Magiczny Kraków

Trzy lata na dostosowanie. O co chodzi w okresie przejściowym

2026-09-24

Najczęstsze nieporozumienie wokół Strefy Czystego Transportu brzmi: miasto zamknęło się przed przyjezdnymi i każe im płacić za wjazd. Ani jedno, ani drugie nie jest prawdą. Wjazd do Krakowa nie został zamknięty, a opłata dotyczy wyłącznie pojazdów niespełniających wymogów emisyjnych i wyłącznie przez trzy lata.

Okres przejściowy to rozwiązanie, które ustawa przewiduje właśnie po to, by zmiana nie zaskoczyła nikogo z dnia na dzień. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych pozwala dopuścić wjazd pojazdu niespełniającego wymogów za opłatą przez maksymalnie trzy lata od rozpoczęcia obowiązywania strefy. Kraków wykorzystał ten okres w pełni: od 1 stycznia 2026 roku do 31 grudnia 2028 roku.

Kogo opłata dotyczy, a kogo nie

Nie dotyczy pojazdów spełniających wymogi. Nie dotyczy mieszkańców Krakowa, którym przysługuje bezterminowe zwolnienie dla pojazdów posiadanych przed 26 czerwca 2025 roku. Nie dotyczy osób z ważną kartą parkingową dla osób z niepełnosprawnościami, pacjentów dojeżdżających na leczenie finansowane ze środków publicznych w placówkach objętych porozumieniem z miastem, pojazdów zabytkowych ani pojazdów specjalnych.

Zostaje grupa, której dotyczy: właściciel pojazdu niespełniającego wymogów, niebędący mieszkańcem Krakowa i nieobjęty żadnym ze zwolnień. Dla niego trzy lata są czasem na dostosowanie się do docelowych zasad.

Stawki, trzy lata i to, co się z nimi dzieje

Opłata godzinowa wynosi 2,50 zł. Abonament miesięczny kosztuje 100 zł w 2026 roku, 250 zł w 2027 roku i 500 zł w 2028 roku. Wysokości te mieszczą się w granicach zakreślonych ustawą, która dopuszcza najwyżej 2,50 zł za godzinę i 500 zł za miesiąc.

Po 31 grudnia 2028 roku opłat nie będzie można już wnosić. Od 1 stycznia 2029 roku do strefy wjadą z zewnątrz wyłącznie pojazdy spełniające wymogi emisyjne, poza tymi objętymi zwolnieniami.

Opłata jest wyłącznie mechanizmem przejściowym: ma stopniowo ograniczać wjazd do strefy pojazdów niespełniających wymagań, zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”. Konstrukcja jest tak ustawiona, że dochód z opłat wygasa wraz z końcem okresu przejściowego.

Trzy lata to nie jest liczba wybrana uznaniowo. Tyle wynosi ustawowe maksimum dla dopuszczenia wjazdu za opłatą i tyle właśnie Kraków przyjął — nie mniej i nie więcej.

Okres liczy się od dnia rozpoczęcia obowiązywania strefy, czyli od 1 stycznia 2026 roku.

Ma to znaczenie dla planowania. Kto dziś jeździ pojazdem niespełniającym wymogów i regularnie przyjeżdża do Krakowa, wie dokładnie, do kiedy obecne rozwiązanie obowiązuje. Nie będzie przedłużenia, bo ustawa go nie przewiduje.

Na co wolno wydać pieniądze z opłat

Tu nie ma dowolności. Ustawa zamyka katalog i wylicza go wprost: wpływy z opłat za wjazd stanowią dochód gminy, który może być wykorzystany wyłącznie na oznakowanie strefy czystego transportu, zakup autobusów zeroemisyjnych, zakup tramwajów, zakup innych środków transportu zbiorowego oraz na finansowanie programów wsparcia zakupu rowerów elektrycznych.

Są to cele wyłącznie proekologiczne, a cztery z pięciu dotyczą wprost transportu niskoemisyjnego i zbiorowego — czyli tego samego, co obniża emisję tlenków azotu. Pieniądze z opłat nie mogą pójść na oświetlenie, chodniki ani na bieżące wydatki miasta.

Warto przy tym znać proporcje. Koszty funkcjonowania strefy — obsługa systemu, oznakowanie, urządzenia i punkty obsługi — pochłaniają niewielką część wpływów z opłat. Zdecydowana większość tych środków zostaje i zasila cele wymienione wyżej.

Katalog, na który wolno wydać te pieniądze, jest w ustawie zamknięty i wszystkie jego pozycje prowadzą w tę samą stronę: autobusy zeroemisyjne, tramwaje, inne środki transportu zbiorowego, oznakowanie strefy i wsparcie zakupu rowerów elektrycznych. To jest obraz miasta, do którego strefa prowadzi — autobusu, który rusza spod przystanku bez chmury spalin, tramwaju jako najszybszego sposobu przecięcia miasta i roweru elektrycznego, którym dojedzie się do pracy bez zadyszki i bez szukania miejsca do parkowania. Coraz więcej Krakowian wybiera ten sposób poruszania się nie z konieczności, lecz dlatego, że jest wygodniejszy.

Jak to działa dziś i co się zmienia w 2030 roku

Strefa działa od 1 stycznia 2026 roku. Według stanu na 31 sierpnia 2026 roku użytkownicy strefy sprawdzili uprawnienia pojazdów 5 022 679 razy i złożyli 163 756 wniosków dotyczących zwolnień oraz dojazdu do placówek ochrony zdrowia, z czego 139 921 dotyczyło wizyt w placówkach medycznych. Rozstrzygnięcie pozytywne otrzymało 117 741 wniosków.

Liczby te mówią przede wszystkim o tym, że zasady przewidziane uchwałą są stosowane, a obsługa strefy działa w skali odpowiadającej natężeniu ruchu.

Warto patrzeć dalej niż na sam okres przejściowy. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2881 z 23 października 2024 roku w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy obniża dopuszczalny poziom średnioroczny dwutlenku azotu z 40 do 20 mikrogramów na metr sześcienny, z terminem osiągnięcia 1 stycznia 2030 roku.

I to nie jest kres wymagań. Światowa Organizacja Zdrowia w wytycznych z 2021 roku zaleca poziom jeszcze niższy — 10 mikrogramów na metr sześcienny. Poziom dopuszczalny i zalecenie zdrowotne to dwie różne wielkości, a dystans między nimi pokazuje, jak daleko sięga jeszcze droga.

Magiczny Kraków

Co z tego wynika dla Ciebie

Jeżeli przyjeżdżasz do Krakowa sporadycznie samochodem niespełniającym wymogów, opłata godzinowa wynosi 2,50 zł. Wniesiesz ją na stronie sct.zdmk.krakow.pl, w aplikacji mKraków albo w automacie przy granicy strefy.

Jeżeli dojeżdżasz regularnie, sprawdź warunki abonamentu. Od 2029 roku opłaty nie będzie już można wnosić, więc warto uwzględnić tę datę w planach.

Jeżeli dojeżdżasz na leczenie finansowane ze środków publicznych do placówki objętej porozumieniem z miastem, zgłoś wizytę w systemie przed wjazdem — opłata Cię nie dotyczy.

Jeżeli masz wątpliwość, czy Twój pojazd spełnia wymogi, sprawdź numer rejestracyjny w systemie. Sprawdzenie trwa chwilę.

Informacji udziela Krakowskie Centrum Kontaktu pod numerem 12 616 55 55. Zasady, mapa granic i wnioski są na stronie sct.zdmk.krakow.pl.