



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.4532.2022  
OR-03.0003.4537.2022

Kraków,

2022-10-31

Pan  
Grzegorz Stawowy  
Radny Miasta Krakowa

*Janowicz*      *Panie*      *Raczu!*

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie Strefy Czystego Transportu oraz danych liczbowych dotyczących rejestracji pojazdów, przekazane przez Pana Rafała Komarewicza, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 21 października 2022 r., uprzejmie informuję.

Od początku planowania Strefy Czystego Transportu do momentu przedstawienia projektu uchwały, tworząc zasady i sposób wdrożenia SCT, Miasto stara się zrównoważyć dwa istotne czynniki, tj. ekologiczny (zmniejszenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu, i w rezultacie poprawa ochrony zdrowia mieszkańców i jakości ich życia) oraz ekonomiczny (ochrona mieszkańców przed ewentualnymi gwałtownymi skutkami ekonomicznymi wprowadzenia SCT).

Aby zrealizować w sposób rzetelny cele Strefy Czystego Transportu należy przy projektowaniu uchwały oprzeć się na stanie faktycznym, czyli odnoszącym się do floty pojazdów realnie użytkowanych w mieście i emitujących zanieczyszczenia. Właśnie takich informacji dostarczają badania pojazdów poruszających się po ulicach Krakowa, sprawdzanych pod kątem emisji spalin. Bazowanie jedynie na danych o ogólnej liczbie pojazdów zarejestrowanych w Krakowie mogłoby prowadzić do błędnych wniosków o liczbie pojazdów, jakie miałyby zostać objęte obostrzeniami. Wyjaśniając zasadność przyjęcia tego typu metody, należy przede wszystkim pamiętać o fakcie, że nie wszystkie pojazdy widniejące w bazach danych faktycznie jeszcze istnieją, i co istotne, są nadal użytkowane.

Ogólnopolska baza gromadząca dane o pojazdach zarejestrowanych w Polsce oraz o osobach uprawnionych do kierowania pojazdami, tj. Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (CEPiK) oparta jest na systemie, który nie pozwala jednoznacznie stwierdzić,

czy zarejestrowane tam samochody są nadal użytkowane. Dane ewidencyjne do CEPiK są przekazywane przez różne podmioty, w tym organy właściwe do rejestracji pojazdów (np. Wydział Ewidencji Pojazdów i Kierowców UMK). Dane te jednak nie są weryfikowane – zarówno w bazie miejskiej, jak i bazie CEPiK – pod względem tego, czy dany pojazd jest nadal użytkowany. Widnieją tam pojazdy, które z racji daty swojej produkcji, albo nie są już zdadne do użytkowania, albo kwalifikują się do rejestracji jako pojazdy historyczne. Przykładowo w krakowskiej bazie dotyczącej samochodów osobowych występują takie pojazdy jak: Opel Olympia 1.3 produkowany w latach 1933-1935, Skoda 1101 produkowana w latach 1946-1952, Fiat 1100 produkowany w latach 1939-1969. W bazie odnajdziemy także pojazdy marki Syrena 105, czy FSC Żuk. Widnieją tam również tak zwane pojazdy archiwalne, których składka OC nie jest od wielu lat opłacana, pojazdy, dla których nie przeprowadzono okresowych badań technicznych, czy też nie dokonywano żadnych czynności urzędowych ani adnotacji (co wskazuje, że nie są użytkowane w ruchu drogowym). Na przykład w Krakowie zarejestrowanych jest ponad 34 tysiące Fiatów 126 p Maluch o statusie pojazdu archiwalnego i tylko 1411 aktywnych. Fakt, że pojazd jest zarejestrowany w Krakowie, wcale nie oznacza, że porusza się on po ulicach Krakowa. Niekiedy wraz ze zmianą miejsca zamieszkania, właściciele pojazdów nie dokonują ich przerejestrowania, a pojazdy faktycznie użytkowane są w innym miejscu. Takie sytuacje prowadzą do zafałszowania danych dotyczących faktycznej liczby samochodów, które miałyby zostać objęte zasadami działania Strefy Czystego Transportu.

W związku z powyższym kluczowe jest przyjęcie metodyki opierającej się o stan faktyczny, a nie tylko i wyłącznie o dane liczbowe wynikające z CEPiK czy bazy Wydziału Ewidencji Pojazdów i Kierowców UMK. Bez właściwego oglądu rzeczywistości i w oparciu o błędne dane trudno o tworzenie projektu Strefy Czystego Transportu, który będzie prowadził do realnej poprawy jakości powietrza, a jednocześnie zabezpieczy interesy mieszkańców przed gwałtownymi zmianami ekonomicznymi wynikającymi z wprowadzenia SCT. Uwzględniając ww. niedoskonałości baz danych, w obliczeniach dotyczących efektywności Strefy Czystego Transportu przyjęto wyniki badań z 2019 r. dotyczących realnej emisji spalin emitowanych przez pojazdy faktycznie poruszające się po ulicach Krakowa. Według tych wyników w 2019 r. zaproponowanych w uchwale limitów norm emisji Euro nie spełniało około 27% pojazdów poruszających się po mieście. Obecnie ta wartość nie przekracza 25%. To oznacza, że wymogów, które miałyby obowiązywać od 2026 r., aktualnie nie spełniłoby około 100 tys. pojazdów. W roku 2026 r. tych pojazdów będzie jeszcze mniej.

Z uwagi na fakt, że nie wszystkie pojazdy z tego samego roku produkcji posiadają identyczną normę EURO, zestawienie samochodów osobowych z podziałem na normę EURO zostało zaprezentowane odrębnie.

Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Krakowie z podziałem na rocznik wyprodukowania:

rok produkcji	do 1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
samochody osobowe	102 404	7 003	7 590	6 089	5 659	6 157	6 761

rok produkcji	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
samochody osobowe	8 155	8 776	9 420	11 671	11 340	11027	12 922

rok produkcji	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
samochody osobowe	15 179	17 092	16 989	18 382	20 099	19 764	16 081

rok produkcji	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
samochody osobowe	15 265	14 725	13 311	12 795	14 328	16 354	19 154

rok produkcji	2017	2018	2019	2020	2021
samochody osobowe	21 994	22 599	22 929	18 147	19 838

Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Krakowie z podziałem na normę EURO:

norma EURO	(brak normy)	1	2	3	4	5	6
samochody osobowe	116 979	24 728	38 001	64 234	88 666	41 531	175 860

Liczba motocykli o pojemności od 50 cm<sup>3</sup> zarejestrowanych w Krakowie z podziałem na pojemność silnika:

pojemność silnika w cm <sup>3</sup>	do 125 cm <sup>3</sup>	powyżej 125 cm <sup>3</sup>
motocykle	7 559	19 171

Liczba pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t zarejestrowanych w Krakowie:

autobusy	samochody ciężarowe i ciężarowo-osobowe	ciągniki samochodowe
2 720	8 079	4 073

Dane opracowane zostały na podstawie raportu z GUS T03R według stanu na dzień 31 grudnia 2021 r.

Poniższe dane opracowano na podstawie raportu wygenerowanego z modułu

sprawozdawczego systemu POJAZD (pojazdy zarejestrowane w Krakowie w przedziale czasowym 28 września 2020 r. – 27 września 2022 r.). Wydział Ewidencji Pojazdów i Kierowców UMK nie dysponuje narzędziem informatycznym pozwalającym na wygenerowanie raportu zawierającego dane dotyczące norm EURO zarejestrowanych pojazdów. Dane te zostaną przekazane Panu Radnemu po uzyskaniu raportu od administratora systemu POJAZD.

rodzaj pojazdu rok produkcji	samochody osobowe	samochody ciężarowe	autobusy	motocykle
do 1980	190	15	0	108
1980	13	3	0	6
1981	10	1	0	11
1982	11	0	0	8
1983	18	1	0	15
1984	21	2	0	15
1985	21	1	0	20
1986	30	5	0	21
1987	43	5	0	19
1988	38	8	0	19
1989	60	5	0	19
1990	79	2	0	20
1991	111	8	0	24
1992	106	19	0	31
1993	100	12	0	31
1994	107	15	0	27
1995	164	28	0	35
1996	224	25	2	38
1997	345	36	0	64
1998	577	57	0	78
1999	956	61	3	90
2000	1 130	79	2	101
2001	1 384	96	0	127
2002	1 784	111	3	102
2003	2 291	177	2	121
2004	2 810	195	6	215
2005	3 185	179	3	189
2006	3 591	206	8	226
2007	3 921	295	4	263
2008	3 834	311	7	273
2009	3 526	265	2	246
2010	3 219	331	2	209
2011	3 102	338	7	206
2012	2 840	293	6	199
2013	2 619	288	7	151

2014	2 737	388	6	186
2015	3 256	458	6	213
2016	4 140	576	3	227
2017	5 082	600	4	210
2018	4 183	529	4	212
2019	3 466	366	2	272
2020	11 697	1 345	17	586
2021	21 412	3 200	70	1 110
2022	13 786	1 420	1	698
suma	112 219	12 355	177	7 041

Ponadto należy mieć na uwadze, że zarejestrowanie 131 792 pojazdów w analizowanym okresie nie oznacza automatycznie zwiększenia o tę liczbę ogólnej liczby zarejestrowanych w Krakowie pojazdów, gdyż na bieżąco były one również wyrejestrowywane i zbywane oraz przerejestrowywane do innych starostw.

z up. PREZYDENTA MIASTA

*Andrzej Kulig*  
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
3. Wydział Ewidencji Pojazdów i Kierowców
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. aa

