

AFGØRELSE I GENOPTAGELSESSAG FRA ANKENÆVNET FOR BUS, TOG OG METRO

Journalnummer: 2019-0142

Metro Service har anmodet om genoptagelse af den den 11. september 2019 truffe nævnsafgørelse

**Ankenævnets
sammensætning:**

Nævnshoved, landsdommer Tine Vuust
Rasmus Markussen
Torben Steenberg
Asra Stinus
Helle Berg Johansen

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro har på sit møde den 11. december 2019 besluttet at genoptage sagen og har truffet følgende

AFGØRELSE:

Metro Service skal frafalde kontrolafgiften og betale 10.000 kr. i sagsomkostninger til ankenævnet, jf. vedtægterne § 25, stk. 2.

-oOo-

Metro Service kan anlægge sag ved domstolene om de forhold, som sagen har vedrørt.

-oOo-

SAGENS OMSTÆNDIGHEDER:

Den 11. september 2019 traf ankenævnet afgørelse om, at Metro Service skulle frafalde kontrolafgifterne til klagerne, som dagen forinden havde købt billetter til at tage toget til lufthavnen, men som sov over sig og endte med at tage metroen, hvor de blev pålagt kontrolafgifter for udløbet rejsehjemmel. Metro Service blev derudover pålagt at betale 10.000 kr. i sagsomkostninger til ankenævnet, idet ankenævnet udtalte:

”Indledningsvist bemærker ankenævnet, at ifølge ”ringzonesystemet” i DOT’s område har passagerer, der køber en billet med startzone i zone 03, mulighed for at rejse ubegrænset in-

den for den røde og den turkise farves zonenumber, svarende til zonerne 01, 02, 03 og 04. Hermed er det ankenævnets opfattelse, i modsætning til hvad Metro Service gør gældende, at den foreviste billet zonemæssigt var gyldig til den foretagne rejse med metroen gennem zone 01, 03 og 04.

Ankenævnet lægger til grund, at klagerne steg på metroen på Ørestad st. kl. 07:04, imens billetterne var gyldige. De skiftede derpå metrolinje mod Lufthavnen, som ifølge Metro Service afgik fra Christianshavn st. kl. 07:16 – 1 minut efter billettens udløb kl. 07:15.

Det følger af Vejledningsdokumentet for DOTs område, at efter mobilbillettens udløb er fortsat rejse tilladt inden for gyldighedsområdet, så længe der ikke skiftes transportmiddel undervejs. Det er ankenævnets opfattelse, at dette må forstås som et forbud mod at skifte mellem transport-formerne bus, tog og metro, men ikke til samme transportform, når dette foregår i fremadskridende retning.

Der er ikke grundlag for at stille passagerer med enkeltbilletter købt i automat eller billetsalg anderledes end passagerer med mobilbilletter.

Herefter finder ankenævnet, at det afgørende tidspunkt i relation til bedømmelsen af, om billetterne var gyldige ved kontrollen, er, hvornår klagerne steg på metroen på Ørestad st. Efter Metro Services egne oplysninger skete dette kl. 07:04 – altså mens billetterne var gyldige.

Herefter var det ikke berettiget at pålægge de to kontrolafgifter til klagerne, og Metro Service skal fratage disse.”

For så vidt angår de nærmere faktiske omstændigheder og parternes påstande og anbringender henvises til den afsagte kendelse.

Metro Service har anmodet om genoptagelse med følgende begrundelse:

”Vi er helt enige i beskrivelsen af ringzoneprincippet, og beklager, at vi ikke har været skarpe nok i forhold til den konkrete sag. Det er naturligvis korrekt, at en billet købt i zone 3, kan benyttes til rejse både ind i zone 1 og ud i zone 4, forudsat den er gyldig på påstigningstidspunktet.

Vi kan oplyse, at vi i sager, hvor vi vurderer, at en turist-familie har gjort en reel indsats for at anskaffe korrekte billetter og forsøgt at sætte sig ind i de gældende regler, anvender en kulanceregulering for turister, som har familiære relationer og som har samme adresse. Hvis både mand og hustru får udstedt en kontrolafgift, fastholdes den ene og den anden nedskrives til 125 kr. Er der yderligere familiemedlemmer (hjemmeboende børn), afskrives deres kontrolafgift. Det er således vores opfattelse, at denne kulanceregulering kunne have fundet anvendelse i denne konkrete sag.

Her stopper vores enighed så.

I henhold til Vejledningsdokumentet skal sidste påstigning ske, inden billetten udløber.

Gyldighed – Tid

Billetter til korte rejser kan bruges til et ubegrænset antal rejser inden for den tid og de zoner, den er gyldig i. Den sidste påstigning skal ske, inden billetten udløber, og billetten skal være gyldig, når bussen eller toget ifølge køreplanen skal køre fra stoppestedet eller stationen.

Her er to eksempler:

Påstigning må anses som at stige ud af en bus og over i en anden (f.eks. fra Rødovre Centrum til Herlev Hospital – bus 161 med omstigning til 300 S) eller stige ud af metroen og over i en anden (f.eks. på Christianshavn stå af M1 for at påstige M2).

Ved omstigning/påstigning kræves det, at billet eller kort er gyldigt.

Af vejledningsdokumentet fremgår det også:

Metroen og bl.a. A-bussen kører med faste intervaller. Det betyder, at det her er påstigningstidspunktet, der bestemmer, om billetten er gyldig.

Vi er således dybt uenig, når ankenævnet i deres afgørelse blandt andet skriver:

"Det følger af Vejledningsdokumentet for DOTs område, at efter mobilbillettens udløb er fortsat rejse tilladt inden for gyldighedsområdet, så længe der ikke skiftes transportmiddel undervejs."

... og videre

"Det er ankenævnets opfattelse, at dette må forstås som et forbud mod at skifte mellem transportformerne bus, tog og metro, men ikke til samme transportform, når dette foregår i fremadskridende retning."

Problematikken har været vendt med Metroselskabet, Movia og DSB, som alle var enige i, at beskrivelsen i Vejledningsdokumentet beskriver det tydeligt nok. Stiger man således af og efterfølgende på igen, hvad enten det er bus, tog eller metro, er der tale om en "ny" rejse, som kræver gyldig billet på påstigningstidspunktet.

For god ordens skyld skal det præciseres, at reglen om at en rejse skal foregå i fremadskridende retning, finder kun anvendelse, når der er tale om relationsbilletter (lange rejser).

I den konkrete sag, sover klagerne over sig, og vælger derfor – grundet forsinkelsen hos DSB – at benytte metroen. Det må i en sådan situation forventes, at de, når de dels kommer for sent af sted og dels tager en anden rejserute, selv følger op på, om den billet de købte i forsalg, også er gyldig til den ændrede rejse.

Vi er som følge af vores fejl ved den indledende sagsbehandling og efterfølgende sagsbehandling af ankenævns sagen, villige til – pr. kulance – at nedskrive *begge* kontrolafgifter til hver 125 kr., men finder ingenlunde, at kontrolafgifterne skal frafalde og langt mindre, at Metro Service skal pålægges bod, når vi har fulgt de regler, der gælder for området."

ANKENÆVNETS BESLUTNING OG BEGRUNDELSE I GENOPTAGELSESSAGEN:

Ved afgørelsen af 11. september 2019 fandt nævnet, at formuleringen i reglerne om brug af rejsekort i forbindelse med skiftecheck ind, sammenholdt med formuleringen i Vejledningsdokumentet pkt. 3.2., hvor der gives eksempel på skifte til et *andet transportmiddel, fx skift fra tog til bus* - se nedenfor, indebar, at tidspunktet for klagerens sidste påstigning skulle beregnes til kl. 7:04, hvor de steg på den første metro.

1.3 Sådan anvendes et rejsekort

Et rejsekort (herunder med pendler kombi) skal checkes ind ved rejsens start, checkes ind ved ethvert skift af transportmiddel undervejs og checkes ud ved rejsens afslutning. Det er nødvendigt at checke ind undervejs ved skift af transportmiddel, da skift kan have indflydelse på rejsens pris alt efter rejserute og transportmiddel. Ved returrejser (samme strækning fra A til B og retur) skal kunden checke ind i A og checke ud i B, og ved returrejsen skal kunden checke ind i B og checke ud i A.”

.....

”Hvis du skifter transportmiddel undervejs (fx fra bus til tog, fra tog til metro eller fra et tog til et andet), skal du checke ind, hver gang du skifter. Checker du ud og derefter ind igen i samme zone inden for 30 minutter, registrerer rejsekort det som en fortsat rejse. De to rejser kædes derfor sammen til én.”

Og ved enkeltbilletter til mere end 9 zoner i Vejledningsdokumentet pkt. 3.2.

”Det er tilladt at skifte til et andet transportmiddel, blot den samlede rejse ikke bliver dyrere end den oprindelige enkeltbillet, **f.eks. skift fra tog til bus** [vores fremhævning] i samme relation. Ved skift af transportmiddel skal den fortsatte rejse påbegyndes ved første mulige lejlighed efter skift.”

Ankenævnet medgiver ved en fornyet gennemgang af sagen, at der med de ovennævnte regler menes, at enkeltbilletter skal være gyldige ved enhver omstigning også fra én metrolinje til en anden. Ankenævnet finder dog fortsat, at formuleringerne kan give anledning til tvivl hos passagererne om, hvilke regler de skal iagttage ved beregningen af billettens gyldighed ved omstigning til samme transportmiddel/transportform.

I den konkrete sag omsteg klagerne fra en Metro til en anden, som forlod Christianshavn st. kl. 07:16. Passagerernes påstigning er derfor sket før dette tidspunkt. Når dette sammenholdes med, at det på billetterne stod, at de var gyldige til kl. 7:15, hvilket efter ankenævnets opfattelse indebærer, at de er gyldige til kl. 7:15:59, finder ankenævnet, at Metro Service ikke har godtgjort, at klagerne foretog sidste påstigning, efter billetterne udløb. Herefter skal Metro Service fratage kontrolafgifterne.

Med denne præcisering fastholdes afgørelsen, og Metro Service pålægges at betale omkostninger for sagens behandling til ankenævnet, jf. vedtægterne § 25, stk. 2.

På ankenævnets vegne



Tine Vuust
Nævningsformand