



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Komisja Kultury Fizycznej, Sportu
i Turystyki

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu Komisja Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki wnosi projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o sporcie.

Do reprezentowania stanowiska Komisji w pracach nad projektem ustawy został upoważniony poseł Tadeusz Tomaszewski.

Z poważaniem
Przewodniczący Komisji
(-) Tadeusz Tomaszewski

U S T A W A

z dnia ...

o zmianie ustawy o sporcie

Art. 1. W ustawie z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz. U. z 2026 r. poz. 95) art. 38a dodany przez art. 1 ustawy z dnia 12 września 2025 r. o zmianie ustawy o sporcie (Dz. U. poz. 1507) otrzymuje brzmienie:

„Art. 38b. Uprawianie sportu na:

- 1) boiskach,
- 2) kortach,
- 3) bieżniach,
- 4) lodowiskach,
- 5) siłowniach plenerowych,
- 6) skateparkach,
- 7) rolkowiskach,
- 8) pumptrackach,
- 9) torach sportów motorowych posiadających homologację polskiego związku sportowego działającego w sporcie motorowy

– stanowi powszechne korzystanie ze środowiska w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, 1080, 1812 i 1863 oraz z 2026 r. poz. 176 i 426), jeżeli odbywa się w ramach współzawodnictwa sportowego, szkolenia sportowego albo aktywności sportowej o charakterze szkolnym lub rekreacyjnym.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Uzasadnienie projektu zmiany ustawy o sporcie

Projekt ustawy przewiduje zmianę art. 38a ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie poprzez rozszerzenie katalogu obiektów sportowych wskazanych w tym przepisie i dodanie po słowie „pumptrackach” wyrazów: „torach sportów motorowych posiadających homologację polskiego związku sportowego działającego w sporcie motorowym”.

Propozycja ma na celu dodanie do katalogu powszechnego korzystania ze środowiska, w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2025 r. poz. 647,1080, 1812 i 1863 oraz z 2026 r. poz. 176 i 426) uprawiania sportu na torach sportów motorowych posiadających homologację polskiego związku sportowego działającego w sporcie motorowym, a tym samym rozszerzenie zakresu przedmiotowego uprawiania sportu na obiektach sportowych, które stanowi powszechnie korzystanie ze środowiska w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska, jeżeli odbywać się będzie w ramach współzawodnictwa sportowego.

Projektowana regulacja ma w szczególności na celu zapewnienie stabilnych warunków funkcjonowania obiektów o fundamentalnym znaczeniu dla szkolenia sportowego i bezpieczeństwa ruchu drogowego, takich jak Tor Poznań. Obiekty tego rodzaju pełnią istotną funkcję nie tylko w zakresie organizacji współzawodnictwa sportowego, ale również szkolenia zawodników, kierowców sportowych, motocyklistów oraz prowadzenia zajęć doskonalenia techniki jazdy i edukacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Projekt przewiduje objęcie regulacją wyłącznie torów posiadających homologację krajowego związku sportowego działającego w sporcie motorowym. Rozwiązanie to ma charakter celowy i systemowy. Homologacje wydawane przez międzynarodowe federacje sportowe odnoszą się bowiem często do konkretnych zawodów lub wydarzeń sportowych i w praktyce mają charakter krótkoterminowy, niekiedy ograniczony do jednego dnia zawodów. Nie mogą one zatem stanowić trwałej podstawy prawnej dla oceny statusu obiektu w kontekście jego codziennego funkcjonowania szkoleniowego i sportowego.

Natomiast homologacja krajowego związku sportowego potwierdza stałe spełnianie wymagań technicznych, organizacyjnych i bezpieczeństwa niezbędnych do regularnego prowadzenia działalności sportowej i szkoleniowej na danym obiekcie. Kryterium to pozwala na jednoznaczne i obiektywne ustalenie, które obiekty rzeczywiście funkcjonują jako infrastruktura sportu motorowego w ramach zorganizowanego systemu sportu.

Tory sportów motorowych posiadające homologację funkcjonują na podstawie szczegółowych wymagań technicznych i organizacyjnych określanych przez polski związek sportowy działający w sporcie motorowym. Homologacja potwierdza spełnienie standardów umożliwiających bezpieczne prowadzenie treningów, zawodów sportowych oraz innych aktywności związanych ze współzawodnictwem sportowym.

Specyfika sportów motorowych wiąże się z emisją hałasu będącą immanentną cechą tej działalności sportowej. Z tego względu zasadne jest jednoznaczne objęcie homologowanych torów sportów motorowych zakresem regulacji przewidzianej w art. 38a ustawy o sporcie, analogicznie do innych obiektów sportowych wskazanych w tym przepisie.

Wprowadzenie projektowanej zmiany pozwoli również uniknąć ryzyka stopniowego ograniczania działalności lub konieczności zamykania tego typu obiektów jak Tor Poznań na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w wyniku stosowania przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu. W konsekwencji zapobiegnie to sytuacji, w której działalność sportowa, szkoleniowa i organizacyjna byłaby przenoszona poza granice kraju, co skutkowałoby osłabieniem krajowego systemu sportu motorowego, utratą miejsc szkoleniowych oraz ograniczeniem możliwości rozwoju zawodników.

Projektowana zmiana ma na celu:

- zagwarantowanie stabilnych warunków prowadzenia szkolenia sportowego i współzawodnictwa w sporcie motorowym,
- uwzględnienie specyfiki infrastruktury sportów motorowych i związanej z nią emisji hałasu,
- ograniczenie ryzyka sporów administracyjnych dotyczących dopuszczalności funkcjonowania homologowanych torów sportowych.

Projektowana regulacja ma charakter doprecyzowujący i nie wprowadza nowych kategorii obiektów, lecz jednoznacznie potwierdza, że jej zakres obejmuje również homologowane tory sportów motorowych funkcjonujące w ramach zorganizowanego systemu sportu. Obiekty te pełnią jednocześnie istotną funkcję szkoleniową i edukacyjną — służą nie tylko zawodnikom i uczestnikom sportów motorowych, lecz także stanowią miejsce doskonalenia umiejętności przez wybrane służby, w tym w zakresie techniki jazdy i działań związanych z bezpieczeństwem. W konsekwencji wspierają one realizację działań z obszaru edukacji i podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR) projekt ustawy

Informacja o projekcie

a) Tytuł projektu:

Ustawa o zmianie ustawy o sporcie

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

Tadeusz Tomaszewski

I. Część wstępna

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Projektowane rozwiązania mają na celu rozwiązanie dwóch kwestii, które wynikają z wejściem w życie ustawy z dnia 13 marca 2026 r. o zmianie ustawy o sporcie oraz wejścia w życie ustawy z dnia 12 września 2025 r. o zmianie ustawy o sporcie (Dz. U. poz. 1507).

W projekcie wprowadza się korektę legislacyjną dotyczącą art. 38a oraz wprowadza się zmiany dotyczące umożliwiające wyłączenie z norm hałasu uprawniania sportu na torach sportów motorowych posiadających homologację międzynarodowej federacji sportowej działającej w sporcie motorowym uznanej przez Międzynarodowy Komitet Olimpijski.

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

- Tak
- Nie

Konieczność wprowadzenia zmian wyłącznie w drodze ustawy.

II. Wymogi określone w art. 34 ust. 2 pkt 3–5 regulaminu Sejmu

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

Projektowane rozwiązania mają na celu rozwiązanie dwóch kwestii, które wynikają z ustawy z dnia 13 marca 2026 r. o zmianie ustawy o sporcie oraz wejścia w życie ustawy z dnia 12 września 2025 r. o zmianie ustawy o sporcie (Dz. U. poz. 1507).

W projektowanym art. 1 pkt 1 wprowadza się korektę legislacyjną dotyczącą art. 38a. Ustawa z dnia 13 marca 2026 r. o zmianie ustawy o sporcie w art. 1 pkt 10 dodała bowiem przepis art. 38a, który odnosi się do zapewnienia ochrony dla sędziów sportowych jak dla funkcjonariuszy publicznych. Przepis ten w swoim brzmieniu jest powieleniem przepisu zawartego w ustawie z dnia 21 listopada 2024 r. o zmianie ustawy o sporcie oraz niektórych innych ustaw, która nie została ogłoszona z uwagi na skierowanie niektórych jej przepisów

do rozpatrzenia przez Trybunał Konstytucyjny (przepis dotyczący ochrony sędziów sportowych nie był objęty wnioskiem Prezydenta RP). Z uwagi na potencjalne wejście większości przepisów uchwalonej ustawy z 2024 r. przepis, który dotyczy ochrony sędziów sportowych powinien zachować numerację z ustawy uchwalonej wcześniej (oznaczenie art. 38a). Natomiast przepis dotyczący norm hałasu wprowadzony ustawą z dnia 12 września 2025 r., który powieli numerację tego przepisu (art. 38a), zgodnie z § 57 ust. 1 Zasad Techniki Prawodawczej powinien zachować ciągłość numeracji i powinien otrzymać nowe oznaczenie (art. 38b). Zmiana ma zatem charakter legislacyjny i porządkujący numerację przepisów w ustawie z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie.

Natomiast rozwiązanie projektowane w art. 1 pkt 2 ma na celu dodanie do katalogu powszechnego korzystania ze środowiska, w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, 1080, 1812 i 1863 oraz z 2026 r. poz. 176 i 426), uprawniania sportu na torach sportów motorowych posiadających homologację międzynarodowej federacji sportowej działającej w sporcie motorowym uznanej przez Międzynarodowy Komitet Olimpijski oraz rozszerzenie zakresu przedmiotowego uprawiania sportu na obiektach sportowych, które stanowi powszechne korzystanie ze środowiska w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, jeżeli się będzie odbywać w ramach współzawodnictwa sportowego.

Projektowane rozwiązanie ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa obiektów sportowych, takich jak Tor Poznań. Przypadek tego obiektu pokazuje, że niezbędne jest zapewnienie ochrony obiektów sportowych o szczególnym charakterze szkoleniowym, które posiadają odpowiednią homologację międzynarodowej federacji sportowej działającej w sporcie motorowym uznanej przez Międzynarodowy Komitet Olimpijski (w tym przypadku – Federation Internationale de l'Automobile, zwaną dalej „FIA”). Mając na uwadze odzew społeczny związany z wyjątkowym charakterem tego obiektu konieczne jest zapewnienie odpowiedniej ochrony prawnej, która umożliwi korzystanie z tego typu obiektów w przyszłości – pod warunkiem, że aktywności te będą odbywać się w ramach współzawodnictwa sportowego, szkolenia sportowego albo aktywności sportowej o charakterze szkolnym lub rekreacyjnym.

Mając na uwadze również dobro ogółu społeczeństwa, konieczne jest wprowadzenie odpowiedniego zabezpieczenia obywateli przed hałasem, aby nie każdy tor sportów motorowych był wyłączony z norm przewidzianym dla działalności gospodarczej, uregulowanej rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112). Konieczne zatem stało się wprowadzenie tego wyjątku dla toru sportów motorowych, które będą posiadały odpowiednią homologację międzynarodowej federacji sportowej działającej w

sporcie motorowym uznanej przez Międzynarodowy Komitet Olimpijski. Homologacje FIA pozwalają bowiem na organizację zawodów sportów motorowych na najwyższym poziomie. Dodatkowo, tory tego typu służą również innym celom istotnych ze społecznego punktu widzenia, tj. przeprowadzane są na nim szkolenia i treningi dla kadry zawodniczej i nie tylko. Również niektóre służby szlifują swoje umiejętności na tego typu obiektach sportowych. Niemniej jednak w Polsce homologację FIA posiada wyłącznie jeden tor – Tor Poznań, w stosunku do którego wstrzymano wykonanie decyzji o zamknięciu z powodu hałasu, pomimo faktu, że obszar toru przylega do portu lotniczego. Nie mniej jednak regulacja ma charakter ogólny, gdyż może dotyczyć również innych torów, które w przyszłości mogą uzyskać odpowiedni stopień homologacji nadany przez FIA.

Nie mniej jednak w przypadku międzynarodowych zawodów rozgrywanych na torach FIA, wykorzystywany tor musi posiadać odpowiednią licencję homologacyjną odpowiedniego stopnia dla dopuszczonych samochodów wyczynowych, wydaną przez FIA. Wszystkie stałe tory muszą posiadać certyfikat akredytacji środowiskowej odpowiedniego poziomu, wydany przez FIA lub jakkolwiek inny certyfikat uznany przez FIA za równoważny. Szczegółowe informacje dotyczące kwestii związanych z homologacjami FIA są dostępne w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym wydanym przez FIA i załączniku O do tego kodeksu.

Konieczne jest zatem wprowadzenie odpowiedniej regulacji, która pozwoli zapewnić dalsze funkcjonowanie torów o odpowiedniej homologacji uznanej przez Międzynarodowy Komitet Olimpijski. Pozwoli to uniknąć sytuacji, w której organizatorzy zawodów, a także zawodnicy z całej Polski będą zmuszeni do przeniesienia rywalizacji poza Polskę – na przykład do Niemiec, Austrii, Węgier czy Słowacji.

Przewidziane *vacatio legis* to 14 dni, które odpowiada terminowi określonymu w art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

Projektowane rozwiązania mogą mieć ogromny pozytywny wpływ na rozwój kadr zawodniczych w sportach samochodowych i motocyklowych w całej Polsce. Ponadto, typu tory pozytywnie wpływają na rozwój umiejętności nie tylko zwykłych obywateli, ale również służb, które doskonalą swoje umiejętności poprzez szkolenia właśnie na tego typu obiektach.

Projektowane rozwiązanie może mieć marginalnie negatywny wpływ na komfort niektórych mieszkańców, którzy osiedlają się w pobliżu uprzednio istniejących torów sportów motorowych posiadających homologację międzynarodowej federacji sportowej

działającej w sporcie motorowym uznanej przez Międzynarodowy Komitet Olimpijski – w szczególności z uwagi na niższe ceny gruntów, które wynikają właśnie z samego faktu uprzedniego istnienia tych torów.

Projekt nie wpływa w inny sposób na sytuację rodziny, osób starszych lub osób z niepełnosprawnościami.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Zakłada się, że projektowane rozwiązanie nie powinno generować kosztów dostosowawczych po stronie mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców z uwagi na planowane zachowanie ciągłości działalności torów sportów motorowych posiadających homologację międzynarodowej federacji sportowej działającej w sporcie motorowym uznanej przez Międzynarodowy Komitet Olimpijski.

[6] Jakie są przewidywane skutki finansowe projektowanych rozwiązań, w szczególności wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego?

Zakłada się, że projektowane rozwiązanie nie powinno mieć wpływu na dodatkowe obciążenie budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego z uwagi na planowane zachowanie ciągłości działalności torów sportów motorowych posiadających homologację międzynarodowej federacji sportowej działającej w sporcie motorowym uznanej przez Międzynarodowy Komitet Olimpijski.

[7] Wykaz źródeł finansowania, jeśli projekt ustawy pociąga za sobą obciążenie budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

N/D

[8] Czy projekt ustawy podlega procedurze notyfikacyjnej?

➤ Nie

N/D

III. Wymogi określone w art. 34 ust. 2a i 2b regulaminu Sejmu

Czy projekt ustawy zawiera przepisy określające zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

[10] Czy wdrożenie projektowanych przepisów spowoduje obciążenia administracyjne mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

[11] Czy projekt ustawy zawiera przepisy regulacyjne lub określa wymogi dotyczące świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (art. 34 ust. 2b regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

Warszawa, 28 maja 2026 r.

BEOS-WPEiM-1114/26

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L. dz. SPS-III.020.152.9.2026
Data wpływu 28.05.26v.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej
komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o sporcie
(przedstawiciel wnioskodawcy: poseł Tadeusz Tomaszewski)**

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2022 r. poz. 990, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

W projekcie przewidziana jest zmiana art. 38a ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie¹ (dalej: „ustawa o sporcie”) dodanego przez art. 1 ustawy z dnia 12 września 2025 r. o zmianie ustawy o sporcie², zawierającego wyliczenie obiektów sportowych, na których uprawianie sportu w ramach szkolenia sportowego albo aktywności sportowej o charakterze szkolnym lub rekreacyjnym stanowi powszechne korzystanie ze środowiska w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska³ (dalej: „Poś”). Wnioskodawca proponuje oznaczyć ten artykuł jako art. 38b i uzupełnić zawarty w nim katalog o tory sportów motorowych posiadających homologację polskiego związku sportowego działającego w sporcie motorowym. Jednocześnie rodzaje działalności sportowej określonej w tym przepisie mają zostać uzupełnione o współzawodnictwo sportowe. Będzie to skutkowało wyłączeniem stosowania przepisów Poś w odniesieniu do hałasu powstającego na tych obiektach

¹ Dz. U. z 2026 r. poz. 95.

² Dz. U. poz. 1507.

³ Dz. U. z 2025 r. poz. 647 i 1080.

w związku uprawianiem działalności sportowej określonej w art. 38b ustawy o sporcie. Zgodnie bowiem z art. 2 ust. 2a Poś przepisów tej ustawy nie stosuje się w zakresie hałasu powstającego w związku z powszechnym korzystaniem ze środowiska.

Proponowana ustawa miałaby wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Z uwagi na przedmiot projektu należy przywołać dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącą się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku⁴. Zgodnie z art. 1 dyrektywy 2002/49/WE ma ona na celu zdefiniowanie wspólnego podejścia do unikania, zapobiegania lub zmniejszania szkodliwych skutków narażenia na działanie hałasu, w tym jego dokuczliwości, na podstawie ustalonych priorytetów. W motywie 8 preambuły do tej dyrektywy wskazano, że niezbędne jest ustanowienie wspólnych metod oceny „hałasu w środowisku” i definicji „wartości granicznych” w kategoriach zharmonizowanych wskaźników, służących ustalaniu poziomu hałasu, zaś konkretne wielkości poszczególnych wartości granicznych ustala państwa członkowskie, uwzględniając między innymi potrzebę stosowania zasady prewencji dla zachowania obszarów cisy w aglomeracjach. Dyrektywa 2002/49/WE nakłada na państwa członkowskie obowiązek wyznaczenia, na odpowiednich poziomach, właściwych władz i organów odpowiedzialnych za wdrożenie dyrektywy, w szczególności władz odpowiedzialnych za sporządzanie i, gdzie stosowne, odpowiednio, zatwierdzanie map hałasu i planów działań dla aglomeracji, głównych dróg, głównych linii kolejowych i głównych lotnisk oraz gromadzenie map hałasu i planów działań (art. 4). Z dyrektywy 2002/49/WE wynika także obowiązek stosowania jednolitych wskaźników hałasu (art. 5) oraz metod oceny (art. 6). W dyrektywie przewidziany jest ponadto obowiązek państw członkowskich udostępniania społeczeństwu sporządzonych map hałasu oraz planów działania (art. 9).

3. Analiza przepisów projektu ustawy pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Dyrektywa 2002/49/WE została wdrożona do polskiego systemu prawa w Poś. Rozwiązanie przewidziane w projekcie nie narusza postanowień tej dyrektywy. Projekt ustawy należy zatem uznać za niesprzeczny ze wskazaną dyrektywą.

⁴ Dz. Urz. WE L 189 z 18.07.2002, s. 12, ze zm.

4. Konkluzja

Komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o sporcie nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Autor:

Wojciech Miller

ekspert ds. legislacji

w Biurze Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik

/podpisano elektronicznie/

Warszawa, 28 maja 2026 r.

BEOS-WPEiM-1115/26

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L. dz. SPS-III.020.152.10.2026

Data wpływu 28.05.26r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia, czy komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o sporcie (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Tadeusz Tomaszewski) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

W projekcie przewidziana jest zmiana art. 38a ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie¹ (dalej: „ustawa o sporcie”) dodanego przez art. 1 ustawy z dnia 12 września 2025 r. o zmianie ustawy o sporcie², zawierającego wyliczenie obiektów sportowych, na których uprawianie sportu w ramach szkolenia sportowego albo aktywności sportowej o charakterze szkolnym lub rekreacyjnym stanowi powszechne korzystanie ze środowiska w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska³ (dalej: „Poś”). Wnioskodawca proponuje oznaczyć ten artykuł jako art. 38b oraz uzupełnić zawarty w nim katalog o tory sportów motorowych posiadających homologację polskiego związku sportowego działającego w sporcie motorowym. Jednocześnie rodzaje działalności sportowej określonej w tym przepisie mają zostać uzupełnione o współzawodnictwo sportowe. Będzie to skutkowało wyłączeniem stosowania przepisów Poś w odniesieniu do hałasu powstającego na tych obiektach w związku z uprawianiem działalności sportowej określonej w art. 38b ustawy o sporcie. Zgodnie bowiem z art. 2 ust. 2a Poś przepisów tej ustawy nie stosuje się w zakresie hałasu powstającego w związku z powszechnym korzystaniem ze środowiska.

¹ Dz. U. z 2026 r. poz. 95.

² Dz. U. poz. 1507.

³ Dz. U. z 2025 r. poz. 647 i 1080.

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o sporcie **nie stanowi projektu ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej** w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Autor:

Wojciech Miller

ekspert ds. legislacji

w Biurze Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik

/podpisano elektronicznie/