort gyldig fra	18-06-2022 00:00:00
Periodekort gyldig til	17-07-2022 23:59:00

Bestilt periodekort fornyelse 08.08.2022 – Kongens Nytorv RVM kl. 07:37:05

Parameter	Beskrivelse
Periodekort	DOT Pendlerkort m. Metro
Pris periodekort	469,80 kr.
Periodens længde	30 DAG
Af	290832
Sted	Rejsekortautomat
Udstyrsnr.	47010

Ny pendlerkort periode aktiveret ved check ind 08.08.22, kl. 14:40:35 Christianshavn st. (metro)

Periodekort gruppe	PERIODEKORT
Periodekort gyldig fra	08-08-2022 00:00:00
Periodekort gyldig til	06-09-2022 23:59:00

Der findes ikke graduerede satser afhængig af årsagen til den manglende gyldige rejsehjemmel. Kunder der træffes uden at kunne præsentere gyldig rejsehjemmel, får udstedt en kontrolafgift, der for voksne udgør 750 kr.

Måtte der være kunder, som efterfølgende kan fremvise personlig rejsehjemmel, som var gyldigt på tidspunktet for billetteringen, vil en kontrolafgift dog eventuelt kunne blive nedskrevet til 125 kr.

Vi kan oplyse, at vores billetterende personale er instrueret i at udstede kontrolafgifter til alle passagerer, som ikke kan fremvise gyldig rejsehjemmel på forlangende. Stewarden må i kontrolsituationen ikke forholde sig til, hvorfor der eventuelt ikke kan fremvises gyldig rejsehjemmel, men udelukkende *om* der kan fremvises gyldig rejsehjemmel. Al sagsbehandling foregår efterfølgende ved skriftlig henvendelse til Metro Kundeservice.

Vi har fuld forståelse for, at det er en rigtig ærgerlig situation, klageren er kommet i, men idet vi ønsker at behandle alle vores kunder ens, forholder vi os således ikke til, om der er handlet i god eller ond tro eller om kunden tidligere har fået en kontrolafgift, eventuelt har været bruger af offentlig transport gennem mange år eller er barn, pensionist, turist etc. Vi forholder os alene til, at metroen – i lighed med de øvrige kollektive transportmidler – fungerer efter et åbent system, hvor det altid er kundens ansvar at sikre sig gyldig rejsehjemmel inden påstigning (sikre sig at rejsekortet er checket ind, at billet og/eller pendlerkort er zone- og tidsgyldigt, mobilbilletten er endeligt modtaget på telefonen etc.).

På baggrund af ovenstående og klagers eget udsagt om ikke at have fået fornyet sit pendlerkort efter ferien, anser vi kontrolafgiften for korrekt pålagt og efterfølgende korrekt fastholdt, da klageren rejste uden gyldig rejsehjemmel i metroen.

Vi fastholder således vores krav på 750 kr.

Afslutningsvis kan det oplyses, at vores stewards primære opgaver er at sørge for, at driften kører som den skal, lave crowd control når dette er nødvendigt samt servicere kunder, der måtte have brug for assistance af en eller anden art. Som sekundær opgave er billettering. Den enkelte steward skal således ikke foretage billetkontrol af et bestemt antal passagerer, eller udstede et bestemt antal kontrolafgifter på en vagt."

Hertil har klageren bemærket:

" Som det (forhåbentligt) kan forstås fra min tidligere mailkorrespondance med Metro Service, så omhandler sagen tilgangen / principper for privat drift af offentlig transport. Hvis I er et organ der udelukkende kigger jura, så kan vi hurtigt afklare - som Metro Service så dygtigt opdagede, så har jeg tydeligt meldt at jeg ikke havde billet på tidspunktet. Jeg må have mig en bøde. Ok, lukket. Det er så fint.

Det eneste jeg er interesseret i er Ankenævnets holdning til vores driftspraksis af offentlig transport, og det er dette jeg håber på en udtalelse omkring.

Indledning

Jeg er grundlæggende meget træt over, at skulle diskutere drift af offentlig transport med en privat virksomhed, der har direkte økonomisk gevinst bundet ind i selvsamme diskussion. Det synes vi pludselig er sobert, simpelthen?

Sikken en overraskelse det er, at Metro Service's kundeservice stolte står ved strategien om at vride hver en krone og øre de kan ud af borgere der bruger "deres metro".

Det gør i hvert fald **Claudio Cassarino, Lars Toft Krag, Karen Rønberg og Co. som står inde for denne kundepolitik**. De vil hellere bruge ca 3-4 gange det beløb på jurister, der så kan svare deres faste kunde at han

skal betale dobbelt op i halvanden måned fordi sådan er det bare. "*Ellers kan borgerne jo bare lade være at bruge vores metro*", ikke sandt?

Straf og Forseelse

Man bruger 500kr. om måneden på adgang til metro for 2 zoner, og een morgen hvor man har glemmt at forny, så er det værsgo at betale 750kr, svarende til halvanden måneds transportbudget i husholdningen... Står straffen virkelig mål med forseelsen? Helt ærligt? Og hvad med en helt almindelig "ordentlig" tilgang til sine faste kunder, som man ville se det ved almindeligt konkurrenceudsatte services eller produkter?

Metro Service har et monopol, som drifter af eneste metro i København, og får lov at behandle borgerne efter forgodtbefindende, da ingen egentlige alternativer findes for rigtig mange af os. Det er simpelthen ikke ordentligt.

Det synes **Claudio Cassarino, Lars Toft Krag, Karen Rønberg og Co.** hos Metro Service desværre at det er, og det er i princippet det jeg vil have Ankenævnets mening om.

Brug af offentlig transport

Målet med kontrolafgift er faktisk ikke (!) for at styrke afkast til ejerkredse eller deres auktionærer, det er i essens for at få folk til at købe billet, er det ikke? Jeg køber allerede billet, og mange af slagsen - fast periodekort, tilkøbszoner uden for centrum, separat rejsekort til besøg hos de (helt) gamle i Roskilde eller Helsingør, en sviptur til Hamburg osv osv osv. Jeg ELSKER offentlig transport.

Der findes ingen direkte alternativer til metroen! Hold op, stop jer selv Metro Service. Jeg cykler også når det passer bedre, samt kobler cyklen med s-togene, men alt efter mødested, tid, medbragt materiale osv er metroen tilnærmelsesvis uundværlig i mit daglige arbejdsliv som byggeleder rundt omkring i hele København.

Metro Service er hverken arkitekt, ejer eller udførende på københavns metro, og ejerskabsfornemmelsen der fremvises i korrespondancen provokerer mig grænseløst. "*Du kan bruge et andet produkt*" eller "*Ingen tvinger dig til at bruge (vores) metro*" er useriøse og/eller uægte tilbagemeldinger at få - kun en løgner eller en på området fuldstændigt inkompetent person ville foreslå "alternativer" for metro som offentlig transport i København. Beklager ordbruget, men det står jeg ved. Der er ingen andre transportformer der giver mig de samme muligheder i løbet af en arbejdsdag i København, ikke engang i nærheden af.

Jeg vil gerne undgå at være bilejer i Kbh igen, og metroen var netop katalysator på det punkt - men **Claudio Cassarino, Lars Toft Krag, Karen Rønberg og Co** gør det satme op ad bakke at bruge vores fælles alternativ. VORES fælles alternativ.

Stewards og kunder

Metro Service's argument med "vore stewards skal behandle alle ens - de er ikke uddannet til X" osv. er en halv sandhed, der udelukker øvrig data.

Jeg forstår udmærket hvor argumentet kommer ind / er validt, baseret på de over årene stigende antal konfrontationer rettet mod togpersonale mv (her til en generel forråelse i samfundet også), men det er meget snæversynet at konkludere baseret på eet argument, er det ikke?

Jeres stewards har netop mange andre roller i metroen, herunder hjælp, information, forebyggende oprethold af orden osv osv som ALLE kræver vurdering, empati, kommunikation osv af dem. Konflikthåndtering og mængder af pædagogik og/eller psykologi er allerede en del af deres jobbeskrivelse, og at det "pludselig" skal bruges i forbindelse med udskrivning af bøder er ikke den udvidelse af virkeområde for metrostewards I antyder at det er.

Der findes så uendeligt mange situationer der NETOP har brug for et menneskes vurdering. Hvad med den blinde, der er kørt et stop for meget da info-audio var i stykker? Hvad med kvinden i kørestol, der var nødsaget til at tage to stop mere grundet en elevator der er i stykker? Eller en stak-

kel der tager forkert tog, og får snuden llliiige ind i zone X før han kan hoppe af og vende om? Eller som her, faste kunder der skal betale *halvanden måned* oveni, selvom der i sidste ende er blevet kørt 0km der ikke er betalt for.

De skal betale ved kasse 1 uanset, synes **Claudio Cassarino, Lars Toft Krag, Karen Rønberg og Co.**

Det står de stolt ved i Metro Service, og jeg kan faktisk ikke forstå hvorfor der ikke er FLERE borgere der er indignerede over det!

Sørgeligt.

Skræmmende.

...Selv ved et bibeholdt "*stewards skal ikke vurdere*" -mantra er der fine muligheder/løsninger ved eksempelvis afhjælpning hos kundeservice efterfølgende, herunder f.eks. ved min eller lignende situationer hvor det omhandler et månedskort fyldt med digital historik til hurtig aflæsning og afklaring.

Eller hvis disse "snyltere" virkelig er så omfattende at vi er ved at dreje nøglen, så sæt en f..... mølle eller lignende op, så folk viser billet FØR de går under jorden. Ingen brok fra mig.

Der findes MASSER af løsningsmuligheder og -varianter! Det ved Metro Service udmærket godt. ...Det er bare ikke lige så givende i forhold til at profitere ekstra på borgernes bekostning, det forstår jeg godt.

Holdning:

Claudio Cassarino, Lars Toft Krag, Karen Rønberg og Co. har gjort det tydeligt, at de og Metro Service intet problem ser i den ovenfor beskrevne praksis. Er det virkelig også Ankenævnets holdning? Er det DOTS holdning? Er det "vores" holdning?

Det er tragikomisk at stå under alle disse "vi flytter os sammen" kampagner om sammenholdet i den offentlige transport, mens de private driftere initierer endnu et tæpperaid med "tæskehold" og låste døre, i bus og metro, for at hive ekstra penge ud af borgerne. Jeg krummer tæer, lukker øjnene og skruer op for musikken hver eneste gang - det er simpelthen så flovt at vi nu bare lader private driftere agere efter for godt-befindende ifm. vores fælles transportnet.

Hvis en person ikke har oplevet disse "raids" i bus eller metro på førstehånd eller "live", så synes jeg ikke de burde have lov til at udtale sig overhovedet. Det genererer omgående en atmosfære af strid i hele metroen, bussen eller toget, og medfører et konfronterende og konfliktoptrappende møde mellem borger og DOT generelt, hvilken de jo repræsenterer i mødet med borgerne.

Dette en hulemandsløsning der udelukkende tilgodeser eet punkt: økonomisk gevinst for drifters. Alle os borgere må så bare æde konstant at blive behandlet som kriminelle snyltere af vores drifters, mens vi transportere os rundt i hovedstaden. Jeg tager pludselig mig selv i helt at undgå eller ignorere jeres togførere når jeg møder dem, frem for det smil og "halløj med dig" der ellers har været min kutyme siden 90'erne. Hvorfor skal vi pludselig være fjender? Jeg troede vi var sammen om det.

Håber de selv vokser lidt almindelig menneskelig ordentlighed, **Claudio Cassarino, Lars Toft Krag, Karen Rønberg og Co**, men jeg holder ikke vejret.

Jeg håber bare at råbe og skabe mig længe nok til, at der er nogen andre der også får øjnene op. Jeg KAN ikke være den eneste der mener at det er en helt forkert retning vores outsourcete drift har bevæget sig?

Vi er i gang med en fuldstændig erosion af den offentlige transport som fælles projekt - det har været en sandhed længe, men jeg føler virkelig at vi er nede og diskutere på sjæleplan nu.

Hvis det er mig der er håbløst gammeldags tænkende, med luftige aspirationer, så lad mig vide at dette er Ankenævnets holdning, og så må jeg gå hjem og græde min frustration og indignation ud i ensomhed i stedet.

...Jeg er faktisk lige så harm som da Plummer argumenterede "årsagerne" for at indfører medielicens i 2006 - og DET er meget! :)"

Klageren har tilføjet:

" Da de (Metro Service) afviste mig i første omgang, fik jeg at vide at ABTM var løsningen, hvis man var utilfreds med deres tilbagemeldinger. Derfor så jeg meget frem til at høre mening om reglerne i praksis fra en mere upartisk front.

Men nu bliver jeg så sendt tilbage for at igen at diskutere drift med Metro Service? - Den private virksomhed med økonomisk incitament i praksissen... Det er godt nok ret frustrerende :(

Jeg går ud fra at 99% af folk synes det er for meget og opgiver, hvilket velsagtens er meningen, men jeg har fantastisk meget tid og vrede pt, så det tænker jeg ikke at gøre^^

Nej jeg fastholder klagen, og uanfægtet at I prøver at sige at ABTM ingen "driftsmæssige beslutninger" tager, så sendes der beskeder og sættes præcedens for praksis ved de domme der fældes (og ikke fældes) uanset.

Om ikke andet har jeg brug for den afgivne dom for at "lukke" denne del og komme videre i min søgning på nogen der faktisk har en mening.

Der er skræmmende langt imellem...

Man havde håbet at finde bare **een** person der kunne og turde udtale sig, forklare og/eller be- og afkræfte gældende praksis og måder at behandle borgerne på, via gentagen kontakt til DOT og ABTM, men nej!

Min foragt for den praksis kørt i stilling af Claudio Cassarino, Lars Toft Krag, Karen Rønberg og Co. giver skræmmende nok ingen målbar genlyd hos de organer eller instanser for offentlig transport jeg kontakter - der er bare stonewall alle vegne. Det er ingens skyld eller ansvar, og der er ingen hvis job kunne indeholde at have en mening om situationen heller. Det er fandme tyndt. Jeg har fået een direkte udtalelse om praksis, det er fra Metro Service, og de synes den er kanon...

Pt vælger jeg stadig at tro, at det er fordi folk er dovne og/eller kujoner, frem for at de ærligt synes om den måde borgerne behandles på under deres tilsyn / "oversyn" af private driftere.

Det føles som om det tages meget meget meget lidt alvorligt, eller alternativt som om det lidt usagt er et egentligt aftalt økonomisk incitament for den private partner i kontraktgrundlaget.

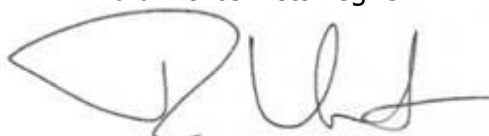
Vi får se håber jeg."

Hertil har indklagede bemærket:

" Efter at have gennemlæst klagerens seneste kommentarer, vurderer vi ikke, at dette giver anledning til øvrigt fra vores side, da disse efter vores bedste overbevisning ikke vedrører årsagen til den udstedte kontrolafgift (manglende gyldig rejsehjemmel) samt den efterfølgende sagsbehandling (fastholdelse).

Vi har således ikke yderligere til sagen."

På ankenævnets vegne



Tine Vuust
Nævnensformand