

# Uwarunkowania przewozu rowerów w pociągach<sup>1</sup>

**PAWEŁ DYDYSZKO**

student II roku studiów drugiego stopnia w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie, Kierunek – zarządzanie, specjalność – zarządzanie w transporcie i logistyce, e-mail: pawel.dydyszko@gmail.com

**Streszczenie.** W artykule dokonano analizy zasad, możliwości oraz ograniczeń w przewozie rowerów w pociągach. Analiza ma na celu zestawienie i porównanie praktyk stosowanych w przewozie rowerów pociągami uruchamianymi przez polskich przewoźników kolejowych, zarówno w komunikacji międzynarodowej, jak i w komunikacji krajowej. Punktem wyjścia niniejszej analizy jest prawo podróżnych do przewozu rowerów zagwarantowane przez postanowienia Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Prawo to zostało zestawione z regulacjami prawnymi oraz taryfowymi stosowanymi podczas świadczenia usług transportu pasażerskiego. Artykuł wskazuje zasady bezpłatnego przewozu roweru – usługę oferowaną przez niektórych przewoźników oraz opłaty pobierane za taki przewóz przez pozostałych przewoźników. Oprócz możliwości, w artykule przedstawiono również ograniczenia przewozu stosowane przez niektóre kolejowe przedsiębiorstwa transportowe. W końcowej części artykułu dokonano analizy przewozu rowerów w pociągach lokalnego transportu zbiorowego w Warszawie, uruchamianych przez Metro Warszawskie Sp. z o.o. oraz Szybką Kolej Miejską Sp. z o.o. Zasady przewozu rowerów w pociągach (oraz ich ograniczenia) zostały dla potrzeb niniejszego artykułu zawężone do aspektów prawno-taryfowych, bez analizowania tych zasad z punktu widzenia rozwiązań technicznych. Dodatkowo, ze względu na bardzo niski odsetek liczby podróżnych odbywających przejazd pociągami uruchamianymi przez UBB sp. z o.o. (oferującej połączenia na odcinku Świnoujście Centrum - Ahlbeck granica państwa) w ogólnej liczbie podróżnych korzystających z usług kolejowych w Polsce, w niniejszej analizie nie uwzględniono tego przewoźnika.

**Słowa kluczowe:** przewóz rowerów, pasażerski przewoźnik kolejowy, regulacje prawne i taryfowe

## Wprowadzenie

Rosnąca liczba pasażerów, którzy korzystają z możliwości przewozu rowerów w pociągach, jest wynikiem trwałych zmian stylu życia. Dlatego oczekiwanie zapewnienia dogodnych warunków przewozu rowerów częściej jest obecnie uważane za konieczny standard niż przywilej.

Proces wdrażania Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym [1] – zwanego dalej Rozporządzeniem (WE), rozszerzył zakres praw przysługujących podróżnym korzystającym z usług przewoźników kolejowych. Jednym z nich jest zobowiązanie do respektowania prawa przewozu rowerów. Postanowienia artykułu 5 wskazują wprost, że „przedsiębiorstwa kolejowe umożliwiają pasażerom przewóz roweru w pociągu, jeżeli są one łatwe do przemieszczania, nie zakłócają świadczenia danej usługi kolejowej i jeżeli

umożliwia to tabor, w odpowiednich przypadkach za opłatą”. Natomiast artykuł 2 ust. 1 mówi, że: „...rozporządzenie stosuje się na terenie całej Wspólnoty w odniesieniu do wszelkich podróży i usług kolejowych wykonywanych przez jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych...”.

## Charakterystyka europejskich regulacji prawnych w zakresie przewozu rowerów w pociągach

O ile w przypadku przewozu rowerów na terenie kraju nie ma większych problemów, nawet w przypadku, gdy tabor nie jest specjalnie do tego przystosowany, o tyle w przypadku podróży z/do Polski możliwość przewozu roweru jest mocno ograniczona. Pomimo tego, że Rozporządzenie (WE) jednoznacznie określa, że podróżny ma prawo przewozić rower na terenie całej Wspólnoty, prawo to jest ograniczone przez *Międzynarodowe szczególne warunki przewozu (SCIC) w części A stosowanej do przejazdów na podstawie biletów nie zawierających obowiązkowej rezerwacji miejsca (NRT)* [2], gdzie zgodnie z postanowieniami ust. 15.9, przewóz rowerów w komunikacji międzynarodowej z/do Polski możliwy jest wyłącznie w pociągach Berlin–Warszawa – Express, EuroNight (EN) „Jan Kiepura”, EuroCity (EC) „Praha”<sup>2</sup> oraz EC „Varsovia”. Zgodnie z tymi zapisami, przewóz rowerów za granicę w pozostałych pociągach międzynarodowych nie jest możliwy (np. w EC „Polonia”, pociągach przygranicznych<sup>3</sup>, czy w pociągu „Hańcza”, który na terenie Polski kursuje jako TLK). Zdumiewającym jest fakt, że w większości tych pociągów nie ma większych przeciwskazań do przewozu rowerów na terenie kraju, natomiast podróż za granicę z rowerem nie zawsze jest możliwa, pomimo zapewnienia w Rozporządzeniu (WE), że „przedsiębiorstwa kolejowe umożliwiają pasażerom przewóz roweru w pociągu” oraz „rozporządzenie stosuje się na terenie całej Wspólnoty w odniesieniu do wszelkich podróży i usług

<sup>2</sup> Spółka „PKP Intercity” od 9 czerwca 2013 r. uruchamia na terenie kraju wyłącznie pociągi kategorii Express InterCity (EIC) oraz Twoje Linie Kolejowe (TLK). Pociągi EuroCity (EC) w komunikacji krajowej traktowane są jako EIC. Wykreślenie zapisów o uruchamianiu pociągów EC w komunikacji krajowej z postanowienia *Regulaminu przewozu osób, rzeczy i zwierząt przez Spółkę „PKP Intercity” (RPO–IC)* nastąpiło dopiero zmianą nr 2 do RPO–IC obowiązującą od 21 czerwca 2013 r.

<sup>3</sup> Pociągi przygraniczne uruchamiane są w rozkładzie jazdy 2012/2013 przez „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. w komunikacji z Czechami, Białorusią i Niemcami oraz przez „Koleje Dolnośląskie” S.A. w komunikacji z Czechami. Najczęściej podróż pociągami przygranicznymi odbywa się na podstawie zasad ustalonych w porozumieniach dwustronnych zawieranych pomiędzy zainteresowanymi przewoźnikami, które to zezwalają na przewóz rowerów. Jeśli jednak podróż odbywa się na podstawie biletów wydanych w komunikacji międzynarodowej (SCIC), które zezwalają również na przejazd w pociągach przygranicznych, przewóz rowerów nie jest możliwy.

<sup>1</sup> © Transport Miejski i Regionalny, 2014.

kolejowych”. Swoistym rozwiązaniem tego problemu może być zapis zawarty w § 5 ust. 2 *Regulaminu przewozu osób, rzeczy i zwierząt przez Spółkę „PKP Intercity” (RPO–IC)* [3], który mówi, że „w przypadku zamiaru przejazdu pociągiem międzynarodowym z przekroczeniem granicy, bilet na przejazd w komunikacji krajowej można wydać odpowiednio do/od granicy państwa”. Jednak podróżny nie ma w tym przypadku pewności, jak zostanie potraktowany przez służby kontrolne już za granicą. Odpowiedzialność za brak ważnego biletu na przejazd po przekroczeniu granicy spoczywa na podróżnym. Pracownik niemieckiej lub czeskiej drużyny konduktorskiej może uznać takiego pasażera za podróżnego bez ważnego biletu na przejazd (w tym wypadku na przewóz roweru) lub też może wystawić mu bilet od granicy z Polską, zgodnie z postanowieniami prawa przewozowego danego kraju. *Regulamin przewozu osób, rzeczy i zwierząt przez Spółkę „PKP Intercity” (RPO–IC)*, mimo że umożliwia wydanie biletu do granicy państwa, nie zawiera zapisów, które precyzowałyby prawa i obowiązki podróżnego przewożącego rower, po przekroczeniu granicy – de facto podróżnego, który w tym momencie nie posiada ważnych dokumentów przejazdowych. Nie zawiera również zapisów, że po przekroczeniu granicy podróżny, który nie posiada biletu na dalszą część podróży (już za granicą państwa), może być uważany przez zagraniczne służby kontrolne za podróżnego bez ważnego biletu. Z powyższego wynika, że przepisy taryfowe przewoźników wymagają uzgodnienia i dostosowania do prawa unijnego.

### Charakterystyka polskich regulacji prawnych w zakresie przewozu rowerów w pociągach

Dwie najważniejsze ustawy regulujące zasady funkcjonowania kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce nie odnoszą się wprost do problematyki przewozu rowerów w pociągach. Pierwsza z nich – *Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe* [4], określa w artykule 23 prawo pasażera do zabrania ze sobą do środka transportowego rzeczy, której przewóz nie jest wyłączony na podstawie odrębnych przepisów lub która mogłaby wyrządzić szkodę osobom lub mieniu. W ten sposób sformułowane prawo do przewozu rzeczy nie wyklucza możliwości przewozu roweru. Szczegółowe uwarunkowania przewozu rowerów zazwyczaj zawarte są w regulaminach poszczególnych przewoźników, określających warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób i rzeczy. Regulaminy te przewoźnicy mogą wydawać na podstawie postanowień artykułu 4 ww. ustawy.

Druga, istotna z punktu widzenia pasażerskiego transportu kolejowego regulacja prawna – *Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* [5] – w sposób pośredni odnosi się do problematyki przewozu rowerów w pociągach. Na podstawie rozporządzenia wydanego zgodnie z artykułem 13 ustawy, minister właściwy do spraw transportu określa plan transportowy w zakresie linii lub sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. W załączniku nr 1 do *Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 paź-*

*dziernika 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym* [6] zawarte są standardy kolejowych usług przewozowych. Określają one, że „...operator<sup>4</sup> powinien zapewnić podróżnym (...) w zakresie podnoszenia jakości usług (...) umożliwienie przewozu rowerów w pociągach...” oraz to, że przewoźnik (operator) „...powinien udostępnić informację o ofercie umożliwiającej planowanie podróży, obejmującą w szczególności (...) możliwość i warunki przewozu rowerów...”. Analizując powyższe zapisy, można dostrzec, że są one analogiczne do przytoczonych postanowień artykułu 5 Rozporządzenia (WE) oraz do zapisu zawartego w załączniku nr 2 do tego Rozporządzenia, który wskazuje, że minimalny zakres informacji dostarczanych przed podróżą przez przedsiębiorstwa kolejowe lub sprzedawców biletów, powinien zawierać m.in. „możliwość i warunki przewozu rowerów”.

### Bezpłatny przewóz rowerów w pociągach KM oraz PKP SKM

W większości przypadków, aby zabrać ze sobą rower do pociągu, podróżny zobowiązany jest nabyć bilet na jego przewóz. Cena za bilet na jednorazowy przewóz roweru, w zależności od spółki waha się od 3,60 zł do 9,10 zł (por. tabela 1). Zgodnie ze stosowaną praktyką, w większości przypadków konieczność opłaty uzależniona jest od tego, czy rower jest złożony i znajduje się w pokrowcu. Jeśli tak, to przewożony jest bezpłatnie w ramach bagażu podręcznego. Natomiast za rower, który nie jest złożony (takie przewożone są najczęściej) należy uiścić opłatę (por. tabela 1).

Aby skłonić podróżnych do korzystania ze swoich usług, niektórzy przewoźnicy stosują liczne promocje – np. przez okres letni podróżny ma prawo do bezpłatnego przewozu jednego roweru – jak to ma miejsce każdego roku w przypadku „Kolei Mazowieckich – KM” Sp. z o.o. (dalej KM)<sup>5</sup> lub na wybranych trasach jego przewóz możliwy jest za symboliczną złotówkę – atrakcyjne turystycznie trasy obsługiwane przez „Koleje Dolnośląskie” SA (dalej KD)<sup>6</sup> oraz promocyjna opłata za przewóz roweru pociągami uruchamianymi przez Arriva RP Sp. z o.o. (dalej ARP) w letnie weekendy<sup>7</sup>. W tym przypadku uprawnienie pasażera do przewozu roweru, gwarantowane przez Rozporządzenie (WE), traktowane jest jako narzędzie

<sup>4</sup> W świetle art. 4 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym za operatora uznaje się samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorcę uprawnionego do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

<sup>5</sup> Szczegółowe warunki promocji dostępne są na stronie przewoźnika pod adresem <http://mazowieckie.com.pl/strefa-podroznych/aktualnosci/nieodplatny-przewoz-roweru-od-27-kwietnia-do-30-wrzesnia-2013-r.html>. Dostęp 1 września 2013 r.

<sup>6</sup> Szczegółowe warunki promocji dostępne są na stronie przewoźnika pod adresem <http://www.kolejedolnoslaskie.eu/pl/bilety/promocje.html>. Dostęp 1 września 2013 r.

<sup>7</sup> Szczegółowe warunki promocji dostępne są na stronie przewoźnika pod adresem <http://arriva.pl/upload/file/aktualnosci/2013/Rowerowe%20weekendy%20z%20Arriva%20RP%20-%20regulamin.pdf>. Dostęp 1 września 2013 r.

marketingowe przedsiębiorstwa. W świetle powyższego, możliwość bezpłatnego przewozu roweru w okresie letnim może stanowić pewien rodzaj dyskryminacji pasażerów, którzy przewożą rower w okresie zimowym. Zrozumiałą byłaby sytuacja, gdyby przez cały rok przewóz ten był bezpłatny lub przez cały rok płatny, natomiast po spełnieniu przez podróżnego określonych przez promocję warunków opłata za przewóz roweru byłaby obniżona, czy też wręcz zniesiona. Pomimo tego, że przewoźnik może w dowolny sposób kształtować swoją politykę handlową, segregowanie tej samej grupy klientów ze względu na porę roku (zimą płatnie, a latem bezpłatnie) jest przynajmniej zastanawiające. Rok 2013 był ostatnim, podczas którego KM wprowadziły promocję polegającą na bezpłatnym przewozie rowerów w okresie letnim – od 1 września 2013 roku każdy podróżny ma prawo bezpłatnie przewieźć jeden rower pociągiem KM.

Godnym uwagi rozwiązaniem stosowanym przez wybranych przewoźników jest możliwość przewożenia roweru dowolną ilość razy w ciągu weekendu, uiszczając opłatę jak za bilet na jednorazowy przewóz – warunkiem jest tu nabycie dla siebie biletu z ceną zryczałtowaną, uprawniającego do podróżowania przez cały weekend – np. biletu turystycznego. Taki sposób promowania podróżnych przewożących rower można znaleźć w postanowieniach § 9 ust. 2, pkt 8, lit. a *Regulaminu przewozu (RPR)* [7] Spółki „Przewozy Regionalne” (dalej PR)<sup>8</sup> oraz w postanowieniach oferty promocyjnej Spółki „Koleje Wielkopolskie” (dalej KW)<sup>9</sup> – por. tabela 2. Czterech przewoźników oferujących regionalne usługi przewozu (PR, KW, KŚ<sup>10</sup> oraz WKD<sup>11</sup>) umieściło w swojej ofercie również bilety miesięczne na przewóz roweru, których cena w zależności od spółki waha się od 44,80 zł do 60,00 zł (por. tabela 2).

Reasumując, można zauważyć, że przewoźnicy kolejowi w Polsce, wypełniając postanowienia Rozporządzenia (WE), propagują zdrowy styl życia, umożliwiając rowerzystom korzystne warunki przejazdu z rowerem. W przypadku przejazdu pociągami KM i PKP SKM opłata za przewóz roweru nie jest pobierana, co stanowi dodatkowy atut oferty przewozowej oferowanej przez tych przewoźników (por. tabele 1 i 2). Wszyscy przewoźnicy umożliwiają jego przewóz, jednak nie wszyscy na tych samych warunkach. Większość z przewoźników zawarło w swoich przepisach (odpowiednio w Regulaminie przewozu lub/i w Taryfie przewozowej) postanowienia mówiące o odpłatnym przewozie rowerów.

<sup>8</sup> Do biletu turystycznego (umożliwiającego nieograniczoną ilość przejazdów pociągami uruchamianymi przez PR od godz. 18:00 zazwyczaj w piątek do godz. 06:00 zazwyczaj w poniedziałek) podróżny ma prawo zakupić bilet na przewóz roweru w cenie 7,00 zł. Termin ważności biletu na przewóz roweru jest tożsamy z biletami turystycznym.

<sup>9</sup> Oferta promocyjna Rower/BIKE+ stosowana wyłącznie przy zakupie Biletu Wielkopolskiego lub Wielkopolskiego Biletu Weekendowego GRUPA – szczegóły oferty dostępne są na stronie przewoźnika pod adresem <http://kolejewlkp.pl/rower-bike/>. Dostęp 1 września 2013 r.

<sup>10</sup> Koleje Śląskie Sp. z o.o.

<sup>11</sup> Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.

Tabela 1

Wysokość opłat pobieranych przez poszczególnych przewoźników za przewóz roweru			
	Opłata za jednorazowy przewóz złożonego roweru w pokrowcu	Opłata za jednorazowy przewóz niezłożonego roweru	Kategorie/rodzaje pociągów, w których można przewieźć rower
„PKP Intercity” S.A.	bezpłatnie	9,10 zł	w wybranych pociągach TLK i EIC*
„Przewozy Regionalne” Sp. z o.o.	bezpłatnie	7,00 zł	wszystkie pociągi
„Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.	bezpłatnie	bezpłatnie	wszystkie pociągi
„Koleje Wielkopolskie” Sp. z o.o.	bezpłatnie	7,00 zł	wszystkie pociągi
„Koleje Dolnośląskie” SA	7,00 zł	7,00 zł	wszystkie pociągi
„PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście” Sp. z o.o.	bezpłatnie	bezpłatnie	wszystkie pociągi
Koleje Śląskie Sp. z o.o.	5,00 zł	5,00 zł	wszystkie pociągi
Arriva RP Sp. z o.o.	5,50 zł	5,50 zł	wszystkie pociągi
Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.	bezpłatnie	I strefa (do 19 min) – 3,60 zł, II strefa (do 38 min) – 4,80 zł, III strefa (pow. 38 min) – 7,00 zł	wszystkie pociągi

\* Wykaz pociągów, w których brak jest możliwości przewozu roweru, zamieszczony jest na stronie internetowej przewoźnika pod adresem <http://intercity.pl/pl/site/niezbednik-podroznego/przewoz-rowerow-rzeczy-i-zwierzat/przewoz-rowerow.html>.

Źródło: opracowanie własne na podstawie regulaminów, taryf oraz cenników poszczególnych spółek.

Tabela 2

Wysokość opłat pobieranych za wielokrotny przewóz roweru		
	Możliwość przewozu rowerów dowolną ilość razy podczas weekendu / opłata	Bilet miesięczny na przewóz roweru / opłata
„PKP Intercity” S.A.	brak	brak
„Przewozy Regionalne” sp. z o.o.	tak / 7,00 zł	tak / 60,00 zł
„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.	nie dotyczy od dnia 01.09.2013 r.	nie dotyczy
„Koleje Wielkopolskie” sp. z o.o.	tak / 7,00 zł	tak / 60,00 zł
„Koleje Dolnośląskie” S.A.	brak	brak
„PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście” sp. z o.o.	nie dotyczy	nie dotyczy
Koleje Śląskie Sp. z o.o.	brak	tak / 60,00 zł
Arriva RP Sp. z o.o.	brak	brak
Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.	brak	tak / 44,80 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie regulaminów, taryf, ofert specjalnych oraz cenników poszczególnych spółek.

## Ograniczone prawa w przewozie rowerów

„PKP Intercity” SA korzysta z faktu, że artykuł 5 Rozporządzenia zezwala na przewóz rowerów pod warunkiem, że „nie zakłóca on świadczenia danej usługi i jeżeli umożliwia to tabor”. Rowerów nie można przewozić w wagonach sypialnych i z miejscami do leżania, które znajdują się w składzie pociągów uruchamianych przez przewoźnika. O ile jest to zrozumiałe – w wagonach tych obowiązuje cisza nocna, która mogłaby być przerwana – o tyle zakaz przewozu rowerów w dziennych pociągach Express InterCity (EIC), które nie prowadzą w swoim składzie wagonów przystosowanych do przewozu rowerów (z tzw. stelażami na rowery), może budzić pewne wątpliwości. Tym bardziej że kilkanaście wyszczególnionych przez przewoźnika par pociągów EIC

nie prowadzi tego typu wagonów, co w przypadku liczby uruchamianych pociągów EIC stanowi spory odsetek tych pociągów. W odróżnieniu od pociągów EIC, w pociągach TLK, które nie prowadzą w swoim składzie wagonów przystosowanych do przewozu rowerów, (fot. 1), wyznaczono miejsca, gdzie podróżny może przewozić rower – w pierwszym przedsiönku pierwszego wagonu lub w ostatnim przedsiönku ostatniego wagonu w składzie pociągu. Warunkiem jest jednak to, że tym pierwszym lub ostatnim wagonem w składzie musi być wagon 2 klasy. Jeśli pierwszym lub/i ostatnim wagonem jest wagon sypialny/z miejscami do leżenia lub wagon 1 klasy, to podróżny ma zamkniętą możliwość przewozu roweru. Dodatkowym utrudnieniem może być fakt, że bilety na przejazd pociągiem TLK wydawane są z tzw. wskazaniem miejsca (miejscówka) – może się okazać, że miejsce, na którym powinniśmy odbywać podróż znajduje się w innym wagonie niż przedsiönki wagonów wyznaczonych do przewozu roweru<sup>12</sup>. Obserwowanie roweru byłoby w tym przypadku bardzo utrudnione (lub wręcz niemożliwe), natomiast zgodnie z zapisami § 25 ust. 9 Regulaminu [3] przewóz roweru odbywa się pod nadzorem podróżnego. Można zaryzykować stwierdzenie, że problem byłby mniejszy, gdyby przewoźnik dysponował optymalną (dostosowaną do wielkości popytu na ten rodzaj usługi przewozowej) liczbą wagonów ze stelażami na rowery. Aby tak się stało, należy uwzględnić w długoterminowej strategii zabezpieczenie środków na modernizację taboru, który umożliwiłby w pełni realizację zapisów prawa unijnego.

Niektórzy z przewoźników, którzy świadczą usługi kolejowego przewozu pasażerskiego elektrycznymi zespołami trakcyjnymi – tzw. EZT lub autobusami szynowymi (PR, KD, KW, KM, ARP, PKP SKM) – umożliwiają przewóz rowerów w miejscu wyznaczonym dla podróżnych z większym bagażem (fot. 2 oraz 3). Zazwyczaj takie miejsce (przedział) wyznaczone jest na początku i/lub na końcu składu. Zdarza się również tak, że na początku składu, tuż za maszynistą przedział zarezerwowany jest dla drużyny konduktorskiej – wtedy rowery można przewozić na końcu składu – do czasu, gdy pociąg w trakcie przejazdu zmienia kierunek jazdy. W wielu przypadkach drużyna konduktorska przenosi się do przedziału, w którym do tej pory przewożone były rowery, natomiast podróżni z rowerami zmuszeni są do przejścia do przedziału, w którym do tej pory jechała drużyna konduktorska. Sytuacja taka prowadzi do sporego zamieszania i z pewnością nie wpływa pozytywnie na wrażenia pasażerów. Praktyka wskazuje również na odmienny sposób postępo-

<sup>12</sup> Sytuacja taka może mieć miejsce w przypadku, gdy podróżny z rowerem wsiada do pociągu na tzw. stacji nieobsadzonej, tzn. na stacji, na której nie ma kasy biletowej lub kasa jest nieczynna. Odprawa podróżnych odbywa się wtedy w pociągu przez pracownika drużyny konduktorskiej. W przypadku zakupu biletu przez Internet, gdzie nie ma możliwości nabycia biletu na przewóz roweru – podróżny zakupuje bilet na przejazd za pomocą aplikacji internetowej, natomiast bilet na przewóz roweru powinien „dokupić” w kasie biletowej (jeśli na stacji jest punkt odprawy) lub u pracownika drużyny konduktorskiej.



Fot. 1. Wagon w składzie pociągu TLK przystosowany do przewozu rowerów.  
Źródło: Materiał własny



Fot. 2. Przedział w EZT wyznaczony dla osób z większym bagażem ręcznym.  
Źródło: Materiał własny



Fot. 3. Pociąg typu „elf” przystosowany do przewozu rowerów, kursujący na trasie Kraków Gł. – Zakopane  
Źródło: Materiał własny



Fot. 4. Samowolne oznaczenie przedziału dla osób z większym bagażem ręcznym jako przedziału służbowego.  
Źródło: Materiał własny.

wania. Zdarza się, że pomieszczenie oznaczone na zewnętrznie poprawnie jako przedział dla podróżnych z większym bagażem ręcznym jest samowolnie oznaczane jako przedział służbowy (fot. 4). Nie oznacza to wprawdzie, że miejsce to jest niedostępne dla podróżnych z ponadgabarytowymi bagażami podręcznymi, jednak dezinformujący napis wymaga podjęcia negocjacji o użyczenie miejsca, które przecież zostało prawnie wydzielone, a jego oznaczenie nie powinno budzić wątpliwości jako usługa gwarantowana przez przewoźnika w celu zwiększenia jakości usług i podniesienia komfortu podróży.

Analizując zapisy o przewozie rowerów w postanowieniach poszczególnych spółek przewozowych, na uwagę zasługuje fakt, że dwóch przewoźników w ogóle nie wyznacza miejsc do przewozu roweru (KŚ, WKD), nie nakazując tym jednocześnie podróżnym przewożenia rowerów w konkretnym miejscu – jedynym warunkiem (całkiem zrozumiałym) jest to, aby rower nie utrudniał przejazdu innym pasażerom.

### Przewóz rowerów w pociągach lokalnego transportu zbiorowego w Warszawie

Zasady przewozu rowerów pociągami kolei podziemnej uruchamianymi przez Metro Warszawskie Sp. z o.o. oraz pociągami uruchamianymi przez Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. uregulowane zostały w Regulaminie przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie, który stanowi załącznik do Uchwały nr XLVII/1273/2012 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 22 listopada 2012 r. [8] Zgodnie z postanowieniami § 16 Regulaminu, „pasażer może przewozić w pojazdach bagaż (w tym również rower) i zwierzęta, jeżeli istnieje możliwość umieszczenia bagażu i zwierząt w pojeździe tak, aby nie utrudniały przejścia i nie narażały na szkodę osób i mienia innych pasażerów, nie zasłaniały widoczności obsłudze pojazdu, nie zagrażały bezpieczeństwu ruchu”. Zapis ten świadczy o tym, że organizator lokalnego transportu zbiorowego umożliwia wszystkim pasażerom niedyskryminujące zasady przewozu rowerów w pociągach uruchamianych na terenie Warszawy. Pomimo tego, że przewóz rowerów w pociągach metra jest bardziej skomplikowany z punktu widzenia powierzchni dostępnej do dyspozycji podróżnych (w szczególności w okresach szczytów przewozowych), organizator nie określa konkretnego miejsca w składzie pociągu, w którym można przewozić rower. Nie przewidział on również w postanowieniach Uchwały nr XXXII/769/2012 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 23 lutego 2012 r. opłat za przewóz roweru, co pozytywnie wpływa na rozwój ruchu rowerowego na terenie miasta i okolic.

Powyższe wskazuje, że organizatorzy przewozów (w tym przewoźnicy), bez względu na stan i liczbę posiadanego taboru, są w stanie zagwarantować możliwość przewozu roweru we wszystkich uruchamianych przez siebie pociągach. Podobne rozwiązania stosowane są przez przewoźników kolejowych – KM oraz PKP SKM.

### Podsumowanie

Powyższa analiza wskazuje, że prawo podróżnych do przewozu rowerów w wielu przypadkach jest ograniczone. Może to wynikać m.in. z dwóch powodów – podczas uchwalania prawa unijnego mogła nie zostać wzięta pod uwagę specyfika poszczególnych krajów członkowskich albo krajowi przewoźnicy kolejowi nie respektują w pełni prawa do przewozu roweru zawartego w Rozporządzeniu (WE) z powodu niedostosowanego taboru i trudności z pozyskaniem nowego (modernizacją już istniejącego). Możliwe jest również, że z jednego i drugiego powodu jednocześnie.

Bez względu na przyczynę ograniczenia w przewozie rowerów przewoźnicy powinni dołożyć wszelkich starań, by umożliwić podróżnym skorzystanie z prawa do przewozu rowerów. Powodów można wymienić kilka, jednak dwa z nich zasługują na największą uwagę. Pierwszym jest wspomniane prawo do przewozu rowerów wynikające z postanowień Rozporządzenia (WE), które nakłada na przewoźników obowiązek oferowania tego typu usługi transportowej. Drugim powodem jest zmiana w sposobie spędzania wolnego czasu przez społeczeństwo. W dobie promocji działań proekologicznych rower stał się nieodłącznym atrybutem współczesnego obywatela, który stara się spędzać czas aktywnie. Dodając do tego coraz większą świadomość praw przysługujących konsumentowi, można zaryzykować stwierdzenie, że możliwość przewozu rowerów w danym pociągu będzie determinowała wybór przez pasażera ofert dostępnych na rynku pasażerskich przewozów kolejowych.

### Literatura

1. *Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym*, Dz. Urz. UE L 315 z dnia 3 grudnia 2007 r.
2. *Międzynarodowe szczególne warunki przewozu (SCIC) w części A stosowanej do przejazdów na podstawie biletów nie zawierających obowiązkowej rezerwacji miejsca (NRT)*, „PKP Intercity” SA, Warszawa 2012.
3. *Regulamin przewozu osób, rzeczy i zwierząt przez Spółkę „PKP Intercity” (RPO-IC)*, „PKP Intercity” SA, Warszawa 2013.
4. *Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo Przewozowe* (Dz. U. z 2012 r., poz. 1173).
5. *Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 228, poz. 1368).
6. *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2012 r., poz. 1151).
7. *Regulamin przewozu (RPR)*, „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o., Warszawa 2011.
8. *Uchwała nr XLVII/1273/2012 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 22 listopada 2012 r.* (Dz. Urz. Woj. Mazowieckiego z 2012 r., poz. 8629).
9. *Uchwała nr XXXII/769/2012 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 23 lutego 2012 r.* (Dz. Urz. Woj. Mazowieckiego z 2012 r., poz. 2808).