

**UCHWAŁA NR
RADY MIASTA KRAKOWA**
z dnia

**w sprawie rozpatrzenia petycji dotyczącej ponownego rozpatrzenia i cofnięcia decyzji
o utworzeniu Strefy Czystego Transportu.**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1153, 1436, z 2026 r. poz. 252) w związku z art. 9 ust. 2 i art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) uchwała się, co następuje:

§ 1.1. Po rozpatrzeniu petycji wniesionej do Rady Miasta Krakowa przez (...)*, dotyczącej ponownego rozpatrzenia i cofnięcia decyzji o utworzeniu Strefy Czystego Transportu, uznaje się petycję za niezasługującą na uwzględnienie.

2. Uzasadnienie stanowi załącznik do uchwały.

§ 2. Zobowiązuje się Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa do poinformowania składającego petycję o sposobie jej rozpatrzenia.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**W imieniu Komisji
Przewodniczący
Grzegorz Wojciech Stawowy**

Uzasadnienie

Stosownie do treści przepisu art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 870), na organie stanowiącym jednostki samorządu terytorialnego ciąży obowiązek rozpatrzenia petycji.

Projekt uchwały sporządzony został przez Komisję Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Krakowa, której zgodnie z § 57a ust 4 pkt 2 Statutu Miasta Krakowa Rada Miasta Krakowa powierzyła rozpatrywanie wniosków i petycji składanych przez obywateli oraz przygotowanie projektów rozstrzygnięć w tych sprawach.

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Krakowa rekomenduje rozpatrzenie zgłoszonej petycji w sposób zaproponowany w treści projektu uchwały.

**W imieniu Komisji
Przewodniczący
Grzegorz Wojciech Stawowy**

Załącznik do uchwały nr
Rady Miasta Krakowa
z dnia

W dniu 16 lutego 2026 r. (...) * wniósł do Rady Miasta Krakowa petycję dotyczącą ponownego rozpatrzenia i cofnięcia decyzji o utworzeniu Strefy Czystego Transportu.

Petycja została przekazana do Prezydenta Miasta Krakowa celem przygotowania i przedstawienia informacji umożliwiających jej rozpatrzenie przez Radę Miasta Krakowa.

Prezydent Miasta Krakowa w przygotowanym stanowisku przedstawił następujące informacje.

Strefa Czystego Transportu w Krakowie została ustanowiona uchwałą nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. w *sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie*, podjętą na podstawie art. 39 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 1289 ze zm.). Zgodnie z przepisami ww. ustawy została wprowadzona „w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko na terenie gminy można ustanowić strefę czystego transportu obejmującą drogi, których zarządcą jest gmina, do której zakazuje się wjazdu pojazdów samochodowych”.

Uchwała ustanawiająca Strefę ma charakter aktu prawa miejscowego, obowiązującego wszystkich uczestników ruchu na obszarze objętym jej regulacją.

Legalność ww. uchwały była przedmiotem kontroli sądowej w postępowaniu przed Wojewódzkim Sądem Administracyjnym w Krakowie, który wyrokiem sygn. akt III SA/Kr 1167/25 dnia 14 stycznia 2026 r. stwierdził nieważność uchwały jedynie w części, natomiast w pozostałym zakresie skargę oddalił. Oznacza to potwierdzenie zgodności zasadniczych rozwiązań przyjętych w powyższej uchwale z obowiązującym porządkiem prawnym. Sąd nie zakwestionował w szczególności:

1. samej możliwości ustanowienia strefy,
2. przyjętych granic strefy,
3. zastosowania kryteriów emisyjnych pojazdów,
4. wprowadzenia czasowego mechanizmu opłat za wjazd pojazdów niespełniających wymagań emisyjnych.

W kwestii podniesionego w petycji zarzutu odnoszącego się do ograniczenia konstytucyjnej wolności poruszania się poinformowano, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem konstytucyjnym, wolność poruszania się nie oznacza prawa do korzystania z dowolnego środka transportu w każdym miejscu i w każdych okolicznościach. Ograniczenia w ruchu pojazdów są powszechnie stosowanym instrumentem polityki transportowej i ochrony środowiska (np. strefy ograniczonego ruchu, strefy płatnego parkowania, zakazy wjazdu pojazdów ciężkich). Ustawodawca wprost przewidział możliwość wprowadzenia takich ograniczeń w art. 39 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. *o elektromobilności i paliwach alternatywnych*. Uchwała nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. w *sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie* stanowi zatem wykonanie ustawowego upoważnienia. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie, rozpatrując skargę

na tę uchwałę, nie uznał wprowadzenia Strefy za naruszenie konstytucyjnej wolności poruszania się, a zasadnicze elementy regulacji uznał za zgodne z prawem.

W petycji został również podniesiony zarzut naruszenia zasady równości wobec prawa. W tym zakresie wskazano, że w postępowaniu sądowym przed Wojewódzkim Sądem Administracyjnym wskazywano analogiczne argumenty dotyczące zróżnicowania sytuacji mieszkańców Krakowa i innych osób. Sąd w wyroku z dnia 14 stycznia 2026 r. stwierdził nieważność uchwały wyłącznie w części dotyczącej uzależnienia niektórych zwolnień od posiadania stałego zameldowania w Krakowie, uznając że takie kryterium nie może stanowić podstawy różnicowania sytuacji prawnej użytkowników pojazdów. Jednocześnie w pozostałym zakresie Sąd nie podzielił zarzutów dotyczących niezgodności uchwały z zasadą równości, co oznacza, że zasadniczy model funkcjonowania Strefy Czystego Transportu w Krakowie został uznany za zgodny z prawem. Orzeczenie to potwierdza, że ewentualne wątpliwości konstytucyjne mogą dotyczyć jedynie konkretnych rozwiązań szczegółowych, a nie samej instytucji Strefy.

Wnoszący petycję wskazał również, że wprowadzone ograniczenia mogą być nieproporcjonalne. W stanowisku wskazano, że powyższa uchwała przewiduje szereg mechanizmów łągających skutki regulacji, w szczególności:

1. okres przejściowy umożliwiający wjazd pojazdów niespełniających wymagań emisyjnych po wniesieniu opłaty (lata 2026–2028),
2. szeroki katalog zwolnień przedmiotowych i podmiotowych.

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie nie podzielił zarzutów dotyczących braku proporcjonalności przyjętych rozwiązań w zakresie wymogów emisyjnych pojazdów ani zakresu terytorialnego Strefy.

Podnoszone w petycji obawy dotyczące dostępu do pracy, edukacji lub świadczeń zdrowotnych były również analizowane w toku postępowania sądowego. W wyroku z dnia 14 stycznia 2026 r. Sąd zakwestionował jedynie sposób sformułowania jednego z przepisów dotyczących zwolnień związanych z korzystaniem ze świadczeń zdrowotnych, uznając, że niektóre ograniczenia w tym zakresie były zbyt wąskie. Nie oznacza to jednak zakwestionowania samej zasady funkcjonowania Strefy, lecz konieczność doprecyzowania regulacji w tym zakresie w przyszłych działaniach legislacyjnych.

W świetle powyższych okoliczności należy wskazać, że:

1. ustanowienie Strefy Czystego Transportu w Krakowie nastąpiło na podstawie wyraźnego upoważnienia ustawowego,
2. zasadnicze rozwiązania przyjęte w uchwale zostały potwierdzone w wyroku sygn. akt III SA/Kr 1167/25 Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 14 stycznia 2026 r.,
3. Sąd stwierdził nieważność uchwały jedynie w ograniczonym zakresie, dotyczącym wybranych przepisów szczegółowych,
4. regulacja jako całość nie została uznana za sprzeczną z Konstytucją RP.

Prezydent Miasta Krakowa podjął decyzję o wprowadzeniu korekt w przepisach wprowadzonych uchwałą nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Przedmiotowe zmiany będą związane realizacją wyroku sygn. akt III SA/Kr 1167/25 Wojewódzkiego Sądu

Administracyjnego w Krakowie z dnia 14 stycznia 2026 r. Uwzględnione zostaną również doświadczenia nabyte przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa w procesie wdrażania ww. uchwały, w tym zastrzeżenia merytoryczne przekazywane przez mieszkańców Miasta.

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji pragnie podkreślić, iż uznanie petycji za niezasługującą na uwzględnienie w obecnym stanie prawnym nie oznacza braku zrozumienia dla argumentacji wnoszącego petycję. Postulaty aktualizacji przepisów są obecnie przedmiotem toczących się prac nad nowym kształtem Strefy Czystego Transportu.

Ze względu na stopień skomplikowania materii oraz trwający proces konsultacji, finalne rozstrzygnięcia co do skutecznego wprowadzenia zmian zapadną w perspektywie najbliższych miesięcy. Kwestie podnoszone przez wnoszącego petycję będą brane pod uwagę przy wypracowywaniu docelowych rozwiązań systemowych.

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji, która zgodnie z przepisem § 57a ust. 4 pkt 2 Statutu Miasta Krakowa przygotowuje dla Rady Miasta propozycje rozstrzygnięć w sprawach wniosków i petycji składanych przez obywateli oraz przygotowuje projekty rozstrzygnięć w tych sprawach, po zapoznaniu się z całością materiałów, a w szczególności z petycją, oraz stanowiskiem przekazanym przez Prezydenta Miasta Krakowa uznała przedmiotową petycję za niezasługującą na uwzględnienie.

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Krakowa po zapoznaniu się z ww. informacjami zarekomendowała rozpatrzenie przedmiotowej petycji w sposób zaproponowany w treści projektu uchwały.

**W imieniu Komisji
Przewodniczący
Grzegorz Wojciech Stawowy**