

## Europejskie zrzeszenie pasażerów

Europejskie zrzeszenie pasażerów (EPF) zostało założone w roku 2002, zrzesza 35 związków członkowskich z 19 krajów. Wszystkie te związki wstawiają się za polepszeniem warunków komunikacji publicznej oraz międzynarodowej dalekobieżnej komunikacji kolejowej.

EPF wspiera prawa podróżnych za pomocą publikacji spraw, prowadzenia analiz i konferencji, konstruktywnej współpracy z przedsiębiorstwami komunikacyjnymi.

Wnioski o członkostwo innych organizacji są mile widziane. W celu uzyskania szczegółowych informacji proszę się zwracać do kancelarii EPF.

## Manifest

1. Komunikacja publiczna w przyszłości musi odgrywać większą rolę na poziomie krajowym i międzynarodowym w Europie. Jest składnikiem opieki bytu, wpływa na polepszenie warunków środowiska poprzez oszczędność energii i gazów spalinowych oraz zmniejsza szczególne ryzyko komunikacyjne.
2. Koszty przejazdów i warunki przy zakupie biletów oraz ramowe warunki finansowe muszą zachęcać do korzystania z komunikacji publicznej.
3. Oszczędna komunikacja publiczna musi być priorytetem.
4. Podróże muszą być możliwe bez przeszkód wewnętrznych. Na to wpływają niezłożone i pewne połączenia przesiadkowe. W przypadku utraty połączenia, przedsiębiorstwa komunikacyjne muszą starać o niezłożone alternatywy.
5. Sprzedaż biletów musi być organizowana jak najprościej oraz różnymi sposobami. Rezerwacje miejsc siedzących i sypialnych oraz miejsc do leżenia musi być możliwa w każdym kraju dla każdego innego kraju.
6. Informacje muszą być zrozumiałe i dostępne niezłożonym sposobem. To ma być ważne również od komunikacji miejskiej do międzynarodowej dalekobieżnej komunikacji. Minimalną miarą na to są możliwości informacyjne przy używaniu samochodu prywatnego.
7. Podróżni muszą mieć możliwość współpracy przy planowaniu komunikacji publicznej.
8. Zasady rękojmi muszą być jednolite w całej Europie i muszą być ważne dla wszystkich rodzajów komunikacji publicznej.
9. Przedsiębiorstwa kolejowe powinny mieć poparcie międzynarodowej dalekobieżnej komunikacji oraz współpracować ze wzmożoną siłą, aby móc zaoferować atrakcyjną alternatywę do komunikacji lotniczej.
10. Komunikacja publiczna musi być dostępna dla całego społeczeństwa.
11. Publiczna komunikacja regionalna przezgraniczna musi być prostsza, koszty przejazdu muszą się wahać w granicach porównywalnych do komunikacji krajowej.
12. Połączenia kolejowe, autobusowe, lotnicze i promowe muszą być starannie spojone; publiczna komunikacja kolejowa i inna musi zaoferować połączenia do wszystkich ważnych portów morskich i lotniczych.
13. Wysokoszybkowe połączenia międzynarodowe i krajowe muszą być dalej rozwijane; ale nie może to wpływać na koszt kolejowej komunikacji konwencjonalnej.
14. Dalekobieżne pociągi i autobusy muszą być niezłożonym i przyjemnym dla podróżników sposobem spojonym z publiczną komunikacją miejską i regionalną.
15. Korzyści bezpieczeństwa komunikacji publicznej mają być trwale zachowane i dalej rozwijane.