

Salg af internationale billetter

DSB Salg

DSB har modtaget Konkurrencestyrelsens brev af 2. december 2004 med anmodning om oplysninger vedrørende aftaler mellem Deutsche Bahn og DSB om salg af billetter til rejser mellem Danmark og Tyskland foranlediget af en artikel i Jyllands-Posten samme dag, der påviste en forskel i billetprisen afhængig af om billetten var købt hos DSB eller hos DB's kontor i København. Efter DSB's opfattelse byggede den pågældende artikel på misforståelser og manglende vilje til at forstå de oplysninger, Jyllands-Posten fik af DSB. Den 4. december kunne avisen dog viderebringe DSB's redegørelse for baggrunden for de konstaterede prisforskelle og deres betydning for DSB og DB.

17. december 2004

DSB Salg
DK-1349 København K

Telefon +45 3354 2403
Lokal 42403
Mobil +45 2468 2403
Fax + 45 3354 2560
E-mail blb@dsb.dk
Internet www.dsb.dk

I anledning af Konkurrencestyrelsens henvendelse kan DSB oplyse følgende.

Salg af internationale billetter beror på et sæt af internationale multilaterale og bilaterale aftaler mellem de involverede stater og jernbaneselskaber. Indledningsvis skal redegøres for de vigtigste principper i dette samarbejde. Derefter vil følge en gennemgang af aftalegrundlaget, en oversigt over DSB's priser i overensstemmelse med Konkurrencestyrelsens ønsker samt en redegørelse for de prisforskelle, som Jyllands-Posten byggede sin artikel på.

Der vedlægges materiale (6 bilag) til dokumentation.

Principperne for samarbejde mellem jernbaneselskaber om internationale rejser.

De forskellige nationale jernbanesystemer er, og har siden slutningen af 1800-tallet været, bundet sammen med et sæt af internationale togforbindelser. Sammen med de forskellige nationale togsystemer gør det det muligt at rejse over hele Europa mellem et fintmasket net af stationer. På produktionssiden bliver systemet bundet sammen af et internationalt køreplanssamarbejde, der har til formål at afstemme nationale og internationale togforbindelser, i øvrigt ikke alene på passagerområdet men også på godsområdet. På billetsiden er dette system på tilsvarende vis bundet sammen af et sæt af aftaler om udstedelse og salg af billetter mellem et tusindtal af stationer i Europa og i øvrigt også nogle lande i Mellemøsten og Nordafrika. En del skibsforbindelser indgår også i dette samarbejde. Ved at tilbyde kunderne adgang til at købe billetter til internationale rejser hos det lokale jernbaneselskab får de en entydig og ansvarlig leverandør. Dermed bliver jernbaneproduktet mere enkelt og gennemskueligt for kunderne.

Det bærende princip for økonomien i samarbejdet er, at hvert enkelt jernbaneselskab er økonomisk ansvarlig for dimensionering og produktion i sit eget togsystem. Det betyder således, at DSB er ansvarlig for kørsel af tog på

DSB's net af såvel nationale som internationale tog og afholder udgifter til kørslen og øvrige dermed forbundne udgifter. Samtidig oppebærer DSB indtægter fra rejser udført i de pågældende tog, uanset om det sker på en national eller international billet. Billetpriiserne for internationale billetter bygger på de enkelte selskabers billetpriser på eget toget. Prisen for en international rejse består i princippet af en summering af de enkelte selskabers priser for rejse på eget net. Indtægterne for en international rejse fordeles af det sælgende selskab til de producerende selskaber i overensstemmelse med det enkelte selskabs pris for rejse på sit eget toget.

Aftalegrundlaget

Den internationale konvention om jernbanebefordring, COTIF

Det gældende retslige grundlag for det internationale samarbejde om befordring af passagerer findes i konvention af 9. maj 1980 om internationale jernbanebefordringer (COTIF) med dertil tilknyttede akter, der efter fornøden ratificering trådte i kraft den 1. maj 1985, vedlagt i dansk kopi som offentliggjort i Retsinformation (Bilag 1). Konventionen er en mellemstatslig aftale indgået mellem de enkelte stater og ikke en aftale mellem jernbaneselskaber.

I forhold til det af Konkurrencestyrelsen stillede spørgsmål om relevante aftaler mellem Deutsche Bahn og DSB vedrørende salg og markedsføring af billetter til togrejser mellem Danmark og Tyskland (og omvendt) fremgår det af hovedbestemmelserne i Konventionen, at

Artikel 1

§ 1. Parterne i denne konvention udgør som medlemsstater Den mellemstatlige organisation for internationale Jernbanebefordringer (OTIF), i det følgende benævnt »Organisationen«.

Artikel 2

§ 1. Organisationens formål er fremfor alt at etablere en fælles retsordning for befordring af personer, bagage og gods i gennemgående international jernbanetrafik mellem medlemsstaterne såvel som at lette gennemførelsen og den videre udvikling af denne retsordning.

Artikel 3

§ 1. Gennemgående befordringer er undergivet:

- »fælles regler for kontrakten om international befordring af passagerer og bagage med jernbane (CIV)«, Bilag A til konventionen.

§ 2. De i artikel 2 nævnte linier, på hvilke disse befordringer gennemføres, opføres på to lister: CIV-strækningslisten og CIM-strækningslisten.

§ 3. De foretagender, der driver de i artikel 2, § 2, omhandlede linier, som er optaget på disse lister, har de samme rettigheder og pligter, som ved de fælles regler CIV og CIM er pålagt jernbanerne, med de afvigelser, som hver befordringsmådes særlige driftsbetingelser frembyder, og som er offentliggjort på samme måde som tariffene.

Konventionens bilag A er udelukkende rettet mod passagertrafikken. Hovedbestemmelserne heri er

- forpligtelsen til at udarbejde internationale tariffer, art 1, § 2,
- befordringspligten, art 4
- bestemmelserne om udformning af international tarif, art 5, her særligt §§ 1 og 2, der forpligter til at udarbejde internationale tariffer med alle for befordringen gældende særlige betingelser og en bestemmelse om, at de internationale tariffer skal anvendes over for alle på de samme betingelser.

Side 3/6

17. december 2004

Der eksisterer altså i kraft denne konvention

- en forpligtelse til at meddele, hvilke selskaber i hvert land, der udfører jernbanetransport som led i internationale jernbanerejser (Listes des lignes),
- en forpligtelse til at udarbejde en international tarif gældende for internationale rejser
- en befordringspligt.

Jernbaneselskaberne kan ikke unddrage sig disse forpligtelser, konventionens artikel 3, § 3.

For god ordens skyld skal anføres, at et nyt COTIF forventes at træde i kraft i første halvdel af 2005 efter den fornødne ratificering.

Implementering af konventionen gennem UIC og TCV

Det har været de enkelte landes jernbaneselskabers opgave i samarbejde at omsætte COTIF konventionen til et brugbart arbejdsredskab.

Det praktiske arbejde med at udforme internationale tariffer med videre udføres inden for rammerne af den internationale jernbaneorganisation, UIC og er her henlagt til et særligt udvalg, i daglig tale forkortet TCV. Forretningsordenen er fastlagt i UIC-Kodex 106, vedlagt (bilag 2). Her bestemmes, at der udarbejdes et hæfte 1 med almene befordringsbestemmelser samt eventuelt et tillæg hertil med bilaterale aftaler, en oversigt over forbindelser og afstande, en pristavle og en oversigt over særlige tilbud. På det grundlag udstedes internationale billetter. Det anvendes også som grundlag for afregning mellem banerne.

Der vedlægges her en kopi af Gemeinsamer Internationaler Tarif, TCV Heft I af 14. december 2003, der var gyldig den 2. december 2004 (bilag 3), DSB's bidrag til den internationale pristavle (bilag 4) og oversigten over afstande og forbindelser i Danmark (bilag 5), der bruges ved beregning af billetpriser på grundlag af pristavlens kilometerbaserede priser

Aftale mellem DSB og DB.

Den eksisterende aftale mellem DSB og DB om salg af en række rabatprodukter (bilag 6) er en tillægsaftale til den almindelige internationale tarif. Formålet hermed er at fremme rejsemulighederne med tog mellem Danmark og Tyskland ved at tilbyde en række rabatprodukter ud over tariffens standardbilletter. Aftalen mellem DSB og DB er indgået mellem DSB i København og DBs internationale afdeling i Frankfurt

I Danmark er disse rabatformer markedsført under navnet Orange og Orange+ og i Tyskland under navnet SparPreis25 og Sparpreis50. Der er en række bindinger, der har været afpasset efter tilbudsstrukturen i henholdsvis Tyskland og Danmark, men i princippet er der tale om ensartede rabatprodukter, der udbydes i begrænsede mængder (kontingenterede) og på særlige betingelser.

Generelt udbyder DSB og DB en række rabatprodukter i deres respektive hjemlande. Det er ikke alle DBs rabatprodukter, DSB ønsker at føre i sit internationale sortiment. Beslutning om, hvilke rabatprodukter DSB vil udbyde, sker ud fra en vurdering af omkostninger forbundet med salget, herunder omkostninger til nødvendigt salgsudstyr og ikke mindst instruktion af salgspersonalet og udarbejdelse af nødvendigt og fyldestgørende informations- og salgsmateriale holdt op mod de merindtægter salget af et sådant produkt kunne skabe for DSB. DSB stræber efter til stadighed at indgå de fornødne aftaler for at kunne sælge de rabatprodukter, der udbydes i Tyskland og som kan forventes at være af interesse for DSB's kunder.

DB kan fra sit kontor i København sælge billetter efter samme regler som på DB's salgssteder i Tyskland herunder i særdeleshed specielle tyske rabatprodukter fordi de er udstyret med tysk salgsudstyr. Det betyder, at der fra dette kontor kan sælges rabatprodukter, som DSB ikke sælger. Det ovenfor nævnte fælles regelsæt indebærer, at DSB får samme andel af en international billet mellem Danmark og Tyskland, som DB sælger i kombination med et tysk rabatprodukt, der ikke er til salg hos DSB. DSB har alene af den grund ingen interesse i at forhindre DB i at sælge et sådant rabatteret produkt.

Der er intet, der forhindrer DSB i at oprette et salgssted i Tyskland med henblik på salg af billetter til og i Danmark. Det vurderes for tiden ikke at være økonomisk attraktivt og DSB har derfor fravalgt denne mulighed. Men det skal pointeres, at der ikke er nogen aftaler mellem DB og DSB om, at DB ikke må sælge eller markedsføre tyske rabatprodukter fra sit salgssted i København. Der er heller ingen aftale om, at DSB ikke må sælge eller markedsføre billetter eller oprette et salgssted i Tyskland.

DSB's prissætning af internationale billetter

I samarbejdet med de udenlandske jernbaneselskaber anvendes et afstandsbasert prissystem. Af den grund er pristavlen en transformering af det indenlandske zonebaserede prissystem til et afstandsbasert system byggende på tariffkilometer. Der anvendes et sådant afstandsbasert system af hensyn til samarbejdet med de udenlandske baner. DSB's indenlandske prissystem indeholder priser til grænsestationer, men ikke fra grænsestation til grænsepunktet.

DSB's pristavle til brug for udstedelse af internationale billetter er todelt. En del, som udenlandske baner skal sælge efter, og en som DSB anvender. At der er to tavler skyldes udelukkende den kendsgerning, at der kun kan indberettes priser til den fælles internationale prisoversigt én gang årligt, i september. På det tidspunkt har DSB endnu ikke fået godkendt de indenlandske priser og kan derfor ikke meddele næste års priser i rette tid. DSB kan godt internt håndtere dette problem, således at det er de gældende af Trafikministeriet godkendte priser, der danner grundlag for DSB's eget salg af internationale billetter.

Prisoplysninger

Konkurrencestyrelsen har anmodet om oplysning om de normale billetpriser i en række relationer.

De er anført i nedenstående tabel. Priserne er de pr 2. december 2004 gældende priser uden nogen form for rabat. Priserne gælder for returrejse for en enkelt person med EuroCitytog mellem Danmark og Hamborg og ICE tog mellem Hamborg og destinationen i Tyskland. I princippet kan rejsen gøres billigere, hvis man vælger ikke at benytte ICE-tog i Tyskland, men så bliver rejsetiden væsentligt længere. Prisen er som anført bundet af de internationale aftaler, som er beskrevet ovenfor. Det er som nævnt muligt under en række betingelser at anvende rabattilbud, der gør prisen væsentligt lavere.

Side 5/6

17. december 2004

	Billetprisen	Pladsbilletter	Total
København München, retur	2102	360	2462
København- Frankfurt, retur	1756	312	2068
Århus-München, retur	2018	360	2378
Århus-Frankfurt, retur	1688	312	2000

Priserne er anført i danske kroner.

Der opkræves ikke moms ved salg af togbilletter.

Som anført afregner DSB DB's andel for strækningen mellem den dansk-tyske grænse og bestemmelsesstedet efter den fra Tyskland modtagne prisoversigt minus en salgsprovision på 10 % heraf, jf. aftalen mellem DB og DSB del 2, side 15 (bilag 6).

I modsætning til i luftfarten er der ikke tale om, at DSB driver sin egen trafik mellem Danmark og Tyskland eller andre lande omfattet af aftalerne om internationale rejser. Derfor har DSB ikke egne priskalkulationer for prisen på internationale billetter.

For eksemplets skyld skal det nævnes, at DSB's indtægt ved salg af en billet fra København til München udgøres således af billetprisen i Danmark og en salgsprovision på 10 % af billetprisen i Tyskland. DB's indtægt ved salg af en billet over samme strækning udgøres af billetprisen i Tyskland og en salgsprovision på 10 % af billetprisen i Danmark, uanset om billetten sælges fra en station i Tyskland eller fra DB's salgssted i København. DSB afholder omkostninger i Danmark, herunder eventuel vognleje og DB gør det samme på sit net i Tyskland.

Det er DSB's opfattelse, at forskellen i priserne i Jyllands-Posten prisundersøgelse byggede på, at DB kunne tilbyde et indenlandsk rabatprodukt, SparNight, som DSB på tidspunktet for gennemførelsen af prisundersøgelsen endnu ikke havde til salg. Det skal præciseres, at selv om det i Jyllands-Postens eksempel var DSB, der solgte billetten til den højeste pris, tilfaldt forskellen (bortset fra salgsprovisionen) ikke DSB men DB.

Da Jyllands-Posten offentliggjorde sin artikel var DSB i færd med at indgå den fornødne aftale med DB om at kunne tilbyde SparNight, og DSB har fra den 12. december kunnet tilbyde SparNight på samme vilkår som DB.

Bilagsfortegnelse

Side 6/6

Bilag 1: COTIF, dansk version

17. december 2004

Bilag 2: Forretningsorden for TCV, Kodex 106, gældende aftale (uanset at der står "entwurf" på forbladet)

Bilag 3: TCV Heft 1, den fælles internationale tarif

Bilag 4: DSB's bidrag til den internationale pristarif

- 4,1: De i Danmark anvendte priser ved international billetudstedelse
- 4,2: Den pristavle, udenlandske baner skal anvende

Bilag 5: Afstandstavlen til brug for prisberegning af internationale rejser i Danmark

- 5,1: Afstandstavlen fra Flensburg Grænse
- 5,2: Afstandstavlen fra Puttgarden Mitte See

Bilag 6: TCV Heft 1, særaftale mellem DSB og DB