Minister
Sportu i Turystyki

BM-WRP.055.8.2025

Warszawa, dnia 29 września 2025 r.

Pani
Małgorzata Kidawa – Błońska
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

odpowiadając na oświadczenie złożone przez senator Annę Górską w dniu 26 czerwca 2025 r. w sprawie wsparcia i rozwoju motorsportu w Polsce, uprzejmie informuję, co następuje:

Ad 1.

W ramach zadań publicznych i programów realizowanych przez Ministerstwo Sportu i Turystyki nie wspierano funkcjonowania sportowych lig zawodowych, w szczególności lig sportów motorowych – kluby i stowarzyszenia reprezentujące te dyscypliny nie ubiegały się o dofinansowanie (nie składały takich wniosków).

Ad 2.

W ramach programów dotacyjnych i zadań publicznych realizowanych przez ministerstwo nie są wspierane ani indywidualne kariery sportowe zawodników, ani zawodowe kluby sportowe – niezależnie od dyscypliny. Dotyczy to również zespołów sportowych.

Ad 3.

Ministerstwo Sportu i Turystyki nie wspiera zawodników jako osób fizycznych, natomiast realizuje *Program wspierania sportów nieolimpijskich poprzez dofinansowanie przygotowania i udziału zawodników we współzawodnictwie międzynarodowym*. W jego ramach polskie związki sportowe działające w sportach nieolimpijskich – w tym Polski Związek Motorowy – na podstawie zawieranych z ministerstwem umów otrzymują dotacje na realizację zadań publicznych. Środki te mogą być przeznaczone m.in. na:

- dofinansowanie udziału członków kadry narodowej w imprezach mistrzowskich oraz innych zawodach krajowych i międzynarodowych,
- zakup niezbędnego sprzętu,
- dofinansowanie zgrupowań i konsultacji.

Oferty na realizację zadań objętych programem mogą składać wyłącznie wskazane wyżej polskie związki sportowe. Całość działań związanych z tym procesem podlega przepisom prawnym, mającym na celu m.in. zapewnienie poszanowania dyscypliny finansów publicznych.

Należy jednak zauważyć, że zgodnie z art. 32c ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie, minister właściwy do spraw kultury fizycznej może – w szczególnie uzasadnionych przypadkach – przyznać stypendium sportowe zawodnikowi lub trenerowi, w wysokości nieprzekraczającej dwukrotności podstawy określonej w art. 32 ust. 1b (tj. minimalnego wynagrodzenia za pracę), na okres do 12 miesięcy.

Ad 4.

Wszystkie organizacje sportowe (niezależnie od rodzaju sportu, który reprezentują) mogą ubiegać się o wsparcie finansowe w ramach resortowej oferty aktywizacyjnej.

Ad 5.

Ministerstwo Sportu i Turystyki nie przewiduje odrębnych środków na rozwój istniejących obiektów sportowych dedykowanych sportom motorowym ani na budowę nowych.

Jednocześnie informuję, że obiekty przeznaczone do uprawiania motorsportu w niewielkim stopniu wpisują się w zasady programów infrastrukturalnych wdrożonych w Ministerstwie Sportu i Turystyki i jako takie od wielu lat nie były przedmiotem dofinansowania w ramach tych mechanizmów dotacyjnych.

Poniżej przedstawiam usystematyzowane i wieloaspektowe uzasadnienie, dlaczego ministerstwo nie jest zaangażowane finansowo w rozwój infrastruktury sportów motorowych (np. torów wyścigowych, kartingowych, obiektów rajdowych):

• Priorytet: upowszechnianie sportu i aktywizacja dzieci i młodzieży

Ministerstwo właściwe do spraw sportu w Polsce – zgodnie z ustawą o sporcie – koncentruje swoje działania przede wszystkim na upowszechnianiu aktywności fizycznej, wspieraniu sportu dzieci i młodzieży, sportu szkolnego oraz klubów sportowych o znaczeniu społecznym.

Sporty motorowe nie należą do dyscyplin powszechnie dostępnych.

Ich uprawianie jest:

- kosztowne (sprzęt, paliwo, logistyka, treningi),
- ograniczone do niewielkiej liczby osób,
- niedostępne dla szkół i lokalnych klubów dziecięcych z uwagi na bariery finansowe i organizacyjne.

W związku z powyższym inwestycje w infrastrukturę motorsportową nie służą realizacji podstawowych celów publicznej polityki sportowej.

• Wysokie koszty inwestycyjne i niska efektywność społeczna

Budowa obiektów motorsportowych, takich jak tory kartingowe, wyścigowe, rallycrossowe, czy centra techniczne:

- wymaga wielomilionowych nakładów,
- obsługuje bardzo wąską grupę użytkowników (w porównaniu np. do boisk szkolnych, sal gimnastycznych, pływalni),
- generuje koszty utrzymania przewyższające możliwości lokalnych samorządów.

Z punktu widzenia efektywności społecznej i zwrotu z inwestycji publicznych, takie projekty są trudne do uzasadnienia.

• Pomoc publiczna i zaburzenie konkurencji

Bezpośrednie finansowanie infrastruktury motorsportowej przez ministerstwo mogłoby być postrzegane jako:

- udzielanie selektywnej pomocy publicznej, sprzeczne z zasadami uczciwej konkurencji (np. wspieranie jednego toru kosztem innych obiektów komercyjnych),
- sytuacja wymagająca notyfikacji Komisji Europejskiej, jeżeli obiekt miałby charakter komercyjny lub półkomercyjny.

● Rola sektora prywatnego i komercjalizacja motorsportu

Sporty motorowe, w tym rajdy, wyścigi i karting, cechują się:

- silnymi powiązaniami z biznesem i reklamą,
- obecnością sponsorów komercyjnych (koncerny motoryzacyjne, paliwowe, producenci części),
- możliwością monetyzacji poprzez sprzedaż biletów, prawa do transmisji, eventy czy szkolenia.

Dlatego też to sektor prywatny powinien być głównym inwestorem i operatorem tego typu infrastruktury, ewentualnie z ograniczonym wsparciem lokalnym (np. w formie dzierżawy gruntów czy ulg podatkowych).

● Aspekty środowiskowe i społeczne

Tory wyścigowe generują:

- hałas o dużym natężeniu, negatywnie wpływający na lokalną społeczność,
- emisję spalin, zwłaszcza z pojazdów spalinowych wysokiej mocy,
- znaczną ingerencję w środowisko naturalne (np. wycinkę drzew, utwardzenie dużych powierzchni).

W kontekście polityki klimatycznej, walki z hałasem i konieczności zachowania ładu przestrzennego, inwestowanie środków publicznych w tego rodzaju obiekty budzi uzasadnione wątpliwości.

● Niska dostępność dla obywateli

Większość dzieci i młodzieży nie ma dostępu do:

- odpowiedniego sprzętu (auta, gokarty, motocykle),
- przeszkolenia i ubezpieczenia,
- infrastruktury poza dużymi aglomeracjami.

Finansowanie takich obiektów oznaczałoby subsydiowanie pasji niewielkiej, uprzywilejowanej grupy społecznej, co jest trudne do pogodzenia z zasadą równości w dostępie do dóbr publicznych.

Podsumowując:

Ministerstwo Sportu i Turystyki nie powinno bezpośrednio finansować infrastruktury sportów motorowych, ponieważ:

- nie służy to celom upowszechniania sportu ani aktywizacji dzieci i młodzieży,
- wiąże się z bardzo wysokimi kosztami inwestycyjnymi i eksploatacyjnymi przy bardzo niskim wskaźniku społecznej dostępności,
- może naruszać zasady pomocy publicznej i uczciwej konkurencji,
- generuje negatywne skutki środowiskowe i społeczne,
- znajduje się w naturalnym zakresie zainteresowania i możliwości inwestycyjnych sektora prywatnego.

Z wyrazami szacunku,
z up. Ministra

Piotr Borys
Sekretarz Stanu
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:

KPRM – DSP