Druk nr

Projekt Komisji Skarg, Wniosków i Petycji RMK

**UCHWAŁA NR**
**Rady Miasta Krakowa**
**z dnia**

**w sprawie wniosku dotyczącego zasad funkcjonowania Strefy Czystego Transportu.**

Na podstawie art. 18b ust. 1 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. 242 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691) Rada Miasta Krakowa uchwala, co następuje:

§ 1. Uznaje się za niezasługujący na uwzględnienie wniosek wniesiony przez (…)* dotyczący zasad funkcjonowania Strefy Czystego Transportu.

§ 2. Uzasadnienie faktyczne i prawne rozpatrzenia wniosku stanowi załącznik do uchwały.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**W imieniu Komisji**
**Przewodniczący**
**Grzegorz Wojciech Stawowy**

[wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych: na podstawie przepisów o ochronie danych osobowych oraz art. 5 ust. 2 ustawy o dostępie do informacji publicznej; jawność wyłączyła Magdalena Swoboda Główny Specjalista Referatu Sesji RMK w Kancelarii Rady Miasta Krakowa]

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 242 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego wnioski składa się do organów właściwych ze względu na przedmiot wniosku.

Zgodnie z art. 18b ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, na podstawie którego rada gminy rozpatruje skargi na działania wójta i gminnych jednostek organizacyjnych; wnioski oraz petycje składane przez obywateli; w tym celu powołuje komisję skarg, wniosków i petycji, przedkłada się Radzie Miasta Krakowa projekt uchwały w sprawie rozpatrzenia przedmiotowego wniosku. Komisja Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Krakowa proponuje uznać wniosek za niezasługujący na uwzględnienie, uzasadnienie faktyczne i prawne rozpatrzenia wniosku stanowi załącznik do projektu uchwały.

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

**W imieniu Komisji**
**Przewodniczący**
**Grzegorz Wojciech Stawowy**

[wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych: na podstawie przepisów o ochronie danych osobowych oraz art. 5 ust. 2 ustawy o dostępie do informacji publicznej; jawność wyłączyła Magdalena Swoboda Główny Specjalista Referatu Sesji RMK w Kancelarii Rady Miasta Krakowa]

Załącznik do uchwały nr
Rady Miasta Krakowa
z dnia

W dniu 12 stycznia 2026 r. do Rady Miasta Krakowa wpłynęła korespondencja (…)*, która została zakwalifikowana jako wniosek dotyczący zasad funkcjonowania Strefy Czystego Transportu.

Wnioskodawczyni wyraża sprzeciw wobec zasad funkcjonowania Strefy Czystego Transportu w Krakowie, podnosząc kwestie naruszenia praw obywatelskich oraz wykluczenia społecznego i finansowego mieszkańców. Wniosek postuluje rewizję przepisów poprzez wprowadzenie sprawiedliwych okresów przejściowych, zniesienie daty granicznej 26 czerwca 2025 r. dla przerejestrowania pojazdów, uwzględnienie sytuacji najmu długoterminowego oraz rozbudowę infrastruktury parkingowej.

Wniosek został przekazany do Prezydenta Miasta Krakowa celem przygotowania i przedstawienia informacji umożliwiających jego rozpatrzenie przez Radę Miasta Krakowa.

Prezydent Miasta Krakowa w przygotowanym stanowisku przedstawił następujące informacje.

Zasady wjazdu i poruszania się pojazdów w SCT zostały określone w uchwale nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. *w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie*, podjętej 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.). Przedmiotowa uchwała wprowadza jednolite kryteria dopuszczenia pojazdów do ruchu na obszarze Strefy oraz szczególne rozwiązania dla mieszkańców, w tym możliwość zachowania uprawnienia do korzystania z pojazdu niespełniającego wymagań emisyjnych pod warunkiem jego posiadania przed dniem 26 czerwca 2025 r.

Istotne znaczenie ma przy tym tytuł prawny do pojazdu, ponieważ ww. uchwała precyzyjnie określa jakie formy posiadania są uznawane na potrzeby zastosowania przepisów przejściowych. Oprócz prawa własności lub współwłasności, za posiadanie pojazdu uznaje się również m.in.:

1. korzystanie z pojazdu na podstawie umowy leasingu,
2. umowę przewłaszczenia na zabezpieczenie (w przypadku kredytu na zakup pojazdu),
3. korzystanie z samochodu służbowego do celów prywatnych na podstawie umowy z pracodawcą lub stosownego oświadczenia wraz z potwierdzeniem zatrudnienia na umowę o pracę,
4. umowę najmu długoterminowego zawartą z podmiotem prowadzącym działalność gospodarczą w zakresie wynajmu pojazdów (PKD 77.11.Z),
5. umowę zawartą pomiędzy spółką partnerską a partnerem tej spółki, uprawniającą do korzystania z pojazdu.

Jak wskazano, oznacza to, że Uchwała nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 r. *w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie* zawiera zamknięty katalog tytułów posiadania pojazdu. Inne sposoby korzystania z pojazdu, w szczególności umowy zawierane pomiędzy osobami prywatnymi (np. najem lub użyczenie), nie stanowią podstawy do zwolnienia pojazdów z wymogów określonych w przepisach

[wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych: na podstawie przepisów o ochronie danych osobowych oraz art. 5 ust. 2 ustawy o dostępie do informacji publicznej; jawność wyłączyła Magdalena Swoboda Główny Specjalista Referatu Sesji RMK w Kancelarii Rady Miasta Krakowa]

uchwały. Również nabycie prawa własności pojazdu po dniu 26 czerwca 2025 r. nie pozwala na skorzystanie z uprawnienia przewidzianego dla dotychczasowych posiadaczy.

Powyższa uchwała Rady Miasta Krakowa umożliwia korzystanie z pojazdów niespełniających wymagań emisyjnych na obszarze Strefy, w okresie od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2028 r., po wniesieniu opłaty. Jest to rozwiązanie łagodzące skutki wprowadzonych ograniczeń.

W terminie od 29 listopada 2024 r. do 17 stycznia 2025 r., zgodnie z obowiązującymi w Krakowie zasadami konsultacji z mieszkańcami, przeprowadzono konsultacje społeczne dotyczące projektu uchwały wprowadzającej SCT. Zgłoszone uwagi i opinie zostały zestawione, przeanalizowane i przedstawione Radzie Miasta Krakowa wraz z uzasadnieniem ich uwzględnienia bądź nieuwzględnienia. Konsultacje społeczne mają charakter opiniodawczo-doradczy. Nie oznacza to jednak ich „pozorności", lecz odzwierciedla konstytucyjny model stanowienia prawa miejscowego, w którym odpowiedzialność za ostateczny kształt uchwały ponosi organ stanowiący gminy.

Wskazano, iż aktualne regulacje są bardziej elastyczne niż rozwiązania przewidziane we wcześniejszej uchwale z 2022 roku. Zgodnie z tamtymi przepisami Strefa obejmowała obszar całego Miasta i nie przewidywała możliwości wjazdu po wniesieniu opłaty. W przypadku samochodów osobowych z silnikiem Diesla znaczenie miała data ostatniej rejestracji pojazdu:

1. do 30 czerwca 2026 r. pojazdy zarejestrowane po raz ostatni przed 1 marca 2023 r. mogły poruszać się po Strefie, jeżeli spełniały wymaganie co najmniej Euro 2 lub rok produkcji od 1996;
2. pojazdy zarejestrowane po raz ostatni po 1 marca 2023 r. musiały spełniać wymaganie co najmniej Euro 5 lub rok produkcji od 2010,
3. od 1 lipca 2026 r. wszystkie samochody osobowe z silnikiem Diesla - niezależnie od daty rejestracji - musiałyby spełniać wymaganie co najmniej Euro 5 lub rok produkcji od 2010.

Jak wskazano, obowiązująca uchwała, wprowadzając m.in. możliwość czasowego wjazdu po uiszczeniu opłaty oraz preferencje dla mieszkańców Miasta, stanowi rozwiązanie mniej restrykcyjne niż regulacje przyjęte wcześniej. Zmiany związane z funkcjonowaniem Strefy Czystego Transportu w Krakowie mogą być dla części mieszkańców trudne, jednakże celem wprowadzonych przepisów jest ograniczenie negatywnego wpływu transportu na zdrowie mieszkańców.

W najbliższym czasie zostaną podjęte działania dla wprowadzenia korekt w uchwale 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.

W odniesieniu do kwestii budowy parkingów poinformowano, że ich budowa jest zawsze zadaniem inwestycyjnym finansowanym z budżetu Gminy Miejskiej Kraków, z ewentualnym dofinansowaniem z programów Unii Europejskiej lub zabezpieczanych finansowo przez PKP PLK SA przy przystankach kolejowych. Realizacja takich inwestycji wynika przede wszystkim z deficytu miejsc do parkowania na obszarach o wysokim poziomie

[wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych: na podstawie przepisów o ochronie danych osobowych oraz art. 5 ust. 2 ustawy o dostępie do informacji publicznej; jawność wyłączyła Magdalena Swoboda Główny Specjalista Referatu Sesji RMK w Kancelarii Rady Miasta Krakowa]

zurbanizowania oraz intencji powstrzymania parkowania na ulicach dla ruchu tranzytowego i zachęcenia do korzystania ze środków transportu komunikacji zbiorowej (m.in. czynnik ekologiczny) zamiast z samochodu (parkingi „P+R").

Wskazano, iż zagospodarowanie terenu wzdłuż ulicy Wielickiej w Krakowie uniemożliwia lokalizację parkingu z powodu budownictwa mieszkaniowego osób prywatnych, ciasnej zabudowy, braku sąsiedztwa przystanków komunikacji zbiorowej dla przesiadki z samochodu, znacznych kosztów wykupu gruntów i zorganizowania infrastruktury funkcjonalnej dla parkingu „P+R" oraz dużych nakładów finansowych przebudowy odcinka ulicy głównej ruchu przyspieszonego. W uchwale nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r. *w sprawie przyjęcia programu parkingowego dla Miasta Krakowa* nie została przewidziana lokalizacja parkingu przy drodze krajowej nr 94.

Najbliższy ulicy Wielickiej parking w systemie „P+R", przygotowywany jest w rejonie przystanku kolejowego „Kraków-Złocień" (dojazd od ulic Sucharskiego i Złocieniowej). Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie posiada zezwolenie na rozbudowę infrastruktury drogowej i komunikacyjnej w rejonie przystanku Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej „SKA Opatkowice" (rejon ulic Studniarskiego i Dębskiego) z parkingiem „P+R" na około 100 miejsc. Aktualnie w tym rejonie Miasta funkcjonuje parking „P+R Nowy Bieżanów".

Komisja pragnie podkreślić, iż uznanie wniosku za niezasługujący na uwzględnienie w obecnym stanie prawnym nie oznacza braku zrozumienia dla argumentacji wnioskodawczyni. 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 wnioskowanych zmian zapadną w perspektywie najbliższych miesięcy. Na dzień dzisiejszy ramy prawne obowiązującej uchwały nie pozwalają na indywidualne odstępstwa, niemniej jednak sytuacja podnoszona przez wnioskodawczynię będzie brana pod uwagę przy wypracowywaniu docelowych rozwiązań systemowych.

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Krakowa, która zgodnie z § 57a ust. 4 pkt 2 Statutu Miasta Krakowa, która przygotowuje dla Rady Miasta Krakowa propozycje rozstrzygnięć w sprawach wniosków i petycji składanych przez obywateli oraz przygotowuje projekty rozstrzygnięć w tych sprawach, po zapoznaniu się z wnioskiem, oraz stanowiskiem przekazanym przez Prezydenta Miasta Krakowa, uznała przedmiotowy wniosek za niezasługujący na uwzględnienie.

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Krakowa po zapoznaniu się z wyżej wymienionymi informacjami zarekomendowała rozpatrzenie przedmiotowego wniosku w sposób zaproponowany w treści projektu uchwały.

Niniejsza uchwała stanowi zawiadomienie o sposobie załatwienia wniosku w rozumieniu art. 244 § 2 k.p.a. w związku z art. 238 § 1 k.p.a. w związku z art. 247 k.p.a.

Stosownie do art. 239 k.p.a. Rada Miasta Krakowa informuje, iż: „W przypadku gdy skarga, w wyniku jej rozpatrzenia, została uznana za bezzasadną i jej bezzasadność wykazano

[wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych: na podstawie przepisów o ochronie danych osobowych oraz art. 5 ust. 2 ustawy o dostępie do informacji publicznej; jawność wyłączyła Magdalena Swoboda Główny Specjalista Referatu Sesji RMK w Kancelarii Rady Miasta Krakowa]

w odpowiedzi na skargę, a skarżący ponowił skargę bez wskazania nowych okoliczności – organ właściwy do jej rozpatrzenia może podtrzymać swoje poprzednie stanowisko z odpowiednią adnotacją w aktach sprawy – bez zawiadamiania skarżącego".

Zgodnie z art. 247 k.p.a. powyżej cytowany art. 239 k.p.a. stosuje się odpowiednio do wniosków.

**W imieniu Komisji**
**Przewodniczący**
**Grzegorz Wojciech Stawowy**

[wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych: na podstawie przepisów o ochronie danych osobowych oraz art. 5 ust. 2 ustawy o dostępie do informacji publicznej; jawność wyłączyła Magdalena Swoboda Główny Specjalista Referatu Sesji RMK w Kancelarii Rady Miasta Krakowa]