



Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o sporcie.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Jacka Tomczaka.

(-) Władysław Bartoszewski; (-) Paweł Bejda; (-) Marek Biernacki; (-) Adam Dziędzic; (-) Andrzej Grzyb; (-) Henryk Kiepusa; (-) Dariusz Klimczak; (-) Agnieszka Maria Kłopotek; (-) Stefan Krajewski; (-) Radosław Lubczyk; (-) Mirosław Maliszewski; (-) Urszula Nowogórska; (-) Mirosław Adam Orliński; (-) Urszula Pasławska; (-) Krzysztof Paszyk; (-) Michał Pyrzyk; (-) Ireneusz Raś; (-) Wiesław Różyński; (-) Jarosław Rzepa; (-) Tadeusz Samborski; (-) Marek Sawicki; (-) Czesław Siekierski; (-) Henryk Smolarz; (-) Zbigniew Sosnowski; (-) Magdalena Sroka; (-) Jacek Tomczak; (-) Stanisław Tomczyszyn; (-) Piotr Zgorzelski; (-) Zbigniew Ziejewski; (-) Jolanta Zięba-Gzik; (-) Bożena Żelazowska.

USTAWA
z dnia 2026 r.
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 otrzymuje brzmienie:

„Art. 38a. Uprawianie sportu na:

1. boiskach,
2. kortach,
3. bieżniach,
4. lodowiskach,
5. siłowniach plenerowych,
6. skateparkach,
7. rolkowiskach,
8. pumptrackach,
9. torach wyścigowych wraz z infrastrukturą.

– 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 i 1080), jeżeli odbywa się w ramach szkolenia sportowego albo aktywności sportowej o charakterze szkolnym lub rekreacyjnym.”

Art. 2.

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

Uzasadnienie

Projekt ustawy zmienia art. 38a ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz. U. z 2026 r. poz. 95) poprzez enumeratywne wskazanie obiektów sportowych – boisk, kortów, bieżni, lodowisk, siłowni plenerowych, skateparków, rolkowisk, pumtracków i torów wyścigowych wraz z infrastrukturą – jako terenów, na których uprawianie sportu w ramach szkolenia sportowego lub aktywności 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 środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647 i 1080). Zmiana ta usuwa luki interpretacyjne, ułatwiając rozwój sportu powszechnego.

Stan faktyczny i potrzeba regulacji

Obecne brzmienie art. 38a ustawy o sporcie nie precyzuje wprost wszystkich typowych obiektów sportowych, co prowadzi do niejasności interpretacyjnych w stosowaniu przepisów o powszechnym korzystaniu ze środowiska. W praktyce organizatorzy szkoleń sportowych, kluby rekreacyjne czy samorządy lokalne napotykać liczne problemy administracyjne, takie jak konieczność uzyskiwania decyzji środowiskowych lub ponoszenia dodatkowych opłat. Przepisy Prawa ochrony środowiska definiują powszechne korzystanie ze środowiska jako działalność niegenerującą znaczących obciążeń dla otoczenia, co idealnie odpowiada charakterowi rekreacyjnego i szkolnego sportu.

Dodanie toru wyścigowego do listy jest szczególnie istotne w kontekście zamieszania medialnego dotyczącego Toru Poznań, gdzie brak jasnych regulacji blokuje rozwój motorsportu rekreacyjnego. Tory wyścigowe umożliwiają ponadto doskonalenie umiejętności kierowców w kontrolowanych warunkach, co jest szczególnie ważne dla policji i służb mundurowych, przyczyniając się do poprawy bezpieczeństwa na drogach publicznych.

Dane GUS (Raport „Aktywność fizyczna Polaków 2025”) wskazują, że 62% dorosłych nie uprawia sportu regularnie, a infrastruktura miejska pozostaje niedoinwestowana (tylko 15% gmin posiada nowoczesne obiekty, takie jak pumtracki). Brak precyzyjnych regulacji blokuje kluczowe projekty, np. siłownie plenerowe finansowane z Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO).

Główne cele projektu

- Doprecyzowanie definicji: Enumeratywna lista obiektów eliminuje spory administracyjne i sądowe.

- Wsparcie polityki zdrowotnej: Zgodne z Narodowym Programem Zdrowotnym 2021–2030 (cel: wzrost aktywności fizycznej o 25%).
- Ułatwienie inwestycji: Zwolnienie z procedur środowiskowych dla niskiego ryzyka przyspieszy budowę infrastruktury (np. rolniczo-wodociągowa, tory wyścigowe).
- Harmonizacja aktów prawnych: Łączy ustawę o sporcie z Prawem ochrony środowiska oraz ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Analiza skutków regulacji

Projekt ustawy nie powoduje negatywnych skutków dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Zgodność z prawem unijnym i konstytucyjnym

Zmiana jest zgodna z dyrektywą 2001/42/WE (SEA) – nie przekracza progów oceny oddziaływania. Art. 4 ust. 1 Prawa ochrony środowiska implementuje prawo UE do powszechnego korzystania z zasobów naturalnych (art. 191 TFUE). Nie narusza konst. RP (art. 74 – ochrona środowiska, art. 68 – zdrowie publiczne).

Vacatio legis

14 dni pozwala na dostosowanie przez RIO i ministerstwa bez paraliżu projektów bieżących. Projekt wzmacnia sport powszechny, kluczowy dla zdrowia narodu i rozwoju lokalnego.

DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR) projektu ustawy

Informacja o projekcie

a) Tytuł projektu:

Ustawa o zmianie ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

Jacek Tomczak

I. Część wstępna

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Art. 38a ustawy o sporcie określa katalog obiektów sportowych, na których uprawianie sportu kwalifikowane jest jako powszechne korzystanie ze środowiska w art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska .

Obecny katalog nie obejmuje torów wyścigowych wraz z infrastrukturą, mimo że:

- są one obiektami infrastruktury sportowej,
- służą szkoleniu sportowemu oraz rekreacyjnej aktywności fizycznej a także podwyższaniu umiejętności, które zwiększają bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- funkcjonują w systemie sportu kwalifikowanego i amatorskiego.

Brak jednoznacznego wskazania torów wyścigowych wraz z infrastrukturą powoduje w praktyce:

- rozbieżności interpretacyjne organów administracji,
- kwalifikowanie aktywności sportowej jako przedsięwzięcia wymagającego nadmiernych procedur środowiskowych,
- ograniczenie możliwości rozwoju motorsportu oraz szkolenia kierowców czy innych użytkowników dróg.
- ograniczanie korzystania z infrastruktury służącej zwiększaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Problem dotyczy w szczególności:

- zarządców torów sportowych,
- klubów sportów motorowych,
- jednostek samorządu terytorialnego,
- uczestników sportu motorowego i rekreacyjnego, w tym także w dyscyplinach pokrewnych takich jak modelarstwo, pojazdy elektryczne, kolarstwo etc.

- pośrednio również użytkowników dróg publicznych poprzez zwiększanie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Proponowane rozwiązanie

Projekt ustawy przewiduje uzupełnienie katalogu obiektów sportowych wskazanych w art. 38a ustawy o sporcie poprzez dodanie:
„torów wyścigowych wraz z infrastrukturą”.

Zmiana ma charakter:

- doprecyzowujący,
- systemowy,
- nienakładający nowych obowiązków prawnych oraz nie generujący kosztów.

Skutki braku zmiany stanu obecnego

Brak nowelizacji spowoduje:

- utrzymanie niepewności interpretacyjnej,
- dalsze ograniczenia rozwoju infrastruktury motorsportowej,
- ryzyko nierównego traktowania dyscyplin sportowych względem innych obiektów już wymienionych w ustawie.
- ograniczenie działalności służącej zwiększaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego np. jako miejsc ćwiczeń służb nadzorujących bezpieczeństwo komunikacyjne.

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

➤ Tak

- Wydanie wytycznych interpretacyjnych - Brak mocy wiążącej
- Nowelizacja Prawa ochrony środowiska - Nieproporcjonalna wobec zakresu problemu
- Pozostawienie stanu obecnego - Nie usuwa rozbieżności interpretacyjnych

Wybrano rozwiązanie polegające na uzupełnieniu katalogu ustawowego jako najmniej ingerujące w system prawa, a jednocześnie mające doprecyzowujący charakter i służące spójności prawa.

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

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

Przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań

Stan obecny:

tor wyścigowy wraz z infrastrukturą nie jest wskazany w katalogu infrastruktury sportowej objętej art. 38a ustawy o sporcie.

Stan projektowany:

tor wyścigowy wraz z infrastrukturą zostaje objęty tym samym reżimem prawnym co inne obiekty sportowe (boiska, korty, skateparki, pumptracki).

Zmiana nie tworzy nowych instytucji prawnych ani obowiązków administracyjnych.

Spójność systemowa

Projekt:

zachowuje spójność terminologiczną ustawy o sporcie,
nie ingeruje w procedury ocen oddziaływania na środowisko,
ma charakter doprecyzowujący.

Zgodność z Konstytucją RP

Projekt pozostaje zgodny z:

art. 68 Konstytucji RP – wspieranie aktywności fizycznej,
art. 32 Konstytucji RP – zasada równego traktowania dyscyplin sportowych,
art. 74 Konstytucji RP – ochrona środowiska.

Zgodność z prawem UE

Projekt:

- nie implementuje prawa UE,
- nie wprowadza pomocy publicznej,
- nie wpływa na obowiązywanie dyrektyw środowiskowych.
- Termin wejścia w życie

Vacatio legis – 14 dni.

Jest wystarczające, ponieważ zmiana polega wyłącznie na rozszerzeniu istniejącego katalogu ustawowego.

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

Podmioty objęte regulacją:

- zawodnicy sportów motorowych - Kilkadziesiąt tysięcy
- uczestnicy sportu amatorskiego - Ok. 50 000.
- kluby i stowarzyszenia sportowe -ponad 200.
- mieszkańcy korzystający z infrastruktury sportowej – lokalna społeczność.

Szacunkowo:

- kilkadziesiąt tysięcy uczestników sportów motorowych,
- społeczności lokalne wokół istniejących torów sportowych.

Wpływ społeczny

Pozytywne skutki:

- zwiększenie dostępności sportów motorowych,
- rozwój szkolenia sportowego,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez trening w kontrolowanych warunkach,
- wyrównanie statusu prawnego różnych dyscyplin sportowych.

Negatywne skutki społeczne – brak.

Źródła danych:

- Polski Związek Motorowy,
- dane Ministerstwa Sportu i Turystyki,
- dane GUS dotyczące aktywności fizycznej.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Podmioty objęte regulacją:

- operatorzy torów wyścigowych,
- organizatorzy wydarzeń sportowych,
- sektor MŚP świadczący usługi sportowe i szkoleniowe,
- branża motoryzacyjna i szkoleniowa.
- Służby bezpieczeństwa odpowiadające za bezpieczeństwo dróg krajowych i autostrad,

Wpływ gospodarczy

Pozytywne skutki:

- stabilizacja warunków funkcjonowania torów sportowych wraz z infrastrukturą,
- zwiększenie inwestycji w infrastrukturę sportową,
- rozwój lokalnej przedsiębiorczości.

Szacowane korzyści gospodarcze: efekt jakościowy – brak bezpośrednich skutków budżetowych.

Negatywne skutki gospodarcze – brak.

[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?

Podmioty sektora finansów publicznych:
budżet państwa,
jednostki samorządu terytorialnego.
Wpływ finansowy

Budżet państwa – neutralny.
Budżety JST – neutralne.

Projekt nie powoduje:
wzrostu wydatków publicznych,
zmniejszenia dochodów publicznych.

Szacowany wpływ: 0 mln zł.

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

Projekt nie wymaga dodatkowych środków finansowych.

[8] Czy projekt ustawy podlega procedurze notyfikacyjnej?

➤ Nie

Projekt:

- nie ustanawia pomocy publicznej,
- nie zawiera przepisów technicznych,
- nie dotyczy kompetencji EBC,
- nie reguluje usług transgranicznych

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

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

➤ Nie - Zmiana ma charakter doprecyzowujący katalog infrastruktury sportowej.

[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

Projekt nie dotyczy świadczenia usług transgranicznych ani uznawania kwalifikacji zawodowych

Warszawa, 22 maja 2026 r.

BEOS-WPEiM-1061/26

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L. dz. SPS-III.020.142.11.2026

Data wpływu 22.05.26

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o sporcie (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Jacek Tomczak)

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”) 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 środowiska² (dalej: „Poś”). Wnioskodawcy proponują uzupełnienie tego katalogu o tory wyścigowe wraz z infrastrukturą. Będzie to skutkowało wyłączeniem stosowania przepisów Poś w odniesieniu do hałasu powstającego na tych obiektach w związku uprawianiem działalności sportowej określonej w art. 38a 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. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. Urz. WE L 189 z 18.07.2002, s. 12, ze zm.). Zgodnie z art. 1 dyrektywy 2002/49/WE ma ona na celu zdefiniowanie wspólnego podejścia do unikania, zapobiegania

¹ Dz. U. z 2026 r. poz. 95.

² Dz. U. z 2025 r. poz. 647 i 1080.

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 ustalą państwa członkowskie, uwzględniając między innymi potrzebę stosowania zasady prewencji dla zachowania obszarów ciszy 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 naruszają postanowień tej dyrektywy. Proponowane przepisy należy uznać za niesprzeczne ze wskazaną dyrektywą.

4. Konkluzja

Poselski 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, 22 maja 2026 r.

BEOS-WPEiM-1062/26

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L. dz. SPS-III.020.142.12.2026
Data wpływu 22.05.26r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o sporcie (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Jacek Tomczak) 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”) 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 środowiska² (dalej: „Poś”). Wnioskodawcy proponują uzupełnienie tego katalogu o tory wyścigowe wraz z infrastrukturą. Będzie to skutkowało wyłączeniem stosowania przepisów Poś w odniesieniu do hałasu powstającego na tych obiektach w związku z uprawianiem działalności sportowej określonej w art. 38a 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.

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

¹ Dz. U. z 2026 r. poz. 95.

² Dz. U. z 2025 r. poz. 647 i 1080.

Poselski 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/



ZARZĄD

PREZES

Andrzej Płonka
POWIAT BIELSKI (woj. śląskie)

WICEPREZESI

Jan Grabkowski
POWIAT POZNAŃSKI

Jerzy Kolarz
POWIAT BUSKI

Adam Krzysztoń
POWIAT ŁANCUŁSKI

Krzysztof Lis
POWIAT SZCZECINECKI

Andrzej Nowicki
POWIAT PISKI

Andrzej Potępa
POWIAT BRZESKI

Sławomir Sznarski
POWIAT BIELSKI (woj. podlaskie)

Zbigniew Szumski
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

CZŁONKOWIE

Artur Adamski
POWIAT PŁOŃSKI

Sebastian Burdaj
POWIAT ŚREDZIŃSKI

Robert Godek
POWIAT STRZYŻOWSKI

Mirosław Graczyk
POWIAT TORUŃSKI

Ewa Janasz
MIASTO NA PRAWACH POWIATU
m.st. WARSZAWA

Jan Kaluszkiewicz
POWIAT CIECHANOWSKI

Janusz Melczarek
POWIAT ŁĘCZYCKI

Artur Pizoń
POWIAT JANOWSKI

Radosław Roszkowski
POWIAT PRUDNICKI

Piotr Rzeszotarski
POWIAT SIERPECKI

Marek Srempański
POWIAT CHUJNICKI

Waldemar Trelas
POWIAT RADIOMSKI

KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY

Andrzej Szumanski
POWIAT WIERUSZÓWSKI

Z CA PRZEWODNICZĄCZEGO

Artur Maruszczak
POWIAT KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKI

Bogdan Zieliński
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI

CZŁONKOWIE

Piotr Babicki
POWIAT STARACHOWICKI

Leszek Bajon
POWIAT ŚLUBICKI

Artur Bieleński
POWIAT ZGORZELECKI

Zdzisław Gamański
POWIAT CHEŁMIŃSKI

Sebastian Szalenc
POWIAT BĘDZIŃSKI

Urszula Szustek
POWIAT ŁUKOWSKI

DYREKTOR BIURA

Rudolf Borusiewicz

Or A 0531/149/26

Warszawa, 14 maja 2026 roku

Szanowny Pan

Dariusz Salamończyk

Zastępca Szefa

Kancelarii Sejmu RP

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L. dz. SPS-111.020.142.10.2026

Data wpływu 15.05.26v.

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo z dnia 13 maja 2026 r., w którym zwrócono się o opinię w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o sporcie (RPW/16349/2026, dalej jako „Projekt”) proszę przyjąć następujące spostrzeżenia Związku Powiatów Polskich.

1. Założenie ogólne przepisu

Przepis art. 38a ustawy o sporcie (dalej jako „uSport”) został wprowadzony stosunkowo niedawno (2025 r.) i miał być odpowiedzią na problem ważenia dwóch wartości – prawa do odpoczynku i spokoju w przestrzeni publicznej oraz potrzeby powszechnego zapewnienia dostępu do infrastruktury sportowej, zwłaszcza dla dzieci i młodzieży. Niestety, sytuacja z Torem Poznań pokazała, że konkretne katalogi ustawowe mogą nie obejmować wszystkich sytuacji życiowych, które intuicyjnie wpasowywałyby się w założenia norm ustawowych.

Podstawową wadą obecnego i proponowanego rozwiązania jest więc jego kazuistyczny charakter. Katalog obiektów zawarty w art. 38a uSport jest katalogiem enumeratywnym – wymienia kolejne typy infrastruktury sportowej, które obejmowane są zakresem powszechnego korzystania ze środowiska. Taki zabieg legislacyjny nie jest jednak wyrazem spójnej koncepcji normatywnej, lecz doraźną reakcją na pojawiające się potrzeby praktyczne. Jako zarządcy takich obiektów, samorządy oczekują raczej stworzenia normy w pełni abstrakcyjnej i generalnej.

Warto zauważyć, że przepis nie obejmuje takich obiektów jak place zabaw, ścianki wspinaczkowe, parki trampolinowe, małe trasy narciarskie czy plenerowe tory przeszkód dla dzieci. Każdorazowe rozszerzenie katalogu, jak w Projekcie, będzie wymagało kolejnej nowelizacji uSport, co może być problematyczne także ze względu na specyfikę obiektów, które nie są tylko przeznaczone do sportu. W pierwotnych założeniach administracji rządowej po głośnej sprawie Orlika w Puławach, miało zostać wydane rozporządzenie powodujące ten sam skutek co art. 38a uSport, ale obejmujące m.in. place zabaw. Ostatecznie zdecydowano się na kazuistyczne rozwiązanie, z którym mamy do czynienia, w ustawie. Taki model legislacyjny prowadzi do sytuacji, w której prawo permanentnie nie nadąża za dynamicznie rozwijającą się infrastrukturą publiczną, nie tylko sportową i rekreacyjną.

Przepis ogólny mógłby więc znaleźć swoje właściwe miejsce nie w uSport, lecz bezpośrednio w Prawie ochrony środowiska, co odpowiadałoby systemowej spójności regulacji, obejmując nie tylko małe obiekty sportowe i rekreacyjne.

2. Kwestia torów wyścigowych

Merytoryczna zasadność zrównania torów wyścigowych z pozostałymi obiektami wymienionymi w art. 38a uSport jest dyskusyjna. Sam zamysł jest oczywiście słuszny, by nie dochodziło do absurdalnych sytuacji jak w Poznaniu. Natomiast faktem jest, że tory wyścigowe – w szczególności tory samochodowe i motocyklowe – charakteryzują się oddziaływaniem na środowisko o zasadniczo odmiennej, bo większej skali niż boiska, korty czy skateparki. Wśród potencjalnych oddziaływań wymienić należy w szczególności:

- znaczące emisje hałasu, w tym hałasu impulsowego, oddziałującego na rozległe obszary otaczające obiekt,
- emisje zanieczyszczeń powietrza związane z ruchem pojazdów spalinowych,
- zapotrzebowanie przestrzenne i ingerencję w ukształtowanie terenu,
- oddziaływanie na gleby i wody gruntowe wskutek eksploatacji pojazdów mechanicznych,
- generowanie ruchu komunikacyjnego i emisji towarzyszących obsłudze widzów i uczestników.

Ponadto, samo wpisanie profesjonalnych torów wyścigowych do katalogu nie zwolniłoby ich jako inwestycji z ewentualności obowiązku uzyskania decyzji środowiskowej, co sugerują Projektodawcy w uzasadnieniu, ponieważ nadal, w naszej ocenie, stanowiłyby przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko – odpowiednie rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko nadal by je obejmowało (§ 3 ust. 1 pkt 77 przywołanego rozporządzenia), bo ma inną podstawę prawną do wydania. Może to natomiast faktycznie spowodować dyskusję czy obie regulacje nie zaczynają stać ze sobą w sprzeczności, jeśli nie stricte prawnie, to w społecznym odczuciu. Stąd należy przemyśleć główny postulat legislacyjny Projektu.

3. Dopisanie aspektu szkoleniowego

Jeśli przyjmujemy, że art. 38a uSport ma się ostać w formule katalogu, w tym obejmować tory wyścigowe, to dla jasności, że korzystanie z obiektów ujętych w katalogu z art. 38a uSport może dotyczyć także aktywności szkoleniowych, sugerujemy dopisanie tego typu aspektu do przesłanki powszechnego korzystania ze środowiska, która zawarta jest na końcu przepisu. Szkolenia sportowe albo aktywność sportowa o charakterze szkolnym lub rekreacyjnym wydają się nie obejmować bowiem szkoleń w ramach aktywności zawodowej lub doskonalenia zawodowego lub samodoskonalenia (np. kursy prawa jazdy), które to zostały przywołane w kontekście służb policyjnych. Takie wykorzystywanie boisk, bieżni czy torów wydaje się innym zakresem działań niż aktywność szkolna, a na pewno rekreacyjna.

4. Podwójny art. 38a uSport

Na marginesie zwracamy uwagę, że już niedługo uSport, bo od 22 maja, będzie posiadać dwa artykuły 38a, co stanowi ewidentny błąd legislacyjny Ustawodawcy. Ustawa z dnia 13 marca 2026 r. o zmianie ustawy o sporcie (Dz. U. poz. 615) spowoduje bowiem dodanie (nie zmianę brzmienia dotychczasowego artykułu, tylko właśnie dodanie) art. 38a dotyczącego ochrony sędziów sportowych w trakcie przeprowadzania zawodów. Mając na uwadze, że jedna z tych norm bezpośrednio dotyczy mienia pozostającego w zarządzie m.in. samorządów, zwracamy uwagę na tę oczywistą sprzeczność z zasadami racjonalnego prawodawcy, pod kątem powoływania się na przepisy w toku obrotu prawnego. Wykorzystując więc próbę nowelizacji ze strony postów w Projekcie, można pokusić się przy okazji o uporządkowanie numeracji przepisów.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich
Andrzej Piłonka





Poznań, dnia 01.06.2026 r.

L.dz. MSH/RH/721/2026

Sz. P. Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu RP

Kancelaria Sejmu

ul. Wiejska 4/6/8

00-902 Warszawa

Adres do e-doręczeń:

AE:PL-30275-59799-JADHJ-27

Wnioskodawca: **Organizacja Społeczna: Stowarzyszenie Przyjaciół Przeźmierowa i Baranowa**
KRS nr 684589
ul. Kościelna 46/47
62-081 Przeźmierowo
reprezentowana przez radcę prawnego Radosław Howaniec, adres korespondencyjny:
„Majchrzak, Szafrńska i Partnerzy” Kancelaria Adwokatów i Radców Prawnych ul. Solna
1/1, 61 – 735 Poznań

Dotyczy: **Projekt zmiany Ustawy o sporcie**

Szanowny Panie Marszałku,

niniejszym, działając w imieniu i na rzecz Stowarzyszenia Przyjaciół Przeźmierowa i Baranowa z siedzibą w Przeźmierowie, z powołaniem się na udzielone mi pełnomocnictwo, które to Stowarzyszenie, w zakresie celów statutowych, zajmuje się ochroną środowiska, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony mieszkańców Przeźmierowa i Baranowa przez hałasem, w tym związanym z eksploatacją Toru Poznań, przedstawiamy stanowisko Stowarzyszenia i mieszkańców w związku z bulwersującą inicjatywą ustawodawczą grupy posłów z klubu parlamentarnego Polskie Stronnictwo Ludowe – Trzecia Droga.

Potrzeba zajęcia stanowiska wynika z nieakceptowalnej w demokratycznym państwie prawa próby, podejmowanej jedynie w celach wyborczych, inicjatywy, o charakterze populistycznym, w przedmiocie zmiany Ustawy z dnia 25

czerwca 2010 r. o sporcie (Dz.U.2026.95 t.j. z dnia 28.01.2026 r.), która to zmiana miałaby polegać na dodaniu do art. 38a przedmiotowej Ustawy pkt 9 o treści „torach wyścigowych wraz z infrastrukturą”. W ocenie posła autorów projektu noweli działalność torów wyścigowych miałaby być przejawem tzw. „powszechnego korzystania ze środowiska” w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U.2025.647 t.j. z dnia 19.05.2025 r.) – dalej jako „p.o.ś.”.

Wskazać tym samym należy, że zgodnie z art. 4 ust. 1 p.o.ś.

„Powszechnie korzystanie ze środowiska przysługuje z mocy ustawy każdemu i obejmuje korzystanie ze środowiska, bez użycia instalacji, w celu zaspokojenia potrzeb osobistych oraz gospodarstwa domowego, w tym wypoczynku oraz uprawiania sportu, w zakresie:

1)

wprowadzania do środowiska substancji lub energii;

2)

innych niż wymienione w pkt 1 rodzajów powszechnego korzystania z wód w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne”.

Kluczowe jest w ww. przepisie wskazanie, że powszechne korzystanie ze środowiska to korzystanie ze środowiska „bez użycia instalacji”.

Zgodnie zaś z art. 3 pkt 6 p.o.ś. przez instalację rozumie się:

„a)

stacjonarne urządzenie techniczne,

b)

zespół stacjonarnych urządzeń technicznych powiązanych technologicznie, do których tytułem prawnym dysponuje ten sam podmiot i położonych na terenie jednego zakładu,

c)

budowle niebędące urządzeniami technicznymi ani ich zespołami, których eksploatacja może spowodować emisję”.

Budowlą zaś jest m.in., zgodnie z art. 3 pkt 3 i 3a ustawy Prawo budowlane tor, droga. Jest to tzw. obiekt liniowy.

Tymczasem, w wypowiedziach medialnych, jak i w skierowanym do Pana Marszałka projekcie zmiany Ustawy o sporcie (pismo z dnia 11.05.2026 r., Ldz. SPS-III.020.142.2026) pomysłodawcy zmiany powołują się na przykład boisk, bieżni, czy też kortów, które w ich ocenie również są instalacjami. Jest to oczywiste wprowadzanie w błąd opinii publicznej, albowiem boiska, orliki, korty itd. to tzw. „obiekty małej architektury” a nie budowle czy instalacje. Tor Poznań zaś jest instalacją, która w sposób znaczący może wpływać na środowisko (zob. dotyczący Toru Poznań wyrok NSA z dnia 25.06.2013 r., II OSK 508/12).

Z tego względu przygotowany przez grupę posłów PSL-Trzecia Droga i procedowany w Sejmie projekt zmiany Ustawy o sporcie (w dniu 14.05.2026 r. projekt został przyjęty przez Sejmową Komisję Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki) jest w sposób rażąco sprzeczny z obowiązującymi przepisami prawa, jak i wręcz stanowi próbę ich obejścia.

Przypomnieć należy nadto, że zgodnie z §3 pkt 77 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2019.1839 z dnia 26.09.2019 r.) **tor wyścigowy stanowi przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, a**

zatem co do zasady wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Tymczasem pomysłodawca zmiany zamierza w ogóle uznać, że takie przedsięwzięcie wyłączone ma być z regulacji ustawy Prawo ochrony środowiska, co w istocie jest sprzeczne, w sposób rażący, z przepisami prawa, regulacjami ustawy zasadniczej, jak i Konwencji Praw Człowieka i Podstawowych Wolności (zob. min. wyrok z 14 października 2021 r., Kapa i inni przeciwko Polsce, skarga nr 75031/13).

Podkreślić należy również i to, że Tor Poznań, który to, jak wynika z uzasadnienia projektu ustawy, stał się przyczyną projektowanej zmiany, zarządzany jest przez Stowarzyszenie Automobilklub Wielkopolski. To ostatnie zaś organizuje na Torze Poznań: szkolenia dla policji i innych służb, zawody motocyklowe i samochodowe, jak i wynajmuje tor grupom kierowców i motocyklistów. Z całą pewnością nie jest to zatem zaspokajanie potrzeb osobistych, czy też gospodarstwa domowego, lecz stanowi to działalność komercyjną, przynoszącą zarządcy Toru milionowe przychody każdego roku. Zarządca Toru Poznań prowadzi na nim działalność gospodarczą, skutkującą emisją hałasu i tym samym nie stanowi to powszechnego korzystania ze środowiska. Tor Poznań nie jest obiektem otwartym dla każdego, kto chce zaspokajać swoje potrzeby osobiste w zakresie sportu, lecz na obiekcie tym prowadzone jest przedsięwzięcie, które znacząco oddziałuje na środowisko, o czym świadczy wydanie dla tego obiektu, przez Prezydenta Miasta Poznania decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu na podstawie art. 115a p.o.ś. Idąc tokiem rozumowania autorów projektu ustawy także lotniska, na których odbywają się również szkolenia, można by wyłączyć z norm hałasu. Jak widać powyżej takie działanie stanowi całkowitą aberrację zasad państwa prawa.

O skali oddziaływania na środowisko działalności Toru Poznań świadczy również Decyzja Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska z dnia 31.10.2023 r., znak sprawy WI.7060.25.14.2020.ds, utrzymana w mocy Decyzją Głównego Inspektora Ochrony Środowiska z dnia 31 marca 2026 r., znak sprawy DP.401.1664.2024.AH, wstrzymująca „użytkowanie instalacji prowadzonej przez Stowarzyszenie Automobilklub Wielkopolski ul. Towarowa 35/37 61-896 Poznań na terenie Toru Poznań w Przeźmierowie w związku ze stwierdzonymi przekroczeniami dopuszczalnego poziomu hałasu określonego w decyzji Prezydenta Miasta Poznania z dnia 29.09.2005 r., znak OŚ.II/7670-25/05 z późniejszymi zmianami”.

Wskazujemy, że nie jest dopuszczalne takie partykularne dostosowywanie przepisów prawa pod działalność jakiegokolwiek podmiotu, co więcej podmiotu, który w sposób znaczący oddziałuje na środowisko naturalne. W szczególności przyjęcie, wbrew zapisom ustawy, że działalność toru wyścigowego stanowi powszechne korzystanie ze środowiska jest sprzeczne z naczelnymi zasadami leżącymi u podstaw wszystkich regulacji szeroko pojętego systemu aktów prawnych związanych z ochroną środowiska.

Jednocześnie chcielibyśmy wskazać, że autorzy projektu zmiany Ustawy o sporcie dopuścili się dalszych przekłamań w uzasadnieniu tegoż projektu wskazując, że *„tory wyścigowe umożliwiają ponadto doskonalenie umiejętności kierowców w kontrolowanych warunkach, co jest szczególnie ważne dla policji i służb mundurowych, przyczyniając się do poprawy bezpieczeństwa na drogach publicznych”*.

Wskazać bowiem należy, że działalność gospodarcza w zakresie doskonalenia techniki jazdy jest działalnością regulowaną. Zgodnie bowiem z art. 112 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U.2025.1226 t.j. z dnia 05.09.2025 r.) szkolenia praktyczne w zakresie doskonalenia techniki jazdy są działalnością regulowaną, która prowadzona może być wyłącznie przez Ośrodki Doskonalenia Techniki Jazdy (dalej jako „ODTJ”). Co więcej tylko ODTJ wyższego stopnia może prowadzić zajęcia dla osób kierujących pojazdami uprzywilejowanymi.

Wobec jednoznacznych regulacji ustawowych żaden inny podmiot poza ODTJ nie może prowadzić zajęć praktycznych w zakresie szkoleń doskonalenia techniki jazdy. Zgodnie z art. 114 ustawy o kierujących pojazdami *„działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka doskonalenia techniki jazdy stanowi działalność*

regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia techniki jazdy”. Zgodnie z art. 114 ust. 2 przedmiotowej ustawy ODJT może prowadzić przedsiębiorca posiadający odpowiednią infrastrukturę, której wymogi są w sposób jednoznaczny uregulowane w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 20 grudnia 2018 r. w sprawie doskonalenia techniki jazdy (Dz.U.2019.163 z dnia 28.01.2019 r.). Przedmiotowy rejestr prowadzi wojewoda, zgodnie z art. 115 ust. 1 ustawy.

Mając na uwadze powyższe wskazać należy, że Tor Poznań nie posiada infrastruktury uprawniającej do prowadzenia na nim jakichkolwiek szkoleń w zakresie doskonalenia techniki jazdy. Zarządca Toru Poznań jest co prawda ODTJ wpisanym do rejestru ODTJ prowadzonym przez Wojewodę Wlkp. lecz miejscem szkolenia jest obiekt w Kaliszu (w załączeniu rejestr Wojewody Wlkp.), a nie Tor Poznań. Tymczasem poseł grupa posłów PSL-Trzecia Droga podjęła się działań legislacyjnych dla Automobilklubu Wlkp., który to w sposób rażący narusza ustawę o kierujących pojazdami, albowiem prowadzi na Torze Poznań szkolenia z zakresu doskonalenia techniki jazdy, których prowadzić tam nie może. Przypomnieć należy, że w miesiącu kwietniu 2026 r. na Torze Poznań szkolenia, z zakresu doskonalenia techniki jazdy w specjalnych warunkach, prowadziła Policja i to pomimo braku wpisu Toru Poznań jako obiektu ODTJ, co również jest jawnym pogwałceniem przepisów prawa.

Należy wskazać, że Stowarzyszenie Automobilklub Wlkp. na mocy wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 25 kwietnia 2018 r., II GSK 3801/17 (LEX nr 2504638) otrzymało zakaz prowadzenia szkoleń na Torze Poznań właśnie wobec braku wpisu do rejestru Wojewody. Jak widać jednakże nadal taką działalność prowadzi, a jednocześnie politycy, radni, jak i władze Automobilklubu wykorzystują argument prowadzenia szkoleń celem szerzenia fali hejtu przeciwko mieszkańcom Przeźmierowa, którzy dążą jedynie do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa i poszanowania również ich praw do życia w zdrowym środowisku. Czasy, kiedy prawo większości, na które powołują się autorzy projektu zmiany w swoich wypowiedziach, jest przed prawem mniejszości wydawać by się mogło już dawno minęły, a w szczególności nie mogą być regułą w demokratycznym państwie prawa. To idea „przywracania praworządności” dała wyborczy sukces tzw. „koalicji 15 października”, ale jak widać była to idea wyłącznie na czas wyborów.

Pragniemy również wskazać, że zgodnie z art. 118 ust. 5 ustawy o kierujących pojazdami w przypadku wielokrotnego naruszenia zapisów ustawy wojewoda ma obowiązek skreślić podmiot z rejestru ODTJ, a ponowny wpis będzie możliwy po upływie 3 lat. Oczekujemy zatem, że politycy dążyć będą do pilnowania przestrzegania prawa przez takie podmioty jak Automobilklub Wlkp., a nie zachęcali je do dalszego, notorycznego i lekceważącego łamania przepisów prawa.

Reasumując wnosimy o zakończenie dalszego procedowania zmiany Ustawy o sporcie, która to zmiana miałaby polegać na bezprawnym uznaniu, że działalność toru wyścigowego stanowi powszechnie korzystanie ze środowiska.

Z poważaniem

Załączniki:

1. Pełnomocnictwo wraz z dowodem opłaty skarbowej.
2. KRS Stowarzyszenia.
3. Rejestr ODTJ Wojewody Wlkp.