



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-7.054.2.2026
Warszawa, 13 marca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 15440 Poseł na Sejm RP Pani Marty Stożek, przedstawiam następujące informacje.

Na wstępie uprzejmie wyjaśniam, iż przedmiotowa odpowiedź będzie odnosiła się **do warunków przewozu ogniwi i baterii litowo-jonowych, ponieważ pozostały zakres pytań zawarty w interpelacji nie leży we właściwości Ministra Infrastruktury.**

W Polsce przewóz towarów niebezpiecznych uregulowany jest przepisami *ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych¹*, implementującej *dyrektywę 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych²*.

Dyrektywa 2008/68/WE dotyczy drogowego, kolejowego oraz śródlądowego przewozu towarów niebezpiecznych w obrębie państw członkowskich lub pomiędzy nimi, w tym czynności związanych z załadunkiem i rozładunkiem, przeładunkiem na inny środek transportu lub z innego środka transportu oraz postojów niezbędnych z uwagi na określone okoliczności przewozu.

Przewóz lądowy towarów niebezpiecznych regulowany jest przepisami międzynarodowymi takimi jak:

- *Umowa dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie 30 września 1957 r.³,*
- *Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r.⁴,*

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 643

² Dz. Urz. UE L 260 z 30.09.2008, str. 13, z późn. zm.

³ Dz. U. z 2025 r. poz. 642 i 1575

⁴ Dz. U. z 2025 r. poz. 593

- *Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawarta w Genewie dnia 26 maja 2000 r.*⁵

Dyrektywa ta, w celu ujednoczenia w całej Unii Europejskiej warunków przewozu towarów niebezpiecznych i zapewnienia funkcjonowania wspólnego rynku transportu, rozszerzyła zasady zawarte w przepisach ADR, RID i ADN na transport krajowy w poszczególnych państwach członkowskich.

Oznacza to, że warunki przewozu towarów niebezpiecznych w transporcie lądowym są takie same w państwach członkowskich Unii.

Odnosnie do zastrzeżeń dotyczących transportu *akumulatorów litowo-jonowych*, uprzejmie informuję, iż tematyka warunków przewozu ogniw i baterii jest stale podnoszona na międzynarodowych spotkaniach⁶.

Regulacje w tym zakresie zostały opracowane podczas posiedzeń Rady Gospodarczej i Społecznej Podkomitetu Ekspertów ds. transportu towarów niebezpiecznych (ECOSOC Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods) organizowanych cyklicznie przez Organizację Narodów Zjednoczonych (ONZ), które mają miejsce w Genewie.

W celu dostosowania do postępu naukowo-technicznego w ramach ustalenia bezpiecznych warunków przewozu ogniw i baterii zostały opracowane m.in. metody klasyfikacji, prób, oznakowania, instrukcje pakowania, przepisy szczególne dotyczące warunków przewozu baterii litowo-jonowych.

Ustalenia podjęte na spotkaniach Podkomitetu Ekspertów są następnie wprowadzane do przepisów dotyczących transportu lądowego towarów niebezpiecznych (ADR, RID, ADN), jak również w transporcie morskim (Międzynarodowy Kodeks Morskich Towarów Niebezpiecznych - IMDG Code), oraz lotniczym (IATA DGR -Dangerous Goods Regulations). Należy podkreślić, iż wszelkie znaczące niepożądane zdarzenia, stwierdzone podczas transportu towarów niebezpiecznych (np. wypadki, pożary itp.) są analizowane przez zespoły specjalistów, a następnie omawiane podczas posiedzeń w zakresie istniejących regulacji i ewentualnych zmian w celu zminimalizowania zagrożeń.

Ponadto, w resorcie infrastruktury cyklicznie są organizowane posiedzenia Zespołu doradczego ds. przewozu towarów niebezpiecznych, który jest organem pomocniczym ministra właściwego do spraw transportu. Na spotkaniach Zespołu omawiane są tematy wymagające dodatkowej uwagi resortu w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych.

Zatem resort infrastruktury na bieżąco monitoruje przepisy regulujące przewóz przedmiotowych ogniw i baterii, a w razie potrzeby może podjąć stosowne działania, np. składając wniosek o zmianę przepisów na forum międzynarodowym.

⁵ Dz. U. z 2025 r. poz. 975

⁶ m.in. na posiedzeniach Podkomitetu ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – organ podległy Rady Gospodarczej i Społecznej (ECOSOC)

Dodatkowo uprzejmie informuję, że stosownie do art. 17 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, „Jeżeli w związku z przewozem towarów niebezpiecznych miał miejsce poważny wypadek lub awaria w rozumieniu ADR, RID lub ADN uczestnik przewozu, w terminie 14 dni od dnia wystąpienia zdarzenia, przekazuje raport, o którym mowa w art. 40 ust. 2 właściwemu ze względu na miejsce wystąpienia zdarzenia wojewódzkiemu inspektorowi transportu drogowego – w przypadku przewozu drogowego towarów niebezpiecznych”. Ponadto, stosownie do art. 17 ust. 2 tej ustawy „Informacja o poważnym wypadku lub awarii w przewozie towarów niebezpiecznych jest przekazywana ministrowi właściwemu do spraw transportu przez organy, o których mowa w ust. 1, niezwłocznie po otrzymaniu przez te organy raportu powypadkowego, o którym mowa w art. 40 ust. 2 .”. Analiza przedmiotowych raportów powypadkowych nie wykazała, aby podczas przewozu występował problem z tego typu towarem niebezpiecznym.

Mając na uwadze powyższy stan faktyczny i prawny, uprzejmie wyjaśniam, iż obecnie w zakresie warunków przewozu ogniw i baterii litowo-jonowych, resort infrastruktury nie zdiagnozował potrzeby interwencji legislacyjnej.

Łączę wyrazy szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

ImieNazwiskoOsobySkładającejPodpis

Sekretarz Stanu