

Til klager

cc: DSB

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 41 78 03 86
info@jernbanenaevnet.dk
www.jernbanenaevnet.dk

Afvisningsafgørelse – spørgsmål om Jernbanenævnets hjemmel til at behandle klager vedrørende togpassagerrettighedsforordningen

14. februar 2019
j.nr. JN36-00053

0. Sammenfatning

[...] har på vegne af [...] (klager) den 20. december 2018 indgivet klage til Jernbanenævnet i en sag, hvori Ankenævnet for Bus, Tog og Metro (ABTM) har truffet afgørelse.

Sagen vedrører forskellige konkrete af klageren planlagte rejser med DSB Fjern- og Regionaltog, hvortil klageren havde købt billetter.

Klager er uenig i den af ABTM truffene afgørelse, hvorefter DSB Fjern- og Regionaltog ikke har tilsidesat togpassagerrettighedsforordningens bestemmelser om handicappedes adgang til og assistance til at medbringe cykler.

Jernbanenævnet afviser klagen, jf. bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 2, idet der er tale om en sag omfattet af ABTM's afgørelseskompetence, jf. bemærkningerne i afsnit 3, nedenfor, hvortil henvises.

Herefter foretager Jernbanenævnet ikke yderligere i sagen på det foreliggende grundlag.

Sagen er behandlet på Jernbanenævnets møde den 12. februar 2019.

I sagens behandling har deltaget:

Konstitueret nævnsformand: Professor, prodekan Per Baltzer Overgaard

Nævnsmedlemmer: Vicedirektør Jacob Schaumburg-Müller; institutleder Lars Peter Raahave Østerdal; professor Bjarne Kjær Ersbøll; professor Birgit Liin; centerleder Henrik Sylvan; lektor emeritus Anne-Dorte Bruun-Nielsen og Professor emeritus John Christensen.

1. Sagsfremstilling

Medio 2018 indgav [...] på vegne af [...] klage til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro (ABTM) over at klageren i forbindelse med forskellige planlagte togrejser med DSB's fjern- og regionaltog, hvor-

til klageren havde købt billetter, ikke kunne komme med togene - dels på grund af manglende assistance til at medbringe klagerens handicapcykel og dels på grund af manglende lav indstigning mellem tog og perron.

14. februar 2019
j.nr. JN36-00053

Den 12. december 2018 traf ABTM afgørelse i sagen med følgende konklusion:

"DSB anses ikke for at have tilsidesat kravene i togpassagerrettighedsforordningen om handicappedes adgang til at medbringe cykler."

I begrundelsen for afgørelsen har ABTM bl.a. anført:

"DSB har oplyst, at assistance med at få personen om bord på toget kan bestilles op til 12 timer før afgang. Ifølge togpassagerrettighedsforordningens artikel 24, skal der være mulighed herfor senest 48 timer før afgang.

I relation til forordningens artikel 20 om oplysninger til handicappede har DSB anført, at der er 39 ugentlige afgange mellem landsdelene med lav indstigning, og at disse tog kan søges i www.Rejseplanen.dk.

DSB opfylder efter ankenævnets opfattelse således EU-reglerne på disse punkter.

I EU-reglerne om lifte er det anført, at minimumsbredde skal være 70 cm plus minimum 5 cm til hænder under bevægelse, og minimumslængde skal være 120 cm plus 5 cm til fødder, og der skal kunne løftes 300 kg.

DSB har i relation til handicaphjælpemidler oplyst, at deres lifte kan håndtere kørestole/hjælpemidler op til en maksimal størrelse på 140 x 70 cm og en vægt på 300 kg.

Da klagerens cykel måler 89 x 180 cm og vejer ca. 40 kg, når motoren er påmonteret, er cyklen for stor til at være omfattet af passagerens ret til at få hjælpemidlet løftet ombord med lift. DSB overtræder således ikke reglerne ved ikke at kunne tilbyde dette.

Når en trehjulet cykel har status som handicaphjælpemiddel, betragtes den som en tohjulet cykel. Den kan således medtages, hvis den rejsende selv kan sørge for at få cyklen ombord. DSB har henvist til, at arbejdsmiljølovgivningen sætter grænser for den maksimale vægt, som en medarbejder må løfte ind og ud af toget. DSB har endvidere oplyst, at den pågældende cykels

vægt indebærer, at DSB efter disse begrænsninger ikke kan yde assistance til at løfte cyklen ind og ud af toget.

14. februar 2019
j.nr. JN36-00053

Ankenævnet finder på den baggrund, at DSB ikke til-sidesætter reglerne ved ikke at tilbyde dette, også selv om der er tale om en afgang med lav indstigning.

...

DSB kan ... efter ankenævnets opfattelse med henvis-ning til pladsmangel afvise at medtage klagerens ægte-fælles cykel på afgang, hvortil der ikke er bestilt plads til cyklen.

DSB har beklaget, at klageren den 6. juni 2018 ikke fik en grundigere vejledning i den pågældende dags togaf-gange med lav indstigning. Ankenævnet finder, at DSB derudover har besvaret klagerens henvendelser i fornø-dent omfang.

På baggrund af det anførte finder ankenævnet ikke grundlag for at udtale kritik af DSB, som overholder EU-reglerne, men ankenævnet opfordrer DSB til at overveje, om det er muligt at øge antallet af togafgan-ge med lav indstigning i dagtimerne."

Ved e-mail af 20. december 2018 fremsendte [...] på vegne af klageren følgende klage over ABTM's afgørelse til Jernbane-nævnet:

"Jeg tillader mig at videresende en sag, jeg desværre har tabt ved Ankenævnet for tog, bus og metro.

Sagen drejer sig om muligheder eller mangler på samme for at fruén kan komme rundt i Danmark med DSB med sin trehjulede handicapcykel med elmotor - vægt ca. 40 kg og er mindre end de gældende max. mål for medtagning.

DSB oplyser til mig, at der dagligt afgår 55 tog over Storebælt, heraf går der ingen med lav indstigning til Nordjylland, 1 til Aar-hus, 1 til Esbjerg og 4 til Odense alle fra København. De 4 tog til Odense har afgang 00,00, 15,22, 16,22 17,22 og retur 03,47, 05,51, 06,11 & 07,11, det vil sige midt om natten eller i myldre-tiden, hvor der ofte ikke vil være plads til denne større cykel.

Et andet kritikpunkt er begrebet lav indstigning. Vi rejste i som-mer med toget fra Jyderup til København, Indstigningen var ca. 40 cm over perron, hvor den ved udstigning på Hovedbanegår-den var 0 cm. Jeg tror næppe der findes en handicappet i Dan-mark, der er i stand til at løfte denne cykel 40 cm. Desuden hav-

de vi problemer med i det hele taget med at komme med toget, da vi blev afvist pga. togpersonalet ikke kendte regler for handicaptransport.

14. februar 2019
j.nr. JN36-00053

Jeg har forstået, at handicappede skal have rimelige muligheder/lige vilkår for at lade sig transporteret med tog i Danmark. Det synes jeg langt fra de har men fik desværre ikke forståelse for dette ved ATBM.

Jeg håber, I kan hjælpe."

2. Retsgrundlaget

Bekendtgørelsen om Jernbanenævnet¹ indeholder blandt andet følgende bestemmelse:

"§ 2. Jernbanenævnet behandler klager vedrørende Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 (passagerrettighedsforordningen), der falder uden for Ankenævnet for Bus, Tog og Metros afgørelseskompetence. "

ABTM's vedtægter² indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"Ankenævnets kompetence

§ 2. Ankenævnet behandler klager fra forbrugere mod erhvervsdrivende, som er etableret i Danmark, vedrørende civile tvister angående rejser med kollektiv trafik i Danmark mellem forbrugere og udbydere af Bus, Tog og Metro.

Stk. 1a). Ved kollektiv trafik forstås trafik, der udføres regelmæssigt og efter en køreplan og med almen adgang og kørsel der træder i stedet herfor, samt individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede jf. Lov om Trafikselskaber § 19, stk. 2, nr. 1.

Stk. 1b). Ankenævnet behandler ikke tvister om personskader, idet disse er dækket af køretøjets lovpligtige ansvarsforsikring.

Stk. 1c). Begrænsningen i stk. 1b), gælder ikke for jernbanepassagerer, der er omfattet af passagerrettighedsforordning nr. 1371/2007, og som vil klage over en personskade, der har fundet sted den 3. december 2009 eller senere.

¹ Bekendtgørelse nr. 1136 af 22. september 2015 om Jernbanenævnet som ændret ved bekendtgørelse nr. 1266 af 17. november 2015.

²https://www.abtm.dk/files/Loveogbekg./Bilag_1_Vedtægter%20for%20private%20tvisetlæsningorganer%20endelig.pdf.

Stk. 1d). Ankenævnet kan også behandle klager angående grænseoverskridende rejser med kollektiv trafik og rejser med tog i udlandet, solgt af udbydere med hjemsted i Danmark.

14. februar 2019
j.nr. JN36-00053

Stk. 1e). Ankenævnet behandler alene klagesager, hvor den omstændighed, som tvisten vedrører, er indtruffet 1. januar 2009 eller senere.

Stk. 2. En klage mod en erhvervsdrivende, der er etableret i udlandet, kan dog behandles, hvis sagen har større tilknytning til Danmark end til etableringslandet, eller hvis parterne er enige herom.

Stk. 3. En sag kan angå samtlige omstændigheder i retsforholdet mellem parterne.

Stk. 4. Aftaler om, at tvister skal behandles ved voldgift eller andet særligt forum, udelukker ikke, at klagen kan indgives til ankenævnet.

§ 3. Ankenævnet kan ikke behandle sager, der er afgjort ved endelig dom, gyldig bindende voldgift eller retsforlig. En voldgiftskendelse er kun gyldig, hvis forbrugeren forinden voldgiftsagen er blevet orienteret om muligheden for tvistløsningsbehandling."

De i nærværende sag omhandlede spørgsmål om retten til at medtage handicapcykler samt vilkår for handicappedes ret til befordring og assistance samt togenes tilgængelighed er reguleret i jernbanepassagerrettighedsforordningens artikler 19-24, jf. artikel 5.

EU Kommissionens forordning nr. 1300/2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede personer i EU's jernbanesystem trådte i kraft 1. januar 2015. Forordningen indeholder bl.a. standarder for indretning af togmateriel, herunder om niveaufri indstigning, m.v. Forordningens krav om bl.a. dette finder dog kun anvendelse på materiel, som tages i brug efter forordningens ikrafttræden. Endvidere indeholder forordningen grænseværdier for den tekniske konstruktion af en kørestol, der kan medbringes i et tog.

3. Jernbanenævnets bemærkninger og afgørelse

14. februar 2019
j.nr. JN36-00053

Jernbanenævnet kan alene realitetsbehandle klager, såfremt de formelle klagebetingelser er opfyldt – herunder blandt andet kravet efter bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 2, hvorefter nævnet i forhold til togpassagerrettighedsforordningen alene kan behandle klager, som falder uden for ABTM's afgørelseskompetence.

Det følger af ABTM's vedtægter, jf. § 2, stk.1, at ankenævnets afgørelseskompetence bl.a. er begrænset til civilretlige tvister mellem passagerer og trafikselskaber.

Begrebet civilretlige tvister er ikke nærmere defineret i hverken ABTM's vedtægter eller bekendtgørelsen om Jernbanenævnet. Der ses heller ikke at foreligge nogen offentliggjort praksis fra ABTM, som udtrykkeligt tager stilling hertil.

Jernbanenævnet bemærker, at begrebet "civilretlig" tvist som udgangspunkt ses at måtte forstås således, at der skal være tale om en tvist af en sådan karakter, at passageren ville kunne anlægge et søgsmål ved de almindelige domstole herom, herunder at passageren skal have den fornødne retlige interesse, som er en forudsætning for anlæg af et sådant civil søgsmål.

Dette forudsætter, at der skal være tale om en konkret og aktuel tvist i forhold til spørgsmål, hvor passagerens krav overfor jernbanevirksomheden ved domstolene kan gøres gældende enten som et krav om betaling af et pengebeløb eller som en anerkendelsespåstand.

Klagen i nærværende sag vedrører konkrete togrejser, hvortil klageren havde købt billetter og klageren gør gældende, at DSB ikke i forbindelse med disse planlagte rejser opfyldte sine forpligtelser efter togpassagerrettighedsforordningen (reglerne om handicappedes adgang til at medbringe cykler og assistance hertil).

Der ses på denne baggrund at være tale om en konkret og aktuel tvist mellem klageren og DSB, hvor klageren opfylder kravet om retlig interesse, som er en af forudsætningerne for anlæg af et civil søgsmål ved domstolene, hvor klagerens krav – hvis de øvrige betingelser for anlæg af et sådant civil søgsmål også opfyldes – i givet fald ville kunne gøres gældende som en anerkendelsespåstand og/eller som et krav om økonomisk compensation.

Hvorvidt klageren ville kunne få medhold ved domstolene i et sådant søgsmål mod DSB, er et helt andet spørgsmål – som ligger uden for Jernbanenævnets beføjelser at tage stilling til.

Efter det anførte er der i nærværende sag tale om en civilretlig tvist, som ligger inden for ABTM's afgørelseskompetence, hvilket ABTM også indirekte har lagt til grund ved at realitetsbehandle klagen og træffe afgørelse i sagen.

Da klagen ligger inden for ABTM's afgørelseskompetence, følger det af bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 2, at Jernbanenævnet ikke har hjemmel til at behandle klagen, som derfor afvises.

Denne afgørelse offentliggøres på Jernbanenævnets hjemmeside (uden gengivelse af personoplysninger).

14. februar 2019
j.nr. JN36-00053

Med venlig hilsen
På Jernbanenævnets vegne

Per Baltzer Overgaard
Konstitueret nævnsformand

Afgørelsen kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, § 12, stk. 1. Eventuel retssag til prøvelse af afgørelsen skal være anlagt inden 8 uger, jf. jernbanelovens § 115, stk. 1.