

Justyna Mielczarek-Mikołajów

doktor nauk prawnych, Uniwersytet Wrocławski
ORCID 0000-0001-8706-2930

Rozważania nad czystym transportem w kontekście publicznego prawa podmiotowego

Słowa kluczowe: czysty transport, elektromobilność, zrównoważony transport, publiczne prawo podmiotowe, strefa czystego transportu

1. Wprowadzenie

Publiczne prawa podmiotowe stanowią konstrukcję teoretyczną dającą narzędzie do analizy relacji zachodzących pomiędzy organami administracji publicznej a obywatelami, które w państwie prawa mają pierwszorzędne znaczenie z uwagi na umacnianie standardów demokracji i praw jednostki. Ich cel determinuje brak równorzędności podmiotów stosunku administracyjnoprawnego oraz wymóg umożliwienia realizacji interesu publicznego obu stronom¹. W ujęciu Stanisława Kasznicy publiczne prawa podmiotowe oznaczają taką sytuację jednostki wynikającą z normy prawnej, w której posiada ona możliwość żądania określonego zachowania od państwa bądź innego podmiotu publicznoprawnego, o ile tylko spełnione zostały warunki określone we wspomnianej normie prawnej². Z tego też powodu publiczne prawa podmiotowe można również opisywać jako okoliczności, w których od zachowania konkretnej osoby, stojącej poza władzą publiczną, zależy to, czy dla władzy powstanie obowiązek wynikający z prawa³. Chodzi więc o taką sytuację prawną obywatela czy jednostki zbiorowej, w której obywatel lub jednostki zbiorowe, opierając się na chroniących ich interesy prawne normach prawnych, mogą skutecznie żądać czegoś od państwa lub w sposób niekwestionowany coś przez państwo zdziałać⁴.

¹ W. Jakimowicz, *Publiczne prawo podmiotowe*, Kraków 2002, s. 13; J. Zimmermann, *Prawo administracyjne*, Warszawa 2018, s. 373; M. Tabernacka, M. Giełda, *Publiczne prawo podmiotowe [w:] Tadeusz Bigo o administracji i prawie administracyjnym: refleksje wrocławskiej szkoły administratywistycznej*, red. T. Kocowski, P. Lisowski, M. Paplicki, Wrocław 2020, s. 249.

² S. Kasznica, *Polskie prawo administracyjne*, Poznań 1947, s. 147.

³ W. Jakimowicz, *Publiczne prawo...*, s. 372.

⁴ J. Boć, A. Błaś, *Publiczne prawo podmiotowe [w:] Prawo podmiotowe*, red. J. Boć, Wrocław 2007, s. 501.

Celem artykułu jest analiza czystego transportu w kontekście publicznego prawa podmiotowego. Najważniejsze pytania badawcze oscylują wokół możliwości dochodzenia praw jednostki w zakresie stref czystego transportu i żądania realizacji innych obowiązków organów administracji publicznej wskazanych w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych⁵. W prowadzonych rozważaniach zastosowano metody formalno-dogmatyczną oraz teoretyczno-prawną.

2. Pojęcie czystego transportu

W większości aktów prawnych Unii Europejskiej występuje pojęcie zeroemisyjnego lub zrównoważonego transportu, który nie generuje szkodliwych emisji gazów cieplarnianych ani innych zanieczyszczeń do atmosfery. Takie ujęcie zawiera choćby tzw. rozporządzenie klimatyczne⁶, w którym jest mowa o systemach zrównoważonej i inteligentnej mobilności i transportu⁷. Podobnie kwestię tę przedstawiała Biała Księga z 2011 r.⁸, wskazując na konieczność budowy konkurencyjnego i zrównoważonego transportu do 2050 r. m.in. poprzez zmniejszenie liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym czy wzrost wykorzystania paliwa niskoemisyjnego w lotnictwie. Na tym tle należy zasygnalizować, że zrównoważony transport tworzy system pozwalający przede wszystkim na spełnienie podstawowej potrzeby dostępu do systemu transportowego przez jednostki i społeczeństwa w sposób bezpieczny i spójny z potrzebami zdrowia ludzkiego oraz ekosystemów z myślą o przyszłych pokoleniach, a także ogranicza emisje i odpady z uwzględnieniem możliwości planety do ich absorpcji, minimalizuje zużycie zasobów nieodnawialnych, ogranicza konsumpcję zasobów odnawialnych do poziomu zrównoważenia, przetwarza i wtórnie wykorzystuje ich komponenty oraz minimalizuje wykorzystanie gruntów, a także ogranicza natężenie hałasu⁹.

Tak rozumiany zrównoważony transport może być w znacznym stopniu identyfikowany z pojęciem czystego transportu, znajdującego odzwierciedlenie w treści dyrektywy

⁵ Ustawa z 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2024 r. poz. 1289 ze zm.), dalej: u.e.p.a.

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z 30.06.2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.Urz. UE L 243, s. 1, ze zm.), dalej: rozporządzenie 2021/1119.

⁷ Zob. pkt 34 preambuły rozporządzenia 2021/1119. Z kolei pkt 35 preambuły tego rozporządzenia powołuje się na uzgodnienia zawarte w Europejskim Zielonym Ładzie 9.12.2020 r., kiedy to Komisja przyjęła komunikat zatytułowany „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”.

⁸ Biała księga, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela, 28.03.2011 r., KOM(2011) 144 wersja ostateczna, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PL:PDF> (dostęp: 31.08.2026 r.).

⁹ Definicja powstała w trakcie Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu, *OECD Assessment & decision making for sustainable transport*, European Conference of Ministers of Transport, OECD 2004, s. 17.

Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z 23.04.2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego¹⁰. Zobowiązuje ona instytucje zamawiające, podmioty zamawiające oraz niektórych operatorów do „uwzględniania przy zakupie pojazdów transportu drogowego czynnika energetycznego, i oddziaływania na środowisko podczas całego cyklu użytkowania pojazdu, w tym zużycia energii oraz emisji CO₂ i niektórych zanieczyszczeń, w celu promowania i pobudzania rynku ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów” (art. 1). Artykuł 4 pkt 4 i 5 dyrektywy 2009/33/WE wprowadziły z kolei definicję „ekologicznie czystego pojazdu” – rozumianego jako pojazd spełniający określone wymogi spalania i „zeroemisyjnego pojazdu ciężkiego” – określanego jako ekologicznie czysty pojazd nieposiadający silnika spalinowego wewnętrznego spalania lub posiadający silnik spalinowy wewnętrznego spalania.

Przedstawione ujęcie, utożsamiające czysty transport z pojazdami zeroemisyjnymi i niskoemisyjnymi, jest już powszechnie spotykane¹¹ i dlatego będzie wykorzystane przez autorkę także w niniejszej publikacji.

3. Płaszczyzny rozważań nad czystym transportem

Z uwagi na ograniczone ramy niniejszego opracowania należy zwrócić uwagę przede wszystkim na wybrane przepisy ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Warto wskazać na jej art. 34 ust. 1, obligujący naczelne i centralne organy administracji państwowej do zapewnienia udziału samochodów elektrycznych w obsługującym je urzędzie lub instytucji gospodarki budżetowej, lub innym podmiocie zapewniającym obsługę w zakresie transportu osób na poziomie co najmniej 22% liczby użytkowanych pojazdów samochodowych¹². Przywołany przepis w swoim wcześniejszym brzmieniu nakazywał utrzymanie tego współczynnika na poziomie wynoszącym co najmniej 50%¹³. Jak podkreśla się

¹⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z 23.04.2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.Urz. UE L 120, s. 5, ze zm.) oraz dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z 20.06.2019 r. zmieniająca dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.Urz. UE L 188, s. 116).

¹¹ Ministerstwo Infrastruktury, *Czyste pojazdy*, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/czyste-pojazdy> (dostęp: 31.08.2026 r.).

¹² Ustawodawca poczynił wyjątki od wymogu posiadania wskazanej liczby pojazdów elektrycznych, co określa art. 34 ust. 2 u.e.p.a. Dotyczą one m.in. Dyrektora Generalnego Służby Więziennej, Komendanta Głównego Policji, Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Komendanta Głównego Straży Granicznej i Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej czy Szefa Krajowej Administracji Skarbowej w zakresie pojazdów używanych do celów specjalnych oraz Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie pojazdów innych niż wykorzystywane wyłącznie do przewozu osób.

¹³ Zob. Dz.U. poz. 317. Przepis ten został zmieniony przez art. 1 pkt 1 lit. a ustawy z 21.11.2024 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1853).

w literaturze, opisany warunek nie odnosi się do infrastruktury, lecz należy go traktować jako instrument wsparcia rynku pojazdów elektrycznych w celu promowania innowacyjnej i przyjaznej środowisku technologii, służący poprawie bezpieczeństwa paliwowego i ochronie zdrowia publicznego¹⁴.

Podobny obowiązek dotyczy także jednostek samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których ludność nie przekracza 50 000 mieszkańców, zapewniających udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych na poziomie co najmniej 22% liczby użytkowanych pojazdów samochodowych, co stanowi także wskaźnik niższy w porównaniu do wartości 30% określonej przed nowelizacją ustawy o elektromobilności¹⁵. Taki obowiązek dotyczy urzędu jednostki samorządu terytorialnego rozumianego jako aparat pomocniczy składający się z zespołu osób przydanych organowi do realizacji nałożonych na niego zadań i kompetencji¹⁶.

Jeśli chodzi o autobusy zeroemisyjne i autobusy napędzane biometanem we flocie pojazdów komunikacji miejskiej, ważne obowiązki nakłada art. 36 ust. 1 i 2 u.e.p.a. Pierwszy z nich dotyczy gmin o liczbie mieszkańców większej niż 50 000, które zobligowano m.in. do zapewnienia przewozów pasażerskich z przynajmniej częściowym wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych gazem ziemnym pochodzącym z biometanu. W przypadku gmin o liczbie mieszkańców większej niż 100 000, a także podmiotu, któremu ta gmina zleciła lub powierzyła wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej, istnieje obowiązek nabywania – na podstawie umowy sprzedaży, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu – wyłącznie autobusów zeroemisyjnych służących do wykonywania takich przewozów na obszarze tej gminy. Co ważne, w poprzednim brzmieniu art. 36 ust. 1 w zw. z art. 68 ust. 4 ustawy o elektromobilności¹⁷ nakazywały, aby udział autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem był stopniowo zwiększany w użytkowanej flocie pojazdów o co najmniej: 5% – od 1.01.2021 r.; 10% – od 1.01.2023 r.; 20% – od 1.01.2025 r. i 30% – od 1.01.2028 r.

Ostatni aspekt rozważań obejmuje strefę czystego transportu, którą zgodnie z art. 39 ust. 1 u.e.p.a. stanowi obszar ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko na terenie gminy, wjazdu pojazdów samochodowych innych niż elektryczne, napędzane wodorem, napędzane gazem ziemnym, a także wyłączone na podstawie uchwały rady gminy, zgodnie z art. 39 ust. 4 u.e.p.a. Rozwiązanie to wzbudza wątpliwości w doktrynie z uwagi na zbyt rygorystyczne podejście w stosunku

¹⁴ A. Mituś [w:] *Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Komentarz*, red. F. Grzegorzczak, A. Mituś, LEX 2021, art. 34.

¹⁵ Zob. art. 1 pkt 2 lit. a ustawy z 21.11.2024 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw.

¹⁶ Szerzej: B. Dolnicki, *Gminne jednostki organizacyjne a jednostki organizacyjne gminy*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2015/34, s. 67–87; E. Ochendowski, *Prawo administracyjne. Część ogólna*, Toruń 2013, s. 248; A. Mituś [w:] *Ustawa o elektromobilności...*, red. F. Grzegorzczak, A. Mituś, art. 34.

¹⁷ Dz.U. z 2024 r. poz. 1289.

do polskiego modelu¹⁸. Jak wskazuje się w literaturze przedmiotu, strefy czystego transportu należy rozumieć jako obszar specjalny, służący ochronie środowiska naturalnego oraz poprawie komfortu i bezpieczeństwa zdrowotnego mieszkańców¹⁹. Strefę taką ustanawia się na czas nieoznaczony lub oznaczony, niekrótszy niż 5 lat, w drodze uchwały rady gminy, określającej m.in. granice obszaru strefy czystego transportu, sposób organizacji ruchu w tej strefie czy dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o jej ustanowieniu²⁰.

4. Kontekst publicznych praw podmiotowych i innych uprawnień jednostki

Mając na uwadze omówione płaszczyzny rozważań obowiązków organów administracji publicznej, należy przeanalizować konsekwencje prawne wynikające z niewypełnienia czy też niewłaściwej realizacji tych obowiązków w kontekście praw przysługujących jednostce. Wyniki kontroli Najwyższej Izby Kontroli (NIK), obejmującej dane za 2022 r.²¹, wskazywały jednoznacznie na brak zapewnienia odpowiedniego udziału samochodów elektrycznych we flocie obsługującej urzędy i związany z tym brak wystarczającego korzystania z możliwości dofinansowania zakupu samochodów elektrycznych. Za jedną z przyczyn tego stanu NIK uznał niezawarcie w ustawie o elektromobilności jasnej definicji urzędu obsługującego jednostki samorządu terytorialnego oraz floty użytkowanych pojazdów w przypadku autobusów komunikacji miejskiej, a także brak przejrzystych wytycznych dotyczących sporządzania analizy kosztów i korzyści. Na tym tle należy zaznaczyć, że żaden z przepisów komentowanej ustawy nie określa negatywnych konsekwencji niespełnienia omówionych obowiązków; co więcej, kary pieniężne wskazane w art. 45–47 u.e.p.a. dotyczą braku wypełnienia obowiązków określonych w ustawie jedynie przez przedsiębiorców, nie zaś przez organy administracji publicznej. Niewypełnienie obowiązków z art. 34–35 u.e.p.a. nie pociąga zatem za sobą negatywnych konsekwencji prawnych dla zobowiązanego podmiotu. Tym bardziej więc nie można mówić o uprawnieniach jednostki dotyczących żądania zakupu samochodów elektrycznych przez organy centralne i naczelne lub jednostki samorządu terytorialnego.

¹⁸ S. Pawłowski, *Low Emission Zones a strefy czystego transportu w Polsce – trudne początki i prognozy*, „Studia Prawnoustrojowe” 2022/58, s. 398.

¹⁹ P. Ruczkowski, *Strefa czystego transportu (SCT) jako przykład obszaru specjalnego (strefy specjalnej)* [w:] *Administracja publiczna wobec procesów zmian w XXI wieku. Księga jubileuszowa Profesora Jerzego Korczaka*, red. P. Lisowski, Wrocław 2024, s. 839–840. Zob. też P. Ruczkowski, *Dyskrecjonalność administracji i jej determinanty w sprawach ustanawiania stref czystego transportu* [w:] *Dyskrecjonalność w przestrzeni administracji publicznej*, red. P. Korzeniowski, A. Kazimierska-Patrzyzna, M. Kapusta, A. Rabiega-Przyłęcka, P. Wilczyński, Warszawa 2025, s. 365 i n.

²⁰ Zob. art. 39 ust. 3 w zw. z art. 40 ust. 1 i 2 u.e.p.a.

²¹ Najwyższa Izba Kontroli, *Informacja o wynikach kontroli. Finansowanie przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności w Polsce*, LLO.430.003.2022, Nr ewid. 171/2022/P/22/070/LLO, szczególnie s. 9–10, <https://www.nik.gov.pl/plik/id,27755,vp,30575.pdf> (dostęp: 31.08.2026 r.).

Podobne konkluzje dotyczą braku realizacji obowiązków wskazanych w art. 36 u.e.p.a. Choć konsekwencje ich lekceważenia mogą być dotkliwe dla mieszkańców, przybierając postać choćby pogorszenia jakości powietrza, wzrostu poziomu hałasu czy wyższych kosztów społecznych związanych ze zdrowiem, to jednak żaden przepis ustawy nie daje uprawnień w postaci żądania wypełnienia tych wymogów. Na marginesie warto wskazać, że niedawna zmiana ustawy o elektromobilności (z 21.11.2024 r.), obligująca jedynie miasta powyżej 100 000 mieszkańców do zakupu wyłącznie nowych autobusów zeroemisyjnych, może oznaczać ryzyko opóźnienia postępów elektromobilności w miastach z nieco mniejszą liczbą mieszkańców.

Na koniec tej części analiz warto rozważyć problematykę praw jednostki w kontekście tworzenia stref czystego transportu. Obecnie w Polsce istnieją dwie takie sfery: w Krakowie i w Warszawie. Szczególnie interesujący jest przykład krakowski, z uwagi na zapadły wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z 11.01.2024 r.²², uwzględniający skargę Wojewody Małopolskiego i na tej podstawie stwierdzający nieważność zaskarżonej uchwały²³ w całości. Do sądu wpłynęły także skargi dwóch osób fizycznych, które ostatecznie zostały odrzucone, co wynikało z analizy art. 101 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym²⁴, dającego legitymację do wniesienia skargi na uchwałę rady gminy. Sąd uznał, że na skarżącym spoczywa obowiązek wykazania się nie tylko indywidualnym interesem prawnym lub uprawnieniem, ale także zaistniałym w dacie wnoszenia skargi, a nie w przeszłości, naruszeniem tego interesu prawnego lub uprawnienia, dlatego też w ocenie sądu analizowany przepis ustawy nie przyznaje legitymacji podmiotom, których interesy prawne lub uprawnienia są dopiero zagrożone naruszeniem w wyniku wejścia w życie postanowień aktu prawa miejscowego. Jak stwierdzono dalej w wyroku: „Podkreślić należy, że zasady konstytucyjne ani żadne inne normy-zasady nie mogą być źródłem interesu prawnego w rozumieniu art. 101 u.s.g. Norma mająca charakter zasady prawnej nie stanowi normy prawa materialnego kształtującej w sposób bezpośredni sytuację prawną osoby wnoszącej skargę. Wywodzona z normy-zasady kategoria interesu nie odpowiadałaby cechom interesu prawnego (por. wyrok WSA w Krakowie z 24.10.2013 r., III SA/Kr 178/13, CBOSA). Interes oparty, przykładowo, na możliwości korzystania z dróg publicznych, statuowanej w art. 1 ustawy z 25.03.1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 645) i łączonej niekiedy z wolnością zadeklarowaną dawałby każdej osobie potencjalnie zainteresowanej w przyszłości skorzystaniem z tej możliwości prawo do kwestionowania uchwał odnoszących się do tej materii. Skarga z art. 101 u.s.g. stałaby się, wbrew przyjmowanym założeniom, skargą powszechną”. W konkluzji sąd uznał więc za zasadne odrzucenie obu skarg z uwagi na brak naruszenia interesu prawnego lub uprawnienia wnoszącego skargę na uchwałę lub akt, o którym mowa w art. 3 § 2 pkt 5 i 6 ustawy – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi²⁵.

²² Wyrok WSA w Krakowie z 11.01.2024 r., III SA/Kr 484/23, LEX nr 3668061.

²³ Uchwała Nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa z 23.11.2022 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie.

²⁴ Ustawa z 8.03.1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2026 r. poz. 662 ze zm.), dalej: u.s.g.

²⁵ Ustawa z 30.08.2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz.U. z 2026 r. poz. 143 ze zm.).

5. Podsumowanie

Przedstawione wyżej rozważania wskazują na brak podstaw do wnoszenia przez jednostkę roszczeń wynikających z publicznego prawa podmiotowego w przypadku niewypełnienia obowiązków nakreślonych w art. 34–39 u.e.p.a. Znamienny w tym zakresie jest omówiony wyżej wyrok WSA w Krakowie z 11.01.2024 r., odrzucający skargi osób fizycznych na uchwałę rady miasta tworzącą strefę czystego transportu, z uwagi na stwierdzony brak interesu prawnego tych osób.

Mimo wszystko przedstawiona problematyka ma charakter rozwojowy. Czysty, ekologiczny i zeroemisyjny transport stanowi istotny krok do osiągnięcia neutralności klimatycznej, do której dążenia Polska jest zobowiązana w myśl rozporządzenia 2021/1119. Dlatego też prawo do czystego transportu może być w przyszłości rozpatrywane jako element prawa do klimatu lub prawa do czystego powietrza czy prawa do życia w czystym środowisku. Obecny stan orzecznictwa wskazuje na trudności w tworzeniu konstrukcji praw podmiotowych czy traktowania prawa do życia w czystym środowisku jako dobra osobistego, o czym świadczy choćby uchwała Sądu Najwyższego z 28.05.2021 r.²⁶, w której sąd jednoznacznie wskazał, że nie można traktować prawa do życia w czystym środowisku w kategoriach dobra osobistego, ochronie jako dobra osobiste podlegają zaś zdrowie, wolność i prywatność, które mogą prowadzić do zagrożenia naruszenia standardów jakości powietrza określonych w przepisach prawa²⁷. Dokonując jednak oceny możliwej perspektywy tego stanu, należy uwzględnić choćby działania podejmowane przez Komisję Europejską w zakresie złożonej do Trybunału Sprawiedliwości UE skargi na Polskę w związku z niewdrożeniem przepisów dotyczących jakości powietrza, zwłaszcza w zakresie limitów dwutlenku azotu. Jednym z wysuwanych na jej poparcie argumentów były opóźnienia związane z wprowadzeniem stref czystego transportu, a także dotychczasowe zaniedbania związane z wysiłkami miast i aglomeracji na rzecz czystego powietrza²⁸, co również pokazuje możliwe kierunki rozpatrywania prawa do czystego transportu w przyszłości.

²⁶ Uchwała SN z 28.05.2021 r., III CZP 27/20, OSNC 2021/11, poz. 72.

²⁷ Zob. D. Trzciniecka, *Czy prawo do życia w czystym środowisku jest dobrem osobistym? Glosa krytyczna do uchwały Sądu Najwyższego z 28 maja 2021 roku (sygn. III CZP 27/20)*, „Studia Administracyjne” 2024/1(19), s. 63–72.

²⁸ *Komisja podejmuje decyzję o skierowaniu sprawy przeciwko POLSCE do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w związku z nieprzestrzeganiem wartości dopuszczalnych dwutlenku azotu*, Bruksela, 21.11.2025 r., https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/inf_25_2747 (dostęp: 30.08.2026 r.).

Abstract

Reflections on Clean Transport in the Context of Public Subjective Law

Dr Justyna Mielczarek-Mikołajów – University of Wrocław

ORCID 0000-0001-8706-2930

This article addresses the issue of clean transport, closely linked to the concept of sustainable transport, understood as a mode of transport that strives to ensure adequate accessibility while minimizing negative impacts on the environment, public health, and the economy for current and future generations, while also emphasizing the promotion of solutions that ensure zero- and low-emission efficiency. To this end, the author carefully examines selected provisions of the European Public Procurement Law, focusing primarily on Articles 34–39, which will ultimately serve to assess the legal possibilities of demanding compliance with these obligations.

Keywords: clean transport, electromobility, sustainable transport, public subjective law, clean transport zone

Bibliografia / References

- Boć J., Błaś A., *Publiczne prawo podmiotowe* [w:] *Prawo podmiotowe*, red. J. Boć, Wrocław 2007
- Dolnicki B., *Gminne jednostki organizacyjne a jednostki organizacyjne gminy*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2015/34
- Jakimowicz W., *Publiczne prawo podmiotowe*, Kraków 2002
- Kasznica P., *Polskie prawo administracyjne*, Poznań 1947
- Komisja podejmuje decyzję o skierowaniu sprawy przeciwko POLSCE do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w związku z nieprzestrzeganiem wartości dopuszczalnych dwutlenku azotu*, Bruksela, 21.11.2025 r., https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/inf_25_2747
- Mituś A. [w:] *Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Komentarz*, red. F. Grzegorzcyk, A. Mituś, LEX 2021
- Najwyższa Izba Kontroli, *Informacja o wynikach kontroli. Finansowanie przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności w Polsce*, LLO.430.003.2022, Nr ewid. 171/2022/P/22/070/LLO, <https://www.nik.gov.pl/plik/id,27755,vp,30575.pdf>
- Ochendowski E., *Prawo administracyjne. Część ogólna*, Toruń 2013
- OECD Assessment & decision making for sustainable transport*, European Conference of Ministers of Transport, OECD 2004
- Pawłowski S., *Low Emission Zones a strefy czystego transportu w Polsce – trudne początki i prognozy*, „Studia Prawnoustrojowe” 2022/58
- Ruczkowski P., *Dyskrecjonalność administracji i jej determinanty w sprawach ustanawiania stref czystego transportu* [w:] *Dyskrecjonalność w przestrzeni administracji publicznej*, red. P. Korzeniowski, A. Kazimierska-Patrzyczna, M. Kapusta, A. Rabiega-Przyłęcka, P. Wilczyński, Warszawa 2025

- Ruczkowski P., *Strefa czystego transportu (SCT) jako przykład obszaru specjalnego (strefy specjalnej)* [w:] *Administracja publiczna wobec procesów zmian w XXI wieku. Księga jubileuszowa Profesora Jerzego Korczaka*, red. P. Lisowski, Wrocław 2024
- Tabernacka M., Giełda M., *Publiczne prawo podmiotowe* [w:] *Tadeusz Bigo o administracji i prawie administracyjnym: refleksje wrocławskiej szkoły administratywistycznej*, red. T. Kocowski, P. Lisowski, M. Paplicki, Wrocław 2020
- Trzciniecka D., *Czy prawo do życia w czystym środowisku jest dobrem osobistym? Glosa krytyczna do uchwały Sądu Najwyższego z 28 maja 2021 roku (sygn. III CZP 27/20)*, „Studia Administracyjne” 2024/1(19)
- Zimmermann J., *Prawo administracyjne*, Warszawa 2018