



# Minister Infrastruktury

---

Znak pisma: DTD-8-1.054.4.2026

Warszawa, 14 kwietnia 2026

**Pan**  
**Włodzimierz Czarzasty**  
**Marszałek Sejmu**  
**Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację pani Poseł Katarzyny Kierzek-Koperskiej nr 15272 z dnia 13 lutego 2026 r., uprzejmie przedstawiam poniższą odpowiedź.

Odladzanie i odśnieżanie dachów pojazdów oraz plandek ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, ponieważ zapobiega odrywaniu się brył lodu i śniegu w trakcie jazdy, które mogą stanowić bezpośrednie zagrożenie dla innych uczestników ruchu, prowadząc do uszkodzeń pojazdów, utraty kontroli nad pojazdem, a nawet poważnych wypadków. Działania w tym zakresie wpisują się w cele polityki transportowej państwa realizowane przez Ministerstwo Infrastruktury, ukierunkowane na ograniczanie liczby zdarzeń drogowych oraz poprawę ogólnego poziomu bezpieczeństwa na drogach krajowych. Zapewnienie odpowiedniej infrastruktury do usuwania zalegającego śniegu i lodu, w tym na Miejscach Obsługi Podróżnych (MOP), stanowi istotny element systemowego podejścia do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i powinno być traktowane jako ważny aspekt zarządzania bezpieczeństwem w transporcie drogowym.

Zalegające na plandekach warstwy śniegu i lodu są podstawą do ukarania kierowcy mandatem, ponieważ stanowią zagrożenie w ruchu drogowym. Mimo, że obowiązujące przepisy dotyczące infrastruktury drogowej nie wymagają, aby na MOP-ach musiały znajdować się obowiązkowo rusztowania do odśnieżania samochodów ciężarowych, resort infrastruktury wraz z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad podjął działania mające na celu wyposażenie MOP-ów w sprzęt służący do odśnieżania i usuwania lodu i śniegu z naczep samochodów ciężarowych.

Zauważając problemy związane z niedopełnianiem obowiązku odśnieżania samochodów ciężarowych przez kierowców jako czynnik, który negatywnie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wprowadziła zapisy dotyczące wykonania przez dzierżawcę terenu MOP-u urządzeń do odśnieżania pojazdów ciężarowych. W umowach zawieranych na dzierżawę terenu MOP-u zostały uwzględnione zapisy dotyczące budowy tego rodzaju infrastruktury w formie obowiązkowej (12 miesięcy od dnia odbioru nieruchomości) albo fakultatywnej (12 miesięcy od dnia podjęcia przez dzierżawcę lub GDDKiA decyzji o realizacji urządzeń).

Obecnie kierowcy pojazdów ciężarowych korzystają już z 25 urządzeń na sieci dróg szybkiego ruchu (24 rampy i 1 automatyczne urządzenie do odśnieżania):

- A1 MOP Woźniki Wschód w woj. śląskim,
- A1 MOP Woźniki Zachód w woj. śląskim (automatyczne urządzenie do odśnieżania),
- A1 MOP Mszana Południe w woj. śląskim,
- A1 MOP Stobiecko Szlacheckie Zachód w woj. łódzkim,
- A1 MOP Stobiecko Szlacheckie Wschód w woj. łódzkim,
- A4 MOP Przysiecz w woj. opolskim,
- A4 MOP Prószków w woj. opolskim,
- A4 MOP Jankowice Wielkie w woj. opolskim,
- S3 MOP Racula Zachód w woj. lubuskim,
- S5 MOP Gruczno Zachód w woj. kujawsko-pomorskim,
- S6 MOP Kamień Północ w woj. pomorskim,
- S6 MOP Kamień Południe w woj. pomorskim,
- S7 MOP Liksajny w woj. warmińsko-mazurskim,
- S7 MOP Majdany Wielkie w woj. warmińsko-mazurskim,
- S7 MOP Widoma Wschód w woj. małopolskim,
- S7 MOP Widoma Zachód w woj. małopolskim,
- S8 MOP Guzew Południe w woj. łódzkim,
- S8 MOP Kołaki w woj. podlaskim,
- S8 MOP Cibory Północ w woj. podlaskim,
- S19 MOP Obroki Zachód w woj. lubelskim,
- S19 MOP Obroki Wschód w woj. lubelskim,
- S61 MOP Budzisko Zachód w woj. podlaskim (dwie rampy),
- S61 MOP Chomentowo Wschód w woj. podlaskim,
- S61 MOP Chomentowo Zachód w woj. podlaskim.

Na etapie przygotowania, realizacji i planowania jest kolejnych 46 ramp. Obowiązek montowania ramp do odśnieżania pojazdów ciężarowych na MOP-ach stanowi element długofalowej polityki GDDKiA, zmierzającej do stworzenia spójnego i bezpiecznego systemu obsługi transportu ciężkiego w okresie zimowym oraz do realnego wsparcia

kierowców w wykonywaniu obowiązków wynikających z przepisów *Prawa o ruchu drogowym*.

W związku z powyższym w zakresie infrastrukturalnym, w odpowiedzi na postulaty kierowców, by ułatwić wywiązywanie się z obowiązku korzystania z pojazdów w sposób niezagrażający bezpieczeństwu uczestników ruchu, a więc m.in. prawidłowo odśnieżonych, doposażenie sieci drogowej w manualne rampy do odśnieżania pojazdów jest realizowane sukcesywnie, w miarę dostępnych możliwości finansowych, organizacyjnych i technicznych i nie są planowane inicjatywy legislacyjne w tym zakresie.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że w przypadku ewentualnej kolizji przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym z regulacjami dotyczącymi bezpieczeństwa i higieny pracy, w szczególności w odniesieniu do zadań związanych z odśnieżaniem i odladzaniem pojazdów ciężarowych wykonywanych przez kierowców na stanowiskach i miejscach udostępnianych przez zarządców infrastruktury logistycznej oraz operatorów dużych centrów dystrybucyjnych, rozstrzygające znaczenie ma stanowisko resortu właściwego do spraw pracy.

Zgodnie z informacją przekazaną przez Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, należy zwrócić uwagę na zasadę określoną w art. 207 § 1 i 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2025 r. poz. 227, z późn. zm.), zgodnie z którym pracodawca ponosi odpowiedzialność za stan bezpieczeństwa i higieny pracy w zakładzie pracy oraz jest obowiązany chronić zdrowie i życie pracowników przy odpowiednim wykorzystaniu osiągnięć nauki i techniki.

Pracodawca jest obowiązany m.in.:

- 1) organizować pracę w sposób zapewniający bezpieczne i higieniczne warunki pracy;
- 2) zapewniać przestrzeganie w zakładzie pracy przepisów oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, wydawać polecenia usunięcia uchybień w tym zakresie oraz kontrolować wykonanie tych poleceń;
- 3) reagować na potrzeby w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i higieny pracy oraz dostosowywać środki podejmowane w celu doskonalenia istniejącego poziomu ochrony zdrowia i życia pracowników, biorąc pod uwagę zmieniające się warunki wykonywania pracy;
- 4) zapewnić rozwój spójnej polityki zapobiegającej wypadkom przy pracy i chorobom zawodowym uwzględniającej zagadnienia techniczne, organizację pracy, warunki pracy, stosunki społeczne oraz wpływ czynników środowiska pracy.

Zgodnie z art. 226 Kodeksu pracy każdy pracodawca jest zobowiązany oceniać i dokumentować ryzyko zawodowe związane z wykonywaną pracą oraz stosować niezbędne środki profilaktyczne zmniejszające ryzyko, a także informować pracowników o ryzyku zawodowym i o zasadach ochrony przed zagrożeniami.

Należy również mieć na uwadze wydane na podstawie art. 237<sup>15</sup> § 1 Kodeksu pracy rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 r. poz. 1650, z późn. zm., dalej: „rozporządzenie o bhp”).

Zgodnie z definicją określoną w § 2 pkt 7 rozporządzenia o bhp ryzyko zawodowe to prawdopodobieństwo wystąpienia niepożądanych zdarzeń związanych z wykonywaną pracą, powodujących straty, w szczególności wystąpienia u pracowników niekorzystnych skutków zdrowotnych w wyniku zagrożeń zawodowych występujących w środowisku pracy lub sposobu wykonywania pracy. Zgodnie z § 39 rozporządzenia o bhp pracodawca zobowiązany jest do zapewnienia pracownikom bezpieczeństwa i higieny pracy, w szczególności przez zapobieganie zagrożeniom związanym z wykonywaną pracą, właściwą organizacją pracy, stosowanie koniecznych środków profilaktycznych oraz informowanie i szkolenie pracowników.

Obowiązek ten powinien być realizowany na podstawie ogólnych zasad dotyczących zapobiegania wypadkom i chorobom związanym z pracą, w szczególności przez:

- 1) zapobieganie zagrożeniom;
- 2) przeprowadzanie oceny ryzyka związanego z zagrożeniami, które nie mogą być wykluczone;
- 3) likwidowanie zagrożeń u źródeł ich powstawania;
- 4) dostosowanie warunków i procesów pracy do możliwości pracownika, w szczególności przez odpowiednie projektowanie i organizowanie stanowisk pracy, dobór maszyn i innych urządzeń technicznych oraz narzędzi pracy, a także metod produkcji i pracy – z uwzględnieniem zmniejszenia uciążliwości pracy, zwłaszcza pracy monotonnej i pracy w ustalonym z góry tempie, oraz ograniczenia negatywnego wpływu takiej pracy na zdrowie pracowników;
- 5) stosowanie nowych rozwiązań technicznych;
- 6) zastępowanie niebezpiecznych procesów technologicznych, urządzeń, substancji i innych materiałów – bezpiecznymi lub mniej niebezpiecznymi;
- 7) nadawanie priorytetu środkom ochrony zbiorowej przed środkami ochrony indywidualnej;
- 8) instruowanie pracowników w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy.

Jak wynika z cytowanego przepisu pracodawca powinien dążyć przede wszystkim do całkowitego wyeliminowania zagrożeń ze środowiska pracy. Dopiero w sytuacjach, kiedy nie można uniknąć zagrożeń pracodawca powinien dążyć do ograniczenia związanego z nimi ryzyka poprzez stosowanie rozwiązań technicznych/technologicznych czy przez organizację pracy lub zastosowanie środków ochrony zbiorowej, a gdy i to nie jest wystarczające – zastosowanie środków ochrony indywidualnej.

W ocenie Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, w odniesieniu do sposobu odśnieżania naczep, najwłaściwszym rozwiązaniem byłaby całkowita eliminacja

(niepotrzebnego) zagrożenia jakim jest wykonywanie tej czynności przez kierowcę będącego na dachu naczepy, przy czym powyższe nie stoi w żaden sposób w podnoszonej w interpelacji sprzeczności (kolizji) z obowiązkiem odśnieżania naczep wynikającym z przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Należy zauważyć, że na rynku dostępne są metody pozwalające na odśnieżenie naczepy bez konieczności wchodzenia na nią. Można w tym celu wykorzystać np. specjalne rampy lub podesty do odśnieżania, teleskopowe zgarniacze/miotły (*truck scraper*), systemy dmuchaw (*snow out truck*) czy podnośniki koszowe.

Biorąc pod uwagę bezwzględną odpowiedzialność pracodawcy za stan bezpieczeństwa i higieny pracy w zakładzie pracy, obowiązek dotyczący ochrony zdrowia i życia pracowników pracodawca musi realizować również niezależnie od swojej sytuacji finansowej. Również sytuacja materialna nie zwalnia z obowiązku dbania o bezpieczeństwo w zakładzie pracy – brak funduszy nie usprawiedliwia narażania życia lub zdrowia pracowników.

Sądy, w tym Sąd Najwyższy, wielokrotnie podkreślały, że pracodawca nie może tłumaczyć braku zapewnienia odpowiednich warunków bhp brakiem środków. Sąd Najwyższy w wyroku z 13 września 2016 r. (III PK 146/15) stwierdził, że pracodawca zobowiązany jest nie tylko do realizowania powszechnie obowiązujących przepisów bhp, gdyż jego zadanie sprowadza się również do zagwarantowania faktycznego bezpieczeństwa. Orzecznictwo wskazuje także, że niezapewnienie bezpiecznych warunków pracy to rażące naruszenie przepisów BHP, które nie może być usprawiedliwiane sytuacją ekonomiczną. Ignorowanie przepisów BHP to wykroczenie zagrożone karą grzywny od 1000 do 30 000 zł (art. 283 § 1 KP), a w skrajnych przypadkach – odpowiedzialnością karną.

Ponadto w sytuacji wykonywania pracy na wysokości pracownik (w tym wypadku kierowca) musi posiadać aktualne zaświadczenie lekarskie stwierdzające brak przeciwwskazań do pracy na wysokości oraz legitymować się szkoleniem BHP w tym zakresie, bowiem zgodnie z § 105 ust. 1 rozporządzenia o bhp praca wykonywana na powierzchni znajdującej się na wysokości co najmniej 1,0 m nad poziomem podłogi lub ziemi jest pracą na wysokości.

Zgodnie z informacją Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej – w interesie pracodawcy jest zatem zapewnienie pracownikowi bezpiecznych i higienicznych warunków pracy, w tym rozwiązań dotyczących możliwości bezpiecznego odśnieżenia naczepy – w pierwszej kolejności poprzez eliminację potrzeby wchodzenia na jej dach (przykładowe rozwiązania wskazano powyżej) lub przez zminimalizowanie ryzyka związanego z takim sposobem odśnieżania.

Pracodawca może to zrobić wyposażając kierowcę lub pojazd w sprzęt potrzebny do wejścia na naczepę, aby umożliwić wymagane prawem odśnieżanie. Należy pamiętać, że kierowca musi mieć możliwość zabezpieczenia się przed upadkiem z wysokości, do czego niezbędna jest odpowiednia infrastruktura.

Zasadne wydaje się wskazanie miejsc (parkingów) lub MOP-ów, w których kierowcy mogliby skorzystać z powyższych rozwiązań bądź przypiąć uprząż zabezpieczającą przed upadkiem z wysokości do odpowiednio przygotowanej konstrukcji. Powyżej wskazane zostały lokalizacje na drogach zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, gdzie taka infrastruktura do odśnieżania jest już zlokalizowana.

Należy podkreślić, że prawidłowe odśnieżanie i odladzanie dachów pojazdów ciężarowych ma istotne znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zalegające na powierzchni pojazdu warstwy śniegu lub lodu mogą w trakcie jazdy ulec przemieszczeniu bądź oderwaniu, stwarzając realne zagrożenie dla innych uczestników ruchu, w szczególności poprzez ograniczenie widoczności, uszkodzenie innych pojazdów lub doprowadzenie do poważnych zdarzeń drogowych. W konsekwencji obowiązek ten stanowi ważny element należytej dbałości o stan techniczny pojazdu oraz bezpieczne uczestnictwo w ruchu drogowym.

*Z poważaniem*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu