

OPINIA NR
PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
Z DNIA.....

dotycząca poprawki Pana Grzegorza Wojciecha Stawowego, Radnego Miasta Krakowa do projektu uchwały w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie – druk nr 698.

Na podstawie § 30 ust. 4 pkt 4 Statutu Miasta Krakowa stanowiącego załącznik do uchwały nr XLVIII/435/96 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 kwietnia 1996 r. w sprawie Statutu Miasta Krakowa (tekst jednolity: Dz. Urz. Woj. Małop. z 2019 r. poz. 7074, z 2020 r. poz. 919) postanawia się, co następuje:

Opiniuje się negatywnie poprawkę wniesioną przez Pana Grzegorza Wojciecha Stawowego, Radnego Miasta Krakowa do projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie – **druk nr 698.**

UZASADNIENIE

Proponowana zmiana skutkowałaby obniżeniem docelowej spodziewanej efektywności Strefy Czystego Transportu w Krakowie (SCT) w redukcji emisji NO_x o co najmniej 50%. Uwzględnienie przedmiotowej poprawki prowadziłoby ponadto do obciążenia zbędnymi kosztami właścicieli pojazdów z silnikami Diesla spełniających standardy Euro 5 lub V, związanych z pozyskaniem dodatkowych dokumentów i czasu poświęconego na procedury administracyjne.

Pojazdy z silnikami Diesla spełniające standard emisji Euro 5 odpowiadają za około 20% całej emisji NO_x z transportu w Krakowie mimo, że stanowią około 10% aut w ruchu. Utrzymanie tej kategorii pojazdów w ruchu bezterminowo podważa celowość przyjmowania uchwały w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie - skutek przyjęcia poprawki byłby bliski decyzji o odrzuceniu obecnego projektu uchwały.

Ponadto negatywnie opiniuję propozycję zmiany wymogów ze względu na fakt, że proponowane zmiany w nieuzasadniony sposób zakładają daleką rozbieżność minimalnego standardu emisji Euro oraz dolnego progu wiekowego pojazdów ciężarowych. Standard emisji Euro V wprowadzany był dla ciężkich pojazdów już od 2008 r. Ustalenie progu wiekowego na poziomie 2012 r. oraz progu wymaganej emisji Euro V wydaje się zatem czysto arbitralną propozycją, nieopartą na przesłankach merytorycznych. Podobnie w przypadku pojazdów o masie dopuszczalnej do 3,5 t. - standard Euro 5 wprowadzany był od roku 2009 i obowiązywał przy pierwszej rejestracji pojazdu w 2010 r. Rok produkcji, jako próg minimum ustalony na rok 2014, jest z kolei datą obowiązywania minimalnego progu emisji Euro 6.

Założeniem obecnego projektu było zbliżenie wymagalnego roku produkcji do daty wprowadzania odpowiedniego standardu emisji Euro, z minimalnym odchyleniem na korzyść posiadaczy pojazdów, którzy nie posiadają dokumentów dotyczących wypełnianego standardu emisji Euro przez ich pojazd. Rozwiązanie proponowane w poprawce dyskryminuje zatem takich właścicieli aut.

Wprowadzenie poprawki pociągnie za sobą niewspółmierne obciążenie Urzędu Miasta Krakowa oraz obywateli - konieczne będzie rozpatrywanie dokumentów dotyczących

standardu Euro, urzędy krajowe i producenci aut będą obciążeni wnioskami o wydanie potwierdzenia standardu Euro spełnianego przez silnik, zaś właściciele pojazdów będą obciążeni zbędnymi kosztami.

Mając na uwadze powyższe negatywnie opiniuję poprawkę Pana Grzegorza Wojciecha Stawowego, Radnego Miasta Krakowa do projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie *ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie* według druku nr 698.

Prezydent Miasta Krakowa

Aleksander Miszański