

Vedtak i Transportklagenemnda - Kollektivreiser

Sammendrag

Krav om at Bane NOR dekker utgifter til drosje
som følge av at togene fra Oslo Lufthavn ikke gikk.

Dato

08.09.2023

Saksnummer

2023-02101

Tjenesteytere

Bane Nor

Klager har i det vesentlige anført

Klager ankom Oslo Lufthavn med fly kl. 17.40 den 5. mai 2023. Klager anfører at sporene var stengt, så samtlige tog var innstilt. Klager anfører at han skulle til Drammen, og det eneste alternativet var å ta drosje.

Klager anfører at han ikke hadde forhåndskjøpt billett for reise med verken Vy eller Flytoget, og at erstatningskravet er rettet mot Bane NOR. Klager anfører at det er Bane NOR som er ansvarlige for å holde sporene åpne for drift.

Klager krever at Bane NOR dekker drosjeutgiftene på 4947 kroner.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Det var togstans på denne strekningen denne dagen som varte i rundt en times fra tid, fra rundt kl. 17 til litt over kl. 18. Konkret var årsaken utfall av GSMR-systemet (kommunikasjonssystemet på jernbanen). Dette medførte at Lillestrøm stasjon ble stengt fra kl. 17.01. Feilen ble raskt funnet, og det ble åpnet igjen for trafikk kl. 18.03, men med noen følgeforsinkelser. Det er to persontogselskaper som trafikkerer denne strekningen: Flytoget og Vy. Bane NOR har fått opplyst fra Flytoget at de umiddelbart satte inn alternativ transport ved at drosje ble satt inn med en gang, mens busser kom på plass etter hvert. Bane NOR har ikke fått endelig svar fra Vy om alternativ transport, men den foreløpige tilbakemeldingen er at de satte inn drosje på strekningene Lillestrøm og Fetsund samt Lillestrøm og Sagdalen. I tillegg satte Vy opp flere drosjer samt busspendler fra Oslo Lufthavn til stasjoner med åpen togtrafikk.

Systemet for persontransport på jernbanen er at Bane NOR forholder seg til togselskapene, og så er det togselskapene som forholder seg til passasjerene. Bane NOR

har avtaler om bruk av jernbaneinfrastrukturen med togselskapene, mens togselskapene har avtaleforhold med passasjerene som oppstår når passasjerene kjøper billett. Det er togselskapene som er forpliktet til å få passasjerene frem til bestemmelsesstedet. Når togene ikke går som normalt – uansett hva som er årsaken til det – så er systemet slik at det er opp til togselskapene å sette opp alternativ transport (buss, drosje), slik at passasjerene kan komme seg frem til bestemmelsesstedet. I jernbanesektoren er det etablert systemer og ordninger for å håndtere avvik og irregularitet, herunder et slikt system om alternativ transport når togene ikke kan befrakte passasjerene som normalt, og som det er togselskapene som håndterer overfor passasjerene. Dette understøttes av at passasjerer også gjennom lovverket primært er gitt rettigheter overfor togselskapene, ref. forskrift 11. mai 2023 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser. Merk at denne forskriften ikke hadde tredd i kraft per 5. mai 2023, slik at det var den tidligere jernbanepassasjerrettighetsforskriften fra 2010 som gjaldt på tidspunktet for hendelsen.

I dette tilfellet fremstår det imidlertid som om klager har valgt å ikke benytte seg av togselskapenes tjenester, men har valgt å ordne seg drosje fra Gardermoen til Drammen på egen hånd. I så fall har han ikke noen rettigheter verken gjennom avtale (billett) eller gjennom lovverket, og følgelig må klager dekke kostnaden til drosje selv.

Under enhver omstendighet må et eventuelt ansvar ha et rettslig grunnlag. Det finnes ikke noe rettslig grunnlag som begrunner at Bane NOR skal dekke klagers kostnader til drosje. Bane NOR har ikke noen avtaleforpliktelse overfor klager, og Bane NOR har heller ikke noe ansvar for passasjerer i slike situasjoner etter reglene om passasjerrettigheter. Det eneste tenkelige rettslige grunnlaget for ansvar er de alminnelige erstatningsreglene, men det fremstår som åpenbart at Bane NOR ikke er ansvarlig på det grunnlaget.

Nemnda bemerker

Klager har fremsatt krav om at Bane NOR dekker utgifter til drosje fra Oslo Lufthavn til Drammen den 5. mai 2023 som følge av at alle togavgangene var innstilt da han ankom flyplassen.

Det fremgår av sakens opplysninger at klager ikke hadde inngått noen transportavtale med Vy, Flytoget eller Bane NOR i dette tilfellet. Videre legger nemnda til grunn at Bane NOR ikke var/er et jernbaneforetak med lisens i samsvar med rådsdirektiv 95/18/EF av 19. juni 1995, slik at jernbanepassasjerforordningen som gjaldt den 5. mai 2023 ikke kommer til anvendelse, jf. EU-forordning 1371/2007 artikkel 2 nummer 1 og 2.

Spørsmålet blir således om Bane NOR kan stilles ansvarlig på erstatningsrettslig grunnlag. Nemnda bemerker at et eventuelt erstatningsansvar må baseres på at Bane NOR har opptrådt erstatningsbetingende uaktsomt og at det er årsakssammenheng mellom handlingen/unnlatelsen og klagers tap.

Det er i saken opplyst at årsaken til at togavgangene var innstilt, var utfall av GSMR-systemet (kommunikasjonssystemet på jernbanen). Det er videre opplyst at feilen ble

raskt funnet, og at togene var i gang igjen etter ca. en times tid. Nemnda kan ikke se at det kan legges til grunn at selskapet har handlet uaktsomt i dette tilfellet, og kan dermed heller ikke se at Bane NOR er ansvarlig for klagers utgifter på erstatningsrettslig grunnlag.

Det skal også nevnes at det var alternative reisetjenester tilgjengelig for klager, som han ikke benyttet seg av, og således heller ikke har oppfylt sin tapsbegrensningsplikt.

Vedtak

Transportklagenemnda kan ikke anbefale at klager gis medhold.

Nemndas representanter

Steinar Backe (leder)

Martin Winsnes Thrane (NHO Transport)

Zohaib Asghar (Ruter)

Paal Bjønness (Forbrukerrådet)

Pernille Svendsen Opland (Forbrukerrådet)