

Na Stacji Paliw

Nr 1/2019 (14) | styczeń–marzec 2019

Temat numeru:

Rok 2019
na rynku
paliwowym.
Czym nas
zaskoczy?

Wege-stacje
na mapie Polski
Nowe trendy
w stacyjnej gastronomii

Komentarz prawnika:
Problemy
z rozliczaniem
dopłat do paliwa
rolniczego

OFERTA FRANCZYZOWA

DOPASOWANA DO TWOICH POTRZEB
OTWÓRZ STACJĘ **TOTAL**



excellium

PALIWA **EXCELLIUM**



KONCEPT **PAUSE CAFÉ**



AUTORSKI PROGRAM
LOJALNOŚCIOWY **TOTAL CLUB**



KARTA PALIWOWA **TOTAL CARD**



NOWOCZESNY **DESIGN**

welcome

ATRAKCYJNY KONCEPT **SKLEPOWY**



WSPARCIE **MARKETINGOWE**



TOTAL

Lepsza energia na drogę. Codziennie

Zostań naszym partnerem, wejdź na www.total.com.pl i wypełnij formularz lub zadzwoń tel. 22 481 93 86

Od redaktora

Nowy rok w każdej branży zwykle rozpoczyna się podsumowaniami tego, co wydarzyło się w minionym i mniej lub bardziej realnymi planami na kolejny. To naturalna tendencja, której uległ także i zespół redakcyjny Magazynu Branżowych Inspiracji „Na Stacji Paliw”. Dlatego pierwszy kwartałnik w roku 2019 otwierają dwa ważne tematy związane z prognozą wydarzeń na kolejne miesiące – wszak to kształtowanie cen i nastroje handlujących na rynku międzynarodowym decydują o tym, ile kosztuje paliwo na naszych stacjach (przynajmniej w pewnej części), a próba przeniesienia tychże szacunków na rynek polski stanowi ciekawą lekturę nie tylko dla specjalistów od biznesu, ale także każdego indywidualnego kierowcy, którego interesują koszty tankowania na stacjach. Oprócz prognoz na rozpoczęty rok podjęliśmy w numerze szereg innych tematów, również mogących zaintere-

sować osoby nie tylko „z branży” – czego świetnym przykładem może być świetna analiza dotycząca wegańskiej oferty gastronomicznej na placówkach stacyjnych. Jak w każdym numerze – nie uciekaliśmy także od branżowych aktualności, zwłaszcza dotyczących prawodawstwa, które podlega dynamicznej ewolucji i wymaga ciągłego „trzymania ręki na pulsie”.

Liczymy, że w kolejnej edycji naszego pisma znajdą Państwo rozsądną zbilansowaną treść informacyjną dotyczącą rynku paliwowego, wzbogaconą także tekstami spoza tego nurtu tematycznego, które – jak teksty o motoryzacji czy podróżach – stanowią wdzięczne uzupełnienie zasadniczej treści i mogą być paliwem dla marzeń i planów.

DR JAKUB BOGUCKI
REDAKTOR NACZELNY

Spis treści

WYDARZENIA Newsy z rynku	4-5
TEMAT NUMERU Czym zaskoczy nas rok 2019?	6-8
TEMAT NUMERU Nietypowy rok w cenach paliw	10-12
GASTRONOMIA Wege-stacje na paliwowej mapie Polski	13-15
TWOJA STACJA Aplikacja przyciągnie kierowcę na stację	16
RYNEK PALIWOWY Co zrobić aby uzyskać zwrot podatku akcyzowego zapłaconego w cenie paliwa wykorzystywanego do produkcji rolnej?	18-19
PRAWNIK RADZI Prawnik radzi	20-21
ARTYKUŁ SPONSOROWANY LPG – korzyść dla środowiska i dla portfeli klientów	22-23
RYNEK PALIWOWY Pakiet przewozowy w ciągłym procesie zmiany	24-25
LIFESTYLE Znaczenie koloru, czyli jak świadomie budować profesjonalny wizerunek	26, 28
PODRÓŻE Balony i bungee. Po co warto wybrać się do Bristolu?	29-30
MOTORYZACJA Ssangyong Rexton G4: SUV czy terenówka?	32
CO SĄDZĘ... Co sądzę o... łączeniu jakości i sprawności obsługi na stacjach paliw	34

Na Stacji Paliw
MAGAZYN
BRANŻOWYCH
INSPIRACJI

Nr 1 (14) 2019

Wydawca:
Information Market S.A.
ul. Legnicka 46a/10
53-674 Wrocław
tel.: +48 71 787 69 70
fax: +48 71 787 69 96
redakcja@nastacjipaliw.pl

Redaguje zespół w składzie:
Jakub Bogucki – Redaktor Naczelny
Szymon Araszkievicz
Gabriela Kozan
Grzegorz Maziak
Magdalena Robak

Zapraszamy do kontaktu z nami. Na wszystkie prośby i pytania postaramy się odpowiedzieć jak najszybciej.

Newsy z rynku

CARREFOUR POLSKA NA KOLEJNYCH STACJACH PALIW

Od września 2018 r. na 24 stacjach powstały na stacjach nowe sklepy franczyzowe marki Carrefour Polska. Spółka podała, że we wrześniu zaprezentowano na rynku nowy koncept sklepu franczyzowego przeznaczonego dla właścicieli stacji paliw. Otwarto też pierwsze 11 sklepów w tym modelu wspólnie z siecią Wasbruk. Carrefour Polska zamierza rozwijać nowy koncept i podjąć ma współpracę z kolejnymi lokalnymi markami: Pit Stop oraz Petrotans.

CPN POWRACA

Orlen postanowił uczcić 20-lecie połączenia CPN i Petrochemii Płock w nietypowy sposób. Ma on przypomnieć klientom o dziedzictwie obu firm i przywrócić na dwóch obiektach historyczne logotypy. Na warszawskiej Pradze na stację paliw powróci logo CPN, zaś w Bodzanowie koło Płocka stacji przywrócone zostaną barwy Petrochemii Płock. Uznane logotypy dawnych marek ozdobią dystrybutory, pylony i budynki stacyjne. Centrala Produktów Naftowych (CPN) powstała 3 grudnia 1945 r., a w najlepszych latach dysponowała przeszło 1400 stacjami benzynowymi oraz flotą prawie 600 autocystern.



SPRZEDAŻOWY REKORD ORLENU

PKN Orlen pochwalił się rekordowym wynikiem sprzedaży paliw całej sieci w Polsce, Czechach, Niemczech i na Litwie. Po raz pierwszy w historii przed zakończeniem roku poziom sprzedaży wyniósł 11 mld litrów. Prezes koncernu Daniel Obajtek sugerował, że wzrost wolumenów sprzedaży paliw jest jednym z priorytetów w obszarze detalu. Komunikat koncernu wskazał m.in., że sukcesywnie odnotowywane są przezeń rekordowe wyniki w segmencie sprzedaży detalicznej, a tylko po 3 kwartałach tego roku koncern odnotował 20 proc. (rok do roku) wzrost EBITDA LIFO segmentu detalicznego.

JAKOŚĆ PALIW GORSZA NIŻ ROK WCZEŚNIEJ

W minionym roku Inspekcja Handlowa na zlecenie Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów przeprowadziła kontrole jakościowe na 1521 obiektach stacyjnych. Nieprawidłowości wykryto na 60 stacjach. Oszacowano, że 3,94 proc. oferowanego paliwa nie spełniało określonych prawem norm. Rok wcześniej analogiczne badanie dało wynik na poziomie 2,34 proc. próbek. Problem związany jest przede wszystkim z jakością paliw na stacjach, bowiem ani hurtownie, ani przedsiębiorstwa wytwarzające czy magazynujące nie wykazały nieprawidłowości. Jeśli chodzi o geograficzne rozmieszczenie problematycznych stacji – najgorzej wypadło województwo kujawsko-pomorskie, gdzie zastrzeżenia dotyczyły 11,8 proc. próbek, a także zachodniopomorskie, gdzie błędy wykazało 10,6 proc. próbek.



ZNIKA MARKA OPTIMA

Grupa Lotos planuje ujednolicenie standardów stacji i elementem zmian ma być m.in. usunięcie marki Optima w ciągu najbliższych pięciu lat. Zabiegi standaryzacyjne w minionym roku objęły 14 stacji. Kolejne zmiany zajdą zapewne w tym roku. Według informacji elementem standaryzacji będzie wygląd i oferta produktowa obiektów. W 2019 r. plan gdańskiego operatora przeznacza kilkaset mln zł na dalszy rozwój, który obejmuje budowę nowych stacji oraz modernizację istniejących.



Paliwa z uśmiechem



MOYA: WKRÓTCE 350 STACJI?

Aktualnie sieć pod marką Moya liczy 202 placówki. Dalsze plany rozwojowe są ambitne. Najbliższe pięciolecie ma przynieść powiększenie listy do 350 obiektów. Moya jest w tej chwili szóstą największą siecią w naszym kraju. Prezes Anwimu, Rafał Pietrasina podsumował ostatnie dokonania sieci następująco: Ubiegły rok możemy zaliczyć do bardzo udanych, ponieważ powiększyliśmy naszą sieć aż o 40 stacji! Cieszymy się tym bardziej, że nie tylko zrealizowaliśmy bardzo ambitny plan rozbudowy sieci, lecz również pozyskaliśmy nowego inwestora w postaci funduszu Enterprise Investors.

Czym zaskoczy nas rok 2019?

dr Jakub Bogucki

Rozpoczęty niedawno rok na międzynarodowym rynku naftowym przynosi więcej pytań niż pewników na których można oprzeć ewentualną możliwość wskazania kierunku zmian cen surowca. Z jednej strony mamy ograniczenia podaży przez Organizację Państw Eksportujących Ropę Naftową (OPEC), które mają odnosić skutki nawet po pierwszych kwartałach roku, a z drugiej – Amerykanie walczą o zdecydowaną palmę pierwszeństwa i podbijają wielkość swojej produkcji niemal z miesiąca na miesiąc. Co do działań OPEC – Suhail Al Mazrouei, minister energetyki Zjednoczonych Emiratów Arabskich miał sugerować, że rynek ropy powinien osiągnąć pożądaną poziom w pierwszym kwartale 2019 roku. Warto też podkreślić, że czasowe słabości niegdyś dynamicznych eksporterów – Libii czy Iranu z pewnością pomagają OPEC-owi w osiągnięciu niższego wyniku produkcyjnego. Styczniowy poziom produkcji oszacowano na 30,98 mln baryłek dziennie – poziom więc jest o 890 tys. baryłek mniejszy niż w grudniu zeszłego roku. Dodatkowym czynnikiem mogącym powodować problemy rynkowe będą zapewne odnowione sankcje względem Iranu czy nacisk amerykańskich władz na Wenezuelę, która z roli znaczącego eksportera stała się graczem drugiego rzędu w gronie „krajów naftowych”. W kontekście amerykańskich poziomów produkcji

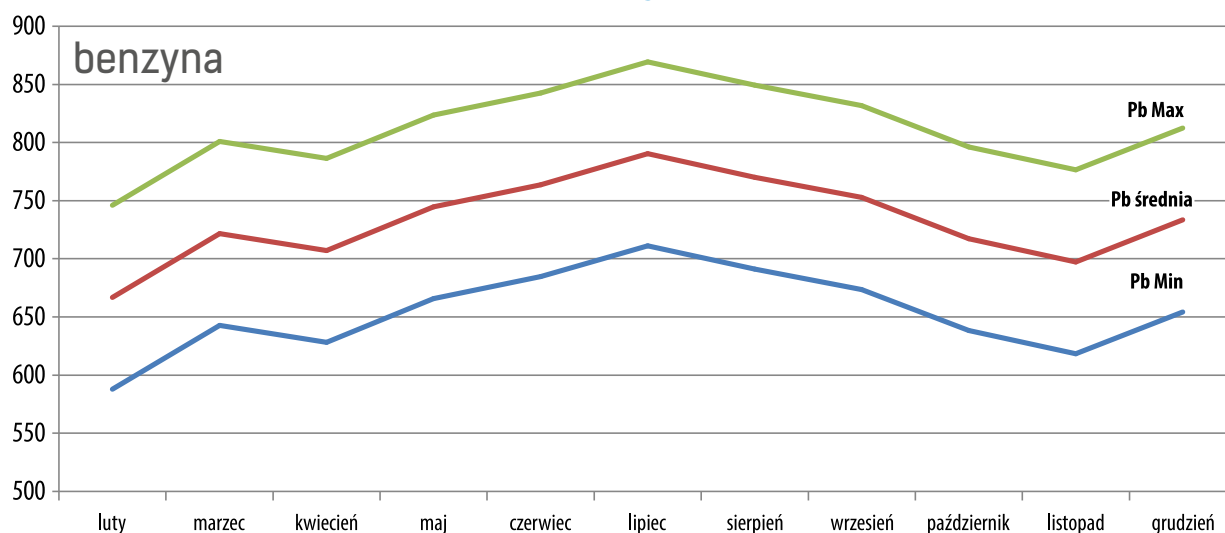
natomiast wspomnieć musimy o tym, że produkcja z amerykańskich źródeł ma wynieść średnio 12,41 mln baryłek dziennie w tym roku i wzrosnąć do 13,2 mln baryłek w roku 2020 według prognozy Energy Information Administration (EIA). Linda Capuano z EIA w swej analizie dowodzi, że krótkoterminowe prognozy energetyczne stawiają Stany Zjednoczone na właściwej drodze do ustanowienia nowego rekordu produkcji przez trzeci rok z rzędu – jak pisaliśmy już na portalu e-petrol.pl.

W prognozie na rok 2019 trzeba pamiętać o europejskiej tendencji „odwrotu” od oleju napędowego, jednak

ważnym elementem – który stanowić może przyczynę zachwiania prognoz popytu na diesel – będzie wchodząca w życie z dniem 1 stycznia 2020 r. nowa polityka Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) odnośnie standardów emisji zanieczyszczeń wytwarzanych przez statki na świecie. Nowe obostrzenia spowodują rynkową nadwyżkę oleju napędowego o wysokiej zawartości siarki, a jednocześnie podbiją popyt na produkty zgodne z wytycznymi IMO. To może rzutować na wyższe ceny oleju napędowego, który dotychczas traktowano jako paliwo „schyłkowe”, zwłaszcza w obliczu kiepskiej jego prasy w Europie po tzw. dieseldgate.



PROGNOZA CEN NA RYNKU MIĘDZYNARODOWYM W 2019 R.

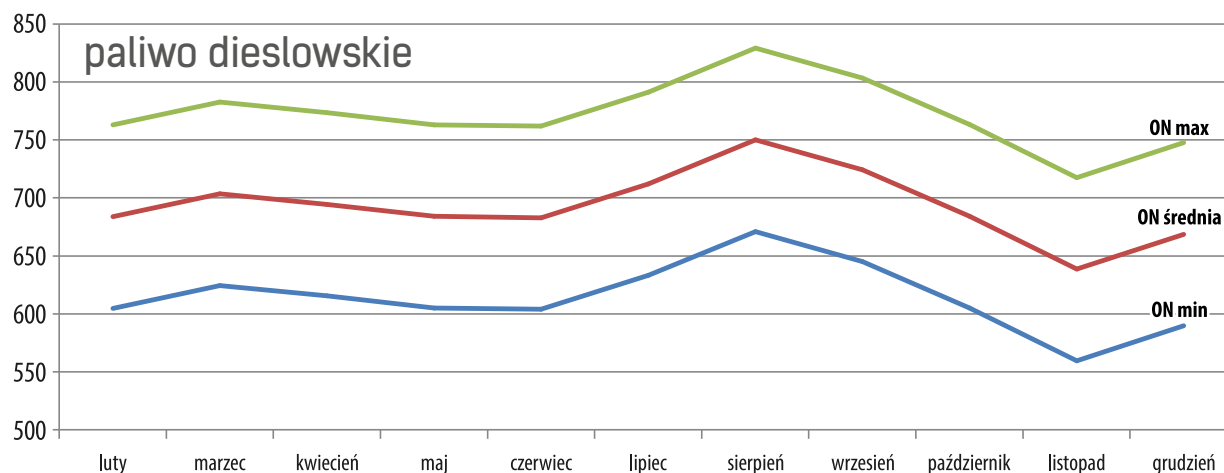


benzyna [ceny w USD]

Miesiąc	Pb Min	Pb Średnia	Pb Max
luty	587,85	666,88	745,90
marzec	642,68	721,71	800,74
kwiecień	628,10	707,13	786,16
maj	665,66	744,69	823,72
czerwiec	684,62	763,65	842,68
lipiec	711,23	790,26	869,29
sierpień	691,14	770,17	849,20
wrzesień	673,66	752,69	831,72
październik	638,15	717,18	796,21
listopad	618,30	697,33	776,36
grudzień	654,28	733,31	812,34

paliwo dieslowskie [ceny w USD]

Miesiąc	ON Min	ON Średnia	ON Max
luty	604,89	683,92	762,95
marzec	624,61	703,64	782,67
kwiecień	615,51	694,54	773,57
maj	605,12	684,15	763,18
czerwiec	603,97	683,00	762,03
lipiec	633,11	712,14	791,17
sierpień	671,11	750,13	829,16
wrzesień	645,27	724,30	803,33
październik	605,20	684,22	763,25
listopad	559,52	638,55	717,58
grudzień	589,65	668,68	747,70



► Na rynku krajowym benzyn spodziewamy się, że szczyt cenowy w roku 2019 przypadnie na lipiec – w wakacyjnym okresie średnia może sięgnąć nawet poziomu 4074 zł/m sześć. W roku 2018 średnia cena sierpniowa wynosiła o około 20 zł więcej i stanowiła maksimum 2018 roku. W przypadku oleju napędowego również spodziewamy się, że najdroższe miesiące przypadną latem – sierpniowa średnia ułokuje się na poziomie 4049 zł/m sześć. W 2018 roku ceny po wakacjach zaczęły mocno rosnąć i w październiku wynosiły nawet 4254 zł/m sześć. Spodziewamy się, że w roku 2019 nie zobaczymy zasadniczych zmian tendencji jeśli chodzi o popyt

PROGNOZY DLA RYNKU POLSKIEGO

[PLN/m sześć.]

benzyna

Pb95	Prognoza na rok 2019	Średnia w 2018
luty	3729,40	3567,71
marzec	3888,99	3606,34
kwiecień	3870,88	3780,88
maj	3920,41	4036,01
czerwiec	3992,74	4019,19
lipiec	4074,54	4066,11
sierpień	4041,58	4097,03
wrzesień	4015,84	4066,37
październik	3909,53	3994,40
listopad	3766,00	3690,82
grudzień	3924,60	3472,18

paliwo dieslowskie

ON	Prognoza na rok 2019	Średnia w 2018
luty	3895,24	3532,93
marzec	3935,08	3599,30
kwiecień	3901,88	3748,19
maj	3854,09	4010,30
czerwiec	3848,08	4017,31
lipiec	3930,37	4023,37
sierpień	4049,39	4020,08
wrzesień	3996,91	4107,06
październik	3861,85	4254,48
listopad	3712,67	4131,75
grudzień	3800,23	3836,01



na paliwa – rok zaczyna się na poziomie wyższym od poprzednika, ale ogólny bilans powinien być zbliżony do niego w wielkościach średnich. Po trzech kwartałach 2018 roku Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego dane o poziomie konsumpcji są rosnące zarówno dla benzyn, jak i oleju napędowego, co może budzić optymizm i powoduje, że w prognozie na kolejny rok pozostajemy również przekonani, że dynamika będzie tutaj dodatnia.

Jak zwykle w prognozach e-petrol.pl przy wyliczaniu średnich ważonych w roku 2018 wyznaczyliśmy σ – odchylenie standardowe i na jego podstawie obliczyliśmy przedziały ufności o szerokości $+1\sigma$ w górę i -1σ w dół od średniej kroczącej 20-dniowej. Prognozowanie przez nas cen hurtowych uwzględniło jedynie ograniczoną zmienność założeń dot. kursów walutowych (stała na poziomie 3,6 dla drugiej połowy roku) – toteż aktualizacja tego elementu prognozy może pomóc w lepszym dopasowaniu jej do realiów makroekonomicznych. Formą „bezpiecznego uśrednienia” jest też przyjęta przez nas wartość udziału opodatkowania czy marż w kalkulacjach cen dla rynku polskiego.



**Dołącz do ponad 3100 stacji paliw AVIA w Europie
i już ponad 40 działających w Polsce!**



**Przynależność do
międzynarodowego
stowarzyszenia**



**Niezależność
w wyborze
dostawcy paliwa**



**Wsparcie
w prowadzeniu
biznesu**



**Dostęp
do kart flotowych
i rabatowych**

**Wejdź na stronę www.AviaPolska.pl
i skontaktuj się z nami!**



Nietypowy rok w cenach paliw

Gabriela Kozan

Ceny paliw na polskich stacjach benzynowych w 2018 roku, w odróżnieniu od 2017 roku, szczególnie w drugiej połowie roku zaczęły wzbudzać negatywne emocje u kierowców. Portal e-petrol.pl w swoich cotygodniowych komentarzach zawsze podkreśla, że koszty tankowania są wartościami pochodnymi cen hurtowych w polskich rafineriach, ale przede wszystkim zależą od uwarunkowań na rynkach lokalnych. Oznacza to mniej więcej tyle, że związek pomiędzy cenami oleju napędowego czy benzyny z bieżącymi notowaniami ropy naftowej na giełdach międzynarodowych istnieje, ale wpływ skutków globalnych na koszty tankowania w kraju jest naprawdę niewielki.

Średnie detaliczne ceny paliw w Polsce zmieniały się i w przewadze w ciągu roku podążały za trendami wahań na rynku hurtowym. Po uśrednieniu wyników analizy cen na stacjach paliw, realizowanych ciągu w 2018 r. roku przez e-petrol.pl wynika, że za litr benzyny bezołowiowej 95 płacono w 2018 roku 4,92 zł/l, olej napędowy kosztował 4,91 zł/l, a autogaz 2,23 zł/l. Najtaniej można było tankować paliwa na początku roku, w pierwszym kwartale, kiedy benzyna bezołowiowa 95 kosztowała zaledwie 4,65 zł, a diesel 4,54 zł/l. W połowie miesiąca ceny paliw osiągnęły swoje roczne minima, ale radość z taniego tankowania nie trwała długo. W maju ceny paliw na polskich stacjach wzrosły i na tych wysokich poziomach zatrzymały się do końca wakacji. Bardzo dynamiczny wzrost zanotowany został w przypadku benzyn, bo po ok. dwóch miesiącach od swojego najniższego poziomu w roku benzyna 95 osiągnęła poziom rocznego maksimum. Na trwałe jednak ceny wszystkich gatunków paliw wzrosły jesienią i dopiero przed końcem roku zaczęły lekko spadać.

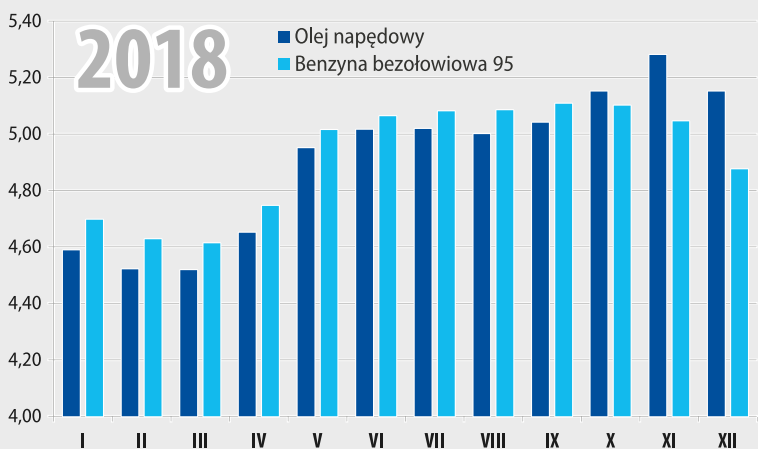
Średnie detaliczne ceny paliw [zł/l]

średnioroczna	5,23	4,92	4,91	2,23
	Benzyna Pb 98	Benzyna Pb 95	Olej napędowy	LPG
1 kwartał	4,95	4,65	4,54	2,06
2 kwartał	5,24	4,94	4,87	2,10
3 kwartał	5,41	5,09	5,02	2,30
4 kwartał	5,33	5,01	5,19	2,47

Źródło: dane e-petrol.pl

Średnie miesięczne ceny detaliczne paliw w 2018 r. [zł/l]

2018	Benzyna Pb 98	Benzyna Pb 95	Olej napędowy	LPG
styczeń	4,99	4,70	4,59	2,12
luty	4,94	4,63	4,52	2,06
marzec	4,92	4,61	4,52	2,01
kwiecień	5,03	4,75	4,65	2,04
maj	5,32	5,01	4,95	2,13
czerwiec	5,38	5,06	5,02	2,12
lipiec	5,39	5,08	5,02	2,26
sierpień	5,40	5,08	5,00	2,32
wrzesień	5,43	5,11	5,04	2,32
październik	5,41	5,10	5,15	2,48
listopad	5,37	5,05	5,28	2,53
grudzień	5,22	4,88	5,15	2,40



Dane: źródło e-petrol.pl

JAK ZMIENIŁA SIĘ MARŻA DETALICZNA NA PALIWA W 2018 ROKU?

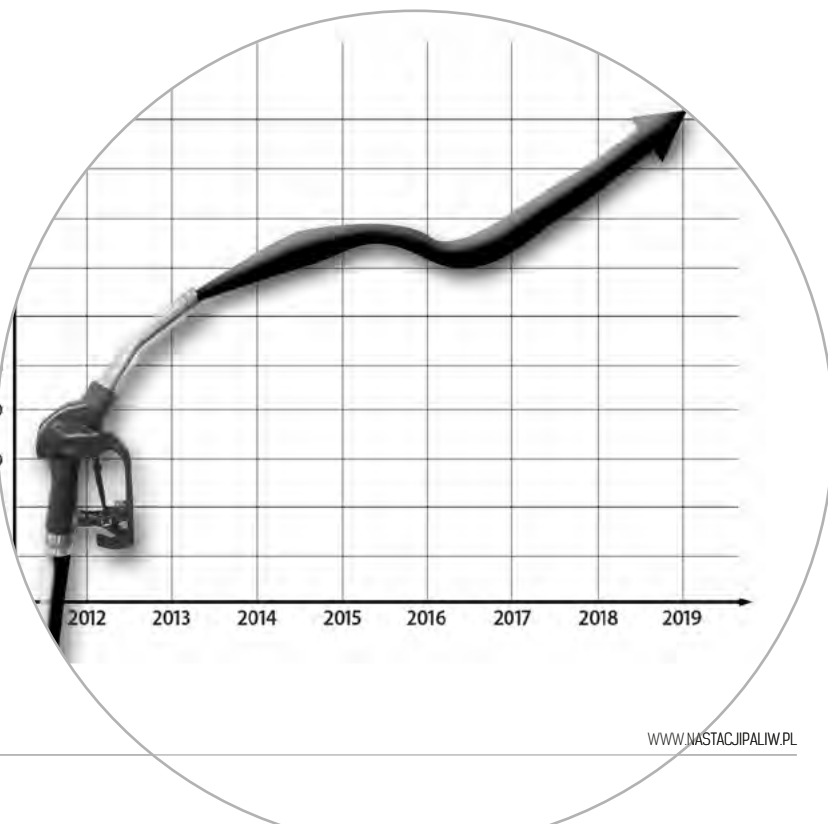
Na potrzeby tej analizy uznajmy, że detaliczna marża handlowa, którą uzyskują stacje paliw, to zysk ze sprzedanych klientom – kierowcom paliw, w porównaniu z kosztami zakupu paliw u pośrednika – dostawcy – w tym wypadku używamy do obliczeń średniej ważonej ceny paliw w polskich rafineriach. Wyliczona marża nie obejmuje jednak rabatów handlowych, te bowiem są różne i zależne np. od ilości kupowanych paliw, lokalizacji bazy czy innych warunków handlowych.

Relatywnie wysokie ceny paliw, jakie pojawiły się na polskich stacjach paliw w 2018 roku sprawiły, że można by odnieść wrażenie, że operatorzy stacji zarabiali kokosy. Nic bardziej mylnego. Średnio w litrze benzyny udział marży detalicznej wynosił ok. 20-16 gr, w przypadku oleju napędowego to tylko 8 gr, więcej zarabiano się na LPG, w 2018 r. średnio w litrze udział marży stacyjnej wyniósł 10 gr. Ubiegłoroczny poziom średnich marż nieznacznie tylko różnił się od poziomu zarobku uzyskiwanego przez operatorów stacji paliw w 2017 roku. Wówczas na sprzedaży benzyny bezołowiowej 95 zarabiali 13 groszy na litrze, w przypadku diesla i autogazu marża detaliczna wynosiła tyle samo, bo 10 gr. Rok 2018 był jednak pod względem marż bardzo nierówny. O ile w pierwszym kwartale poziomy marż nie bardzo odbiegał od poziomu średniego w ciągu roku, to już drugi i trzeci kwartał pod tym kątem wyróżniły się na niekorzyść operatorów stacji benzynowych. Zarobek na każdym litrze sprzedawanego paliwa malał tym bardziej, im bliżej było jesieni, choć wówczas ceny diesla na polskich stacjach notowały swoje roczne maksima. Z obliczeń – porównania średnich cen hurtowych oraz detalicznych cen paliw wynika, że we wrześniu i październiku stacje nie uzyskiwały dodatniej marży detalicznej, a w wspomnianym okresie mogły wręcz dopłacać do każdego litra sprzedanego diesla. W rzeczywistości aż tak dra-

matycznie nie było, bo operatorzy stacji rzeczywiście rezygnowali z części swojego zysku, jednak korzystali wówczas z dość dobrych rabatów hurtowych, a niskie ceny oleju napędowego na przełomie lata i jesieni sprawiły, że klienci – kierowcy chętniej podjeżdżali zatankować, a przy okazji kupowali kawę czy wybierali coś z oferty bistro, tym samym zostawiając na stacji więcej pieniędzy. Okres najlepszych marż w sprzedaży detalicznej miał jednak dopiero nadejść. Ostatnie dwa miesiące roku okazały się przedsięwzięciem prezentem dla operatorów stacji. W listopadzie na każdym litrze zarabiali średnio ok. 33 grosze, marża na oleju napędowym była dodatnia i przeciętnie wynosiła 11 groszy, najmniej kwotowo, bo 8 groszy właściciel stacji

mógł zarobić na autogazie. Najlepszym miesiącem roku, pod względem marży detalicznej okazał się grudzień. Od dawna właściciele – operatorzy stacji nie mogli marzyć o takim poziomie marż. W przypadku popularnej bezołowiowej zarobek stacji wynosił średnio 47 groszy, na dieslu 30 groszy, a na autogazie aż 25 groszy, warto podkreślić, że ten relatywnie wysoki poziom marż utrzymywał się przez cały ostatni miesiąc roku. Ten grudniowy wynik bardzo rzutował na dane kwartalne, z których wynika, że właśnie ostatni kwartał był najlepszym marżowo okresem w roku, ale patrząc w ujęciu rocznym – 2018 nie różnił się od innych lat i marże detaliczne na sprzedaży paliw, choć nie za wysokie, to utrzymują się na przewidywalnym poziomie.

Rok 2018 pokazał bardzo dobitnie, że wydarzenia spoza rynku paliw bardzo na niego wpływają, bowiem ceny paliw na dystrybutorach były w pewnych okresach minionego roku dyktowane przez czynniki zewnętrzne, jak choćby zbliżające się wybory samorządowe czy też wliczanie do cen hurtowych nadchodzących w 2019 r. opłat. W efekcie ceny benzyny, a szczególnie diesla były trudne do nawet krótkoterminowego prognozowania, a nerwy operatorów mniejszych stacji poddawane próbie. Bywało, że w niektórych momentach roku marże detalistów bywały ujemne, aby po dwóch miesiącach wzniósł się na nienotowane od wielu lat poziomy.



► PROGNOZA CEN DETALICZNYCH PALIW NA POLSKICH STACJACH BENZYNOWYCH

Portal e-petrol.pl od wielu lat przygotowuje analizy, raporty i prognozy cen paliw w sprzedaży. Z wyliczeń przygotowanych przez e-petrol.pl wynika, że



kierowcy, szczególnie tankujący benzynę, w przeważającej części 2019 r. będą musieli zaakceptować 5 złotowy poziom cen paliw w przeważającej części roku, przy czym więcej płacić się będzie za benzynę 95-oktanową. W 2019 r. kierowcy będą musieli zmierzyć się z największym wyzwaniem cenowym w II połowie roku – zatem, wg wyliczeń e-petrol.pl, czekają nas droższe wyjazdy wakacyjne, szczególnie te sierpniowe.

Po uśrednieniu wyników prognoz cen na stacjach paliw, które mogą się zrealizować w 2019 r. wynika, że średnio za liter benzyny bezołowiowej 95 będzie się płacić równe 5 zł, olej napędowy może kosztować 4,91 zł/l. Stosunkowo najmniej paliwa będą kosztować na początku i w końcówce roku, – benzyna bezołowiowa 95 w I kwartale może kosztować przeciętnie 4,95-4,81 zł/l, a diesel 4,64-5,69 zł/l.

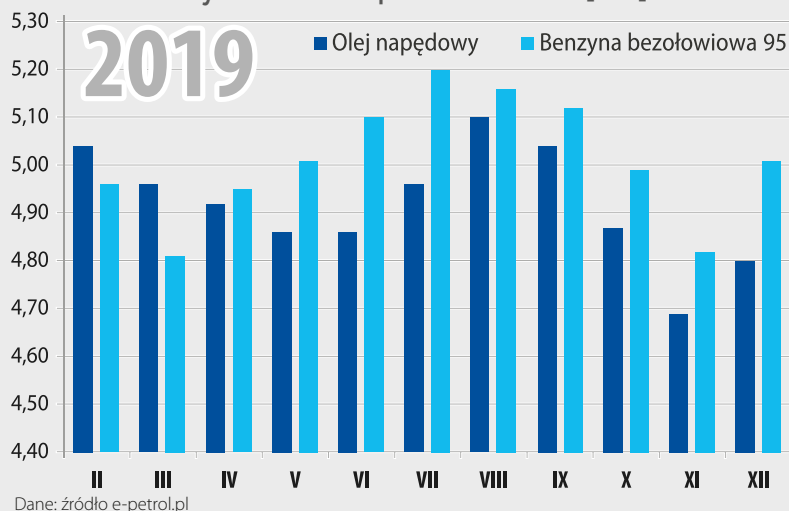
Wiosna 2019 roku nie będzie w tym roku oznaczała dla kierowców, że chcąc zatankować do pełna, będą musieli zabezpieczyć w swoich

portfelach większe sumy. Ceny paliw mogą zacząć powoli, acz systematycznie, rosnać. Z małymi odchyleniami, trend wzrostowy może nam towarzyszyć aż do końca sierpnia – w czasie wakacji mogą się pojawić na polskich stacjach tankowania nowe rekordy cenowe, które mogą najdotkliwiej objąć ceny popularnej benzyny „95”.

Po wakacjach ceny paliw powinny odnotować korekcyjny spadek, i jesień 2019 r. może okazać się czasem względnej stabilizacji, jednak na poziomie bliskim 5 zł/l dla benzyny. Ostatecznie, wg prognoz zespołu analiz e-petrol.pl, benzyny mogą zakończyć rok na poziomie średnio 5,01 zł za liter benzyny oraz 4,80 zł za identyczną ilość diesla.

Ostatnie lata przyzwyczaiły kierowców do pogodzenia się z myślą, że tankowanie diesla jest droższe niż benzyny, ale w ocenie analityków portalu e-petrol.pl w 2019 roku proporcja ta się zmieni i począwszy od wiosny, kiedy ceny się wyrównają, diesel będzie tańszy od popularnej 95 i różnica na korzyść tego pierwszego będzie wynosić ok. 20-25 groszy. Średnioroczna prognoza cen paliw zakłada, że benzyna będzie kosztować 5 zł, a diesel 4,91 zł.

Prognozowane średnie miesięczne ceny detaliczne paliw w 2019 r. [zł/l]



2019	średnia z Prognoza	
	ON	Pb95
luty	5,04	4,96
marzec	4,96	4,81
kwiecień	4,92	4,95
maj	4,86	5,01
czerwiec	4,86	5,10
lipiec	4,96	5,20
sierpień	5,10	5,16
wrzesień	5,04	5,12
październik	4,87	4,99
listopad	4,69	4,82
grudzień	4,80	5,01
średnia	4,91	5,00

Wege-stacje na paliwowej mapie Polski

Magdalena Robak

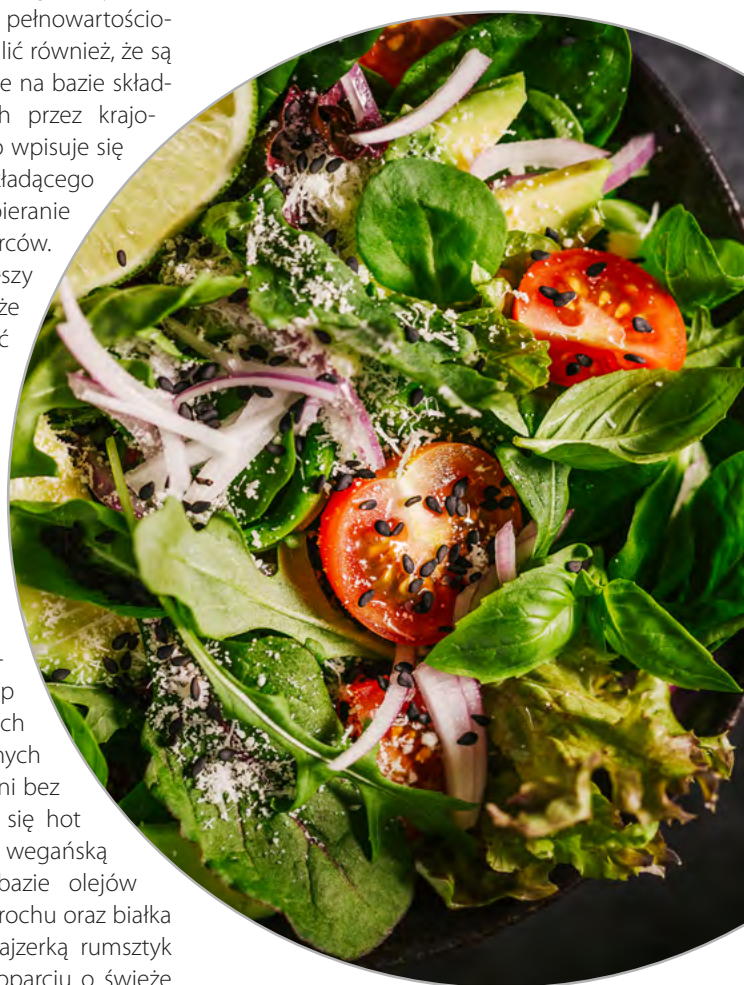
Jak wynika z danych Europejskiego Związku Wegetarian, w krajach Unii Europejskiej przybywa osób nie jedzących mięsa oraz tych, które eliminują z diety także produkty odzwierzęce, takie jak nabiał, jaja czy miód. Agencja Newseria informuje, że najwięcej wegetarian jest w Niemczech (co dziesiąty mieszkańców), ale moda na jedzenie produktów roślinnych pomalą dociera również do Polski. Badania przeprowadzone przez Mintel dowodzą, że co trzeci polski konsument wyklucza z codziennych posiłków czerwone mięso, a 19 procent ankietowanych – nabiał. Żywność wegańska i wegetariańska zyskuje na popularności między innymi za sprawą nowej piramidy żywienia i potwierdzenia przez Światową Organizację Zdrowia WHO, że właściwie zbilansowana dieta roślinna służy zdrowiu na każdym etapie rozwoju człowieka. Odpowiedzią na zmieniające się nawyki żywieniowe jest, poza pojawieniem się wegańskich i wegetariańskich lokali gastronomicznych oraz sklepów, również rozszerzona oferty pozapaliwowa stacji benzynowych o propozycje atrakcyjne dla nie jedzących mięsa i produktów pochodzących od zwierząt.

We wrześniu 2018 roku Polski Koncern Naftowy Orlen wprowadził do menu restauracji Stop Cafe na wybranych stacjach paliw (mapa dostępna na stronie: <http://stopcafe.pl/nowy-wymiar-stop-cafe>) produkty dedykowane dla wegan i wegetarian. Wpływ na decyzję plockiego giganta miała z pewnością czteroletnia kampania prowadzona przez Stowarzyszenie Otwarte Klatki na rzecz wprowadzenia roślinnych

wersji dań oferowanych w największej krajowej sieci paliw, w ramach której zbierano podpisy pod petycją „Sojowy hot dog dla każdego”. Jak czytamy w komunikacie Biura Prasowego plockiego koncernu, na stacjach propozycje nowej linii gastronomicznej pojawiły się w odpowiedzi na potrzeby klientów, zainteresowanych posiłkami nie zawierającymi żadnych surowców pochodzenia zwierzęcego, a jednocześnie smacznych i pełnowartościowych. Warto podkreślić również, że są one przygotowywane na bazie składników dostarczanych przez krajowych wytwórców, co wpisuje się w politykę Orlenu kładącego spory nacisk na wspieranie polskich przedsiębiorców. Konsumentów cieszy z pewnością także fakt, że mogą je kupić w promocyjnych cenach.

Plocki gigant zadbał także o unikatowość składu swoich wegetariańskich i wegańskich produktów, bowiem ich receptura została przygotowana wyłącznie dla Stop Cafe i nie można ich nabyć na stacjach innych sieci. Amatorzy kuchni bez mięsa mogą nasycić się hot dogiem z parówką wegańską przygotowaną na bazie olejów roślinnych, białka z grochu oraz białka z ziemniaków czy kajzerką rumsztyk wege stworzoną w oparciu o świeże

warzywa, kaszę jaglaną i kuskus, pestki dyni i słonecznika oraz mąkę kukurydzianą i przyprawy. Na wielbicieli syćących przekąsek czeka też wrap falafel – połączenie warzyw oraz kotleta z ciecierzycy, groszku oraz przypraw: kolendry, czosnku, mięty i kminu rzymskiego oraz bułka z pieczarkami, podawana z pieca, na ciepło. Całość oferty dopełniają świeże soki owocowe ▶



we oraz owocowo – warzywne wyciskane przez obsługę na miejscu.

Jak na wprowadzone zmiany zareagowali odwiedzający Stop Cafe? Orlen na swoim oficjalnym, facebookowym fanpage'u poinformował pierwszego października, kiedy obchodzony był Światowy Dzień Wegetarianizmu, że w pierwszym miesiącu obecności wegańskich hot dogów na stacjach klientów spróbowali ich 50 tysięcy razy, a 35 tysięcy razy skosztowano pozostałych roślinnych produktów.

Osoby nie jedzące mięsa i produktów odzwierzęcych nie rozczarują się również jarskimi propozycjami menu stacji Shell. Ich oferta gastronomiczna różni się w zależności od formatu dostępnego w danym miejscu. Na większości stacji benzynowych podróżni korzystają z oferty typu standard, w ramach której posilają się kanapkami – od maja ubiegłego roku dla wegetarian dostępne jest panini z mozzarellą i pomidorem. W ponad 120 lokalizacjach klienci mogą wybierać z oferty „Jesz co chcesz”, która poza wspomnianym panini zawiera również inne, przygotowane na świeżo propozycje takie jak: ciabattę z mozzarellą, pomidorem, miksem sałat i sosem bazyliowym w stylu włoskim oraz świeżą sałatkę z mozzarellą, pomidorem, czerwoną cebulą, miksem sałat i sosem na bazie oliwy i ziół prowansalskich. Oferta „Jesz co chcesz” umożliwia także indywidualne skomponowanie przekąsek z dostępnych świeżych warzyw oraz dodatków, co powoduje, że nawet weganie znajdą na stacjach Shell coś dla siebie. Ponadto wegetarianie mogą zamówić jogurt z czterema dodatkami do wyboru: miodem wielokwiatowym, wiśniami w żelu, granolą lub ciasteczkami owsianymi oraz świeżo wyciskany sok pomarańczowy. Jak poinformował redakcję „Na stacji paliw” Łukasz Kalisz – Convenience Retail Manager w Shell Polska, w siedmiu wybranych punktach MOP klienci zjedzą ponadto dania śniadaniowe i obiadowe w restauracjach szybkiej obsługi. W zależności od pory dnia serwują one wege konsumentom np.: jajecznicę,

zestaw śniadaniowy komponowany przez klienta (bułka, masło, ser żółty, mozzarella, jajko i wybrane warzywa), kluseczki gnocchi, surówki warzywne, mieszankę królewską składającą się z marchewki, kalafiora i brokuła oraz kaszę bulgur z pomidorowym pesto. W ofercie bistro znajdują się ponadto naleśniki z serem, bitą śmietaną i polewą, placki ziemniaczane ze śmietaną, pierogi ruskie czy ryby, takie jak mintaj. Dla wygody podróżnych wszystkie dania bezmięsne zostały oznaczone w menu zielonym listkiem, a jeśli chodzi o napoje,

na wegan, wegetarian i innych amatorów owoców i warzyw, oprócz świeżo wyciskanego soku pomarańczowego czekają także trzy kompozycje: „Relaks” (szpinak, jarmuż, jabłko, winogrona zielone), „Orzeźwienie” (burak czerwony, seler naciowy, jabłko, imbir, wino-



grona czerwone) oraz „Świeżość” (marchew, seler naciowy, jabłko, cytryna). Z uwagi na to, że oferta wegetariańska na stacjach paliw Shell cieszy się coraz większym zainteresowaniem klientów, koncern stawia duży nacisk na jej dalszy rozwój. Już dwa miesiące po rozszerzeniu menu o ciabattę i sałatkę z mozzarellą i pomidorem, wprowadził do niego również kanapkę z pieczonym burakiem, kozim serem i rukolą.

Aktualnie trwa także odświeżanie oferty dla konceptu „Jesz co chcesz” – w planach jest dodanie nowego produktu wegeta-

riańskiego i kolejnych, przygotowywanych na miejscu sałatek.

Spośród przekąsek serwowanych na stacjach BP wybiorą coś dla siebie również osoby stroniące od mięsa i eliminujące z diety składniki pochodzenia zwierzęcego. Ich oferta gastronomiczna zmieniła się na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat, tak jak zmieniły się gusta i oczekiwania odwiedzających je klientów. Dla zwiększającej się grupy konsumentów wege koncern przygotował produkty wegetariańskie: bagietkę wiosenną z jajkiem i szczypiorkiem, kanapkę norweską z wędzonym łososiem, kanapkę samo ziarno z serkiem lub jajkiem, jak również sałatkę nicejską z tuńczykiem i jajkiem. Stacje autostradowe serwują też łososia w trzech smakach oraz ziemniaczane gratin z brokułami. Spółka podążając za zdrowymi trendami, dba także o to, by w kawiarenkach Wild Bean Cafe dostępne były koktajle smoothies, jogurty crunchy i muesli z owocowymi konfiturami oraz w wybranych lokalizacjach świeżo wyciskane soki z pomarańczy.

CZY WROCŁAWSKIE STACJE SĄ WEGE?

We Wrocławiu amatorzy kuchni roślinnej, chcący zaspokoić apetyt przy okazji tankowania paliwa, nie wyjdą głodni po wizycie na stacjach koncernowych: Orlen, Lotos, Shell, BP, Amic oraz Circle K. W korzystnej sytuacji są zwłaszcza wegetarianie, bowiem w menu kącików gastronomicznych wspomnianych stacji nie brakuje przekąsek i dań bezmięsnych, podawanych zarówno na zimno, jak i na ciepło. Są to propozycje nie rujnujące portfela i smaczne, jak np. choćby zapiekanka z czterech rodzajów sera i czerwonych winogron ze stacji BP czy trochę mniej wyrafinowana zapiekanka z trzech rodzajów sera i pieczarek serwowana na stacjach Lotos. Znacząco mniejszy wybór mają natomiast na stacjach benzynowych weganie. Trzeba jednak przyznać, że na jednej z wrocławskich stacji Circle K, która nie miała w ofercie bistro propozycji typowo wegańskiej, obsługa chętnie i z własnej inicjatywy przygotowała pożywnego, warzywnego wrapa. Na stacjach tego koncernu wyjątkowo zdesperowani w ostateczności poskromią też głód wegańskimi chipsami marki SONKO, które w opinii klientek w wieku kilku i kilkunastu lat uchodzą za naprawdę apetyczne. Osoby nie jedzące mięsa i składników pochodzących od zwierząt mogą otrzymać spory zastrzyk energii również na stacjach Shell, jeśli zdecydują się na zakup któregoś z batonów proteinowych – tzw. energy bars marki Foods by Ann lub BE RAW. Są to produkty o niewątpliwie wysokiej jakości – naturalnym składzie, ale w konsekwencji drogie i niezbyt smaczne. Prawdziwą ucztą dla wymagającego, wegańskiego podniebienia są natomiast uchodzące już za kultowe bułki z pieczarkami podawane na ciepło na stacjach Orlenu, tamtejsze bezmięsne falafle czy sojowe hot-dogi, które smakiem mogą śmiało konkurować z tradycyjnymi.

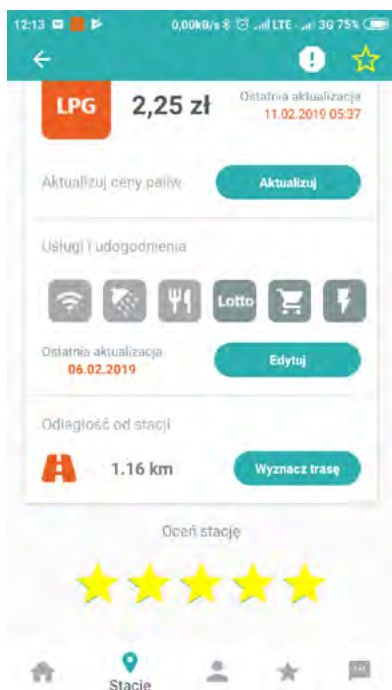


Aplikacja przyciągnie kierowcę na stację

Nie będzie żadną nowością, ani odkryciem fakt, że właściciele stacji paliw większy zarobek czerpią ze sprzedaży towarów i usług w sklepie i przystacynym bistro, niż na sprzedaży paliw. Ważne jest zatem aby dbać o jakość sprzedaży, dopasowany asortyment, ale także odpowiednio zareklamować swoją stację klientom – kierowcom, którzy przecież dysponując autem mogą wybierać miejsce tankowania czy zakupów w większym promieniu kilometrów. Absolutnie darmowym sposobem na to, aby wypromować stację jest zadbanie o profil – wizytówkę w aplikacji tuTankuj. Aplikacje mobilne dla kierowców z każdym rokiem są coraz ciekawsze i przede wszystkim – coraz bardziej użyteczne. tuTankuj to najnowsza pro-

pozycja dla podróżujących samochodami, dla których w dobie rosnących cen paliw, istotną kwestią są koszty tankowania auta, bowiem można dzięki niej sprawdzić ceny paliw w okolicy. Aplikację tuTankuj wystarczy zainstalować w swoim smartfonie, żeby wyszukać tanie stacje paliw i wytyczyć trasę do wybranej z nich. Po włączeniu GPS na ekranie aplikacji zobaczymy listę stacji z wybranej przez użytkownika odległości i, co ważne, cenami wyłącznie interesującego gatunku paliw, np. benzyny 95, posortowane wg kryterium odległości, marki stacji lub ceny. To jednak nie wszystko, po wybraniu stacji można zobaczyć, jakie oferuje ona usługi i udogodnienia. W bardzo łatwy sposób można je edytować. Do wyboru mamy: Wi-Fi, kącik kawowy,

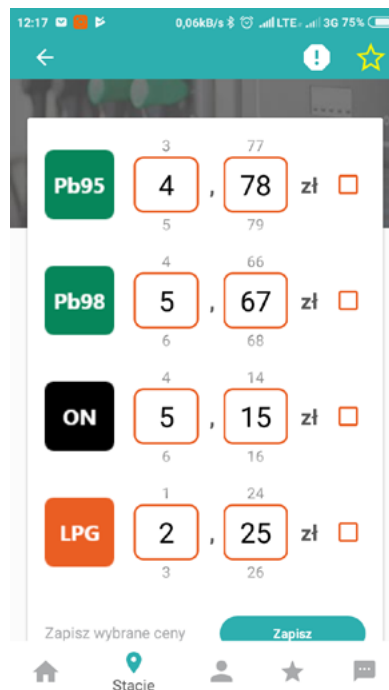
parking, toaletę, prysznic, gastronomię, kompresor, odkurzacz, myjnię portalową, lotto, plac zabaw, przewijak, nocleg, Ad-blue, sklep, wynajem przyczep, godziny otwarcia 24/7, EV. Po zaznaczeniu wybranych i dostępnych na stacji udogodnień informacje są dostępne w postaci czytelnych piktogramów, dzięki czemu kierowcy – użytkownicy aplikacji widzą, co ma ona do zaoferowania poza paliwami, a dodatkowo mogą też ocenić stację dając jej od jednej do pięciu gwiazdek.



JAK WYKORZYSTAĆ APLIKACJĘ TUTANKUJ, ABY WYPROMOWAĆ SWOJĄ STACJĘ?

- zainstaluj aplikację tuTankuj ze sklepu Play
- sprawdź poprawność danych adresowych i GPS swojej stacji
- sprawdź lub uzupełnij usługi dodatkowe regularnie uzupełniaj ceny paliw
- możesz ocenić swoją stację lub poprosić o to klientów

Z punktu widzenia kierowcy najważniejszym kryterium jest możliwie najniższa cena i najbardziej aktualna cena paliw, dlatego jako właściciel czy kierownik stacji zadbać o to, aby po każdej zmianie cen na pylonie zaktualizować ceny w aplikacji, dzięki czemu możesz zwrócić uwagę użytkowników tuTankuj na swoją stację i zachęcić ich do jej odwiedzenia.





MÓWIA, ŻE WNETRZE JEST WĄŻNE

Dla nas podstawą każdej kanapki
jest najlepszej jakości bułka!

NOWOŚĆ

Hot Dog Francuski Graham



Hot Dog Francuski

4075099



NOWOŚĆ

Hot Dog Francuski Maxi



Panini Grillowane
nacięte

2104410



Panini Grillowane
Pełnoziarniste nacięte

2104218



Kieszonka
Chlebowa

5001134



Hamburger Maxi
z Szeszmem 5 cali

4075038



ODKRYJ NASZE PRODUKTY. RAZEM STWORZYM WOV!

Co zrobić aby uzyskać zwrot podatku akcyzowego zapłaconego w cenie paliwa wykorzystywanego do produkcji rolnej?

Od pewnego czasu w branży rolnej dało się słyszeć wątpliwości związane z możliwością uzyskania od 1 stycznia 2019 r. zwrotu podatku akcyzowego zapłaconego w cenie paliwa wykorzystywanego do produkcji rolnej, jeżeli paliwem tym jest olej napędowy B7 sklasyfikowany jako CN 2710 20 11. Źródłem wątpliwości jest, jak się okazuje, przypadkowa i niezamierzona zmiana, której nie zauważyło ani Ministerstwo Rozwoju ani Ministerstwo Rolnictwa. Z dniem 1 stycznia 2019 r. zmianie uległ bowiem art. 1 ustawy o zwrocie podatku akcyzowego zawartego w cenie oleju napędowego wykorzystywanego do produkcji rolnej (dalej: ustawa o zwrocie). Zgodnie z nowym brzmieniem przepisu, zwrot podatku akcyzowego zawartego w cenie oleju napędowego wykorzystywanego do działalności rolniczej przysługuje na olej napędowy oznaczony kodem CN 2710 19 43 do 2710 19 48 oraz kodem CN 3826 00. Do dnia 1 stycznia zwrot podatku akcyzowego obejmował olej napędowy oznaczony CN 2710 19 41 do 2710 19 48 oraz CN 3824 90 91.

WRAZ Z USTAWĄ O ZWROCIE ZNOWELIZOWANO RÓWNIEŻ USTAWĘ O PODATKU AKCYZOWYM.

Zgodnie z uzasadnieniem do projektu nowelizacji ustawy o zwrocie, zmiana jest konsekwencją zaproponowanej w tym projekcie nowelizacji ustawy

o podatku akcyzowym w zakresie zastąpienia stosowanych kodów Nomenklatury Scalonej (CN) – kodami CN stosowanymi zgodnie z obowiązującymi regulacjami prawa celnego w tym zakresie. Natomiast jako uzasadnienie do zmian ustawy o podatku akcyzowym wskazano, że zmiana polega na aktualizacji kodów CN, które w czasie obowiązywania aktualnych przepisów akcyzowych podlegały zmianom. Po nowelizacji ustawa będzie odwoływała się do klasyfikacji w układzie odpowiadającym Nomenklaturze Scalonej (CN) zgodnej z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/1925 z dnia 12 października 2017 r. zmieniającym załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz. Urz. UE L 282 z 31.10.2017, str. 1), które weszło w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.

CZY WĄTPLIWOŚCI ROLNIKÓW OKAZAŁY SIĘ UZASADNIONE?

Przed zmianą tabeli kodów CN (która miała miejsce 1 stycznia 2012 r.) olej napędowy sklasyfikowany obecnie w pozycji CN 2710 20 11 oznaczony był, zgodnie z kluczem przejścia, pod pozycją CN 2710 19 43, zatem do 1 stycznia 2019 r. prawo do zwrotu akcyzy przy zakupie tego paliwa nie budziło wątpliwości.

Z literalnego brzmienia znowelizowanego art. 1 ustawy o zwrocie wyni-



Opracowanie: Anna Gonkowska
– konsultant podatkowy

ka, że zwrot nie będzie przysługiwał w przypadku zakupu oleju napędowego oznaczonego kodem CN 2710 20 11. Zwrot podatku akcyzowego przysługuje w przypadku zakupu oleju napędowego sklasyfikowanego pod pozycjami CN 2710 19 43 do 2710 19 48 oraz kodem CN 3826 00, zatem nie mieści się w tym zakresie kod CN 2710 20 11.

Zwróćmy jednak uwagę na art. 1a ustawy o zwrocie, zgodnie z którym zmiany oznaczenia oleju napędowego w Nomenklaturze Scalonej (CN) nie powodują zmian w zakresie zwrotu podatku akcyzowego zawartego w cenie oleju napędowego wykorzystywanego do produkcji rolnej, jeżeli nie zostały określone w niniejszej ustawie. Wydaje się zatem, biorąc pod uwagę cel wprowadzanych zmian oraz brzmienie art. 1a ustawy o zmianie, że zwrot podatku akcyzowego zapłaconego w cenie nabycia oleju napędowego CN 2710 20 11 powinien przysługiwać. W praktyce mogą

jednak wystąpić rozbieżności w interpretacji przepisów, a w konsekwencji producenci rolni mogą napotkać na trudności w uzyskaniu zwrotu podatku akcyzowego.

CO ZATEM ZROBIĆ ABY UZYSKAĆ ZWROT?

Najprostszym (i najbardziej skutecznym) sposobem wydaje się wystawienie przez sprzedawcę faktury, na której nie będzie wskazanego kodu CN zakupionego towaru. Ustawa o podatku VAT nie wymienia jako obowiązkowych elementów faktury kodu CN nabywanego towaru. Faktura bez kodu CN będzie fakturą wystawioną poprawnie, jeżeli będzie posiadała pozostałe obligatoryjne elementy jak dane nabywcy, sprzedawcy, ilość i wartość towaru.

CO JEDNAK Z FAKTURAMI JUŻ WYSTAWIONYMI?

Tutaj sprawa nie wydaje się już tak oczywista. Pierwszym rozwiązaniem jest dokonanie przez sprzedawcę korekty faktury w taki sposób, aby faktura po korekcie nie zawierała kodu CN. Wątpliwym jest jednak, czy samo „wymazanie” kodu CN jest podstawą do dokonania korekty faktury. Faktura zawierająca kod CN, mimo problemów z odzyskaniem podatku akcyzowego przez nabywcę oleju napędowego, dokumentuje transakcję, która rzeczywiście miała miejsce i nie zawiera błędów ani omyłek. Faktura wystawiona jest zatem poprawnie. W praktyce może zatem okazać się, że sprzedawcy oleju napędowego będą odmawiać dokonania korekty wystawionych przez siebie faktur.

Drugim rozwiązaniem jest wejście w spór z właściwym wójtem (burmistrzem, prezydentem miasta). Organ dokonuje zwrotu podatku akcyzowego w drodze decyzji. Do postępowania w sprawie zwrotu podatku akcyzowego stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. Producent rolny, któremu organ odmówi w drodze decyzji zwrotu podatku akcyzowego zapłaconego w cenie oleju napędowego będzie mógł złożyć odwołanie od takiej decyzji do Samorządowego Kolegium Odwoławczego, a następnie w przypadku negatywnego rozstrzygnięcia SKO, będzie mógł dochodzić swoich spraw w Wojewódzkim Sądzie Administracyjnym. Rozwiązanie to wydaje się być jednak mało atrakcyjne dla producentów rolnych, chociażby z uwagi na czas trwania postępowania odwoławczego oraz czas oczekiwania na rozpoznanie sprawy przez sąd jak też niepewność uzyskanego rozstrzygnięcia. Jednakże z uwagi na wskazany powyżej art. 1a ustawy o zwrocie oraz cel nowelizacji, w ocenie autora, szala zwycięstwa przechyliła się na stronę producentów rolnych.

MOŻNA TEŻ POCZekać...

Odpowiedzią na podnoszone głosy sprzeciwu producentów rolnych jest poselski projekt nowelizacji ustawy o zwrocie z dnia 13 lutego. Jak wynika z lektury uzasadnienia projektu, ustawodawca zauważył problem branży rolnej i postanowił naprawić popełniony wcześniej błąd, skutkującym odmową zwrotu podatku akcyzowego. Projekt przewiduje dodanie kodu CN 2710 20 11 do artykułu 1 ustawy o zwrocie. Przepisy mają wejść w życie w dniu następnym po dniu ogłoszenia z mocą wsteczną, tj. od dnia 1 stycznia 2019 r.

Kancelaria
Ostrowski i Wspólnicy Sp.k.

www.krajpodatkowy.ostrowski-legal.net
www.ostrowski-legal.net

Prawnik radzi

CO SIĘ STANIE, KIEDY PODATNIK ZOSTAJE WYKREŚLONY Z REJESTRU VAT? JAKIE KONSEKWENCJE W BRANŻY PALIW NIESIE WYSTAWIENIE FAKTURY NA TAKIEGO PODATNIKA?

Ideą istnienia rejestru podatników VAT czynnych jest zwiększenie bezpieczeństwa oraz przejrzystości obrotu gospodarczego. Słusznym i godnym pochwały jest zatem postulat, aby w rejestrze znajdowały się tylko podmioty faktycznie dokonujące czynności opodatkowanych. Z dniem 1 stycznia 2017 roku organy podatkowe otrzymały od Ustawodawcy narzędzie pozwalające na wykreślanie z urzędu podmiotów zarejestrowanych w określonych przypadkach, bez informo-

wania o tym podatnika. (poniżej pełna treść odpowiedzi).

Do najczęstszych konsekwencji zakupu towaru lub usługi od podmiotu wykreślonego z rejestru zaliczyć należy zakwestionowanie prawa do odliczenia podatku VAT naliczonego przy zakupie oraz długotrwały spór z organem podatkowym.

1. Skutki po stronie podatnika VAT wykreślonego z rejestru – czy podatnik VAT wykreślony z rejestru może odliczyć VAT?

Rejestracja podmiotu w rejestrze podatników VAT jest co do zasady czynnością

techniczną i nie powinna uzależniać prawa do odliczenia podatku naliczonego lub zwrotu należnego. Prawo do odliczenia lub zwrotu podatku stanowi nadrzędny element konstrukcyjny podatku VAT i przysługuje wszystkim pomiotom działającym w charakterze podatnika podatku VAT, przy czym posiadanie statusu podatnika ma charakter obiektywny i nie zależy od dokonania rejestracji. Zgodnie jednak z art. 88 ust. 4 ustawy o VAT, obniżenia kwoty lub zwrotu różnicy podatku należnego nie stosuje się również do podatników, którzy nie są zarejestrowani jako podatnicy VAT czynni, zgodnie z art. 96, z wyłączeniem przypadków, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 7. Przepis ten warunkuje więc możliwość realizacji prawa do odliczenia lub zwrotu podatku od faktu zarejestrowania jako podatnik VAT czynny. Wykreślenie podmio-



tu z rejestru podatników VAT skutkuje zatem brakiem możliwości skorzystania przez niego z prawa do odliczenia lub zwrotu podatku.

Poza skutkami podatkowymi, podmiot wykreślony z rejestru VAT może spodziewać się również konsekwencji biznesowych w postaci pogorszenia relacji z kontrahentami. W obawie przez zakwestionowaniem prawa do odliczenia podatku przysługującego kontrahentowi, może on odmówić zawarcia transakcji lub nawet kontynuacji współpracy.

2. Skutki po stronie podatnika VAT, który wystawił fakturę na podmiot wykreślony z rejestru

Co do zasady wystawienie faktury w transakcji krajowej na podmiot wykreślony z rejestru, zarówno w branży paliwowej jak i innej, nie powinno rodzić konsekwencji innych niż obowiązek zapłaty kwoty podatku VAT w niej wskazanej. Pytanie jednak z jakiego powodu została wystawiona taka faktura i czy przypadkiem nie dokumentuje ona zdarzenia, które w rzeczywistości nie miało miejsca? Jeżeli faktura została wystawiona w sposób nierzetelny i dokumentuje transakcję, która nie miała miejsca możemy mówić o pustej fakturze. W takim

przypadku należy liczyć się z możliwością pociągnięcia do odpowiedzialności karnej skarbowej.

Inaczej ma się rzecz w przypadku wystawienia faktury dokumentującej transakcję wewnątrzwspólnotową. Jednym z warunków zastosowania stawki 0% przy wewnątrzwspólnotowej dostawie towarów jest dokonanie dostawy na rzecz nabywcy posiadającego właściwy i ważny numer identyfikacyjny dla transakcji wewnątrzwspólnotowych, nadany przez państwo członkowskie właściwe dla nabywcy, zawierający dwuliterowy kod stosowany dla podatku od wartości dodanej. Jeżeli nabywca towaru nie identyfikuje się za pomocą właściwego numeru, sprzedawca winien wystawić fakturę ze stawką właściwą dla dostawy krajowej. Niezbędny jest zatem dokonanie weryfikacji statusu kontrahenta przy każdej dostawie wewnątrzwspólnotowej w systemie VIES.

Opracowanie:
Anna Gonkowska
– konsultant podatkowy

Kancelaria Ostrowski i Wspólnicy Sp.k.
www.krajpodatkowy.ostrowski-legal.net
www.ostrowski-legal.net

CZY W OBECNYM STANIE PRAWNYM (PO NOWELIZACJI PRAWA WODNEGO) JEST POTRZEBNE POZWOLENIE WODNOPRAWNE DLA ODPROWADZANIA WÓD OPADOWYCH Z TERENU STACJI (POPRAZ SEPARATOR) DO SIECI KANALIZACYJNEJ?

Zgodnie z prawem wodnym odprowadzanie do wód lub do urządzeń wodnych – wód opadowych lub roztopowych, ujętych w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacji deszczowej służące do odprowadzania opadów atmosferycznych albo w systemy kanalizacji zbiorczej w granicach administracyjnych miast stanowi usługę wodną.

Natomiast zgodnie z art. 389 prawa wodnego do świadczenia usług wodnych konieczne jest uzyskanie pozwolenia wodnego.

Opracowanie:
Joanna Bogdańska
– radca prawny / legal adviser

Kancelaria Prawnicza
KW Kruk i Wspólnicy Sp. k.
www.legalkw.pl

LPG – korzyść dla środowiska i dla portfeli klientów

Jak wygląda popularność LPG wśród kierowców w Polsce?

LPG od wielu lat jest bardzo popularnym paliwem. Po polskich drogach w 2017 roku jeździły już ponad 3 miliony aut z instalacją gazową. Na tym polu prześciga nas jedynie Rosja i Turcja. Wobec tego jesteśmy trzecim krajem na świecie, jeżeli chodzi o liczbę samochodów na LPG oraz ogólną konsumpcję tego paliwa. Od 2007 roku przybyło niemal milion pojazdów z instalacją gazową. Głównym czynnikiem wpływającym na popularność LPG jest jego cena, która jest dużo niższa od ceny benzyny czy diesla. Wynika to głównie z wysokości akcyzy na LPG, która jest zdecydowanie niższa od tej, którą płacimy za benzynę czy olej napędowy.

Czy niski koszt paliwa to dla kierowców jedyna korzyść z posiadania auta na LPG?

Coraz więcej słyszymy dziś o smogu i ocieplaniu klimatu. Nie wszyscy mają tego świadomość, dlatego myślę, że warto też podkreślić, jaki wpływ ma stosowanie LPG na ekologię i jakość powietrza, którym oddychamy – czyli również na nasze zdrowie.

Spalanie LPG, dzięki mniejszym emisjom składników powodujących smog, wpływa lepiej na jakość powietrza w porównaniu ze spalaniem benzyny czy oleju napędowego. W skład smogu wchodzi tlenki azotu oraz cząstki stałe. Emisje tlenków azotu powstające podczas spalania LPG są niższe o 96% w porównaniu do diesla oraz o 68% w porównaniu do benzyny. Ponadto przy stosowaniu LPG praktycznie wcale nie są emitowane cząstki stałe¹⁾.



MICHAŁ POPŁAWSKI,
MENEDŻER SHELL DS. DOSTAW GAZU LPG
NA EUROPE ŚRODKOWO-WSCHODNIĄ

Wybierając LPG, kierowcy mają też wpływ na emisję CO₂ (dwutlenku węgla), który jest gazem cieplarnianym. W porównaniu do benzyny mówimy tu o obniżeniu emisji CO₂ o 10-12%²⁾. Ogólnie mówiąc, wszystkie paliwa gazowe – LPG, CNG i LNG – mają zde-

cydowanie mniej szkodliwy wpływ na nasze zdrowie i środowisko w porównaniu do oleju napędowego i benzyny. Niezaprzeczalnym atutem LPG jest przy tym szeroko rozwinięta sieć stacji, na których jest on dostępny.

1) LPG and Global Energy Transition, 2015

2) http://pogp.pl/wp-content/uploads/2018/04/POGP_2018-RAPORT_internet.pdf

Na ilu stacjach klienci Shell mogą obecnie zatankować autogaz? Czy macie w planach nowe otwarcia?

Mając na uwadze stale rosnącą liczbę użytkowników samochodów z instalacją gazową, przez ostatnie trzy lata systematycznie zwiększaliśmy liczbę stacji, na których nasi klienci mogą zatankować autogaz. LPG jest obecnie dostępny na 322 stacjach Shell, w tym na 293 stacjach własnych oraz w 29 punktach partnerskich.

Czy możemy się spodziewać, że w przyszłości Shell AutoGas będzie dostępny na wszystkich stacjach Shell?

Rozwój sieci stacji, na których jest dostępne LPG, jest w naturalny sposób ograniczony przez przepisy prawne gwarantujące bezpieczeństwo. W Polsce umieszczenie podziemnego zbiornika LPG jest możliwe jedynie na stacjach położonych w odległości nie mniejszej niż 30 m od najbliższego sąsiada. W przypadku zbiorników naziemnych odległość ta jest jeszcze większa i wynosi 60 metrów. Ograniczenia te sprawiają, że nie jesteśmy w stanie zaoferować LPG na wszyst-

kich stacjach Shell – zwłaszcza tych, które znajdują się na terenie zabudowanym.

Dlaczego spośród dość szerokiej oferty LPG warto wybrać akurat Shell AutoGas?

Tak jak w przypadku wszystkich naszych paliw chcemy, by jakość autogazu oferowanego naszym klientom była jak najwyższa. Poza dbaniem o sam skład węglowodorowy Shell AutoGas przywiązujemy też bardzo dużą wagę do jego czystości. Infrastruktura LPG na stacjach pozwala nam na bardzo dokładną filtrację produktu tankowanego przez klientów. Wynika to z zastosowania filtrów o bardzo małej ziarnistości oczek oraz stosowaniu w filtrach magnezu wylapującego ewentualne cząsteczki metali. Warto również wspomnieć, że Shell AutoGas został doceniony przez firmę Landi Renzo Polska – wiodącego dostawcę samochodowych instalacji LPG – i jest przez nią rekomendowany.

Jaką rolę będzie odgrywać LPG wśród innych paliw alternatywnych, do których należy np. energia elektryczna i wodór?

Wodór w dalszym ciągu jest mało znanym paliwem, a elektromobilność obecnie znajduje się na początkowym etapie rozwoju. Auta elektryczne nadal stanowią niewielki procent wszystkich samochodów, które poruszają się po naszych drogach. Mało jest również ładowarek umożliwiających ultraszybkie ładowanie lub przejechanie dłuższego dystansu. Paliwo LPG jest natomiast szeroko rozpowszechnione i łatwo dostępne. Jednocześnie jest ekonomiczne i generuje znacznie mniej zanieczyszczeń. Dlatego jeżeli chcemy oszczędzić sobie wydatków, a środowisku zanieczyszczeń, wybierzmy auto na LPG.

Pamiętajmy też, że chcąc korzystać z LPG, nie musimy decydować się na samochód używany – możemy wybrać nowy model z fabryczną instalacją z szerokiej oferty pojazdów dostępnych na polskim rynku. Ze względu na dużą popularność LPG w Polsce, znacząca liczba marek samochodowych oferuje możliwość zakupu nowego auta wyposażonego w instalację gazową z zachowaniem pełnej gwarancji.

Więcej na temat Shell AutoGas:

<https://www.shell.pl/kierowcy/paliwa/lpg-from-autogas-limited.html>

Więcej na temat współpracy Shell i Landi Renzo Polska:

<https://www.shell.pl/kierowcy/paliwa/lpg-from-autogas-limited/landi-renzo.html>

Pakiet przewozowy w ciągłym procesie zmiany

O komentarz do zmian systemu SENT z przełomu 2018 i 2019 r. oraz do aktualnego orzecznictwa sądowego w sprawie kar z zakresu „pakietu przewozowego” poprosiliśmy prawnika i doradę, Jacka Arciszewskiego, specjalizującego się m.in. w tej tematyce.

Tak jak generalnie zmiany przepisów są jedną z podstawowych bolączek przedsiębiorców, którzy stale muszą dostosowywać się do nowych „reguł gry” na rynku, tak transformacja przepisów ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów jest niejako „zaszyta” w mechanizmie systemu SENT.

System SENT jest na bieżąco dostosowywany do sytuacji identyfikowanych w życiu gospodarczym. Widać to przede wszystkim, albo w obejmowaniu kolejnych towarów systemem SENT, gdy obrót takimi wyrobami wpływa niekorzystnie na pobór podatków oraz legalnie działającą konkurencję, bądź też, z uwagi na stwierdzenie zmniejszonego ryzyka, zwalnianiem niektórych towarów lub rodzajów transakcji z obowiązków nakładanych przepisami pakietu przewozowego.

Przykładowo, na mocy rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie wyłączenia niektórych obowiązków w zakresie zgłoszeń przewozu towarów, w końcu, po wielu zwrotach akcji, od dnia 1 sierpnia 2018 r. z obowiązku przesyłania zgłoszeń SENT zwolnione zostały podmioty prowadzące stacje paliw dokonujące sprzedaży paliw w oparciu o posiadaną koncesję.

Wiele zmian systemu SENT to również konsekwencja dochodzenia do modelu docelowego, pozwalającego na możliwość monitorowania wszystkich przewozów w czasie rzeczywistym. Za sprawą geolokalizacji taki nadzór nad konkretnym przemieszczeniem wyro-

bów wrażliwych stał się możliwy od dnia 1 października 2018 r. Oczywiście początkowo był to mechanizm dobrowolny. Od tego roku jest już jednak obowiązkiem, którego niedopełnienie skutkuje ryzykiem nałożenia kary przez właściwe organy fiskusa.

Wdrożenie geolokalizacji w systemie SENT nie jest jednak zapowiedzią końca zmian, które dotyczyłyby czy to samego systemu, czy przepisów pakietu przewozowego. Mamy już bowiem zapowiedzi kolejnych modyfikacji systemu. Niektóre z nich przybrały postać projektu ustawy, tak jak ma to miejsce w przypadku rewolucji w obrocie olejami opałowymi, która ma niestety, m.in. wprowadzić również kary za brak zamykania zgłoszeń SENT.

Kolejne zmiany są dopiero na etapie stworzonych założeń, tak jak plany objęcia monitorowaniem stanów magazynowych benzyny oraz oleju napędowego.

W końcu są i takie zmiany, które na razie można przeczytać jedynie z doniesień medialnych. Kolejnym towarem objętym systemem SENT miałby być rzekomo gaz płynny (LPG). W przypadku gazu płynnego warto pamiętać, że w pewnym zakresie obrót LPG został objęty już z początkiem 2019 r. rewolucją związaną z wprowadzeniem elektronicznego

dokumentu dostawy (elektroniczny dokument dostawy stanie się obowiązkowy od początku 2020 r.), dlatego warto zadbać teraz, żeby przedsiębiorcy z branży LPG nie musieli dublować swoich obowiązków i prze-



kazywać danych o przemieszczaniu towarów raz w ramach systemu SENT, drugi raz w systemie EMCS. Biorąc pod uwagę wyłączenie spod systemu SENT przemieszczeń wyrobów akcyzowych w procedurze zawieszenia z wykorzystaniem systemu akcyzowego EMCS, należałoby oczekiwać analogicznego rozwiązania dla elektronicznych dokumentów dostawy. Oczywiście przy założeniu, że mówimy o przemieszczeniach rejestrowanych w systemie EMCS w czasie rzeczywistym.

Mówiąc o zmianach systemu SENT, niektóre z nich są też wynikiem ewolucji podejścia fiskusa, najczęściej dokonującej się za sprawą kształtującego się orzecznictwa w sprawach obowiązków, a przede wszystkim kar, wynikających z pakietu przewozowego.

I tak, liczne w skali całego kraju orzeczenia sądów administracyjnych stwierdzające nieważność decyzji wydawanych przez dyrektorów izb administracyjnych w sprawach nakładania kar na podstawie przepisów pakietu przewozowego z uwagi na uchybienia związane z właściwością organów spowodowały, że organy

Krajowej Administracji Skarbowej zmieniły podejście.

W końcu uznały, zgodnie zresztą z literą prawa, że organem odwoławczym w sprawie kar jest dyrektor izby administracji skarbowej właściwy dla ukaranego przedsiębiorcy, a nie jak to próbowano wcześniej forsować, organ nadzorujący naczelnika urzędu celno-skarbowego, wydającego w sprawie decyzję.

Należy zatem mieć nadzieję, że podobny efekt odniosą wyroki sądów administracyjnych, upominające się od fiskusa o przestrzeganie konstytucyjnej zasady proporcjonalności przy wymierzaniu kar. W konsekwencji zostanie wyeliminowany z obrotu

obecny, na szczęście nieczęsty, model postępowania, w którym nawet drobne uchybienia lub błędy, neutralne nie tylko dla wpływów budżetowych, ale również dla przeprowadzenia analizy ryzyka w systemie SENT, skutkują wszczynaniem postępowań o ukaranie.

Przykładowo, w wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach (sygn. akt I SA/GI 660/18) z dnia 6 listopada 2018 r. sąd podniósł, że choć kara jest konsekwencją niedopełnienia opisanych w ustawie obowiązków, to jednak należy ocenić wagę tych naruszeń i ich charakter, skoro w ustawie zawarto przepisy dotyczące odstąpienia od tej sankcji. Z kolei w wyroku WSA we Wrocławiu (sygn. akt III SA/Wr 424/18) z dnia 5 grudnia 2018 r., sąd orzekł, że nałożenie kary (chodziło w sprawie o brak podania numeru licencji w zgłoszeniu SENT) kłóci się z zasadą proporcjonalności. W końcu w orzeczeniu Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie (sygn. akt VIII SA/Wa 747/18) z dnia 17 grudnia 2018 r., podjęto temat tego, czy w ogóle do ukarania kwalifikują się przypadki, w których uzupeł-

niono zgłoszenia SENT podczas kontroli, z tezą sądu, że usunięcie braków formalnych podczas kontroli wyklucza możliwość ukarania.

„Kropką nad i” jest świeże, dodajmy pierwsze opublikowane, orzeczenie Naczelnego Sądu Administracyjnego sygn. akt II GSK 1696/18 z dnia 7 grudnia 2018 r. w sprawach kar z pakietu przewozowego. Orzeczenie niejako burzące forsowaną przez organy fiskusa profiskalną definicję interesu publicznego, która do tej pory blokowała popełniającym nieistotne błędy w zgłoszeniach SENT przedsiębiorcom drogę do odstąpienia od ukarania. Kierunek stopniowo kształtującego się orzecznictwa, jak i sama praktyka urzędów (bo nie należy zapominać, że postępowania o ukaranie dotyczą ułamka wszystkich przemieszczeń dokonanych z wykorzystaniem systemu SENT), pozwala zatem z optymizmem patrzeć w przyszłość. Przypadki karania za błędy formalne w zgłoszeniach SENT, jaką wypaczające cele wdrożenia monitoringu wyrobów wrażliwych, powinny bowiem zostać jeszcze bardziej ukrócone.



Znaczenie koloru, czyli jak świadomie budować profesjonalny wizerunek

Monika Sadowska

Kolory wpływają na postrzeganie otaczającej nas rzeczywistości. Są niczym znaki będące nośnikami informacji. Oddziałują na naszą podświadomość, a w konsekwencji – na działanie. Ubierając się w odpowiednie kolory możemy zmienić czyjąś opinię na swój temat. Badania dowodzą, że kolory podkreślają osobowość, pozwalają na wyrażanie emocji oraz wpływają na nasze samopoczucie. Dzięki zaszytym w nich symbolom komunikują otoczeniu normy i wartości. Interpretacje znaczeniowe mogą się jednak różnić (czasami diametralnie) w zależności od kręgu kulturowego.

CZERŃ

– w XX wieku stała się symbolem luksusu, wyrafinowania i elegancji. Mimo, iż doskonale wyszczupla (zmniejsza i oddala wizualnie sylwetkę), to przez swoje właściwości może powodować dystans. Czerń jest bardzo formalna i nie powinno się jej nosić w ciągu dnia. Jest to kolor zarezerwowany do noszenia po „modowym zachodzie

słońca” (po godzinie 18:00). Czarny to również w kulturze europejskiej identyfikator żałoby i śmierci, kolor bardzo poważny. Dla odmiany, w kulturze chińskiej, czerń jest symbolem szczęścia. Podobnie w Japonii, gdzie jest oznaką szlachetności i doświadczenia (czarny pas w sztukach walki oznacza mistrzowskie umiejętności).

BIEL

– symbol czystości, sterylności i niewinności. Biały w przeciwieństwie do czerni, doskonale odbija światło i optycznie przybliża. W stroju biznesowym idealny na bluzki i koszule. Dobrze łączy się z innymi kolorami. Biel jest najbardziej formalnym kolorem koszuli i obowiązkowym elementem tzw. „black tie”.

BRAŹ

– kojarzony z naturą, symbolizuje zdrowy rozsądek i powagę, ale również skromność i oszczędność, dlatego też trzeba na niego uważać w środowisku biznesowym, zwłaszcza na stanowiskach sprzedażowych. Nie należy wkładać brązowych butów na wieczorne oficjalne okazje. Obuwie w kolorze brązowym zaliczane jest do kategorii dzieńno-sportowej.

CZERWIEN

– w starożytnej Grecji odzwierciedlała jeden z czterech żywiołów – ogień. Czerwony jest kolorem najsilniejszym wizualnie. Zwraca na siebie największą uwagę, ale też pobudza do działania, dodaje siły, energii i pewności siebie. Ciekawym zabiegiem stylizacyjnym jest wykorzystanie czerwieni w dodatkach – z pewnością przyciągnie wzrok otoczenia. Jak każdy kolor, również czerwień posiada negatywne konotacje. Symbolizuje agresję i zagrożenie, a w nadmiarze może wywoływać zdenerwowanie i rozdrażnienie.

BŁĘKIT

– kojarzony ze spokojem, sukcesem i profesjonalizmem. Wzbudza zaufanie i buduje autorytet. Jest to kolor szczególnie lubiany w kręgach biznesowych i dyplomacji. Doskonale na każdą część garderoby. W starożytnym Egipcie był symbolem boskości. Błękit optycznie wychładza i łagodzi. Może symbolizować przywiązanie do tradycji, a nawet tworzyć wrażenie zamknięcia i powściągliwości.

ZIELEŃ

– kolor nadziei i szczęścia. Związany z naturą i ekologią. Optycznie od-



DOŁĄCZ DO NAS. SPRAWDŹ NASZĄ OFERTĘ FRANCZYZOWĄ.



David Lulewicz
Kierownik ds. Rozwoju Sieci
Partnerskiej w Shell Polska

JAK DO NAS DOŁĄCZYĆ?



Skontaktuj się
z nami



Przyjedziemy
do Ciebie



Ustalimy dogodne
warunki współpracy



Zainwestujemy
w Twój sklep



Otworzymy stację
pod marką Shell



Wspólnie zadamy
o zadowolenie klientów

**Skontaktuj się z nami
i przekonaj się, jak możemy
napędzić Twój biznes!**

SPOLSKA-stacje-partnerskie@shell.com
tel. +48 607 460 651

GO WELL



► świeża, odpręża i wyraża harmonię. Jeśli chcemy sprawić wrażenie osób optymistycznych, a także spokojnych, wybierzmy ubrania w odcieniu świeżej, czystej zieleni. Kolory głębsze, ciemniejsze należą z kolei do bardziej eleganckich. Są kojarzone z zamożnością oraz tradycjonalizmem. Ujemna strona zieleni to niedoświadczenie i monotonia.

SZAROŚĆ

– kolor neutralny, a przez to będący idealnym tłem dla kolorowych dodatków. Właściwie dobrany harmonizuje z każdym typem urody. Podobnie jak błękit, kolor bardzo popularny w biznesie i dyplomacji. Symbolizuje niezależność i rzetelność. Stosowany w nadmiarze może być jednak kojarzony z biernością, nudą i izolacją.

RÓŻ

– połączenie bieli i czerwieni. Symbol ciepła, delikatności i opiekuńczości. Rozbielone, delikatniejsze odcienie dodają stylizacji łagodności i lekkości. Róż w dużej ilości, zwłaszcza w wyraźniejszych, ciemniejszych wersjach, może być kojarzony z niedojrzałością

cią emocjonalną oraz infantylnością. Kolor ten na przestrzeni czasu ewoluował. Od dawna wyrażający kobiecość, niewinność i subtelność, obecnie zwłaszcza w nadmiarze może być odbierany negatywnie.

ŻÓŁĆ

– kolor słońca, złota i optymizmu. Barwa żółta ożywia, nastroja pozytywnie i pobudza organizm do aktywności. Symbolizuje otwartość i niezależność. Przykuwa uwagę podobnie jak czerwień. I tak jak ona, w ubiorze powinna być stosowana w ograniczonej ilości. W nadmiarze żółć może rozpraszać, a nawet wywoływać niepokój. Kolor ten stał się również symbolem wrogości, zdrady i fałszu, a to za sprawą pozostałości ze starożytnego Egiptu, gdzie łączono go z heretykami i kurtyzanami.

FIOLET

– barwa królów, władców, artystów i ludzi kreatywnych. Kojarzony z eks-

trawagancją, luksusem i bogactwem. Fiolet to również kolor duchowości, magii i mistycyzmu. Mało popularny w stylizacjach biznesowych z uwagi na skojarzenia z introwertyzmem. Ubierając się w fiolet możemy zostać odebrani jako osoby, które niekoniecznie chcą współpracować w zespole i udzielać się w dyskusjach.

Kolory wnoszą do naszego życia nie tylko wartość estetyczną. Barwy wyrażają potrzeby i motywacje, nastroje i upodobania. Odczytywane w kontekście kulturowym powodują, że możemy je różnie interpretować. To właśnie dzięki symbolom i znaczeniom niosą ze sobą odpowiednią treść. Kreując swój profesjonalny wizerunek warto mieć świadomość wpływu, jaki wywołują na odbiorcach. Żyjąc w kulturze obrazu nie jesteśmy w stanie odizolować się od kolorów. Stają się one swoistym narzędziem w budowaniu tożsamości, nie tylko jednostkowej. Tę wiedzę można wykorzystać m.in. przy ustalaniu identyfikacji wizualnej firmy. Posiadając wiedzę z zakresu koloru świadomie oddziałujemy nie tylko na siebie, ale także na innych. ■



Balony i bungee

Po co warto wybrać się do Bristolu?

Jakub Bogucki

Szóste miasto Anglii kojarzy się Polakom – niestety – z niezbyt wieloma atrakcjami. Ot, jeszcze jeden typowy brytyjski port, na dodatek w dziwny sposób powiązany nazewniczo z kolorową tekturą i warszawskim hotelem...^{*} Nie ma tam zabytków o światowej sławie ani nawet klubu piłkarskiego grającego w Premier League. Ale czy na pewno turysta nie ma tam czego szukać? Wnikliwsze spojrzenie z pewnością zmieni opinię niejednego i zachęci do wizyty w grodzie przy ujściu Avonu.

BRUNEL I BANKSY – SYMBOLE MIASTA

Wśród najsłynniejszych ujęć fotograficznych Bristolu pierwsze miejsce bezapelacyjnie należy do Clifton Suspension Bridge. Spektakularny gigant rozpięty nad wąwozem rzeki Avon zachwyci nawet sceptyków. Od 150 lat stanowi on wielki pomnik swojego twórcy i projektanta Isambarda Kingdoma Brunela – twórcy dziewiętnastowiecznej potęgi przemysłowej Anglii, który w 2002 roku w plebiscycie BBC na 100 najważniejszych Brytyjczyków wszech czasów zajął drugie miejsce (po premierze Winstonie Churchillu). Sam most to miejsce pierwszego w histo-

rii skoku na bungee w roku 1974, ale także miejsce owiane ponurą sławą mostu samobójców – czemu sprzyja jego imponująca wysokość. Brunel zaś to postać w Wielkiej Brytanii niemal legendarna. W Bristolu zostawił po sobie całą obfitość pamiątek, które można dzisiaj odwiedzić. Wśród nich mamy uchodzący za najstarszy w Wielkiej Brytanii dworzec kolejowy Bristol Temple Meads czy SS Great Britain – pierwszy parowy transatlantyk, którego majestatyczna sylwetka do dziś zdobi portowe nabrzeże Bristolu. Miasto zapobiegliwie dba o godną pamięć „drugiego” Brytyjczyka wszech czasów – co stanowi oczywistą korzyść dla turystów.

Dziedzictwo Bristolu jednak nie wiąże się tylko z przemysłem. Wśród najsłynniejszych postaci współczesnej popkultury, która związana jest z Bristollem, pierwsze miejsce bezapelacyjnie należy się Banksy’emu. Anarchizujący graffitiarz stał się przez lata jednym z najbardziej rozchwytywanych artystów naszej epoki, a jego legendarna już anonimowość stanowi dodatkowy atut, podbijający niewątpliwie ceny dzieł w domach aukcyjnych. Przy Frog-

^{*}) Powiązania są zresztą słuszne – brytol produkowano początkowo właśnie w Bristolu, a hotel nazwano na cześć Fredericka Herveya, earla Bristolu.





► more Street można zobaczyć jedno ze starszych dzieł Banksy'ego, przedstawiające zwisającego z okna kochanka – które to graffiti jest częstym obiektem turystycznego zainteresowania. W Bristolu mamy nawet specjalny szlak wyznaczony między różnymi „efektami artystycznej działalności” Banksy'ego. Obok Brunela jest to chyba najbardziej rozpoznawalny Bristolczyk, a jego nazwisko działa jak magnes na wielu gości miasta zainteresowanych współczesną kontrkulturą.

KATEDRY I PUBY CZYLI SKONDENSOWANA „ANGIELSKOŚĆ”

Architektura Bristolu daje okazję zapoznania się z całą historią Anglii – wszystkie style artystyczne da się tu znaleźć w ciągu jednego, niezbyt długiego spaceru. Warto zacząć od dwunastowiecznej katedry górującej nad miastem już w czasach, gdy z miasta wyruszyła wyprawa Giovanniego Caboto do Ameryki, a sam Bristol liczył ledwie 20 tysięcy mieszkańców. Z czasów średniowiecznych wywodzi się również gotycki kościół St. Mary Redcliffe – ten sam, który królowa Elżbieta I miała nazywać najpiękniejszym, najzaczepniejszym i najsłynniejszym kościołem parafialnym w Anglii.

Wśród innych pamiątek bristolskiej przeszłości warto odwiedzić także Corn Street – do dziś można tam zobaczyć tzw. nails, czyli metalowe stoliki, przy których w dobie rewolucji przemysłowej handlowano tytoniem. Zanim Bristol stał się miastem przemysłu, zdecydowanie większe znaczenie dla jego rozwoju miał handel i działalność portu. Smutną statystykę przypomina m.in. Wikipedia, wspominająca, że w latach 1700-1807 ponad dwa tysiące statków z Bristolu przewiozło co najmniej 0,5 mln niewolników z Afryki do obu Ameryk. Upadek znaczenia portu następuje właśnie w momencie ogra-



niczeń handlu ludźmi na początku XIX wieku. Z czasów portowej świetności pochodzą m.in. pierwsza kaplica metodystów – dziś ukryta w handlowym centrum miasta czy wspaniała zabudowa Queen Square – malowniczego placu eleganckich kamienic, gdzie niewielką tablicą upamiętniono nawet lokatora, którym przez pewien czas był Tadeusz Kościuszko. Niepodał warto też odwiedzić ulicę King Street znaną zwłaszcza z malowniczego tudoriańskiego budynku Llandoger Trow – klasycznego angielskiego pubu, który ma swój udział w kulturze m.in. jako pierwowzór tawerny admirała Benbowa z *Wyspy skarbów* Roberta Louisa Stevensona, a także miejsce, w którym rzekomo Daniel Defoe miał poznać Aleksandra Selkirka – marynarza, którego burzliwe losy zostały później świata zaprezentowane jako historia Robinsona Crusoe. Naprzeciw natomiast Llandoger Trow mamy inny pub – Old Duke, będący mekką miłośników jazzu, który na żywo można tu usłyszeć niemal codziennie.

Gdy trafimy do miasta latem – z pewnością sporą atrakcją będzie też jeden z najbardziej spektakularnych festiwali w Europie. Chodzi o słynną Bristol International Balloon Fiesta – zlot miłośników baloniarstwa, który od 40 lat gromadzi nad Avonem koneserów i turystów. W czasie trwania imprezy bristolskie niebo ozdobione jest dziesiątkami różnych form i kształtów balonów, które stają się charakterystycznym elementem pejzażu. Kulminacją imprezy jest także tzw. Night Glow, podczas którego przy akompaniamencie muzyki balony rozświetlane są podgrzewaczami – co w wieczornych ciemnościach robi niemałe wrażenie. Turyści z Polski mogą z pewnością uznać więc Bristol za ciekawy kierunek dla podróży, chociaż standardowe przewodniki po Wielkiej Brytanii nie są specjalnie rozwlekłe w opisywaniu jego atrakcji. W mieście z pewnością nie sposób się nudzić, wszak jest to nie tylko ośrodek przemysłowy czy naukowy, ale miasto z tysiącletnią historią i bardzo dynamiczną teraźniejszością. ■



GLOBI

TWÓJ SKLEP MOŻE ZARABIAĆ WIĘCEJ

CARREFOUR ZAPRASZA DO WSPÓŁPRACY W RAMACH
TRZECH SPRAWDZONYCH KONCEPTÓW SKLEPÓW



OFERUJEMY:

- rozpoznawalną markę,
- unikalne na polskim rynku warunki współpracy,
- profesjonalne narzędzia wspierające Twój biznes,
- stałe wsparcie naszych specjalistów,
- znakomity marketing na poziomie ogólnopolskim i lokalnym,
- bezpieczeństwo i stabilizację w ramach sprawdzonego biznesu.

**DOWIEDZ SIĘ, ILE ZYSKASZ
NA FRANCYZIE!**

Carrefour Polska Sp. z o.o.
ul. Targowa 72, 03-734 Warszawa
tel. 22 517 25 09, 22 517 27 23
franchising@carrefour.com
www.carrefour.pl



Ssangyong Rexton G4: SUV czy terenówka?

Piotr Majka (Test Auto)

Zapewne wielu z Was może nie wiedzieć, czym jest Ssangyong. Ta koreańska marka samochodów, chociaż istnieje na rynku od dawna, dopiero od pewnego czasu zaczęła oferować auta bardziej atrakcyjne i przystępne cenowo, np. Tivoli, XLV i Korando. To właśnie ta marka jest prekursorem koreańskiej myśli motoryzacyjnej. Nie KIA, nie Hyundai tylko Ssangyong był pierwszym samochodem, który powstał w tym kraju.

Auto, które chciałem wam przedstawić to największy SUV azjatyckiej marki o nazwie Rexton G4. Poprzednie Rextony były samochodami, które niemal zatrzymały się w innej epoce. Były spartańskie, proste, brzydkie, ale cechowało je jedno, doskonałe własności jezdne. Samochód świetnie nadawał się dla polskich służb ratowniczych, leśniczych czy wędkujących Kowalskich. Nowy Rexton łamie wszystkie korzenie. Teoretycznie.

Ssangyong Rexton czwartej generacji to rewolucja modelu. Nowy Rexton otrzymał nowoczesne technologie, atrakcyjny wygląd i ogromne, 20-calowe felgi. Dodajmy do tego potężne gabaryty i otrzymujemy prawdziwego, muskularnego SUVa z krwi i kości. Przstaw obok niego jakiegokolwiek SUVa z Europy. Gwarantuję, że Rexton będzie wyglądał tak, jak zapaśnik Sumo, obok przeciętnego człowieka. Może wciąż nie wygląda jak samochód przyszłości, ale z pewnością nie można odmówić mu uroku.

Wnętrze przeszło jeszcze większą metamorfozę. Gdyby ktoś zasłonił znaczek na kierownicy, nawet nie zorientowałibyście się z jaką marką mamy

do czynienia. Dół deski rozdzielczej mocno przypomina mi te z Mercedésów. Czy to źle? Dopóki wygląda atrakcyjnie to dla czego nie. Wnętrze zaprojektowano elegancko, symetrycznie i nad wyraz "europejsko". Materiały, które zostały zastosowane we wnętrzu są bardzo miękkie i przyjemne w dotyku. Całość wręcz luksusowego wnętrza wieńczy skóra Nappa, którą umieszczono nawet w części deski rozdzielczej.

Na konsoli środkowej króluje ogromny tablet o przekątnej 9 cali. Nie jest on wymyślnym urządzeniem, do jakiego zaczęli przyzwyczajać nas twórcy aut premium i nie tylko. Jest przejrzysty, ma główne, niezbędne funkcje, ale ma też sporą wadę: brak polskiego menu. Tak więc znajdziemy tu Android Auto, Apple Car Play, a jeśli nie chcemy podłączać naszego smartfona poprzez kabel, oferuje całkiem przyjemną dla oka i płynną, wbudowaną nawigację.



System kamer pozwala na wygenerowanie obrazu w 270° oraz 360°, które mają za zadanie pomóc przy parkowaniu tym kolosem.

We wnętrzu panują niezwykle komfortowe warunki. Skóra nappa i bardzo wygodnie wyprofilowane fotele sprawiają, że długie podróże są przyjemnością. We wnętrzu odczuwamy również spore gabaryty Rextona. Z przodu jest szeroki podłokietnik, a w drugim rzędzie siedzeń komfortowo pojedzie nawet trójka dorosłych pasażerów. Podłoga jest praktycznie płaska, a cały mechanizm przeniesienia napędu został sprytnie umieszczony poniżej. W bagażniku znajdziemy ogromne 784 litry pojemności lub opcjonalny trzeci rząd siedzeń. Szkoda tylko, że auto tego typu nie zostało wyposażone w koło zapasowe, a jedynie zestaw naprawczy. To znacznie ogranicza zapędy terenowe.

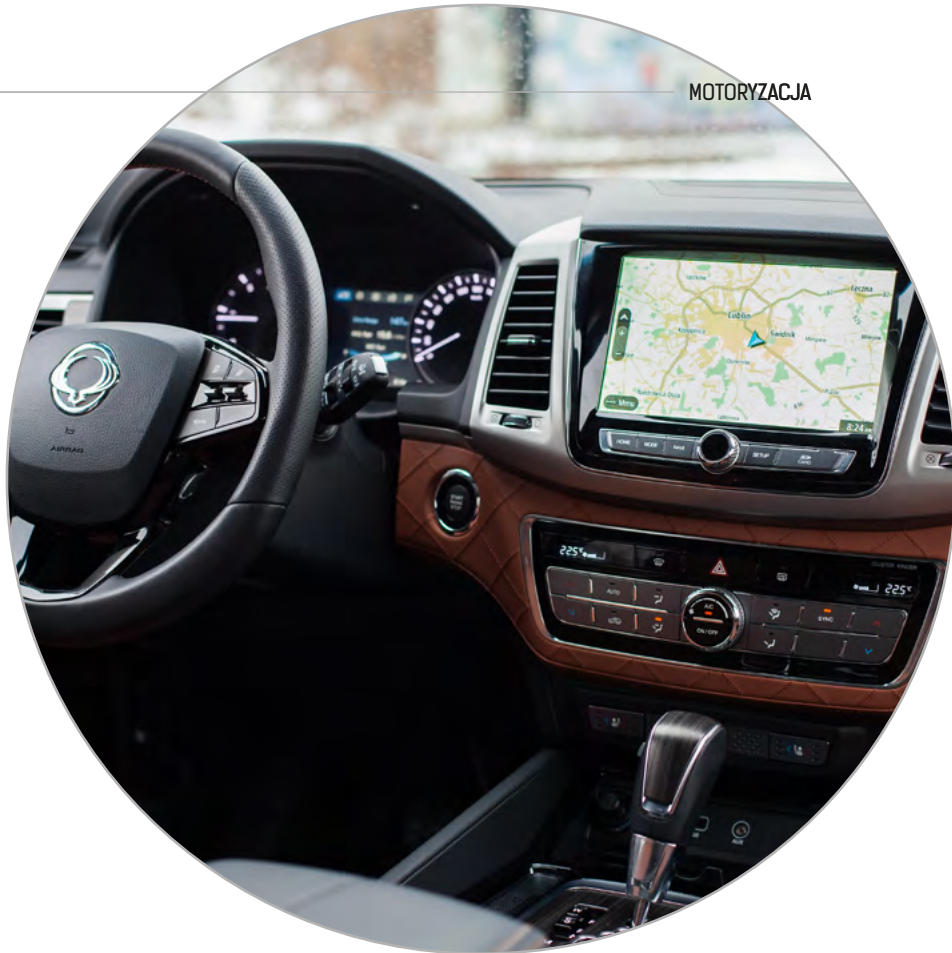
Pod ogromną maską, Ssangyong Rexton G4 skrywa silnik Diesla e-XDI220 o pojemności 2.2 litra oraz mocy 181 KM i maksymalnym momencie obrotowym 420 Nm. Samochód jest żwawy jak na wielką masę własną, która wynosi 2206 kg. Napęd jest przekazywany poprzez 7 stopniową skrzynię E-Tronic. Gdy potrzeba szybkiej reakcji, potrafi się trochę „zamulić”. Znacznie lepiej radzi sobie przy spokojnej płynnej jeździe. Wtedy działa bez zastrzeżeń, zawsze dobierając właściwe przełożenia. A zużycie paliwa? Producent podaje, że powinno wynosić od 6,9 litrów w trasie, do 10,2 litrów w mieście. W rzeczywistości średnie zużycie paliwa będzie oscylować w granicach 10-11 litrów, a to i tak całkiem niezły wynik.

To, co odróżnia Rextona G4 od niemal całej reszty SUVów to konstrukcja oparta na stalowej ramie. W momencie, gdy niemal wszyscy producenci oferują konstrukcje samonośne, Ssangyong postanowił nadal korzystać z ramy podłużnicowej. Dlaczego? Zapewnia zarówno duże bezpieczeństwo, a przy okazji genialnie sprawdza się w terenie. To samo, klasyczne rozwiązanie wykorzystało Suzuki w swo-

jej małej terenówce Jimny. Rama w Rextonie jest skonstruowana tak, aby to ona pochłaniała całą energię podczas zderzenia czołowego. No dobrze, więc dlaczego inni producenci nie stosują ramy podłużnicowej, skoro jest taka dobra? Oprócz własności terenowych chodzi też o komfort. Ten w Rextonie nie będzie aż tak genialny co w innych luksusowych SUVach. Komfort musi być nadrobiony poprzez miękkie, wielowahaczowe zawieszenie. Tragedii nie ma.

Ssangyong standardowo napędzany jest wyłącznie na tylną oś. W wersji 4x4 otrzymujemy możliwość wyboru między trzema trybami jazdy. 2H do jazdy po drogach utwardzonych z napędem na tylną oś, 4H z dołączonym przednim napędem do jazdy w trudniejszym terenie oraz w gorszych warunkach pogodowych, oraz 4L, w którym dołączany jest reduktor. Opcja wyłącznie w ciężkim terenie oraz z niską prędkością. Zimowe warunki nie są mu straszne i trzeba naprawdę się postarać, aby spróbować się nim zakopać. A przy okazji śnieg + tylny

napęd i możliwość wyłączenia kontroli trakcji... Oczywiście na własne ryzyko. Z Rextonem G4 miałem do czynienia już drugi raz. Za pierwszym razem zrobił na mnie rewelacyjne wrażenie, nie wiem czy to dlatego, że przeszedł ogromną metamorfozę niczym domy z programu Katarzyny Dowbor, czy dlatego, że po prostu okazał się dobrym samochodem. Przy drugim kontakcie mogę powiedzieć to jeszcze raz. Ssangyong Rexton to naprawdę świetny samochód. To nie jest zwykły SUV, to auto, którym naprawdę wjedziecie w teren, a przy okazji jest niezwykle luksusowy. Jest też ogrom przestrzeni i niska cena. A ta zaczyna się już od 130 tys. zł, a w pełni wyposażony Rexton, którego testowałem kosztuje już nieco ponad 200 tys. Zastanawiam się tylko, dlaczego jest tak mało popularny. Może chodzi o markę, a może o strach przed późniejszym serwisowaniem i ceną części zamiennych. Z drugiej strony, właściciele starych Rextonów są bardzo zadowoleni. Ja z pewnością jestem pozytywnie zaskoczony.



Co sądzę o... Łączeniu jakości i sprawności obsługi na stacjach paliw

dr Szymon Araszkiewicz

Idealnie jest, gdy jakość i sprawność obsługi idą w parze. Nic nie stoi na przeszkodzie, by stacje paliw próbowały różnych nowych rozwiązań, które np. wyjdą naprzeciw oczekiwaniom klientów co do tempa pracy czy oferowanych przy kasie rozwiązań. Byle tylko nie wylewać dziecka z kąpielą i osiągając jeden cel, nie utracić dotychczasowych korzyści.

Zawitałem ostatnio na stację jednego z koncernów paliwowych przy autostradowym MOPie. Gdy tylko, po zatankowaniu, wszedłem do przystajecznego sklepu i chciałem ustawić się w kolejce do kasy, zagadnęła mnie pracowniczka obsługi. Wyposażona w tablet i terminal płatniczy, nie miała wydzielonego stanowiska, poruszała się po pomieszczeniu i oferowała możliwość rozliczenia się przy użyciu karty płatniczej lub flotowej. Bez stania w kolejce, zatem nieco szybciej. „Ciekawa opcja” pomyślałem. Takie same rozwiązania znałem z okresów szczególnie „gorących” sprzedażowo (ostatnie dni przed Bożym Narodzeniem) z sieci sklepów z prasą, książkami i multimediami – tam też wtedy na sali zastać można było pracowników krążących z terminalami płatniczymi, dających możliwość rozliczenia się i rozładowujących kolejki do kas. Zastanowiło mnie jednak, co ze sprzedażą dodatkową – czy przy takim punkcie opłat kierowcy mogą kupować artykuły pozapaliwowe. Z punktu widzenia interesu stacji szkoda byłoby, gdyby ktoś kto nawet miał ochotę na kawę czy coś do

jedzenia zrezygnował z tego, w imię szybkiego rozliczenia się. Otóż okazało się, że mogą, Pani zaznaczyła że jak najbardziej sprzedaje też produkty np. gastronomiczne, tylko nie wie na bieżąco jak wygląda choćby ilość i stan hot-dogów, więc czasem może się okazać, że trzeba będzie na jakieś danie chwilę poczekać. Warunek – trzeba płacić bezgotówkowo.

Rzecz jasna, inna jest specyfika stacji przy MOPie, a inna stacji w mieście czy na obszarze wiejskim. Jestem daleki od mówienia, żeby w prosty sposób kopiować rozwiązanie z tabletem i pracownikami krążącymi wśród klientów. Ono jest nie dla każdej stacji i nie na każdy dzień, ba, wręcz jest tylko dla niektórych stacji – tych, gdzie zdarzają się okresy intensywnego obłożenia przez kupujących. Co jednak istotne i co zwraca uwagę to fakt, że stacja wyszła z jednej strony naprzeciw oczekiwaniom klientów co do przyspieszenia obsługi i rozładowania zatorów (iluż kierowców mówi, że ma dość stania w kolejkach do kasy, bo ktoś przed nimi kupuje zapiekankę i zgrzewkę napoju, a „przecież to jest stacja paliw i ja chcę tylko za paliwo zapłacić!!!”) z drugiej zaś nie straciła w ten sposób źródła konkretnych zysków, jakim jest sprzedaż towarów pozapaliwowych. W podobnym duchu utrzymany jest pomysł, który kiedyś zaproponowaliśmy w innym artykule – kas „szybkich”, trochę wzorem tych ze sklepów wielkopowierzchniowych. Dedykowane one mogłyby być np. tylko tym kie-

rowcom, którzy chcą zapłacić za paliwo i jechać dalej, nie planując innych zakupów. Z kolei ci, dla których proces obsługi trwałby dłużej, ustawialiby się do kas zwykłych. Myślę, że w sposób naturalny sami stojący w kolejkach szybko pozbywaliby się kombinatorów, próbujących np. skorzystać z niewłaściwego stanowiska.

Zmieniają się oczekiwania klientów, zmieniają się standardy, wszyscy uważnie obserwują otoczenie, zmieniają się i stacje paliw. Jeszcze kilkanaście lat temu z niedowierzaniem przyjmowano wkraczające na stacje automaty do kawy, dziś można na stacjach zjeść pełne posiłki, standardem jest możliwość doładowania telefonów czy nadania kuponu gier losowych. Pomysły, które sprawdziły się w jakimś kanale handlowym, są testowane i przejmowane w innych. Jeśli zatem klienci jakiegóż stacji zgłaszają, wprost lub pośrednio, oczekiwanie (co do wprowadzenia czegoś do oferty lub innej organizacji pracy) i jest to sensowne lub gdy właściciel podpatrzy coś u konkurentów lub po prostu na rynku, to warto pomyśleć jak takie rozwiązanie wdrożyć. Byle tylko nie wykonywać tego kosztem czegoś co do tej pory sprawnie działało – to byłby już bolesny błąd. Jeśli zatem pojawia się kolizja możliwości i potrzeb, to czasem ostateczną odpowiedź da po prostu skalkulowanie korzyści i zagrożeń wynikających z podjęcia określonej decyzji.

Pozwól się znaleźć.
Zaproś kierowców na swoją stację.





CHEMIA ORGANICZNA I NIEORGANICZNA
BIOPALIWA I OLEJE
PALIWA
TWORZYWA SZTUCZNE
FARBY I LAKIERY
FOOD & AGRO
CHEMIA BUDOWLANA
OLEJE I ŚRODKI SMARNE

solvachem sp. z o.o.
ul. Piłsudskiego 74 • 50-020 Wrocław
tel.+48 71 799 55 00 • fax +48 71 799 55 00
kontakt@solvachem.pl

www.solvachem.pl