Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DDP-6.054.76.2026
Warszawa, 07 października 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z interpelacją nr 19807 Pani Posłanki Olgi Semeniuk-Patkowskiej z 16 września 2026 roku, przedstawiam poniższe informacje.

W latach 2022-2026 Oddziały Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zakupiły 617 247 ton soli drogowej o wartości:

- Rok 2022 – 58 279 000 zł
- Rok 2023 – 44 824 000 zł
- Rok 2024 – 58 585 000 zł
- Rok 2025 – 18 393 000 zł
- Rok 2026 – 28 794 000 zł

Z wydobycia krajowego pochodziło 531 517 ton soli. Z importu pochodziło 85 730 ton z niżej wymienionych państw:

- Białoruś – 50 405 ton
- Kazachstan – 6 157 ton
- Maroko – 17 652 ton
- Hiszpania – 4 893 ton
- Egipt – 6 623 ton

Z Kopalni Soli Kłodawa SA. pochodziło 397 772,69 ton soli drogowej. W postępowaniach dotyczących dostaw soli drogowej w latach 2022-2026, spółka lub oferenci dostarczający sól z Kłodawy złożyli 38 ofert z czego uzyskali 12 zamówień.

Najczęstszymi przyczynami wyboru ofert obejmujących dostawy soli importowanej była niższa cena ofertowa lub brak ofert obejmujących dostawy soli wydobywanej w Polsce. Wybór następował spośród ofert spełniających wymagania zamówienia, na podstawie kryteriów oceny określonych w dokumentacji postępowania. Kraj pochodzenia soli nie stanowił kryterium wyboru oferty.

Infolinia: +48 22 630 10 00
kancelaria@mi.gov.pl
www.gov.pl/web/infrastruktura

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

GDDKiA nie wymaga wskazania rzeczywistego państwa pochodzenia oferowanej soli oraz miejsca jej wydobycia. Sól powinna spełniać wymagania określone w Szczegółowej Specyfikacji Technicznej oraz w Wytycznych zimowego utrzymania dróg.

MI nie posiada danych dotyczących ilości i wartości soli drogowej kupowanej przez jednostki samorządu terytorialnego, spółki Skarbu Państwa oraz zarządców dróg innych niż GDDKiA.

MI ani GDDKiA nie prowadziły analiz dotyczących wpływu importu soli drogowej na sytuację ekonomiczną lub zdolności produkcyjne Kopalni Soli Kłodawa SA.

W zamówieniach na sól drogową są stosowane kryteria:

- cena 100%,
- cena 60% oraz skrócenie terminu dostawy 40%.

Obowiązujące przepisy umożliwiają premiowanie niższych emisji transportowych oraz rozwiązań zwiększających pewność dostaw, pod warunkiem zachowania zasad równego traktowania wykonawców, niedyskryminacji i proporcjonalności.

W zamówieniach publicznych można stosować kryteria związane z przedmiotem zamówienia, dotyczące np. emisji gazów cieplarnianych powstających podczas transportu, terminowości dostaw, czasu realizacji dostaw awaryjnych lub zapewnienia ciągłości zaopatrzenia. Kryteria te powinny być obiektywne, przejrzyste, weryfikowalne i dostępne na równych zasadach dla wszystkich wykonawców. Podstawę takiego podejścia stanowią w szczególności art. 18, 67 i 68 dyrektywy 2014/24/UE.

Krótszy łańcuch dostaw może być uwzględniany, jeżeli jego znaczenie dla realizacji konkretnego zamówienia jest uzasadnione, a sposób oceny spełnia powyższe warunki. Sama mniejsza odległość nie przesądza jednak o niższej emisyjności ani większej niezawodności dostaw.

Co do zasady niedopuszczalne jest natomiast przyznawanie dodatkowych punktów wyłącznie za pochodzenie produktu z Polski lub za krajowy status wykonawcy. Można zatem premiować konkretne korzyści środowiskowe i większą pewność dostaw, również gdy zapewniają je źródła krajowe, lecz nie samo krajowe pochodzenie. Stosowane kryteria nie mogą prowadzić do bezpośredniej ani ukrytej dyskryminacji wykonawców.

MI nie posiada informacji o koncepcja opracowania międzyresortowych jednolitych standardów zamówień na sól drogową, uwzględniających bezpieczeństwo surowcowe państwa i ryzyko przerwania importu.

Zapasy soli drogowej są gromadzone przez GDDKiA oraz regionalnych i lokalnych zarządców dróg na potrzeby zimowego utrzymania zarządzanej sieci drogowej. Natomiast utrzymywaniem rezerw strategicznych, w tym ich przechowywaniem, dokonywaniem wymiany lub zamiany oraz przeprowadzaniem konserwacji przechowywanych rezerw strategicznych zajmuje się Rządowa Agencja Rezerw Strategicznych.

MI nie dysponuje danymi dotyczącymi ilości soli sprowadzanej do Polski z podziałem na państwa pochodzenia i zastosowanie surowca. W zakresie soli drogowej pochodzenia zagranicznego w postępowaniach przetargowych ogłaszanych przez GDDKiA (tj. nie uwzględniają zakupów realizowanych przez Wykonawców realizujących usługi całorocznego utrzymania, którzy zgodnie z zawartymi umowami są zobowiązani do zapewnienia soli drogowej), dane te dla lat 2022-2026 kształtują się następująco:

Rok 2022	Białoruś	30 956,16	ton
Rok 2023	Białoruś	11 398,32	ton
	Kazachstan	3 233,78	ton
Rok 2024	Białoruś	8 050,36	ton
	Kazachstan	2 922,88	ton
	Maroko	15 068,52	ton
	Hiszpania	413,00	ton
Rok 2025	Maroko	2 583,69	ton
	Hiszpania	1 453,00	ton
Rok 2026	Hiszpania	3 027,00	ton
	Egipt	6623,14	ton

Sól drogowa stosowana do zimowego utrzymania dróg zarządzanych przez GDDKiA, niezależnie od kraju pochodzenia, musi spełniać wymagania jakościowe określone w dokumentacji danego zamówienia, w tym we właściwych Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych oraz wytycznych GDDKiA dotyczących zimowego utrzymania dróg. Kraj pochodzenia soli nie stanowi podstawy do obniżenia tych wymagań. GDDKiA prowadzi badania laboratoryjne obejmujące skład soli drogowej.

Nie stwierdzono przypadków wprowadzania zamawiających w błąd co do miejsca pochodzenia lub wydobycia dostarczanej soli.

W procesie planowania zamówień publicznych GDDKiA dotyczących soli drogowej ryzyko utraty krajowych zdolności wydobywczych wskutek długotrwałego wypierania soli krajowej przez import nie jest obecnie uwzględniane jako odrębny czynnik.

Należy przy tym odróżnić ocenę tego ryzyka od oceny bezpieczeństwa i ciągłości dostaw niezbędnych do zimowego utrzymania dróg. Ewentualne uwzględnienie ryzyka ograniczenia krajowych zdolności wydobywczych wymagałoby analizy jego wpływu na przyszłą dostępność soli i możliwość realizacji zadań przez GDDKiA.

Samo pochodzenie soli z Polski nie może stanowić podstawy preferencji w zamówieniach publicznych. Możliwe jest natomiast uwzględnianie obiektywnych i proporcjonalnych wymagań dotyczących bezpieczeństwa oraz ciągłości dostaw, związanych z przedmiotem zamówienia i stosowanych z poszanowaniem zasad równego traktowania wykonawców oraz niedyskryminacji.

Reasumując, GDDKiA, jako zarządca wybranych dróg, prowadzi działania mające na celu zabezpieczenie materiałów do zwalczania śliskości zimowej zgodnie z obowiązującymi przepisami, mając na uwadze racjonalność gospodarowania przyznanymi środkami i konieczność zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu w okresie zimowym. Natomiast kwestie dotyczące uznania wydobycia soli, w tym soli drogowej, jako elementu bezpieczeństwa państwa, koordynowania polityki zakupowej czy optymalizowania otoczenia prawno-administracyjnego pod kątem sytuacji ekonomicznej polskich przedsiębiorstw i ewentualne strategie w tym zakresie wykraczają poza kompetencje MI i GDDKiA.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z up. Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu