



RUCH SPOŁECZNY  
„NIE ODDAMY MIASTA”

Kraków, 17 kwietnia 2023 r.

**Rzecznik Praw Obywatelskich**  
**Dr hab. Marcin Więcek**

Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich  
al. Solidarności 77  
00-090 Warszawa

Wnioskodawca:

**RUCH SPOŁECZNY „NIE ODDAMY MIASTA”**

ul. Skawińska 13/13

31-066 Kraków

**Wniosek o zbadanie naruszeń konstytucyjnych praw i wolności obywateli  
Rzeczypospolitej Polskiej w związku z *Ustawą o elektromobilności i paliwach  
alternatywnych* oraz uchwałami rad gmin ustanawiającymi tzw. Strefy  
Czystego Transportu.**

Działając w imieniu członków naszego ruchu społecznego oraz reprezentowanych przez nas obywateli, tj. grupy społecznej, złożonej z podzielających wspólne wartości osób, które zdecydowały się zostać sygnatariuszami petycji współorganizowanych przez Ruch Społeczny „Nie oddamy miasta” (treści petycji w załącznikach), na podstawie art. 208 ust. 1 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r.*, w związku z art. 208 ust. 2 ustawy zasadniczej, niniejszym wnosimy o zastosowanie art. 1 ust. 3 oraz art. 9 pkt. 1 *Ustawy z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich* (Dz. U. RP 1987, nr 21, poz. 123) poprzez zbadanie wystąpienia naruszeń konstytucyjnych praw i wolności obywatelskich w wyniku:

1. obowiązywania art. 39-40 *Ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (Dz. U. RP 2018, poz. 317 z późn. zm.), zwanej dalej Ustawą o elektromobilności;



## RUCH SPOŁECZNY „NIE ODDAMY MIASTA”

2. przyjęcia przez Radę Miasta Krakowa *Uchwały z 23 listopada 2022 r. nr C/2707/22 ustanawiającej na obszarze całego Krakowa tzw. Strefę Czystego Transportu*, zwanej dalej uchwałą C/2707/22.

Po zbadaniu sprawy, w przypadku przyjęcia stwierdzenia, iż takie naruszenia praw i wolności wystąpiły lub zachodzi wysokie prawdopodobieństwo występowania takich naruszeń obecnie bądź w przyszłości, wnioskujemy o:

1. skierowanie wystąpienia do organu uchwałodawczego – Rady Miasta Krakowa – jeśli Rzecznik stwierdził naruszenie wolności bądź praw człowieka i obywatela w treści uchwały C/2707/22,
2. zwrócenie się do organu nadrzędnego nad organem uchwałodawczym gminy z wnioskiem o zastosowanie środków przewidzianych w przepisach prawa;
3. zwrócenie się o wszczęcie postępowania sądowego do wojewódzkiego organu nadzoru, wniesienie skargi do sądu administracyjnego lub uczestniczenie w tych postępowaniach - na prawach przysługujących prokuratorowi;
4. wystąpienie do właściwego organu państwa z wnioskiem o podjęcie inicjatywy ustawodawczej bądź o wydanie lub zmianę innych aktów prawnych w sprawach dotyczących wolności i praw człowieka i obywatela – jeśli Rzecznik stwierdził naruszenie podstawowych praw i wolności w Ustawie o elektromobilności;
5. wystąpienie do właściwych organów państwa z wnioskami o zbadanie zgodności z Konstytucją RP przepisów art. 12-14 oraz art. 39-40 Ustawy o elektromobilności oraz zgodności z Konstytucją RP uchwały C/2707/22.

### UZASADNIENIE

#### **Okoliczności związane z wdrażaniem tzw. stref czystego transportu w polskich miastach**

W dniu 23 listopada 2022 r. Rada Miejska w Krakowie uchwaliła uchwałę nr C/2707/22, uznając iż działa w ramach przepisów określonych w Ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz wypełnia wolę polityczną wyrażoną w uchwale nr XXV/373/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego.

W grudniu 2022 r. uchwałę C/2707/22 w całości zaskarżono do Wojewody Małopolskiego z wnioskiem o jej unieważnienie. Wśród podmiotów skarżących znalazły się liczne organizacje społeczne, reprezentujące różne grupy obywateli. Na początku stycznia 2023 r. Wojewoda



## RUCH SPOŁECZNY „NIE ODDAMY MIASTA”

Małopolski ogłosił, iż nie unieważni w/w uchwały, a jedynie rozważy wystąpienie na drogę sądową w kwestii zbadania jej przepisów.

Warto przy tym zaznaczyć, iż we wniosku do Wojewody Małopolskiego o unieważnienie uchwały C/2707/22 jeden z podmiotów wnioskujących – Stowarzyszenie Kultury Chrześcijańskiej im. Ks. Piotra Skargi – wskazało na szereg naruszeń w zakresie: niezgodności w/w uchwały z przepisami Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, niezgodności w/w uchwały z przepisami Ustawy o elektromobilności (m.in. poprzez wykroczenie w szeregu postanowień uchwały poza ustawową delegację do kształtowania prawa miejscowego w zakresie ustanawiania strefy czystego transportu); naruszenia przepisami w/w uchwały osobistego interesu prawnego wnioskodawców. Członkowie tego Stowarzyszenia, jak również członkowie Stowarzyszenia „Polonia Christiana”, Ruchu 16 Postulatów, Stowarzyszenia „Małopolski Bunt Droga Do Wolności”, organizacji Pobudka, organizacji Watahy Głosu Obywatelskiego, a także członkowie ruchu „Polska Jest Jedna”, współtworzą Ruch Społeczny „Nie Oddamy Miasta”.

W grudniu 2022 r. oraz w styczniu 2023 r. ekspercki think-tank prawniczy Instytut Ordo Iuris wydał dwie krytyczne opinie prawne w odniesieniu do Ustawy o elektromobilności oraz do uchwały C/2707/22. Zawarto w nich m.in. konkretną sugestię pod adresem organów państwa: „Podjęcie działań nadzorczych jest więc konieczne nie tylko z uwagi na potrzebę zapewnienia praworządności, ale również ze względu na precedensowy charakter uchwały o ustanowieniu strefy czystego powietrza. Brak stosownej reakcji może bowiem doprowadzić do przyjęcia podobnie wadliwych rozwiązań prawnych także w innych regionach Polski”.

W dniu 25 stycznia 2023 r. Urząd Miasta Stołecznego Warszawy zapowiedział oficjalnie wprowadzenie w tym mieście tzw. Strefy Czystego Transportu. W komunikacie prasowym wzmiankowano projekt uchwały zawierający 8 artykułów, 3 załączniki i uzasadnienie. Projekt został poddany konsultacjom społecznym, które mają zostać przeprowadzone w okresie od 25 stycznia do 25 kwietnia 2023 r. Całość przekazu medialnego wskazuje na to, iż warszawski magistrat już przesądził o wprowadzeniu takiej strefy (użycie licznych sformułowań takich jak „powstanie”, „mamy obowiązek to zrobić”), uzasadniając to różnego rodzaju przesłankami.

We Wrocławiu tamtejszy urząd miasta zlecił Polskiemu Stowarzyszeniu Paliw Alternatywnych (PSPA) przygotowanie raportu, który miał sprawdzić poziom emisji spalin we Wrocławiu oraz przedstawić rekomendacje w zakresie utworzenia Strefy Czystego Transportu w tym mieście. Wyniki i wnioski z raportu zaprezentowano pod koniec grudnia 2022 r. Warto przy tym zauważyć, iż rzeczona PSPA określa się jako „największa organizacja branżowa, kreująca rynek elektromobilności i technologii wodorowych w Polsce i w regionie CEE” (cyt. za stroną oficjalną [pspa.com.pl](http://pspa.com.pl)). Pozwala to jednoznacznie na określenie tego podmiotu jako organizacji o charakterze lobbingsowym a nie eksperckim, której uwarunkowane ideologicznie interesy mogą



## RUCH SPOŁECZNY „NIE ODDAMY MIASTA”

pozostawać w sprzeczności z interesami większości mieszkańców Wrocławia. Jak zapowiedział Tomasz Stefanicki z Biura Zrównoważonego Rozwoju Miasta Wrocławia, miasto w 2023 r. planuje przeprowadzenie konsultacji społecznych z mieszkańcami w zakresie ocen trzech wariantów, zaproponowanych przez PSPA we wspomnianym raporcie. Rok 2025 miałby być – wedle planów władz Wrocławia – pierwszym rokiem obowiązywania strefy w tym mieście.

Powyższe przykłady dowodzą tezy, iż problemy wynikające z przyjęcia przez władze miasta Krakowa uchwały C/2707/22 **nie są zjawiskiem lokalnym, lecz stają się zagadnieniem ogólnopolskim. Działania legislacyjne, prowadzone przez szereg polskich miast, w zakresie przyjęcia uchwał o ustanowieniu tzw. Stref Czystego Transportu, na podstawie przepisów Ustawy o elektromobilności, stawiają na porządku dziennym kwestię rozstrzygnięcia zgodności przepisów tejże ustawy z Konstytucją RP, a wraz z tym – kwestię zbadania zgodności z ustawą zasadniczą przyjętych już aktów prawa miejscowego, dotyczących tej problematyki.** Na ten moment jedynym polskim miastem, w którym taka decyzja rady gminy już zapadła, jest Kraków.

### **Niezgodność art. 39-40 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z Konstytucją RP**

Jak wiemy, istotą prawa własności jest zdolność dysponowania ruchomościami bądź nieruchomościami, do których posiada się tytuł własności. W literaturze przedmiotu najczęściej konstrukcję prawa własności ujmuje się triadą podstawowych uprawnień właściciela: korzystanie z rzeczy, posiadanie jej oraz rozporządzanie nią (Dadańska Warszawa 2020). Jak zauważa Bronisław Ziemiński na kartach „Prawa cywilnego” (wyd. 3, Poznań 2003), nie można rozpatrywać kwestii posiadania w oderwaniu od korzystania z danego przedmiotu. Tak więc prawo własności pojazdu samochodowego nierozłącznie wiąże się ze zdolnością prawną do korzystania z niego, określoną przepisami homologacyjnymi i rejestracyjnymi względem pojazdu oraz wymogiem posiadania prawa jazdy względem jego posiadacza.

Na terenie Unii Europejskiej występuje ujednolicony system homologacji pojazdów samochodowych, który z poziomu rozporządzeń ceduje określone kompetencje w tym zakresie na organy krajowe. W Polsce takim organem dopuszczającym pojazd do korzystania z dróg publicznych jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Organ ten orzeka o dopuszczeniu do ruchu określonych modeli samochodów, jak również wydaje świadectwa homologacji w zakresie instalacji gazowych w samochodach oraz uznania homologacji pojazdów z innych krajów członkowskich. Uzyskanie homologacji oznacza, iż określony pojazd, w zgodzie z przepisami Ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. RP 1997, nr 98, poz. 602) może być użytkowany na drogach publicznych, po zarejestrowaniu go w odpowiednim starostwie.



## RUCH SPOŁECZNY „NIE ODDAMY MIASTA”

Wprowadzona do polskiego porządku prawnego w 2018 roku Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, niejako obok całego systemu procedur związanych z transportem drogowym, wprowadza nowe rozwiązania, które w niejasny sposób dopuszczają możliwość zastosowania ograniczeń prawa własności zawartego w art. 64 Konstytucji RP. Rozwiązania te, zgrupowane w przepisach artykułów 39-40, przewidują możliwość ustanowienia na terenie gminy tzw. Strefy Czystego Transportu, poprzez stosowną uchwałę organu legislacyjnego tejże jednostki samorządu terytorialnego. Wskazując w art. 39 ust. 1, iż mowa jest o drogach, których zarządcą jest gmina, ustawodawca niejako potwierdza, iż przepisy kształtujące możliwość utworzenia takiej strefy obejmować mają ten sam typ infrastruktury drogowej, co przepisy dotyczące homologacji i rejestracji pojazdów samochodowych. Podobnie stwierdzenie z przywołanego wyżej przepisu art. 39 ust. 1, które traktuje o zakazie wjazdów do takowej strefy „pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym” - innych niż wskazane w opisanym dalej w ustawie katalogu wyłączeń – dowodzi, iż ustawodawca dopuścił okoliczność wydania aktu prawa miejscowego, który w bliżej niesprecyzowanym zakresie dokona ograniczenia konstytucyjnego prawa własności poprzez uniemożliwienie poruszania się pojazdami nieobjętymi katalogiem wyłączeń po drogach danej gminy.

Trudno wywieźć z samego art. 39 ust. 1 tejże ustawy jakiegokolwiek unormowanie jednoznacznie i precyzyjnie ograniczające prawo własności. Wprawdzie zakres terytorialny takiego ograniczenia znajduje w nim swoje domniemane określenie właśnie w postaci frazy „na terenie gminy”, niemniej jednak całość przepisu należy jednoznacznie interpretować jako rozwiązanie fakultatywne. Ustawodawca, posługując się sformułowaniem „można ustanowić”, zawartym w art. 39 ust. 1 ustawy, w sposób oczywisty scedował kompetencję do ustanawiania Strefy Czystego Transportu na organ legislacyjny gminy. Analiza następujących po sobie unormowań, zawartych w ustępach 3, 4, 5, 7 tegoż artykułu, jak również art. 40 ust. 2, prowadzi do wniosku, iż kompetencją rady gminy stało się określenie niemal w całości zakresu ograniczenia konstytucyjnego prawa własności, czy to poprzez regulację faktycznego obszaru obowiązywania strefy, czy też w zakresie opłat za poruszanie się po niej, sposobu organizacji ruchu wewnątrz strefy, ostatecznego katalogu podmiotów zwolnionych z respektowania zasad strefy, czy wreszcie okresu obowiązywania takich przepisów. Tym samym organ stanowiący prawo na poziomie samorządu terytorialnego otrzymał kompetencję do arbitralnego ograniczania prawa własności za pomocą aktu prawa miejscowego. Kompetencję tę mocą wskazanych wyżej art. 39 i 40 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych przyznano mu - w sposób rażąco sprzeczny z ustrojową ścieżką dla formułowania ograniczeń prawa własności przewidzianą w art. 64 ust. 3 Konstytucji RP i zarazem w sposób nie mieszczący się w zakresie dopuszczalnych ograniczeń, o których mowa w art. 31 ust. 3 ustawy zasadniczej.



## RUCH SPOŁECZNY „NIE ODDAMY MIASTA”

Tymczasem, jak podnosi w uzasadnieniu do wyroku z 11 maja 1999 r. (Sygn. akt P 9/98) Trybunał Konstytucyjny, „Każde wkroczenie w tę materię (ustawową – przyp.) przez organ władzy wykonawczej w akcie podustawowym prowadzi do niedopuszczalnego naruszenia hierarchii źródeł prawa. Naruszenie hierarchii źródeł prawa może mieć miejsce także wtedy, gdy ustawodawca formułuje w ustawie delegację do uregulowania jakiegoś problemu prawnego w akcie podustawowym, mimo że objęta jest ona wyłącznością ustawową”. W tym samym orzeczeniu czytamy również wniosek, iż „cała sfera ograniczeń prawa własności należy do tzw. materii ustawowej, w związku z czym ustawodawca władzy prawodawczej w tym zakresie nie może delegować na inne organy”. Jest to wniosek o tyle jednoznaczny i definitywny, iż – jak podnosi dalej Trybunał – nie wzruszają go okoliczności ustanowienia tego typu delegacji oraz sytuacja podmiotów nim objętych – w przypadku rzezonego orzeczenia mowa była o konflikcie w zakresie korzystania z prawa własności pomiędzy właścicielami sąsiednich nieruchomości.

W tym kontekście warto także zwrócić uwagę na stwierdzenia zawarte w uzasadnieniach do dwóch innych orzeczeń Trybunału. W uzasadnieniu do wyroku z 25 listopada 2003 r. w sprawie K 37/02, sąd konstytucyjny stwierdził, iż „wykluczone jest (...) takie formułowanie norm prawnych, które prowadzi do powstania niepewności co do treści praw bądź obowiązków adresatów, a jednocześnie stwarza nieusprawiedliwioną swobodę czy wręcz dowolność interpretacyjną organów stosujących prawo”. Sędziowie powołali się przy tym na orzeczenie wydane przez Trybunał Konstytucyjny 24 lutego 2003 r. w sprawie K 28/02. Uznano w nim, że „ustawodawca nie może (...) poprzez niejasne formułowanie treści przepisów pozostawiać organom mającym je stosować nadmiernej swobody przy ustalaniu ich zakresu podmiotowego i przedmiotowego”. **W naszej ocenie występuje bardzo wysokie prawdopodobieństwo zarówno deliktu ustrojowego w postaci przekazania mocą artykułów 39-40 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych kompetencji do ograniczania konstytucyjnego prawa własności organom stanowiącym na poziomie samorządu terytorialnego, jak również kolizji z zakresem dopuszczalnych ograniczeń prawa własności zawartych w art. 31 ust. 3 konstytucji i całą dotychczasową linią orzeczniczą Trybunału Konstytucyjnego w tej materii poprzez pozostawienie nadmiernej swobody organowi gminy w zakresie korzystania z przepisów zawartych w art. 39-40 w/w ustawy.**

### **Niezgodność uchwały C/2707/22 z Konstytucją RP**

Na wstępie tej części wywodu zaznaczyć należy, że art. 32 ust.1 Konstytucji RP ustanawia równość wszystkich wobec prawa. Zdanie drugie ust.1 art. 32 uściśla, że „wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne”. Konstytucja gwarantuje również wszystkim obywatelom zakaz dyskryminacji w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z



## RUCH SPOŁECZNY „NIE ODDAMY MIASTA”

jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 ust. 2). I na tym tle należy wskazać, iż uchwała C/2707/22 stoi w sprzeczności z przytoczonymi normami konstytucyjnymi.

Przede wszystkim wprowadzone uchwałą regulacje dotkną w sposób nieproporcjonalny osoby o niższym statusie majątkowym, których nie będzie stać na zakup nowego pojazdu spełniającego wymagania zawarte w uchwale bądź w ustawie o elektromobilności.

Rada Miasta Krakowa naruszyła uchwałą przepis art. 52 ust. 1 Konstytucji RP, zgodnie z którym „każdemu zapewnia się wolność poruszania się po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wyboru miejsca zamieszkania i pobytu”. Prawo swobodnego przemieszczania się zostanie ograniczone nie tylko mieszkańcom miasta Krakowa, ale również innym osobom, w tym przemieszczającym się do Krakowa do pracy, a zamieszkałym poza terenem gminy, czy osobom z innych części Polski, które chociażby w podróży powinny przejechać częściowo Strefę Czystego Transportu. Uchwała wykracza swym zasięgiem oddziaływania poza miasto Kraków i obejmuje osoby inne niż mieszkańcy tej gminy, a zatem Rada Miasta Krakowa bezprawnie przypisała sobie kompetencje do regulowania sytuacji prawnej i faktycznej jednostek jej niepodlegających.

Uchwała dopuszcza również zróżnicowanie sytuacji prawnej obywateli ze względu na wiek. W załączniku nr 2 do Uchwały C/2707/22, w punkcie 7 zastrzeżono, że dopuszczone do wjazdu i poruszania się po SCT są: „pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t zarejestrowane przed dniem 1 marca 2023 r., których właścicielami są osoby, które najpóźniej w dniu 1 stycznia 2023 r. ukończyły co najmniej 70 lat, prowadzone w trakcie wjazdu i poruszania się w obszarze SCT wyłącznie przez tychże właścicieli”. Ujęty w ten sposób przepis różnicuje sytuację prawną obywateli. W tym przypadku dopuszcza bowiem niespełniające wymogów pojazdy do poruszania się po SCT, jeśli spełniona jest przesłanka wieku oraz obowiązek osobistego prowadzenia pojazdu przez osobę zwolnioną z zakazu.

Uchwała ogranicza przede wszystkim prawo własności, co zostało już powyżej wykazane w odniesieniu do Ustawy o elektromobilności i delegowania przez nią takowej kompetencji na rady gmin. Uniemożliwienie właścicielom korzystania z uprzednio homologowanych i zarejestrowanych samochodów przemieszczania się nimi po drugim największym obszarowo mieście w Polsce uderza bezpośrednio w gwarancje art. 64 Konstytucji RP. Prawo własności stanowi zaś podstawę ustroju ekonomicznego Polski, ujętego w konstytucji jako społeczna gospodarka rynkowa, przez co podlega ochronie prawnej. Kodeks cywilny w art. 140 stanowi z kolei, że w granicach określonych przez ustawy i zasady współżycia społecznego właściciel może, z wyłączeniem innych osób, korzystać z rzeczy zgodnie ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem swego prawa, w szczególności może pobierać pożytki i inne dochody z rzeczy. Istotą prawa własności jest możliwość korzystania z rzeczy, która z kolei jest znacznie



## RUCH SPOŁECZNY „NIE ODDAMY MIASTA”

ograniczona przez przepisy uchwały. Stworzenie oznakowanych stref, utrudniających wjazd określonym pojazdom, z pewnością stoi więc w sprzeczności z przepisami prawa, w tym z wymogami wyrażonymi w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, który stanowi, że ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw mogą być ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób. Niemniej jednak, jak mówi przywołany przepis konstytucyjny, „ograniczenia te nie mogą naruszać istoty wolności i praw”.

Uchwała C/2707/22 pozbawia w sposób istotny możliwości z korzystania z własności określonej grupy nie tylko mieszkańców Krakowa, ale również innych osób, przybywających na tego obszar. W odniesieniu do liczonej w setkach tysięcy osób grupy obywateli, których pojazdy zostaną wykluczone z poruszania się po Strefie Czystego Transportu, **oznacza to naruszenie istoty przysługującego im z mocy przywołanych przepisów konstytucyjnych prawa własności.**

Podsumowując, w związku z bardzo szerokim w swym zakresie materialnym wysoce prawdopodobnym stanem niezgodności treści uchwały nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa z przepisami Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, wykonanie rzeczony uchwały powinno zostać wstrzymane, a sama uchwała winna zostać poddana kontroli konstytucyjności, w szczególności pod kątem niezgodności jej przepisów z art. 52 i art. 64 Konstytucji, w związku z art. 31 ust. 1 i 3 Konstytucji.

Konstytucyjna wolność przemieszczania się, którą ujęto w art. 52 wraz z wolnością wyboru miejsca zamieszkania i pobytu, jest częścią katalogu praw i wolności, zadekretowanego nie tylko w polskiej ustawie zasadniczej, ale także w traktatach międzynarodowych, takich jak Powszechna Deklaracja Praw Człowieka, czy też Międzynarodowy Pakt Praw Obywatelskich i Politycznych. Jak stwierdził polski Trybunał Konstytucyjny (wyrok K 34/99 z 28 czerwca 2000 r.), wolność ta oznacza, iż niezbędne jest „stworzenie i utrzymanie w odpowiednim stanie systemu dróg publicznych, po których każdy może poruszać się w sposób wolny od utrudnień”. W pracy naukowej pt. „Wolność przemieszczania się” Justyna Węgrzyn zauważa, że orzecznictwo Trybunału wskazuje również, w jaki sposób należy postrzegać ową swobodę. Według niej, ta konstytucyjna zasada dotyczy wprost prawa do przemieszczania się po terytorium państwa polskiego z punktu A do punktu B, za pomocą różnych środków komunikacji. Cytuje przy tym inne orzeczenie polskiego sądu konstytucyjnego – nr K21/05 z 2006 r. – w którym sędziowie orzekli: „Konstytucyjna wolność poruszania się jest więc szczególnym przejawem zarówno wolności osobistej, jak i prawa decydowania o swym życiu osobistym, stanowi także egzemplifikację ogólnego wolnościowego statusu jednostki [...]





## RUCH SPOŁECZNY „NIE ODDAMY MIASTA”

Istotą gwarancyjną wolności poruszania się jest zakaz wprowadzania przez ustawodawcę jakichkolwiek kompetencji organów władzy publicznej dotyczących ograniczeń tej wolności czy też tworzenia, znanych z praktyki ustrojów niedemokratycznych, miast zamkniętych [...] Wolność ta [...] ma charakter powszechny w tym znaczeniu, że stanowi podstawowe prawo człowieka uznane w powszechnie obowiązujących aktach prawa międzynarodowego”. Przytoczona wykładnia, wyrażona w wyrokach Trybunału Konstytucyjnego, wymaga od ustawodawcy specyficznego i zarazem bardzo ostrożnego traktowania kompetencji zawartej w art. 52 ust. 3 Konstytucji. Nie można zatem tego zapisu konstytucyjnego traktować jako kompetencji dla organów władzy publicznej do swobodnego, arbitralnego ograniczania wolności przemieszczania się, przy dochowaniu jedynie ustawowych wymogów formalnych. Inaczej mówiąc, takiego zapisu – szczególnie, iż w zakresie przesłanek materialnych jego uzupełnienie stanowi katalog wyjątków zapisany w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP – nie można traktować jako delegacji ustrojowej dla tworzenia reguł, lecz co najwyżej jako przyzwolenie na ściśle określone i uzasadnione wyjątki od reguły wynikającej z gwarancyjnego traktowania wolności przemieszczania się. Jak bowiem zauważył Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 16 marca 2021 r. (sygn. akt II KK 74/21), przesłanki wymienione w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP mają charakter kumulatywny. Oznacza to, iż musi jednocześnie zachodzić uzasadnienie formalne (wyrażone w formie ustawowej ograniczenia omawianych swobód), materialne (ustanowienie tylko takich ograniczeń, które nie naruszają istoty danej wolności lub prawa podmiotowego) oraz określające granice takiego ograniczenia, tj. tylko wtedy, gdy ograniczenie takie jest konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia, moralności publicznej albo wolności i praw innych osób. Tymczasem, kształt, zasięg i charakter tzw. Strefy Czystego Transportu w Krakowie wskazują, iż władza samorządowa dąży do złamania powyżej opisanych praw i wolności konstytucyjnych.

Wprowadzając zakaz poruszania się po obszarze całego miasta dla pojazdów niespełniających arbitralnych norm emisji spalin, nie tylko ignoruje się fakt uprzedniego dopuszczenia do ruchu, w tym uzyskania przez takie pojazdy wszelkich niezbędnych atestów i homologacji, ale również w oczywisty sposób na masową skalę narusza się istotę konstytucyjnej wolności przemieszczania się oraz wyrażonego w art. 64 Konstytucji RP prawa do własności. Jeśli bowiem kilkaset tysięcy osób zamieszkujących omawiany obszar oraz kolejne kilkaset tysięcy osób zamieszkałych poza Krakowem i regularnie korzystających z dróg publicznych na obszarze miasta, które uprzednio nabyły na własność dopuszczone do ruchu pojazdy, traci możliwość jakiegokolwiek korzystania z tych pojazdów w celach transportowych, stanowi to naruszenie ich prawa do własności jako prawa podmiotowego oraz rażące ograniczenie ich swobody przemieszczania się. To ostatnie mogą oni wciąż realizować, ale w sposób uzależniający te osoby od publicznych środków transportu lub w sposób narażający te osoby na niewspółmiernie wysokie koszty – poprzez korzystanie z usług transportu prywatnego. Przedmiot prawa własności, jakim jest samochód



## RUCH SPOŁECZNY „NIE ODDAMY MIASTA”

(notabene nabyty najczęściej z majątku danej osoby), traci swoją właściwość, gdyż nie można z niego korzystać w celu przemieszczania się, jak również nie towarzyszy takiej regulacji jakiegokolwiek odszkodowanie. Stanowi to rażące naruszenie art. 64 ust. 1 Konstytucji RP wskutek braku dostatecznego uzasadnienia dla ograniczeń tego podstawowego prawa.

Przytoczone w powyższym wywodzie przepisy konstytucyjne są częścią większej całości, jaką jest system ustrojowy państwa. W systemie tym jedną z zasad obejmujących ogół działań władz publicznych względem obywatela jest wyrażona w art. 32 Konstytucji RP zasada niedyskryminacji obywateli z jakiegokolwiek przyczyny, obejmująca swym zakresem życie polityczne, społeczne i gospodarcze. Trudno nie zauważyć, iż w przypadku zastosowania paragrafów 4 i 5 uchwały nr C/2707/22, wobec braku alternatywnych możliwości korzystania z obszaru tzw. Strefy Czystego Transportu przez obywateli posiadających pojazdy niespełniające norm określonych w art. 39 ust. 1 i 2 Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wytworzy się sytuacja, w której naruszona zostanie równość wobec prawa tych obywateli. Działaniem dyskryminującym w życiu ekonomicznym i społecznym będzie sytuacja, w której dla poruszania się po tzw. Strefie Czystego Transportu konieczne będzie zgromadzenie przez tę grupę obywateli w stosunkowo krótkim czasie dużych środków finansowych na zakup pojazdu spełniającego normy emisji spalin przewidziane w załączniku do w/w uchwały Rady Miasta Krakowa. Mało tego, każdy obywatel, którego prawa ograniczone zostaną wskutek wejścia w życie przytoczonych wyżej przepisów uchwały C/2707/22, ma prawo zaskarżenia tych przepisów do sądu administracyjnego, jako że bezpośrednio naruszają one jego indywidualny interes prawny. Jak bowiem stwierdził Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 1 lipca 2021 r. (sygn. akt SK 23/17), uprawnionym do wniesienia skargi na akt prawa miejscowego do odpowiedniego sądu administracyjnego jest każdy, kto stwierdza, iż taki akt narusza w sposób bezpośredni, zindywidualizowany, obiektywny i realny jego interes prawny. W przypadku przepisów ustanawiających tzw. Strefę Czystego Transportu na obszarze całego Krakowa tego typu naruszenia liczyć można w setkach tysięcy przypadków.

Podsumowując tę część wyvodu, pragniemy podkreślić, iż uchwała Rady Miasta Krakowa ustanawiająca tzw. Strefę Czystego Transportu **jest w naszej opinii rażąco niezgodna z szeregiem przepisów Konstytucji RP i wywiedzionych z tego aktu konstytucyjnych zasad, gwarantujących ochronę podstawowych praw i wolności obywatelskich.** Nie ma obecnie przesłanek merytorycznych, które mogłyby przemawiać za tak drastycznym ograniczeniem konstytucyjnej swobody przemieszczania się oraz konstytucyjnego prawa do rozporządzania własnością.

Tego typu ograniczenia powinny znajdować poważne uzasadnienie merytoryczne, poparte niepodważalnymi dowodami naukowymi, a na płaszczyźnie prawno-ustrojowej winny być



zastrzeżone dla sytuacji, w których konieczne jest zastosowanie jednego z konstytucyjnych stanów nadzwyczajnych.

### **Niezgodność uchwały C/2707/22 z Ustawą o elektromobilności**

W zakresie formalno-prawnym, należy wskazać, iż uchwała C/2707/22 nie wykonuje w pełni dyspozycji art. 40 z Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. RP 2018, poz. 317), który określa sposób przyjęcia oraz zakres przedmiotowy treści uchwały ustanawiającej w danej gminie tzw. Strefę Czystego Transportu. Zgodnie bowiem z art. 40 ust. 2 wspomnianej ustawy, uchwała ustanawiająca taką strefę powinna zawierać: granice obszaru strefy, sposób organizacji ruchu w strefie, dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości faktu przyjęcia uchwały i jej treści, wysokość oraz sposób poboru opłaty dla pojazdów niespełniających norm emisji spalin przewidzianych uchwałą, które w godz. 9-17 w okresie do trzech lat od momentu wprowadzenia strefy będą uprawnione do poruszania się po jej obszarze, a także wysokość opłaty za nalepkę i szczegółowy sposób wydawania nalepki oznaczającej pojazd uprawniony do wjazdu do strefy.

Konstrukcja językowa art. 40 ust. 2 wskazuje, iż wymienione wyżej treści są obligatoryjne dla organu stanowiącego i powinny znaleźć się w treści uchwały, bez względu na kształt prawno-organizacyjny, jaki gmina wybierze dla funkcjonowania strefy. Jednakże uchwała nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa nie zawiera treści przewidzianych w punktach 2 i 4 tego ustępu, co stanowi formalne i materialne naruszenie dyspozycji ustawowej. Brak ujęcia w uchwale treści związanych z pkt 4 (art. 40 ust. 2 ustawy) można uznać za brak formalny, jak również za poważne ograniczenie praw podmiotowych licznej grupy mieszkańców i osób spoza Krakowa przyjeżdżających do miasta w celach zarobkowych, kulturalnych, oświatowych, związanych z ochroną zdrowia – w Krakowie znajdują się specjalistyczne ośrodki medyczne w których leczą się osoby z całego województwa małopolskiego. W perspektywie ewentualnego wdrożenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie – wobec nieumieszczenia w treści uchwały ją ustanawiającej jakichkolwiek możliwości odpłatnego wjazdu do strefy dla pojazdów niespełniających norm emisji spalin i zarazem nieobjętych katalogiem wyłączeń – brak stosownej regulacji stanowi z jednej strony uchybienie formalne, natomiast z drugiej strony nie może być usprawiedliwiany arbitralnym wyborem organu uchwałodawczego, do którego ten ma podstawę prawną w fakultatywnym ujęciu treści art. 39 ust. 5 Ustawy o elektromobilności. Wobec nieuwzględnienia w koncepcji prawno-organizacyjnej dla Strefy Czystego Transportu w Krakowie możliwości



## RUCH SPOŁECZNY „NIE ODDAMY MIASTA”

wjazdu do niej za dodatkową opłatą, stosowny zapis o braku takiej regulacji i zarazem możliwości winien znaleźć się w uchwale Rady Miasta.

Jeszcze większe konsekwencje niesie za sobą uchybienie legislacyjne Rady Miasta Krakowa w przedmiocie nieuwzględnienia w treści uchwały art. 40 ust. 2 pkt 2 Ustawy o elektromobilności. Brak unormowania zasad organizacji ruchu drogowego w obrębie strefy – szczególnie w sytuacji objęcia jej granicami całego obszaru miasta – rodzi poważne zagrożenia wywołania chaosu w ruchu drogowym w wielu punktach miasta, zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz narażenia kierowców pojazdów poruszających się po obrzeżach miasta, w tym po obwodnicy ekspresowo-autostradowej, na mandaty i grzywny wynikające z niemożności ominięcia tzw. Strefy Czystego Transportu nawet w ruchu tranzytowym. Jak bowiem wykazali eksperci Stowarzyszenia Otwarta Wieliczka (artykuł *Petycja o unieważnienie zakazu aut i motocykli spalinowych w Krakowie (strefy SCT)*), opublikowany na panbartek.pl), pojazdy zjeżdżające z autostrady A4 oraz dróg ekspresowych S7 i S52 w kierunku Krakowa nie mają możliwości zmiany kierunku jazdy i tym samym automatycznie trafiać będą do Strefy Czystego Transportu. Oczywiście jest, że wśród tego typu pojazdów znajdzie się wiele pojazdów spoza Krakowa oraz spoza Polski, które nie posiadają wydanych uprzednio w postępowaniu administracyjnym i przesłanych pocztą nalepek zezwalających na wjazd do strefy.

Takie ukształtowanie Strefy Czystego Transportu pośrednio narusza zapisy ustawy Prawo o ruchu drogowym, uniemożliwiając zastosowanie się przez kierujących pojazdami korzystającymi z w/w dróg do przepisu z art. 22 ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Mało tego, należy zwrócić uwagę na fakt, iż władze miasta Krakowa mogą ustawiać oznakowanie drogowe informujące o wjeździe do Strefy Czystego Transportu jedynie w granicach administracyjnych miasta, natomiast takie oznakowanie w przypadku zmian dostosowujących organizację ruchu do przepisów obowiązujących w strefie wymagane byłoby do zastosowania poza granicami miasta. Tych wszystkich regulacji jednak w uchwale nr C/2707/22 brakuje, co czyni jej treść niezgodną ze wspomnianą wcześniej delegacją ustawową.

### **Zjawisko wykluczenia komunikacyjnego i uderzenie w najuboższych obywateli**

Niezależnie od wskazanych powyżej argumentów natury konstytucyjnej, prawnej i legislacyjnej, należy zwrócić uwagę na wysoką szkodliwość społeczną przepisów przyjętych uchwałą nr C/2707/22.

Pierwszym i bezpośrednim skutkiem wejścia w życie z dniem 1 lipca 2024 r. przepisów przewidzianych w w/w uchwale będzie zjawisko wykluczenia komunikacyjnego obywateli o najniższych dochodach, zamieszkujących obrzeża miasta Krakowa oraz gminy bezpośrednio



## RUCH SPOŁECZNY „NIE ODDAMY MIASTA”

sąsiadujące z tym miastem. Można bowiem wskazać długą listę lokalizacji w tych gminach, w których występują duże skupiska ludności przy jednoczesnym braku komunikacji miejskiej lub występowaniu bardzo słabej siatki połączeń realizowanych przez podmioty świadczące usługi transportowe. Wszystkie te osoby, które posiadają pojazdy niespełniające norm emisji spalin przewidzianych w załączniku do uchwały nr C/2707/22, zostaną pozostawione bez możliwości dotarcia własnym transportem do żłobków, przedszkoli, szkół, szpitali, przychodni, ośrodków pomocy społecznej, sklepów i miejsc pracy zlokalizowanych w obrębie Krakowa.

Na obszarze tzw. Strefy Czystego Transportu znajduje się obecnie 12 szpitali posiadających w ofercie świadczenia kontraktowane w NFZ oraz ponad 200 przychodni, które również świadczą usługi opłacane z budżetu. Tym samym osoby, które jednocześnie nie będą uposażone finansowo na tyle, by zakupić używany pojazd spełniający normy obowiązujące w nowej strefie bądź też realizować swoje podstawowe potrzeby transportowe za pośrednictwem prywatnych przewoźników, zostaną bezpośrednio dotknięte zjawiskiem wykluczenia komunikacyjnego a co za tym idzie również wykluczenia społecznego.

Należy także wskazać, iż uchwała nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa nie może być uznana za akt legislacyjny, realizujący działania w zakresie ochrony środowiska. Władze miasta w oficjalnym przekazie promującym rozwiązania prawne zawarte w tej uchwale podnoszą, iż Strefa Czystego Transportu jest „narzędziem wspomagającym działania na rzecz poprawy jakości powietrza i tym samym życia” (artykuł pt. *Idea SCT*, [ztp.krakow.pl](http://ztp.krakow.pl), data publ. 15.12.2022). Twierdzenie to nie jest poparte jakimikolwiek empirycznymi dowodami naukowymi. Rzeczony artykuł opublikowany na stronie Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie zawiera jedynie porównanie emisji zanieczyszczeń pomiędzy samochodami różnych generacji w zakresie norm spalania (porównuje się emisję spalin silników diesla i benzynowych oraz emisję spalin samochodów benzynowych starszej produkcji z najnowszymi silnikami diesla), natomiast nie wykazuje wpływu emisji notowanej w Krakowie na kształtowanie się ogółu zanieczyszczeń powietrza, w tym stężenia poszczególnych składników smogu. Milczenie na temat realnej zależności pomiędzy emisją spalin pochodzących z silników spalinowych, jak również wpływu na emisję zanieczyszczających powietrze substancji pochodzących z eksploatacji oraz utylizacji samochodów elektrycznych, wypełnia jedynie odwołanie do przykładu niektórych miast europejskich, które wprowadziły ograniczenia ruchu samochodowego, motywowane „zanieczyszczeniem powietrza tlenkami azotu”.

Podsumowując, treści prezentowane przez magistrat, mające uzasadniać przepisy zawarte w uchwale C/2707/22, prezentują niską wartość merytoryczną. Ich wiarygodność dodatkowo obniżają liczne sformułowania zawierające treści nacechowane ideologicznie oraz otwarcie nieprawdziwe stwierdzenia w nich zawarte (jak np. stwierdzenie, jakoby konsultacje społeczne w sprawie projektu wprowadzającego tzw. Strefę Czystego Transportu cieszyły się dużym



## RUCH SPOŁECZNY „NIE ODDAMY MIASTA”

zainteresowaniem mieszkańców – było wręcz przeciwnie, o konsultacjach wiedziało niewielkie grono mieszkańców, w tym bezpośrednio zaangażowanie przejawiało... kilkadziesiąt osób).

Ponadto, należy wskazać, iż władze miasta Krakowa w prowadzonych analizach w żaden sposób nie uwzględniły wpływu ruchu lotniczego na zanieczyszczenie powietrza w przestrzeni miejskiej. Pozostający w bezpośredniej bliskości miasta Port Lotniczy im. Jana Pawła II w Balicach w samym tylko 2019 roku obsłużył niemal 8,5 miliona pasażerów. Prognoza ruchu na rok 2023 zakłada przekroczenie tego rekordowego wyniku. Liczne opracowania naukowe, jak np. publikacja *Emisja zanieczyszczeń z sektora transportu lotniczego i jej wpływ na zdrowie człowieka* autorstwa Michała Kamińskiego, Wojciecha Pospolity, Macieja Cholewińskiego i Agnieszki Łagockiej („Kosmos” 2016, nr 4), wskazują, iż w wyniku spalania paliwa lotniczego emitowany jest nie tylko dwutlenek węgla, ale również tlenki azotu (N<sub>2</sub>O, NO, NO<sub>2</sub>), a więc substancje podobne bądź tożsame do tych rejestrowanych w wyniku procesu wytwarzania spalin samochodowych. Emisja tego typu substancji w zakresie jej wpływu na powstawanie smogu może mieć zatem zgoła inne główne źródła w stosunku do tych wskazywanych przez inicjatorów utworzenia tzw. Strefy Czystego Transportu w Krakowie.

Mało tego, nawet w przypadku emisji pochodzących z ruchu lotniczego nie będzie to dominanta kształtująca strukturę smogu pojawiającego się w tym mieście. Prawdopodobieństwo potwierdzenia opisanego wyżej scenariusza znacząco wzrasta, gdy weźmie się pod uwagę wyniki pomiarów ze stacji badających jakość powietrza w Krakowie w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska (PMŚ), a następnie przebadania strukturę typów zanieczyszczeń odnotowywanych na tych stacjach i ich relację do natężenia ruchu samochodowego w mieście. Wielokrotnie dowiedziono bowiem, że specyfika zanieczyszczeń powietrza w Krakowie wynika z dominujących w smogu wysokich stężeń pyłów zawieszonych PM<sub>10</sub> oraz PM<sub>2.5</sub>, których głównym źródłem emisji nie są pojazdy spalinowe. Przykładowo, analiza pomiarów prowadzonych w 2021 roku na stacji w Krakowie przy Alei Krasińskiego, a więc przy trasie zbierającej ruch samochodów z centrum miasta, poruszających się na dwóch trójpasmowych jezdniach, wskazuje, iż zasadniczo najwięcej pyłów PM<sub>10</sub> na tej stacji odnotowywanych jest nie w godzinach szczytu komunikacyjnego, tylko późno w nocy. Wnioski te nie stanowią wyjątku, jako że już w latach 2019- 2020 wykazano, iż ruch samochodowy praktycznie nie wpływa na wytwarzanie się smogu w centrum Krakowa. Średnio w okresie 1-11 kwietnia 2020 r. stężenia pyłu zawieszonego PM<sub>2.5</sub> na stacji przy Alei Krasińskiego wyniosły 31,9 ug/m<sup>3</sup>, podczas gdy w analogicznym okresie roku 2019 było to 31,0 ug/m<sup>3</sup>. Z kolei na stacji przy ul. Bulwarowej stężenia PM<sub>2.5</sub> w okresie 1-11 kwietnia 2020 r. wyniosły 27,8 mg/m<sup>3</sup>, wobec 23,9 mg/m<sup>3</sup> rok wcześniej. Trzeba przy tym mieć na uwadze, iż pierwsza połowa kwietnia 2020 r. – przeciwnie do analogicznego okresu rok wcześniej – była czasem kompletnego wygaszenia ruchu samochodowego w mieście na skutek rozporządzenia Rady Ministrów RP z 30 marca 2020 r.,



## RUCH SPOŁECZNY „NIE ODDAMY MIASTA”

które sankcjonowało zakaz przemieszczania się poza ściśle określonymi wyjątkami. A zatem, pomimo pustych ulic, które w ciągu Alei Trzech Wieszczów w Krakowie na początku kwietnia 2019 r., w porach porannego i popołudniowego szczytu cechowały zatory drogowe sięgające 3 kilometrów, rok później odnotowano jakość powietrza na porównywalnym poziomie, natomiast w przypadku stacji pomiarowej przy ul. Bulwarowej – na jeszcze niższym poziomie.

Oprócz tego, należy wskazać, za analizą autorstwa inż. Bartłomieja Krzycha, zamieszczoną w artykule *Zakaz starszych aut nie zwalczy smogu w Krakowie. To udowodnione* (panbartek.pl, 28.10.2022), iż pyły trafiające do powietrza takie jak PM 2,5 i PM 10 nie biorą się tylko ze spalania paliw, ale również z klocków hamulcowych oraz opon. Oznacza to, że nie tylko pojazdy spalinowe przyczyniają się do ich wytwarzania i przemieszczania, ale także i auta elektryczne i hybrydowe. Niezależnie od tego – wskazuje inż. Krzych – „pyły zawieszane pojawiają się w powietrzu w sposób naturalny, co udowodnili już naukowcy z krakowskiego Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego”. Członkowie naszego ruchu społecznego – podobnie jak setki tysięcy mieszkańców Krakowa i gmin ościennych oraz osób przyjeżdżających w różnych celach do tego miasta – zostali narażeni na skutki wejścia w życie uchwały C/2707/22. Realizacja tej uchwały wywoła dotkliwe konsekwencje, wyrządzając społeczną i ekonomiczną krzywdę oraz naruszając interes prawny setek tysięcy osób. Będzie to także – a może przede wszystkim – działanie bezprawne, prowadzone z naruszeniem konstytucyjnych wolności i praw obywatelskich oraz w sposób wadliwy realizujące przepisy ustawowe.

Tytułem uzupełnienia, winni jesteśmy przedstawić Rzecznikowi, iż nasze stanowisko jako Ruchu Społecznego „Nie oddamy miasta”, **jest zarazem stanowiskiem dużej grupy społecznej, liczącej niemal 8 tysięcy osób**, do której należą sygnatariusze petycji obywatelskich:

- kierowanej do władz miasta Krakowa i miejskich radnych, zatytułowanej „Ulice dla mieszkańców – nie oddamy Krakowa”, prowadzonej na stronie internetowej [nieoddamyaut.pl/krakow](http://nieoddamyaut.pl/krakow);
- kierowanej do władz miast: Warszawy, Wrocławia, Rzeszowa, zatytułowanej „Ulice dla mieszkańców – nie oddamy miasta”, prowadzonej na stronie internetowej [nieoddamyaut.pl/strefa-czystego-transportu](http://nieoddamyaut.pl/strefa-czystego-transportu).

Treść tych petycji, wraz z liczbami osób podpisanych pod nimi, przekazujemy jako załącznik do niniejszego wniosku.

Sławomir Skiba

Adam Hareńczyk

Marcin Cegielski

Piotr Kucharski



RUCH SPOŁECZNY  
„NIE ODDAMY MIASTA”

## Załącznik nr 1. Petycja „Ulice dla mieszkańców – nie oddamy Krakowa”

**Miejsce prowadzenia petycji:** strona <https://nieoddamyaut.pl/krakow/>

**Liczba podpisów zebranych pod petycją na dzień nadania pisma:** 3940

**Sposób weryfikacji podpisów:** walidacja i deduplikacja adresów e-mail

### Odbiorcy petycji:

- Szanowny Pan Jacek Majchrowski, Prezydent Miasta Krakowa
- Szanowny Pan Włodzimierz Pietrus, Przewodniczący Klubu PiS w Radzie Miasta Krakowa
- Szanowny Pan Andrzej Hawranek, Przewodniczący Klubu PO w Radzie Miasta Krakowa
- Szanowny Pan Jacek Bednarz, Przewodniczący Klubu Przyjazny Kraków w Radzie Miasta Krakowa
- Szanowny Pan Łukasz Gibała, Przewodniczący Klubu Kraków dla Mieszkańców w Radzie Miasta Krakowa
- Szanowny Pan Michał Starobrat, Przewodniczący Klubu Nowoczesny Kraków w Radzie Miasta Krakowa

### Treść petycji:

Szanowni Panowie,

w związku z poddaniem pod procedowanie przez Radę Miasta Krakowa uchwały w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie, której skutki społeczne i ekonomiczne mogą być dla Mieszkańców, instytucji i podmiotów gospodarczych katastrofalne, wyrażam swój zdecydowany sprzeciw wobec planów przyjęcia uchwały, prowadzącej do degeneracji ekonomicznej i społecznej miasta.

Preferowanie na terenie całego miasta pojazdów o napędzie elektrycznym sprowadza się do stopniowego wyrugowania transportu pojazdów zasilanych tradycyjnych paliwami, a tym samym do przebudowywania Krakowa do modelu miasta tworzonego dla ludzi bogatych i wrogiego wobec ludzi uboższych.

Wprowadzenie drastycznych przepisów, uderzających w większość posiadaczy i użytkowników pojazdów samochodowych, prowadzi do negatywnych konsekwencji, wynikających z





## RUCH SPOŁECZNY „NIE ODDAMY MIASTA”

ograniczenia dostępności komunikacyjnej całego miasta, w szczególności jego centrum, które już boleśnie odczuwa efekty działalności strefy płatnego parkowania.

Pomysł utworzenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie jest forsowany bez zbadania skutków ekonomicznych i społecznych takiej decyzji. Władze Miasta Krakowa nie podjęły się także wykonania rzetelnej analizy oddziaływania gospodarczego i wpływu wykluczenia olbrzymiej liczby użytkowników samochodów na dostęp do edukacji, usług społecznych, miejsc kultu religijnego, placówek służby zdrowia i zakładów usługowych.

Wypychanie Mieszkańców z centrum Krakowa to zgubny kierunek działania miejskiego samorządu, argumentowany ideologicznie, nieracjonalny i szkodzący rozwojowi miasta. Komunikacyjne zamknięcie Krakowa dla większości aut to uderzenie w osoby biedniejsze, starsze i osoby potrzebujące pomocy medycznej lub socjalnej, których nie stać na zakup drogich aut elektrycznych.

Działania władz Miasta Krakowa powodują, że samochody znów staną się dostępne tylko dla wąskich elit finansowych i osób mogących liczyć na przywileje w drodze odstępstw od przepisów procedowanej uchwały.

Mając na względzie podane powyżej argumenty zdecydowanie protestuję przeciw przyjmowaniu przez reprezentantów Mieszkańców Krakowa aktów prawnych szkodliwych dla normalnego funkcjonowania organizmu miejskiego.

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach zwracam się do autora projektu uchwały w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie, którym jest Prezydent Miasta Krakowa, o wycofanie szkodliwej uchwały z porządku obrad Rady Miasta Krakowa.

Jednocześnie wnioskuję do Radnych Rady Miasta Krakowa o nieprzyjmowanie wyżej wymienionej uchwały i odstąpienie od tworzenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie w sposób określony w tym projekcie.

Z wyrazami szacunku



## Załącznik nr 2. Petycja „Ulice dla mieszkańców – nie oddamy miasta”

**Miejsce prowadzenia petycji:** strona <https://nieoddamyaut.pl/strefy-czystego-transportu/>

**Liczba podpisów zebranych pod petycją na dzień nadania pisma:** 3588

**Sposób weryfikacji podpisów:** walidacja i deduplikacja adresów e-mail

### Odbiorcy petycji:

- Szanowny Pan Rafał Trzaskowski, Prezydent miasta stołecznego Warszawy
- Szanowny Pan Jacek Sutryk, Prezydent Miasta Wrocławia
- Szanowny Pan Konrad Fijołek, Prezydent Miasta Rzeszowa

### Treść petycji:

Szanowny Panie Prezydencie

w związku z prowadzonymi przez magistrat pracami legislacyjnymi nad projektem uchwały w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu, której skutki społeczne i ekonomiczne będą dla Mieszkańców, instytucji i podmiotów gospodarczych katastrofalne, wyrażam swój zdecydowany sprzeciw wobec planów przyjęcia uchwały.

Preferowanie na terenie całego miasta pojazdów o napędzie elektrycznym sprowadza się do stopniowego wyrugowania transportu pojazdów zasilanych tradycyjnymi paliwami, a tym samym do przebudowy miasta do miejsca przyjaznego jedynie bogatym i zarazem wrogiego ubogim.

Wprowadzenie drastycznych przepisów, uderzających w większość posiadaczy i użytkowników pojazdów samochodowych, prowadzi do negatywnych konsekwencji, wynikających z ograniczenia dostępności komunikacyjnej całego miasta, w szczególności jego centrum, które już boleśnie odczuwa efekty działalności strefy płatnego parkowania.

Tzw. Strefa Czystego Transportu może doprowadzić do degeneracji ekonomicznej i społecznej miasta. Nieporozumieniem jest forsowanie takiego pomysłu bez zbadania skutków ekonomicznych i społecznych takiej decyzji. Brak takiej informacji podważa wiarygodność działania władzy publicznej. Mało tego, kierowany przez Pana urząd nie wykonał także rzetelnej analizy oddziaływania gospodarczego i wpływu wykluczenia olbrzymiej liczby użytkowników samochodów na dostęp do edukacji, usług społecznych, miejsc kultu religijnego, placówek służby zdrowia i zakładów usługowych.



## RUCH SPOŁECZNY „NIE ODDAMY MIASTA”

Wypychanie Mieszkańców z centrum miasta to zgubny kierunek działania samorządu, argumentowany ideologicznie, nieracjonalny i szkodzący rozwojowi organizmu miejskiego. Komunikacyjne zamknięcie miasta dla setek tysięcy aut to uderzenie w osoby biedniejsze, starsze i osoby potrzebujące pomocy medycznej lub socjalnej, których nie stać na zakup drogich aut elektrycznych.

Mając na względzie podane powyżej argumenty, zdecydowanie protestuję przeciw inicjatywie władz miasta polegającej na przygotowaniu aktu prawnego otwarcie szkodliwego dla normalnego życia i funkcjonowania wszystkich sektorów – prywatnego, publicznego i społecznego. Takim aktem jest projekt uchwały w sprawie ustanowienia tzw. Strefy Czystego Transportu.

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach zwracam się do Pana jako autora projektu uchwały o wycofanie szkodliwej uchwały z dalszych prac legislacyjnych oraz o podanie do informacji publicznej skali społecznego sprzeciwu wobec forsowanej przez urząd miasta koncepcji ustanowienia Strefy Czystego Transportu.

Z wyrazami szacunku