

Od:
Do: [petycje](#)
Temat: Petycja ws. stref czystego transportu
Data: piątek, 9 stycznia 2026 19:15:29
Zalaczniki: [Petycja Prezydent.pdf](#)
Priorytet: Wysoka

Szanowny Panie Prezydencie,
w załączniku przesyłam swoją petycję o wystąpienie do Trybunału Konstytucyjnego z wnioskiem o zbadanie, czy art. 39-40 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych są zgodne z Konstytucją RP - w trybie kontroli następczej.

Z poważaniem

Kancelaria Prezydenta RP
Biuro Interwencyjnej Pomocy Prawnej i Listów
ul. Wiejska 10
00-902 Warszawa

PETYCJA O WYSTĄPIENIE Z WNIOSEM DO TRYBUNAŁU KONSTYTUCYJNEGO W CELU ZBADANIA ZGODNOŚCI OBOWIĄZUJĄCEGO PRAWA Z KONSTYTUCJĄ RP

Szanowny Panie Prezydencie,

na podstawie art. 63 i 191 ust. 1 pkt 1) Konstytucji RP oraz ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach zwracam się z uprzejmą prośbą o **wystąpienie do Trybunału Konstytucyjnego z wnioskiem o zbadanie, czy art. 39-40 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (dalej: u.e.p.a.) są zgodne z Konstytucją RP - w trybie kontroli następczej.**

Uzasadnienie

1. Art. 39 ust. 1 u.e.p.a. teoretycznie daje możliwość wprowadzenia zakazu wjazdu wszystkich pojazdów nienapędzanych elektrycznie, wodorem lub gazem ziemnym do strefy czystego transportu (dalej: SCT). Dodatkowe wyłączenia przedmiotowe i podmiotowe obowiązujące na terenie SCT mogą być uchwalone przez radę gminy – jak stwierdza art. 39 ust 4. – ale rada nie jest zobowiązana tego robić. Oznacza to, że w skrajnym przypadku ta ustawa daje narzędzia do zakazu wjazdu wszystkich pojazdów napędzanych silnikami benzynowymi lub wysokoprężnymi do SCT. To, czy i jakie pojazdy z silnikiem benzynowym i Diesla będą mogły wjechać, zależy tylko od dobrej woli rady gminy wyrażonej w uchwale.

Dane wg stanu na 2025.12.30

Użytkownik: Gość

GUS Dane z publicznych Urzędów

DANE METADANE API ARCHIWUM POMOC Szukaj czegoś

Start / Dane według dziedzin / Wymiary / Jednostki terytorialne / Tablica

Kategoria: KS TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ

Grupa: G239 POJAZDY

Podgrupa: P3583 Pojazdy według rodzajów stosowanego paliwa

Wymiary: Pojazdy; Rodzaje paliwa; Lata

Ostatnia aktualizacja: 09.10.2025

Tablica Wykres Mapa

Wybór jednostek terytorialnych Agregaty Kod Puste Export Objaśnienia Szukaj w tablicy

Jednostka terytorialna	samochody osobowe			
	benzyna	olej napędowy	gaz (LPG)	pozostałe
	2024	2024	2024	2024
	[szt.]	[szt.]	[szt.]	[szt.]
POLSKA	10 128 226	8 392 960	3 201 935	1 026 092

(źródło: bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica, dostęp: 7.01.2026)

Według statystyk Głównego Urzędu Statystycznego w Polsce w 2024 r. samych samochodów osobowych (nie wspominając innych rodzajów pojazdów) było 22 951 213, z czego napędzanych silnikiem benzynowym było 10 328 226 (45% samochodów osobowych), silnikiem na olej napędowy - 8 392 960 (36,57%), gazem - 3 203 935 (13,96%), a pozostałych - 1 026 092 (4,47%) (źródło: bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica, dostęp: 7.01.2026). W świetle tych danych aż 81,57% (!) samochodów osobowych zarejestrowanych w Polsce może (choć jest to mało prawdopodobne, ale wciąż możliwe) być objętym zakazem wjazdu do części lub całości obszaru miasta liczącego powyżej 100 tysięcy mieszkańców - na podstawie odpowiednio skonstruowanej uchwały opartej o art. 39 ust. 1 u.e.p.a.

Trzeba również uwzględnić następujące dane:

Polski park samochodów, jako całość, należy jednak do najstarszych w UE. Według raportu ACEA „Vehicles on Roads, Pocket Guide 2025/2026” średnia wieku samochodów osobowych na polskich drogach wynosiła w 2023 r. 15,1 roku, przy średniej unijnej 12,5 roku. Starsze od nas samochody miały tylko: Rumunia – 15,4 roku, Czechy – 16,2 roku oraz Grecja – 17,5 roku. Najmłodszym parkiem dysponował w 2023 r. Luksemburg – 8 lat, następnie Austria – 9,3 roku oraz Dania – 9,6 roku.

(źródło: moto.rp.pl/na-drozdzie/art43300771-diesel-moze-hamuje-ale-benzyna-sie-trzyma,
dostęp: 7.01.2026)

Dane wg stanu na 2025.12.30

GUS

(źródło: <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica>, dostęp: 7.01.2026)

W świetle danych GUS-u widać, że w Polsce w 2024 r. 16 803 596 samochodów osobowych (aż 73,21% wszystkich samochodów osobowych w Polsce) miało 12 i więcej lat SCT. Nawet odliczając z tej liczby część samochodów z silnikiem benzynowym i Diesla, które obecnie mogą wjechać do strefy czystego transportu (choć nie do każdej, np. samochód z silnikiem benzynowym z lat między 2000 a 2005 r. oraz samochód z silnikiem Diesla wyprodukowany pomiędzy 2009 a 2014 r. nie mogą wjechać do SCT w Krakowie, ale w Warszawie już mogą) nieuchronnie dyskryminuje znaczną część obywateli, która z przyczyn ekonomicznych jest zmuszona do korzystania ze starszych pojazdów i nie może kupić samochodów spełniających odpowiednie normy - zwłaszcza gdy potrzeby skłaniają tych ludzi do wyboru pojazdów z silnikiem Diesla.

Wprowadzenie SCT i opłat za wjazd do niej wprowadza poważne zamieszanie na rynku samochodów używanych, ponieważ strefa poprzez sztuczne zmniejszenie popytu na samochody niespełniające norm obniża ich wartość. w konsekwencji obywatelom utrudnia się sprzedaż dotychczasowego auta

za kwotę odzwierciedlającą faktyczną wartość pojazdu, a także zakup samochodu mogącego wjechać do SCT ze względu na sztucznie podwyższony popyt. Pieniądze, które można by odłożyć na zakup samochodu, trzeba przeznaczyć na opłatę za wjazd do SCT (nawet 6 000 zł w skali roku przy opłacie wynoszącej 500 zł na miesiąc - zgodnie z art. 39 ust. 7 pkt 2) u.e.p.a.). Negatywnych skutków na rynku wtórnym doświadczają nie tylko mieszkańcy obszarów spoza SCT, ale również wewnątrz niej. Jak napisała Angelika Kuczaj, radna Dzielnicy X Swoszowice w Krakowie:

Powiadasz, że mieszkańców Krakowa SCT nie dotknie, bo są zwolnieni z opłat do technicznej śmierci pojazdu? A to, że ich samochody, które nie spełniają wymogów SCT z dnia na dzień warte są tyle, ile ważą, bo kupca na nie próżno szukać, to co? Faktycznie, może ktoś sprzedałby swoje stare auto, dołożył troszkę grosza i zakupił drogie spełniające wymogi. Tylko komu on go sprzeda? Za grosze gdzieś na Pomorze, bo nawet nie na Śląsk (bo ze Śląska też potrzebują do Krakowa przyjechać, jak nie do pracy, to na zakupy). I tu już straty idą nie na stówki, ale na tysiące. Nagle coś warte samochody krakusów są warte tyle, co złom.

(źródło: kanal.krakowski.pl/komentarze/sct-krakow-karze-nauczycieli-i-lekarzy-za-to-ze-dojezdzaja-tutaj-do-pracy, dostęp: 9.01.2026)

Istnienie strefy wydaje się naruszać następujące artykuły Konstytucji: 2 (zasada sprawiedliwości społecznej), 32 (równość wobec prawa i zakaz dyskryminacji z jakiegokolwiek przyczyny), 64 (ochrona prawa własności i korzystania z tejże własności) i 71 ust. 1 (polityka społeczna i gospodarcza mająca wspierać rodziny w trudnej sytuacji, zwłaszcza wielodzietne i niepełne).

2. Art. 39-40 u.e.p.a. wydają się naruszać art. 2 (sprawiedliwość społeczna), 6 ust. 1 (równy dostęp do dóbr kultury), art. 52 ust. 1 (wolność poruszania się po terytorium RP), 53 ust. 2. (prawo do uczestniczenia w obrzędach religijnych i do korzystania z pomocy religijnej tam, gdzie się znajdują), 68 ust. 1-3 (równy dostęp do służby zdrowia) i 70 ust. 3 (prawo do korzystania ze szkół niepublicznych) Konstytucji RP, a także są w rażącej sprzeczności z przeciwdziałaniem wykluczeniu transportowemu i społecznemu mieszkańców wsi i mniejszych miast.

Dla wielu obywateli samochód osobowy nie jest zbytecznym wydatkiem, a potrzebnym środkiem transportu do pracy i do wielu miejsc użyteczności publicznej. W wielu miejscowościach jest niewystarczający dostęp do transportu publicznego: autobusy rzadko albo w ogóle nie kursują wieczorami, w weekendy i święta. Znam to zjawisko z własnego doświadczenia z moich rodzinnych stron. W takiej sytuacji nie jest dziwne, że obywatele korzystają z samochodów. Oprócz tego należy uwzględnić występowanie takich sytuacji życiowych oraz istnienie takich grup społecznych, w przypadku których przemieszczanie się samochodem zamiast transportem zbiorowym jest niezbędne z przyczyn praktycznych, np. kobiety w ciąży, rodzice małych dzieci, seniorzy mający problem z poruszaniem się, chorzy, niepełnosprawni, osoby przeprowadzające się oraz przewożące swoim samochodem ciężkie przedmioty kupione w sklepie czy na rynku wtórnym (chociażby z portali ogłoszeniowych). Nie należy także zapominać o powszechnie występującej w praktyce społecznej sytuacji, w której przewóz osób wymagających szczególnej ochrony odbywa się za pośrednictwem osób trzecich, w szczególności członków rodziny lub opiekunów, korzystających z pojazdów niespełniających kryteriów obowiązujących w SCT. Funkcjonowanie SCT poważnie narusza konstytucyjne prawo do przemieszczania się na terytorium RP dostępnymi środkami transportu w celu załatwiania różnych spraw życia codziennego. W konsekwencji regulacje te prowadzą do faktycznego pozbawienia wielu osób możliwości dotarcia do miejsc pracy, urzędów, centrów handlowych, szpitali,

przychodni, placówek rehabilitacyjnych, instytucji kultury, szkół średnich i wyższych (w tym niepublicznych), obiektów sportowych, miejsc kultu religijnego, cmentarzy, dworców kolejowych i autobusowych itp. i to wyłącznie z uwagi na formalne wymagania techniczne dotyczące pojazdu, oderwane od rzeczywistych uwarunkowań życiowych i stanu zdrowia tych osób. Prawa i wolności zagwarantowane w Konstytucji stają się fikcją, jeśli nie ma możliwości dojazdu do pracy i miejsc użyteczności publicznej ani transportem publicznym, ani swoim samochodem niespełniającym wymogów SCT. Skutkiem jest trwałe i systemowe wykluczenie komunikacyjne znacznej grupy osób, które z uwagi na swoją sytuację powinny korzystać ze szczególnej ochrony ze strony władz publicznych. Wykluczenie to nie ma charakteru jednostkowego ani przypadkowego, lecz stanowi bezpośrednią konsekwencję przyjętych regulacji.

3. SCT w samej swej istocie generuje napięcia i konflikty społeczne między bogatszą a biedniejszą częścią społeczeństwa oraz na linii mieszkańcy dużych miast - ludność tzw. Polski powiatowej. SCT są odbierane jako wyraz izolowania się wielkich miast od reszty kraju na tle społecznym i ekonomicznym. SCT z samej swej istoty dają mieszkańcom metropolii przywileje i zyski w postaci czystszej powietrza (przy jednoczesnym zwolnieniu ich przez samorządy od przestrzegania norm SCT), a mieszkańców mniejszych miejscowości obciążają kosztami społecznymi i finansowymi wynikającymi z braku możliwości skorzystania z usług znajdujących się w dużych miastach i z konieczności wymiany samochodów. Należy zwrócić uwagę na brak jakichkolwiek programów pomocowych i dofinansowań dla obywateli korzystających ze starszych pojazdów (inaczej niż przy programie wymiany starych pieców). Taka polityka nieuchronnie doprowadzi do jeszcze większych nierówności społecznych i polaryzacji między dużymi miastami a resztą Polski.

4. Ekologia i ochrona zdrowia - na które powołują się zwolennicy tworzenia SCT - są uwzględnione w art. 5; 68 ust. 1 i 4; 74 i 86 Konstytucji RP. Art. 39 ust. 1 u.e.p.a. również powołuje się na ochronę środowiska i zdrowia. Nikt rozsądny nie przeczy temu, że o przyrodę i zdrowie trzeba dbać. Natomiast nie może to odbyć się w sposób nieproporcjonalny kosztem innych obywateli.

SCT dyskryminuje również tę część kierowców, która nie chce wymieniać swoich pojazdów na nowsze z przywiązania do dotychczasowych samochodów albo dlatego, że dobrze o nie dbają tak, że pomimo upływu wielu lat te pojazdy są w dobrym stanie technicznym. Na przykład krakowska strefa czystego transportu w przypadku samochodów osobowych i dostawczych do 3,5 t dopuszcza do wjazdu pojazdy napędzane benzyną spełniające normę Euro 4 lub nowszą (rocznik od 2005 włącznie) i pojazdy napędzane olejem napędowym spełniające normę Euro 6 lub nowszą (rocznik od 2014 włącznie). W ten sposób wykluczonych jest 8 064 019 samochodów osobowych, które mają więcej niż 20 lat (35,14% wszystkich samochodów osobowych w Polsce). Warto zaznaczyć, że ta liczba nie obejmuje samochodów osobowych z silnikiem Diesla, które zostały wyprodukowane między 2005 a 2014 r., więc liczba wykluczonych samochodów osobowych jest jeszcze wyższa. Trudno uwierzyć, że np. Skoda Octavia II 1.9 TDI z 2008 r. albo Volkswagen Golf VI 1.6 TDI z 2012 r. są tzw. szrotami nadającymi się na złomowisko. Jak się mają do ochrony środowiska koszty pozbycia się starszych działających samochodów tylko po to, by kupić nowe: zanieczyszczenia i koszty powstałe podczas złomowania lub wywożenia starych pojazdów za granicę oraz produkcji nowych samochodów? Jak ma się ograniczenie rynku wtórnego samochodów do zasady niemarnowania zasobów i niegenerowania nowych odpadów (zero waste)?

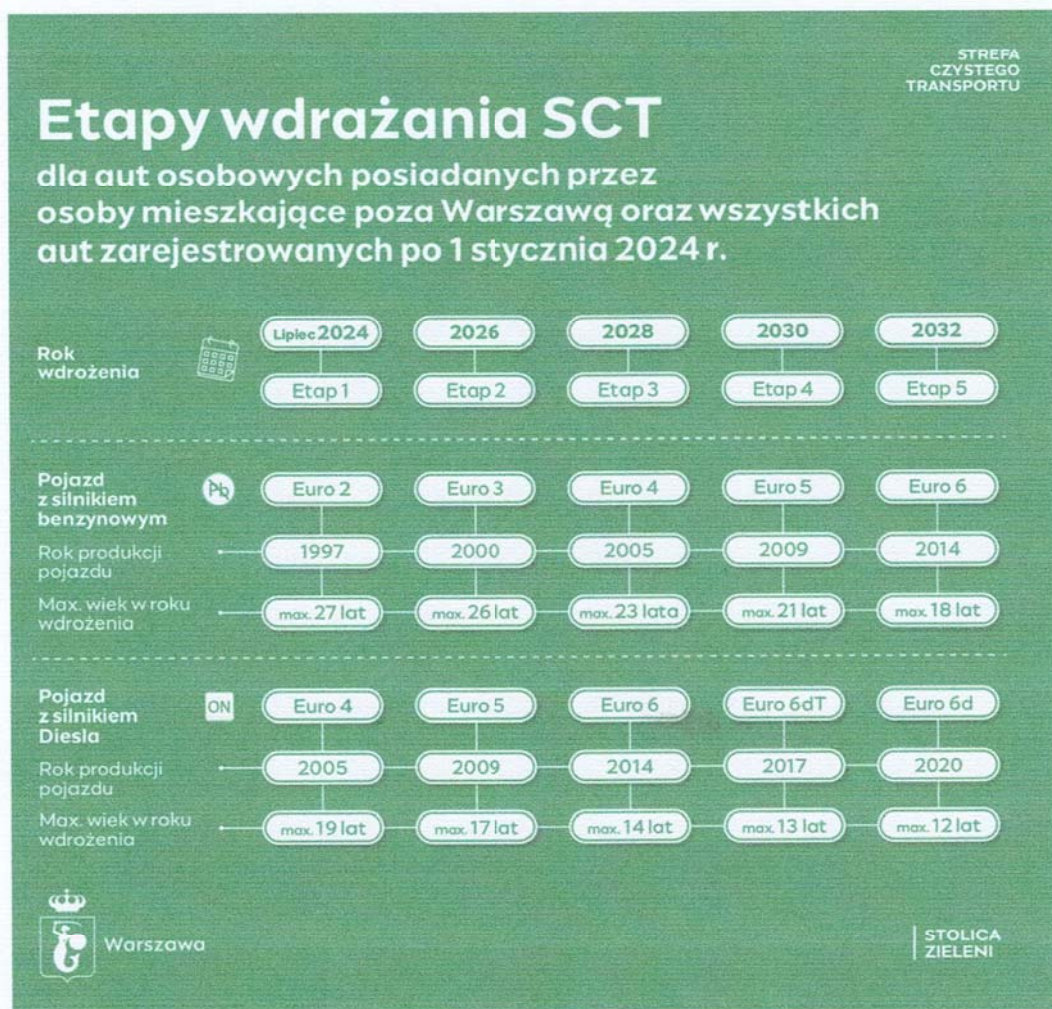
Okoliczność, że pojazd niespełniający wymaganych norm emisyjnych może zostać dopuszczony do wjazdu na teren SCT po uiszczeniu opłaty przewidzianej w art. 39 ust. 7 u.e.p.a. w sposób oczywisty

podważa deklarowany w art. 39 ust. 1 cel ekologiczny tej regulacji. Rozwiązanie to dowodzi, że decydującym kryterium dopuszczalności wjazdu nie jest rzeczywisty wpływ danego pojazdu na stan powietrza ani ochrona środowiska, lecz jedynie możliwość finansowa użytkownika do poniesienia dodatkowego kosztu. Taki mechanizm prowadzi do zróżnicowania sytuacji obywateli wyłącznie ze względu na zawartość ich portfeli, co pozostaje w sprzeczności z konstytucyjną zasadą równości wobec prawa. Poziom emisji zanieczyszczeń ma charakter obiektywny i nie ulega żadnemu zmniejszeniu wskutek wniesienia opłaty. Jeżeli ustawodawca rzeczywiście chciałby konsekwentnie chronić środowisko i zdrowie mieszkańców, to wjazd pojazdów niespełniających norm emisyjnych powinien podlegać zakazowi bezwzględnemu, niezależnemu od sytuacji majątkowej lub miejsca zamieszkania właściciela pojazdu. Tymczasem model przyjęty w art. 39 ust. 1 pkt 4, ust. 4 oraz ust. 7 u.e.p.a. nie prowadzi ani do faktycznej eliminacji emisji, ani do realnego ograniczenia ruchu pojazdów niespełniających wymaganych norm. Mieszkańcy strefy SCT mogą nadal korzystać z pojazdów niespełniających kryteriów emisyjnych, natomiast osoby spoza strefy uzyskują możliwość wjazdu po wniesieniu stosownej opłaty. W konsekwencji ochrona środowiska zostaje ograniczona terytorialnie do wybranych dużych miast i sprowadzona do instrumentu fiskalnego, zamiast stanowić rzeczywisty i spójny mechanizm.

W zamian proponuję, by państwo polskie bardziej przyjrzało się problemowi nadużyć przy dopuszczaniu pojazdów do ruchu podczas przeglądów oraz bardziej wzmacniło transport publiczny niż generowało wykluczenie transportowe poprzez wprowadzanie SCT. Moim zdaniem bardziej przysłuży się to ochronie środowiska i zdrowia oraz poprawie bezpieczeństwa na terenie całego kraju (podejście egalitarne), a nie tylko w wielkich i bogatych miastach (podejście elitarne).

5. Art. 39-40 u.e.p.a. w żaden sposób nie chronią prawa własności i dziedziczenia zagwarantowanego w art. 21 ust. 1 i art. 64 Konstytucji. Nie chodzi tylko o zakaz korzystania ze swojego pojazdu, dopuszczonego do ruchu, na terenie SCT w mieście, które nie jest miejscem mojego zamieszkania. Problemy pojawiają się również w przypadku obywateli zamieszkujących obszar SCT w momencie otrzymania przez dziedziczenie lub darowiznę pojazdu niespełniającego norm. Na przykład przy wprowadzaniu SCT w Krakowie pojazdy osób zameldowanych i płacących podatki w tym mieście zostały bezterminowo zwolnione z konieczności przestrzegania norm SCT (co również wydaje się naruszać art. 32 Konstytucji, bo taka osoba może jeździć starym samochodem na wsi i mniejszych miastach i tam zanieczyszczać powietrze podczas gdy osoba spoza Krakowa nie może tego samego zrobić w Krakowie) pod warunkiem, że te pojazdy zostały zgłoszone do systemu i były w posiadaniu przez te osoby przed 26 czerwca 2025 r. Co jeśli mieszkaniec miasta odziedziczy lub otrzyma w darowiźnie stary samochód od krewnego, który korzystał z ww. zwolnienia? U.e.p.a. w żaden sposób nie reguluje takich przypadków i nie zabezpiecza praw obywateli.

6. Warszawska SCT (por. poniższa grafika) przewiduje stopniowe podwyższanie norm i wdrażanie coraz to nowszych ograniczeń wjazdu pojazdów. Sprawia to, że zakup samochodu, który jest inwestycją na lata, jest utrudniony z powodu ciągłej niepewności czy pojazd czasem nie zostanie w przyszłości objęty zakazem wjazdu do SCT. Niestabilność i często zmieniające się przepisy podważają zaufanie do państwa i prawa. Przepisy u.e.p.a. nie zawierają żadnych zabezpieczeń przeciwko częstym zmianom zasad SCT.



(źródło: transport.um.warszawa.pl/wymogi-sct, dostęp: 8.12.2026)

7. Znak D-54, który w §60d. Załącznika do obwieszczenia Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 października 2019 r. (Dz. U. 2019, poz. 2310) oznacza strefę czystego transportu. Jednakże w przeciwieństwie do innych znaków D-54 nie ma jednego i takiego samego znaczenia w całej Polsce, ponieważ strefy czystego transportu mają różne wymagania w różnych miastach. Podczas gdy w jednym mieście dopuszczalne jest legalnie minąć ten znak samochodem, a w drugim już nie. Kuriozalne byłoby zatrzymywanie się na drodze przed tym znakiem i szukanie w internecie szczegółowych przepisów, czy można jechać dalej czy też trzeba zawrócić. Znaki drogowe muszą być jednoznaczne.

8. Jeśli granice SCT są przeprowadzone wzdłuż autostrady lub drogi ekspresowej - jak to ma miejsce w przypadku SCT w Krakowie -- to w przypadku wystąpienia znaczących utrudnień na drodze omijającej strefę, np. w przypadku wypadku czy karambolu, kierowcy nie mają możliwości skorzystać z dogodnego objazdu przebiegającego przez drogi znajdujące się bliżej centrum miasta w obrębie SCT.

Z poważaniem