



JAK OBRONIĆ SWÓJ BIZNES PRZED STREFĄ CZYSTEGO TRANSPORTU?

PORADNIK DLA MAŁYCH I ŚREDNICH PRZEDSIĘBIORCÓW

ŁUKASZ BERNACIŃSKI
TOMASZ WOŹNIAK

IOAC
Ośrodek Analiz
Cegielskiego



JAK OBRONIĆ SWÓJ BIZNES PRZED STREFĄ CZYSTEGO TRANSPORTU?

**PORADNIK DLA MAŁYCH
I ŚREDNICH PRZEDSIĘBIORCÓW**

IOAC
Ośrodek Analiz
Cegielskiego



WWW.OSRODEKANALIZ.PL

WWW.ORDOIURIS.PL

JAK OBRONIĆ SWÓJ BIZNES PRZED STREFĄ CZYSTEGO TRANSPORTU?

**PORADNIK DLA MAŁYCH
I ŚREDNICH PRZEDSIĘBIORCÓW**

ŁUKASZ BERNACIŃSKI

TOMASZ WOŹNIAK

OŚRODEK ANALIZ PRAWNYCH, GOSPODARCZYCH
I SPOŁECZNYCH IM. HIPOLITA CEGIELSKIEGO

INSTYTUT NA RZECZ KULTURY PRAWNEJ ORDO IURIS

WARSZAWA 2024

Autorzy

Łukasz Bernaciński

Tomasz Woźniak

Redakcja językowa i korekta

Agnieszka Bernacińska

Opracowanie graficzne i skład

www.ursines.pl

Ursines - agencja kreatywna. Błażej Zych

Wydawcy

Fundacja Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych i Społecznych

im. Hipolita Cegielskiego

Aleja Zjednoczenia 50/U1 | 01-801 Warszawa

www.osrodekanaliz.pl

Fundacja Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

ul. Zielna 39 | 00-108 Warszawa

www.ordoiuris.pl

ISBN 978-83-970518-4-3

CIP – Biblioteka Narodowa

Jak obronić swój biznes przed strefą czystego

transportu? : poradnik dla małych i średnich

przedsiębiorców / autorzy: Łukasz Bernaciński,

Tomasz Woźniak. - Warszawa : Ośrodek Analiz

Prawnych, Gospodarczych i Społecznych im. Hipolita

Cegielskiego : Instytut na rzecz Kultury Prawnej

Ordo Iuris, 2024

© Copyright 2024 by Fundacja Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego & Fundacja Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

SPIS TREŚCI

Słowo wstępne	7
Główne tezy	9
Czym jest Strefa Czystego Transportu i w jaki sposób funkcjonuje?	11
Czym jest Strefa Czystego Transportu?	11
Czego nie wolno w Strefie Czystego Transportu?	12
Jakie pojazdy są wyłączone i zwolnione z zakazu wjazdu oraz tymczasowo dopuszczone do wjazdu na obszar SCT?	14
Konsekwencje ustanowienia Strefy Czystego Transportu uderzające w przedsiębiorców	16
Zasięg oddziaływania Stref Czystego Transportu	16
Konsekwencje ekonomiczne	16
Bezpośrednie konsekwencje dla przedsiębiorców	18
Pośrednie konsekwencje dla przedsiębiorców	22
Jak przeciwdziałać negatywnym skutkom SCT?	25
Sprzeciw obywatelski	25
Propozycje łagodniejszych regulacji	27
Uprawnienia wojewody do stwierdzenia nieważności uchwały o ustanowieniu Strefy Czystego Transportu	30
Skarga obywatela do sądu administracyjnego na uchwałę o ustanowieniu Strefy Czystego Transportu	32
Skarga do Trybunału Konstytucyjnego	34
Odpowiedzialność odszkodowawcza Skarbu Państwa	39
Podsumowanie	40
O autorach	42

SŁOWO WSTĘPNE

W tak zwanych kamieniach milowych Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) polski rząd zgodził się na uzależnienie uruchomienia środków z unijnego Funduszu Odbudowy między innymi od wprowadzenia w miastach posiadających powyżej 100 000 mieszkańców Stref Czystego Transportu. Rozwiązanie to budzi jednak uzasadnione wątpliwości konstytucyjne – zarówno co do samej idei, jak i w zakresie konkretnych projektowanych regulacji.

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej określa szereg uprawnień przysługujących właścicielom oraz użytkownikom pojazdów. Posiadane przez nich składniki majątku w postaci samochodów są chronione przez prawo własności, zaś ich właścicielom przysługuje prawo do przemieszczania się, wyboru miejsca nauki i pracy, wolność prowadzenia działalności gospodarczej oraz wiele innych. Ustanowienie Strefy Czystego Transportu powoduje ograniczenie wolności i praw człowieka w sposób nieproporcjonalny względem potencjalnych korzyści. Konstytucja precyzuje, że do takiego ograniczenia może dojść tylko wówczas, gdy jest ono konieczne w demokratycznym państwie dla zapewnienia bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, czy też wolności i praw innych osób – z zastrzeżeniem jednak, że dane ograniczenie nie może naruszać istoty tych wolności i praw.

Wprowadzając możliwość tworzenia Stref Czystego Transportu, ustawodawca miał na uwadze szereg celów, w tym jeden naczelnym – ograniczenie emisji zanieczyszczeń z transportu. Cel ten ma być osiągnięty w sposób najbardziej radykalny z możliwych – przez wprowadzenie zakazu wjazdu na określony obszar wybranych rodzajów pojazdów samochodowych, co do zasady innych niż elektryczne oraz napędzane wodorem lub gazem ziemnym. Należy mieć przy tym na uwadze, że środki zmierzające do ograniczenia emisji zanieczyszczeń, którymi dysponują władze samorządowe, mogą mieć charakter zarówno pozytywny, jak i negatywny. Środki pozytywne, jeśli chodzi o transport, to na przykład: przebudowanie sieci dróg, powiększanie sieci punktów ładowania samochodów elektrycznych oraz dofinansowanie wymiany

taboru samochodowego. Przez środki negatywne należy z kolei rozumieć wszelkiego rodzaju zakazy i ograniczenia, takie jak chociażby: zmniejszanie liczby dostępnych miejsc parkingowych, ograniczanie dopuszczalnej administracyjnie prędkości, aż po najbardziej radykalny środek w postaci ustanowienia zakazu wjazdu dla pojazdów z silnikami benzynowymi i Diesla na dany obszar, na którym zostanie utworzona Strefa Czystego Transportu. Skutki tego ostatniego działania są niezwykle poważne i już wkrótce dotkną one milionów mieszkańców Polski – nie obejmą bowiem wyłącznie mieszkańców takich miast jak Warszawa, Kraków czy Wrocław, lecz rozprzestrzenią się adekwatnie do wpływu, jaki na funkcjonowanie całego kraju mają wielkie ośrodki miejskie, w których zostaną niebawem ustanowione Strefy.

W obliczu zagrożenia naruszeniem wolności i praw człowieka, które skutkować będzie między innymi nieodwracalnymi szkodami w gospodarce, Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego przy wsparciu Instytutu na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris przygotował syntetyczny poradnik dla małych i średnich przedsiębiorców, który stanowi oręż w walce o obronę możliwości prowadzenia przedsiębiorstw w sposób niezakłócony i wolny od ideologicznych kosztów. Jednocześnie owe wyżej wspomniane fundacje deklarują gotowość udzielenia pomocy prawnej osobom, które w obliczu zagrożeń dla sprawnego funkcjonowania swych przedsiębiorstw zdecydują się na zainicjowanie działań przeciwko sprzecznym z prawem uchwałom władz samorządowych ustanawiającym Strefy Czystego Transportu.



Tomasz Woźniak

Ekspert Instytutu
na rzecz Kultury Prawnej
Ordo Iuris



Łukasz Bernaciński

Wiceprezes Zarządu Ośrodka Analiz
Prawnych, Gospodarczych i Społecznych
im. Hipolita Cegielskiego

GŁÓWNE TEZY

- Konieczność posiadania pojazdu, który spełnia wymagania dotyczące wjazdu na obszar Strefy Czystego Transportu, negatywnie wpłynie na możliwość prowadzenia działalności gospodarczej przede wszystkim przez małych i mikroprzedsiębiorców.
- Na wprowadzeniu Stref Czystego Transportu zyskają głównie duzi przedsiębiorcy posiadający zasoby finansowe potrzebne do wymiany taboru samochodowego.
- Strefy Czystego Transportu spowodują zmiany w codziennym stylu życia mieszkańców dużych i średniej wielkości miast Polski, do których to zmian będą musieli dostosować się przedsiębiorcy – może to generować dodatkowe koszty oraz wpłynąć na ograniczenie konkurencyjności na danym rynku.
- Ustanowienie Strefy Czystego Transportu może prowadzić do ograniczenia: swobody poruszania się po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, prawa do własności, wolności wyboru i wykonywania zawodu oraz wyboru miejsca pracy, prawa do bezpiecznych i higienicznych warunków pracy, prawa do ochrony zdrowia (także w zakresie zapewnienia szczególnej opieki zdrowotnej dzieciom, kobietom ciężarnym, osobom niepełnosprawnym i osobom w podeszłym wieku), równego dostępu do wykształcenia czy prawa do pomocy, które przysługuje członkom rodzin oraz osobom niepełnosprawnym.
- Podstawowym działaniem, aby zapobiec utworzeniu Stref Czystego Transportu, jest sprzeciw społeczny realizowany m.in. poprzez: aktywne uczestnictwo w konsultacjach publicznych i innych podobnych formach kontaktu społeczeństwa z władzą lokalną, czynną obecność na sesjach rady gminy/miasta czy też organizowanie się w grupy opowiadające się za określonymi rozwiązaniami.

- Istotnym elementem sprzeciwu wobec tworzenia Stref może okazać się zaproponowanie lokalnym władzom innych, alternatywnych sposobów poprawy jakości powietrza bądź takiego wariantu utworzenia Strefy Czystego Transportu, który byłby korzystniejszy dla mieszkańców.
- Uchwałę o ustanowieniu Strefy Czystego Transportu weryfikuje wojewoda, który może wyrugować ją z obrotu prawnego poprzez zastosowanie rozstrzygnięcia nadzorczego.
- Każda osoba, której interes prawny został naruszony uchwałą o utworzeniu Strefy Czystego Transportu, może zaskarżyć taką uchwałę do sądu administracyjnego.
- Prawo do wystąpienia ze skargą konstytucyjną do Trybunału Konstytucyjnego przysługuje każdemu, czyje konstytucyjne wolności lub prawa zostały naruszone.
- Przedsiębiorca, który odniósł szkodę majątkową w wyniku ustanowienia Strefy Czystego Transportu, może dochodzić wyrównania owej szkody od Skarbu Państwa w postępowaniu cywilnym – warunkiem wytoczenia powództwa jest uprzednie stwierdzenie we właściwym postępowaniu niezgodności danego aktu prawnego z Konstytucją RP, ratyfikowaną umową międzynarodową lub ustawą.

CZYM JEST STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU I W JAKI SPOSÓB FUNKCJONUJE?

CZYM JEST STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU?

Strefa Czystego Transportu (dalej: SCT lub Strefa) to obszar obejmujący całość lub część dróg publicznych zarządzanych przez gminę, na które zakazuje się wjazdu pojazdom samochodowym, z wyjątkiem pojazdów niskoemisyjnych wskazanych w ustawie lub uchwale rady gminy¹.

Na terenie gminy można ustalić tylko jedną Strefę Czystego Transportu, ale nie musi być ona jednym, zintegrowanym obszarem. Strefa może obejmować zarówno niewielki teren gminy, jak też wszystkie drogi publiczne zarządzane przez gminę, które znajdują się na jej obszarze, z wyjątkiem dróg krajowych i autostrad. Dodatkowo Strefa może obejmować również drogi wewnętrzne, których zarządcą jest gmina.

Strefa Czystego Transportu to obszar obejmujący całość lub część dróg publicznych zarządzanych przez gminę, na które zakazuje się wjazdu pojazdom samochodowym, z wyjątkiem pojazdów niskoemisyjnych wskazanych w ustawie lub uchwale rady gminy.

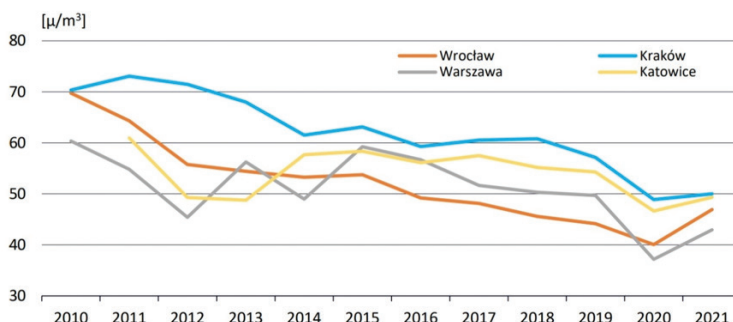
Określonym ustawowo celem Strefy Czystego Transportu jest ograniczenie negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i na środowisko². Ustawodawca nie określił jednak w żaden sposób, jak bardzo emisja

1 Por. art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 875), dalej: ustawa o elektromobilności.

2 W doktrynie prawa pojawiają się jednak wątpliwości co do rzeczywistych celów regulacji: „Pomimo zapisu ust. 1, że strefy czystego transportu wprowadza się celem zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu, wydaje się, że taka strefa nie służy ochronie środowiska, lecz jest kolejnym instrumentem wsparcia rynku pojazdów

powinna zostać obniżona oraz jakich konkretnie zanieczyszczeń ma ona dotyczyć. Nie sprecyzował także, czy dopuszczalne jest utworzenie Strefy w miejscowości, w której nie doszło do przekroczenia dozwolonych poziomów stężenia tlenków azotu.

Przebieg wartości stężeń średniorocznych NO₂ (dwutlenku azotu) na stacjach komunikacyjnych w wybranych miastach w Polsce



Źródło: GIOŚ/PMŚ, za: Gov.pl, *Stan środowiska w Polsce. Raport 2022*, <https://www.gov.pl/attachment/8193fb-d1-9302-4d30-a483bde6c8f5564a>, dostęp: 5 lutego 2024 r., s. 51.

Jak widać na zamieszczonym powyżej wykresie, poziom stężenia dwutlenku azotu w wybranych polskich miastach na przestrzeni ostatnich lat systematycznie spadał.

CZEGO NIE WOLNO W STREFIE CZYSTEGO TRANSPORTU?

Wjazd na teren Strefy Czystego Transportu nieuprawnionym pojazdem samochodowym jest zakazany. Taki pojazd znajdujący się na obszarze gminy objętym Strefą Czystego Transportu, ale nie na drodze publicznej, czyli np. znajdujący się na parkingu, w prywatnym garażu, na drodze wewnętrznej niezarządzanej przez gminę itd., nie może tym samym wjechać na drogę publiczną, która jest zarządzana przez gminę. Co

napędzanych paliwami alternatywnymi oraz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych" – zob. art. 39 [w:] A. Mituś, *Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Komentarz*, red. F. Grzegorzczak, A. Mituś, Warszawa 2021.

więcej, pojazd niespełniający wymagań dopuszczających do wjazdu na obszar SCT nie może ani wjechać na drogę publiczną zarządzaną przez gminę, ani też poruszać się po takiej drodze bez względu na to, czy przemieszcza się, korzystając z własnego napędu, czy też przykładowo jest holowany przez inny pojazd. Taki pojazd samochodowy może znajdować się na drogach publicznych jedynie jako ładunek, np. na lawecie samochodowej.

Jedynie w dwóch sytuacjach samodzielne poruszanie się pojazdu niespełniającego wymagań Strefy jest możliwe. Pierwszą z nich stanowi wyjazd pojazdu nieuprawnionego bezpośrednio na drogę niezarządzaną przez gminę – np. z prywatnego podwórka wprost na drogę krajową przebiegającą przez obszar danej gminy, w której ustanowiono SCT. Drugą sytuacją wyjątkową jest przemieszczanie się takowym pojazdem wyłącznie po drogach wewnętrznych, przykładowo wokół budynków mieszkalnych albo po parkingu wewnętrznym hipermarketu.

Znaki drogowe do oznaczania granic strefy czystego transportu: D-54 „Strefa Czystego Transportu” oraz D-55 „Koniec Strefy Czystego Transportu”



Źródło: Ministerstwo Infrastruktury, *Dwa nowe znaki drogowe*, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/dwa-nowe-znaki-drogowe>, dostęp: 5 lutego 2024 r.

Osoby jeżdżące po niezarządzanych przez daną gminę drogach pojazdem samochodowym niespełniającym wymagań Strefy Czystego Transportu, a także nieoznakowanym w przewidziany przepisami sposób, nie mają prawa zjechać z tych dróg na drogi zarządzane przez gminę znajdujące się na terenie SCT. Dla przykładu, osoby takie nie mogą zjechać z dróg krajowych lub autostrad bądź z dróg gminnych (gmin, na obszarze których nie ustanowiono SCT), powiatowych lub wojewódzkich, graniczących z drogami gminnymi znajdującymi się w obszarze SCT na drogi zarządzane przez gminę będące częścią SCT.

JAKIE POJAZDY SĄ WYŁĄCZONE I ZWOLNIONE Z ZAKAZU WJAZDU ORAZ TYMCZASOWO DOPUSZCZONE DO WJAZDU NA OBSZAR SCT?

Przewidziane zostały cztery rodzaje wyłączeń dla pojazdów samochodowych z zakazu wjazdu na obszar Strefy Czystego Transportu. Trzy spośród nich można określić jako wyłączenia bezterminowe i bezwarunkowe, które z mocy prawa obowiązywać będą we wszystkich Strefach Czystego Transportu ustanowionych w Polsce. Objęte tymi wyłączeniami są następujące pojazdy samochodowe³:

- **elektryczne** – wykorzystujące do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania,
- **napędzane wodorem** – wykorzystujące do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych,
- **napędzane gazem ziemnym** – wykorzystujące do napędu sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, oraz posiadające:
 - a) silnik jednopaliwowy albo
 - b) silnik dwupaliwowy typu 1A, który pracuje w części gorącej cyklu testu dynamicznego ze średnim wskaźnikiem zużycia gazu nie niższym niż 90% oraz który na biegu jałowym nie zużywa wyłącznie oleju napędowego i nie posiada trybu pracy silnika zasilanego wyłącznie olejem napędowym w innym trybie pracy pojazdu niż serwisowy lub awaryjny występującym w fabrycznej instalacji gazowej, z którą homologowany jest pojazd, albo, w przypadku silnika o zapłonie iskrowym, który posiada awaryjny zbiornik benzyny silnikowej o pojemności nie większej niż 15 litrów.

Czwartą kategorię pojazdów wyłączonych z zakazu wjazdu na teren SCT stanowią pojazdy wymienione w uchwale rady gminy ustanawiającej daną Strefę. Zgodnie z art.

³ Definicje tych pojazdów odpowiednio w: art. 2 pkt. 12, pkt. 15 i pkt. 14 ustawy o elektromobilności.

39 ust. 4 ustawy o elektromobilności rada gminy może ustanowić dodatkowe wyłączenia podmiotowe i przedmiotowe od zakazu wjazdu na teren konkretnej Strefy, inne niż określone w art. 39 ust. 2 ustawy. Zasadniczo chodzi więc o wyłączenia wybranych pojazdów z silnikami benzynowymi lub Diesela, które spełniają, np. określone w uchwale rady gminy, normy emisji spalin EURO. Rada gminy ma znaczną swobodę w ustalaniu zakresu ustanawianych wyłączeń, zarówno terminowych, jak i bezterminowych. W praktyce dominują wyłączenia terminowe, dla poszczególnych pojazdów – wyłączenia te zróżnicowane są ze względu na spełniane przez dane pojazdy określone normy emisji spalin.

W grupie pojazdów ustawowo dopuszczonych do wjazdu na teren Strefy nie ma np. pojazdów o napędzie spalinowo-elektrycznym (hybrydowych) ani pojazdów wykorzystujących do napędu skroplony gaz płynny (LPG).

Wjazd na obszar Strefy Czystego Transportu pojazdów wyłączonej lub zwolnionych z zakazu nie wymaga od ich posiadaczy uiszczenia żadnej opłaty. Rada gminy może dopuścić do wjazdu na obszar Strefy również pojazdy, które nie są wymienione ani w ustawie o elektromobilności, ani w uchwale o ustanowieniu tej Strefy. Zgodnie z art. 39 ust. 5 wspomnianej ustawy takie dopuszczenie jest jednak ograniczone czasowo, gdyż może obowiązywać tylko w okresie nie dłuższym niż 3 lata od dnia ustanowienia Strefy i obejmować wjazdy wyłącznie w godzinach 9:00–17:00 oraz wymaga uiszczenia opłaty. Obowiązek oznaczania naklejkami pojazdów, które mogą wjechać na obszar Strefy, wiąże się natomiast z koniecznością uiszczenia opłaty za ich wydanie w kwocie nie większej niż 5 zł.

Wzór nalepki dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do Strefy Czystego Transportu



Źródło: Ministerstwo Klimatu i Środowiska, *Strefy czystego transportu – wzór nalepki dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy*, <https://www.gov.pl/web/klimat/strefy-czystego-transportu--wzor-nalepki-dla-pojazdow-uprawnionych-do-wjazdu-do-strefy>, dostęp: 5 lutego 2024 r.

KONSEKWENCJE USTANOWIENIA STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU UDERZAJĄCE W PRZEDSIĘBIORCÓW

ZASIĘG ODDZIAŁYWANIA STREF CZYSTEGO TRANSPORTU

O ile środowiskowe konsekwencje wprowadzenia SCT ograniczone będą do ustanawiającej ją gminy, o tyle skutki ekonomiczne będą miały zdecydowanie szerszy zasięg. Obejmą one zarówno mieszkańców danej gminy oraz osoby przybywające do Strefy własnymi pojazdami z innych miejsc.

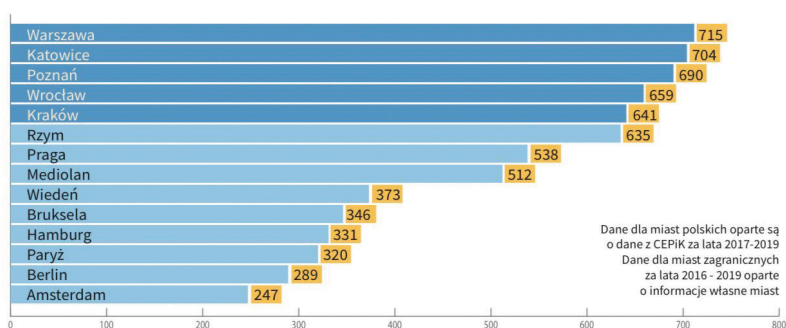
Ponadto należy zauważyć, że największe ośrodki miejskie silnie oddziałują na resztę kraju z uwagi na umiejscowienie w nich głównych centrów politycznych, gospodarczych, naukowych, kulturalnych czy ochrony zdrowia. Z tego względu osoby na co dzień mieszkające dziesiątki, a nawet setki kilometrów od Stref znajdujących się w większych miastach Polski będą pośrednio zmuszane, aby dostosować się do obowiązujących w nich zasad. W przeciwnym razie nie będą mogli wjeżdżać na obszar określonej Strefy ani przemieszczać się po nim, a w konsekwencji załatwić swoich bieżących spraw z wykorzystaniem własnych pojazdów.

KONSEKWENCJE EKONOMICZNE

Konsekwencją wprowadzenia Stref Czystego Transportu będzie zmniejszenie ilości pojazdów posiadanych przez Polaków. Wymiana bowiem całego taboru samochodowego

dotychczas użytkowanego w miastach nie będzie możliwa. Udział samochodów elektrycznych w ogólnej liczbie zarejestrowanych samochodów w Polsce aktualnie nie przekracza 0,3% – obecnie istnieje więc duża baza pojazdów spalinowych. Przeciętny samochód elektryczny bywa nawet pięć razy droższy od jego spalinowego odpowiednika, okazuje się zatem za drogi dla przeciętnego użytkownika dróg (potwierdza to wspomniany niski wskaźnik aut elektrycznych). Zwłaszcza w przypadku pojazdów innych niż osobowe ceny ich elektrycznych wersji mogą sięgać setek tysięcy złotych.

Liczba samochodów na 1000 mieszkańców w poszczególnych miastach Europy i Polski



Źródło: Polski Alarm Smogowy, *Zachowania transportowe mieszkańców polskich miast. Raport z badań społecznych zrealizowanych wśród mieszkańców pięciu największych miast w Polsce, Kraków 2020 r.*, <https://smoglab.pl/wp-content/uploads/2020/05/Raport-transportowy-PAS-2.pdf>, dostęp: 5 lutego 2024 r., s. 6.

Zakaz korzystania z pojazdów spalinowych na obszarze Stref Czystego Transportu doprowadzi do znaczącej utraty ich wartości, a nawet konieczności ich zbycia, często bez możliwości zastąpienia dotychczasowego auta innym pojazdem. Tam, gdzie będzie to możliwe, pojazdy wycofywane z miast, w których ustanowiona zostanie SCT, będą sprzedawane za niską cenę, nieodzwierciedlającą ich dotychczasowej wartości, do mniejszych miasteczek i na wieś, a w części także na eksport, najpewniej w kierunku wschodnim.

Zakaz korzystania z pojazdów spalinowych na obszarze SCT doprowadzi do znaczącej utraty ich wartości, a nawet konieczności ich zbycia za niską (nieodzwierciedlającą ich dotychczasowej wartości) cenę, często bez perspektywy zastąpienia dotychczasowego auta innym pojazdem.

BEZPOŚREDNIE KONSEKWENCJE DLA PRZEDSIĘBIORCÓW

Zmniejszenie ilości dostępnych pojazdów wywoła poważne konsekwencje dla przedsiębiorców, którzy prowadzą swoją działalność w dużych ośrodkach miejskich. Konieczność posiadania pojazdu spełniającego wymagania Strefy Czystego Transportu ograniczy możliwość prowadzenia działalności gospodarczej dla wielu, głównie mikro- i małych przedsiębiorców.

Dodatkowym problemem w sytuacji zbycia pojazdu i niezastąpienia go innym pojazdem będzie wzrost wysokości, w zależności od formy organizacyjno-prawnej danej działalności, podatku dochodowego od osób fizycznych bądź od osób prawnych. Wydatki związane z eksploatacją pojazdów przez przedsiębiorców stanowią bowiem ważną część kosztów uzyskania przychodów, które to koszty znikną wraz ze zbyciem pojazdów, wpływając tym samym na wzrost podstawy opodatkowania.

Dla innych przedsiębiorców ustanowienie Strefy będzie oznaczało m.in. utratę części pracowników, którym przestanie się opłacać dojazd do dotychczasowego zakładu pracy albo dla których w ogóle nie będzie on możliwy. Analogicznie ograniczony zostanie dostęp do klientów, którzy nie mając własnych środków transportu i chcąc skorzystać z oferty przedsiębiorcy posiadającego siedzibę lub oddział na obszarze SCT, będą zdani na transport zbiorowy lub okresowy wynajem pojazdów, co może znacząco podnieść ponoszony przez nich ogólny koszt nabycia określonego towaru lub usługi.

Konieczność posiadania pojazdu spełniającego wymagania SCT ograniczy możliwość prowadzenia działalności gospodarczej dla mikro- i małych przedsiębiorców oraz może oznaczać utratę dostępu do dotychczasowych oraz potencjalnych klientów, a także stratę części pracowników.

Mając na uwadze znaczenie pojazdów samochodowych dla prowadzenia działalności gospodarczej, a tym samym wagę wpływu zakazu wjazdu dotychczas użytkowanych pojazdów na obszar Strefy, wyodrębnić można cztery grupy przedsiębiorców. Grupy te różnią się pod względem skutków związanych z wprowadzeniem ograniczeń na terenie SCT, jakie dotkną poszczególne biznesy, uwzględniając zarówno faktyczną możliwość wykonywania danej działalności, jak też np. dostęp do rynków zbytu

czy warunki utrzymania dotychczasowej opłacalności w związku ze zmniejszeniem liczby klientów.

Należy wyróżnić wskazane niżej grupy przedsiębiorców.

1) Przedsiębiorcy, dla których pojazdy samochodowe są niezbędne w prowadzeniu działalności gospodarczej

Chodzi tutaj o wszystkie branże ściśle związane z eksploatacją pojazdów samochodowych, czyli o różnego rodzaju firmy transportowe, począwszy od transportu ciężkiego, poprzez transport specjalny (np. odpadów stałych i płynnych), zbiorowy transport osób (przewóz np. autobusami), aż po przedsiębiorców świadczących usługi indywidualnego przewozu towarów i osób oraz inne usługi z tym związane (np. szkoły nauki jazdy i mobilne serwisy mechaniczne). Omawiana grupa obejmuje więc przedsiębiorców wykorzystujących pojazdy jako główne, a przy tym niezbędne, narzędzie pracy. W przypadku przedstawicieli tej grupy jedyną alternatywą dla niemożności wymiany pojazdu jest zamknięcie działalności gospodarczej.

2) Przedsiębiorcy, dla których pojazdy samochodowe mają bardzo istotne znaczenie w prowadzeniu działalności gospodarczej

Do tej grupy należą przedsiębiorcy, którzy w codziennej działalności wykorzystują środki transportu indywidualnego i dla których ewentualna zmiana na środki transportu zbiorowego byłaby niemożliwa lub nieopłacalna. Takimi przedsiębiorcami są np.: elektrycy, hydraulicy, przedsiębiorcy ogólnobudowlani, geodeci, firmy sprzątające i zarządzające nieruchomościami, przedsiębiorcy leśni oraz rolni, którzy wykorzystują środki transportu do przewożenia niejednokrotnie gabarytowych towarów, urządzeń czy narzędzi niezbędnych do prowadzenia swojej działalności. Poza tym grupa ta obejmuje także przedsiębiorców, których działalność jest skoncentrowana na obsłudze pojazdów samochodowych klientów, czyli dotyczy takich miejsc pracy jak np.: warsztaty samochodowe, blacharskie, lakiernicze, stacje kontroli pojazdów, punkty wymiany ogumienia, myjnie ręczne, serwisy napełniania klimatyzacji, serwisy auto detailingu czy stacje benzynowe.

Zmniejszenie ilości pojazdów samochodowych związane z wprowadzeniem SCT może doprowadzić wielu z tych przedsiębiorców na skraj upadłości.

3) Przedsiębiorcy, dla których pojazdy samochodowe mają istotne znaczenie w prowadzeniu działalności gospodarczej

W grupie tych przedsiębiorców indywidualne pojazdy samochodowe odgrywają istotną rolę w prowadzonej działalności, ale w pewnych okolicznościach można je zastąpić komunikacją zbiorową, np. ze względu na ograniczoną ilość rzeczy, które muszą być przewożone w związku z wykonywaniem danej działalności gospodarczej. Rezygnacja z indywidualnego środka transportu może jednak negatywnie wpłynąć na efektywność takiej działalności. Do wskazanej grupy należą np.: korepetytorzy, osoby prowadzące działalność artystyczną, pełnomocnicy (w tym pełnomocnicy procesowi), sprzedawcy, osoby świadczące usługi doradcze, kosmetyczne, fryzjerskie i inne podobne bezpośrednio u klienta.

4) Przedsiębiorcy, dla których pojazdy samochodowe mają przeciętne znaczenie w prowadzeniu działalności gospodarczej

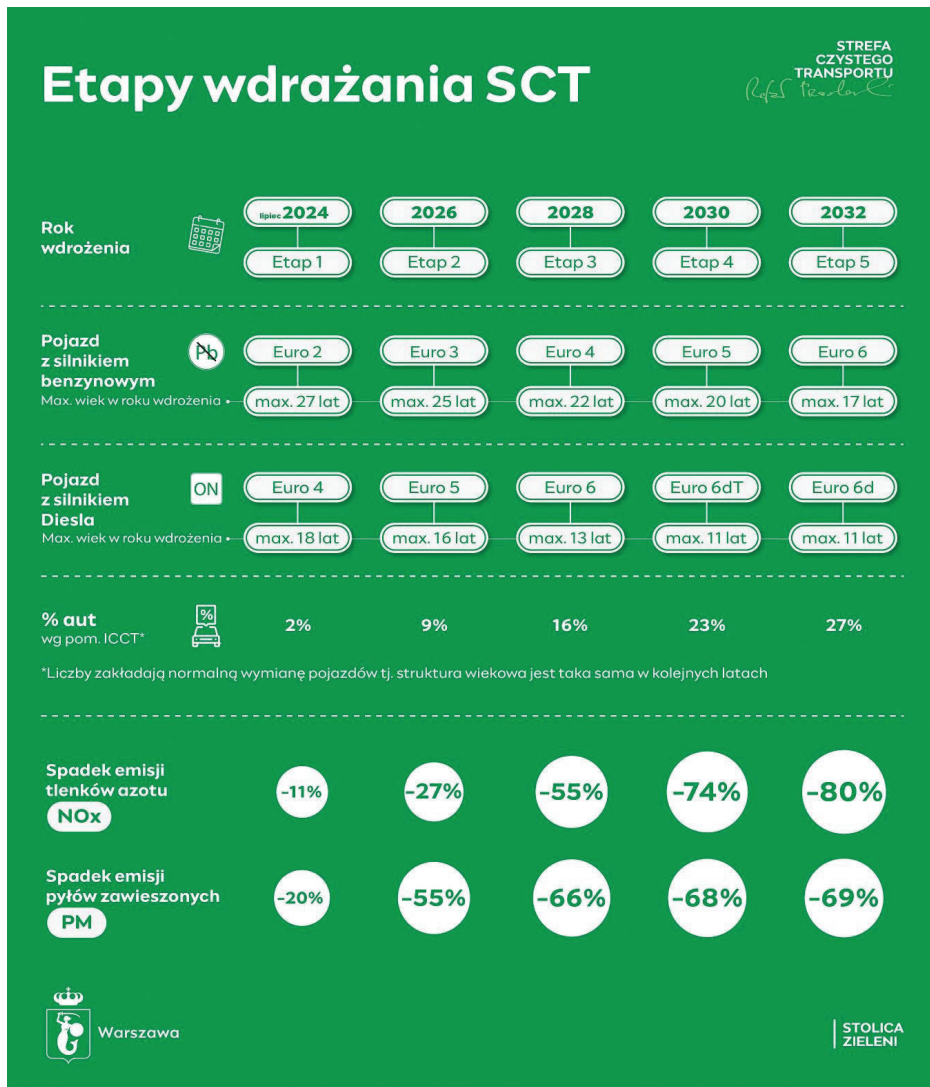
Ostatnią grupę stanowią przedsiębiorcy, którzy w ograniczonym stopniu wykorzystują pojazdy samochodowe do wykonywania działalności gospodarczej, np. z powodu wykonywania zdecydowanej większości swoich obowiązków w domu lub biurze. Ewentualna rezygnacja z własnego pojazdu spalinowego nie będzie więc miała znaczącego wpływu dla dalszego rozwoju danej działalności. Takimi osobami mogą być przykładowo przedsiębiorcy z branży IT.

* * *

W praktyce wpływ ograniczeń strefowych należy oceniać indywidualnie, z uwzględnieniem wszystkich, w tym specyficznych, okoliczności, które mogą oddziaływać np. na konieczność dokonywania regularnych dostaw towarów i usług za pomocą własnego pojazdu. Transport samochodowy jest bowiem wykorzystywany w każdej działalności gospodarczej, chociaż w odmiennym zakresie i na różną skalę. Niewątpliwie jednak wszyscy przedsiębiorcy, którzy w swojej działalności gospodarczej nie są w stanie zrezygnować z korzystania z pojazdu samochodowego niespełniającego

coraz bardziej wygórowanych norm SCT, będą albo zmuszeni do poniesienia ogromnych kosztów dostosowania się do nowych regulacji prawnych, albo do przeniesienia ośrodka prowadzenia działalności gospodarczej (o ile to możliwe), bądź też do zakończenia działalności gospodarczej w ogóle.

Etapy wdrażania SCT w Warszawie



Źródło: UM Warszawa, materiały prasowe.

Prowadzenie działalności gospodarczej na terenie Strefy wpłynie zatem zarówno na ograniczenie kręgu potencjalnych klientów i zmniejszenie dostępności pracowników, jak również będzie wymuszać dostosowanie do wymagań Strefy środków transportu wykorzystywanych w prowadzonej działalności. W konsekwencji na utworzeniu SCT zyskają głównie duzi przedsiębiorcy posiadający zasoby finansowe do wymiany tabo-ru samochodowego, a także ci z branży wynajmu pojazdów na godziny i doby. Poza tym korzyści odniosą przedsiębiorcy mający dostęp do sieci transportu zbiorowego, dla których wprowadzenie SCT oznaczać będzie eliminację części dotychczasowej konkurencji zmuszonej do korzystania z pojazdów samochodowych np. ze względu na położenie swojej siedziby. Ustanowienie Stref Czystego Transportu wygeneruje natomiast straty u mikro-, małych i średnich przedsiębiorców o niewielkich zasobach finansowych, którzy rozpoczynają dopiero swoją działalność, a dla których samochody stanowią przedmiot lub główny element prowadzenia własnego przedsiębiorstwa.

POŚREDNIE KONSEKWENCJE DLA PRZEDSIĘBIORCÓW

Niezależnie od wyżej wymienionych skutków powszechne wprowadzanie Stref Czystego Transportu zmusi przedsiębiorców do dostosowania swoich modeli biznesowych do zachodzących zmian. Przystosowanie to często będzie generować istotne koszty.

Powyższa konstatacja wynika stąd, że Strefy Czystego Transportu zmienią sposób życia przeciętnych obywateli, którzy korzystają, przede wszystkim ze względów ekonomicznych, ze stosunkowo taniego środka transportu, jakim jest samochód z silnikiem spalinowym. Takimi osobami są m.in. studenci dojeżdżający na studia, pracownicy o niskich dochodach dojeżdżający do pracy, emeryci i renciści korzystający z własnego pojazdu samochodowego w celach rekreacyjnych (np. wyjazd na ryby, na działkę) bądź aby dojechać do lekarza. Brak sposobności skorzystania z pojazdu z silnikiem spalinowym w warunkach braku możliwości zakupu tzw. samochodu niskoemisyjnego często będzie oznaczał dla przedstawicieli wskazanych grup wykluczenie komunikacyjne. Pośrednio wynikać ono będzie z bardzo słabo rozbudowanej sieci transportu zbiorowego poza dużymi miastami oraz z nieatrakcyjnej oferty transportu

publicznego wymuszającej niejednokrotnie niewygodną i czasochłonną podróż, a także z wysokich kosztów wynajmu samochodu elektrycznego.

W konsekwencji wykluczenia komunikacyjnego nastąpi również wykluczenie finansowe, kulturalne, edukacyjne i inne. Dotknięte wykluczeniem komunikacyjnym osoby będą bowiem miały ograniczony dostęp do rynku pracy, nauki, dóbr kultury, a nawet opieki medycznej. W skrajnym przypadku w wyniku wprowadzenia SCT osoby te zostaną *de facto* odcięte od reszty społeczeństwa żyjącej w dynamicznie rozwijających się dużych ośrodkach miejskich i z konieczności będą musiały organizować swoją aktywność życiową w znacznie ograniczonym wymiarze. Odbędzie się to ze stratą zarówno dla wspomnianej grupy osób, jak i dla całego społeczeństwa, w którym wprowadzenie SCT pogłębi dotychczasowe podziały i rozwarstwienie ekonomiczne.

Brak możliwości skorzystania z dotychczas posiadanego pojazdu z silnikiem spalinowym wpłynie również na sytuację rodzin, istotnie obniżając komfort życia ich członków. Dostępność własnego pojazdu zapewnia bowiem znaczną elastyczność oraz pozwala na zaoszczędzenie zdrowia i czasu – w przeciwieństwie do korzystania z komunikacji zbiorowej bądź rowerów (zwłaszcza w okresie jesienno-zimowym). Dla przykładu rano umożliwia szybsze i bezpieczne odwiezienie dzieci do szkoły lub przedszkola, a następnie zapewnia sprawny przejazd rodzica do miejsca pracy, i to niezależnie od drugiego rodzica dysponującego własnym pojazdem. Natomiast po południu własne auto optymalizuje czas, jaki poświęca się każdego niemal dnia na dotarcie z zakładu pracy do miejsca zamieszkania oraz odbiór dzieci z placówek opiekuńczych lub oświatowych, a także dojazd do sklepu i dostarczenie do domu dużych zakupów dla całej rodziny. W razie wystąpienia nagłych problemów zdrowotnych prywatny samochód umożliwia też natychmiastową reakcję i przewiezienie cierpiącego dziecka do lekarza bądź zakup niezbędnych lekarstw. Brak własnego pojazdu, a taki stan rzeczy wskutek wysokich cen pojazdów elektrycznych dotknie znaczną część rodzin – zwłaszcza wielodzietnych, znacząco utrudni i skomplikuje codzienne funkcjonowanie. W konsekwencji dodatkowe trudności życia codziennego będą zniechęcać inne osoby do zakładania takich rodzin na rzecz prowadzenia samotnego trybu życia, bardziej adekwatnego dla osób zaspokajających swoje potrzeby transportowe za pomocą małych samochodów elektrycznych, komunikacji zbiorowej bądź siły własnych mięśni.

Ustanowienie SCT wiąże się z wykluczeniem komunikacyjnym, ale także z wykluczeniem finansowym, kulturalnym, edukacyjnym. Dotknięte nimi osoby będą miały ograniczony dostęp do rynku pracy, nauki, dóbr kultury, a nawet opieki medycznej.

Powyższe przykłady obrazują zmiany stylu życia, jakie na większości społeczeństwa wymusi ustanawianie Stref Czystego Transportu w dużych i średnich polskich miastach (należy przy tym zaznaczyć, że w mniejszych miejscowościach ustanawianie SCT także jest możliwe). Przedsiębiorcy chcący nadal prosperować efektywnie i z sukcesami już teraz powinni uwzględniać te procesy i związaną z nimi perspektywę. W obliczu wysokich kosztów dostosowania się do nowej rzeczywistości należy więc rozważyć podjęcie działań zmierzających do ograniczenia negatywnych konsekwencji wprowadzenia Stref poprzez wpływanie na ich zablokowanie lub chociażby na łagodne ukształtowanie regulacji je ustanawiających.

JAK PRZECIWDZIAŁAĆ NEGATYWNYM SKUTKOM SCT?

SPRZECIW OBYWATELSKI

Pierwszym chronologicznie sposobem wpływu na ustanowienie bądź kształt Strefy Czystego Transportu jest udział w konsultacjach publicznych (także „prekonusultacjach”, jeśli są one organizowane) oraz w dalszej procedurze legislacyjnej mającej na celu ustanowienie SCT.

Pierwszym etapem procedury ustanawiającej Strefy Czystego Transportu jest sporządzenie przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta projektu uchwały o ustanowieniu Strefy z uwzględnieniem postanowień programu ochrony powietrza, a także innych obowiązujących w danym regionie regulacji prawnych. Z reguły przygotowanie takiego projektu poprzedza, niewymagany przez ustawodawcę, sondaż przeprowadzany wśród mieszkańców danej gminy. Jak pokazuje dotychczasowa praktyka, pytania zadawane respondentom są z reguły tak zredagowane, aby uzyskać ogólną odpowiedź (np. czy uważasz, że stan powietrza w mieście wymaga poprawy), którą można byłoby uznać za uzasadniającą podjęcie prac nad projektem ustanowienia SCT.

Przygotowany projekt uchwały podlega następnie obowiązkowym konsultacjom z mieszkańcami gminy: odbywają się one poprzez jego umieszczenie na stronie internetowej urzędu gminy/miasta i wyznaczenie terminu na zgłaszanie uwag, nie krótszego niż 21 dni. Ustawodawca nie przewiduje żadnych dodatkowych wymagań co do procedury konsultacji, w szczególności co do ich przedmiotu. Należy więc uznać, że konsultacje mogą dotyczyć wszystkich elementów projektowanej uchwały, w tym również samej zasadności jej podjęcia w zaprojektowanym kształcie.

Kolejnym etapem tworzenia Strefy Czystego Transportu jest przekazanie przez organ wykonawczy radzie gminy (miasta) projektu uchwały, co powinno nastąpić

niezwłocznie po rozpatrzeniu wszystkich uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych oraz opracowaniu i upublicznieniu raportu z owych konsultacji.

Ostatnim etapem jest uchwalenie przez radę gminy (miasta) uchwały o ustanowieniu Strefy Czystego Transportu w terminie 60 dni od dnia otrzymania projektu tej uchwały. Uchwała wchodzi do porządku prawnego w określonym w niej terminie po opublikowaniu w dzienniku urzędowym województwa, natomiast ograniczenia ustanowionej w niej Strefy mogą zacząć obowiązywać w jeszcze dalszym okresie. Występująca praktyka odraczania momentu rozpoczęcia obowiązywania ograniczeń może być interpretowana jako zmierzająca do zapewnienia mieszkańcom czasu na dostosowanie się do zmienionego porządku prawnego. Biorąc jednak pod uwagę wspomniane wyżej obiektywne trudności, w tym wysoki koszt nabycia pojazdu elektrycznego, ograniczenia finansowe mieszkańców czy też brak możliwości zbycia dotychczas posiadanych pojazdów spalinowych (zwłaszcza z silnikiem Diesela) po satysfakcjonującej cenie, należy uznać, że odroczenie obowiązywania ograniczeń zmierza w istocie do uspokojenia społecznych emocji występujących zwłaszcza w okresie podejmowania uchwały o ustanowieniu Strefy Czystego Transportu.

Sprzeciw obywatelski jest podstawowym sposobem wpływu na ustanowienie Strefy Czystego Transportu albo na jej kształt. Realizuje się on poprzez udział w konsultacjach publicznych oraz dalszej procedurze legislacyjnej mającej na celu ustanowienie SCT.

Obok uczestnictwa w konsultacjach publicznych oraz w innych podobnych formach kontaktu z władzą lokalną, a także poza udziałem w sesjach rady gminy/miasta kluczowe jest zorganizowanie się mieszkańców w grupy optujące za określonymi rozwiązaniami. Wzorcowym przykładem działań w tym zakresie (podobnie jak i w sferze informowania mediów o problemie oraz w kontaktach z lokalnymi decydentami) jest inicjatywa „Nie oddamy miasta!”, która powstała w Krakowie⁴.

4 Zob. strona internetowa Ruchu Społecznego „Nie Oddamy Miasta”, www.nieoddamymiasta.pl, dostęp: 5 lutego 2024 r.

Protest przeciwko SCT w Krakowie



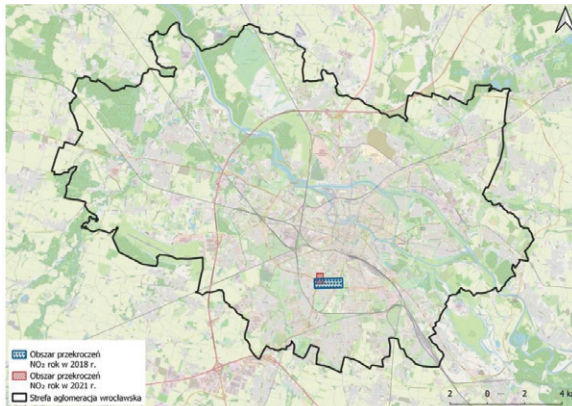
Źródło: Ruch Społeczny „Nie oddamy miasta”.

PROPOZYCJE ŁAGODNIEJSZYCH REGULACJI

Oprócz nagłośnienia inicjatywy wprowadzenia restrykcyjnego wariantu Strefy Czystego Transportu, zorganizowania sprzeciwu obywatelskiego czy uczestnictwa w konsultacjach publicznych i innych podobnych ważnym elementem podejmowanych działań może także okazać się przedstawienie pozytywnej kontrpropozycji.

Strefa Czystego Transportu nie musi obejmować znacznego obszaru miasta. Co więcej, nie musi ona nawet obejmować centrum miasta. Przykład Wrocławia pokazuje, że przekroczenie norm stężenia tlenków azotu odnotowano tylko w jednym miejscu na terenie całego województwa dolnośląskiego – w rejonie skrzyżowania al. Wiśniowej i ul. Powstańców Śląskich.

Porównanie obszarów przekroczeń średniorocznego poziomu dopuszczalnego ditlenku azotu w strefie aglomeracji wrocławskiej w 2018 r. i 2021 r.

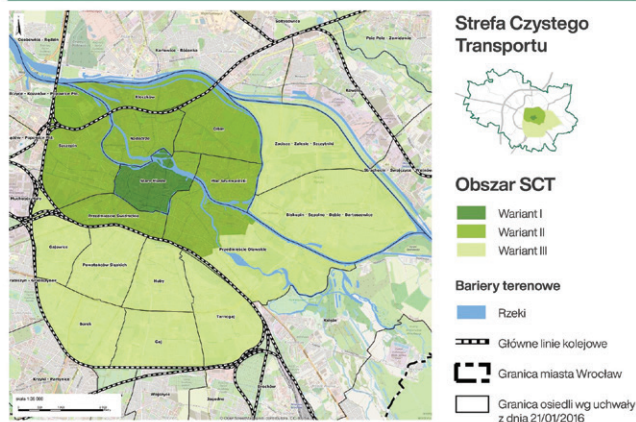


Źródło: Aktualizacja Programu ochrony powietrza uchwałą NR XXI/505/20 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 16 lipca 2020 r. w sprawie przyjęcia programu ochrony powietrza dla stref w województwie dolnośląskim, w których w 2018 r. zostały przekroczone poziomy dopuszczalne i docelowe substancji w powietrzu wraz z planem działań krótkoterminowych, Wrocław 2023 r., opracowano na podstawie danych GIOŚ.

Pomimo że ten jeden przypadek stał się uzasadnieniem dla wprowadzenia Strefy Czystego Transportu w mieście, to jej projektowane warianty I i II w ogóle nie obejmują swoim zakresem miejsca odnotowania powyższego przekroczenia norm.

Obszar Strefy Czystego Transportu we Wrocławiu

Warianty I, II, III – porównanie



Źródło: Wrocław.pl, *Strefa Czystego Transportu we Wrocławiu. Fakty i mity*, <https://www.wroclaw.pl/komunikacja/strefa-czystego-transportu-we-wroclawiu-fakty-i-mity>, dostęp: 5 lutego 2024 r.

Nie ma więc – i, jak widać, nie musi być – związku pomiędzy miejscem stwierdzonego przekroczenia emisji tlenków azotu a obszarem objętym ograniczeniami wjazdu. Nic nie stoi zatem na przeszkodzie, by Strefa – nawet jeśli będzie musiała zostać utworzona – była niewielka i usytuowana w obszarze, w którym nie będzie generowała nadmiernej uciążliwości dla mieszkańców.

Ponadto ustawodawca pozostawił władzom samorządowym możliwość stosowania wyłączeń przedmiotowych i podmiotowych od zakazu wjazdu na teren Strefy. Kolejnym sposobem łagodzenia negatywnego oddziaływania Strefy na prowadzoną działalność gospodarczą będzie zatem ustanowienie odpowiednich wyłączeń w uchwale. Przykładowo rekomendować można rozszerzenie katalogu wyłączeń o pojazdy samochodowe kierowane przez:

- osoby stale zamieszkujące na obszarze obowiązywania Strefy Czystego Transportu;
- osoby posiadające Kartę Dużej Rodziny;
- osoby posiadające legitymację osoby niepełnosprawnej;
- osoby posiadające legitymację Honorowego Dawcy Krwi oraz legitymację Dawcy Przeszczepu lub Zasłużonego Dawcy Przeszczepu;
- osoby posiadające legitymację weterana oraz weterana poszkodowanego w rozumieniu art. 2 i 3 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami państwa⁵;
- kobiety pozostające w ciąży legitymujące się zaświadczeniem wydanym przez uprawnionego lekarza;
- osoby, które w pojeździe samochodowym równolegle przewożą co najmniej jedno dziecko w wieku do lat 5.

Bezterminowe wyłączenie z zakazu wjazdu na obszar Strefy może mieć charakter przedmiotowy i może obejmować także pojazdy, które w ograniczonym zakresie

5 Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami państwa (Dz. U. z 2023 r. poz. 2112).

emitują do atmosfery szkodliwe substancje, czyli pojazdy hybrydowe oraz pojazdy z instalacją LPG, o ile posiadają dokumentujący ją wpis w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.

UPRAWNIENIA WOJEWODY DO STWIERDZENIA NIEWAŻNOŚCI UCHWAŁY O USTANOWIENIU STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU

Kolejne przykłady działań dotyczą sytuacji, gdy uchwała rady gminy została już przyjęta do obrotu prawnego. Także na tym etapie przedsiębiorca nie pozostaje bez możliwości podjęcia kroków, które ochronią jego przedsiębiorstwo przed stratami.

Uchwała o ustanowieniu Strefy Czystego Transportu podlega weryfikacji przez uprawniony do tego organ nadzoru. Uchwała lub zarządzenie organu gminy sprzeczne z prawem jest bowiem nieważne. O nieważności uchwały lub zarządzenia w całości lub w części orzeka organ nadzoru w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia doręczenia mu uchwały. Właściwym organem nadzoru nad gminą w tym zakresie jest wojewoda, który może działać z urzędu. Stwierdzenie nieważności uchwały o ustanowieniu Strefy Czystego Transportu odbywa się w drodze wydania aktu określonego przez ustawodawcę mianem rozstrzygnięcia nadzorczego, które ma charakter deklaratoryjny. Co istotne, stwierdzenie przez organ nadzoru nieważności uchwały wstrzymuje jej wykonanie z mocy prawa w zakresie objętym stwierdzeniem nieważności z dniem doręczenia rozstrzygnięcia nadzorczego. Wojewoda nie może zaniechać swojej ingerencji nadzorczej w sytuacji, gdy stwierdzi wystąpienie materialno-prawnych przesłanek wydania rozstrzygnięcia nadzorczego. W praktyce wątpliwości mogą wynikać przede wszystkim w związku z niedostrzeżeniem przez wojewodę przesłanek wydania rozstrzygnięcia nadzorczego w przedmiocie sprzeczności uchwały z prawem. Dlatego orzeczenie o stwierdzeniu nieważności uchwały organu gminy przez wojewodę może być wydane przede wszystkim wtedy, gdy owa uchwała pozostaje w wyraźnej sprzeczności z określonym przepisem, a także gdy wynika to wprost z treści przepisu. Poza takimi jednoznacznymi przypadkami wystąpić mogą także trzy inne opisane poniżej.

W pierwszym z nich organ stwierdza sprzeczność z prawem w wyniku dokonania pogłębionego badania danej uchwały z uwzględnieniem różnych rodzajów wykładni. Dwa pozostałe przypadki dotyczą natomiast sytuacji, w których organ nie stwierdzi sprzeczności uchwały z prawem. Wojewoda może bowiem nie dostrzec jakichkolwiek przesłanek do wydania rozstrzygnięcia nadzorczego. Alternatywnie może dostrzec pewne wady uchwały, a w konsekwencji jej niezgodność z prawem, ale jednocześnie może uznać stwierdzone naruszenia za nieistotne. W tym ostatnim przypadku wojewoda ogranicza się do wskazania, iż uchwałę wydano z naruszeniem prawa. Takie nieistotne naruszenie prawa wystąpi wówczas, gdy w sposób oczywisty można stwierdzić, że również w razie jego niewystąpienia została by podjęta uchwała o treści identycznej z zaskarżoną. W konsekwencji nawet dotknięta wadami uchwała może być pozostawiona w obrocie prawnym.

Termin na przeprowadzenie postępowania weryfikacyjnego i stwierdzenie nieważności uchwały ma charakter zawity, to znaczy, że po upływie 30 dni od otrzymania uchwały następuje wygaśnięcie kompetencji organu nadzoru do stwierdzenia jej nieważności.

Przedsiębiorca dbający o zabezpieczenie swego przedsiębiorstwa przed negatywnymi skutkami utworzenia Strefy Czystego Transportu powinien pomóc wojewodzie w ocenie zgodności z prawem podjętej uchwały, przykładowo wnosząc odpowiednie pismo informacyjne czy też składając wniosek o stwierdzenie nieważności uchwały wraz z jego uzasadnieniem (narzędzie to przysługuje każdemu obywatelowi).

Organ samorządu terytorialnego posiada uprawnienie do wniesienia skargi na rozstrzygnięcie nadzorcze wojewody. W takim przypadku sprawa przekazywana jest do rozpatrzenia przez właściwy miejscowo sąd administracyjny, który wyznacza termin rozprawy nie później niż w ciągu 30 dni od dnia wplynięcia skargi. Wojewoda może również nie zdecydować o stwierdzeniu nieważności uchwały, lecz zaskarżyć uchwałę do wojewódzkiego sądu administracyjnego celem kontroli zgodności jej treści z prawem. W takim przypadku wydanie postanowienia o wstrzymaniu wykonania uchwały należy do sądu. Jednocześnie sąd nie ma określonego terminu na wyznaczenie terminu rozprawy w sprawie rozpatrzenia skargi wojewody. Tym samym

wskazane rozwiązanie jest mniej korzystne niż stwierdzenie nieważności uchwały przez wojewodę.

Po upływie 30 dni od otrzymania uchwały kompetencja wojewody do stwierdzenia nieważności uchwały wygasa.

SKARGA OBYWATELA DO SĄDU ADMINISTRACYJNEGO NA UCHWAŁĘ O USTANOWIENIU STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU

Art. 101 ustawy o samorządzie gminnym⁶

Każdy, czyj interes prawny lub uprawnienie zostały naruszone uchwałą lub zarządzeniem, podjętymi przez organ gminy w sprawie z zakresu administracji publicznej, może zaskarżyć uchwałą lub zarządzenie do sądu administracyjnego.

Interes prawny musi dotyczyć konkretnej osoby i jej własnej, zindywidualizowanej sprawy. Ponadto musi być realny (już istniejący – nie przyszły lub hipotetyczny) oraz dotyczyć wprost i bezpośrednio podmiotu kwestionującego daną uchwałą. W teorii sam fakt podjęcia uchwały, w wyniku której pewne skutki prawne wystąpią dopiero za kilka miesięcy, nie narusza jeszcze żadnego interesu prawnego. W odniesieniu do zdecydowanej większości podmiotów naruszenie interesu prawnego niezbędne do wniesienia skargi do sądu administracyjnego zaistnieje zatem dopiero, gdy Strefa Czystego Transportu zacznie obowiązywać. W praktyce zatem, jak pokazuje przykład SCT w Krakowie, sądy administracyjne odrzucają indywidualne skargi, uzasadniając takie działanie brakiem interesu prawnego po stronie skarżących. Niezależnie od stanowiska doktryny jest to ważna informacja dla wszystkich osób, które już teraz chciałyby wystąpić na drogę sądową. Należy również pamiętać, że podstawy do wniesienia skargi nie stanowi wystąpienie wyłącznie interesu faktycznego, który nie zawsze łączy się z interesem prawnym.

⁶ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40).

Jeden z protestujących na manifestacji przeciwko SCT w Krakowie



Źródło: PCh24.TV, za: PCh24.pl, *Radni zwlekają z decyzją w sprawie likwidacji krakowskiej Strefy Czystego Transportu. Głosowanie po wyroku sądu*, <https://pch24.pl/radni-zwlekaja-z-decyzja-w-sprawie-likwidacji-krakowskiej-strefy-czystego-transportu-glosowanie-po-wyroku-sadu/>, dostęp: 5 lutego 2024 r.

Z uwagi na długotrwałość procesu sądowego (postępowanie przed wojewódzkim sądem administracyjnym trwa przeciętnie od 6 do 12 miesięcy, a przed Naczelnym Sądem Administracyjnym nawet 2–3 lata) kluczowe jest jednak działanie osób zainteresowanych treścią uchwały wyrażone poprzez m.in. uczestnictwo w konsultacjach społecznych, zgłaszanie uwag oraz zastrzeżeń, przekonywanie radnych miejskich itd. jeszcze przed podjęciem uchwały przez radę gminy.

W przypadku wnoszenia skargi do wojewódzkiego sądu administracyjnego należy być dobrze przygotowanym i korzystać z pomocy profesjonalnego pełnomocnika. Warto podkreślić, że to na skarżącym spoczywa obowiązek wykazania naruszenia interesu prawnego, czyli udowodnienie istnienia związku pomiędzy prawnie zagwarantowaną sytuacją a zaskarżaną uchwałą w postaci naruszenia przez ów akt interesu prawnego skarżącego.

Dodatkowo należy podkreślić, że przeprowadzenie przez sąd administracyjny kontroli legalności danej uchwały dopuszczalne jest tylko raz. Wynika to z faktu, że oddalając wcześniejszą skargę, sąd administracyjny dokonał już prawomocnej oceny legalności skarżonego aktu, nie ma więc potrzeby dokonywania ponownej kontroli tego samego. Przeprowadzona przez sąd administracyjny ocena prawna i wskazania co do dalszego postępowania wiążą w sprawie ten sąd oraz organ, którego działanie lub bezczynność

były przedmiotem zaskarżenia. Przeszkody do ponownego zaskarżenia uchwały nie stanowi natomiast wcześniejsze odrzucenie skargi przez sąd administracyjny.

Od wyroku wojewódzkiego sądu administracyjnego można się, co do zasady, odwoływać do Naczelnego Sądu Administracyjnego. Jest to jednak długotrwała procedura liczona w latach, a więc niespełniająca podstawowego celu skarżącego przedsiębiorcy – to jest ochrony jego przedsiębiorstwa przed bieżącymi stratami.

SKARGA DO TRYBUNAŁU KONSTYTUCYJNEGO

OCHRONA ŚRODOWISKA W KONSTYTUCJI RP A USTANAWIANIE STREF CZYSTEGO TRANSPORTU

Obowiązek ochrony środowiska został wprost wyrażony w art. 5 Konstytucji RP⁷, zgodnie z którym: „Rzeczpospolita Polska [...] zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Należy zwrócić uwagę, że ustrojodawca w tym samym przepisie przewiduje również obowiązek strzeżenia przez Rzeczpospolitą niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnienia wolności i praw człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwa obywateli, a także strzeżenia dziedzictwa narodowego. Ochrona środowiska poprzez zrównoważony rozwój została więc umieszczona wysoko wśród innych zasad programowych Rzeczypospolitej (celów politycznych i społecznych) – w jednym rzędzie z wartościami stanowiącymi o bycie niepodległego państwa i suwerenności narodu.

⁷ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483 z późn. zm.).

Art. 5 Konstytucji RP

Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju.

Ustrojodawca, poza art. 5, odwołuje się do ochrony środowiska w szeregu innych przepisów Konstytucji RP. W art. 68 ust. 4 tego aktu normatywnego sformułowany został obowiązek zapobiegania przez władze publiczne negatywnym dla zdrowia skutkom degradacji środowiska. Z kolei zgodnie z art. 74 Konstytucji RP na władze publiczne nałożony został obowiązek prowadzenia polityki zapewniającej bezpieczeństwo ekologiczne pokoleniu współczesnemu i przyszłym pokoleniom (ust. 1), a także obowiązek ochrony środowiska (ust. 2). Wskazane regulacje stanowią konstytucyjną podstawę podjęcia przez władze publiczne działań zmierzających do ograniczenia szkodliwych emisji, a w konsekwencji zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska. Są one dodatkowo wzmocnione przez normę sformułowaną w art. 86 Konstytucji RP, zgodnie z którą, ze względu na traktowanie środowiska jako dobra wspólnego, wszystkich obejmuje obowiązek dbania o stan środowiska i ponoszenia odpowiedzialności za spowodowane przez siebie jego pogorszenie.

Art. 74 Konstytucji RP

1. Władze publiczne prowadzą politykę zapewniającą bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom.
2. Ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych.
3. Każdy ma prawo do informacji o stanie i ochronie środowiska.
4. Władze publiczne wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska.

Polski ustrojodawca przyjął, że realizacja obowiązku ochrony środowiska, a pośrednio także ochrony zdrowia, może wymagać ograniczenia innych konstytucyjnych wolności i praw. Jest to konsekwencja przyznania istotnego znaczenia zagadnieniu ochrony środowiska. W art. 31 ust. 3 Konstytucji RP zastrzeżono bowiem, że ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw mogą być ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne m.in. dla ochrony środowiska

oraz zdrowia innych osób. Niezbędne jest przy tym podkreślenie, że wskazane ograniczenia nie mogą jednak naruszać istoty wolności i praw konstytucyjnych. Należy więc uznać, że muszą być one wprowadzane z zachowaniem zasady proporcjonalności i konieczne w demokratycznym państwie prawa. Ma to szczególnie istotne znaczenie w odniesieniu do Stref Czystego Transportu.

Warunki wprowadzania ograniczeń w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw:

- a. ograniczenia muszą być ustanawiane w ustawie,
- b. musi zostać zachowana zasada proporcjonalności,
- c. muszą zostać uwzględnione zasady państwa demokratycznego,
- d. ograniczenia muszą być konieczne dla bezpieczeństwa lub porządku publicznego, ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób,
- e. ograniczenia nie mogą naruszać istoty danego prawa.

Ustanowienie Strefy Czystego Transportu wiąże się z zakazem wjazdu na jej obszar określonych rodzajów pojazdów mechanicznych. Tym samym prowadzić może to do ograniczenia szeregu uprawnień posiadaczy takich pojazdów, to znaczy wolności poruszania się po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (sformułowanej w art. 52 ust. 1 Konstytucji RP), prawa do własności (ujętego w art. 64 ust. 1 Konstytucji RP), wolności wyboru i wykonywania zawodu oraz wyboru miejsca pracy (o którym mowa w art. 65 ust. 1 Konstytucji RP) i prawa do bezpiecznych oraz higienicznych warunków pracy (wskazanego w art. 66 ust. 1 Konstytucji RP). Konsekwencją może być też ograniczenie: prawa do ochrony zdrowia, w tym uniemożliwienie zapewnienia szczególnej opieki zdrowotnej dzieciom, kobietom ciężarnym, osobom niepełnosprawnym i osobom w podeszłym wieku (art. 68 ust. 1 i 3 Konstytucji RP), prawa do pomocy dla osób niepełnosprawnych (art. 69 ustawy zasadniczej), równego dostępu do wykształcenia (art. 70 ust. 4 Konstytucji RP) oraz prawa do pomocy dla członków rodzin (art. 71 Konstytucji RP).

Naruszać przepisy Konstytucji RP mogą zarówno uchwały o ustanowieniu Stref Czystego Transportu, jak też poszczególne przepisy ustawy o elektromobilności. Dla przykładu, brak uwzględnienia przez gminę wyłączeń z zakazu wjazdu na obszar Strefy może doprowadzić do konfiskacyjnego skutku w postaci ograniczenia

możliwości dysponowania składnikiem majątku, jakim jest pojazd z silnikiem benzynowym lub Diesla. Nieuwzględnienie zwolnienia lub wyłączenia z zakazu wjazdu do Strefy może utrudnić bądź wręcz uniemożliwić uzyskanie pomocy medycznej bez naruszenia prawa. Niemożność skorzystania z pojazdu w sytuacji braku jakiegokolwiek realnej alternatywy dla zaspokojenia potrzeby przemieszczania się może prowadzić do pozbawienia osoby warunków do nauki, wykonywania pracy, a nawet zamieszkiwania w określonym miejscu.

Konstytucyjne wolności i prawa, które może naruszać bądź ograniczać Strefa Czystego Transportu:

- wolność poruszania się po terytorium Rzeczypospolitej (art. 52 ust. 1),
- prawo własności (art. 64 ust. 1),
- wolność wyboru i wykonywania zawodu oraz wyboru miejsca pracy (art. 65 ust. 1),
- prawo do bezpiecznych oraz higienicznych warunków pracy (art. 66 ust. 1),
- prawo do ochrony zdrowia, w tym zapewnienia szczególnej opieki zdrowotnej dzieciom, kobietom ciężarnym, osobom niepełnosprawnym i osobom w podeszłym wieku (art. 68 ust. 1 i 3),
- prawo osób niepełnosprawnych do pomocy (art. 69),
- równy dostęp do wykształcenia (art. 70 ust. 4),
- prawo członków rodzin do pomocy (art. 71).

W sporze o ustanawianie Stref Czystego Transportu nie chodzi o zakwestionowanie np. prawa do życia i czystego środowiska, o przeciwstawianie tych praw np. prawu własności czy o bezwzględną obronę starych samochodów spalinowych niespełniających wymogów dopuszczenia do ruchu w Strefie. Spór dotyczy proporcjonalności ograniczenia poszczególnych praw i wolności. Zachodzi bowiem uzasadniona podstawa, by uznać, że wprowadzenie Stref Czystego Transportu może w sposób nadmierny ograniczać wolności i prawa. Jest to szczególnie istotne w sytuacji, gdy samorzady uprzednio nie wykorzystują dostępnych im niekontrowersyjnych środków poprawy jakości powietrza, jak np. odpowiednie zagospodarowanie przestrzenne (zaplanowanie korytarzy przewietrzania miasta), czyszczenie ulic na mokro, wymiana starych źródeł ogrzewania budynków itd., a także w przypadku, gdy uchwałodawcy

nie przedstawiają wystarczających i popartych rzetelnymi argumentami dowodów na skuteczność wprowadzania SCT dla znaczącej poprawy jakości powietrza.

KTO I W JAKI SPOSÓB MOŻE WYSTĄPIĆ ZE SKARGĄ DO TRYBUNAŁU KONSTYTUCYJNEGO?

Prawo do wystąpienia ze skargą konstytucyjną, zgodnie z art. 79 ust. 1 Konstytucji RP, przysługuje każdemu, czyje konstytucyjne wolności lub prawa zostały naruszone. Zasady wnoszenia skargi konstytucyjnej określa ustawa z dnia 30 listopada 2016 r. o organizacji i trybie postępowania przed Trybunałem Konstytucyjnym. Teoretycznie skargi składane przez wiele osób mogłyby wywrzeć większy wpływ na prace Trybunału Konstytucyjnego, lecz nawet w takim wypadku nie ulega wątpliwości, że postępowanie będzie długotrwałe, a prawdopodobieństwo jego powodzenia relatywnie niewielkie.

Prawo do wystąpienia ze skargą konstytucyjną przysługuje każdemu, czyje konstytucyjne wolności lub prawa zostały naruszone.

Doświadczenie życiowe pokazuje, że szansą na bardziej dynamiczne procedowanie sprawy jest złożenie wniosku do Trybunału Konstytucyjnego przez jeden z następujących podmiotów: Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałka Sejmu, Marszałka Senatu, Prezesa Rady Ministrów, grupę 50 posłów albo 30 senatorów, Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego, Prezesa Naczelnego Sądu Administracyjnego, Prokuratora Generalnego, Prezesa Najwyższej Izby Kontroli, Rzecznika Praw Obywatelskich, organy stanowiące jednostek samorządu terytorialnego czy wreszcie ogólnokrajowe organy związków zawodowych oraz ogólnokrajowe władze organizacji pracodawców i organizacji zawodowych. Aby jednak do tego doszło, opinia społeczna musiałaby skonsolidować się na tyle, aby te z uprawnionych podmiotów, które odpowiadają bezpośrednio przed społeczeństwem, ujrzały interes polityczny w złożeniu wniosku w sprawie zbadania ustawy o elektromobilności z przepisami Konstytucji RP. To ponownie pokazuje, że fundamentem skutecznych działań jest konsolidacja i jednomyślny protest środowisk przeciwnych ograniczaniu wolności i praw w wyniku ustanawiania Stref Czystego Transportu.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ODSZKODOWAWCZA SKARBU PAŃSTWA

Przedsiębiorca, który odniósł szkodę majątkową w wyniku ustanowienia Strefy Czystego Transportu i jest w stanie wykazać ten adekwatny związek przyczynowy, może dochodzić jej wyrównania ze strony Skarbu Państwa w postępowaniu cywilnym. Zgodnie z art. 417 ust. 1 Kodeksu cywilnego⁸ „[z]a szkodę wyrządzoną przez niezgodne z prawem działanie lub zaniechanie przy wykonywaniu władzy publicznej ponosi odpowiedzialność Skarb Państwa lub jednostka samorządu terytorialnego lub inna osoba prawna wykonująca tę władzę z mocy prawa”.

Art. 77 ust. 1 Konstytucji RP

Każdy ma prawo do wynagrodzenia szkody, jaka została mu wyrządzona przez niezgodne z prawem działanie organu władzy publicznej.

Istnieje jednak znacząca przeszkoda w wytoczeniu powództwa, która pozostaje aktualna także w przypadku ustanowienia Stref Czystego Transportu. Jeśli szkoda została wyrządzona przez wydanie aktu normatywnego, jej naprawienia można żądać dopiero po stwierdzeniu we właściwym postępowaniu niezgodności tego aktu z Konstytucją RP, ratyfikowaną umową międzynarodową lub ustawą (art. 4171 ust. 1 Kodeksu cywilnego). Oznacza to, że przed wytoczeniem powództwa przeciwko Skarbowi Państwa należy uzyskać korzystny, z perspektywy poszkodowanego, wyrok Trybunału Konstytucyjnego.

⁸ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2023 r. poz. 1610).

PODSUMOWANIE

Konstytucja RP formułuje szereg praw i wolności bezpośrednio bądź pośrednio związanych z ludzką aktywnością. Obok obowiązku dbania o środowisko spoczywającego na władzach publicznych ustawa zasadnicza określa również wiele uprawnień przysługujących właścicielom oraz użytkownikom pojazdów samochodowych. Posiadane przez nich auta są chronione przez prawo własności. Ochronie podlegają również: prawo do przemieszczania się, prawo do wyboru miejsca nauki i pracy, prawo do opieki przysługujące kobietom w ciąży, prawo do pomocy przysługujące osobom niepełnosprawnym itd. Ograniczenie tych wolności i praw wynikające z ustanowienia Strefy Czystego Transportu jest dopuszczalne, jednak musi następować w sposób zgodny z wymogami sformułowanymi w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. Ograniczenia są zatem legalne tylko wtedy, gdy zostaną ustanowione w ustawie, są proporcjonalne i konieczne w demokratycznym państwie dla ochrony środowiska lub zdrowia, z zastrzeżeniem jednak, że ograniczenia te nie mogą naruszać istoty wolności i praw konstytucyjnych. Nadużyciem jest więc przyznawanie bezwzględnego priorytetu jednym uprawnieniom nad drugimi w taki sposób, który doprowadziłby do naruszenia ich istoty.

Zawsze lepiej jest zapobiegać niż leczyć. Także w wypadku ustanawiania Stref Czystego Transportu należy rozpocząć działania przed przyjęciem uchwały w tym przedmiocie. Sprzeciw społeczny i ewentualne późniejsze oddziaływanie na prace nad projektem uchwały na etapie konsultacji publicznych są najskuteczniejszym sposobem zablokowania Stref Czystego Transportu bądź ich przyjęcia w łagodniejszym wariantcie – odpowiadającym potrzebom lokalnej społeczności.

Weryfikacja zgodności z prawem uchwał o ustanowieniu Stref Czystego Transportu odbywa się na podobnych zasadach jak pozostałych aktów prawa miejscowego. Uprawnienie do stwierdzenia nieważności uchwały przysługuje wojewodzie jako organowi nadzoru nad działalnością samorządu terytorialnego. Uprawnienie to jest ograniczone w czasie. Wydaje się jednak, że jest ono najskuteczniejszą, a w każdym razie najszybszą, formą zakwestionowania uchwały o ustanowieniu SCT. W odpowiedzi na

stwierdzenie nieważności uchwały władze samorządowe mogą wystąpić ze skargą do sądu administracyjnego, co rozpocznie etap sądowej weryfikacji zgodności rozstrzygnięcia nadzorczego wojewody z prawem.

Dostępny dla pozostałych podmiotów środkiem kwestionowania uchwały o ustanowieniu Strefy Czystego Transportu jest skarga przysługująca z art. 101 ustawy o samorządzie gminnym. Możliwość skorzystania z niej jest jednak limitowana posiadaniem interesu prawnego naruszonego taką uchwałą. Oznacza to w praktyce dodatkowe trudności, wynikające z ograniczenia kręgu osób uprawnionych do złożenia takiej skargi, jak również związane z momentem jej wniesienia, który jest właściwy dopiero po wystąpieniu naruszenia interesu prawnego.

Każdy, kto odniósł szkodę w wyniku ustanowienia Stref Czystego Transportu, może wytoczyć powództwo przeciwko Skarbowi Państwa o naprawienie szkody. Warunkiem koniecznym jest jednak wcześniejsze uzyskanie wyroku Trybunału Konstytucyjnego stwierdzające niezgodność danego aktu normatywnego z aktem wyższego rzędu. Legitymacje do wniesienia skargi do Trybunału Konstytucyjnego ma każdy, czyj interes prawny został naruszony. Ponadto uprawnionym do złożenia wniosku jest szereg podmiotów wymienionych w Konstytucji RP. Postępowanie przed Trybunałem Konstytucyjnym będzie z pewnością długotrwałe i niedające pewności co do pozytywnego dla poszkodowanych wyniku.

Instytut Ordo Iuris oraz Ośrodek Analiz Cegielskiego oferują poszkodowanym przedsiębiorcom pomoc prawną w sprawach związanych ze szkodami wyrządzonymi ustanowieniem Stref Czystego Transportu.

O AUTORACH



ŁUKASZ BERNACIŃSKI

[ORCID.ORG/0000-0002-3491-8675](https://orcid.org/0000-0002-3491-8675)

Prawnik, Wiceprezes Ośrodka Analiz Prawnych, Gospodarczych i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego, Członek Zarządu Instytutu na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris. Zastępca redaktora naczelnego czasopisma naukowego „Kultura Prawna”. Prelegent kilkunastu międzynarodowych i ogólnopolskich konferencji naukowych. Autor dwudziestu publikacji naukowych, w tym trzech monografii (ostatnia, napisana we współautorstwie: *Funkcjonowanie rynku medialnego w Polsce i wybranych państwach europejskich. Przeciwdziałanie koncentracji kapitału i ochrona pluralizmu mediów*, Warszawa 2021). Autor kilkudziesięciu analiz i opinii prawnych oraz raportów i poradników. Absolwent programów leaderskich z zakresu prawa, zarządzania i funkcjonowania organizacji pozarządowych.



TOMASZ WOŹNIAK

[ORCID.ORG/0000-0002-0917-7190](https://orcid.org/0000-0002-0917-7190)

Doktor nauk prawnych. Absolwent studiów prawniczych na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej. Pracownik badawczo-dydaktyczny w Katedrze Prawa Finansowego UMCS. Ekspert Instytutu na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris. Autor oraz współautor stanowisk Instytutu dotyczących Stref Czystego Transportu. Prelegent na międzynarodowych i krajowych konferencjach naukowych. Autor i współautor monografii, w tym dotyczącej roli Polski w procesie powojennej odbudowy Ukrainy, licznych analiz, opinii, m.in. poświęconych ochronie prawa własności, w tym nieruchomości, a także raportów oraz poradników. Uczestnik szeregu szkoleń z zakresu prawa podatkowego, informacji publicznej oraz zarządzania. Specjalizacja naukowa rozwijana w obszarze międzynarodowego prawa podatkowego, postępowania podatkowego oraz finansów komunalnych.

Nasze publikacje



Nasze publikacje

IOAC
Ośrodek Analiz
Cegielskiego



Nasze publikacje



Nasze publikacje



IOAC

Ośrodek Analiz
Cegielskiego

Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego został powołany, by wspomagać dynamiczny i harmonijny rozwój gospodarczy Polski. Chcemy zapewniać rzetelne wsparcie merytoryczne dla polskich przedsiębiorców, organizacji pozarządowych oraz instytucji publicznych. Nasze cele realizujemy, m.in. opracowując raporty analityczne, przygotowując ekspertyzy prawne, prowadząc doradztwo prawne i gospodarcze, a także organizując szkolenia. Ponad 150 lat temu Hipolit Cegielski stał się ikoną polskiego przemysłu. Udowodnił, że można z sukcesem kierować nowoczesną fabryką i jednocześnie prowadzić aktywną działalność na rzecz rozwoju polskiego społeczeństwa i gospodarki. Zależy nam, by współcześni polscy przedsiębiorcy mogli osiągać sukcesy na miarę Cegielskiego.

Ośrodek Analiz Cegielskiego jest fundacją i zakres naszej aktywności jest uzależniony od funduszy, które pozyskamy na działalność statutową.

MOŻESZ NAS WESPRZEĆ POPRZEZ DAROWIZNĘ NA NUMER KONTA:

94 1020 1097 0000 7602 0305 2438

Fundacja Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych
i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego
Aleja Zjednoczenia 50/U1, 01-801 Warszawa

W tytule przelewu prosimy podać:

„Darowizna na cele statutowe Ośrodka Analiz Cegielskiego”.



osrodekanaliz.pl



[/osrodekanaliz](https://www.facebook.com/osrodekanaliz)



[@osrodek_analiz](https://twitter.com/osrodek_analiz)



[ośrodek analiz cegielskiego](https://www.youtube.com/osrodek%20analiz%20cegielskiego)



Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

powstał, by bronić osoby i środowiska zagrożone społeczną marginalizacją bądź wykluczone ze względu na przywiązanie do naturalnego ładu społecznego i tradycyjnych wartości poświadczonych w Konstytucji RP. Działamy na rzecz prawnej ochrony człowieka na każdym etapie życia, tożsamości małżeństwa jako związku kobiety i mężczyzny, autonomii rodziny, wolności religijnej oraz prawa do prowadzenia działalności gospodarczej w zgodzie z własnym sumieniem.

Ekspertki z Centrum Badań i Analiz Ordo Iuris:

- analizują i opiniują projekty ustaw,
- docierają z prawną argumentacją do polityków w kraju i w instytucjach europejskich,
 - biorą udział w pracach komisji parlamentarnych,
 - przedstawiają opinie w sądach (tzw. *amici curiae*),
 - monitorują działania administracji publicznej.

Prawnicy z Centrum Interwencji Procesowej Ordo Iuris:

- występują w obronie rodzin zagrożonych rozbitciem z powodu nieuzasadnionej ingerencji państwa,
- reprezentują przedstawicieli zawodów medycznych i innych grup zawodowych doświadczających trudności w profesjonalnym wykonywaniu zawodu zgodnie z osądem własnego sumienia,
 - występują jako rzecznicy słowa i zgromadzeń, szczególnie w interesie obrońców życia,
 - biorą udział w postępowaniach przed Trybunałem Konstytucyjnym na rzecz spójności obowiązującego prawa z porządkiem konstytucyjnym Rzeczypospolitej Polskiej.

Instytut Ordo Iuris jest fundacją i zakres naszej aktywności jest ściśle uzależniony od funduszy, które pozyskamy na działalność statutową. Ceniąc sobie niezależność, nie korzystamy ze środków publicznych i grantów, których pozyskanie mogłoby ją ograniczać. Naszą działalność prowadzimy tylko dzięki hojności naszych Darczyńców, zwłaszcza tych, którzy wspierają nas regularnie co miesiąc w ramach Kręgu Przyjaciół (więcej o nas na stronie www.przyjaciele.ordoioris.pl).

RAZEM MOŻEMY REALNIE WPŁYWAĆ NA RZECZYWISTOŚĆ!

Darowiznę można przekazać na konto:

34 1020 1026 0000 1502 0301 0469

Fundacja Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

ul. Zielna 39, 00-108 Warszawa

oraz za pomocą przelewów internetowych Tpay i PayPal

(szczegóły na stronie www.ordoioris.pl)



ordoioris.pl



[/ordoioris](https://www.facebook.com/ordoioris)



[/ordoioris](https://www.youtube.com/ordoioris)



[/ordoioris](https://www.instagram.com/ordoioris)



[@ordoioris](https://twitter.com/ordoioris)

Polski rząd w tak zwanych kamieniach milowych Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) zgodził się na uzależnienie uruchomienia środków z unijnego Funduszu Odbudowy między innymi od wprowadzenia w miastach posiadających powyżej 100 000 mieszkańców Stref Czystego Transportu. Rozwiązanie to budzi jednak uzasadnione wątpliwości – zarówno co do samej idei, jak i w zakresie konkretnych projektowanych regulacji.

Oddajemy w Państwa ręce poradnik przybliżający problematykę powstawania oraz funkcjonowania Stref Czystego Transportu w Polsce. W poradniku prognozujemy różnorodne konsekwencje będące skutkiem utworzenia Stref, jakie dotkną średnich, małych i mikroprzedsiębiorców, w tym przede wszystkim te generujące dla przedsiębiorstw dodatkowe koszty lub potencjalnie zmniejszające zyski. Poradnik pokazuje także, jak zablokować powstanie SCT w niekorzystnym kształcie oraz jak uzyskać odszkodowanie za straty spowodowane ustanowieniem Strefy.

OSRODEKANALIZ.PL | ORDOIURIS.PL

ISBN 978-83-970518-4-3



9 788397 051843

WESPRZYJ OŚRODEK ANALIZ



WESPRZYJ ORDO IURIS

