Urząd Regulacji Energetyki

RAPORT RYNKOWY

PREZESA URZĘDU REGULACJI ENERGETYKI

PALIWA CIEKŁE

2025 ROK

WARSZAWA, WRZESIEŃ 2026

SPIS TREŚCI

1. Definicja paliw ciekłych 3
2. Kompetencje Prezesa URE 5
2.1. Koncesjonowanie 5
2.2. Rejestr podmiotów przywożących 9
2.3. Kontrola działalności paliwowej 11
2.4. Realizacja Narodowego Celu Wskaźnikowego 14
3. Infrastruktura rynku paliw ciekłych 19
4. Rynek paliw ciekłych 21
4.1. Wytwarzanie paliw ciekłych 21
4.2. Przywóz paliw ciekłych z zagranicy 22
4.3. Obrót paliwami ciekłymi 22
4.4. Magazynowanie, przeładunek i przesyłanie paliw ciekłych 28
5. Zmiany w prawie 31
6. Szara strefa 32
7. Platforma Paliwowa 34
8. Perspektywy rynku paliw ciekłych 36

1. DEFINICJA PALIW CIEKŁYCH

Zgodnie z art. 3 pkt 3b ustawy – Prawo energetyczne[1] paliwa ciekłe to ciekłe nośniki energii, w tym zawierające dodatki, określone w załączniku A rozdział 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1099/2008[2], niezależnie od ich przeznaczenia, a także ciekłe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu, w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 10b ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych[3], których szczegółowy wykaz zawiera rozporządzenie Ministra Aktywów Państwowych z dnia 27 listopada 2019 r.[4] W myśl tych przepisów paliwami ciekłymi są produkty wymienione w Tabeli 1.

Tabela 1. Wykaz paliw ciekłych wraz z kodami CN

Rodzaj paliwa	Klasyfikacja Nomenklatury Scalonej (kody CN)
półprodukty rafineryjne	2707 50 00 z wyłączeniem produktów przeznaczonych na cele inne niż opałowe, napędowe lub żeglugowe, 2710 12 11, 2710 12 15, 2710 19 11, 2710 19 15, 2710 19 31, 2710 19 35, 2710 19 51, 2710 19 55
gaz płynny LPG	2711 12, 2711 13, 2711 14 00, 2711 19 00, 2901 10 00 z wyłączeniem produktów przeznaczonych na cele inne niż opałowe, napędowe lub żeglugowe – z wyłączeniem mieszanin propanu-butanu uzyskiwanych w procesach uzdatniania płynów złożowych
benzyny ciężkie	2710 12 11, 2710 12 15
benzyny silnikowe	2710 12 25 z wyłączeniem benzyn lakowych i przemysłowych, 2710 12 41, 2710 12 45, 2710 12 49, 2710 12 50, 2710 12 90, 2207 20 00, 3824 99 92 w zakresie alkoholu etylowego w mieszankach benzyny z zawartością alkoholu etylowego ponad 10 proc. (v/v), z wyłączeniem alkoholu etylowego i pozostałych wyrobów alkoholowych, przeznaczonych na cele inne niż opałowe, napędowe lub żeglugowe
benzyny lotnicze	2710 12 31
paliwa typu benzynowego do silników odrzutowych	2710 12 70
paliwa typu nafty do silników odrzutowych	2710 19 21
inne rodzaje nafty	2710 19 25, 2710 19 29
oleje napędowe, w tym lekkie oleje opałowe	2710 19 42, 2710 19 44, 2710 19 46, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 11, 2710 20 16, 2710 20 19
ciężkie oleje opałowe	2707 99 19, 2707 99 91, 2707 99 99, 2710 19 62, 2710 19 66, 2710 19 67, 2710 20 32, 2710 20 38, 2710 20 90
benzyny lakowe i przemysłowe	2710 12 21, 2710 12 25

[1] Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (t. jedn. Dz. U. z 2026 r. poz. 43 z późn. zm.), dalej jako ustawa – Prawo energetyczne.
[2] Rozporządzenie z dnia 22 października 2008 r. w sprawie statystyki energii (Dz. U. L 304 z 14 listopada 2008 r. z późn. zm.).
[3] Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2025 r. poz. 901 z późn. zm.), dalej jako ustawa o biopaliwach.
[4] Rozporządzenie Ministra Aktywów Państwowych z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego wykazu paliw ciekłych, których wytwarzanie, magazynowanie lub przeładunek, przesyłanie lub dystrybucja, obrót, w tym obrót z zagranicą, wymaga koncesji oraz których przywóz wymaga wpisu do rejestru podmiotów przywożących (t. jedn. Dz. U. z 2025 r. poz. 1334).

Rodzaj paliwa	Klasyfikacja Nomenklatury Scalonej (kody CN)
biopaliwa ciekłe	biopaliwa ciekłe: a) 2710 19 42 w zakresie hydrorafinowanego oleju, b) 3824 99 92 w zakresie alkoholu etylowego, c) inne niż wymienione w lit. a i b bez względu na kod CN – z wyłączeniem biopaliw ciekłych stanowiących dodatki do paliw ciekłych oraz biopaliw ciekłych przeznaczonych na cele inne niż opałowe, napędowe lub żeglugowe
smary	2710 19 71, 2710 19 75, 2710 19 81, 2710 19 83, 2710 19 85, 2710 19 87, 2710 19 91, 2710 19 93, 2710 19 99, 2710 20 90, 3403 19 10, 3403 19 20, 3403 19 80
ciekłe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu, w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 10b ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych	bez względu na kod CN

W świetle ustawy – Prawo energetyczne o zakwalifikowaniu danego produktu do kategorii paliw ciekłych decydują następujące przesłanki: czy produkt spełnia definicję zawartą w załączniku A rozdział 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1099/2008 oraz czy jest paliwem węglowym pochodzącym z recyklingu, a także czy kod CN tego produktu jest ujęty w szczegółowym wykazie paliw ciekłych.

Paliwa ciekłe mają bardzo szerokie zastosowanie. Największe znaczenie ma zastosowanie transportowe, obejmujące zwłaszcza oleje napędowe, benzyny silnikowe, gaz płynny LPG oraz paliwa lotnicze. Inne istotne przeznaczenie paliw ciekłych to:

- cele opałowe zaspokajane przez oleje opałowe oraz gaz płynny LPG,
- cele komunalne realizowane poprzez dostawy gazu płynnego LPG w butlach wielokrotnego napełniania, przeznaczonych do zasilania urządzeń gospodarstwa domowego, ogrzewania oraz gastronomii,
- cele technologiczne obejmujące zastosowanie w produkcji i usługach: gazu płynnego LPG, olejów napędowych, naft, benzyn lakowych i przemysłowych oraz smarów.
  Przykładowe zastosowania tych produktów to produkcja: propellantów aerozolowych i materiałów wybuchowych, środków smarnych i natłuszczających, kosmetyków, podpałki do grilla, olejków do lamp, chemii przemysłowej i gospodarczej, asfaltów, tworzyw sztucznych, żywic, produktów biobójczych, produktów medycznych, repelentów, farb i lakierów, chemii technicznej w postaci aerozolu i innych aplikacji.

2. KOMPETENCJE PREZESA URE

Rynek paliw ciekłych w Polsce jest rynkiem częściowo regulowanym. Oznacza to, że Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki (dalej: „Prezes URE" lub „Regulator") wyposażono w kompetencje do:

- udzielania, zmiany i cofania koncesji zezwalających na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania, magazynowania, przeładunku, przesyłania i dystrybucji oraz obrotu na terenie Polski, jak i obrotu z zagranicą,
- prowadzenia rejestru podmiotów przywożących,
- przeprowadzania kontroli warunków prowadzenia działalności objętej koncesją albo wpisem do rejestru podmiotów przywożących, a także warunków udzielonych koncesji[5],
- przeprowadzania postępowań wyjaśniających w celu ustalenia istnienia podstaw do złożenia zawiadomienia o podejrzeniu popełnienia przestępstwa polegającego na wykonywaniu działalności gospodarczej bez koncesji lub bez wpisu do rejestru podmiotów przywożących,
- monitorowania i rozliczania realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego dotyczącego stosowania komponentów odnawialnych w paliwach transportowych.

Prezes URE ma też szerokie uprawnienia jakie daje art. 28 ustawy – Prawo energetyczne. Na podstawie tego przepisu Prezes URE ma prawo wglądu do ksiąg rachunkowych przedsiębiorstwa energetycznego i podmiotu przywożącego oraz może żądać przedstawienia informacji dotyczących wykonywanej przez to przedsiębiorstwo działalności gospodarczej, w tym informacji o jego projektach inwestycyjnych, z zachowaniem przepisów o ochronie informacji niejawnych i innych informacji prawnie chronionych. Powyższe uprawnienie dotyczy również przedsiębiorstw energetycznych niemających koncesji. Zarówno odmowa udzielenia informacji, o których mowa w art. 28 ustawy – Prawo energetyczne, jak i świadome lub w wyniku z niedbalstwa wprowadzenie w błąd Prezesa URE w zakresie przedstawianych na jego żądanie informacji, podlega karze pieniężnej.

Regulator nie posiada natomiast kompetencji do zatwierdzania i kontrolowania cen paliw ciekłych oraz nie rozstrzyga sporów pomiędzy przedsiębiorstwami funkcjonującymi na rynku paliw ciekłych, jak i też pomiędzy przedsiębiorstwami i odbiorcami.

2.1. KONCESJONOWANIE

Prezes URE jest organem koncesyjnym udzielającym koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie paliw ciekłych, paliw gazowych (w tym skraplania gazu ziemnego oraz regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego LNG), energii elektrycznej oraz ciepła, a od wejścia w życie nowelizacji[6] ustawy – Prawo energetyczne z dniem 20 stycznia 2025 r. – również wodoru.

Zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy – Prawo energetyczne, uzyskania koncesji w zakresie paliw ciekłych wymaga wykonywanie działalności gospodarczej polegającej na:

- wytwarzaniu paliw ciekłych (WPC),
- magazynowaniu lub przeładunku paliw ciekłych (MPC),
- przesyłaniu lub dystrybucji paliw ciekłych (PPC),

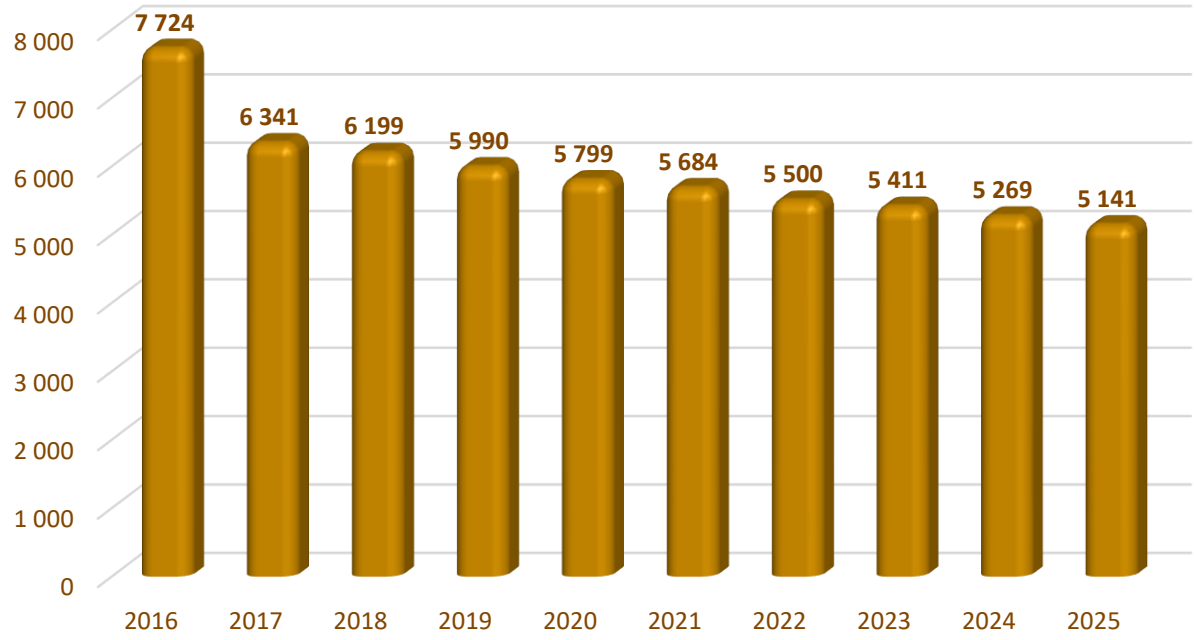
[5] Więcej informacji o sposobie wykonywania kontroli na rynku paliw ciekłych zawiera Informator Kontroli dostępny na stronie PIB URE, https://bip.ure.gov.pl/bip/kontrole-paliwa-ciekle/3593,Informator-Kontroli.html

[6] Ustawa z dnia 21 listopada 2024 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2024 r. poz. 1881).

– obrocie paliwami ciekłymi, z wyłączeniem obrotu gazem płynnym LPG, jeżeli roczna wartość tego obrotu nie przekracza równowartości 10 000 euro[7] (OPC),
– obrocie paliwami ciekłymi z zagranicą (OPZ).

Liczba udzielonych przez Prezesa URE koncesji na obrót paliwami ciekłymi (OPC) od 2016 r. systematycznie maleje i na 31 grudnia 2025 r. wynosiła 5 141. W porównaniu do 31 grudnia 2024 r. jest to spadek o 2,4 proc., natomiast w porównaniu do 31 grudnia 2016 r. to spadek o 33,4 proc.

Rysunek 1. Liczba koncesji OPC w latach 2016 - 2025 (stan na 31 grudnia danego roku)



Źródło: URE.

Systematyczny spadek liczby koncesji OPC jest następstwem:

a) uszczelnienia rynku paliw ciekłych w ramach tzw. pakietu paliwowego oraz pakietu energetycznego[8] (lata 2016–2017), które zaostrzyły wymogi uzyskania i utrzymania koncesji na obrót paliwami ciekłymi oraz wprowadziły obowiązek wpisu do rejestru podmiotów przywożących. Jednocześnie na Prezesa URE nałożono obowiązek dokonania pełnej weryfikacji każdego podmiotu posiadającego koncesję OPC, które to zobowiązane zostały do złożenia wniosków o zmianę koncesji, a brak wniosku w zakreślonym przez ustawodawcę terminie do 16 stycznia 2017 r. oznaczał wygaśnięcie koncesji z mocy prawa. W ten sposób koncesję utraciło 1 619 podmiotów,
b) cofnięcia koncesji przez Prezesa URE, najczęściej wskutek:

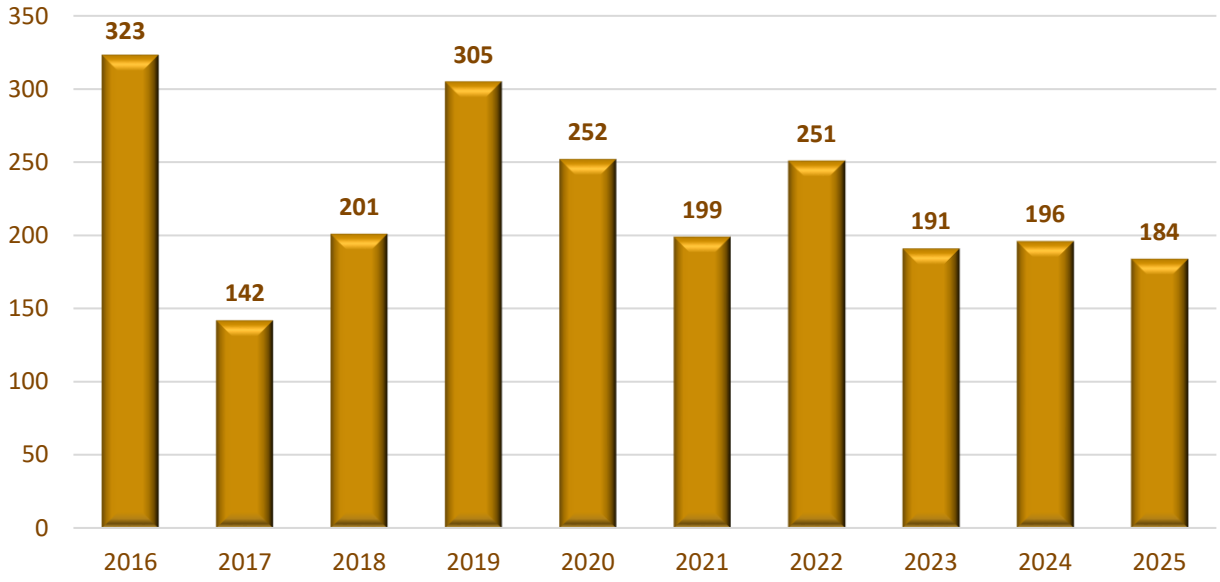
[7] Stosownie do brzmienia art. 32 ust. 1 pkt 4 lit. a ustawy – Prawo energetyczne.
[8] Pakiet paliwowy to nazwa nowelizacji przepisów, która eliminowały luki w przepisach VAT, akcyzowych i koncesyjnych, regulujących obrót paliwami płynnymi (ustawa z dnia 7 lipca 2016 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw – Dz. U. z 2016 r. poz. 1052), natomiast pakiet energetyczny to nowelizacja przepisów ustawy – Prawo energetyczne i innych ustaw, w których m.in. uszczelniono system koncesyjny oraz przywrócono obowiązek posiadania koncesji na obrót benzyną lotniczą, a także zwiększono kontrolę nad systemem zapasów interwencyjnych ropy naftowej i paliw płynnych (ustawa z dnia 22 lipca 2016 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw – Dz. U. z 2016 r. poz. 1165).

- trwałego zaprzestania prowadzenia działalności koncesjonowanej (cofnięcie następuje tak na wniosek koncesjonariusza jak i z urzędu);
- utraty rejestracji jako podatnik VAT;
- upadłości lub likwidacji;
- niespełniania warunków technicznych posiadania koncesji.

Liczbę cofniętych koncesji OPC w latach 2016 - 2025 przedstawia Rysunek 2.

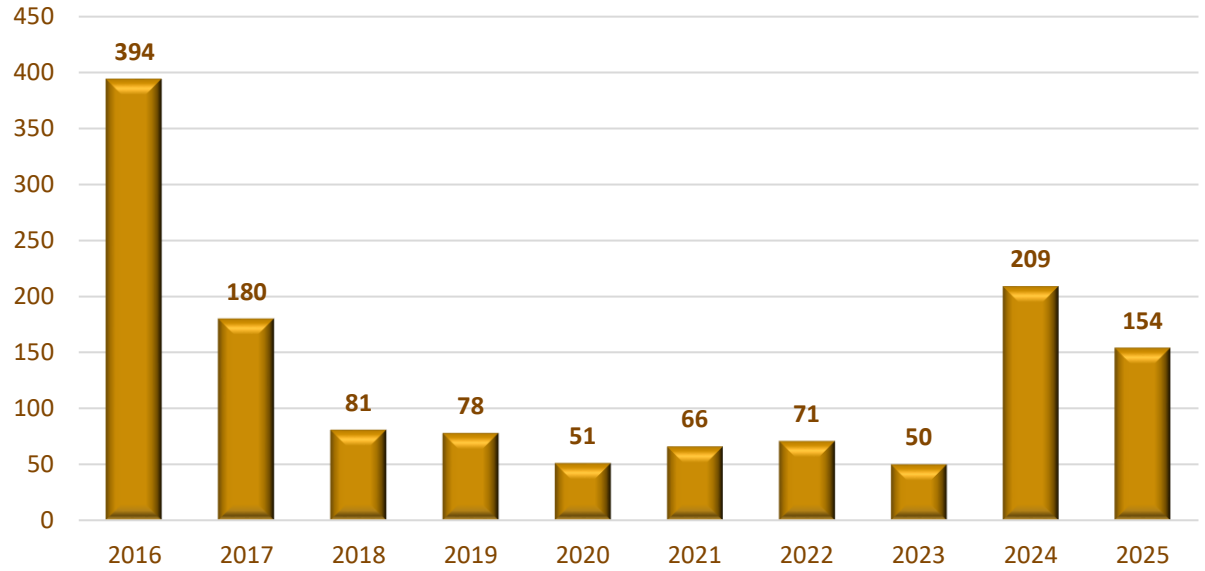
c) utraty koncesji w związku z upływem czasu na jaki została udzielona i brakiem wniosku o jej przedłużenie albo udzielenie nowej. Liczbę koncesji OPC, które wygasły w latach 2016 - 2025 na skutek upływu czasu na jaki zostały udzielone przedstawia Rysunek 3.

Rysunek 2. Liczba koncesji OPC cofniętych w latach 2016 - 2025



Źródło URE.

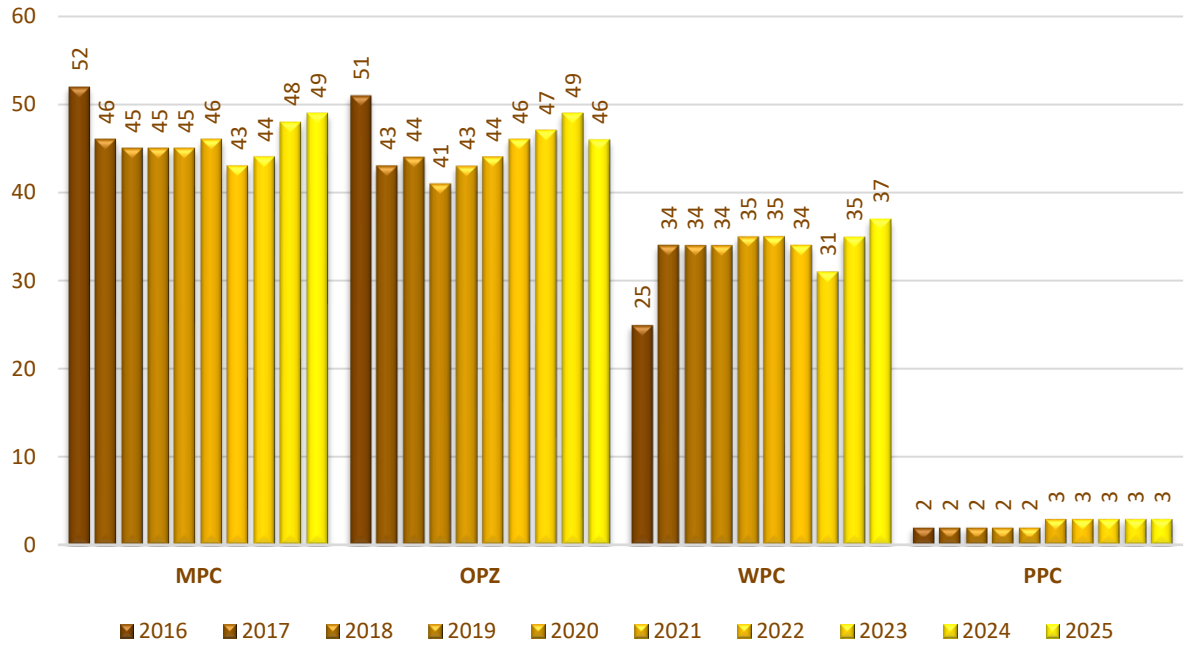
Rysunek 3. Liczba koncesji OPC, które wygasły w latach 2016 - 2025 na skutek upływu czasu na jaki zostały udzielone



Źródło URE.

W zakresie wytwarzania, przesyłania lub dystrybucji, magazynowania lub przeładunku paliw ciekłych oraz obrotu paliwami ciekłymi z zagranicą liczba przedsiębiorców posiadających koncesję, co do zasady, nie ulega znaczącym zmianom. Wyjątkiem w tym zakresie jest liczba koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych. W latach 2016 - 2017 tj. po wejściu w życie pakietu paliwowego, początkowo liczba przedsiębiorców posiadających koncesję na wytwarzanie paliw ciekłych zmniejszyła się z 43 do 25, by następnie wzrosnąć do 34. Było to wynikiem zmiany[9] ustawy – Prawo energetyczne polegającej na rozszerzeniu definicji wytwarzania paliw ciekłych. Obowiązkiem uzyskania koncesji objęta została produkcja paliw premium[10] oraz mieszanie ze sobą gazów płynnych LPG.

Rysunek 4. Liczba koncesji WPC, MPC, PPC, OPZ w latach 2016–2025 (stan na 31 grudnia danego roku)



Źródło: URE.

Prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania, magazynowania lub przeładunku, przesyłania lub dystrybucji, obrotu paliwami ciekłymi, w tym obrotu paliwami ciekłymi z zagranicą, bez wymaganej koncesji, podlega grzywnie do 5 000 000 zł albo karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 5[11].

Z posiadaniem koncesji w zakresie paliw ciekłych związane są obowiązki sprawozdawcze i informacyjne. Realizowane są one w całości za pośrednictwem Platformy Paliwowej.

Każdy koncesjonariusz posiadający koncesję na wytwarzanie paliw ciekłych lub koncesję na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, zobowiązany jest przekazywać comiesięczne sprawozdania o rodzajach oraz ilości wytworzonych, przywiezionych i wywiezionych paliw ciekłych, a także ich przeznaczeniu. Natomiast każdy posiadający koncesję na magazynowanie lub przeładunek oraz przesyłanie lub

[9] Art. 1 pkt 1 lit. d ustawy z dnia 22 lipca 2016 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1165).
[10] Produkcja paliw premium to produkcja ulepszonej benzyny silnikowej lub oleju napędowego z dodatkami czyszczącymi, wyższą liczbą oktanową lub cetanową oraz substancjami chroniącymi silnik.
[11] Art. 57g ust. 1 ustawy – Prawo energetyczne.

dystrybucję paliw ciekłych ma obowiązek złożenia comiesięcznych sprawozdań o podmiotach, którym świadczone były usługi magazynowania, przeładunku, przesyłania lub dystrybucji paliw ciekłych.

Przedsiębiorcy posiadający koncesje paliwowe (niezależnie od rodzaju) zobowiązani również są do składania informacji o rodzajach i infrastruktury paliw ciekłych wykorzystywanej do prowadzenia działalności gospodarczej w terminie 7 dni od zaistniałych zmian (jeśli przedsiębiorca taką posiada).

Sprawozdania te służą zapewnieniu aktualnych danych o przywozie paliw ciekłych i umożliwiają weryfikację prawidłowości wykonywania działalności przez podmioty posiadające koncesje paliwowe.

2.2. REJESTR PODMIOTÓW PRZYWOŻĄCYCH

Rejestr podmiotów przywożących (RPP) został wprowadzony do porządku prawnego w 2016 r.[12] jako element pakietu paliwowego służącego uszczelnieniu rynku paliw ciekłych oraz przeciwdziałaniu szarej strefie. Jednak stosownie do brzmienia przepisów przejściowych[13] pierwsze wnioski o wpis wpłynęły do URE[14] 28 grudnia 2016 r. Oznacza to, że Prezes URE pierwszych wpisów do RPP dokonał w 2017 r. Wpis do RPP jest dokonywany w drodze decyzji administracyjnej.

Status podmiotu przywożącego jest samodzielnym bytem prawnym, niezależnym od koncesji. Działalność ta jest bardziej zliberalizowana niż działalność objęta koncesją, lecz nadal wykonywana jest w obszarze ściśle regulowanym. Rejestr jest jawny, a jego dane publikowane są w BIP URE.

Obowiązek wpisu dotyczy nie tylko przedsiębiorstw paliwowych, lecz wszystkich podmiotów dokonujących przywozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej paliw ciekłych wymienionych w § 2 rozporządzenia Ministra Aktywów Państwowych [15] z wyjątkiem przypadków wskazanych w przepisach[16].

Rejestr obejmuje podmioty dokonujące nabycia wewnątrzwspólnotowego lub importu paliw ciekłych, które co do zasady nie są następnie przedmiotem dalszego obrotu w modelu wymagającym koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą.

Brak wpisu do RPP przy jednoczesnym dokonywaniu przywozu paliw jest zagrożony karą grzywny do 2 500 000 zł i stanowi przestępstwo formalne[17].

---

[12] Art. 1 pkt 9 ustawy z dnia 22 lipca 2016 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1165).

[13] Art. 17 ustawy z dnia 22 lipca 2016 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1165).

[14] Urząd Regulacji Energetyki, zwany „URE" lub „Urząd".

[15] Z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego wykazu paliw ciekłych, których wytwarzanie, magazynowanie lub przeładunek, przesyłanie lub dystrybucja, obrót, w tym obrót z zagranicą, wymaga koncesji oraz których przywóz wymaga wpisu do rejestru podmiotów przywożących (t. jedn. Dz. U. z 2025 r. poz. 1334).

[16] Wyjątki dotyczą paliw ciekłych, które:

a) są przywożone na cel inny niż: opałowy, napędowy, żeglugowy, tj.:
   - półproduktów rafineryjnych o kodzie CN 2707 50 00;
   - gazu płynnego LPG o kodzie CN 2901 10 00;
   - benzyn silnikowych o kodzie CN 2207 20 00 z wyłączeniem alkoholu etylowego skażonego i pozostałych wyrobów alkoholowych skażonych;
   - benzyn silnikowych o kodzie CN 3824 99 92 w zakresie alkoholu etylowego w mieszankach benzyny z ponad 10 proc. zawartością alkoholu etylowego;
   - biopaliw ciekłych,
b) gazu płynnego LPG o kodach CN 2711 12, 2711 13, 2711 14 00, 2711 19 00, 2901 10 00 bez względu na przeznaczenie pod warunkiem, że roczna wartość obrotu nie przekroczy równowartości 10 000 euro.

[17] Art. 57g ust. 2 ustawy – Prawo energetyczne.

W Tabeli 2 przedstawiono informacje o dokonanych wpisach, wykreśleniach oraz aktywnych wpisach w RPP w latach 2017 - 2025.

Tabela 2. Dane dotyczące rejestru podmiotów przywożących w latach 2017 - 2025

Rok	Liczba		
	nowych wpisów	wykreśleń	podmiotów wpisanych do RPP*
2017	525	74	451
2018	67	97	396
2019	84	60	420
2020	157	64	513
2021	71	88	469
2022	69	103	462
2023	67	64	465
2024	68	37	499
2025	64	41	519

* stan na 31 grudnia danego roku.

Źródło: URE.

W 2025 r. wpis w RPP posiadało 557 podmiotów, z rejestru wykreślono 41 i wpisano 64 przedsiębiorców. W roku tym dokonano 100 zmian wpisów, 3 podmiotom odmówiono wpisu, a w 27 przypadkach postępowania umorzono.

Z wpisem do RPP związane są obowiązki informacyjne i sprawozdawcze, realizowane za pośrednictwem portalu Platforma Paliwowa, tj. przekazywania sprawozdań o rodzajach oraz ilości wytworzonych, przywiezionych i wywiezionych paliw ciekłych, a także ich przeznaczeniu, w terminie 20 dni od dnia zakończenia miesiąca, którego dotyczy sprawozdanie[18] oraz informacji o rodzajach i lokalizacji infrastruktury paliw ciekłych wykorzystywanej do prowadzonej działalności w terminie 7 dni od dnia rozpoczęcia lub zaprzestania eksploatacji infrastruktury[19] (jeśli przedsiębiorca taką posiada). Podobnie jak w przypadku sprawozdań składanych przez przedsiębiorców posiadających koncesje, sprawozdania te służą zapewnieniu aktualnych danych o przywozie paliw ciekłych i umożliwiają weryfikację prawidłowości wykonywania obowiązków przez podmioty przywożące. Ponadto każda zmiana w zakresie posiadanego wpisu do RPP, zgodnie z art. 32d ust. 1 i 2 pkt 1 ustawy – Prawo energetyczne, wymaga od przedsiębiorcy złożenia w terminie 7 dni, wniosku o zmianę posiadanej decyzji lub wniosku o wykreślenie z przedmiotowego rejestru.

Najpopularniejsze paliwa ciekłe, które w 2025 r. były przywożone z zagranicy, to: smary (505 podmiotów), benzyny lakowe i przemysłowe (159 podmiotów) i inne nafty (124 podmioty).

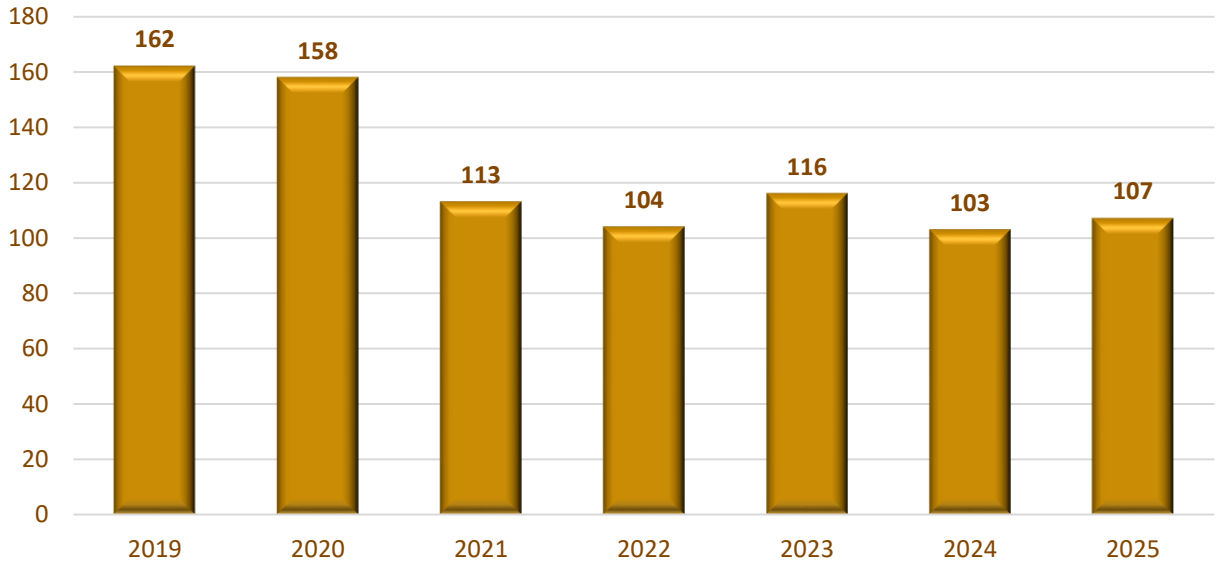
W 2025 r. podmioty posiadające wyłącznie wpis do RPP (nie posiadające koncesji OPZ) dokonały przywozu benzyn lakowych i przemysłowych o łącznym wolumenie 51 844,82 m^3 – w tym 46 proc. z przeznaczeniem na sprzedaż, innych rodzajów naft o wolumenie 4 990,27 m^3 – w tym 87 proc. na sprzedaż, oraz smarów o wolumenie 244 518,03 t. – w tym 61 proc. na sprzedaż, 21 proc. na przetworzenie na paliwa ciekłe, 7 proc. na przetworzenie na produkty niebędące paliwami ciekłymi oraz 11 proc. na inne cele, takie jak usługi serwisowe lub zużycie własne.

[18] Art. 43d ust. 1 ustawy – Prawo energetyczne.
[19] Art. 43e ust. 1 ustawy – Prawo energetyczne.

2.3. KONTROLA DZIAŁALNOŚCI PALIWOWEJ

Prezes URE przeprowadza kontrole albo prowadzi postępowania wyjaśniające w sprawie naruszenia warunków prowadzenia działalności objętej koncesjami paliwowymi oraz wpisem do RPP[20]. Kontrole prowadzone są zgodnie z corocznym planem kontroli, który sporządzany jest po uprzednim dokonaniu okresowej analizy prawdopodobieństwa naruszenia prawa w ramach wykonywania działalności gospodarczej. Analiza obejmuje identyfikację obszarów podmiotowych i przedmiotowych, w których ryzyko naruszenia przepisów jest największe[21]. Oznacza to, że w poszczególnych latach zakres kontroli może, i ulega zmianom. Liczbę przeprowadzonych przez Prezesa URE kontroli przedstawia Rysunek 5.

Rysunek 5. Liczba kontroli przeprowadzonych przez Prezesa URE w latach 2019 - 2025



Źródło: URE.

Na przestrzeni lat 2019 - 2025 prowadzono kontrole dotyczące, w szczególności:

- rozpoczęcia prowadzenia działalności gospodarczej objętej koncesją,
- zakresu prowadzonej działalności gospodarczej przez podmioty, którym odmówiono udzielenia lub zmiany koncesji,
- magazynowania lub przeładunku paliw ciekłych w zakresie sposobu wykorzystania instalacji przeładunku paliw ciekłych, zgłoszonych w ramach informacji o eksploatowanej infrastrukturze technicznej,
- rozlewni gazu płynnego LPG w tym sprzedaż butli,
- działalności gospodarczej objętej koncesją na zasadach obrotu paliwami ciekłymi bez wykorzystywania infrastruktury technicznej,
- kontenerowych stacji paliw ciekłych,
- przedsiębiorców dokonujących obrotu paliwami ciekłymi za pomocą środków transportu (cystern samochodowych) w zakresie sprzedaży oleju napędowego,

[20] Art. 23r ustawy – Prawo energetyczne.
[21] Art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t. jedn. Dz. U. z 2025 r. poz. 1480).

- dochowania ciągłości ważności decyzji zezwalających na eksploatację urządzeń technicznych zlokalizowanych na terenie stacji paliw ciekłych oraz urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych,
- spełnienia warunku sprzedaży paliw ciekłych wyłącznie podmiotom posiadającym koncesję,
- spełnienia warunku świadczenia usług logistycznych podmiotom posiadającym koncesję,
- spełnienia przez przedsiębiorstwo energetyczne obowiązku prowadzenia wykazu przedsiębiorstw energetycznych posiadających koncesję.

W wyniku przeprowadzonych kontroli stwierdzono, że w zdecydowanej większości przypadków przedsiębiorcy prowadzą działalność gospodarczą zgodnie z warunkami udzielonych koncesji paliwowych. Wyjątkiem były kontrole przeprowadzone w rozlewniach gazu płynnego LPG, gdzie u ponad połowy kontrolowanych przedsiębiorców występował brak urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.

W sytuacji stwierdzenia w toku kontroli nieprawidłowości, Prezes URE podejmuje czynności zmierzające do nałożenia kar pieniężnych lub ograniczenia zakresu koncesji.

Działania sankcyjne Regulatora przynoszą oczekiwane rezultaty i przedsiębiorcy dostosowują swoją działalność do brzmienia warunków koncesyjnych.

Prezes URE otrzymuje również informacje o kontrolach na rynku paliw ciekłych przeprowadzanych na przez inne organy i podmioty wymienione w art. 23r ust. 3 ustawy – Prawo energetyczne[22].

Najwięcej informacji napływa od:

- Szefa Krajowej Administracji Skarbowej – zła jakość paliw,
- Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego – eksploatowanie niezgodnie z przepisami butli z gazem płynnym LPG,
- Inspekcji Handlowej – zła jakość paliw,
- organów administracji miar – eksploatacja odmierzaczy paliw bez stosownych pozwoleń.

Otrzymywane informacje z reguły dotyczą stwierdzonych nieprawidłowości u przedsiębiorców, którzy naruszenia dokonali po raz pierwszy. Wyjątkiem od tej sytuacji są informacje otrzymywane od Inspekcji Handlowej dotyczące złej jakości paliw ciekłych oferowanych do sprzedaży na stacjach paliw. W latach 2019 - 2025 do URE wpłynęło 139 informacji o przedsiębiorcach wprowadzających do sprzedaży paliwa ciekłe niespełniające parametrów jakościowych, z czego 77 informacji dotyczyło przedsiębiorców, którzy wprowadzali do obrotu paliwa o niewłaściwej jakości dwa i więcej razy, a 66 informacji dotyczyło przedsiębiorców, którzy wprowadzili paliwa o niewłaściwej jakości po raz pierwszy. Powyższe wynika najczęściej z faktu, że najwięcej informacji o wprowadzaniu do obrotu paliw ciekłych niespełniających parametrów jakościowych dotyczy przedsiębiorców posiadających największą liczbą stacji paliw ciekłych[23].

W następstwie otrzymanych informacji Prezes URE prowadzi postępowania w sprawie wymierzenia kary pieniężnej. W skrajnych przypadkach otrzymane informacje prowadzić mogą do podjęcia przez

[22] Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, Prezesa Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych, Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego, Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, Inspekcji Handlowej, Państwowej Inspekcji Pracy oraz od organów: Policji, Prokuratury, Inspekcji Ochrony Środowiska, Państwowej Straży Pożarnej, nadzoru budowlanego, administracji miar i Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

[23] Patrz: Tabela 12.

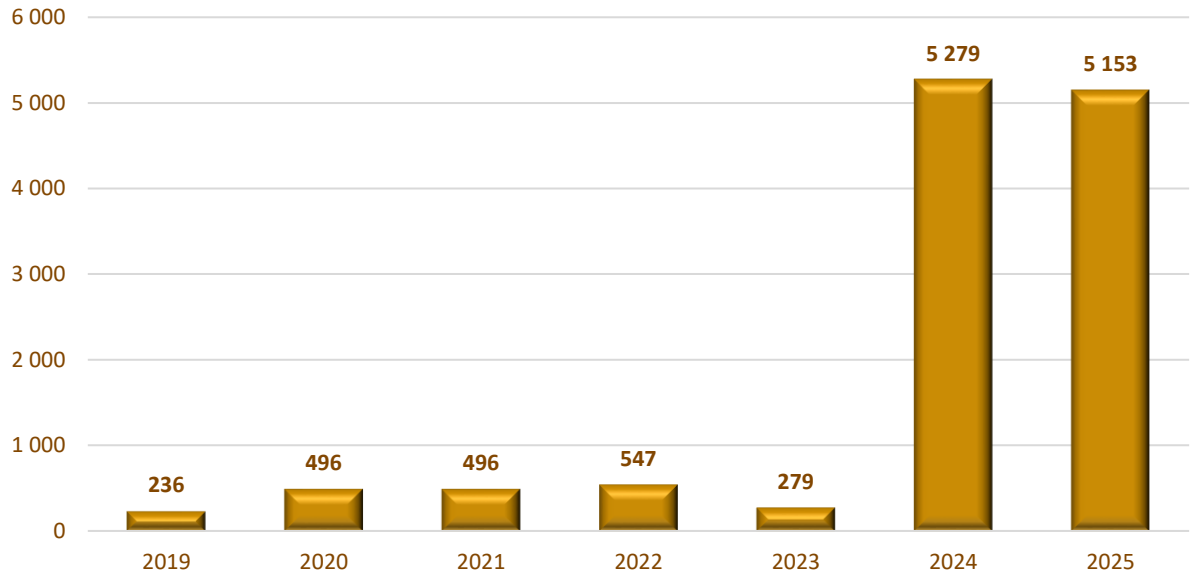
Prezesa URE działań w kierunku cofnięcia koncesji w związku z rażącym naruszeniem określonych w niej warunków, w szczególności gdy naruszenia stwierdzane są wielokrotnie.

Przekazywane Prezesowi URE informacje dotyczyć mogą również nieprawidłowości w zakresie realizacji przez przedsiębiorstwa paliwowe obowiązku określonego w art. 43e ust. 1 ustawy – Prawo energetyczne, tj. właściwego zgłoszenia eksploatowanej w ramach działalności koncesjonowanej infrastruktury technicznej, jak również spełnienia obowiązku posiadania odpowiedniej koncesji w zakresie paliw ciekłych lub wpisu do rejestru podmiotów przywożących.

Prezes URE, poza wspomnianymi wyżej kontrolami, przeprowadza również czynności sprawdzające na rynku paliw ciekłych. Mają one na celu ustalenie, czy przedsiębiorcy spełniają warunki prowadzenia działalności objętej koncesjami. Czynności takie w znaczącej części przypadków nie angażują przedsiębiorców, gdyż polegają na analizie informacji już posiadanych przez Regulatora, jak np.: informacje o eksploatowanej infrastrukturze, czy formularze opłaty koncesyjnej lub też na podstawie informacji posiadanych przez inne organy (np. rejestr podatników VAT, sprawozdania finansowe spółek prawa handlowego, zapisy rejestru SENT). Czynności te w dużej mierze wykonywane są z wykorzystaniem narzędzi informatycznych opracowanych we własnym zakresie przez merytorycznych pracowników Urzędu.

Liczbę przeprowadzonych przez Prezesa URE czynności sprawdzających przedstawia Rysunek 6.

Rysunek 6. Liczba czynności sprawdzających przeprowadzonych przez Prezesa URE w latach 2019 - 2025



Źródło: URE.

Ponadto – jak już zasygnalizowano – Prezes URE, w zakresie działalności związanej z paliwami ciekłymi może przeprowadzać postępowanie wyjaśniające[24]. Mają one na celu ustalenie, czy istnieją podstawy do złożenia zawiadomienia o podejrzeniu popełnienia przestępstwa określonego w art. 57g ust. 1 i ust. 2 ustawy – Prawo energetyczne polegającego na prowadzeniu działalności reglamentowanej obowiązkiem koncesyjnym lub rejestrowym, bez posiadania stosownych uprawnień. Postępowanie to może trwać maksymalnie 6 miesięcy.

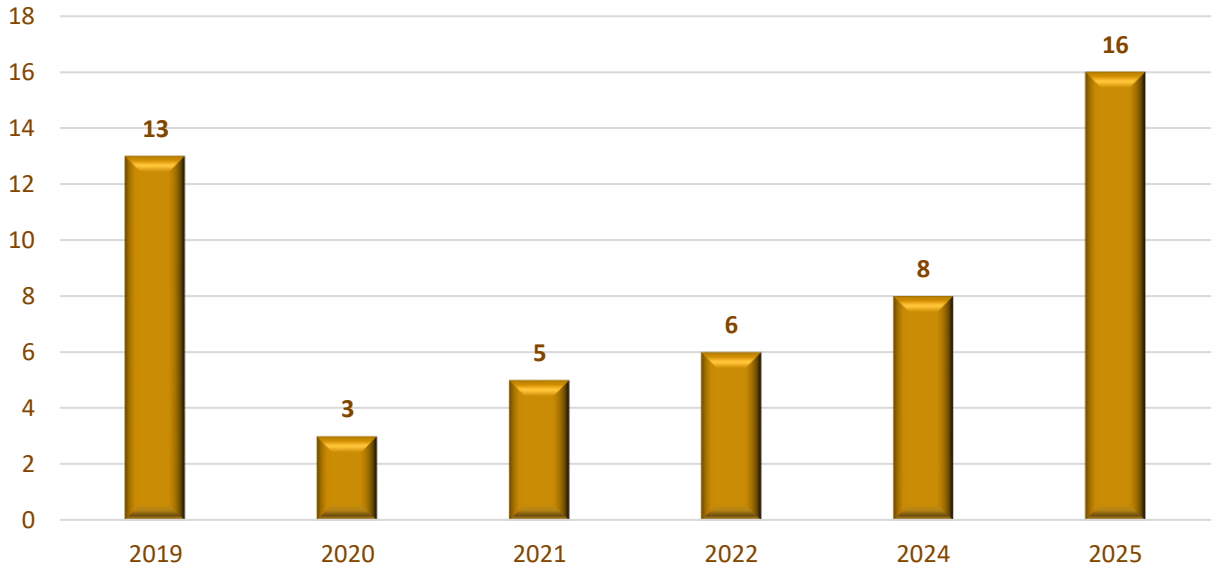
[24] Art. 23p w związku z art. 23w ustawy – Prawo energetyczne.

Podstawową czynnością w postępowaniu wyjaśniającym jest zgromadzenie dowodów w celu ustalenia stanu faktycznego. Postępowanie wyjaśniające charakteryzuje się koniecznością oparcia ustaleń faktycznych na zebranym materiale dowodowym, a jako dowód należy dopuścić wszystko, co może przyczynić się do wyjaśnienia sprawy, a nie jest sprzeczne z prawem, tj. ustalenie czy faktycznie dochodzi do podejmowania zarzucanych działań i czy mogą być przejawem naruszenia ustawy, jaki jest potencjalny krąg podmiotów dotkniętych praktyką, z jakim rodzajem paliw jest związane potencjalne ryzyko, czy przedsiębiorca ma możliwości techniczne umożliwiające mu dokonanie danego czynu.

W toku postępowania Prezes URE może wezwać każdego, kto dysponuje określoną wiedzą, dokumentem lub innym nośnikiem informacji, do złożenia ustnych lub pisemnych wyjaśnień oraz do wydania dokumentu lub nośnika informacji. Prezes URE w postępowaniach wyjaśniających współpracuje również z innymi organami[25], które zobowiązane są do przekazywania wszelkich posiadanych informacji i dokumentów.

Liczbę przeprowadzonych przez Prezesa URE postępowań wyjaśniających przedstawia Rysunek 7.

Rysunek 7. Liczba postępowań wyjaśniających przeprowadzonych przez Prezesa URE w latach 2019 - 2025



Źródło: URE.

Z 16 postępowań wyjaśniających prowadzonych w 2025 r., jedno zakończyło się zawiadomieniem organów ścigania o możliwości popełnienia przestępstwa.

2.4. REALIZACJA NARODOWEGO CELU WSKAŹNIKOWEGO

Na podstawie art. 23 ust. 1 ustawy o biopaliwach, uczestnicy rynku paliw stosowanych w transporcie drogowym lub kolejowym, tj. przede wszystkim benzyn silnikowych i oleju napędowego, którzy wytworzyli te paliwa lub sprowadzili je z zagranicy, zwani „podmiotami realizującymi Narodowy Cel

[25] Art. 23r ust. 5 ustawy – Prawo energetyczne.

Wskaźnikowy”[26, 27], byli w 2025 r. zobowiązani zapewnić 9,2 proc. udział biokomponentów lub innych paliw odnawialnych w bilansie paliw transportowych, którymi rozporządzili. Wykaz tych podmiotów przedstawiono w Tabeli 3.

Tabela 3. Wykaz podmiotów realizujących Narodowy Cel Wskaźnikowy w 2025 r.

Lp.	Oznaczenie podmiotu
1	ANWIM S.A.
2	ARAMCO FUELS POLAND Sp. z o.o.
3	BP EUROPA SE SPÓŁKA EUROPEJSKA ODDZIAŁ W POLSCE
4	CIRCLE K POLSKA Sp. z o.o.
5	CITRONEX TRANS ENERGY Sp. z o.o.
6	DANSKE GAS S.A.
7	MOL POLSKA Sp. z o.o.
8	„OKTAN ENERGY & V/L SERVICE” Sp. z o.o.
9	ONICO S.A.
10	ORLEN S.A.
11	PETRAX TRADE Sp. z o.o.
12	SELECT ENERGY Sp. z o.o.
13	SHELL POLSKA Sp. z o.o.
14	SOLUMUS S.A.
15	SOLUMUS GAS Sp. z o.o.
16	UNIMOT PALIWA Sp. z o.o.
17	WARTER FUELS S.A.

Źródło: URE.

Z realizacją Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW) powiązane były obowiązki informacyjne i sprawozdawcze, określone w art. 22a ust. 1 oraz art. 30b ust. 1 i 3 ustawy o biopaliwach, obejmujące przekazywanie Prezesowi URE sprawozdań kwartalnych – w terminie do 30 dni po zakończeniu kwartału oraz sprawozdań rocznych – w terminie do 60 dni po zakończeniu roku. Sprawozdania te zawierały informacje o biokomponentach, paliwach ciekłych i biopaliwach ciekłych podlegających obowiązkowi realizacji NCW lub wykorzystanych do jego realizacji.

Ze sprawozdawczości tej wynika, że w 2025 r. podmioty realizujące NCW dostarczyły na cele transportowe łącznie 6 076 911 ton benzyn silnikowych oraz 18 432 290 ton oleju napędowego, jak również biopaliwa ciekłe w ilościach: 378 868 ton estru metylowego stanowiącego samoistne paliwo, 3 552 ton biowęglowodorów ciekłych stanowiących samoistne paliwo (HVO100), 50 ton benzyn

[26] Podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy – każdy podmiot, w tym mający siedzibę lub miejsce zamieszkania poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dokonujący, samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu, wytwarzania, importu lub nabycia wewnątrzwspólnotowego paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych, który:
- rozporządza nimi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez dokonanie jakiejkolwiek czynności prawnej lub faktycznej skutkującej trwałym wyzbyciem się tych paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych lub
- zużywa je na potrzeby własne na tym terytorium, z wyłączeniem przywozu paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych przeznaczonych do użycia podczas transportu i przywożonych w standardowych zbiornikach, o których mowa w art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (t. jedn. Dz. U. z 2026 r. poz. 412).

[27] Narodowy Cel Wskaźnikowy – minimalny udział innych paliw odnawialnych i biokomponentów zawartych w paliwach stosowanych we wszystkich rodzajach transportu w ogólnej ilości paliw ciekłych i biopaliw ciekłych zużywanych w ciągu roku kalendarzowego w transporcie drogowym i kolejowym.

silnikowych o wysokiej zawartości bioetanolu. Ilości te, wraz z danymi historycznymi, przedstawiono w Tabeli 4.

Tabela 4. Rodzaje i ilości paliw ciekłych i biopaliw ciekłych stosowanych w transporcie drogowym i kolejowym[28], dostarczonych w latach 2021 - 2025 [tony][29]

Rodzaj paliwa ciekłego lub biopaliwa ciekłego	2021 r.	2022 r.	2023 r.	2024 r.	2025 r.
Benzyny silnikowe	4 844 738	5 132 686	5 368 673	5 726 354	6 076 911
Olej napędowy	17 643 340	18 552 275	18 000 227	18 294 173	18 432 290
B100	259 653	274 106	217 648	322 106	378 868
HVO100	0	0	0	729	3 552

Źródło: URE.

Paliwa te zawierały biokomponenty, które musiały spełniać kryteria zrównoważonego rozwoju wynikające z ustawy o biopaliwach, aby możliwe było ich uwzględnienie w realizacji NCW. Do kryteriów tych należały:

- kryterium ograniczenia emisji gazów cieplarnianych,
- kryterium ochrony terenów o wysokiej wartości bioróżnorodności,
- kryterium ochrony terenów zasobnych w duże ilości pierwiastka węgla,
- kryterium ochrony torfowisk.

W Tabeli 5 przedstawiono rodzaje i ilości biokomponentów spełniających wskazane kryteria, zawartych w paliwach stosowanych we wszystkich rodzajach transportu.

Tabela 5. Rodzaje i ilości biokomponentów spełniających kryteria zrównoważonego rozwoju, zawartych w paliwach stosowanych we wszystkich rodzajach transportu, dostarczonych w latach 2021 - 2025 [tony][21]

Rodzaj biokomponentu	2021 r.	2022 r.	2023 r.	2024 r.	2025 r.
Bioetanol	273 683	300 642	306 014	507 914	546 443
Biometanol	0	0	126	0	0
Ester metylowy kwasów tłuszczowych	1 297 295	1 378 162	1 345 278	1 462 968	1 507 713
Biowęglowodory ciekłe	8 031	9 741	13 823	18 421	12 662
Bio propan	25	0	0	0	0

Źródło: URE.

Jak widać, biokomponentem najchętniej wykorzystywanym w 2025 r. do realizacji NCW był ester metylowy kwasów tłuszczowych. Niemal w całości został on wytworzony z biomasy o charakterze spożywczym lub pastewnym – głównie olejów roślinnych. Zaledwie niespełna 3 proc. tego biokomponentu powstało z surowców odpadowych takich jak zużyty olej kuchenny, produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego czy odpady przemysłowe. W przypadku bioetanolu udział surowca spożywczo-pastewnego (najprawdopodobniej ziarna zbóż i rośliny okopowe) był jeszcze większy

[28] Rozporządzonych przez dokonanie jakiejkolwiek czynności prawnej lub faktycznej skutkującej trwałym wyzbyciem się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub zużytych przez podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy w ciągu roku kalendarzowego na potrzeby własne na tym terytorium.

[29] Dane przedstawione w tabelach 4-8 pochodzą ze sprawozdań kwartalnych i rocznych przekazanych na podstawie art. 30b ust. 1 i 3 ustawy o biopaliwach. Dane te mogą ulec zmianie w szczególności w przypadku przekazania zaległych sprawozdań lub korekt sprawozdań w terminie uniemożliwiającym ich uwzględnienie w niniejszym opracowaniu.

i wynosił ponad 99 proc. Pozostałe niespełna 1 proc. bioetanolu powstało z odpadów przemysłowych i komunalnych.

Należy również pamiętać, że wykorzystanie biokomponentów powstałych z surowców odpadowych objęte było limitem określonym w art. 23 ust. 4ba ustawy o biopaliwach. Ich udział w bilansie realizacji NCW nie mógł przekroczyć 1,5 proc. Z drugiej strony, za ich wykorzystanie przysługiwała premia w postaci wirtualnego podwojenia ich ilości w tym bilansie.

Premiowane było również wykorzystanie w co najmniej 70 proc. biokomponentów wytworzonych przez krajowych producentów z surowców rolniczych lub biomasy pozyskanych z rodzimych lub unijnych gospodarstw rolnych. Zgodnie z art. 23 ust. 4 ustawy o biopaliwach, możliwe było wówczas skorzystanie ze współczynnika redukcyjnego w wysokości 0,85, obniżającego wymagany poziom NCW do poziomu 7,82 proc.

Kolejnym sposobem obniżenia nakładów związanych z wykonaniem obowiązku w 2025 r., była możliwość realizacji części NCW przez uiszczenie opłaty zastępczej pod warunkiem zrealizowania NCW w 85 proc. w tradycyjny sposób. Opłatę zastępczą za 2025 r. – stanowiącą iloczyn opłaty jednostkowej (0,014 zł/MJ) oraz zmiennych określających: wartość energetyczną paliw, wymaganą wysokość NCW oraz osiągniętą w tradycyjny sposób realizację NCW – należało uiścić w terminie do 60 dni po zakończeniu roku kalendarzowego na rachunek bankowy NFOŚiGW[30]. Zainteresowanie tą formą realizacji NCW oraz wspomnianymi premiami przedstawiono w Tabeli 6.

Tabela 6. Wykorzystanie dodatkowych uprawnień związanych z realizacją NCW[21]

Rodzaj uprawnienia	Liczba podmiotów, które skorzystały z uprawnienia
Redukcja NCW	10
Podwójne zaliczenie biokomponentów do NCW	5
Uiszczenie opłaty zastępczej	15

Źródło: URE.

Jak widać, większość podmiotów realizujących NCW w 2025 r. skorzystało z możliwości uiszczenia opłaty zastępczej. Łączna kwota tych wpłat przekroczyła 150 mln zł. Dużym zainteresowaniem cieszyła się również możliwość obniżenia wymaganej wysokości NCW dzięki współczynnikowi redukcyjnemu. Najmniejsze zainteresowanie wzbudziło podwójne zaliczanie do NCW biokomponentów z surowców odpadowych, co jest stosunkowo mało zaskakujące, w szczególności ze względu na ograniczoną dostępność surowca odpadowego oraz wyższe koszty produkcji biokomponentu.

Oznacza to również, że w większości przypadków importerzy i producenci benzyn silnikowych lub oleju napędowego byli zobowiązani do osiągnięcia mniejszego realnego udziału biokomponentów lub innych paliw odnawialnych. Ulegał on bowiem obniżeniu w związku z wykorzystaniem wyżej wymienionych dodatkowych uprawnień. Wpływ ich wykorzystania na wymagany poziom NCW oraz ostateczny wynik jego realizacji – także w ujęciu historycznym – przedstawiono w Tabeli 7.

[30] Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

Tabela 7. Parametry realizacji NCW w latach 2021 - 2025[21]

Parametr	2021 r.	2022 r.	2023 r.	2024 r.	2025 r.
NCW wymagane	8,70%	8,80%	8,90%	9,10%	9,20%
NCW wymagane w przypadku wykorzystania opłaty zastępczej	6,96%	7,04%	7,12%	7,74%	7,82%
NCW wymagane w przypadku wykorzystania redukcji NCW	7,13%	7,22%	7,30%	7,74%	7,82%
NCW wymagane w przypadku wykorzystania opłaty zastępczej[5] i redukcji NCW[7]	5,71%	5,77%	5,84%	6,57%	6,65%
NCW osiągnięte[31]	5,87%	5,98%	6,23%	6,83%	6,90%

Źródło: URE.

Oprócz obowiązku realizacji NCW, importerzy i producenci paliw stosowanych w transporcie drogowym lub kolejowym, byli w 2025 r. zobowiązani do wykonywania także tak zwanego „blendingu" na podstawie art. 23b ustawy o biopaliwach, tj. zapewnienia minimalnych udziałów biokomponentów zawartych w benzynach silnikowych i oleju napędowym, wykorzystanych do realizacji NCW. Udziały te miały wynieść co najmniej:

- 5,3 proc. w benzynie silnikowej o liczbie oktanowej 95,
- 3,2 proc. w benzynie silnikowej o liczbie oktanowej 98,
- 5,2 proc. w oleju napędowym.

Z wykonania tego obowiązku wyłączone były podmioty, które wytwarzają paliwa ciekłe jedynie w procesie mieszania komponentów lub dodatków z paliwami ciekłymi w ilości stanowiącej nie więcej niż 0,2 proc. objętości wytworzonego w ten sposób paliwa ciekłego. Ponadto, w bilansie realizacji blendingu nie było możliwe uwzględnienie biokomponentów powstałych w wyniku współuwodornienia, a także biokomponentów, które zostały wytworzone z surowców odpadowych. Do tego obowiązku nie miał również zastosowania współczynnik redukcyjny oraz możliwość wniesienia opłaty zastępczej. Parametry jego realizacji przedstawiono w Tabeli 8.

Tabela 8. Parametry realizacji blendingu rocznego[21]

Rodzaj paliwa ciekłego	Blending wymagany	Blending osiągnięty
Benzyna silnikowa o liczbie oktanowej 95	5,30%	6,01%
Benzyna silnikowa o liczbie oktanowej 98	3,20%	3,96%
Olej napędowy	5,20%	5,37%

Źródło: URE.

[31] Z uwzględnieniem podwójnego zaliczenia do realizacji NCW biokomponentów wytworzonych z surowców, określonych w załączniku nr 1 do ustawy o biopaliwach oraz bez uwzględnienia tej części NCW, która została zrealizowana poprzez uiszczenie opłaty zastępczej.

3. INFRASTRUKTURA RYNKU PALIW CIEKŁYCH

Infrastruktura rynku paliw ciekłych w Polsce stanowi jeden z kluczowych elementów krajowego systemu bezpieczeństwa energetycznego oraz gospodarki. Jej sprawne funkcjonowanie zapewnia ciągłość dostaw paliw dla sektora transportu, przemysłu, rolnictwa oraz odbiorców indywidualnych.

Zgodnie z definicją zawartą w ustawie – Prawo energetyczne[32] infrastruktura paliw ciekłych obejmuje instalacje wytwarzania, magazynowania i przeładunku paliw ciekłych, rurociągi przesyłowe lub dystrybucyjne paliw ciekłych, stacje paliw ciekłych, a także środki transportu paliw ciekłych.

Podstawowym ogniwem infrastruktury są rafinerie ropy naftowej, w których surowa ropa jest przetwarzana na produkty paliwowe. Polska dysponuje dwoma nowoczesnymi zakładami rafineryjnymi: w Płocku oraz w Gdańsku.

Wytwarzanie paliw ciekłych polega najczęściej na mieszaniu paliw ciekłych ze sobą lub z komponentami, w tym biokomponentami następuje również w innych instalacjach wytwarzania paliw ciekłych. Szeroko rozumiany proces wytwarzania paliw ciekłych prowadzony był w 2025 r. w 103 instalacjach wytwórczych.

Produkcja krajowa jest uzupełniana przywozem gotowych produktów oraz komponentów paliwowych. Przywóz paliw ciekłych w największej skali prowadzony jest drogą morską poprzez terminale przeładunkowe w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie oraz Świnoujściu. Gotowe paliwa ciekłe dostarczane są również koleją i transportem samochodowym.

Terminale paliwowe umożliwiają przeładunek produktów pomiędzy różnymi środkami transportu, takimi jak rurociągi, kolej, transport drogowy i morski. Stanowią one ważne ogniwo logistyczne, zwiększające elastyczność systemu dostaw paliw ciekłych. Terminale przeładunkowe najczęściej wyposażone są również w zbiorniki magazynowe i tym samym zapewniają stabilność rynku. W bazach magazynowych paliw ciekłych gromadzone są zapasy handlowe oraz obowiązkowe zapasów interwencyjne, umożliwiających utrzymanie ciągłości dostaw w sytuacjach kryzysowych. Obiekty magazynowe są rozmieszczone na terenie całego kraju, a niektóre z nich są połączone z systemem rurociągów. Paliwa do baz paliw ciekłych, które nie są połączone systemem rurociągów dostarczane są transportem kolejowym.

Na terenie Polski na koniec 2025 r. funkcjonowało 117 terminali przeładunkowych oraz 115 baz paliw ciekłych. Natomiast liczba cystern klejowych wynosiła 7 677 szt.

Paliwa ciekłe z terminali przeładunkowych oraz baz paliw ciekłych dostarczane są do rozbudowanej sieci stacji paliw ciekłych oraz do odbiorców końcowych przy użyciu cystern samochodowych. Liczba eksploatowanych cystern samochodowych na koniec 2025 r. wynosiła 6 494 szt.

Rozwój infrastruktury rynku paliw ciekłych wiąże się z koniecznością dostosowania do zmieniających się uwarunkowań gospodarczych, technologicznych i środowiskowych. Obecnie, gdy tradycyjne paliwa ciekłe powoli zastępowane są paliwami alternatywnymi, przedsiębiorcy stoją przed dylematem, czy inwestycja w dotychczasowy model działalności przyniesie oczekiwane zyski, czy też nie. Istotną kwestią jest również modernizacja istniejącej infrastruktury, cyfryzacja systemów zarządzania nią, wzmacnianie odporności infrastruktury na zagrożenia fizyczne i cybernetyczne.

[32] Art. 3 pkt 10d – 10j.

Zestawienie eksploatowanej infrastruktury paliw ciekłych przedstawia Tabela 9.

Tabela 9. Infrastruktura paliw ciekłych (stan na 31 grudnia 2025 r.)

Rodzaj obiektu infrastruktury	Jednostki	Liczba/długość
Instalacje wytwarzania paliw ciekłych	szt.	103
Instalacje magazynowania paliw ciekłych		115
Instalacje przeładunku paliw ciekłych		117
Stacje paliw ciekłych		8 997
Kontenerowe stacje paliw ciekłych		38
Środki transportu paliw ciekłych		14 257
Cysterny drogowe (ciśnieniowe i bezciśnieniowe)		*6 494*
Cysterny kolejowe		*7 677*
Cysterny kontenerowe		*72*
Statki		*14*
Rurociągi (łączna długość)	km	1 312,06

Źródło: URE.

Szczegółowe informacje o poszczególnych rodzajach infrastruktury przedstawiono w dalszej części Raportu.

4. RYNEK PALIW CIEKŁYCH

4.1. WYTWARZANIE PALIW CIEKŁYCH

Wytwarzanie paliw ciekłych w rozumieniu ustawy – Prawo energetyczne obejmuje nie tylko rafinację ropy naftowej, lecz również przetwarzanie kondensatu gazu ziemnego (NGL), przerób biomasy, mieszanie komponentów lub paliw ciekłych, przeklasyfikowywanie komponentów w paliwa ciekłe w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym oraz przerób ciekłych i stałych strumieni odpadów ze źródeł nieodnawialnych w celu wytworzenia paliw węglowych[33].

Najczęściej procesem wytwórczym, poza rafinacją ropy naftowej, jest mieszanie paliw ciekłych z innymi paliwami ciekłymi oraz komponentami, w tym z biokomponentami.

Produkcja paliw ciekłych w procesie przerobu ropy naftowej w 2025 r., podobnie jak w latach poprzednich, prowadzona była w rafineriach Orlen S.A. w Płocku oraz w rafinerii procesingowej w Gdańsku, należącej do Rafinerii Gdańskiej Sp. z o.o.

Wielkość produkcji poszczególnych paliw ciekłych w latach 2019 - 2025 przedstawia Tabela 10. Dane prezentowane są od 2019 r. mimo, że obowiązek informowania Prezesa URE o produkcji paliw ciekłych powstał w czerwcu 2017 r.[34] Sprawozdania składane przez przedsiębiorców w latach 2017 i 2018 zawierały wiele nieścisłości. Przedsiębiorcy często przypisywali określoną ilości paliwa do kilku kodów CN jednocześnie, nie wskazywali właściwego lub wskazywali niepełny kod CN, stosowali niewłaściwe jednostki miar. W wyniku szeregu działań Prezesa URE sytuacja ta uległa poprawie w drugiej połowie 2018 r. Niemniej jednak dane za lata 2017 i 2018 nie mogą być uznane za w pełni wiarygodne i z tego powodu nie zostały zaprezentowane w zestawieniu.

Tabela 10. Produkcja paliw ciekłych w latach 2019 - 2025

Rodzaj paliwa	2019 r.	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023 r.	2024 r.	2025 r.
benzyny lotnicze [m³]	47 486,647	41 678,568	46 604,810	40 829,533	27 119,638	30 691,564	34 373,785
benzyny silnikowe [m³]	9 400 045,533	6 531 248,131	5 674 665,815	4 612 734,175	7 429 147,766	6 795 286,992	6 982 303,660
biopaliwa płynne/ciekłe [m³]	391 867,495	209 050,551	323 065,057	310 208,844	246 015,272	360 788,092	323 808,370
ciężkie oleje opałowe [t]	2 141 654,054	2 146 413,494	2 147 330,004	2 252 725,102	2 594 782,566	2 550 277,816	2 337 461,483
gaz płynny LPG [t]	691 934,797	643 361,365	685 601,409	622 016,697	538 611,843	901 372,800	1 098 032,567
lekkie oleje opałowe i pozostałe oleje napędowe [m³]	764 661,739	652 819,753	542 802,857	224 886,551	521 569,157	132 901,421	127 832,553
oleje napędowe [m³]	20 971 913,113	16 663 887,360	15 707 347,982	10 801 214,120	10 799 834,811	10 015 108,550	9 992 646,175
paliwa typu nafty do silników odrzutowych [m³]	2 046 596,055	739 644,063	809 829,949	848 773,855	707 099,419	835 627,432	972 861,094
smary [t]	83 972,919	116 247,762	96 542,525	97 811,122	86 639,829	90 448,927	79 255,467

Źródło: URE.

[33] Art. 3 pkt 45 lit. b ustawy – Prawo energetyczne.
[34] Art. 29 ustawy z dnia 22 lipca 2016 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1165) i rozporządzenie Ministra Energii z dnia 15 maja 2017 r. w sprawie wzoru sprawozdania o rodzajach oraz ilości wytworzonych, przywiezionych i wywiezionych paliw ciekłych, a także ich przeznaczeniu (Dz. U. z 2017 r. poz. 1011).

4.2. PRZYWÓZ PALIW CIEKŁYCH Z ZAGRANICY

Krajowa produkcja paliw ciekłych nie zaspokaja całego popytu, co powoduje konieczność sprowadzania z zagranicy również gotowych paliw ciekłych. Wielkość przywozu paliw ciekłych przedstawiono w Tabeli 11.

Tabela 11. Przywóz paliw ciekłych w latach 2019 - 2025

Rodzaj paliwa	2019 r.	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023 r.	2024 r.	2025 r.
benzyny lotnicze [m³]	733,041	169,403	563,110	1 192,751	1 277,015	1 474,060	1 416,248
benzyny silnikowe [m³]	616 437,090	626 270,993	1 405 836,599	1 676 531,379	1 883 828,760	2 193 474,910	2 483 760,130
biopaliwa płynne/ciekłe [m³]	13 005,366	2 258,249	71,310	52,254	56,783	460,463	226,880
ciężkie oleje opałowe [t]	115 144,559	125 265,817	131 537,500	147 746,132	193 598,505	102 934,914	169 597,290
gaz płynny LPG [t]	2 493 274,500	2 219 781,180	2 348 383,236	2 705 898,545	2 777 642,371	2 791 817,946	2 378 818,211
lekkie oleje opałowe i pozostałe oleje napędowe [m³]	98 555,108	129 005,110	23 020,531	1 325,233	7 533 763,489	57 593,501	10 761,345
oleje napędowe [m³]	4 215 100,576	5 190 174,950	7 112 939,319	7 391 031,024	9 276 089,314	9 736 415,701	9 141 706,241
paliwa typu nafty do silników odrzutowych [m³]	29 413,583	121,427	3 408,623	128,533	9 328,255	35 703,684	35 074,825
smary [t]	247 108,813	278 369,408	349 969,506	461 595,562	343 031,199	378 393,140	304 828,676

Źródło: URE.

Przywóz paliw ciekłych do Polski następuje drogą morską (przez porty: Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście) oraz drogą lądową (cysternami kolejowymi oraz samochodowymi do baz paliw, stacji paliw ciekłych oraz bezpośrednio do odbiorców końcowych).

4.3. OBRÓT PALIWAMI CIEKŁYMI

Obrót hurtowy, tj. obrót paliwami ciekłymi pomiędzy przedsiębiorcami posiadającymi koncesję na obrót paliwami ciekłymi, opierał się na działalności przedsiębiorców nabywających paliwa wytworzone w kraju albo za granicą i odsprzedających je dalszym pośrednikom. Obrót hurtowy najczęściej polega na sprzedaży paliwa:

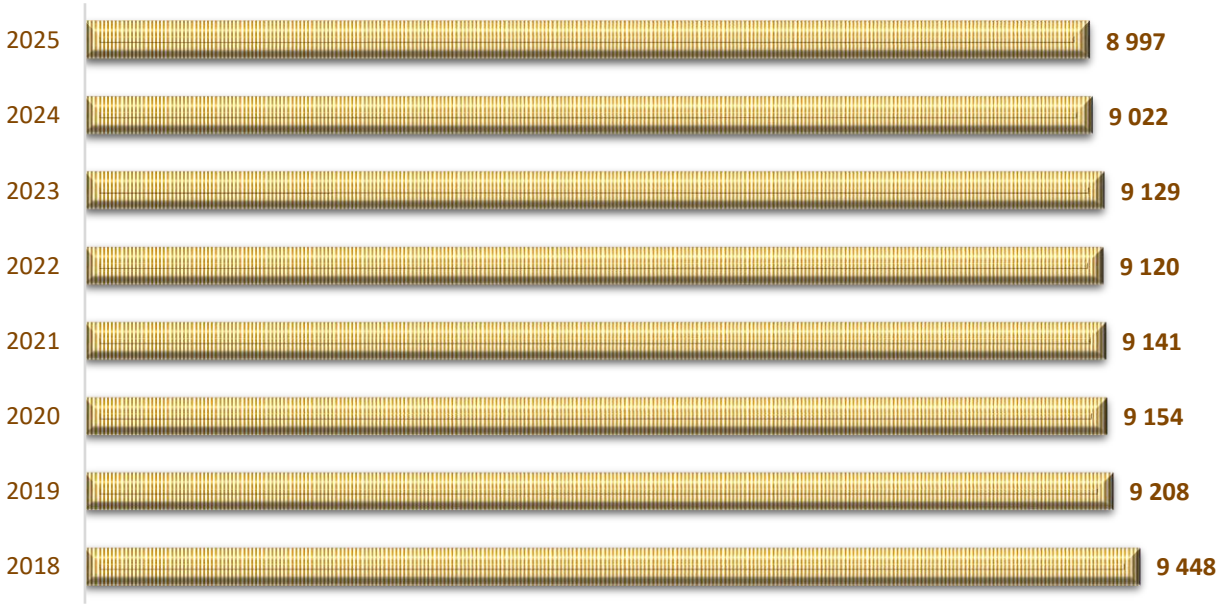
- w pojemności magazynowej, co oznacza, że paliwo nie zmienia miejsca magazynowania, a zmienia właściciela,
- poprzez dostarczanie ich środkami transportu – cysterny drogowe i kolejowe oraz statki.

Typowym modelem w obrocie hurtowym pozostaje udział co najmniej dwóch pośredników zanim paliwo trafi do odbiorcy końcowego. Zdarzają się przypadki sprzedaży jednej partii paliwa większej liczbie pośredników. Model ten zwiększa złożoność łańcucha dostaw i może sprzyjać nadużyciom.

Obrót detaliczny paliwami ciekłymi, czyli sprzedaż do odbiorcy końcowego, wykonywany jest, w głównej mierze przy wykorzystaniu stacji paliw ciekłych. Innymi sposobami detalicznego obrotu jest sprzedaż m.in.: butli z gazem LPG, oleju napędowego do plastikowych zbiorników, oleju opałowego oraz gazu płynnego LPG do zbiorników instalacji grzewczej, a także sprzedaż paliw lotniczych do samolotów.

Na terenie kraju, na 31 grudnia 2025 r., funkcjonowało 8 997 stacji paliw ciekłych sprzedających co najmniej jeden rodzaj paliw ciekłych. Liczbę stacji paliw ciekłych w latach 2018[35] - 2025 przedstawia Rysunek 8.

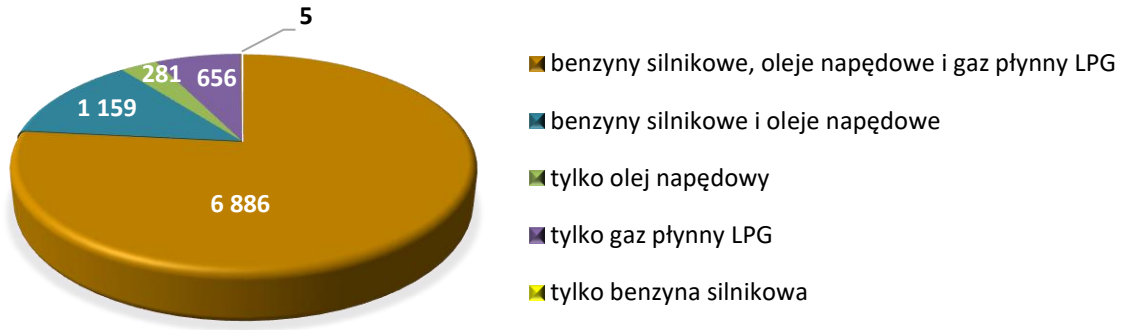
Rysunek 8. Liczba stacji paliw ciekłych oferujących co najmniej jeden rodzaj paliwa w latach 2018 - 2025 (stan na 31 grudnia danego roku)



Źródło: URE.

Od kilku lat liczba działających na rynku stacji paliw ciekłych, w ujęciu globalnym, corocznie ulega obniżeniu. Zazwyczaj zamykane są małe stacje paliw ciekłych położone w oddaleniu od dróg krajowych i wojewódzkich. Natomiast liczba stacji paliw ciekłych oferujących do sprzedaży najpopularniejsze trzy rodzaje paliw ciekłych[36] z roku na rok nieznacznie rośnie.

Rysunek 9. Liczba stacji paliw ciekłych w podziale na oferowane rodzaje paliw ciekłych (stan na 31 grudnia 2025 r.)



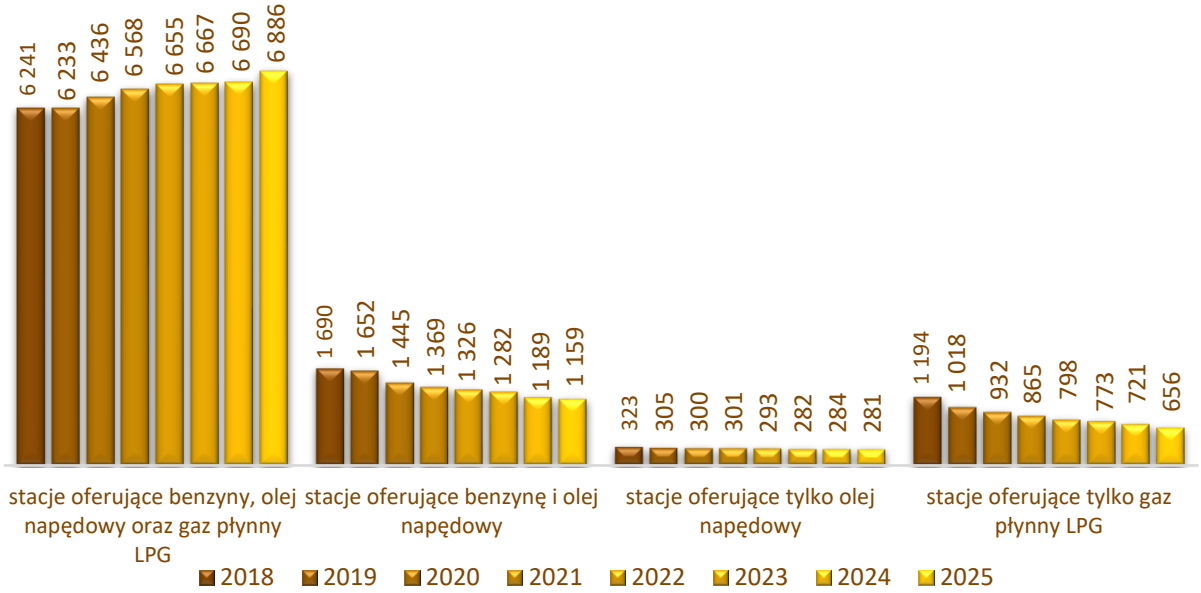
Źródło: URE.

[35] Obowiązek przesyłania informacji przez przedsiębiorców posiadających koncesje paliwowe o eksploatowanej infrastrukturze powstał w połowie 2017 r. Dlatego też dane prezentowane są od 2018 r.
[36] Tj.: olej napędowy, benzynę silnikową i gaz płynny LPG.

Na rynku funkcjonują stacje paliw ciekłych, które sprzedają paliwa ciekłe w innych konfiguracjach niż wskazane na Rysunku 9, np. olej napędowy i gaz płynny LPG, wyłącznie benzyny silnikowe (stacje do tankowania rekreacyjnych jednostek pływających) czy paliwa do samolotów.

Liczbę stacji paliw w podziale na rodzaje sprzedawanych paliw ciekłych przedstawia Rysunek 10.

Rysunek 10. Stacje paliw ciekłych z podziałem na rodzaje sprzedawanych paliw ciekłych w latach 2018–2025



Źródło URE.

Paliwem ciekłym, które jest sprzedawane na stacjach paliw w największych ilościach, od wielu lat jest olej napędowy. W 2025 r. stanowił on około połowę sprzedawanych paliw. Należy jednak szacować[37], że sprzedaż około 40 proc. oleju napędowego zużywanego na potrzeby odbiorców końcowych w kraju, dokonana została z pominięciem stacji paliw. Jest to spowodowane dostarczaniem oleju napędowego do plastikowych zbiorników eksploatowanych przez odbiorców końcowych oraz wymianą floty z pojazdów samochodowych osobowych napędzanych silnikami wysokoprężnymi na silniki benzynowe, hybrydowe lub elektryczne. W konsekwencji wzrasta sprzedaż benzyny silnikowej. Benzyna silnikowa to około 40 proc. sprzedaży paliw ciekłych na stacjach, a gaz płynny LPG około 10 proc.

W Tabeli 12 przedstawiono listę 10. koncesjonariuszy posiadających największą liczbą stacji paliw ciekłych.

[37] Szacunek oparty na analizie faktur sprzedażowych wybranych przedsiębiorców obracających w hurcie paliwami ciekłymi.

Tabela 12. Największe sieci stacji paliw ciekłych (stan na 31 grudnia 2025 r.)[38]

Nazwa	Liczba stacji paliw ciekłych
ORLEN S.A.	1 512
BP Europa SE Spółka europejska Oddział w Polsce Kraków	391
Shell Polska Sp. z o.o.	371
MOL Polska Sp. z o.o.	271
CIRCLE K POLSKA Sp. z o.o.	256
ANWIM S.A.	172
AMIC POLSKA Sp. z o.o.	125
Watis Sp. z o.o.	84
Pieprzyk Family Sp. z o.o.	66
UNIMOT S.A.	53

Źródło: URE.

Biorąc pod uwagę liczbę eksploatowanych stacji paliw, na polskim rynku niezmiennie dominuje Orlen S.A.

Tabela 13. Zestawienie największych przymarketowych sieci stacji paliw ciekłych (stan na 31 grudnia 2025 r.)[39]

Nazwa	Liczba stacji paliw ciekłych*
CARREFOUR POLSKA Sp. z o.o.	37
HYPEROIL Sp. z o.o.	23
Jeronimo Martins Polska S.A.	17

Źródło: URE.

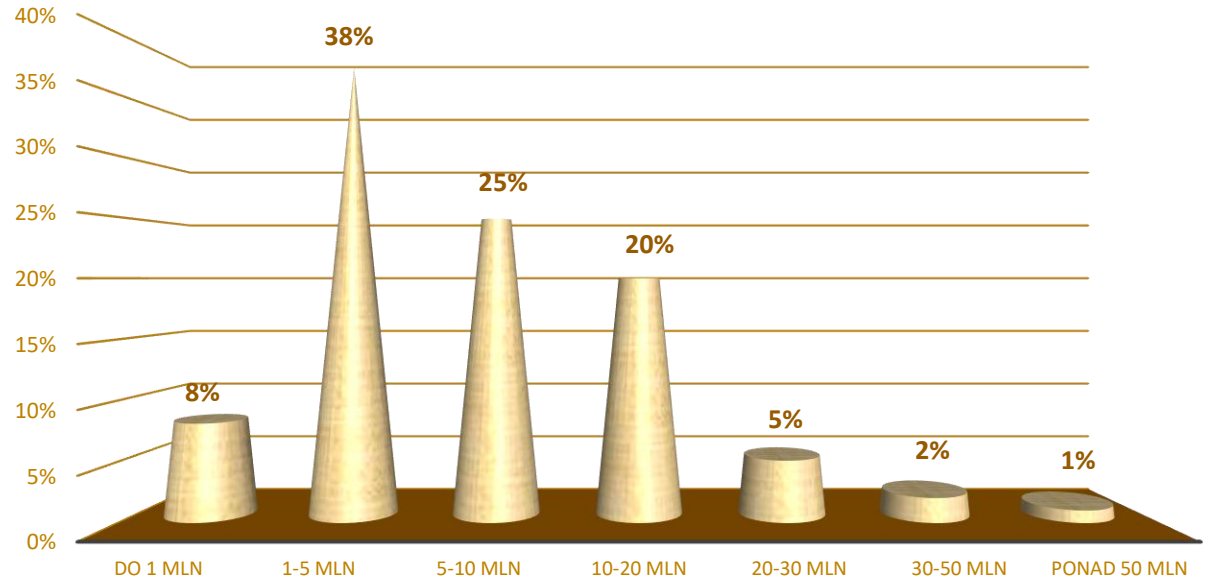
W zestawieniu nie znalazły się sieci sklepów E.LECLERC POLSKA oraz Intermarché, gdyż stacje paliw działające przy nich nie należą do jednego przedsiębiorcy. Jest to franczyzowa sieć działająca przy supermarketach spożywczych.

Zauważalna jest również obecność na polskim rynku stacji franczyzowych, co spowodowane jest głownie tym, że wielu prywatnych przedsiębiorców, wobec konkurencji ze strony koncernów paliwowych, a nierzadko także hipermarketów, podejmuje współpracę z partnerem posiadającym silną markę oraz stabilną pozycję rynkową.

Rynek stacji paliw ciekłych charakteryzuje duży kontrast w przychodach osiąganych przez poszczególne stacje. Prawie połowa (46 proc.) stacji paliw oferujących co najmniej dwa rodzaje paliw ciekłych, nie osiąga przychodu rocznego większego niż 5 mln zł. To niski przychód, który nie zapewnia możliwości rozwoju prowadzonej działalności. Pozostała część stacji paliw osiąga przychody od 5 do 100 mln zł w skali roku, w tym przychody powyżej 50 mln zł osiąga około 1 proc. stacji. Rysunek 11 przedstawia przychody uzyskiwane przez pojedynczą stację paliw ciekłych.

[38] Zestawienie nie obejmuje stacji franczyzowych.
[39] Zestawienie nie obejmuje stacji franczyzowych.

Rysunek 11. Przychody pojedynczej stacji paliw ciekłych w 2025 r. [zł]



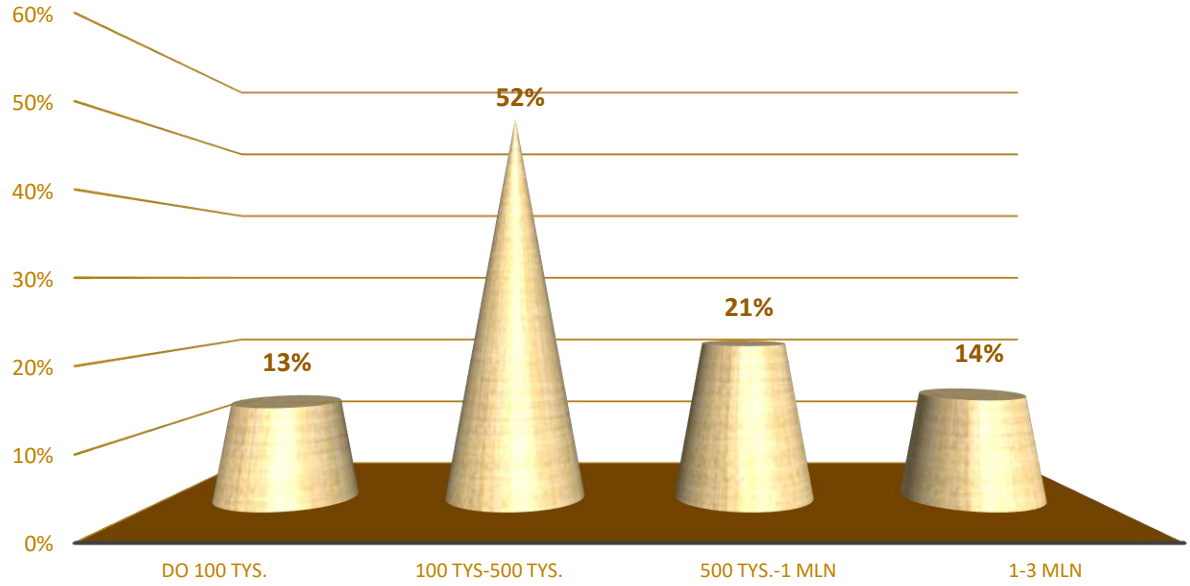
Źródło: URE.

W tym miejscu należy kilka słów poświęcić stacjom paliw ciekłych, które sprzedają jedynie gaz płynny LPG. Jest to segment stacji paliw, który od wielu lat systematycznie się zmniejsza o kilka procent rocznie (o 9 proc. w 2025 r.).

Rynek stacji LPG, które sprzedają jedynie gaz płynny LPG, jest bardzo zróżnicowany. Ponad 65 proc. stacji LPG osiąga przychody roczne na poziomie nieprzekraczającym 500 tys. zł. Jest to niski poziom przychodów uniemożliwiający rozwijanie tego typu działalności. Pozostałe 35 proc. stacji LPG osiąga przychody od 500 tys. do 2,8 mln zł, ale przychody powyżej 1 mln zł osiąga jedynie 14 proc. stacji LPG.

Wysokość przychodów uzyskiwanych przez pojedynczą stację gazu płynnego LPG prezentuje Rysunek 12.

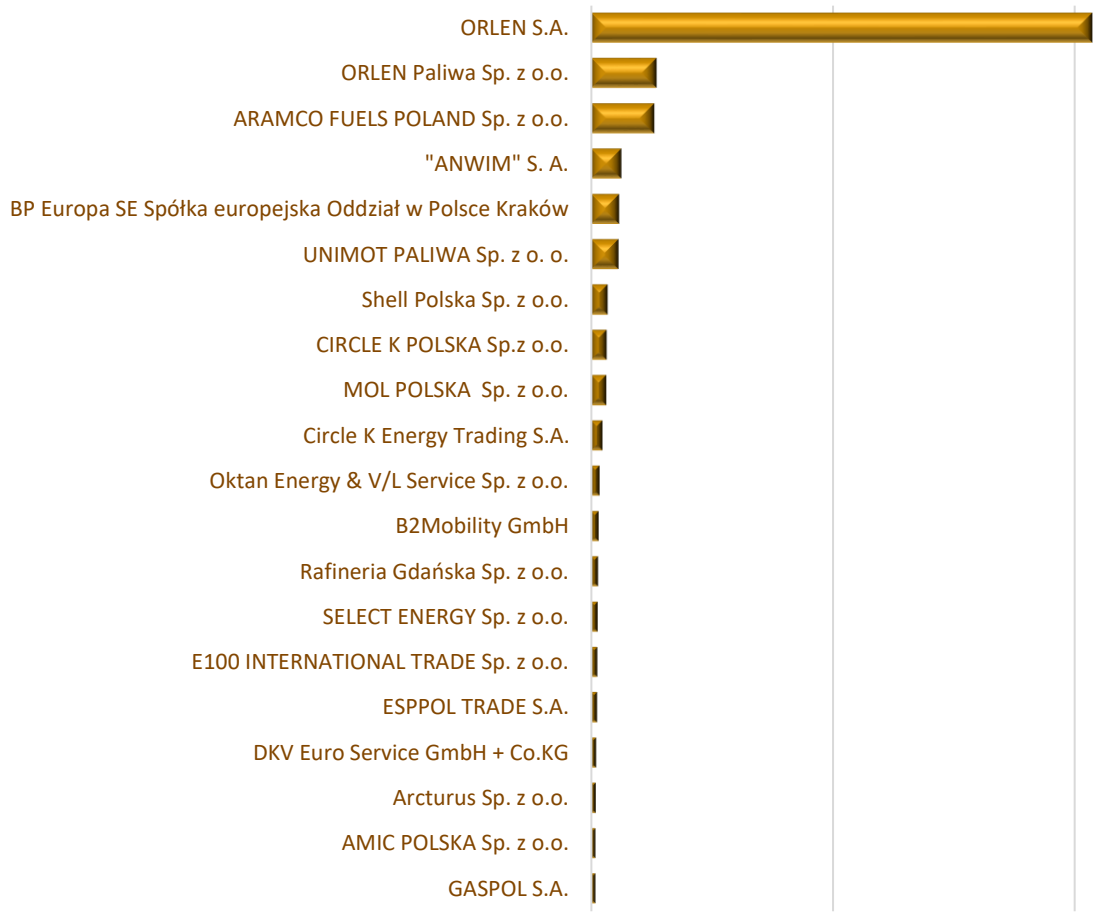
Rysunek 12. Przychody pojedynczej stacji gazu płynnego LPG w 2025 r. [zł]



Źródło: URE.

Odrębną formą sprzedaży paliw ciekłych na stacjach paliw jest sprzedaż przy użyciu kart i aplikacji paliwowych. Jest do segment rynku, który zyskuje na popularności. Rozwiązania te pozwalają odbiorcom końcowym na: uzyskiwanie rabatów przy zakupie paliwa, odroczone terminy płatności, a dla odbiorców końcowych prowadzących działalność gospodarczą dodatkowo obniżają koszty księgowe. Tacy odbiorcy otrzymują z reguły jedną zbiorczą fakturę raz w miesiącu, a nie po każdym tankowaniu na stacji paliw. Koncesje na prowadzenie obrotu paliwami ciekłymi z wykorzystaniem kart lub aplikacji paliwowych na 31 grudnia 2025 r. posiadało 125 przedsiębiorców, z czego dla 86 ta forma działalności była jedyną formą sprzedaży paliw ciekłych. Przedsiębiorcy, którzy osiągnęli z tego tytułu największe przychody w 2025 r. to B2Mobility GmbH i DKV Euro Service GmbH + Co.KG. Zestawienie przedsiębiorców osiągających najwyższy przychód z działalności paliwowej (obejmujący wszystkie rodzaje koncesji) zawiera Rysunek 13.

Rysunek 13. Przedsiębiorcy z najwyższym przychodem z działalności paliwowej w 2025 r.



Źródło: URE.

Pisząc o detalicznym rynku paliw ciekłych, nie sposób nie wspomnieć o punktach sprzedaży butli z gazem płynnym LPG. Punkty takie istnieją w każdej gminie i dysponują najczęściej wyłącznie ażurowymi stojakami na butle, z których prowadzona jest sprzedaż. Przedsiębiorca prowadzący taki punkt sprzedaży zobowiązany jest do posiadania koncesji na obrót paliwami ciekłymi tylko w sytuacji, w której jego roczny przychód przekracza równowartość 10 000 euro. Zdecydowana większość przedsiębiorców nie przekracza tego progu, dlatego też Prezes URE nie posiada informacji jaka jest rzeczywista liczba takich punktów. Przyjmując, że na terenie każdej gminy w Polce (2 479 gmin), zlokalizowanych jest jedynie 10 punktów sprzedaży butli, otrzymalibyśmy liczbę prawie 25 000

punktów. Na koniec 2025 r. punktów sprzedaży butli, które działają na podstawie udzielonych koncesji, było jedynie 2 644. Powyższe oznacza, że obowiązek koncesyjny dotyczy jedynie około 10 proc. rynku sprzedaży detalicznej gazu płynnego LPG w butlach. Prowadzi to do wniosku, że konieczne jest dokonanie zmian legislacyjnych na tym polu. Prezes URE występował z postulatami zmian ustawy – Prawo energetyczne w tym zakresie. Propozycje zmierzały w kierunku odmiennego od istniejącego obecnie uregulowania na rzecz konieczności posiadania koncesji jednie przed przedsiębiorców, którzy sprzedają butle z gazem płynnym LPG w rzeczywiście dużej skali określonej wagowo, a nie kwotowo.

Sprzedaż paliw ciekłych do odbiorców końcowych to również rynek paliw lotniczych. Powszechnie dostępne na polskim rynku paliwa lotnicze to benzyny lotnicze (zwane też AVGAS) o kodzie CN 2710 12 31 oraz paliwa typu nafty do silników odrzutowych (zwane również JET A-1) o kodzie CN 2710 19 21. Podkreślenia wymaga, że do napędzania małych samolotów i innych jednostek latających, bardzo popularne jest używanie benzyn silnikowych (samochodowych).

Paliwa lotnicze dostarczane są do klientów końcowych przez 72 podmioty za pośrednictwem środków transportu paliw ciekłych – cystern drogowych, w tym lotniskowych, a także z wykorzystaniem stacji paliw ciekłych. Paliwa te, zgodnie z zapisami udzielonych koncesji, dostępne są na:

- 39 lotniskach, w tym 15 portach lotniczych,
- 3 lądowiskach.

W rejestrach Urzędu Lotnictwa Cywilnego (rejestr lotnisk cywilnych i wykaz lądowisk) figuruje 575 miejsc startu i lądowań. Oznacza to, że jedynie około 7 proc. lotnisk i lądowisk zapewnia możliwość nabycia paliw lotniczych przeznaczonych do zasilania samolotów i innych jednostek latających, od podmiotów posiadających koncesje, a co za tym idzie mających wiedzę, kompetencję i odpowiednie warunki techniczne. W pozostałych sytuacjach paliwa do obiektów latających na tych lotniskach i lądowiskach dostarczane są przez samych odbiorców końcowych i najczęściej są to benzyny silnikowe kupowane na stacjach paliw.

Prezes URE postulował o zmiany prawa w tym zakresie, polegające na:

- włączeniu Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego do katalogu podmiotów, które w ramach realizacji zadań lub kontroli prowadzonych na zasadach i w trybach określonych w odrębnych przepisach, kontrolują spełnienie obowiązku posiadania koncesji, wpisu do rejestru podmiotów przywożących oraz zgłoszenia infrastruktury paliw ciekłych,
- obligatoryjnym wskazywaniu we wniosku o udzielenie koncesji informacji o zamiarze sprzedaży i warunkach dostaw paliw ciekłych, z wyszczególnieniem zamiaru sprzedaży tych paliw ciekłych z wykorzystaniem środka transportu paliw ciekłych na terenie lotnisk i lądowisk.

Postulowana przez Regulatora zmiana przepisów weszła w życie w dniu 21 maja 2026 r.[40]

4.4. MAGAZYNOWANIE, PRZEŁADUNEK I PRZESYŁANIE PALIW CIEKŁYCH

Magazynowanie paliw ciekłych[41] to świadczenie usług przechowywania paliw ciekłych w instalacji magazynowania paliw ciekłych czyli w zbiornikach magazynowych. Natomiast przeładunek paliw

[40] Ustawa z dnia 13 marca 2026 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2026 r. poz. 607).
[41] Art. 3 pkt 57 ustawy – Prawo energetyczne.

ciekłych [42] to świadczenie usług załadowywania lub rozładowywania cystern drogowych, cystern kolejowych, cystern kontenerowych lub statków z wykorzystaniem instalacji przeładunku paliw ciekłych.

Na koniec 2025 r. działalność przeładunkowa prowadzona była przez 49 przedsiębiorców na 117 instalacjach paliw, natomiast działalność magazynowania paliw ciekłych prowadzona była przez 48 przedsiębiorców na 115 bazach paliw ciekłych. Liczbę baz paliw ciekłych, na których prowadzona jest działalność magazynowania paliw ciekłych w poszczególnych województwach, przedstawia Rysunek 14.

Rysunek 14. Liczba baz paliw ciekłych w poszczególnych województwach – stan na 31 grudnia 2025 r.

Źródło: URE.

Paliwa ciekłe, które są magazynowane w największych ilościach, to: olej napędowy, benzyny silnikowe, paliwa typu nafty do silników odrzutowych i oleje opałowe lekkie.

Na terenie Polski na koniec 2025 r. funkcjonowało 115 baz paliw ciekłych należących do 49 przedsiębiorców.

[42] Art. 3 pkt 58 ustawy – Prawo energetyczne.

W Tabeli 14 przedstawiono listę 5. koncesjonariuszy posiadających największą liczbą baz/terminali przeładunkowych paliw ciekłych.

Tabela 14. Lista 5 koncesjonariuszy posiadających największą liczbą baz paliw ciekłych

Nazwa	Liczba baz/terminali
PERN S.A.	19
ORLEN S.A.	12
UNIMOT TERMINALE Sp. z o.o.	11
BAŁTYKGAZ Sp. z o.o.	5
GASPOL S.A.	3
Polski Gaz S.A.	3

Źródło: URE.

Przesyłanie paliw ciekłych oznacza transport tych paliw siecią rurociągów[43]. Koncesję w tym zakresie posiadają trzej przedsiębiorcy (Orlen S.A., PERN S.A. oraz Rafineria Gdańska sp. z o.o.). Wszystkie eksploatowane rurociągi przez wymienionych wyżej przedsiębiorców mają łączną długość 1 293,38 km. Najwięcej rurociągów (14) eksploatuje PERN S.A. o łącznej długości 916,18 km, natomiast Rafineria Gdańska sp. z o.o. eksploatuje 6 rurociągów o łącznej długości 57,6 km, zaś Orlen S.A. eksploatuje 2 rurociągi o łącznej długości 319,6 km.

Za pośrednictwem rurociągów najczęściej przesyłane są trzy rodzaje paliw ciekłych: benzyny silnikowe, oleje napędowe oraz lekkie oleje opałowe. Ponadto z rafinerii processingowej w Gdańsku przesyłane są również, poza wyżej wymienionymi paliwami ciekłymi, półprodukty rafineryjne, paliwa typu nafty do silników odrzutowych oraz ciężkie oleje opałowe.

Sieć rurociągów zlokalizowana jest na obszarze województw: pomorskiego, mazowieckiego, łódzkiego, wielkopolskiego, dolnośląskiego, podlaskiego, śląskiego, kujawsko-pomorskiego, lubuskiego oraz małopolskiego. Rurociągi łączą zakład produkcyjny w Płocku z terminalami paliw i bazami paliw ciekłych a także rafinerię processingową w Gdańsku z Portem Gdańskim.

[43] Art. 3 pkt 4 lit. b ustawy – Prawo energetyczne.

5. ZMIANY W PRAWIE

1 stycznia 2025 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Przemysłu z dnia 24 grudnia 2024 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowego wykazu paliw ciekłych, których wytwarzanie, magazynowanie lub przeładunek, przesyłanie lub dystrybucja, obrót, w tym obrót z zagranicą, wymaga koncesji oraz których przywóz wymaga wpisu do rejestru podmiotów przywożących[44]. Dotychczas stosowany kod oleju napędowego CN 2710 19 43 został zmieniony na CN 2710 19 42 i CN 2710 19 44, zaś hydrorafinowany olej (HVO) został oznaczany kodem CN 2710 19 42. Powołane rozporządzenie nałożyło na podmioty posiadające koncesje obejmujące rodzaj paliwa, którego kody zostały zmienione, wniosków o odpowiednią zmianę koncesji. W konsekwencji do URE wpłynęło 3 503 takich wniosków, z czego w roku 2025 rozpoznano 3 490. Pozostałe wnioski rozpoznano w 2026 r. albo zawieszono postępowania wszczęte na ich podstawie.

Rok 2025 przyniósł także zmiany w obszarze koncesjonowania wytwarzania paliw ciekłych. Ustawa z dnia 21 lutego 2025 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw[45], która weszła w życie 1 kwietnia 2025 r., wprowadziła obowiązek uzyskania koncesji przez podmioty prowadzące działalność w zakresie paliw ciekłych wytwarzanych z odpadów (ciekłe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu – ang. RCF). Wnioski w tym zakresie należało złożyć od 1 do 30 stycznia 2026 r.[46] W okresie tym 8 przedsiębiorców złożyło wnioski o udzielenie koncesji, z czego 6 jest procedowanych. Jedno postępowanie zakończyło się odmową udzielenia koncesji, a jeden wniosek został zwrócony ze względu na brak wniesienia opłaty skarbowej.

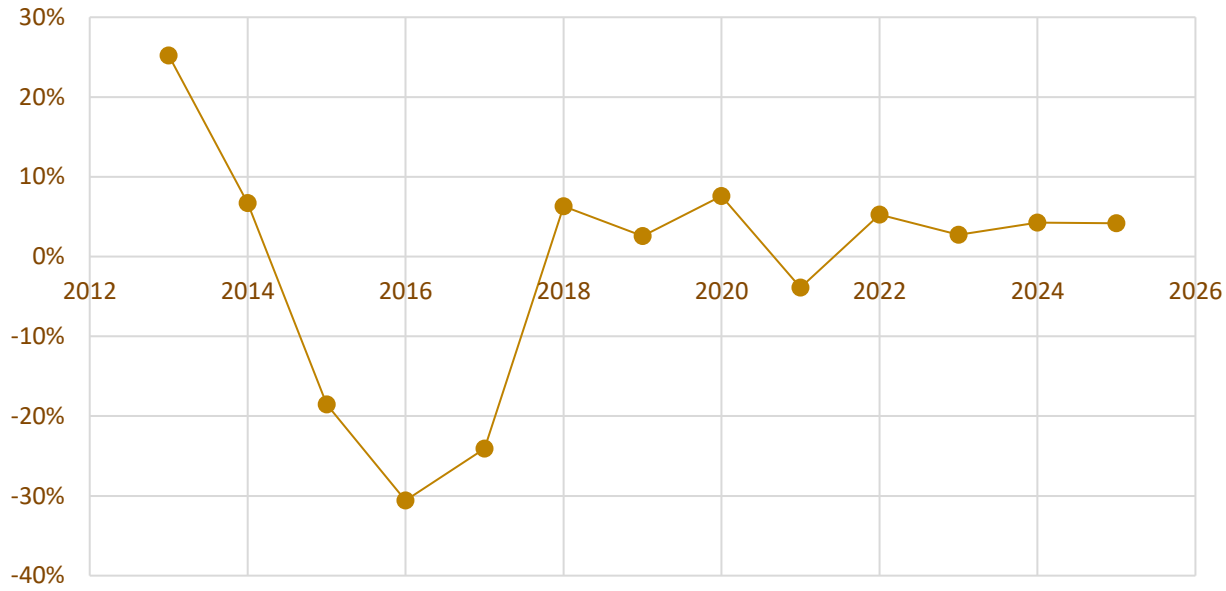
Wspomniana ustawa wprowadziła również rozszerzony nadzór Prezesa URE nad realizacją NCW, związany w szczególności z możliwością wykorzystania energii elektrycznej, biometanu oraz RCF do realizacji tego celu, który dotyczy zapewnienia określonego udziału składników odnawialnych (głównie w postaci biokomponentów) w paliwach transportowych i obejmuje: cel ogólny, cele szczegółowe dotyczące udziału biokomponentów w benzynach silnikowych i oleju napędowym, limity minimalne i maksymalne dotyczące udziału komponentów o określonym pochodzeniu itd. Zmiana otworzyła ponadto możliwość realizacji celów z wykorzystaniem energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych, biometanu, RCF, a także możliwość uwzględnienia w tej realizacji składników odnawialnych w paliwach lotniczych oraz paliwach żeglugowych. Nadzór Prezesa URE nad realizacją tych celów przez wytwórców i importerów paliw, obejmuje monitorowanie ich wykonania z wykorzystaniem sprawozdawczości, krzyżową weryfikację w toku czynności wyjaśniających obejmujących każdego producenta i importera paliw oraz wymierzanie wysokich kar pieniężnych[47]. Wejście w życie tej ustawy znacznie rozbudowało zakres oraz sposób wykonywania przez Prezesa URE nadzoru nad realizacją NCW.

[44] Dz. U. z 2024 r. poz. 1955.
[45] Dz. U. z 2025 r. poz. 303.
[46] Złożenie wniosku było możliwe po zmianie rozporządzenia Ministra Aktywów Państwowych z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego wykazu paliw ciekłych, których wytwarzanie, magazynowanie lub przeładunek, przesyłanie lub dystrybucja, obrót, w tym obrót z zagranicą, wymaga koncesji oraz których przywóz wymaga wpisu do rejestru podmiotów przywożących (t. jedn. Dz. U. z 2025 r. poz. 1334), co nastąpiło 1 stycznia 2026 r.
[47] Zgodnie z art. 33 ust. 5 ustawy o biopaliwach, wysokość kary pieniężnej za brak realizacji NCW oblicza się według wzoru uwzględniającego ilość rozporządzonych paliw oraz wielkość niedoboru realizacji NCW. W przypadku rozporządzania znaczną ilością paliw wzór ten generuje wysokie kwoty, mogące sięgać milionów złotych także w przypadku stosunkowo niewielkiego niedoboru tej realizacji. W przypadku większych niedoborów generowane kwoty kar mogą sięgać setek milionów, a nawet kilku miliardów złotych. W ciągu ostatnich 5 lat nałożone kary pieniężne osiągały wysokość do 40 mln zł jedna.

6. SZARA STREFA

Prezes Urzędu Regulacji Energetyki corocznie dokonuje szacowania zjawiska „szarej strefy" na rynku paliw ciekłych. W tym celu opracowano model uwzględniający wartości makroekonomiczne oraz informacje z rynku paliw ciekłych. Model jest stosowany zarówno dla szacowania zjawiska „szarej strefy" występującej historycznie (od 2012 r.), jak i obecnie. Otrzymane wyniki przedstawia Rysunek 15.

Rysunek 15. Szara strefa na rynku paliw ciekłych w latach 2012–2025



Źródło: URE.

Wartości ujemne pokazane w latach 2015 - 2017 oznaczają, że w tych latach następowało zwiększenie popytu na paliwa ciekłe, które nie wynikało z żadnych innych przyczyn niż tylko odejście odbiorców od dostawców działających w szarej strefie, a wartości minusowe wskazują na skalę zmniejszenia tego zjawiska. Natomiast wartość ujemna w roku 2021 r. jest skutkiem pandemii Covid-19 i niestandardowego, ze względu na ograniczenie mobilności, zachowania zarówno dostawców, jak i odbiorców paliw ciekłych.

Szacunkowa wielkość „szarej strefy" na rynku paliw ciekłych w 2025 r. utrzymała się na poziomie z roku 2024 i wyniosła 4 proc. Nie jest to poziom wysoki, zwłaszcza jeśli porównamy go do szacowanej wielkości tego zjawiska z początku XX wieku, kiedy „szara strefa" w obszarze paliw ciekłych w Polsce wynosiła 20 - 30 proc. Niemniej jednak „szara strefa" na poziomie 4 proc. powoduje istotne obniżenie dochodów budżetu państwa. Z samych tylko należności publiczno-prawnych (podatek VAT, podatek akcyzowy, opłata paliwowa) z tytułu konsumpcji oleju napędowego, w Polsce skarb państwa w 2025 r. stracił około 2,5 mld zł.

Zdaniem Prezesa URE istnieją możliwości wprowadzenia zmian prawnych, które w znacznej mierze mogą wpłynąć na ograniczenie zjawiska „szarej strefy" na rynku paliw ciekłych, w szczególności w obszarze przywozu oleju napędowego drogą morską oraz przywozu i wytwarzania smarów, a także przywozu gazu płynnego LPG. Zasadnym jest wprowadzenie rozwiązań zmierzających do:

- koncesjonowania wytwarzania olejów smarowych i olejów popirolitycznych,
- uszczelnienie tranzytu paliw ciekłych,

– zwiększenia nadzoru nad składami podatkowymi, w których wytwarzane są paliwa ciekłe,
– rejestracji zbiorników plastikowych zlokalizowanych u odbiorców końcowych.

Propozycje te Prezes URE przedstawiał już podczas prac nad przygotowywanym przez resort finansów w latach 2021 - 2023 projektem ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw.

W dniu 11 lipca 2023 r. do Sejmu RP został przekazany rządowy projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczenia nieprawidłowości w obrocie niektórymi towarami oraz usprawnienia funkcjonowania Krajowej Administracji Skarbowej (druk nr 3633). Projekt ten zawierał poza wskazanymi wyżej obszarami, także propozycję objęcia nadzorem Prezesa URE zakładowych stacji paliw (prowadzenie rejestru tych stacji). Jak wskazano projekt ustawy dotyczył ograniczenia nieprawidłowości w obrocie niektórymi towarami oraz usprawnienia funkcjonowania Krajowej Administracji Skarbowej, uregulowania w sposób kompleksowy zasad obrotu i przewozu tzw. wrażliwych towarów (wyrobów akcyzowych i innych wskazanych w przepisach o monitorowaniu przewozu towarów). Projektowane zmiany pozwalały na uregulowanie bądź doszczegółowienie rozwiązań mających bezpośredni wpływ na sposób prowadzenia działalności gospodarczej w tych obszarach. Jednak przed końcem IX kadencji Sejmu RP, przedmiotowy projekt nie został rozpatrzony.

Propozycja wprowadzenia rozwiązań w obszarze koncesjonowania wytwarzania olejów smarowych i olejów popirolitycznych została przedstawiona przez Prezes URE Ministrowi Energii także w 2026 r.

7. PLATFORMA PALIWOWA

Portal Platforma Paliwowa został uruchomiony 1 lipca 2023 r. przez Prezesa Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych. Celem utworzenia portalu było ograniczenie obciążeń administracyjnych, poprzez uproszczenie sposobu realizacji obowiązków sprawozdawczych przez podmioty sektora paliwowego oraz eliminację wielokrotnego wprowadzania powtarzalnych danych. Portal miał umożliwiać tworzenie zestawień zgromadzonych danych[48], ale przede wszystkim miał on zapewnić pełniejszą kontrolę nad rynkiem paliwowym, poprzez umożliwienie dostępu do zgromadzonych danych dla Prezesa URE, ministra właściwego do spraw finansów publicznych i ministra właściwego do spraw gospodarki surowcami energetycznymi oraz innym organom realizującym kontrole podmiotów paliwowych czyli: Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej, Prezesowi Urzędu Dozoru Technicznego, Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, Inspekcji Handlowej, Państwowej Inspekcji Pracy oraz organom: Policji, Prokuratury, Inspekcji Ochrony Środowiska, Państwowej Straży Pożarnej, nadzoru budowlanego, administracji miar i Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

Niestety portal Platforma Paliwowa do dziś nie osiągnął zakładanych celów.

Brak podstawowych funkcjonalności raportowo-analitycznych oraz liczne awarie systemu w połączeniu z brakiem prac naprawczych i rozwojowych portalu, przekładają się na ograniczenie możliwość prawidłowego sprawowania nadzoru nad rynkiem paliw ciekłych realizowanym przez Prezesa URE oraz inne organy. Platforma Paliwowa uniemożliwia też, lub znacząco utrudnia, wywiązywanie się przez organy z nałożonych na nie obowiązków, realizowanych w oparciu o zgromadzone tam dane, tj. publikacji rejestru przedsiębiorców zawierającego informację o rodzajach i lokalizacji infrastruktury paliw ciekłych, weryfikacji terminowości i prawdziwości przekazywanych danych przez użytkowników portalu, tj. braki i niezgodności w informacjach o eksploatowanej przez przedsiębiorców infrastrukturze. Powyższe przekłada się na cyklicznie wpływające do URE zgłoszenia od organów, które w ramach realizacji zadań lub kontroli prowadzonych na zasadach i w trybach określonych w odrębnych przepisach, w trakcie czynności muszą korzystać ze wsparcia URE (wobec braku kompleksowych i rzetelnych danych możliwych do pobrania z Platformy Paliwowej). Jednocześnie należy również zwrócić uwagę na niezadowolenie po stronie użytkowników, którzy postulują o alternatywne narzędzie umożliwiające im realizację obowiązków sprawozdawczych.

Najczęściej pojawiające się problemy to:

- brak możliwości opatrzenia formularza podpisem elektronicznym,
- losowa konwersja danych przez system,
- utrudnione dodawanie adresów infrastruktury,
- konieczność wielokrotnego wprowadzania tych samych danych (np. firm świadczących usługę transportu paliw ciekłych, czy rodzajów paliw), które portal automatycznie usuwa,
- przerwane procesy i zawieszanie się systemu,
- pojawiające się komunikaty o błędach.

Występujące awarie i błędy utrudniają, a czasem uniemożliwiają użytkownikom realizację ich ustawowych obowiązków, co z kolei naraża ich na odpowiedzialność nałożenia na nich kar pieniężnych.

[48] Art. 43f ust. 1 ustawy – Prawo energetyczne.

Bezsprzecznie Portal wymaga szeregu modyfikacji, aby mógł spełniać swoje podstawowe zadania, w szczególności pozwalających na eliminację problemów technicznych. Ponadto, konieczne jest pilne uruchomienie na Platformie Paliwowej serwera raportowego umożliwiającego analizę zagregowanych danych. Pilność tej potrzeby uwypukliły w ostatnim czasie działania związane z przygotowaniem rządowego programu wsparcia konsumentów pod nazwą „Ceny Paliw Niżej", w ramach którego niezbędne było stworzenie aktualnej listy działających stacji paliw ciekłych. Wykonanie tego zadania przy wykorzystaniu Platformy Paliwowej okazało się niemożliwe. Dlatego też Krajowa Administracja Skarbowa zwróciła się do Prezesa URE z prośbą o sporządzenie takiego zestawienia. Pracownicy Urzędu, kierując się odpowiedzialnością za rynek paliw ciekłych oraz dobrem konsumentów i gospodarki, sporządzili stosowne zestawienie „ręcznie", wyszukując potrzebne dane we własnych zasobach (po uruchomieniu Platformy Paliwowej, jak już wskazano sprawozdania z informacjami o infrastrukturze nie są bowiem składane bezpośrednio do Regulatora).

Podkreślenia wymaga, że Rządowa Agencja Rezerw Strategicznych dopiero w sierpniu 2026 r., po raz pierwszy, przedstawiła projekt harmonogramu doprowadzenia systemu do stanu minimalnej funkcjonalności. Prace te mają zakończyć się w pierwszym kwartale 2027 r. W konsekwencji działania wiele zadań dedykowanych Platformie Paliwowej realizowanych jest faktycznie przez pracowników URE, choć Urząd nie uzyskuje na te działania środków finansowych.

W chwili obecnej pozostaje jedynie liczyć na skuteczność działań naprawczych podejmowanych przez Rządową Agencję Rezerw Strategicznych i dotrzymanie przyjętych harmonogramów.

8. PERSPEKTYWY RYNKU PALIW CIEKŁYCH

W najbliższym czasie rynek paliw ciekłych prawdopodobnie będzie zachowywał względną stabilność, z utrzymaniem trendów obserwowanych w ostatnich latach. Można założyć stopniowe nieznaczne zmniejszanie konsumpcji oleju napędowego, przy jednoczesnym wzroście konsumpcji benzyn silnikowych w wielkościach nieznacznie wyższych niż spadki oleju napędowego. Konsumpcja gazu płynnego LPG powinna utrzymywać się na dotychczasowym poziomie.

Do 31 grudnia 2030 r. upłynie ważność około 72 proc. koncesji na obrót paliwami ciekłymi. Przedsiębiorcy, którzy zamierzają kontynuować działalność gospodarczą w tym obszarze mogą złożyć wniosek o przedłużenie ważności koncesji, nie później niż na 18 miesięcy przed jej wygaśnięciem[49]. Niewątpliwie obsługa tak dużej liczby wniosków (około 3 700) będzie stanowiła duże wyzwanie tak dla Urzędu, jak i dla samych przedsiębiorców. Dlatego też Regulator podejmuje czynności zachęcające przedsiębiorców do jak najszybszego składania stosownych wniosków, tak aby ich procedowanie nie wiązało się ze stresem wywołanym walką z czasem. Zalecane jest złożenie wniosków o przedłużenie okresu obowiązywania koncesji wraz z wnioskami o dokonanie innych zmian, jak np. rozszerzenie czy ograniczenie zakresu koncesji.

W najbliższej przyszłości istotnym działaniem Prezesa URE będzie również realizacja zadań wynikających z prawa Unii Europejskiej w obszarze rozwoju paliw lotniczych zawierających biokomponenty, koncesjonowanie paliw pochodzących z przerobu odpadów, zmiany w sposobie realizacji NCW oraz wdrożenie dyrektywy RED III.

Ważnymi kierunkami działań Prezesa URE na kolejne lata jest dalsza cyfryzacja procedur, uproszczenie sprawozdawczości i koncesjonowania przy zachowaniu wymogów prawidłowego wykonywania działalności, a także edukacja i komunikacja z przedsiębiorcami.

Rynek paliw ciekłych w ocenie Prezesa URE wymaga zmian legislacyjnych. Wyżej wskazano już niektóre z nich, takie jak:

- ustalenie wagowego poziomu zwolnienia z obowiązku posiadania koncesji na obrót paliwami ciekłymi przy sprzedaży konfekcjonowanego gazu płynnego LPG (w butlach),
- wprowadzenie koncesjonowania wytwarzania olejów smarowych i olejów popirolitycznych,
- rejestracja zbiorników plastikowych zlokalizowanych u odbiorców końcowych,
- uszczelnienie tranzytu paliw ciekłych,
- zwiększenie nadzoru nad składami podatkowymi, w których wytwarzane są paliwa ciekłe.

Poza tym konieczne są również zmiany w zakresie:

- zmiany sposobu ustalania niektórych kar pieniężnych, poprzez odejście od tzw. kar sztywnych[50] występujących w ustawie – Prawo energetyczne na rzecz kar „widełkowych".

  Obecnie obowiązująca zasada ustalania kar sztywnych (10 000 zł) skutkuje tym, że sądy orzekające w sprawach odwołań od decyzji Prezesa URE wymierzających karę pieniężną, dowolnie podchodzą do kwestii wysokości kary i w 90 proc. przypadków swobodnie zmieniają jej wysokość. W okresie od listopada 2023 r. do czerwca 2026 r. sądy obniżyły wysokość kar pieniężnych nałożonych przez Prezesa URE w sztywno określonej w przepisie wysokości – z 5,05 mln zł do kwoty 0,71 mln zł.

[49] Art. 39 ustawy – Prawo energetyczne.
[50] Art. 56 ust. 1 pkt 1i, pkt 12b, pkt 48 ustawy – Prawo energetyczne.

- wprowadzenia wyłączenia z obowiązku uzyskania koncesji na obrót paliwami ciekłymi obrotu benzyną alkilatową o kodzie CN 2710 12 41 w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 20 litrów.

  Wprowadzenie tej zmiany przyczyni się do łatwiejszego wprowadzenia na rynek paliw ekologicznych, nieemitujących toksycznych oparów i spalin. Obecnie obowiązek posiadania koncesji skutecznie ogranicza możliwości utworzenia sieci sprzedaży benzyn alkilatowych, które pozwalają na efektywną pracę urządzeń napędzanych silnikami 2- lub 4-suwowymi, stosowanych np. w ogrodnictwie, budownictwie, leśnictwie, czy do odśnieżania. Głównym miejscem sprzedaży tego typu paliwa będą sklepy z narzędziami ogrodniczymi i sklepy ogrodnicze, które będą sprzedawały te paliwa sezonowo.

- rozszerzenia i doprecyzowania norm jakościowych dla olejów opałowych, w tym parametrów takich jak temperatura zapłonu i gęstość.

  Przedsiębiorcy przetwarzający odpady gumowe, czy też zużyte opony oferują na rynku olej opałowy, który z reguły nie spełnia wymagań jakościowych wskazanych w dla tego produktu w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1099/2008[51]. Produkty takie nie powinny być dopuszczone do obrotu na terenie kraju lecz powinny być poddane dalszemu przetwarzaniu. Krajowe przepisy określające normy jakościowe dla ciężkich olejów opałowych nie definiują wymagań jakościowych w zakresie temperatury zapłonu oraz gęstości.

- ustalenia zasad bezpiecznego tankowania pojazdów szynowych, małych jednostek żeglugi i małych jednostek lotnictwa, bezpośrednio z przystosowanych środków transportu paliw ciekłych.

  Obecnie przepisy prawa zabraniają takiego sposobu sprzedaży paliw. Wydaje się że wypracowanie stosownych zasad na tym polu pozwoli na ułatwienie prowadzenia działalności gospodarczej i zwiększy dostęp odbiorców końcowych do paliw odpowiedniej jakości tankowanych w bezpiecznych warunkach.

Równie ważne, co zmiany legislacyjne, jest pilne zapewnienie pełnej funkcjonalności Platformy Paliwowej, w szczególności modułów raportowo-analitycznych i stabilnego przetwarzania danych.

[51] Rozporządzenie z dnia 22 października 2008 r. w sprawie statystyki energii (Dz. U. L 304 z 14 listopada 2008 r. z późn. zm.).