

Zielona Góra, dnia 04 kwietnia 2019 r.

**PREZES RADY MINISTRÓW,
KANCELARIA PREZESA RADY MINISTRÓW**

**al. Ujazdowskie 1/3
00-583 Warszawa
e-mail: kontakt@kprm.gov.pl**

P E T Y C J A

Działając na podstawie art. 2 ust. 1, ust. 2 pkt 1 oraz ust. 3 *in principio* ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (t.j. Dz.U. z 2018 r., poz. 870), w związku z art. 4 ust. 1 tejże ustawy wnoszę o:

Połączenie działań mających na celu przywrócenie lokalnych połączeń autobusowych (tj. jednego z punktów tzw. piątki Kaczyńskiego) z działaniami mającymi na celu wsparcie elektromobilności w transporcie drogowym (zawartymi w Planie Rozwoju Elektromobilności) np. poprzez zachęcenie – już na etapie przywracania lokalnych połączeń autobusowych – do zainwestowania w tabor autobusowy o napędzie elektrycznym oraz budowę stacji ładowniczych w wybranych miejscowościach, będących lokalnymi węzłami komunikacyjnymi.

Zarazem, stosownie do art. 39¹ §1 pkt 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2017 r., poz. 1257), w związku z art. 16 ustawy o petycjach wyrażam zgodę na doręczenie odpowiedzi na niniejszą petycję za pomocą środków komunikacji elektronicznej, tym samym wnosząc o jej doręczenie na następujący adres poczty elektronicznej (e-mail):

U Z A S A D N I E N I E

Ogłoszenie przez Jarosława Kaczyńskiego, programu tzw. piątki Kaczyńskiego, zakłada m.in. przywrócenie zlikwidowanych lokalnych połączeń autobusowych. Bez wątpienia jest to zadanie, którego realizacja wymaga czasu, potrzebnego m.in. do opracowania siatki planowanych połączeń, określenia sposobu dofinansowania przywracanych połączeń itp. Istotnym jest jednak dostrzeżenie szansy jaką stwarza realizacja ww. projektu. Mowa tutaj o połączeniu ww. działań z przyjętym wcześniej Rządowym Planie Rozwoju Elektromobilności, którego prymarnym celem jest zmiana struktury transportu drogowego polskich miast, poprzez promocję samochodów z napędem elektrycznym.

Bez wątpienia – w dobie szczególnej walki ze smogiem – przywracanie lokalnych połączeń autobusowych powinno wiązać się z inwestycjami w nowy tabor. Ten z kolei – co jest szczególnie istotne dla walki ze smogiem – powinien bądź to spełniać rygorystyczne wymogi w zakresie emisji spalin bądź to mieć napęd elektryczny (lub hybrydowy – elektryczno-

spalinowy). Zakup nowego taboru, niezbędnego dla przywrócenia lokalnych siatek połączeń, jest racjonalne również z punktu widzenia zwiększenia konkurencyjności tychże przewozów – wysoka jakość (komfort) świadczonych usług w zakresie transportu autobusowego, powinna stanowić dodatkowy bodziec dla klientów, (dodatkowo) zachęcając ich do wyboru tychże środków transportu. Należy zasignalizować, że przy jednoczesnej, atrakcyjnej cenie biletów oraz dogodnej siatce połączeń, możliwe jest uzyskanie nawet efektu przesiadki części dotychczasowych pasażerów samochodów osobowych do autobusów. Ponadto zakup nowych autobusów, szczególnie o napędzie elektrycznym będzie stanowić bodziec dodatkowo napędzający polską gospodarkę. Jest to również istotne zważywszy na fakt, że zdecydowana większość jeżdżących dziś po polskich używanych autobusów o klasycznym, spalinowym napędzie, pochodzi z importu z krajów Europy Zachodniej, co nie może pozostać bez związku z wyżej przedstawionymi argumentami.

Przywrócenie, bądź nawet uzależnienie przywrócenia lokalnych połączeń od wyposażenia się w tabor autobusowy o napędzie elektrycznym, pozwoliło by zintensyfikować wdrażanie Rządowego Planu Rozwoju Elektromobilności. Co prawda oznaczałoby to wzrost kosztów przywrócenia lokalnych połączeń, gdyż w ślad za ich reaktywacją wymagana byłaby budowa infrastruktury umożliwiającej ładowanie tychże autobusów, jednak powodowałoby to również radykalną rozbudowę tejże infrastruktury również w miejscowościach, gdzie w początkowej fazie rozwoju elektromobilności było by to niemożliwe. Jest to szczególnie ważne, gdyż jednym z elementów znacząco utrudniających pełną realizację ww. planu jest brak istniejącej w Polsce infrastruktury umożliwiającej ładowanie tychże aut. Rozbudowa infrastruktury dla (generalnie) pojazdów o napędzie elektrycznym, stanowiła by dodatkowy impuls dla rozwoju (wzrostu rejestracji) samochodów osobowych o napędzie elektrycznym, gdyż dzięki temu możliwe byłoby poruszanie się takimi samochodami nie tylko w największych miastach. Nie można również zapomnieć, że z uwagi na rodzaj napędu w tychże samochodach – energię elektryczną, wspomniane wcześniej dodatkowe koszty związane z budową infrastruktury mogły by zostać (choćby częściowo) pokryte z dwóch zasadniczych źródeł: 1) funduszy strukturalnych UE oraz 2) z wkładów własnych spółek energetycznych. Spółki TAURON, ENEA, ENERGA, POLSKA GRUPA ENERGETYCZNA, powinny być szczególnie zainteresowane tymi działaniami, gdyż jest działania te bezwzględnie stanowią dla nich inwestycję – zapewniają nowych (zwiększających się w perspektywie czasowej) klientów korzystających z energii elektrycznej, przez co zwiększa się popyt na ten „surowiec”.

Z tych też względów wnoszę jak na wstępie.

z poważaniem