



Minister Klimatu i Środowiska

DIŚ-V.0500.5.2026.MO
4340667.17651871.14338998
Warszawa, 30-04-2026

Dotyczy: odpowiedzi na interpelację Posłów: Pana Grzegorz Pudy i Pana Rafała Webera (K10INT16723)

Temat: Interpelacja w sprawie skandalicznego zniszczenia wyścigowego Toru Poznań decyzją administracyjną

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z interpelacją Posłów: Pana Grzegorza Pudy i Pana Rafała Webera (K10INT16723), w sprawie *skandalicznego zniszczenia wyścigowego Toru Poznań decyzją administracyjną*, uprzejmie proszę o przyjęcie poniższych wyjaśnień.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska dostrzega istotne znaczenie Toru Poznań dla rozwoju sportów motorowych, szkolenia kierowców oraz organizacji wydarzeń o randze krajowej i międzynarodowej. Należy jednak podkreślić, że działania organów ochrony środowiska podejmowane są w oparciu o obowiązujące regulacje prawne, których nadrzędnym celem pozostaje ochrona zdrowia mieszkańców terenów sąsiednich. W związku z tym dla zobrazowania przesłanek, jakimi kierowały się właściwe organy administracji przy podejmowaniu rozstrzygnięć w tej sprawie, zasadne jest przedstawienie poniższego kontekstu prawnego i faktycznego.

Na wstępie należy podkreślić, że przypadki przekraczania standardów akustycznych przez Tor Poznań występowały na przestrzeni wielu lat. Pierwsza decyzja określająca dopuszczalne poziomy hałasu dla Toru Poznań została wydana przez Prezydenta Miasta Poznania w dniu 29 września 2005 r.

W tym kontekście istotne jest wskazanie, że celem przepisów dotyczących ochrony środowiska przed hałasem jest ochrona zdrowia ludzi. Ocena wpływu hałasu na zdrowie pozostaje w kompetencjach ministra właściwego do spraw zdrowia, zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej¹. Z tego względu standardy akustyczne zostały określone przez ministra właściwego do spraw klimatu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia, na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska², zwanej dalej ustawą Poś, tak aby zapewnić taki stan środowiska, który nie powoduje negatywnych skutków zdrowotnych dla ludności.

¹ Dz.U. 2025 poz. 1275.

² Dz. U. z 2025 r. poz. 647, z późn. zm.

Wydając decyzję w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu, Prezydent Miasta Poznania dokonał wyważenia interesów związanych z funkcjonowaniem infrastruktury o istotnym znaczeniu społecznym i szkoleniowym oraz konieczności ochrony zdrowia mieszkańców terenów sąsiednich. Należy przy tym zaznaczyć, że określone w decyzji standardy nie miały charakteru arbitralnego, lecz wynikały bezpośrednio z obowiązujących przepisów prawa, których celem jest zapobieganie długotrwałemu negatywnemu oddziaływaniu hałasu na zdrowie ludzi. Jednocześnie wieloletnie utrzymywanie się przekroczeń poziomów hałasu określonych w decyzji potwierdziło, że dotychczasowe działania podejmowane przez Tor Poznań nie doprowadziły do trwałego zapewnienia dotrzymania obowiązujących norm.

Pomimo wielokrotnie nakładanych obowiązków oraz wyznaczania dodatkowych terminów na usunięcie naruszeń, podmiot zarządzający Torem Poznań nie wdrożył skutecznych i trwałych rozwiązań technicznych ograniczających emisję hałasu do poziomów dopuszczalnych. W sytuacji, gdy wymierzanie administracyjnych kar pieniężnych za naruszenie warunków decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu nie stanowi wystarczającego środka dyscyplinującego, zastosowanie znajduje art. 367 ustawy Poś, który przewiduje możliwość wstrzymania użytkowania instalacji w drodze decyzji administracyjnej.

W konsekwencji Wielkopolski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska decyzją z dnia 31 października 2023 r., znak: WI.7060.25.14.2020.ds, wstrzymał użytkowanie instalacji na terenie Toru Poznań w Przeźmierowie. Od powyższej decyzji podmiot prowadzący Tor Poznań wniósł odwołanie, w wyniku czego sprawa została rozpatrzona przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska. Po przeprowadzeniu postępowania odwoławczego GIOŚ podzielił stanowisko organu pierwszej instancji i utrzymał zaskarżoną decyzję w mocy.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia oraz przedstawiony przebieg sprawy, odnosząc się bezpośrednio do pytań przedstawionych w interpelacji, uprzejmie proszę o przyjęcie poniższych odpowiedzi.

1. Kto personalnie podjął decyzję prowadzącą do zamknięcia Tor Poznań?

Decyzja prowadząca do wstrzymania użytkowania Toru Poznań nie została podjęta przez osobę fizyczną, lecz przez organ administracji publicznej działający na podstawie i w granicach prawa. Rozstrzygnięcie to zostało wydane w ramach ustawowych kompetencji Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, jako organu wyższego stopnia, który w drodze decyzji administracyjnej utrzymał w mocy decyzję Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska.

Należy podkreślić, że decyzje tego rodzaju mają charakter instytucjonalny, a nie personalny oraz są efektem przeprowadzonego postępowania administracyjnego, opartego na ustaleniach faktycznych oraz obowiązujących przepisach prawa.

2. Czy Ministerstwo przyznaje, że zastosowane normy oznaczają w praktyce zakaz istnienia torów wyścigowych w Polsce?

Ministerstwo Klimatu i Środowiska nie zgadza się z tezą zawartą w powyższym pytaniu. Normy te mają charakter powszechny i zostały ustanowione w celu ochrony zdrowia ludzi oraz zapewnienia właściwej jakości środowiska, a nie w celu eliminowania określonych rodzajów działalności czy obiektów sportowych.

Obowiązujące przepisy dopuszczają funkcjonowanie obiektów generujących hałas, w tym torów wyścigowych, pod warunkiem spełnienia określonych standardów środowiskowych lub wdrożenia działań ograniczających negatywne oddziaływanie na otoczenie. Nie mają

one charakteru zakazu, lecz wyznaczają ramy, w jakich działalność taka może być prowadzona z poszanowaniem praw mieszkańców i wymogów ochrony zdrowia.

Należy jednocześnie podkreślić, że ocena możliwości zakresu funkcjonowania konkretnego obiektu następuje każdorazowo w odniesieniu do jego indywidualnych uwarunkowań, takich jak lokalizacja, sposób zagospodarowania przestrzennego terenów sąsiednich, charakter i intensywność źródeł hałasu oraz zastosowane rozwiązania techniczne i organizacyjne. Z tego względu nieuprawnione jest twierdzenie, że same normy akustyczne przesądzają o braku możliwości funkcjonowania torów wyścigowych w Polsce.

3. Czy była to świadoma decyzja o likwidacji tej infrastruktury, czy efekt rażącej niekompetencji?

Decyzja dotycząca wstrzymania użytkowania Toru Poznań nie była ani świadomą decyzją o likwidacji infrastruktury sportowej, ani efektem niekompetencji. Była to decyzja administracyjna wydana przez właściwy organ ochrony środowiska w ramach ustawowych kompetencji, w oparciu o obowiązujące przepisy prawa oraz ustalenia faktyczne dokonane w toku postępowania. Celem działań organów ochrony środowiska nie jest likwidacja obiektów sportowych ani ingerowanie w rozwój infrastruktury sportowej, lecz zapewnienie przestrzegania powszechnie obowiązujących norm środowiskowych, w szczególności w zakresie ochrony zdrowia ludzi przed nadmiernym hałasem. Organy te są zobowiązane do reagowania w przypadku stwierdzenia naruszeń przepisów, niezależnie od charakteru prowadzonej działalności.

Należy również podkreślić, że decyzja ta podlega kontroli sądowno-administracyjnej, a równolegle prowadzone są działania mediacyjne z udziałem zainteresowanych stron, ukierunkowane na wypracowanie rozwiązań umożliwiających dalsze funkcjonowanie obiektu przy jednoczesnym poszanowaniu wymogów ochrony środowiska. Okoliczności te jednoznacznie wskazują, że nieuprawnione jest przedstawianie sprawy w kategoriach celowej likwidacji infrastruktury lub niekompetencji organów publicznych.

Jednocześnie, w celu udzielenia kompleksowej odpowiedzi na ww. pytanie Ministerstwo Klimatu i Środowiska zwróciło się z prośbą do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska o przedstawienie stanowiska. W odpowiedzi GIOŚ wskazał, że podjęta przez niego decyzja jest konsekwencją stwierdzonych przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Postępowanie w sprawie było prowadzone w odpowiedzi na liczne skargi okolicznych mieszkańców, którzy od wielu lat wskazywali na uciążliwości związane z ponadnormatywnym hałasem. Ochrona zdrowia i komfortu życia mieszkańców stanowi w takich sprawach istotny interes społeczny, który organy Inspekcji Ochrony Środowiska są zobowiązane uwzględniać. Należy podkreślić, że zarówno Główny Inspektor Ochrony Środowiska, jak i Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska są związani obowiązującymi decyzjami administracyjnymi wydanymi przez właściwe organy. W niniejszej sprawie kluczowe znaczenie ma decyzja Prezydenta Miasta Poznania, która określa dopuszczalne poziomy hałasu dla Toru Poznań. Inspekcja Ochrony Środowiska nie ustala tych norm – jej rolą jest wyłącznie weryfikacja, czy są one dotrzymane.

Główny Inspektor Ochrony Środowiska wydał swoją decyzję na podstawie i w granicach obowiązującego prawa. W toku postępowania organ umożliwił prowadzącemu tor podjęcie działań technicznych mających na celu ograniczenie emisji hałasu, w szczególności poprzez budowę i modernizację ekranów akustycznych.

Wyznaczono także dodatkowe terminy na usunięcie naruszeń. Pomimo tych działań i upływu czasu, nie wykazano trwałego dotrzymania dopuszczalnych norm hałasu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy Poś, w przypadku nieusunięcia naruszeń

w wyznaczonym terminie, organ inspekcji ma obowiązek wstrzymać użytkowanie instalacji. W tej sytuacji organy Inspekcji Ochrony Środowiska nie miały możliwości podjęcia innego rozstrzygnięcia.

Podkreślenia wymaga, że decyzja nie ma charakteru uznaniowego, lecz wynika wprost z obowiązujących przepisów prawa oraz ustalonego stanu faktycznego. Jednocześnie przepisy przewidują możliwość wznowienia działalności toru w przypadku skutecznego usunięcia przyczyn naruszeń i potwierdzenia tego stosownymi pomiarami.

4. Czy Ministerstwo Klimatu i Środowiska analizowało skutki społeczne i gospodarcze zamknięcia Toru Poznań?

Decyzja dotycząca wstrzymania użytkowania Toru Poznań została podjęta przez właściwy organ ochrony środowiska w ramach realizacji ustawowych zadań polegających na kontroli przestrzegania przepisów oraz norm środowiskowych, w szczególności w zakresie ochrony przed hałasem. W tym trybie nie jest prowadzona odrębna, kompleksowa analiza skutków społecznych, gospodarczych ani sportowych decyzji, jaka ma miejsce przy opracowywaniu aktów o charakterze legislacyjnym.

Należy podkreślić, że działania organów ochrony środowiska mają charakter indywidualnych rozstrzygnięć administracyjnych opartych na ustaleniach faktycznych i obowiązujących przepisach prawa, których nadrzędnym celem jest ochrona zdrowia ludzi i środowiska.

5. Dlaczego zignorowano głos środowiska motor sportowego, w tym Polskiego Związku Motorowego?

W ramach postępowań prowadzonych przez organy ochrony środowiska zasadniczym kryterium rozstrzygnięcia są ustalenia faktyczne oraz obowiązujące przepisy prawa, w szczególności normy służące ochronie zdrowia ludzi przed nadmiernym hałasem. Jednocześnie należy wskazać, że postępowanie administracyjne prowadzone w trybie 367 ust. 3 ustawy Poś nie przewiduje uzgodnień ze związkami sportowymi.

Niemniej jednak w dniu 22 kwietnia 2026 r. w siedzibie Ministerstwa Sportu i Turystyki odbyło się posiedzenie okrągłego stołu poświęcone przyszłości Toru Poznań, zorganizowane z inicjatywy ministra właściwego do spraw kultury fizycznej. W spotkaniu udział wzięli m.in. przedstawiciele Ministerstwa Klimatu i Środowiska, Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, władz samorządowych Miasta Poznania i Gminy Tarnowo Podgórne, zarządzającego Torem Poznań, a także przedstawiciele polskiego środowiska sportów motorowych w tym Polskiego Związku Motorowego. Celem spotkania było stworzenie forum do wymiany stanowisk oraz wypracowania trwałych rozwiązań umożliwiających dalsze funkcjonowanie Toru Poznań, przy jednoczesnym poszanowaniu obowiązujących norm środowiskowych i interesów mieszkańców okolicznych terenów.

Należy zatem rozróżnić dwie płaszczyzny działań: formalne postępowanie administracyjne, w którym organ ochrony środowiska jest związany przepisami prawa i nie może kierować się względami pozaprawnymi oraz dialog z interesariuszami, w tym środowiskiem sportowym, który odgrywa istotną rolę w poszukiwaniu trwałych, kompromisowych rozwiązań organizacyjnych i technicznych.

6. Jakie działania zamierza podjąć rząd, aby przywrócić funkcjonowanie jedyne licencjonowanego toru wyścigowego w Polsce?

Kwestia funkcjonowania konkretnego obiektu sportowego rozstrzygana jest w obowiązujących ramach prawnych przez właściwe organy ochrony środowiska, bez bezpośredniej ingerencji rządu w indywidualne decyzje administracyjne. Decyzje dotyczące wstrzymania lub umożliwienia użytkowania obiektu wydawane są przez właściwe organy administracji w ramach obowiązujących przepisów prawa i podlegają przewidzianym prawem trybom kontroli, w tym kontroli sądowno-administracyjnej.

Działania administracji rządowej koncentrują się natomiast na stworzeniu przestrzeni do dialogu pomiędzy zainteresowanymi stronami oraz na wspieraniu wypracowania rozwiązań umożliwiających dalsze funkcjonowanie obiektów sportowych przy jednoczesnym zachowaniu standardów ochrony środowiska. Przykładem takiego działania jest wspomniane wyżej spotkanie, które odbyło się w dniu 22 kwietnia 2026 r.

Należy jednocześnie podkreślić, że podejmowanie działań mających na celu bezpośrednią ingerencję w konkretne rozstrzygnięcia administracyjne lub ich modyfikację w drodze decyzji politycznych byłoby sprzeczne z zasadą legalizmu oraz niezależności organów orzekających. Funkcjonowanie obiektu może zostać przywrócone wyłącznie w wyniku spełnienia obowiązujących wymogów prawnych lub w następstwie rozstrzygnięć zapadających w przewidzianych prawem trybach. Jednocześnie należy wskazać, że postanowieniem z dnia 15 kwietnia 2026 r., na wniosek strony GIOŚ wstrzymał wykonanie zaskarżonej decyzji z dnia 31 marca 2026 r. Wobec tego do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez sąd administracyjny Tor Poznań nadal może funkcjonować.

7. Czy ktokolwiek w Ministerstwie bierze odpowiedzialność za pogorszenie bezpieczeństwa na drogach, które będzie bezpośrednim skutkiem tej decyzji?

W ocenie Ministerstwa nie sposób przesądzać istnienia bezpośredniego związku przyczynowego pomiędzy decyzją organu ochrony środowiska a poziomem bezpieczeństwa na drogach publicznych. Nie istnieją bowiem podstawy do twierdzenia, że decyzja organu ochrony środowiska skutkuje pogorszeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego w skali całego kraju, ani tym bardziej, że pomiędzy tą decyzją a bezpieczeństwem na drogach zachodzi bezpośredni związek przyczynowo - skutkowy. Resort realizuje konstytucyjny i ustawowy obowiązek ochrony zdrowia ludzi oraz środowiska, w szczególności poprzez stosowanie i egzekwowanie powszechnie obowiązujących norm, w tym dotyczących ochrony przed hałasem. Należy podkreślić, że kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym szkolenia kierowców, doskonalenia techniki jazdy oraz infrastruktury służącej poprawie bezpieczeństwa, pozostają w zakresie właściwości innych organów administracji publicznej, w szczególności ministra właściwego do spraw transportu oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

8. Czy decyzja GIOŚ była konsultowana z Ministerstwem Sportu oraz służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego?

Decyzja Głównego Inspektora Ochrony Środowiska została wydana w ramach indywidualnego postępowania administracyjnego, prowadzonego na podstawie i w granicach obowiązujących przepisów prawa ochrony środowiska. W tego rodzaju postępowaniach nie przewiduje się obowiązku konsultowania rozstrzygnięć z innymi resortami, w tym z Ministrem właściwym do spraw kultury fizycznej, ani ze służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Organy ochrony środowiska, rozstrzygając sprawy dotyczące dotrzymania standardów środowiskowych, działają samodzielnie w ramach przyznanych im kompetencji i są związane ustaleniami faktycznymi oraz normami prawa powszechnie obowiązującego. Zakres

postępowania obejmuje ocenę oddziaływania na środowisko, w szczególności na zdrowie ludzi.

9. Jak rząd zamierza zabezpieczyć ciągłość szkoleń służb (np. policji), które odbywały się na tym obiekcie?

Zapewnienie ciągłości szkoleń służb, w tym Policji, pozostaje poza zakresem właściwości Ministra Klimatu i Środowiska. Organizacja oraz realizacja szkoleń służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne należą do właściwości odpowiednich formacji oraz ministrów nadzorujących ich działalność, w szczególności ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska realizuje swoje zadania w zakresie ochrony środowiska i zdrowia ludzi, działając w granicach prawa, natomiast kwestie zapewnienia ciągłości szkoleniowej służb publicznych są rozstrzygane w ramach właściwych struktur organizacyjnych i kompetencyjnych państwa, niezależnie od indywidualnych rozstrzygnięć administracyjnych w obszarze ochrony środowiska.

10. Jak rząd zamierza zrekompensować straty poniesione przez organizatorów, przedsiębiorców oraz uczestników wydarzeń?

Decyzje wydawane przez organy ochrony środowiska w ramach obowiązujących przepisów prawa mają charakter rozstrzygnięć administracyjnych podejmowanych na podstawie i w granicach prawa, w celu ochrony zdrowia ludzi i środowiska, i jako takie nie stanowią podstawy do automatycznego uruchamiania systemu odszkodowawczego ze strony administracji publicznej.

Ewentualne roszczenia o charakterze odszkodowawczym mogą być dochodzone wyłącznie w przewidzianych prawem trybach, na zasadach ogólnych. Ocena istnienia oraz zakresu ewentualnej odpowiedzialności w takich przypadkach należy do właściwych sądów powszechnych.

Należy jednocześnie podkreślić, że zadaniem administracji rządowej nie jest rekompensowanie skutków działalności gospodarczej prowadzonej z naruszeniem obowiązujących standardów środowiskowych, lecz zapewnienie przestrzegania przepisów prawa oraz ochrona interesu publicznego, w tym zdrowia mieszkańców i jakości środowiska.

11. Czy planowane są natychmiastowe zmiany przepisów, czy też rząd zamierza biernie przyglądać się likwidacji całej dyscypliny sportu?

Z informacji uzyskanych przez Ministerstwo wynika, że kwestią budzącą wątpliwości jest właściwa klasyfikacja akustyczna terenów położonych w otoczeniu Toru Poznań. W szczególności zwraca się uwagę na występowanie rozbieżnych informacji, co do charakteru ich zagospodarowania, w tym sygnałów wskazujących na funkcjonowanie na tym obszarze obiektów usługowych, przy jednoczesnym przyjmowaniu dla nich standardów właściwych dla zabudowy mieszkaniowej. Okoliczności te mogą wymagać dalszego wyjaśnienia na potrzeby stosowania przepisów dotyczących ochrony środowiska przed hałasem. Ewentualne ustalenia dokonane w tym zakresie, jeżeli byłyby zgodne z obowiązującymi przepisami i podjęte w oparciu o faktyczny sposób użytkowania terenu, mogłyby skutkować koniecznością weryfikacji, wydanych wcześniej rozstrzygnięć w odniesieniu do Toru Poznań. Problematyczną kwestią w przedmiotowej sprawie pozostaje sposób kwalifikacji terenów w gminie sąsiadującej z miastem Poznań, obszar w niewielkiej części pozostaje w zasięgu oddziaływania toru. Zmiana kwalifikacji przez władze lokalne (w oparciu o faktyczny sposób zagospodarowania) np. z zabudowy

mieszkaniowej na zabudowę mieszkaniowo-usługową będzie mieć przełożenie na obowiązujące poziomy hałas. Dlatego też kluczową kwestią, mogącą zakończyć spór wokół Toru Poznań pozostaje kwestia zagospodarowania przestrzennego.

Z uwagi na powyższe, na obecnym etapie nie są planowane działania legislacyjne mające na celu zmianę powszechnie obowiązujących przepisów w związku z sytuacją Toru Poznań. Przedmiotowy problem ma charakter lokalny i jako taki powinien być rozwiązywany przy wykorzystaniu obowiązujących regulacji oraz dostępnych mechanizmów organizacyjnych, technicznych i administracyjnych, w ramach współdziałania zainteresowanych stron, jak również z poszanowaniem właściwości organów oraz zasady subsydiarności.

Z wyrazami szacunku

Z up. Ministra

Anita Sowińska
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Klimatu i Środowiska
/ – podpisany cyfrowo/

Do wiadomości:

Departament Spraw Parlamentarnych, KPRM