

Przewozy Regionalne

Liberalizacja przewozów pasazerskich

**w obszarze przewozów regionalnych
na przykładzie
Przewozy Regionalne Spółka z o.o.**

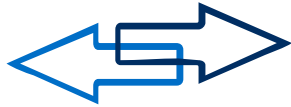
**w kontekście
Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego
i Rady z dnia 23 października 2007 r.
dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym**



LEGISLACJA

Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym

- jeden z trzech aktów prawnych, składających się na III pakiet kolejowy UE:
 - ❑ dyrektywa 2007/58/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za jej użytkowanie (liberalizacja przewozów wykonywanych przez obcych przewoźników, wprowadzająca m.in. prawo kabotazu);
 - ❑ dyrektywa 2007/59/WE w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego (europejska licencja maszynistów).



LEGISLACJA

- wprowadzany do systemu prawa polskiego nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym z dnia 25 czerwca 2009r. - skierowana w lipcu 2009 r. do Trybunału Konstytucyjnego przez Prezydenta RP.
- zatrzymanie procesu legislacyjnego ustawy nie powstrzymuje wejścia w życie Rozporządzenia 1371/2007 .

SKUTEK

- od 3 grudnia 2009r. Rozporządzenia 1371/2007 będzie obowiązywało w Polsce w pełnym brzmieniu - bez czasowych zwolnień, przewidzianych samym rozporządzeniem

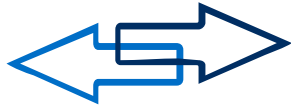


ZAKRES

Rozporządzenie 1371/2007 stosuje się na terenie całej Wspólnoty w odniesieniu do wszelkich podróży i usług kolejowych wykonywanych przez jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych posiadających licencje.

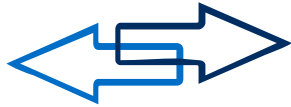
CELE:

- ochrona pasażera jako słabszej strony umowy przewozu,
- podniesienie efektywności i jakości kolejowych usług pasażerskich,
- zwiększenie udziału kolei w transporcie ogółem w stosunku do innych środków transportu,
- poprawa warunków podróżowania osób niepełnosprawnych,
- stworzenie systemu odszkodowań za opóźnienia pociągów.



PRZEDMIOT:

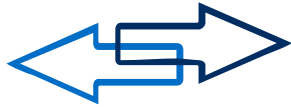
- informacje dla podróżnych,
- zawieranie umów transportowych, wydawanie biletów,
- komputerowy system informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym
- ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej,
- odpowiedzialność za opóźnienia,
- wsparcie podróżnych niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności,
- kontrola jakości przewozów,
- normy jakości obsługi,
- egzekwowanie przepisów.



**PRZEPISY ROZPORZADZENIA BEZWZGLEDNIE OBOWIAZUJACE
NA TERENIE CALEJ WSPÓLNOTY
(na podst. art. 9, 11, 12, 19, 20 ust. 1 i art. 26):**

dostępność biletów (art. 9):

- dystrybucja biletów poprzez:
 - kasy lub automaty biletowe,
 - za pośrednictwem telefonu, Internetu czy innych powszechnie dostępnych technologii informacyjnych,
 - w pociągu.
- kasy,
- automaty biletowe,
- w pociągu (docelowo terminale mobilne),



odpowiedzialnosc za podróznym i ich bagaz (art.11)

zgodnie z Konwencja
miedzynarodowa o przewozie
osób i bagazu kolejami CIV

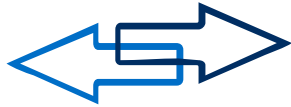
obligatoryjnie stosuje przepisy CIV

- odszkodowanie w przypadku smierci lub uszkodzen ciala i zaginięcia badz uszkodzenia bagazu podrecznego;
- max. 175 tys. SDR dla 1 osoby (1 SDR = 4,4 zł), czyli ok. 770 tys. zł na osobe
- max. 1,4 tys. SDR za bagaz, czyli 6,2 tys. zł

ubezpieczenie przewoznika (art.12):

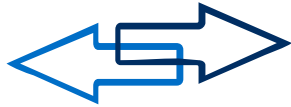
wymóg posiadania przez przewoznika
odpowiedniego ubezpieczenia podróznym
za wypadki w ruchu kolejowym
minimalna kwota powinna byc przedmiotem
przegladu i sprawozdania Komisji Europejskiej,
które przedstawi Parlamentowi Europejskiemu
i Radzie w terminie do dnia
3 grudnia 2010 r.

posiada ubezpieczenie od
odpowiedzialnoscii cywilnej wobec
podróznego - Polisa nr 9WA B 444 0005
do 31.05.2010r. na laczna kwote 8 mln zł



prawo do przewozu i informacji dla osób niepełnosprawnych (art.19, 20 ust.1)

- określenie niedyskryminujących zasad dot. korzystania z przewozu przez **osoby** niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej,
- bilety bez dodatkowych opłat,
- informacja o dostępności przewozów kolejowych oraz warunkach dostępu do taboru kolejowego i udogodnieniach w pociągu.
- bilety bez dodatkowych opłat,
- na stronie internetowej spółki - kontakt do osób, które udzielają informacji dotyczących przewozu osób niepełnosprawnych pociągami spółki oraz pomagają zorganizować taki przewóz.



bezpieczeństwo podróżnych (art.26)

- w porozumieniu z organami publicznymi przewoźnicy, zarządca infrastruktury i zarządcy stacji podejmują działania w celu zapewnienia osobistego bezpieczeństwa pasażerów na stacjach kolejowych i w pociągach oraz w celu kontroli ryzyka i dostosowują je do poziomu bezpieczeństwa określonego przez władze publiczne,
 - podmioty te współpracują ze sobą oraz wymieniają informacje dotyczące najlepszych praktyk w zakresie zapobiegania działaniom, które prawdopodobnie pogorszą poziom bezpieczeństwa.
- „Porozumienie o współpracy w zakresie strategii zmierzające do poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych” (spółki Grupy PKP, Komenda Główna Policji, Komenda Główna Straży Granicznej, Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej) z 6.07.2004r.,
 - uczestnictwo w działaniach:
 - ✓ Centralnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych (powołanym pod przewodnictwem przedstawiciela KG Policji) i Wojewódzkich Zespołach ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych,
 - ✓ Zespołu ds. poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych (Pod przewodnictwem zastępcy Komendanta Głównego Straży Ochrony Kolei),
 - plakaty informacyjne dot. bezpieczeństwa osobistego podróżnych,
 - monitoring w zmodernizowanych ze środków SPOT EN-57 i autobusach szynowych.

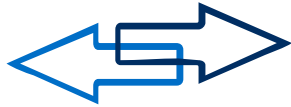


PRZEPISY ROZPORZADZENIA **OBOWIAZUJACE DODATKOWO W POLSCE** (na podst. nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym z dnia 25 czerwca 2009r.- po wejściu w życie ustawy)

przewóz rowerów (art. 5):

przewoźnicy za opłatą umożliwiają podróżnym przewóz rowerów w pociągach, jeżeli:

- są one łatwe do przemieszczania,
 - nie zakłócają świadczenia danej usługi kolejowej,
 - jeżeli umożliwia to tabor;
- możliwość przewozu rowerów – za wyjątkiem autobusów szynowych SN 81, SA 107:
 - autobusy szynowe – uchwyty dla rowerów,
 - w pierwszym przedsiönku pierwszego i ostatnim przedsiönku ostatniego wagonu w składzie pociągu – bez uchwytów,
 - EZT nie zmodernizowane – w wagonach dla podróżnych z większym bagażem ręcznym – bez uchwytów,
 - EZT SPOT – uchwyty na rowery,
 - wagony pietrowe – na pomostach bez uchwytów.



informacja przed podróżą (art. 8 ust.1):

zapewnienie podróżnym informacji przed podróżą:

- ogólne warunki umowy przewozu,
- rozkłady jazdy i warunki odbycia najszybszej podróży oraz warunki najniższych opłat za przewóz,
- dostępność i dostosowanie pociągu do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
- możliwość i warunki przewozu rowerów,
- dostępność miejsc siedzących w wagonach dla palących i dla niepalących w klasie pierwszej i drugiej oraz w kuszetkach i wagonach sypialnych,
- okoliczności mogące przerwać lub opóźnić połączenia,
- usługi dostępne w pociągu,
- procedury odbioru zagubionego bagażu,
- procedury wnoszenia skarg.

zapewnia dostępność informacji dotyczących przewozów realizowanych przez Spółkę:

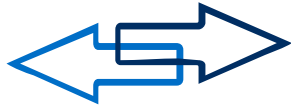
- w punktach sprzedaży,
- w pociągach,
- na tablicach ogłoszeń na przystankach nieobsadzonych,
- w internecie na stronie Spółki
- **spółka ma trudności z wypracowaniem niezbędnych środków finansowych na pozyskanie powierzchni pod ogłoszenia oraz ciągła wymiana informacji (dewastacje).**



zwrot kosztów biletu oraz kontynuacja/ zmiana trasy (art. 16):

przy opóźnieniu pow. 60 min. w stosunku do godziny określonej w umowie przewozu:

- zwrot pełnego kosztu biletu na warunkach, na jakich został opłacony, za część lub części niezrealizowanej podróży oraz za część lub części już zrealizowanej, jeżeli taka podróż jest już bezcelowa w kontekście pierwotnego planu podróży,
 - zapewnienie połączenia powrotnego do miejsca wyjazdu w najbliższym dostępnym terminie,
 - kontynuacja lub zmiana trasy podróży, przy porównywalnych warunkach przewozu, do miejsca docelowego w najbliższym dostępnym terminie lub w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera.
- na podstawie ustawy Prawo przewozowe zabezpiecza przewóz do miejsca przeznaczenia – w razie niemożności wykonania przewozu, zwrot należności za cały przerwany przejazd i bezpłatny dowóz do miejsca wyjazdu – w razie przerwy w ruchu i utraty połączenia,
 - nowe zobowiązanie dot. opóźnienia – przewidywana duża skala zjawiska, związana z poważnymi skutkami finansowymi,
 - konieczność określenia procedury przepływu informacji o opóźnieniu pociągu oraz wskazanie punktów, w którym będzie realizowany zwrot kosztów lub zmiana trasy,
 - konieczność zawarcia odpowiednich umów pomiędzy przewoźnikami i zarządcą infrastruktury:
 - z niektórymi przewoźnikami stosowne umowy są już zawarte bądź są w trakcie negocjacji.



Przewozy Regionalne

pomoc osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej: dostępność (art. 21 ust.2)

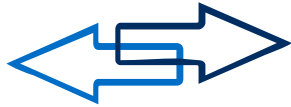
przy braku personelu towarzyszącego w pociągu lub na stacji przewoźnik lub zarządca stacji podejmuje działania w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej dostępu do podróży pociągiem

pomoc na stacjach kolejowych (art.22):

- zarządca stacji, na której obecny jest personel, zapewnia nieodpłatnie pomoc osobom niepełnosprawnym, tak aby były one w stanie wsiąść do odjeżdżającego pociągu, przesiąść się do pociągu skomunikowanego lub wysiąść z pociągu przyjeżdżającego
- na stacjach, na których nie ma personelu, przewoźnik lub zarządca stacji zapewnia łatwo dostępną informację dotyczącą najbliższej stacji, na której obecny jest personel oraz bezpośrednio dostępnej pomocy

pomoc w pociągu (art.23):

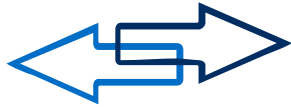
- przewoźnik zapewnia osobie niepełnosprawnej oraz osobie o ograniczonej sprawności ruchowej nieodpłatną pomoc w pociągu oraz podczas wsiadania i wysiadania.



pomoc osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej:

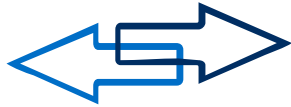
dostępność (art. 21 ust.2)

- określone są procedury postępowania na stacjach, przystankach nieobsadzonych oraz w pociągu – pod warunkiem, że osoba niepełnosprawna powiadomi nas o planowanej podróży z wyprzedzeniem 48 godzin oraz jeśli dana osoba pojawi się w wyznaczonym punkcie w wyznaczonym terminie lub nie później niż 30 minut przed ogłoszoną godziną odjazdu,
- pomoc niepełnosprawnym jest udzielana nieodpłatnie,
- tabor posiada wyznaczone i oznakowane miejsca dla osób niepełnosprawnych,
- zagwarantowanie sprawnej pomocy wymaga dopracowania zasad współpracy z pozostałymi uczestnikami procesu przewozowego (zarządca stacji, zarządca infrastruktury itp.)
- na części przystanków i stacji nieobsadzonych brak możliwości umieszczenia informacji (brak poczekalni, miejsc do umieszczenia ogłoszeń), niezbędne środki finansowe na zainstalowanie tablic i częsta wymiana informacji (dewastacje).



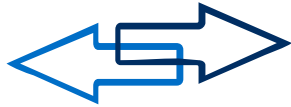
skargi (art. 27)

- podróżny ma prawo złożyć skargę do któregośkolwiek przewoźnika świadczącego usługę lub do odpowiedniego sprzedawcy biletów,
- w ciągu 20 dni adresat skargi ma obowiązek udzielić podróżnemu odpowiedzi wraz z uzasadnieniem, lub też w usprawiedliwionych przypadkach informuje o terminie odpowiedzi (krótszym niż trzy miesiące od daty złożenia skargi),
- przewoźnicy we współpracy ze sprzedawcami biletów, ustanawiają mechanizm rozpatrywania skarg w zakresie praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem,
- podają do ogólnej wiadomości pasażerów informacje kontaktowe oraz powiadamiają o swoim języku lub językach roboczych,
- przewoźnik publikuje w sprawozdaniu rocznym informacje o liczbie i rodzaju otrzymanych i rozpatrzonych skarg, a także o czasie udzielenia odpowiedzi i ewentualnych podjętych działaniach mających na celu poprawę sytuacji.



skargi (art. 27)

- informacje kontaktowe na stronie internetowej spółki i na tablicach ogłoszeń na większych stacjach lub u konduktora w pociągu,
- funkcjonuje wewnętrzny z informatyzowany system skarg i wniosków SIW, trwają prace nad połączeniem naszego systemu z podobnym systemem jaki wdrożyła w br. PLK (przyspieszy to tryb załatwiania skarg o wielowatkowej tematyce),
- konieczność wprowadzenia zmiany terminów do obowiązujących procedur, w tym do Regulaminu Przewozu Osób (RPO - 20 dni zamiast przewidzianych 30 dni przez Kodeks postępowania administracyjnego),
- uwzględnienie w procedurach konieczności publikowania rocznych sprawozdań na swojej stronie internetowej oraz stronie internetowej Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA).



jakosc uslug kolejowych (art. 28):

przewoźnicy zobowiązani są określić standardy jakości obsługi podróżnych i wdrożyć system zarządzania jakością.

Minimalne normy jakości obsługi:

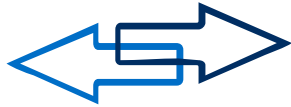
- informacje i bilety,
- punktualność połączeń międzynarodowych i ogólne zasady dotyczące postępowania w przypadku przerwania połączeń,
- odwołania połączeń międzynarodowych,
- czystość taboru kolejowego i pomieszczeń stacji (jakość powietrza w wagonach, higiena urządzeń sanitarnych itp.),
- badanie opinii klientów,
- obsługa skarg, zwroty opłat i odszkodowania za nieprzestrzeganie norm jakości usług,
- pomoc świadczona osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- przewoźnicy publikują na stronach internetowych każdego roku sprawozdanie na temat realizacji swoich norm jakości razem ze sprawozdaniem rocznym. Sprawozdania te udostępniane są na stronie internetowej Europejskiej Agencji Kolejowej.



jakosc uslug kolejowych (art. 28):

Minimalne normy jakosci obslugi:

- koniecznosc doskonalenia systemu zarzadzania jakoscia;
- na chwile obecna funkcjonuja dwa elementy tego systemu tj. dot. bezpieczenstwa podróznych oraz system rozpatrywania skarg;
- Spólka podejmie dzialania w celu sklasyfikowania standardów obslugi podróznych (personel bezposredniego kontaktu z klientem, komfort podrózowania, punktualnosc, czystosc w pociagu) i wdrozenia procedur egzekwowania jakosci swiadczonych uslug przewozowych – proces dlugotrwały i kosztowny.



informowanie podróżnych o przysługujących im prawach (art. 29).

- obowiązek informowania podróżnych o ich prawach i obowiązkach wynikających z niniejszego rozporządzenia należy do przewoźnika, zarządcy stacji i operatorów turystycznych podczas sprzedaży biletów,
- podróżni mogą skorzystać ze streszczenia przepisów rozporządzenia Komisji Europejskiej, dostępnego we wszystkich językach urzędowych,
- przewoźnicy i zarządcy stacji udostępniają pasażerom — na stacjach i w pociągu — dane umożliwiające kontakt z organem wyznaczonym przez państwo członkowskie do egzekwowania przepisów (UTK),
- informacje zostaną umieszczone na stronie internetowej spółki oraz w punktach obsługi i taborze w sposób zwyczajowo przyjęty.

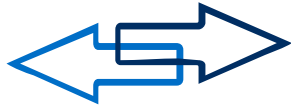


MOZLIWOSC WYLACZENIA Z ZAKRESU STOSOWANIA

- **czesci przepisów rozporządzenia w odniesieniu do:**
- miejskich, podmiejskich i **regionalnych** kolejowych usług pasazerskich (**bezterminowo** – na podstawie art. 2 ust. 5),
- **krajowych** kolejowych usług pasazerskich w **wewnętrznym dalekobieżnym** ruchu kolejowym (**czasowo na 5 lat z mozliwoscia przedluzenia na kolejne 2 takie same okresy** - na podstawie art. 2 ust. 4),
- usług, w których co najmniej **jeden planowany przystanek ma miejsce poza Wspólnota** (na okres maksymalnie 5 lat - na podstawie art. 2 ust. 6),
- **Mozliwe zwolnienia dotyczy wiekszosci uslug, prowadzonych przez spółke Przewozy Regionalne.**

Oprócz:

- usług w komunikacji międzynarodowej z krajami Wspólnoty (Niemcy, Czechy, Słowacja), gdzie rozporządzenie obowiązuje w całości.



MOZLIWE WYLACZENIA na podst. rozporządzenia i ustawy (po wejściu w życie znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym z 25 czerwca 2009r.)

obowiązek informowania o zaprzestaniu obsługi połączeń (art. 7):

podanie do wiadomości publicznej decyzji o zaprzestaniu obsługi połączeń przed ich wejściem w życie.

- zobligowane Ustawa Prawo przewozowe do podawania informacji o ograniczeniach przewozowych.

informacja w trakcie podróży (art. 8 ust.2):

dostarczanie podróżnemu informacji w trakcie podróży:

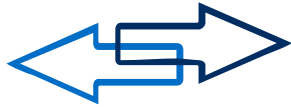
- usługi świadczone w pociągu,
 - następna stacja,
 - opóźnienia,
 - możliwości przesiadek,
 - kwestie bezpieczeństwa i ochrony.
- informacje mogą być udostępniane na życzenie podróżnego przez personel w pociągach,
 - wdrażanie systemu informacji pasażerskiej w planowanych modernizacjach taboru i w nowym taborze,
 - konieczność poniesienia nakładów na stworzenie zautomatyzowanego systemu komunikowania.



komputerowy system informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym KSIRTK (art. 10),

zawiera informacje o połączeniach kolejowych, dotyczące:

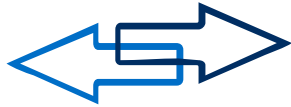
- rozkładów jazdy połączeń pasażerskich;
- dostępności miejsc w tych połączeniach;
- opłat i warunków specjalnych;
- dostępności pociągów dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
- urządzeń do dokonywania rezerwacji lub wystawiania biletów lub biletów bezpośrednich w zakresie, w jakim część lub wszystkie te urządzenia są udostępniane użytkownikom.
-
- musi być zgodny z techniczną specyfikacją interoperacyjności (TSI), dotyczącą aplikacji telematycznych dla usług pasażerskich, umożliwiając dostarczanie informacji zgodnie z rozporządzeniem (Komisja Europejska przyjmie TSI do 3.12.2010r.)
- **prace trwają, niezbędne i znaczące dodatkowe nakłady finansowe**



wypłata zaliczki (art. 13):

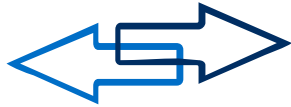
w przypadku śmierci lub zranienia pasażera

- wypłata niezwłoczna, nie później niż piętnaście dni od ustalenia osoby uprawnionej do odszkodowania,
- wysokość zaliczki powinna zaspokoić bieżące potrzeby finansowe proporcjonalnie do odniesionej szkody, a w razie śmierci nie mniej niż 21 000 EUR (ok. 88 tys. na osobę);
- **zobowiązanie finansowe**
(w latach 2007-2008 zginęło 17 podróżnych, zatem szacowane zobowiązanie z tytułu śmierci wyniesie ok. 800 tys. zł w skali roku, ponadto będą zobowiązania wobec rannych).



pomoc podróżnemu (art. 14)

- obowiązek udzielenia pomocy podróżnemu, który dochodzi odszkodowania od osób trzecich nawet w przypadku kwestionowania swojej odpowiedzialności za uszkodzenie ciała.
- konieczność wypracowania procedur pomocy prawnej.



odszkodowanie za opóźnienie (art. 17):

- bez utraty prawa do przewozu
- jeśli podróżny nie otrzymał zwrotu kosztów biletu zgodnie z art. 16

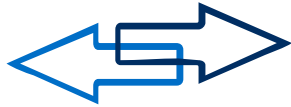
minimalna kwota odszkodowania:

- a) **25 % ceny biletu** w przypadku opóźnienia wynoszącego **od 60 do 119 minut**;
- b) **50 % ceny biletu** w przypadku opóźnienia wynoszącego **120 minut lub więcej**;
- odszkodowanie za opóźnienie oblicza się w stosunku do ceny, jaką pasażer faktycznie zapłacił za opóźnioną usługę.
- nie uwzględnia się opóźnień, co do których przedsiębiorstwo kolejowe może udowodnić, że zdarzyły się poza terytorium, na którym stosuje się Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,
- wypłata następuje w ciągu miesiąca od złożenia wniosku,
- forma odszkodowania: w postaci kuponów lub innych usług, a na wniosek pasażera w formie pieniężnej (bez finansowych kosztów transakcji, takich jak opłaty, koszty telekomunikacyjne lub znaczki).



odszkodowanie za opóźnienie (art. 17):

- system SEPE – rejestracja opóźnień na każdej stacji,
- wzrost zobowiązań finansowych,
- konieczność zawarcia umów z pozostałymi uczestnikami procesu przewozowego w celu umożliwienia wyegzekwowania od nich należnych kwot (umowy regresu).



pomoc w przypadku opóźnienia (art. 18)

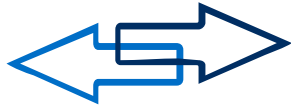
w przypadku opóźnienia o ponad 60 minut nieodpłatne zapewnienie:

- posiłków i napoi odpowiednio do czasu oczekiwania, jeżeli są one dostępne w pociągu lub na stacji lub mogą zostać w rozsądnym zakresie dostarczone;
- jeżeli jest to fizycznie możliwe:
 - zakwaterowanie w hotelu lub innym miejscu oraz transport pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania;
 - transport z pociągu do stacji kolejowej/zastępczego środka transportu/miejsca przeznaczenia – jeśli pociąg został unieruchomiony na trasie.
- zastępczy transport jeśli połączenie nie może być dalej wykonywane,
- zaświadczenie o opróżnieniu.



pomoc w przypadku opóźnienia (art. 18)

- zastępczy transport jeśli połączenie nie może być dalej wykonywane –podstawa: Ustawa „Prawo przewozowe”,
- poswiadczenie opóźnień,
- zorganizowanie współpracy przewoźników z zarządcami stacji i zarządcami infrastruktury w celu wspólnego wypracowania standardów postępowania (np. wydawanie napojów/posiłków na określonej liczbie głównych stacji przesiadkowych, ich wyselekcjonowanie),
- konieczność ustalenia procedur postępowania (pomocy) w przypadku opóźnienia pociągu/utrąty połączenia,
- konieczność zawarcia umów z hotelami w celu zakwaterowania podróżnych.



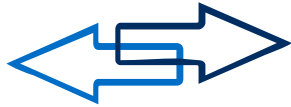
dostępność dla osób niepełnosprawnych (art. 21 ust.1):

zgodna z TSI dla osób niepełnosprawnych
dostępność stacji, peronów, taboru
kolejowego oraz innych pomieszczeń dla
osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

- stopniowa eliminacja barier fizycznych i przeszkód funkcjonalnych przy zakupie nowego taboru i modernizacji wyposażenia,
- część zmodernizowanych elektrycznych zespołów trakcyjnych wyposażona w rampy, umożliwiające wjazd/zjazd wózków inwalidzkich.

odszkodowanie za sprzęt osób o ograniczonej sprawności ruchowej (art.25).

- brak ograniczeń finansowych w stos. do odszkodowań za sprzęt osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej.
- **zobowiązanie finansowe trudne do oszacowania.**



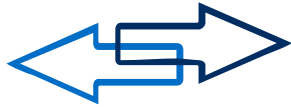
SKUTKI WEJSCIA W ZYCIE ROZPORZADZENIA W CALOSCI KONSEKWENCJE BRAKU USTAWY:

Pozytywne z punktu widzenia podróżnego:

- maksymalnie chroni interesy podróżnych,
- poprawia wizerunek kolei, dzięki czemu staje się ona bardziej konkurencyjna wobec innych rodzajów transportu.

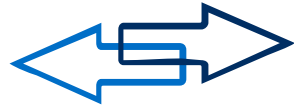
Negatywne z punktu widzenia przewoźnika:

- spowoduje wzrost roszczeń klientów,
- rodzi poważne zobowiązania finansowe, których skutki są trudne do oszacowania.
- brak instytucji sprawującej nadzór nad wykonywaniem przepisów Rozporządzenia,
- brak uregulowania sankcji za niestosowanie przepisów.



PODSUMOWANIE

- sytuacja w Spółce w zakresie dostosowania do zapisów Rozporządzenia jest zdiagnozowana,
- wiele zagadnień jest w trakcie realizacji z uwagi na wcześniej podjęte starania ukierunkowane na poprawę jakości świadczonych usług przewozowych,
- niezbędne jest wypracowanie procedur postępowania w tych obszarach, które dotyczą współpracy z poszczególnymi uczestnikami procesu przewozowego (zarządca infrastruktury, zarządca stacji, pozostali przewoźnicy /w tym przedsiębiorstwa transportowe drogowe/, telekomunikacja kolejowa itp.),
- potrzebny jest czas i znaczne środki finansowe na spełnienie wymogów rozporządzenia jeżeli wyłączenia przewidziane w tym rozporządzeniu dla przewoźników regionalnych nie wejdą w życie (z uwagi na nie zakończony proces legislacyjny - nieznan wyrok Trybunału Konstytucyjnego w sprawie zaskarżonej ustawy o transporcie kolejowym).



Przewozy Regionalne

Dziękuję za uwagę