

Na Stacji Paliw

Nr 4/2021 (25) | październik-grudzień 2021

Temat numeru:

Bezpieczna stacja paliw

6 złotych za litr.
Jak z tym żyć?

AVIA
50m

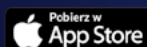
Na których stacjach paliw
działają najlepsze sklepy?

Oszczędzaj czas i pieniądze

Wybierz kartę flotową MOYA Firma!



Zeskanuj QR Code
i **POBIERZ JUŻ TERAZ!**



Oszczędność

Atrakcyjne rabaty na paliwa, brak ukrytych kosztów i prowizji.



Bezpieczeństwo

Całodobowa infolinia dla klientów flotowych, przeszkolona obsługa stacji.



Pełna kontrola

Dostęp do raportów transakcji poprzez serwis oraz aplikację mobilną, faktury zbiorcze.



Zasięg

Ponad 350 stacji paliw MOYA, w tym ponad 20 stacji dedykowanych wyłącznie flocie.



Szybkie płatności

Aktualizacja limitu paliwowego w ciągu kilku minut od dokonania przelewu.



Personalizacja

Spersonalizowane karty oraz limity zakupowe.

Od redaktora

Ażeby w obliczu nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia i czasu podsumowań tego niełatwego roku nie musieć po raz kolejny czytać o pandemicznym nieszczęściu i problemach jakie z pandemii wynikają, postanowiliśmy w tym numerze nie pisać więcej o biznesie w obliczu kolejnej fali koronawirusa, ale skupiliśmy się na zupełnie innych – ale z całą pewnością nie mniej ważnych tematach związanych z paliwowym biznesem.

Zapraszamy państwa do lektury tematu numeru, którym jest zagadnienie bezpieczeństwa na stacji paliw – rozumiem bardzo szeroko. W tekście tym podejmujemy wiele wątków i pytamy ekspertów o rozmaite – często nieoczywiste kwestie zabezpieczenia stacji przed zagrożeniami.

Poza tym piszemy też o francyzach sklepowych, udzielamy głosu myjniowcom mówiącym o fiskalizacji tej dziedziny biznesu i podsumowujemy kwestie cenowe, które nie schodzą z medialnych nagłówek w ostatnich miesiącach.

Ażeby jednak nie było tylko poważnie i fachowo – zapraszamy też do chwili wytchnienia w naszych działach Lifestyle, Podróże i Motoryzacja, gdzie sprawdzeni autorzy nie zawiodą po raz kolejny. Z tego miejsca raz jeszcze zachęcam do lektury i życzę Wesołych Świąt i po wielokroć lepszego niż ostatni nowego Roku!

DR JAKUB BOGUCKI
REDAKTOR NACZELNY

Spis treści

WYDARZENIA Newsy z rynku	4
TEMAT NUMERU Bezpieczona stacji paliw	6
TEMAT NUMERU Bezpieczeństwo na stacji paliw zależy od wielu czynników.	9
ARTYKUŁ SPONSOROWANY Rozwijaj sieć AVIA z Grupą Unimot	11
RYNEK PALIOWY Na których stacjach paliw działają najlepsze sklepy?	13
RYNEK PALIOWY 6 zł na polskich stacjach. Jak żyć w nowej rzeczywistości?	15
ARTYKUŁ EKSPERCKI Fiskalizacja rynku myjni coraz bliżej	17
ARTYKUŁ SPONSOROWANY Program flotowy MOYA Firma ma już 10 lat!	20
PRAWNIK RADZI Budowa stacji paliw – krok po kroku	22
PRAWNIK RADZI Myjnia samochodowa a pozwolenie wodnoprawne na odprowadzanie ścieków	25
ARTYKUŁ SPONSOROWANY Polacy zdecydowanie są kawoszami	26
LIFESTYLE Mała czarna – klasyka, która się nie nudzi	28
PODRÓŻE Jelsa – turystyczny raj nad Adriatykiem	30
MOTORYZACJA Ford Explorer – zdobywca Europy po śladach Mustanga	34
FELIETON Tarcza antyinflacyjna – część paliwowa	36

Na Stacji Paliw

MAGAZYN
BRANŻOWYCH
INSPIRACJI

Nr 4 (25) 2021

Wydawca:

Information Market S.A.
ul. Stacyjna 1/51
V piętro SQ Business Center
53-613 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 Araszkiewicz
Gabriela Kozan
Grzegorz Maziak
Magdalena Robak

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

Newsy z rynku

BP BĘDZIE ROSNAĆ



Według informacji prezesa bp Polska Bogdana Kucharskiego z września w 2021 roku sieć ma jeszcze powiększyć się 8-10 stacji. Jak powiedział on w rozmowie z ISBnews, w naszym kraju zachowane będzie tempo rozwoju, porównywalne do tego z poprzednich lat, czyli 10-20 nowych stacji własnych rocznie. W wypowiedzi pojawiła się także informacja, że jeszcze w 2021 roku uruchomionych zostanie 6 kolejnych sklepów Easy Auchan na stacjach bp w Warszawie i Krakowie.

NOWE MOP-Y PRZY A1

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zdecydowała, że dwa miejsca obsługi podróżnych przy autostradzie A1 w pobliżu Woźnik, nieopodal Częstochowy zostaną rozbudowane do poziomu II i III kategorii. MOP

Woźniki Wschód wydzierżawił koncern Lotos, a MOP Woźniki Zachód – Circle K Polska. Spółki mają 18 miesięcy na wybudowanie i oddanie do użytku obiektów dostosowujących te MOP-y do wyższych klas. Umowy z dzierżawcami zawarto na 20 lat z możliwością przedłużenia o 10 lat. GDDKiA ma w planach także zamówić jeszcze w tym roku prace przy MOP-ie Mszana Południe, zlokalizowanym przy A1 w kierunku północnym pomiędzy węzłami Mszana i Gorzyce.



AUTOMATY PACZKOWE NA ORLENIE

W ramach nowej strategii dot. rynku przesyłek pociski koncern uruchomił 200 automatów paczkowych, dostępnych przez całą dobę. Klienci mają 3 dni robocze na odebranie z nich przesyłek. Koncept działa w ramach usługi pod nazwą „ORLEN Paczka”.
- *Oferujemy klientom dostęp do ponad 6 tys. punktów nadeń i odbiorów przesyłek, w tym także automatów paczkowych, których liczba systematycznie będzie rosła. W ten sposób będziemy pozyskiwać nowych klientów, co przyniesie nam realne korzyści biznesowe. Wzmocni także naszą pozycję na rynku e-commerce, jednym z kluczowych dla polskiej gospodarki, którego wartość przekracza w Polsce już 100 mld zł* – mówi Daniel Obajtek, prezes zarządu PKN Orlen.



STACJI PALIW PRZYBYWA

Według szacunków Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) na koniec trzeciego kwartału 2021 r. liczba stacji paliw wyniosła 7 824 czyli o 52 więcej niż na koniec czerwca. Liderem wśród marek jest PKN Orlen z liczbą 1 800 (wobec 1 803 na koniec czerwca 2021 r.), w tym 22 pod logo Bliska. Druga sieć to bp z 563 stacjami na koniec III kwartału.

Grupa Lotos liczbą stacji miała 516 obiektów wobec 515 kwartał wcześniej. Największym operatorem niezależnym była sieć Moya, która zrzesza 343 stacje, czyli blisko 10 proc. z 3 763 obiektów niezależnych ogółem – podał POPiHN.



PLAN ROZWOJU SIECI MOYA NIEZAGROŻONY

W 2020 roku stacja powiększyła się o 60 obiektów i na koniec grudnia miała ich 300. Zdaniem członka zarządu spółki Pawła Grzywaczewskiego nie jest zagrożone powtórzenie takiego planu w kolejnym roku. Według ISBnews przekroczony został pułap 350 stacji i możliwe, że rezultat 60 stacji w tym roku zostanie przekroczony o kilka obiektów. Jak sugeruje Grzywaczewski, sieć ma strategiczny plan osiągnięcia 500 stacji Moya na koniec 2024 r. Gdyby to się udało to według szacunków ISBnews najprawdopodobniej już w I połowie 2022 roku sieć Moya awansowałaby na piątą pozycję wśród największych sieci stacji w naszym kraju.



KONSUMPCJA LEPSZA NIŻ PRZED ROKIEM

Według Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego konsumpcja krajowa paliw płynnych po 9 miesiącach 2021 r. jest wyraźnie wyższa niż w tym samym okresie ubiegłego roku. Zużycie trzech głównych gatunków paliw płynnych (benzyny silnikowe, olej napędowy, LPG) w Polsce wzrosło o 7 proc. rok do roku i wyniosło 24,66 mln m sześć. w pierwszych trzech kwartałach. Jak szacuje organizacja, z importu pochodziło 9,05 mln m sześć. paliw. Sprzedaż oleju napędowego w okresie od stycznia do września wzrosnąć miała o 7 proc. do 16,36 mln m sześć, a benzyny o 8 proc. do poziomu 4,91 mln m sześć. Słabszy przyrost procentowy miał natomiast autogaz, który notował wzrost o 3 proc. do 3,39 mln m sześć.



Paliwa z uśmiechem



(rys. Mariusz Sopyłło)

Bezpieczna stacja paliw

Magdalena Robak

Pojęcie bezpieczeństwa na stacji paliw jest zagadnieniem bardzo szerokim i można je rozpatrywać pod wieloma aspektami, a trwająca od blisko dwóch lat pandemia spowodowała, że należało je zweryfikować i na nowo zdefiniować. Dość wspomnieć, że stacja jest miejscem, w którym występuje zagrożenie wybuchem i pożarem, a jej pracownik ma kontakt z substancjami chemicznymi. Zdarza się też, że tankujący spiesząc się, rozlewają paliwo. Większość stacji czynna jest przez całą dobę, a to dla jej pracowników oznacza konieczność pracy w godzinach nocnych. Niektórzy klienci bywają agresywni, roszczeniowi, przychodzą na stację z objawami infekcji, pozostają w stanie wskazującym na spożycie alkoholu lub innych substancji psychoaktywnych. Stacje oferując tak niewaligiczne produkty jak paliwa stanowią nieodłączny element łańcucha ich dostaw. Na ich pracownikach ciąży odpowiedzialność materialna, a sytuacje, w których dochodzi do prób kradzieży nie są przecież wyjątkiem, a próba interwencji polegająca na zatrzymaniu złodzieja może skończyć się groźnie. Choć przeciętnemu Kowalskiemu stacje raczej nie kojarzą się z ekologią, bezpieczeństwo na nich dotyczy również dbałości o ochronę środowiska. W niniejszym artykule przybliżymy czytelnikom niektóre z powyższych kwestii.

W opinii Karola Kierzkowskiego z Mazowieckiej Straży Pożarnej, który wypowiedział się na antenie radiowej „Jedynki”, stacje paliw są miejscami, w których można czuć się bezpiecznie. Według statystyk w ubiegłym roku na Mazowszu odnotowano na stacjach zaledwie 4 zdarzenia związane z pożar-

ami, a w całym kraju było ich 60. Podkreślił on także, iż „Biorąc pod uwagę, że miejsca takie odwiedzają miliony użytkowników, to bardzo małe liczby. A Państwowa Straż Pożarna interweniuje rocznie przy pół milionie zdarzeń”. Kierkowski dodał ponadto, że na stacjach przeprowadzane są kontrole w zakresie wyposażenia ich w sprzęt przeciwpożarowy. I chociaż dostępne są na nich tysiące litrów paliw i gazu, to prawdopodobieństwo pożaru czy wybuchu jest niewielkie, a normy dotyczące bezpieczeństwa w tego typu obiektach są wyśrubowane. Fakt ten nie usypia jednak czujności strażaków, którzy przynajmniej raz w miesiącu w każdej komendzie symulują akcję na stacji paliw, a jeżeli na jej terenie znajduje się spory skład, to raz w roku przeprowadza się ćwiczenia. Dwa lata temu np. w Toruniu, przy Szosie Lubickiej, odbyły się wspólne ćwiczenia Policji, Straży Pożarnej i Pogotowia Ratunkowego, których scenariusz zakładał jak najbardziej zbliżone do rzeczywistych: uderzenie samochodu w stacyjny dystrybutor, wyciek benzyny i wybuch pożaru. Po zakończonych działaniach przeprowadzono też szkolenie dla pracowników stacji, na którym mogli się oni dowiedzieć m.in., jak unikać różnego rodzaju zagrożeń. Takie działania niewątpliwie powodują, że poziom świadomości obsługi stacji paliw na temat ryzyka związanego z ich pracą jest wysoki

i pomimo potencjalnego zagrożenia wybuchem czy pożarem, stacje są bezpieczne.

Odrębnym zagadnieniem związanym z bezpieczeństwem na stacjach benzynowych jest kwestia dotycząca kradzieży. Jak podkreśla Jan Fabisiak z Anwim S.A. – zastępca dyrektora operacyjnego Moya ds. stacji – jej skala jest bardzo różna i zależy m. in. od lokalizacji stacji czy wielkości sklepu. Typowy scenariusz kradzieży na stacji zakłada podjechanie pod dystrybutor, tankowanie i ucieczkę z piskiem opon bez płacenia. Łupem złodziei padają jednak dziś nie tylko paliwa, ale także produkty ze sklepowych półek, takie jak alkohol, płyny eksploatacyjne i oleje, płyny do spryskiwaczy i produkty ekspozowane na zewnątrz. Często giną także artykuły spożywcze:



batony, bomboniere, cukierki, itp. Jan Fabisiak dodaje, że „zdarzają się także kradzieże zuchwałe, kiedy złodzieje nie kryją się z tym, że wynoszą ze sklepu towar bez uiszczenia zapłaty”. Z informacji udostępnionych przez Komendę Główną Policji, o czym można było niedawno przeczytać na łamach „Wprost”, wynika że w ciągu pierwszych trzech kwartałów 2021 roku liczba przestępstw kradzieży na stacjach paliw spadła o blisko 8 proc. w porównaniu do analogicznego okresu 2020 roku. W tym samym czasie o około 8,5 proc. wzrosła liczba wykroczeń kradzieży. Okradane są najczęściej stacje na terenie Warszawy i jej najbliższych okolic. Kolejny w niechlubnym rankingu, stworzonym w oparciu o informacje zebrane przez Komendy Wojewódzkie Policji, jest Wrocław, a następnie Katowice. Natomiast na końcu zestawienia uplasowały się kolejno Białystok, Lublin i Rzeszów. Według danych Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, podanych przez portal Money.pl, w Polsce co roku dochodzi do około 100 tysięcy przypadków kradzieży na stacjach, a wartość skradzionego paliwa można oszacować na 20 mln zł. Jak pisze dalej w artykule Przemysław Ciszak, cytując wypowiedź jednego z kierowników kilku stacji na Dolnym Śląsku, złodziei do przestępczej działalności zachęca fakt, że kradzież obwarowana jest relatywnie niskimi karami, a część złodziei jest nawet tak zuchwała, że nie zmienia tablic rejestracyjnych pojazdu na fałszywe. Narzędziem, które może wesprzeć właścicieli stacji w przeciwdziałaniu kradzieżom, ale z pewnością nie spowoduje, że zostaną one zupełnie wyeliminowane, jest monitoring. Na portalu ochrona-bezpieczeństwo.pl, w artykule Bartłomieja Lenarda z firmy Suma Solutions Sp. z o.o., zajmującej się systemami bezpieczeństwa oraz cyfrowymi systemami monitoringu wideo czytamy, że właściciele stacji paliw wskazują na kilka podstawowych problemów związanych z ochroną obiektów. Jeżeli

instalacja monitorująca jest słabej jakości, to w efekcie nie daje możliwości kontrolowania obiektu przy użyciu jednej kamery, odczytu numerów rejestracyjnych samochodów, rozpoznania twarzy sprawców napadów oraz niepłacących rachunków klientów czy wydawanych i przyjmowanych banknotów oraz monet. Warto więc zainwestować w droższe, ale bardziej nowoczesne technologicznie systemy monitorujące, aby nie okazało się, że ten, który działa, jest nieskuteczny, a więc tak naprawdę niepotrzebny. Zakładając go, właściciel obiektu musi także pamiętać o bardzo istotnej kwestii dotyczącej ochrony danych osobowych. W momencie nagrywania obrazu przez kamery, obejmującego wizerunek pracowników stacji oraz jej klientów, dochodzi do przetwarzania danych osobowych właśnie, a to implikuje szereg obowiązków, jakie należy wypełnić. Wytyczne Europejskiej Rady Ochrony Danych z 2019 roku wskazują, że dokonując wyboru rozwiązań technicznych należy brać pod uwagę technologie przyjazne prywatności, które zwiększają bezpieczeństwo, np. systemy umożliwiające maskowanie lub mieszanie obszarów, które nie są istotne dla obszaru objętego nadzorem. Pracodawca pozostający jednocześnie administratorem danych, decydując się na założenie monitoringu wizyjnego, powinien też określić konkretny cel, w którym bę-

dzie on wykorzystywany – np. ochrona mienia. Musi on ponadto poinformować osoby, które potencjalnie mogą zostać objęte monitoringiem, że jest on stosowany i wskazać obszar nim objęty. Jego zadaniem jest także m.in. spełnienie obowiązku informacyjnego wynikającego z art. 13 RODO, polegającego m.in. na podaniu swojej nazwy, adresu, obszaru oraz celu monitorowania, okresu przetwarzania danych czy wskazaniu ewentualnych odbiorców danych. Zgodnie z kodeksem pracy, oznacza on pomieszczenia i teren monitorowany w sposób widoczny i czytelny, za pomocą odpowiednich znaków lub ogłoszeń dźwiękowych, nie później niż jeden dzień przed uruchomieniem monitoringu.

Specyfika pracy na stacji benzynowej wymaga od jej obsługi bycia dyspozycyjnym także w godzinach nocnych. W sprawozdaniu z działalności Państwowej Inspekcji Pracy za rok 2020 czytamy, że praca w nocy wpływa na desynchronizację wewnętrznych rytmów biologicznych człowieka, jego



► samopoczucie czy układ krążenia. Może też prowadzić do przewlekłego stresu i do zmniejszonej koncentracji u pracującego, który ma przecież częsty kontakt z klientem. A zdarza się, że ten bywa „trudny”, co też w znaczący sposób rzutuje na bezpieczeństwo pracy (temat ten jest zresztą często poruszany przez pracowników różnych stacji na internetowych forach). Robert Nowek, dyrektor zarządzający siecią Avia w Polsce i na Ukrainie, w wypowiedzi udzielonej redakcji „Na Stacji Paliw” informuje, że wdrożenie pracownika do pracy obejmuje zajęcia z zakresu radzenia sobie w sytuacjach stresowych, związanych z obsługą klienta. Bieżącego wsparcia w tym zakresie obsłudze stacji udziela także regionalny kierownik sprzedaży. Dla ich bezpieczeństwa ponadto stan gotówki w kasach utrzymywany jest na minimalnym poziomie. To, że szkolenia zespołu sprzedawców oraz kadry menedżerskiej są fundamentalną kwestią pracy każdej stacji zauważa wspomniany wyżej Jan Fabisiak. Sprzedawcy otrzymują wsparcie nie tylko z zakresu aktywnej sprzedaży, gastronomii, obsługi klienta, ale też radzenia sobie w trudnych sytuacjach. „Ten ostatni obszar jest szczególnie wymagający ze względu na bardzo wiele możliwych scenariuszy, jak np. odmowa sprzedaży alkoholu osobie nietrzeźwej bądź niepełnoletniej. Bez wątpienia jest to niezwykle ważny etap szkolenia z uwagi na konieczność zachowania najwyższych standardów bezpieczeństwa klientów oraz pracowników stacji”.

Mówienie o konieczności zapewnienia bezpieczeństwa na stacjach poprzez przestrzeganie przepisów BHP jest oczywiście truizmem, ale rzeczywiście w tych miejscach z uwagi na obecność zbiorników paliw płynnych oraz gazu, jest to kluczowe. Robert Nowek podkreśla, że pracownicy stacji Avia przechodzą wszystkie wymagane prawem szkolenia dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy i ochrony przeciwpożarowej oraz zapoznają się z wewnętrznymi

procedurami i instrukcjami. Na stronie orlen.pl czytamy np., że na stacjach koncernu funkcjonuje system bezpieczeństwa pracy wykonawców zewnętrznych, w ramach którego realizowane są szkolenia im dedykowane oraz funkcjonują tzw. Jedynki Bezpieczeństwa czyli zbiór podstawowych, czytelnych zasad bezpieczeństwa pracy. Ujmując je w dużym skrócie, nadmiemy, że pracownicy stacji Orlen zobowiązani są do tego, by zawsze w bezpieczeństwie własnym i otoczenia stosować zasadę ograniczonego zaufania, właściwe środki ochrony indywidualnej, pracować zgodnie z zezwoleniem lub pisemną instrukcją a na wysokości z zabezpieczeniami przed upadkiem. Dodatkowo przed wejściem do zbiornika są zobligowani do wykonania analizy składu powietrza oraz zawsze, gdy jest to wymagane, stosowania ochrony oczu.

Wiedzy na temat zagrożeń związanych z pracą na stacji paliw i sposobów ich minimalizowania nigdy nie za wiele. Pomocna w jej ugruntowaniu i przydatna w praktyce może być, przygotowana przez Grupę Roboczą ds. Przemysłu Naftowego, lista do samokontroli dla stacji paliw płynnych i autogazu, wskazująca w nich niewrażliwe obszary do oceny. Można ją znaleźć na stronie Państwowej Inspekcji Pracy. Procedury, regulaminy, instrukcje, wytyczne – to wszystko jest ważne. Potrzebna jest jeszcze jednak ich znajomość, umiejętność i chęć stosowania oraz ostrożność. Inspektorzy wskazują bowiem, że wśród przyczyn wypadków przy pracy dominują tzw. przyczyny ludzkie – w tym przede wszystkim nieprawidłowe zachowanie się pracownika spowodowane zaskoczeniem niespodziewanym zdarzeniem. ■



Bezpieczeństwo na stacji paliw zależy od wielu czynników. Jak firma Impel może wesprzeć właścicieli stacji w tym zakresie?



Według danych Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego w Polsce co roku dochodzi do około 100 tys. przypadków kradzieży na stacjach benzynowych, w tym tzw. sklepowych. W jaki sposób stacje mogą temu przeciwdziałać? Jakie rozwiązania oferuje w tym zakresie Impel?

Sylwester Kołsut, dyrektor handlowy Impel Cash Solutions Sp. z o.o.: Całodobowa działalność stacji paliw oraz niewielka ilość osób obsługujących jeden obiekt wymusza stosowanie nowoczesnych technologii zapewniających bezpieczeństwo mienia oraz przebywających w obiekcie klientów. Grupa Impel zapewnia swoim klientom rozwiązania informatyczne, między innymi do zdalnej kontroli. System każdorazowo dopasowywany jest do obiektu.

Oprócz standardowej ochrony fizycznej i technicznej ważnym aspektem bezpieczeństwa jest przechowywanie i transportowanie wartości pieniężnych. Obecnie stacje paliw najczęściej korzystają z usług konwojowania gotówki. Aby zwiększyć bezpieczeństwo oferujemy skorzystanie z wpłatomatów, które umożliwiają kasjerom zautomatyzowane i bezpieczne depozytowanie wartości pieniężnych. Urządzenia księgują środki w trybie online, a dzięki rozbudowanym funkcjom raportowym pozwalają na zwiększenie kontroli nad procesem obiegu gotówki. Oprócz dostarczenia urządzeń zapewniamy szkolenia personelu, bieżącą obsługę w zakresie transportów i odsilania wpłatomatów, serwis oraz zachowanie ciągłości pracy urządzeń.

Wybuch pandemii spowodował, że u wielu osób poczucie bezpieczeństwa zostało zachwiane, zmieniło się też podejście do bezpieczeństwa, zaczęliśmy – przynajmniej na początku pandemii – bardziej o niej dbać – zwłaszcza o to sanitarne. Co oferują Państwo stacjom w zakresie dbania o czystość, higienę, bezpieczeństwo sanitarne?

Grzegorz Smereka, wiceprezes zarządu Impel System sp. z o.o.: Obiekty takie jak stacje paliw charakteryzuje duży, stały, i całodobowy ruch w strefie sklepowej, gastronomicznej, sanitarnej i oczywiście w strefie tankowania pojazdów. Utrzymanie czystości na tego typu obiekcie wymaga odpowiedniego podejścia organizacyjnego.

Grupa Impel usługę utrzymanie czystości realizuje z wykorzystaniem grup mobilnych, które są dostępne w systemie 24/7. Prace wykonywane są w sposób niezakłócający ciągłości pracy stacji oraz przy zachowaniu procedur zapewniających wymagany poziom bezpieczeństwa. Wymagania w zakresie utrzymania czystości na stacjach paliw realizowane są w oparciu o normę ISO 14001 oraz certyfikację Gwaranta Czystości. Normy te szczególnie uwagę zwracają na sumienne realizowanie polityki w oparciu o stosowanie nowoczesnych technologii oraz innowacyjność, zwracanie uwagi na prawidłowe postępowanie z odpadami, stosowanie ekologicznych środków czystości posiadających międzynarodowy certyfikat Ecolabel czy przestrzeganie wszelkich zasad BHP.

Grupy mobilne działają szybko i efektywnie dzięki bardzo precyzyjnemu podziałowi zadań i organizacji pracy. Wyposażone są w specjalistyczny sprzęt taki jak myjki na wysięgnikach, automatyczne szorowarki, urządzenia i środki chemiczne do usuwania uporczywych zabrudzeń. W strefach sanitarnych stosujemy atestowane, przyjazne środowisku profesjonalne środki czystości. Wykwalifikowani pracownicy grup mobilnych dostosowują technologię czyszczenia do różnego rodzaju zabrudzeń.

W związku z nadal trwającym stanem epidemii COVID-19, realizujemy także usługi dezynfekcji. Wewnątrz budynków stosujemy dezynfekcję poprzez zamgławianie z wykorzystaniem urządzeń antyelektrostatycznych. Infrastruktura zewnętrzna stacji jest najczęściej dezynfekowana metodą opryskową, a np. pistolety do tankowania są dodatkowo dezynfekowane manualnie. Usługę dezynfekcji realizujemy z wykorzystaniem atestowanych środków o działaniu biobójczym, bezpiecznych dla ludzi i odkażanych powierzchni.

Eliza Greber, dyrektor handlowy Impel Delivery Sp. z o.o.: Oprócz kompleksowej usługi utrzymania czystości oferujemy także dostawy środków do utrzymania czystości i higieny, dozowniki i suszarki, sprzęt i akcesoria do sprzątania. Zamówienia realizowane są przez platformę online, co eliminuje opóźnienia dostaw, a w rezultacie braków artykułów wysokiej potrzeby. Na przykład jeszcze przed pandemią rozpoczęliśmy współpracę z punktami dużej sieci stacji paliw. Punkty usługowe różniły się standardem asortymentu ►

► do utrzymania czystości i borykały się z wieloma problemami np. opóźnienia dostaw, skargi klientów na poziom czystości, brak kontroli nad kosztami. Impel Delivery po przeprowadzeniu audytu wprowadził do każdego punktu tzw. plan higieny i dedykowane, profesjonalne środki czystości. Personel został przeszkolony w zakresie właściwego używania poszczególnych środków chemicznych. Dostawy w 24h spowodowały brak konieczności robienia zapasów. Sieć zyskała stałe ceny dla wszystkich punktów, realne oszczędności i co najważniejsze, jednolite standardy czystości i zadowolenie klientów.

Stacje paliw są miejscem, w którym – jeśli nie będą zachowywane środki ostrożności – łatwo o wybuch i pożar. Co należy więc robić, aby ich uniknąć? Jaka jest tu Państwa rola? Jak często należy dokonywać przegląd okresowy stacji pod kątem jej zabezpieczenia na wypadek wybuchu i pożaru? Jak należy wyposażać stację paliw, aby zwiększyć bezpieczeństwo przeciwpożarowe, oraz przy okazji covidowe?

Maciej Kucharczyk prezes zarządu Mak Poż System sp. z o.o., partnera Grupy Impel: Głównym elementem, na który trzeba zwrócić uwagę to regularne przeglądy podręcznego sprzętu gaśniczego – w tym agregatów gaśniczych, które są obowiązkowe na stacjach paliw.

Zalecamy też aktywne korzystanie z Instrukcji Bezpieczeństwa Pożarowego i bieżącą aktualizację zgromadzonych w nim zapisów. Zgodnie z przepisami – raz na dwa lata.

Z instalacji przeciwpożarowych stosowanych w obiektach stacji paliw spotyka się też często systemy wykrywcze dymu czyli popularną instalację SSP (system sygnalizacji pożaru). Zamontowanie takiej instalacji w budynku stacji paliw wynika z różnych czynników. Najczęściej są to:

1. Zastosowanie drzwi przesuwanych jako jedyne wyjście ewakuacyjne z budynku – obligatoryjnie wtedy takie drzwi muszą być podłączone do systemu wykrywcze dymu.
2. Zniżka firmy ubezpieczeniowej na składkę polisy. Jest to w ostatnim czasie coraz częstsza praktyka stosowana przez ubezpieczycieli i polecamy o to zapytać podczas najbliższego audytu ubezpieczyciela.

Podsumowując: należy zwrócić szczególną uwagę na stan instalacji i urządzeń, w które obiekt jest już wyposażony. Oczywiście zalecamy, aby korzystać podczas przeglądów i konserwacji z usług firm z odpowiednimi uprawnieniami i wiedzą techniczną.

Tomasz Godlewski, dyrektor handlowy Impel Visual Solutions: Bezpieczeństwo przeciwpożarowe musi być brane pod uwagę także na etapie projektowania strony wizualnej i użytkowej placówki. Impel Visual Solutions, spółka specjalizująca się w oznakowaniu i wyposażaniu stacji paliw projektując wnętrze sklepu ma na względzie nie tylko optymalizację przestrzeni pod względem handlowym, ale też stosuje wszelkie przepisy PPOŻ i ewakuacji. Dla jeszcze większego podniesienia bezpieczeństwa istnieje możliwość zaprojektowania mebli z wykorzystaniem trudnopalnych płyt oraz elewacji z płyt kompozytowych o podwyższonej odporności na ogień. Pomagamy także zadbać o bezpieczeństwo sanitarne pracowników i klientów poprzez produkcję i montaż osłon kas z pleksi oraz wyklejanie napisów i linii ostrzegawczych na podłodze.

W jaki sposób zapewnia się bezpieczeństwo pracowników stacji paliw?

Leszek Szubała, menadżer produktu BHP Impel Delivery Sp. z o.o.: Stacje paliw są miejscem szczególnie narażonym na ryzyko zapłonu i wybuchu. Istnieje także zagrożenie potrącenia pracownika przez samochód. Stąd potrzeba

wyposażenia pracowników w odzież ochronną z elementami odblaskowymi.

Doradzając naszym klientom wybór odpowiednich rozwiązań opieramy się na ocenie ryzyka zawodowego na poszczególnych stanowiskach pracy opracowanych przez służby BHP i zatwierdzonych przez pracodawcę. Ocena sporządzana jest m.in. na podstawie wytycznych zawartych w § 37 rozporządzenia MSWiA z dn. 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów, oraz art. 226 Kodeksu Pracy.

Odpowiednio do zaleceń wynikających z oceny ryzyka zawodowego dobieramy środki ochrony indywidualnej, na poszczególne stanowiska pracy – przykład:

- odzież antyelektrostatyczną, trudnopalną
- odzież z elementami odblaskowymi
- rękawice ochronne dobrane stosownie do wykonywanych zadań
- antyelektrostatyczne kaski
- obuwie ochronne antyelektrostatyczne, antypoślizgowe
- okulary ochronne

Odzież ochronna musi być certyfikowana przez akredytowaną Jednostkę Notyfikowaną. Możemy zastosować dowolny skład tkaniny, wzornictwo oraz kolorystykę pod warunkiem spełnienia wymagań zawartych w stosowanej normie. Po zatwierdzeniu wzoru przez klienta szyjemy odzież testową we własnym zakładzie produkcyjnym a następnie wykonujemy badania w celu uzyskania certyfikatu badania typu UE. Środki ochrony osobistej w przypadku stacji benzynowej spełniają podwójną rolę. Chronią pracownika przed wpływem szkodliwych czynników jak również minimalizują zagrożenie wybuchem.

Wszystkie środki ochrony przeznaczone dla pracowników stacji benzynowych muszą spełniać wymagania odpowiednich norm oraz posiadać wymagane certyfikaty.

Rozwijaj sieć AVIA z Grupą Unimot

AVIA to szwajcarska marka, prężnie rozwijająca się na polskim rynku – obecnie w kraju działa już ponad 80 stacji zarządzanych przez Grupę Unimot, z czego większość oparta jest na zasadach franczyzy. Ponad 90-letnia obecność marki AVIA na rynku paliwowym pozwala na przekazanie partnerowi sprawdzonego modelu biznesowego, opartego na eksperckim know-how, niezależności i wysokiej jakości paliw w konkurencyjnych cenach. W całej Europie działa już 3200 stacji paliw AVIA, co daje marce siódmą pozycję na tym rynku.

Historia marki AVIA sięga 1927 roku, a za jej początek uznaje się połączenie w Szwajcarii kilku niezależnych importerów ropy naftowej. Założeniem biznesowym twórców było utrzymanie niezależności poszczególnych firm, co przekładało się bezpośrednio na wzbogacenie oferty dla klientów oraz wzmocnienie pozycji biznesowej zrzeszonych importerów. Model ten z powodzeniem przyjął się w innych krajach Europy – w 1960 roku powstało międzynarodowe stowarzyszenie AVIA International, które zaczęło oferować produkty i usługi wielu firm pod jedną wspólną marką AVIA.

SPRAWDZONY MODEL FRANCYZOWY

Grupa Unimot, która wprowadziła do Polski i rozwija od 2016 r. sieć stacji paliw AVIA, oferuje swoim partnerom niezbędną wiedzę, doświadczenie, elastyczne warunki współpracy i stałe doradztwo najlepszych ekspertów. Współpraca z Grupą Unimot pozwala franczyzobiorcy na swobodną implementację modelu biznesowego międzynarodowej marki AVIA.

Dołączając do sieci AVIA partner otrzymuje wypracowane na przestrzeni

lat *know-how* oraz sprawdzony w praktyce model biznesowy, który obejmuje, między innymi, nowoczesne podejście do projektu sklepowego i fast food, własną markę i koncept kawowy, dobór asortymentu w sklepie, szkolenia w zakresie merchandisingu oraz współpracę z dostawcami, wyspecjalizowanymi w obsłudze stacji paliw. Firma wspiera partnerów wiedzą, doświadczeniem, gotowymi koncepcjami oraz najwyższej jakości produktami marek własnych.

Wnętrza stacji są spójne. Na początku współpracy partner otrzymuje pełną wizualizację przestrzeni – od aranżacji kącika kawowego, po strefy relaksu i strefy sklepowe. Unimot stawia również na prostą i jasno skonstruowaną umowę, która gwarantuje partnerowi niezależność, swobodę działania oraz bezpieczeństwo.

„Razem jesteśmy silniejsi” to hasło, którym kieruje się AVIA, dlatego w ramach umowy każdy franczyzobiorca otrzymuje pakiet korzyści wiążących się z prowadzeniem biznesu pod znaną w całej Europie marką.



KORZYŚCI Z PRZYSTĄPIENIA DO SIECI AVIA

Przynależność do międzynarodowego stowarzyszenia, jakim jest sieć stacji paliw AVIA, daje Grupie Unimot możliwość poznawania najnowszych trendów rynkowych i proponowania swoim partnerom biznesowym najciekawszych rozwiązań.

Przystępując do sieci AVIA, franczyzobiorca ma zapewniony dostęp do wysokiej jakości paliw w atrakcyjnych cenach przy czym Unimot nie wymaga wyłączności na zakup paliwa w zmiennych warunkach otoczenia rynkowego. Firma proponuje też bardzo atrakcyjne warunki współpracy oparte na minimalnym zaangażowa- ➤



dostarcza kompleksowe rozwiązania, odpowiada za budowę instalacji, proponuje ofertę odkupu nadwyżek oraz sprzedaży energii, dzięki czemu miesięcznie można zyskać nawet kilkanaście tysięcy dodatkowego dochodu.

stacjami paliw. Jednocześnie każda stacja traktowana jest indywidualnie z uwzględnieniem lokalnych warunków i potrzeb partnerów.

AVIA zapewnia partnerom najwyższe standardy paliwowe, dlatego proponuje sprzedaż paliwa premium. Zastosowany w paliwie specjalny dodatek, który został opracowany w Polsce, zapewnia poprawę właściwości smarowniczych, detergentowych oraz wzrost liczby cetanowej. Dodatkowo paliwo jest przyjazne środowisku – ogranicza udział cząstek stałych w spalinach. Firma zapewnia również zatowarowanie sklepu wysokiej jakości produktami pod marką własną AVIA (oleje silnikowe, płyny do spryskiwaczy).

► niu finansowym ze strony partnera. Eksperti firmy posiadają niezbędną wiedzę na temat efektywnego prowadzenia biznesu paliwowego i dzielą się nią z franchyzobiorcami.

Jednym z pierwszych etapów współpracy jest wprowadzenie na stację pełnego brandingu AVIA. Silna marka na otoku stacji oraz wewnątrz sklepu gwarantuje kierowcom bezpieczeństwo zakupów, a partnerowi wzrost atrakcyjności wizualnej stacji oraz stały napływ klientów.

Jednym z kluczowych celów szwajcarskiej sieci jest rozwój i ciągłe dążenie do ulepszania oferty stacji. Wyrazistość, jakość oraz dbanie o najmniejszy szczegół to niewątpliwe zalety współpracy. Ścisłe opracowane wytyczne ułatwiają proces wejścia na rynek i pozwalają na zachowanie spójności pomiędzy istniejącymi a nowo powstającymi

KONCEPT EAT&GO I FOTOWOLTAIKA NA STACJACH

Marka sukcesywnie wdraża na stacjach koncept gastronomiczny Eat&Go, który jest odpowiedzią na szybki rozwój stacji paliw AVIA w Polsce. Eat&Go to magnes przyciągający klientów. Wnętrze idealnie wpisuje się w nowoczesne standardy obowiązujące na stacjach paliw. Utrzymane jest w stosowanej stylistyce, a przestrzeń podzielona została na strefy sprzedażową i wypoczynku, wychodząc tym samym na przeciw potrzebom klientów.

Dodatkowo partnerzy mają możliwość skorzystania z oferty na instalację fotowoltaiczną AVIA Solar na preferencyjnych warunkach, które pozwolą franchyzobiorcy na znaczne obniżenie rachunków za prąd. Jako partner firma

ZAPLANUJ PRZYSZŁOŚĆ JUŻ DZIŚ

AVIA to unikalny model biznesowy oraz nowoczesna kultura organizacyjna. Doskonała znajomość rynku stacji paliw oraz atrakcyjne warunki współpracy w oparciu o siłę Grupy Unimot są gwarancją sukcesu partnerów franchyzowych.

Aby dowiedzieć się więcej na temat współpracy na zasadach franczyzy należy skontaktować się z przedstawicielem firmy.
Zapraszamy na stronę: www.aviastacjapaliw.pl/franczyza

Na których stacjach paliw działają najlepsze sklepy?

Gabriela Kozan

Podróżując po Polsce, na stacjach kierowcy zatrzymują się nie tylko, gdy muszą zatankować. Punkty usługowe koncernów paliwowych często wybierane są jako alternatywa do zajazdów i barów szybkiej obsługi. Na stacji możemy napić się kawy, zrobić zakupy spożywcze czy kupić produkty, które mają nam umilić dalszą podróż.

Właśnie minęły już ponad trzy lata od wprowadzenia ograniczeń w handlu w niedzielę. Zmiana ta początkowo wydawała się dość radykalnym rozwiązaniem. Niektórzy handlowcy zobaczyli jednak w nowej rzeczywistości szansę na zwiększenie swoich obrotów, a dotyczyło to tych, którzy swoje punkty mogą mieć otwarte przez siedem dni w tygodniu, gdyż ich działalność nie ogranicza się wyłącznie do handlu detalicznego. Po pewnym czasie coraz większa liczba handlowców zaczęła obchodzić zakaz handlu, stając się np. placówkami pocztowymi. Ta sytuacja jednak się zmieniła jeszcze przed końcem 2021 r., bo prezydent Andrzej Duda podpisał jesienią ustawę zaostreżającą zakaz handlu w niedzielę – po likwidacji furtki „na placówkę pocztową” dyskonty czy supermarkety nie będą mogły wykorzystywać tej opcji, aby otwierać się w niedzielę. W takiej sytuacji ponownie stacje benzynowe, których zakaz nie dotyczy, staną się niemal jedynymi otwartymi długo lub całodobowo sklepami, gdzie będzie można zaopatrzyć się w artykuły spożywcze. W tym momencie jeszcze ważniejsza stanie się jakość obsługi i szerokość asortymentu na półkach sklepu przy stacji paliw, co klienci zauważają i biorą pod uwagę zatrzymując się na poszczególnych stacjach paliw. Czołowi sprzedawcy z roku na rok poszerzają swój asortyment w ten sposób, aby oprócz dotychczasowej

roli – wsparcia dla kierowców poprzez oferowanie podstawowych produktów motoryzacyjnych – stać się sklepem na codzienne, niewielkie zakupy. Tym samym z powodzeniem podjęli oni konkurencję w obszarze convenience store.

Według danych Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, na polskim rynku na koniec grudnia 2020 r. działało 7739 stacji paliw. Najwięcej stacji w Polsce posiadał PKN Orlen, na drugim miejscu było BP, trzecia lokata należała do Grupa Lotosu. Poza ścisłą czołówką znalazły się Shell, Circle K, Amic oraz rosnąca w siłę marka Moya.

Polski Instytut Badań Jakości we wrześniu 2021 r. w dwa lata po ostatnim badaniu (2019 r.) ponownie sprawdził, jak obecnie operują sklepy na stacjach benzynowych – jak konsumenci oceniają ich ofertę (szerokość asortymentu), ceny oraz jakość obsługi. Badanie objęło największe sieci paliwowe w Polsce. Respondenci, przy próbie 7,7 tys. osób, wskazywali te sieci, w których najczęściej dokonują zakupów w ich sklepach i oceniali m.in. uprzejmość i kompetencje pracowników, szerokość i jakość produktów w różnych katego-

riach od motoryzacyjnych, poprzez spożywcze z uwzględnieniem np. pieczywa, wędlin, warzyw, alkoholi, słodyczy. Badane osoby oceniały następujące stacje: Amic Energy, Avia, bp, Circle K, Huzar, Lotos, Moya, Orlen, Pieprzyk, Shell, Slovnaft Partner i Total. Pytano m.in. o to, która sieć oferuje najlepszą kawę. W pierwszej trójce stacji z najlepszą obsługą respondenci wskazali kolejno Orlen, Shell i bp, podczas gdy w poprzednim badaniu wcześniej były to Circle K, Orlen i Shell, co oznacza, że ►



- ▶ w ciągu dwóch lat, w tym czasie epidemii koronawirusa, doszło do zaskakujących zmian. Także Orlen, Shell i bp byli zwycięzcami w kategorii „Kawa & snack”.

Pierwsza trójka wyglądała jednak zupełnie inaczej, jeśli respondenci oceniali stacje pod kątem dostępności cenowej produktów. Pierwsze miejsce zajęła sieć stacji Pieprzyk, następnie Total oraz Moya. W przypadku lidera tej kategorii stacji Pieprzyk ankietowani klienci byli również najbardziej zadowoleni z tamtejszej oferty pieczywa.

Badanie Polskiego Instytutu Jakości dowodzi, że klienci najlepiej oceniają ofertę lidera polskiego rynku stacji paliw – koncernu Orlen, gdzie oprócz kawy czy dobrej obsługi pozytywnie oceniona została oferta przekąsek i alkoholi, dodatkowo ich ofertę respondenci poleciliby te sklepy znajomym. Drugie i trzecie miejsce zajęły sklepy należące do Shell i bp.

Badanie przeprowadzone w tym roku, w dwa lata po pierwszym rankingu Polskiego Instytutu Badań Jakości pokazuje odmienne wyniki – w 2019 r. wygrała sieć Circle K., drugie miejsce w teście zajęły sklepy należące do Orlenu, a pierwszą trójkę najlepszych sklepów na stacjach benzynowych zamknęła sieć bp.

Także fundacja Instytut Badań Rynkowych i Społecznych (IBRIS) sprawdziła opinie Polaków na temat stacji paliw w naszym kraju. Pierwsza edycja badania została zrealizowana w czerwcu 2019 r, druga edycja – w czerwcu 2020 roku, a ostatnia – w tym roku jesienią.

We wrześniu 2021 zostało przeprowadzone kompleksowe badanie, którego celem było poznanie opinii Polaków na temat największych sieci stacji paliw w Polsce, a jej wyniki opublikowano miesiąc później. Tegoroczna edycja badania przypadła na okres trwającej pandemii COVID-19, co w pewien sposób zaburza możliwość porównania rezultatów z wcześniejszymi wynikami.

W porównaniu do sondażu Polskiego Instytutu Jakości w IBRIS również zwyciężyła marka Orlen, która podobnie jak w poprzednich badaniach fundacji, w dalszym ciągu cieszy się najwyższym stopniem rozpoznawalności wśród analizowanych marek stacji paliw obecnych na polskim rynku. Aż 90 proc. badanych respondentów zna Orlen, a wśród aktywnych kierowców Orlen, dysponuje nieco większym stopniem rozpoznawalności – 94 proc. Wysoki stopień rozpoznawalności mają także marki: BP – 66 proc., Lotos, 62 proc. oraz Shell – 60 proc. wskazań ogółem w populacji ogólnopolskiej. Co trzecia zapytana osoba kojarzy markę Circle K i Moya, marka Amic uzyskała 21 proc. wskazań.

Jeśli chodzi o ocenę funkcjonowania stacji paliw, to PKN Orlen w badaniu okazał się liderem pod względem jakości usług. Zgodnie z wynikami tegorocznej edycji badania: 89 proc. respondentów wskazuje wysoką jakość obsługi, 86 proc. – wysoką jakość oferowanego paliwa, a 83 proc. – szeroki wybór artykułów spożywczych i innych. Respondenci doceniają najbardziej szeroki wybór artykułów (38 proc. w roku 2019 i 83 proc. w pomiarze tegorocznym).

Wzrost odsetka ocen pozytywnych zanotowała także marka bp, w szczególności w kategorii wysokiej jakości paliwa. Wzrosty zaobserwowano także w przypadku marki Moya, natomiast spadki dotyczą marki Circle K (w kategoriach: jakość paliwa oraz szeroki wybór artykułów).

Szerokość oferty produktowej i to, że klienci to zauważają jest rezultatem m.in. tego, że Orlen, ale i inne sieci stacji paliw coraz mocniej stawiają na ofertę pozapaliwową. W październiku 2021 r. największy polski operator stacji paliw PKN Orlen podał, że segment detaliczny rocznie przynosi spółce ok. 3 mld zł zysku operacyjnego. Koncern zamierza jednak konsekwentnie go rozwijać i do 2030 roku planuje zainwestować w jego rozwój ok. 11 mld zł,

co według zapowiedzi ma przełożyć się na wzrost EBITDA tego segmentu do ok. 5 mld zł rocznie.

Także Shell Polska, pomimo drastycznego spadku przychodów w 2020 roku w tym roku stawia na usprawnienie sprzedaży pozapaliwowej na stacjach paliw, dlatego utworzyła oddział Shell Mobility Polska. Jego zadaniem jest obsługa sprzedaży pozapaliwowej na stacjach paliw, bowiem z tego obszaru działalności Shell chce uzyskiwać większe dochody w najbliższych latach.

Lotos nie przekazał publicznie jakie sumy planuje zainwestować w obszar detaliczny. Jednocześnie podkreślał wielokrotnie, że jego stacje poprawiają swoją efektywność. Podobnie jak pozostali gracze stacyjni Grupa Lotos widzi bardzo duży potencjał w rozwoju sprzedaży pozapaliwowej.

W tyle nie pozostają także mniejsi gracze rynku detalicznego. Sieć AVIA chce mieć 90 stacji podłączonych do sieci Avia, w czwartym kwartale planuje podłączać do sieci kolejne stacje i wprowadzić karty flotowe, jak również umacniać koncept gastronomiczny Eat&Go, który wpływa na wzrost marży pozapaliwowej.

W kwestii konceptów kawiarniarnych, to w sierpniu 2021 r., głównie ze względu na podniesienie obrotów i zysków ze sprzedaży pozapaliwowej Shell wprowadził na rynek markę Shell Café – nowy koncept kawiarniano-gastronomiczny oferujący kawę premium i obsługę baristów. Zgodnie ze strategią Shell Retail do 2025 roku 50 proc. jego marży ma już pochodzić z produktów i usług pozapaliwowych.

Zmiany, których jesteśmy świadkami, dotyczące tego czym jest i czym ma być stacja paliw w Polsce, wyraźnie pokazują, że rozszerzenie oferty pozapaliwowej, ma być dla operatorów tych biznesów drogą do osiągnięcia potencjalnie sporych wyników finansowych.



6 zł na polskich stacjach. Jak żyć w nowej rzeczywistości?

dr Jakub Bogucki

ZWYŻKOWE ZMIANY NA POLSKICH STACJACH DOKONYWAŁY SIĘ PRZES DŁUGIE MIESIĄCE PO PIERWSZYM UDERZENIU PANDEMII, KTÓRE ŚCIGAŁO POZIOMY CENOWE DO BARDZO NISKICH POZIOMÓW. DZISIEJSZE KOSZTY TANKOWANIA SĄ HISTORYCZNYM REKORDEM. CZY TAKA SYTUACJA POTRWA JESZCZE DŁUGO?

Wystarczy popatrzeć na tabelkę z historycznymi cenami paliw na polskim rynku w ostatnim roku, aby zrozumieć skalę zmian, z jaką mieliśmy do czynienia w tym okresie. Poziom przekraczający 6 zł stał się historycznym rekordem, którego obawiano się od pewnego czasu w kontekście rosnącej inflacji. Przy ogromnym natężeniu problemów gospodarczych związanych z pandemią COVID-19 nie jest żadnym zaskoczeniem to, jak zachowywały się koszty paliwowe na rynku krajowym – najpierw notując gwałtowne spadki wiosną 2020, kiedy tysiące ludzi pozostały w domach, a dojazdy do pracy i funkcjonowanie gospodarki pochłaniało mniejszą niż wcześniej ilość paliw, a następnie – kiedy nastąpił powrót do „normalnego życia” bez części obostrzeń – pojawił się dynamiczny ruch zwyżkowy.

Zmiany cen detalicznych w Polsce w ostatnich latach

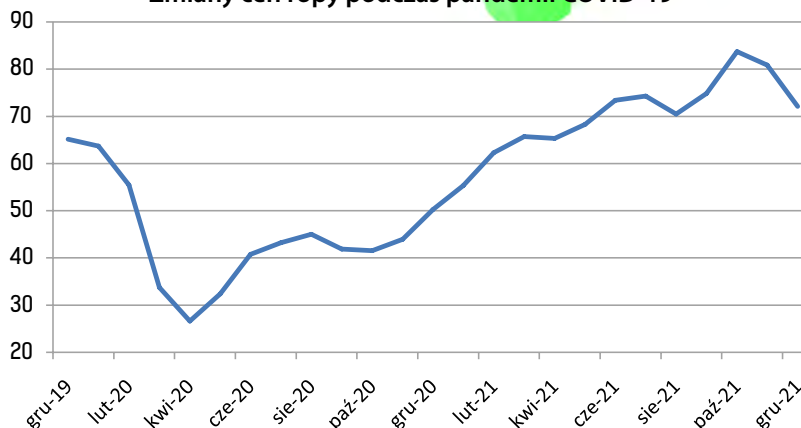
	Pb98	Pb95	ON	LPG
gru-20	4,82	4,49	4,43	2,14
sty-21	4,92	4,61	4,57	2,16
lut-21	5,05	4,74	4,73	2,31
mar-21	5,40	5,09	5,08	2,53
kwi-21	5,57	5,26	5,19	2,54
maj-21	5,58	5,26	5,19	2,36
cze-21	5,65	5,34	5,27	2,30
lip-21	5,93	5,64	5,42	2,48
sie-21	5,99	5,74	5,43	2,68
wrz-21	5,99	5,78	5,55	2,80
paź-21	6,09	5,90	5,90	3,12
lis-21	6,28	6,01	6,01	3,30
gru-21	6,31	6,02	6,02	3,38

kresu ruchu lotniczego, który przez wiele tygodni potrzebował znacznie mniejszych ilości produktów ropopochodnych.

W kontekście 6-złotowych poziomów na stacji trzeba także zauważyć, że notowanie średnich cen z 8 grudnia już pokazało odejście od tak wysokich



Zmiany cen ropy podczas pandemii COVID-19



To nie jest bynajmniej szczególna cecha rynku polskiego – zmiana zwyżkowa dotyczyła wszystkich rynków – bo to wiązało się z przeceną, a następnie odbiciem w cenach ropy, stanowiącej surowiec do produkcji paliw. Dodatkowym czynnikiem stymulującym wzrosty było pojawienie się szczepionek i ożywienie popytu, jakie stało się elementem przemian w przebiegu pandemii po ich wdrożeniu. Ostatnie miesiące to także przywracanie większego za-



Obniżenie stawek akcyzy powinno oznaczać spadek cen paliw na stacjach paliw. W przypadku przeniesienia całej obniżki akcyzy na końcową cenę paliw litr paliwa będzie się kształtował następująco:

• *olej napędowy i biokomponenty stanowiące samoistne paliwa:*

*20 grudnia 2021 r. – 31 grudnia 2021 r. o 8 gr/l z VAT 10 gr/l,
1 stycznia 2022 r. – 31 maja 2022 r. o 5 gr/l z VAT o 6 gr/l;*

• *benzyny silnikowe:*

*20 grudnia 2021 r. – 31 grudnia 2021 r. o 14 gr/l z VAT 17 gr/l,
1 stycznia 2022 r. – 31 maja 2022 r. o 11 gr/l z VAT o 14 gr/l;*

• *gaz skroplony (LPG):*

*20 grudnia 2021 r. – 31 grudnia 2021 r. o 15 gr/l z VAT 18 gr/l,
1 stycznia 2022 r. – 31 maja 2022 r. o 15 gr/l z VAT o 18 gr/l¹.*

1) <https://orka.sejm.gov.pl/Druki9ka.nsf/0/9C0E0C98E692A8F5C125879D006527B7/?%24File/1811-uzasadnienie.docx>

► wyników. Benzyna i diesel kosztują ponownie 5,99 zł/l – wprawdzie jest to niewielka pociecha dla kierowców, ale z całą pewnością może wiązać się z przeceną na rynku międzynarodowym, która była konsekwencją informacji o wykryciu nowego wariantu COVID-19, a także o utrzymaniu dotychczasowej polityki produkcyjnej Organizacji Krajów Eksportujących Ropę Naftową. OPEC+ zaskoczył bowiem ostatnio rynek, decyzją kolejnego zwiększenia własnej produkcji w styczniu o 400 tys. baryłek dziennie. Do decyzji analitycy sądzili, że grupa może chcieć wpłynąć na podwyżkę cen „przez zahamowanie wzrostu podaży w niejasnej sytuacji wokół kolejnej mutacji COVID-19” – jak pisaliśmy w naszym komentarzu z 3 grudnia br.

Biorąc pod uwagę spadki w cenach hurtowych, jakie dokonywały się w ostatnich dniach i równocześnie dość powolne przenoszenie spadków na stacje trzeba stwierdzić, że możliwe jest, że stacje decydują się na pewne „reperowanie” marż, które w ostatnim czasie były (mimo wysokich cen) dość niskie. Zapewne taka tendencja nie potrwa zbyt długo – marże bowiem ulegają poprawie, a dodatkowym rozwiązaniem wspierającym handlujących paliwem może być m.in. projektowany mechanizm obniżenia podatków w ramach tarczy antyinflacyjnej. Jakie będą rzeczywiste skutki tego rozwiązania? Tutaj wypada oddać głos ustawodawcy, który w uzasadnieniu projektu zapisał (patrz szara ramka):

Wsparcie przez obniżenie podatków z całą pewnością zasługuje na uznanie, jednak nie ma żadnej gwarancji, że zmiana w dół przełoży się na ceny detaliczne w takim samym stopniu, jak w wyliczeniach. Dodatkowo jednak wsparciem dla obniżek mogłaby stać się korekta cen na rynku międzynarodowym – a to mogłoby się wiązać z wieloma czynnikami – takimi, jak kłopoty z Omikronem, dalsze zwiększanie produkcji OPEC+, uwolnienie rezerw strategicznych czy próba porozumienia na linii Waszyngton-Teheran. Wraz z przynajmniej częścią tych czynników perspektywa zmian cen na polskich stacjach w dół w kolejnych miesiącach jest znacząca.

Fiskalizacja rynku myjni coraz bliżej

Piotr Andrzejewski,
BKF Myjnie Sp. z o.o.

Fiskalizacja branży myjniowej niebawem stanie się faktem. Ministerstwo Finansów opiniuje nowe przepisy legislacyjne.

O co dokładnie chodzi z fiskalizacją myjni?

Celem Ministra Finansów jest kompleksowe objęcie obowiązkiem fiskalizacji wszystkich automatów vendingowych oraz urządzeń rejestrujących

płatności na myjniach samoobsługowych. Proces fiskalizacji ma być dostosowany do wymagań branży, o czym świadczą prowadzone konsultacje z jej przedstawicielami. Projektodawcy szacują, że zmiany będą dotyczyć ok. 5,2 tys. podatników.

Fiskalizacja w chmurze – czy to możliwe?

Jak najbardziej tak. Na rynkach europejskich funkcjonują systemy, które pozwalają za pomocą dedykowanego

oprogramowania, rozliczać się z fiskusem. Jednym z najbardziej znanych modeli fiskalizacji online jest Chorwacja. W tym modelu rolę kasy fiskalnej przejmują aplikacje, którą można zainstalować na dowolnym urządzeniu. Przedsiębiorcy mogą posiadać kasę fiskalną w smartfonie czy na tablecie. Tego typu podejście jest bardzo elastyczne, ponieważ pozwala przedsiębiorcy na połączenie terminala płatniczego i kasy fiskalnej w jednym urządzeniu. Nasze urządzenia od dawna współpracują z tego typu systemami fiskalizacji. Odpowiadając na potrzeby rynku chorwackiego, napi-



► saliliśmy oprogramowanie, które zbiera, szyfruje i wysyła dane rozliczeniowe na serwer chorwackiego urzędu podatkowego. Jednostką centralną, która gromadzi i wysyła wspomniane dane jest komputer myjni, zwany sterownikiem. Cały proces fiskalizacji myjni samoobsługowej realizowany jest w sposób automatyczny.

Jaki jest aktualny status fiskalizacji branży myjniowej w Polsce?

4 grudnia Ministerstwo opublikowało projekt rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących. W dokumencie znajdziemy punkty dotyczące braku dalszego zwolnienia z obowiązku fiskalizacji dla myjni samoobsługowych. Oznacza to nic innego jak obowiązek ewidencjonowania na kasach fiskalnych usług mycia, czyszczenia samochodów itp. Zmiany mają wejść w życie z dniem 1 lipca 2022 r. Zakup kasy fiskalnej będzie wiązał się ze znacznymi kosztami. Poniesione koszty producentów mogą zostać przerzucone na klientów ostatecznych, powodując wzrost cen urządzeń rejestrujących płatności. Nasze doświadczenia przy fiskalizacjach na innych rynkach, pozwoliły nam na przygotowanie takich rozwiązań, aby były one gotowe do podłączenia się do nowego typu kas. Wszystkie dotychczasowe urządzenia naszych klientów, zostaną na czas zaktualizowane, dzięki czemu będą pełnić rolę nowych kas fiskalnych.

Kasy fiskalne które zaproponujemy wraz z nowym oprogramowaniem myjni będą:

- Rozróżniać płatności kartami lojalnościowymi, gotówką i odpowiednio wysyłać te transakcje do kasy.
- Obsługiwać tryb testowania wrzutnika.
- Rozróżniać tryb mycia serwisowego.

Jak planowane zmiany prawne wpłyną na rynek myjni zlokalizowanych przy stacjach paliw?

Rynek stacji paliw podobnie jak pozostali gracze rynku myjniowego

będzie musiał dostosować się do zmieniających przepisów prawnych. Proponowane zmiany zapewne utrudnią właścicielom myjni prowadzenie agresywnej optymalizacji podatkowej, co w naszej opinii wpłynie na ostateczną cenę mycia samochodu. W połączeniu z innymi czynnikami wzrostowymi, takimi jak konieczność zakupu sprzętu, wzrost cen mediów, środków myjących, w 2022 roku szykuje nam się drastyczna podwyżka cen mycia. Zaproponowany przez Ministerstwo termin 1 lipca 2022 r. wprowadzający obowiązek ewidencjonowania na kasach fiskalnych usług mycia, czyszczenia samochodów itp. wydaje się być krótki i nierealny.



RYNEKMYJNI.PL



SZUKASZ DODATKOWEGO ŹRÓDŁA DOCHODU?
ZAINWESTUJ W MYJNIĘ SAMOCHODOWĄ!

ODBIERZ
„PORADNIK INWESTORA MYJNI BEZDOTYKOWEJ”



Program flotowy MOYA Firma ma już 10 lat!

Rozwój oferty flotowej jest jednym z priorytetów dla spółki Anwim – właściciela i operatora ogólnopolskiej sieci stacji paliw MOYA. W tym roku ma miejsce jubileusz dziesięciolecia istnienia na rynku kart MOYA firma. Program flotowy, oferujący karty paliwowe i aplikację mobilną, na przestrzeni minionej dekady stał się atrakcyjną propozycją dla firm transportowych i logistycznych różnych wielkości, skutecznie uzyskując istotną część polskiego rynku kart paliwowych.



MOYA Firma to rozwiązanie ściśle dostosowane do wymagań firm – ich wielkości, liczby i rodzajów pojazdów, a także ilości tankowanego paliwa. Ponieważ oczekiwania klientów w zakresie obsługi i oferowanych na stacjach usług rosną, jednym z dodatkowych rozwiązań w ramach kart paliwowych MOYA Firma jest aplikacja mobilna. Za atrakcyjną ofertą, która zyskuje coraz więcej użytkowników stoi 10 lat doświadczeń na rynku.

WSPÓLNA DROGA DO SUKCESU

- Wprowadzenie na rynek kart paliwowych było naturalnym krokiem w rozwoju oferty sieci stacji paliw MOYA. Konsekwentnie rozwijaliśmy program flotowy i dynamicznie zdobywaliśmy nowych klientów. Istotne znaczenie miał wzrost liczby stacji paliw MOYA, które z czasem stały się dostępne przy większości dróg krajowych – mówi Paweł Grzywaczewski, członek zarządu Anwim S.A.

Program flotowy MOYA Firma rozwijał się wraz z polskim rynkiem transportowym, który dziś jest europejską potęgą.

- MOYA Firma początkowo oferowała jedynie karty paliwowe, które uprawniały użytkowników do bezgotówkowego tankowania oraz rabatów na paliwo. Zakres usług był wzbogacany w wyniku bliskiej współpracy z klientami – firmami transportowymi. Rozwiązanie było coraz lepiej dostosowywane do potrzeb poszczególnych grup użytkowników – zarówno mikroflot, jak i firm dysponujących potężnymi parkami samochodowymi – dodaje Paweł Grzywaczewski.

Na przestrzeni dekady oferta MOYA Firma stała się kompleksowa, elastyczna i w pełni skalowalna – w zależności od potrzeb konkretnej firmy. Najważniejszym jej zadaniem jest umożliwienie użytkownikom optymalizacji kosztów poprzez atrakcyjne rabaty na paliwa oraz uproszczenie procesu rozliczania tankowania poprzez wystawianie zbiorczych faktur. Stosowanie kart MOYA Firma ponadto zapewnia pełną kontrolę nad dokonanymi tankowaniami poprzez panel klienta oraz aplikację mobilną. Oferta MOYA Firma to również możliwość bezpłatnego ubezpieczenia każdego użytkownika karty paliwowej – pakiet NNW to kolejna forma oszczędności dla pracodawcy.



ROZLICZENIA – POD PEŁNĄ KONTROLĄ

- Menedżerowie flot doceniają kwestie związane z rozliczeniami za usługi. Karta MOYA Firma umożliwia optymalny dla każdej firmy sposób rozliczenia tankowania, oferuje atrakcyjne warunki handlowe, zbiorcze fakturowanie i raportowanie za ustalone okresy. Bardzo istotnym uzupełnieniem programu MOYA Firma jest aplikacja mobilna pod tą samą nazwą – wyjaśnia Paweł Grzywaczewski.

Aplikacja oferuje dwa profile funkcjonowania. Profil właściciela pozwala na sprawne zarządzanie finansami, płatnościami za faktury z poziomu szybkich przelewów oraz zapewnia kontrolę nad przebiegiem procesu tankowanych pojazdów. Użytkownik ma wgląd w transakcje z dowolnych przedziałów czasowych. Z kolei tryb kierowcy umożliwia zapłatę za tankowanie bez użycia fizycznej karty MOYA Firma na wszystkich stacjach sieci (obsługowych, samoobsługowych i automatycznych). Oferuje także nawigację oraz aktualną mapę stacji MOYA.

CORAZ WIĘKSZY ZASIĘG – TAKŻE ZAGRANICĄ

Oferta MOYA Firma jest elastyczna i komfortowa – dostosowana do różnicowanego grona odbiorców. Karty MOYA Firma honorowane są na każdej z ponad 350 stacji MOYA w całej Polsce. W sieci MOYA znajduje się także wiele stacji automatycznych, które położone są przy głównych szlakach transportowych. Ich oferta skierowana jest wyłącznie do obsługi klientów flotowych. Tankowanie na stacjach automatycznych odbywa się błyskawicznie, a płatność za paliwo dokonywana jest w zewnętrznym terminalu.

W ostatnim czasie Anwim S.A., operator sieci stacji paliw MOYA, podpisał umowę warunkową na akwizycję holenderskiej spółki The Fuel Company Holding BV (dalej: TFC), emitenta i operatora kart paliwowych TFC. Karty TFC akceptowane są na ponad 8 tys. stacjach w 18 krajach Europy. Celem zakupu tej spółki przez Anwim S.A. jest zaoferowanie użytkownikom programu flotowego MOYA Firma możliwości tankowania w całej Europie, rozliczenie opłat drogowych oraz szybki i prosty zwrot podatku VAT i akcyzy za zakupione zagranicą paliwo.

- Pozyskanie spółki The Fuel Company Holding BV pozwoli Anwim S.A. znacznie zwiększyć zasięg i poszerzyć katalog usług dla klientów flotowych. Dzięki temu nasza oferta będzie bardziej kompleksowa i atrakcyjna dla obecnych użytkowników programu MOYA Firma, którzy świadczą usługi transportowe także poza granicami kraju. Liczymy też, że dzięki przejęciu TFC znacznie przyspieszymy pozyskiwanie nowych klientów i tym samym znacznie zwiększymy nasze udziały na krajowym rynku flotowym. Oczywiście, będziemy nadal rozwijać ofertę TFC i zwiększać sprzedaż w całej Europie. Mamy w tym zakresie naprawdę duże ambicje. Akwizycja firmy The Fuel Company Holding BV z pewnością jest kolejnym kamieniem milowym w rozwoju Anwim S.A. – uważa Paweł Grzywaczewski.

PLANY NA PRZYSZŁOŚĆ

Plany rozwoju oferty MOYA Firma zakładają wprowadzenie szeregu nowych możliwości, rozwiązań oraz narzędzi, które usprawnią zarządzanie flotą samochodową, ale również pozwolą jeszcze bardziej zoptymalizować wydatki.

- Obecnie w dziale kart flotowych MOYA Firma realizujemy duże projekty rozwo-

jowe, wspomagające sprzedaż oraz inwestycje w modernizację systemów CRM i ERP. Duży nacisk kładziemy na dalszy rozwój aplikacji mobilnej. Dążymy do tego, by była ona jak najbardziej funkcjonalna, intuicyjna i przyjazna dla użytkowników, czyli kierowców i osób zarządzających flotą pojazdów lub właścicieli firm transportowych. Dlatego ostatnio wprowadziliśmy funkcjonalność NFC, która pozwala na szybkie i wygodne płatności zbliżeniowe telefonem. Opcja ta dostępna jest po aktualizacji androïdowej wersji aplikacji MOYA Firma dla telefonów z modulem NFC – mówi Paweł Grzywaczewski.

Co do rozszerzania samej oferty, należy podkreślić, że otwierane są kolejne stacje automatyczne – przeznaczone dla klientów flotowych. Lokalizowane są one zarówno w dużych aglomeracjach miejskich, jak i przy ważnych szlakach transportowych – w miejscach, strategicznych z punktu widzenia krajowej i międzynarodowej logistyki.

MOYA FIRMA – ELASTYCZNA PROPOZYCJA DLA KAŻDEJ FLOTY

Oferta MOYA Firma jest elastyczna i komfortowa, dostosowana do różnicowanego grona odbiorców. Jako jedyna sieć w kraju ma w swojej ofercie trzy rodzaje stacji. Tradycyjne, czyli z wielobranżowym sklepem i Caffè MOYA, następnie automatyczne – dostosowane do obsługi flot, a także samoobsługowe: MOYA express – z ofertą dla klientów detalicznych i biznesowych. Sieć jest także liderem, jeżeli chodzi o tempo rozwoju. Na koniec ubiegłego roku otwarto trzechsetną stację w granatowo-czerwonych barwach MOYA. Do końca tego roku będzie ich około 360, a w 2024 roku – aż 500 punktów z logo MOYA w całej Polsce. ■



Kontakt: +48 22 496 00 73



(CZĘŚĆ DRUGA)

Budowa stacji paliw – krok po kroku

Jakub Kobyliński
(Kancelaria Ostrowski i Wspólnicy)



Uzyskanie decyzji środowiskowej

Budowa stacji benzynowej jest zaliczana do inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko wymienionych w Rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko z dnia 10 września 2019 r. (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839). Obowiązek pozyskania decyzji środowiskowej wynika z art. 71 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247). Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (decyzja środowiskowa) wskazuje w jaki sposób należy wykonać inwestycję, tak aby jak najmniej pogorszyć stan środowiska. Jest wydawana po przeprowadzeniu przez urząd oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i konieczna, jeśli inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć, które mogą znacząco oddziaływać na środowisko. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegającej na budowie stacji paliw wydaje wójt/burmistrz/prezydent miasta. Do wniosku o wydanie tej decyzji należy załączyć szereg dokumentów wymienionych w art. 74 ww. ustawy.

W treści decyzji określa się, m. in.: rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia, istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych

i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym, itp. (pełen katalog znajduje się w art. 82 ww. ustawy). A często w praktyce także: warunki w zakresie ochrony dóbr kultury i odkryć archeologicznych, warunki prowadzenia robót budowlanych, ściśle określone godziny prowadzenia prac w ciągu doby, wytyczne dotyczące sprzętu służącego do wykonywania robót budowlanych, sposób postępowania z odpadami i ściekami, wytyczne dot. eksploatacji instalacji lub urządzeń wskazujące na powinność zachowania standardów emisyjnych oraz oddziaływań w normach wynikających z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020, poz. 1219), itp.

Pozwolenie na budowę

W polskim systemie prawnym zasadą jest, że wszelkie inwestycje budowlane wymagają uzyskania pozwolenia na budowę, przy czym istnieje szereg wyjątków od tej reguły wymienionych w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 poz. 1333, dalej jako: „pr. bud.”). Zatem, należy przyjąć, że tylko w sytuacji, gdy przepis ustawy wyraźnie zwalnia z konieczności uzyskania pozwolenia na budowę, tylko w takim wypadku nie zachodzi konieczność jego uzyskania – w każdym innym przypadku już tak. Katalog wyjątków od ww. zasady znajduje się obecnie w art. 29 pr. bud. Próżno w nim szukać wyłączenia dot. budowy stacji paliw, więc należy przy-

jąć, zgodnie z regułą ogólną, że pozwolenie na budowę jest konieczne. Pewnym wyjątkiem jest jedynie budowa naziemnych zbiorników będących obiektami budowlanymi, służących do przechowywania paliw płynnych klasy III, na potrzeby własne użytkownika, o pojemności do 5 m³, która nie wymaga ani pozwolenia na budowę ani zgłoszenia budowy.

Organem właściwym do wydawania pozwolenia na budowę jest starosta. Do wniosku o pozwolenie na budowę należy dołączyć przede wszystkim:

- 1) trzy egzemplarze projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego wraz z opiniami, uzgodnieniami, pozwoleniami i innymi dokumentami, których obowiązek dołączenia wynika z przepisów odrębnych ustaw, lub kopiami tych opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów;
- 2) oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane;
- 3) decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, jeżeli jest ona wymagana zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Zależnie od rodzaju inwestycji należy dołączyć również inne dokumenty wskazane w ustawie. Pełen katalog niezbędnych dokumentów został zawarty w art. 33 ust. 2 pr. bud.

Ze względu na specyfikę inwestycji kluczowym dokumentem będzie projekt budowlany. Musi on spełniać ►



Wielki plus na Twojej drodze



AVIA 50m

► wymogi przewidziane ustawą jak dla każdej innej inwestycji, a ponadto musi również uwzględniać specyficzne wymogi obowiązujące dla projektowanej inwestycji. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie. Z treści tego Rozporządzenia wynikają pewne szczegółowe wytyczne dla budowy stacji paliw – zapewnienie wyposażenia takiego jak, np. instalacje kanalizacyjne i inne urządzenia zabezpieczające przed przenikaniem produktów naftowych do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych, urządzenia do pomiaru i monitorowania stanu magazynowanych produktów naftowych, urządzenia do sygnalizacji wycieku produktów naftowych do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych, urządzenia zabezpieczające przed emisją par produktów naftowych I klasy do powietrza atmosferycznego w procesach zasilania zbiorników magazynowych stacji paliw płynnych, urządzenia służące do odzyskiwania par produktów naftowych I klasy ulatniających się podczas ich wydawania do zbiornika pojazdu i przekazujące te pary do zbiornika magazynowego tych produktów lub do odmierzacza paliw płynnych (§11). Nie są to jednak wszystkie wymogi. Kolejne wynikają z §98: „odległość odmierzacza paliw płynnych, przyłącza spustowego, króćca pomiarowego i przewodu oddechowego stacji paliw płynnych powinna wynosić co najmniej: o metr więcej niż wynosi zasięg strefy zagrożenia wybuchem – od pawilonu stacji paliw płynnych przeznaczonego do równoczesnego przebywania w nim nie więcej niż 50 osób bez prowadzenia usług hotelarskich, 10 m – od budynków o konstrukcji niepalnej, z wyjątkiem wymienionych w pkt 1,20 m – od innych budynków niewymienionych w pkt 2,20 m – od granicy lasu, 5 m – od granicy sąsiadującej niezabudo-

wanej działki. Szczególne wymogi dotyczą również warunków lokalowych dla stacji gazów płynnych. Więcej na temat wymogów budowlano-lokalizacyjnych dla stacji paliw płynnych znajduje się w ww. Rozporządzeniu, dlatego ważne jest, aby projekt uwzględniał wszystkie niezbędne elementy. Ważne jest również by inwestycja spełniała wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019 r. poz. 1065).

Pozwolenie na użytkowanie

Gdy już uzyskaliśmy wszystkie niezbędne pozwolenia, a roboty budowlane zostały ukończone, na koniec pozostaje uzyskanie pozwolenia na użytkowanie obiektu (art. 55 pr. bud.). Pierwszym krokiem, jaki należy podjąć na tym etapie jest zawiadomienie organów (Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz Państwowej Straży Pożarnej) o zakończeniu budowy i zamiarze przystąpienia do użytkowania obiektu. Organy te mają 14 dni od dnia otrzymania zawiadomienia na zajęcie stanowiska. Brak zajęcia stanowiska w tym terminie traktuje się jak niezgłoszenie sprzeciwu lub uwag.

Kolejny etap, to złożenie wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie. Adresatem wniosku jest właściwy miejscowo organ nadzoru budowlanego (powiatowy inspektor nadzoru budowlanego). Do wniosku należy dołączyć:

- oryginał dziennika budowy,
- projekt techniczny,
- oświadczenie kierownika budowy:
 - * o zgodności wykonania obiektu budowlanego z projektem budowlanym lub warunkami pozwolenia na budowę oraz przepisami,
 - * o doprowadzeniu do należytego stanu i porządku terenu budowy, a także – w razie korzystania – drogi, ulicy, sąsiedniej nieruchomości, budynku lub lokalu;

- oświadczenie o właściwym zagospodarowaniu terenów przyległych, jeżeli eksploatacja wybudowanego obiektu jest uzależniona od ich odpowiedniego zagospodarowania,
- protokoły badań i sprawdzeń:
 - * przyłączy i instalacji, zapewniających użytkowanie obiektu budowlanego zgodnie z przeznaczeniem, sporządzone przez osoby posiadające uprawnienia budowlane w odpowiedniej specjalności,
 - * w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, o ile dotyczy;
- decyzję zezwalającą na eksploatację urządzenia technicznego, o której mowa w ustawie o dozorze technicznym, o ile dotyczy;
- dokumentację geodezyjną,
- potwierdzenie, zgodnie z odrębnymi przepisami, odbioru wykonanych przyłączy,
- oświadczenie inwestora o braku sprzeciwu ze strony organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz Państwowej Straży Pożarnej.

Decyzja w sprawie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego jest wydawana po przeprowadzeniu obowiązkowej kontroli przez organ nadzoru budowlanego. Warto tutaj wspomnieć, że organ może w pozwoleniu na użytkowanie obiektu budowlanego określić warunki użytkowania tego obiektu albo uzależnić jego użytkowanie od wykonania, w oznaczonym terminie, określonych robót budowlanych. Wykonanie nakazanych czynności zobowiązuje właściwy organ nadzoru budowlanego do wydania pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego lub jego części.

Na tym etapie formalności się kończą. Inwestycja jest gotowa. ■

Poszukiwaczy wiedzy z zakresu prawa budowlanego (nie tylko w zakresie dotyczącym stacji paliw) zachęcam do śledzenia bloga Kancelarii Ostrowski i Wspólnicy – „Buduj na prawnych fundamentach” <https://budownictwo.ostrowski.legal/> oraz pozostałych blogów Kancelarii.

Myjnia samochodowa a pozwolenie wodnoprawne na odprowadzanie ścieków

Część druga

Do rozważenia pozostają hipotetyczne przypadki, w których mimo, iż mamy do czynienia z wytwarzaniem ścieków przemysłowych w trakcie pracy myjni, nie mamy do czynienia z przypadkami określonymi w art. 34 pkt 3 PW, albowiem ścieki przemysłowe nie są wprowadzane do urządzeń kanalizacyjnych będących własnością innych podmiotów (choćby przypadki sporu co do statusu prawnego takich urządzeń czy przypadki braku kanalizacji na danym terenie), albo gdy mamy do czynienia z sytuacją, kiedy to ścieki przemysłowe nie zawierają substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 100 ust. 1 PW.

Nie wydaje się, aby w takich przypadkach zastosowanie znalazł art. 389 pkt 1 PW w związku z art. 35 ust. 3 pkt 5 PW, które to przepisy przewidują obowiązek uzyskania pozwolenia wodnoprawnego na usługi wodne polegające na wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, obejmującym także wprowadzanie ścieków do urządzeń wodnych.

Na wstępie należy zauważyć, że analiza definicji ścieków oraz ścieków przemysłowych, zwłaszcza w zestawieniu z pozostałymi przepisami PW, ale i przepisami ustawy z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków oraz przepisami wydanego na jej podstawie rozporządzenia Ministra Budownictwa z dnia 14 lipca 2006 r. w sprawie sposobu realizacji obowiązków dostawców ścieków przemysłowych oraz warunków wprowadzania ścieków do urządzeń kanalizacyjnych,

prowadzi do wniosku, iż ścieki przemysłowe są szczególnym rodzajem ścieków zdefiniowanych w art. 16 pkt 61 PW (wyrok WSA w Gliwicach z dnia 3 marca 2021 r., II SA/GI 1418/20; por. też wyrok WSA w Szczecinie z 22 lipca 2021 r., II SA/Sz 345/21).

Co do zasady nie można zatem wykluczyć możliwości zastosowania do ścieków przemysłowych nie objętych dyspozycją art. 34 pkt 3 PW właśnie przypadków określonych w art. 35 ust. 3 pkt 5 PW. W praktyce wydaje się to jednak mało prawdopodobne, chociażby z tego względu, iż wprowadzanie ścieków do jakiegokolwiek kanalizacji nie mieści się w dyspozycji art. 35 ust. 3 pkt 5 PW, albowiem nie jest wprowadzaniem ścieków do wód, do ziemi ani do urządzeń wodnych. Z definicji „urządzeń wodnych” zawartej w art. 16 pkt 65 PW wynika, że jedynie wylot urządzenia kanalizacyjnego służący do wprowadzania ścieków do wód, do ziemi lub do urządzeń wodnych (a więc wylot „do środowiska”) jest urządzeniem wodnym, zatem pozostała część kanalizacji nim nie jest. Innymi słowy, pozwolenie wodnoprawne na usługę wodną określoną w art. 35 ust. 3 pkt 5 PW wymagane jest w przypadku bezpośredniego odprowadzania ścieków do wód, do ziemi lub do urządzeń wodnych. Jeżeli zatem ścieki przemysłowe wprowadzane byłyby do kanalizacji innych podmiotów (i nie mamy do czynienia z przypadkiem specjalnego korzystania z wód, o którym mowa w art. 34 pkt 3 PW, albowiem ścieki nie zawierają substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego określonych w przepisach wydanych na podstawie

art. 100 ust. 1 PW) nie ma obowiązku uzyskania pozwolenia wodnoprawnego, ponieważ ścieki te nie trafiałyby bezpośrednio do środowiska.

Dyspozycje art. 34 pkt 3 PW oraz art. 35 ust. 3 pkt 5 PW nie wyłączają oczywiście zakazów ustawowych dotyczących wprowadzania ścieków przemysłowych. Przykładowo, zgodnie z art. 75 pkt 3 PW zakazuje się wprowadzania do ziemi ścieków zawierających substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego oraz jeżeli byłoby to sprzeczne z warunkami wynikającymi z istniejących form ochrony przyrody utworzonych na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (np.: obszarów Natura 2000), a także stref ochronnych ujęć wody oraz obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Nie wolno odprowadzać ścieków przemysłowych również do kanalizacji deszczowej (art. 9 ustawy z 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków).

Pozwolenie wodnoprawne na szczególne korzystanie z wód wydawane jest na 4 lata liczone od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna (art. 400 ust. 3 PW). Pozwolenia udziela właściwy ze względu na miejsce korzystania z wód właściwy organ Wód Polskich, określany zgodnie z art. 397 pkt 3 PW.

Piotr Folgier – radca prawny
Kancelaria Ostrowski i Wspólnicy
Sp.k.
krajpodatkowy.ostrowski.legal
ostrowski.legal

Polacy zdecydowanie są kawoszami

WYWIAD
Z MIKOŁAJEM PAWLAKIEM,
STARSZYM MANAGEREM KATEGORII SHELL CAFÉ W SHELL POLSKA,
EKSPERTEM DS. DOSKONAŁOŚCI OPERACYJNEJ.



Czym jest Shell Café i dlaczego się pojawia na polskim rynku?

Shell Café jest nowym konceptem kawiarniano-gastronomicznym na polskim rynku, w którym serwujemy kawę premium. W ofercie Shell Café, poza świeżo parzoną kawą, znajduje się szeroka gama produktów spożywczych, m.in. croissanty i kanapki. Oferta pozapaliwowej sprzedaży detalicznej na naszych stacjach ma długoletnią tradycję. Na wielu rynkach marka Shell Café zastępuje deli by Shell, ponieważ chcemy stworzyć tożsamość jednej marki dla naszego segmentu sprzedaży detalicznej w Europie.

Polskie zmiany podejścia konsumentów do kawy – czy Shell Café to będzie naprzeciw?

Polacy zdecydowanie są kawoszami – 70 proc. wszystkich świeżo przygotowywanych napojów kupowanych na naszych stacjach bazuje na kawie. Jest to jeden z powodów, dla których rozwijamy doświadczenia kawiarniane i wnosimy je na nowy poziom. Badanie, jakie przeprowadziliśmy przy okazji wprowadzenia Shell Café na rynek polski, pokazuje, że zdecydowana większość Polaków (86 proc.) pije kawę codziennie lub prawie codziennie. 41 proc. badanych robi to na stacjach paliw. Zauważamy ten trend i chcemy dostarczać naszym klientom produkt z najwyższej półki.

Na czym polega unikatowość projektu Shell Café?

Ulepszyliśmy nasze receptury, opracowaliśmy dwie własne mieszanki kawy pochodzące z środkowej Ameryki Południowej i Azji Południowo-Wschodniej. Wszystkie ziarna mają certyfikat Rainforest Alliance Certified™. Nasi eksperci marki przechodzą przez cały pakiet szkoleń stacjonarnych i e-learningowych, aby wyróżniać się pasją oraz umiejętnościami. Naszym celem jest zapewnienie klientom doskonałych wrażeń związanych z obsługą i produktami. Wykorzystujemy w tym celu własne doświadczenia w zakresie opracowywania narzędzi i procesów, a także korzystamy z pomocy partnerów zewnętrznych. Opracowaliśmy także zupełnie nową identyfikację wizualną, na którą składają się ciepłe kolory ścian i nowe materiały wykończeniowe, takie jak drewno czy miedź. Dzięki temu klienci wchodząc na stację będą mogli poczuć, że są w kawiarni.



Jak wygląda oferta produktowa?

Do dyspozycji klientów oddajemy dwie mieszanki – espresso dedykowane do kaw białych oraz lungo idealnie dobrane do kaw czarnych. Nasza oferta gastronomiczna jest przez nas nieustannie rozwijana. Flagowym produktem jest kawa, ale dużą uwagę przykładamy do produktów świeżych, przygotowywanych przez ekspertów Shell Café. W tym gronie znajdują się np. croissanty inne niż wszystkie, oparte na cieście francuskim z dodatkami premium, np. szynką parmeńską czy serem brie serwowanym z żurawiną. Są one świeżo przygotowywane na stacjach. Ofertę gastronomiczną Shell Café opieramy na tzw. czystej etykiecie, wykluczając z niej chemiczne konserwanty, sztuczne barwniki oraz sztuczne przyprawy. W Shell Café potrawy dla siebie znajdą flexitarianie, weganie oraz zwolennicy produktów mięsnych. Wierzymy, że dzięki takiemu podejściu będziemy w stanie jeszcze lepiej dotrzeć do potrzeb i oczekiwań klientów.

Czy w ofercie będą produkty marek własnych?

Już teraz w ofercie mamy artykuły marek własnych i będziemy je rozszerzać. Oczywiście kluczowym



produktem jest nasza autorska kawa Shell Café, którą serwujemy w dwóch mieszankach, ale wprowadziliśmy też wodę pod marką własną, kanapki i produkty z pieca. W styczniu 2022 r. planujemy też wprowadzić hot-dogi marki własnej, które będą charakteryzować się czystą etykietą.

Czy Shell Café docelowo obejmie całą Polskę? Kiedy?

Na naszych wszystkich stacjach własnych w Polsce znajduje się już branding Shell Café, a w miarę możliwości danego punktu wprowadzamy ofertę gastronomiczną. Chcemy zapewnić jak najszerszy dostęp do naszej kawy i dodatkowych przekąsek, aby klient miał poczucie, że gdziekolwiek jest,

może skosztować swoją ulubioną kanapkę i małą czarną.

Jak wygląda możliwość realizacji konceptu na stacjach franczyzowych?

W ramach oferty franczyzowej każdy partner może wdrożyć do swojego punktu nasz koncept kawiarniano-gastronomiczny. Jest to jednak kwestia dobrowolna, a nie obligatoryjna. Nasi partnerzy widzą, że Shell Café cieszy się popularnością i dlatego z wieloma z nich prowadzimy rozmowy w temacie udostępnienia brandingu i ekspresów. Ponadto nowe stacje franczyzowe, które są otwierane, docelowo mają być wzbogacane o format Shell Café.



Mała czarna

– klasyka, która się nie nudzi

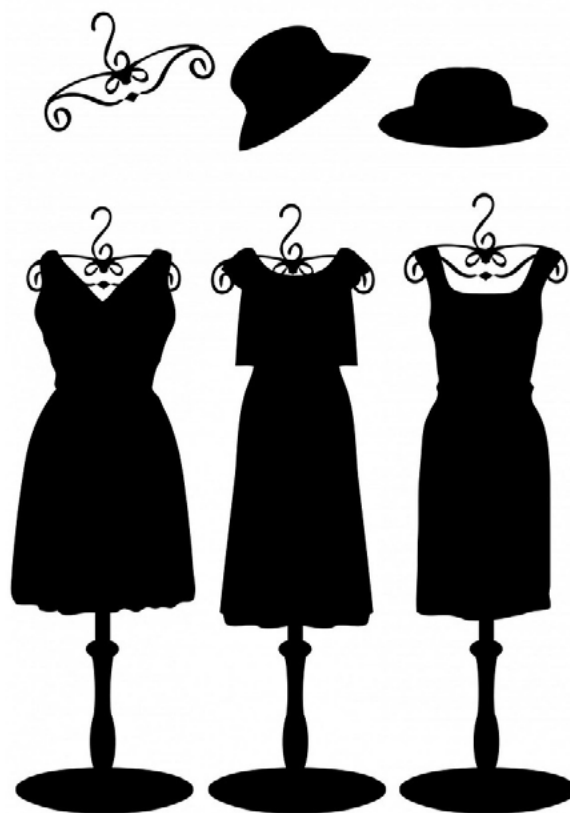
Magdalena Robak

„W małej czarnej nie sposób wyglądać zbyt skromnie ani zbyt elegancko”. Słowa wypowiedziane przez słynnego projektanta mody – Karla Lagerfelda w trafny sposób opisują to, ile szyku może nadać stylizacji prosta, krótka, czarna sukienka. Z pewnością ani Jean Patou – francuski kreator mody, który ją wymyślił w latach dwudziestych ubiegłego wieku, ani Gabrielle „Coco” Chanel, która zaczęła ją nosić i zaprojektowała kolejne jej modele, nie przypuszczali, że na stałe wejdzie ona do kanonu kobiecej elegancji i będzie tą

częścią kobiecej garderoby, bez której trudno ją sobie w ogóle wyobrazić¹.

Jedna z historii przybliżających okoliczności powstania małej czarnej mówi, że ponieważ w wypadku samochodowym zginął ukochany Coco, który był żonaty i nie mogła ona oficjalnie nosić po nim żałoby, stworzyła model sukienki pasującej na pogrzeb. Swoją „medialną” premierę miała ona w 1926 roku, na łamach amerykańskiego *Vogue’a*, w którym opublikowano ilustrację przedstawiającą skromną, czarną, długą do połowy łydki sukienkę z kilkoma ukośnymi liniami na przodzie. W nawiązaniu do Forda Model T, uważanego za najdoskonalsze auto swojej epoki, nazwano ją właśnie Fordem T. Początkowo noszenie małej czarnej było symbolem emancypacji, odwagi i rewolucyjnych zmian, które po I wojnie światowej nastąpiły również w świecie mody. To wtedy kobiety skróciły włosy i zaczęły nosić fryzury „na chłopczyce”, zrzuciły sztywne i znienawidzone gorsety, zrezygnowały także z długich, ograniczających swobodę ruchów sukni. W zdobyciu popularności małej czarnej pomógł fakt, iż wysmuklała sylwetkę, więc panie chętnie po nią sięgały. Ozdobiona sznurem pereł – nawet tych sztucznych stała się synonimem dobrego smaku. Była też ubiorem wygodnym i praktycznym z uwagi na kolor, na którym nie widać było zabrudzeń oraz „na każdą kieszeń”, bo Coco Chanel projektowała z myślą o szerokiej rzeszy klientek, nie zważając na

ich społeczny status. Ten typ sukienki przetrwał nawet trudne czasy II wojny światowej, by następnie przeżyć swój renesans dzięki stworzeniu przez Christiana Diora w 1947 roku kolekcji „New Look” i małej czarnej z dołem na pełnym kole. Jedno jest pewne – niezależnie od jej typu trzeba zaznaczyć, że skradła ona serca zarówno zwykłych gospodyń domowych, jak i stylowych pań z wyższych sfer – np. Jacqueline Kennedy, która nosiła ją zarówno w ciągu dnia, jak i wieczorem i to nie tylko w okresie żałoby po mężu. Małą czarną pokochały i spopularyzowały także gwiazdy kina: Joan Crawford, Brigitte Bardot, Marilyn Monroe, Rita



1) O popularności interesującej nas w tym artykule sukienki świadczyć może choćby fakt, iż Guerlain – najstarsza i najstarsza paryska firma produkująca luksusowe kosmetyki – stworzyła perfumy właśnie o nazwie littleblackdress.



uważana za „sukienkę ratunkową” i kreację do zadań specjalnych. Zakładając ją można np. wyrażać emocje – tak było w przypadku Księżnej Walii Diany, która po tym jak jej mąż – Książę Karol publicznie przyznał się do zdrady, pojawiła się w czarnej, niezwykle seksownej sukience przed kolano, okrzykniętej przez media „sukienką zemsty”.

Co ciekawe, *dresscode* zakłada, że little black dress nie musi mieć wyłącznie koloru czarnego, bo tak naprawdę jest ona synonimem ponadczasowej, koktajlowej sukienki w kolorze stonowanym i bezpiecznym dla danego typu urody, a takim może też być np. granatowy czy ciemnozielony. Powodów, dla których warto mieć ją w swojej szafie można by wymienić sporo. Dość wspomnieć, że pasuje do każdego typu sylwetki i sprawia, że wygląda się w niej olśniewająco. Ze względu na swoją prostotę nie wyjdzie z mody. Jest idealną bazą wielu stylizacji – w zależności od dodatków, z jakimi ją połączymy, może stać się ubiorem codziennym lub odświeżoną, wieczorową kreacją. Idealnie współgra z nią szpilki i perły, ale w zależności od jej fasonu i okazji, na jaką będzie nałożona, można do niej nosić także choćby tenisówki czy sandały. Historia mody zna różne rodzaje tej jednej z najbardziej rozpoznawalnych sukienek na świecie – długie do kostek, o długości midi i mini. W wydaniu klasycznym i „z pazurem”. Wąskie i przylegające oraz bardziej rozkloszowane, z cienkiej albo grubej tkaniny. Odcinane pod biustem i z wcięciem w pasie. Z dekoltem lub bez. Z odkrytymi i zasłoniętymi plecami. Na ramiączkach lub z rękawami. W kształcie bombki lub z falbanami czy haftami. Ile kobiet, tyle możliwości. Jedno natomiast nie zmieni się – mała czarna była i pozostanie kwintesencją kobiecości i niekwestionowaną królową garderoby wielu pań na świecie.

Przy pisaniu tekstu korzystałam z informacji umieszczonych na stronach: <https://www.kokonhome.eu/>, <https://opolnocywparyzu.pl/>, kamilwrzos.pl/, <https://lamode.info/>, <http://blackdresses.pl/>, <https://beatacupriak.pl/>, <https://kinolityka.pl/>, <https://wedding.pl/>.



rys. Pixabay

Hayworth, Grace Kelly czy Audrey Hepburn, która w filmie „Śniadanie u Tiffany’ego” nosiła model zaprojektowany przez Huberta de Givenchy, uważany za wzorcowy w historii mody. Wykonany z włoskiej, czarnej satyny, dopasowany na górze, odsłaniający łopatki, delikatnie marszczony w talii i z wąską spódnicą z pionowym rozcięciem do uda, pomimo upływu lat nie przestaje zachwycać i inspirować. I choć spódnica oglądana w filmie została jednak pozbawiona rozporka (uznano go za zbyt śmiały), nosząca ją Hepburn zaistniała w powszechnej świadomości jako ikona stylu.

Pomimo faktu, iż w miarę upływu lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku popularność małej czarnej spadała, nie zniknęła ona na szczęście na dobre ze świata mody. Przez kolejne dekady zmieniał się jej styl, ale do dziś jest bardzo chętnie ubierana przez panie praktycznie w każdym wieku i przez wiele z nich ze względu na swoją prostotę

Jelsa – turystyczny raj nad Adriatykiem

Tekst i zdjęcia Arkadiusz Godlewski

Jelsa to niewielka miejscowość turystyczna położona na północnym wybrzeżu wyspy przy jednej z wypustek zatoki Vrboskiej. Poza sezonem liczy sobie około dwóch tysięcy mieszkańców. W pełni lata oczywiście to turyści stanowią najliczniejszą grupę osób przybywających do tego urokliwego miejsca, ale znamy takie sytuacje również z własnego podwórka, gdzie część nadbałtyckich małych miejscowości zamiera w okresie zimowym. Jelsa ma do zaoferowania swoim gościom naprawdę wiele różnorodnych form spędzania urlopu i wypoczynku; od słusznych rozmiarów mariny, z której żeglarze i marynarze mają bezpośredni dostęp do restauracji, kawiarni i sklepików, poprzez ścieżki rowerowe pozwalające na bezpieczne wycieczki do pobliskich miejscowości i plaż, sporą bazę kwater prywatnych umiejscowionych zarówno w zabytkowej części miasteczka, jak i domach ulokowanych na zboczach wzniesień otaczających marinę. Turyści mogą wybrać również zakwaterowanie w jednym z dwóch trzygwiazdkowych hoteli; położonym około 1 km na wschód od centrum hotelu Hvar lub hotelu Fontana Resort, który ulokowany jest po drugiej stronie wzgórza otulającego marinę od strony północnej. Podróżujący własnym domem na kółkach lub z namiotem również znajdą dla tu dla siebie miejsce na jednym z dwóch kempingów.

Do dyspozycji turystów przebywających w Jelsie jest kilka plaż, od których dzieli nas co najwyżej kilkunastominutowy spacer by do nich dotrzeć. Dla niewtajemniczonych, większość

plaż w Chorwacji jest kamienista bądź skalista z nieregularnym dnem. Korzystamy z tego to co stworzyła natura, z niewielką ingerencją człowieka w linię brzegową, choćby po to by wygodniej było rozłożyć się na brzegu i w pełni korzystać z lazurów, czystych wód Adriatyku. Oczywiście, znajdują się również miejsca, w których spotkać można piasek. Poza nielicznymi wyjątkami np. w okolicy Omišu położonym u ujścia rzeki Cetina, większość piasku, na którym można się położyć, jest piaskiem dowiezionym przez ludzi, starających się podnieść atrakcyjność miejsca, do którego zapraszają turystów z całej Europy. Większość informacji dotyczących odległości od plaży, rodzaju brzegu lub zejścia do wody zawarta jest w opisie apartamentu, który bierzemy pod uwagę wybierając cel naszej podróży.

Największą i chyba najchętniej odwiedzaną plażą w Jelsie jest plaża Mina. Idealna dla rodzin z dziećmi z kilku powodów. Piasek tworzący 150 m długości plażę wypełnia także dno zatoki Mina. Zejście do wody jest bardzo łagodne i długie. Aby osiągnąć głębokość 180 cm – trzeba oddalić się od plaży o ok 200 m. Po obu stronach zatoki znajdują się wybudowane z kamieni nabrzeża i kilkupoziomowe platformy, na których każdy plażowicz znajdzie dla siebie idealne miejsce.

Mniej więcej od godziny 13:00 część zachodnia Myny łapie cień od drzew porastających zbocza wzniesień okalających zatokę. Kąpielisko jest duże i oddzielone od ruchu motorowodnego i przede wszystkim zasłonięte od otwartego morza, zatem tafla wody w tym miejscu bardziej przypomina jezioro niż morze. Dołożymy do tego jeszcze park wodny dla dzieci, wypożyczalnie desek i kajaków oraz małe restauracje i sklepiki w których można uzupełnić płyny i posiłki się, praktycznie bez konieczności schodzenia z plaży. To wszystko



powoduje, że plaża Mina jest bardzo bezpiecznym i wygodnym miejscem do plażowania. No i oczywiście widok jaki rozciąga się z tego miejsca po prostu zapiera dech w piersiach. Zobaczymy stąd południowy kraniec sąsiadującej z Hwarem wyspy Brač oraz znajdujący się w części kontynentalnej cały masyw Biokovo, z drugim co do wysokości szczytem w Chorwacji górą Świętego Jerzego i wysokości 1762 m n.p.m. Prawie 40 km długości masywu widoczny jest z tego miejsca w całości. U jego podnóża znajduje się riwiera Makarska, bardzo popularny kierunek dla Polaków. Jednak to nie z Hvaru do Makarskiej organizowane są jednodniowe wycieczki statkiem tylko w zupełnie na odwrót. Można

z tego wysnuć wniosek, że to wyspy Dalmacji mogą zaoferować to, czego nie mają wypełnione po brzegi hotelami i pełne komercji miejscowości riwieri Makarskiej – ciszę, spokój i niczym niezmqacony odpoczynek.

W poprzednim numerze kwartalnika opisano kilka przydatnych wskazówek dotyczących planowania po-

dróży do Chorwacji oraz podstawowe informacje dotyczące Jelsy na wyspie Hvar, na której to miałem okazję wypoczywać z rodziną w minione wakacje. W tej części chciałbym zarekomendować kilka miejsc znajdujących się na samej wyspie i jej najbliższej okolicy, które ze względu na położenie, historię oraz inne atrakcje warto wziąć pod uwagę podczas planowania krótkich wycieczek krajoznawczych.

Zacznijmy jednak od kuchni, wykorzystującej przede wszystkim to co jest naturalne i dostępne w tym klimacie, a więc ryby i inne owoce morza oraz płody ziemi. Na głównym deptaku Jelsy ulokowana jest większość restauracji, barów i kawiarni, oferując wygodny dostęp dla gości zamieszkujących kwatery prywatne jak i dla tych, którzy wolą poznawać Chorwację od strony morza. Dokując w marinie Jelsy, dosłownie po kilkunastu krokach można usiąść przy stoliku i korzystać z tego co to miejsce ma do zaoferowania turystom. Zarówno godziny otwarcia lokali jak i menu dopasowane są do pory dnia. Mniej więcej do godziny jedenastej oferowane są zestawy śniadaniowe, a następnie menu zmienia się na lekkie przekąski, niewymagające uruchamiania całej kuchni i rozpalać grilla. Około trzynastej rozpoczyna się sješta – typowe dla południowej Europy zjawisko, pozwalające mieszkańcom regionu przetrwać czas najwyższych temperatur w ciągu dnia oraz przygotować się na wieczór, gdy pracy zasadniczo jest najwięcej. Po godzinie szesnastej do centrum miasteczka zaczyna wracać życie. Plażowicze powoli schodzą się, aby zjeść obiadokolację. Wszystko jest szykowane na bieżąco, zgodnie z zamówieniem gości – sprawnie i ze świeżych produktów. Menu jest dostępne w kilku wersjach językowych: chorwackim, angielskim, niemieckim, hiszpańskim, francuskim oraz polskim. Nawet bez znajomości języka chorwackiego można mieć całkowitą pewność, że podejmując decyzję o posiłku, dokład-

nie wiemy co znajdzie się na naszym talerzu i z jakich składników będzie się składało danie. Poza owocami morza w postaci ryb, krewetek, kalmarów i małży przygotowywanych na grillu, w restauracjach dostępne są również wszelakiego rodzaju dana z makaronem, dania mięsne, wegetariańskie kuchni południowoeuropejskiej. Bawając w takich miejscach jak Jelsa, warto próbować tego co ma do zaoferowania lokalna kuchnia i poznawać nowe smaki. Dlatego też, w tym klimacie najsmaczniejsze będzie to, co do lokalnej kuchni przybyło prosto z morza, najczęściej jeszcze tego samego dnia z porannym połowem rybaków. Dla koneserów pasty, a nawet pizzy, kuchnie nadmorskich miejscowości mają do zaoferowania dania łączące ze sobą elementy typowe dla kuchni kontynentalnej z owocami morza.

W Dalmacji typowym dodatkiem do mięsa i ryb są gotowane ziemniaki z blitwą duszoną w oliwie z dodatkiem czosnku i przypraw. Blitwa znana również pod nazwą mangol, to odmiana buraka występująca w tej części kontynentu, z której do spożycia wykorzystywane są tylko zielone liście. Wybierając z karty rybę, można być niemal pewnym, że ten dodatek zostanie podany na stół bez konieczności zamawiania. Szczególnie jeśli zamiast do restauracji, wybieriecie się do jednej z kilku konob, które są prowadzone w Jelsie. Dla niewtajemniczonych, konoba jest to rodzaj niewielkiej restauracji rodzinnej prowadzonej bezpośrednio w domu lub gospodarstwie, w której produkty wykorzystywane w kuchni są owocem pracy rodziny prowadzącej gastronomię domową lub pochodzą od lokalnych dostawców. Nierzadko tego rodzaju przybytki prowadzone są przez rodziny z długą tradycją rybacką czy wytwórców wina lub oliwy. Jest to doskonałe połączenie domowej kuchni z tym, co w danym momencie daje nam morze i ziemia – warzywa i jarzyny z własnego ogródka, wino i oliwa własnej roboty lub od lokalnego dostawcy a ryby prosto z morza. Kuchnia ►



▶ jest w stanie zaoferować zawsze to co najlepsze, najświeższe i dostępne dzisiaj. Wszystko to bez pośpiechu i swobodnej atmosferze, jak „u mamy”. W konobach na równi z wrażeniami kulinarnymi istotna jest biesiada – radość z przebywania w gronie przyjaciół, możliwość rozmowy i poznawania siebie nawzajem.

Nasłonecznione zbocza gór i wzgórz Południowej Dalmacji pokrywają w dużej mierze winnice i gaje oliwne odwiedzające się swoim gospodarzom produktami do produkcji wina oraz oliwy. Tak jak w naszej strefie klimatycznej podstawowym produktem do smażenia i dodatkiem do sałatek i innych potraw jest olej rzepakowy, tak w regionie Morza Śródziemnego jest nim oliwa z oliwek. Praktycznie w każdej, nawet najmniejszej, miejscowości na wybrzeżu znajdzie się kilku gospodarzy tłoczących oliwę na potrzeby własne i lokalnej społeczności. Produkt jest zatem ogólnie dostępny i wykorzystywany w kuchni na co dzień. Można go kupić bezpośrednio od gospodarzy lub w licznych sklepikach lub stoiskach oferujących naturalne produkty – plony tej ziemi.

Jeśli mowa o winie to praktycznie każdy region Chorwacji posiada w swojej ofercie kilka gatunków wina produkowanego tylko w tym regionie, a co za tym idzie – konkretnych marek tego trunku. Również Hvar może się pochwalić własną marką, która produkowana jest na miejscu i w zasadzie, poza nielicznymi wyjątkami, tylko tutaj serwowana jest w restauracjach i licznych konobach. Nazwa tego wina doskonale wpisuje się w geografie i charakter wyspy – „Zlatni Otok” znaczy bowiem – „Złota Wyspa”. Jest to nazwa trafiona w punkt. „Zlatni Otok” jest doskonale jako dodatek do posiłków z udziałem mięsa lub owoców morza. Warto mieć na uwadze, że karta win w lokalnych restauracjach charakteryzuje się różnymi cenami za butelkę tego samego trunku. Wszystko zależy od tego, czy wino jest podawane do posiłku, czy

też klient zamierza kupić butelkę na wynos. Dość częstym jest zatem widok, gdy zadowoleni z kolacji klienci, którzy zakosztowali lokalnej kuchni i spróbowali wyspiarskiego wina, postanawiają zakupić kilka dodatkowych butelek, by uzupełnić swoją domową „piwniczkę” lub obdarować tym dobrem rodzinę i przyjaciół w Polsce. W Jelsie swoją wytwórnię win posiada AndroTomić, którego rodzina kultuwyje tradycję uprawy winogron i produkcji od ponad półtora wieku.

CO WARTO ZOBACZYĆ NA WYSPIE

Hvar, stolica wyspy Hvar, oddalona jest od Jelsy o około 30 km na zachód. Słowianie przybyli na te tereny około VII-VIII wieku. Ze względu na częste napady piratów, zwrócono się o pomoc do Republiki Weneckiej, która otoczyła miasto patronatem i wybudowała szereg budynków publicznych, mury obronne oraz twierdzę obronną „Spanjola”, która góruje nad miastem i zatoką z Wyspami Piekelnymi. Miasto pozostawało pod silnym wpływem Wenecjan do końca XVIII wieku, kiedy to przeniesiono ten ważny element na szlaku handlowym do Kotoru w obecnej Czarnogórze. Obecnie centrum miasta z placem św. Szczepana oraz swoją promenadą stanowi centrum obsługi turystycznej. Riva tętni życiem i emanuje luksusem. Bezpośrednio z portu wypływają taksówki wodne, które zabierają na pobliskie plaże Wysp Piekelnich turystów spragnionych słońca, odrobiny prywatności i dobrego jedzenia w znajdujących się tam restauracjach. W samym jednak centrum nie brakuje atrakcji, które

warto zobaczyć w trakcie kilkugodzinnego spaceru. Nie można sobie odmówić wspięcia się na 90 m wzgórze, na którym wybudowana została forteca, wizyty w katedrze św. Szczepana, zwiedzenia Arsenalu i wybudowanego nad nim pod koniec XVIII w. pierwszego publicznego teatru w Europie.

Stari Grad – najstarsze miasto na wyspie Hvar. Osada założona przez Greków w 384 r. p.n.e. (w tym samym roku urodził się Arystoteles). Przybyli tu żeglarze z wyspy Parosa na Morzu Egejskim nazwali ją Faros. Przejęta we władanie przez Rzymian w II wieku p.n.e. Miasto o charakterze antycznym zbudowane jest w miejscu, gdzie głęboki morski zalew przechodzi w urodzajne ziemie wyspy – arkadyjską dolinę, która już od zamierzchłych czasów obsadzona jest winoroślami i drzewami oliwnymi. Ze względu na występujące tu latem chłodne maestrele, jest to jedno z niewielu miejsc w Dalmacji, gdzie pomimo upalnego lata zwiedzający mogą doświadczyć odświeżających właściwości tego wiatru. Przybywający na wyspę przeprawą promową kierowcy, pierwszy kontakt z Hwarem będą mieli właśnie w Starim Gradzie. Odległość od Jelsy to zaledwie 12 km.

Sveta Nedjelja to niewielka wioska zlokalizowana na południowej stronie wyspy Hvar, która administracyjnie należy do miasta Hvar, zlokalizowana jest u podnóża najwyższego szczytu wy-





spy – św. Mikołaj; 626 m n.p.m. – zaledwie 16 km od Jelsy. Odległość na pozór niewielka. Jednak na dojazd należy zarezerwować sobie co najmniej 45 minut, ze względu wąskie i kręte drogi wijące się w stronę szczytu i w trakcie zjazdu w dół z powrotem w kierunku wybrzeża. Niewątpliwą atrakcją na trasie jest półtora kilometrowej długości tunel Plitve wykuty w okolicach szczytu, który od roku 1962 połączył północną i południową część wyspy oddzielone wysokim pasmem górskim, znacząco skracając czas podróży. Tunel był kuty ręcznie, bez użycia ciężkiego sprzętu górniczego i jest w stanie pomieścić samochody jadące wyłącznie w jednym kierunku. Dlatego po obu stronach wjazdu do tunelu umieszczone są obecnie światła drogowe, regulujące ruchem w pojazdów w obu kierunkach. W tym miejscu warto wyjaśnić, dlaczego w ogóle warto odwiedzić niewielką wioskę o nazwie Sveta Nedjelja, czyli Święta Niedziela. Pewnego dnia gospodarzowi domu, w którym mieszkaliśmy w Jelsie, zadałem pytanie: jakie miejsce mógłby mi polecić na rodzinny obiad? Chodziło jednak o miejsce, które – ze względu na swoją szczególną atmosferę i smaki kuchni jest godne tego, aby zabrał tam ze sobą swoją małżonkę. Bez wahania skierował mnie do Świętej Niedzieli, gdzie są tylko dwie rodzinne restauracje prowadzone przez rybaków. Jedna z nich zlokalizowana jest przy samej marinie, druga około 200 m dalej na

nabrzeżnym klifie. To co mieliśmy okazję zamówić i spróbować na miejscu, było warte swojej ceny. Na nasze talerze trafiły owoce morza z nocnego połowu, wszystko to przygotowywane praktycznie na naszych oczach z grilla i z dodatkiem wina z południowych winnic wyspy Hvar. Jeśli pojawimy się w tym miejscu większą grupą, zawsze można zamówić kilka różnych potraw, aby spróbować różnych specjałów kuchni. Poza grillowanymi owocami morza podawanymi z warzywami i ziemniakami z blitwą, na szczególną uwagę zasługuje gregada dalmatyńska – dane jednogarnkowe z owocami morza i warzywami. Jest to danie na kształt zapiekanki, jednak woda zgromadzona w warzywach powoduje, że w procesie przygotowania potrawy tworzy się lekki sos, w którym cała potrawa i wszystkie zgromadzone w niej składniki nabierają miękkości. Jeśli ktokolwiek szuka miejsc, gdzie lokalna kuchnia stoi na pierwszym miejscu, nie powinien ominąć tego miejsca będąc na wyspie Hvar.

WSZYSTKO DOBRE CO SIĘ DOBRZE KOŃCZY

Każdy, nawet ten najlepiej zaplanowany urlop ma jedną zasadniczą wadę... niestety wcześniej, czy później musi się skończyć. Jednak pozostają wspomnienia: ciekawych miejsc, które zobaczyliśmy, wspomnienie ludzi, których poznaliśmy, nowe smaki, których mieliśmy okazję doświadczyć. Emocje pozostają z nami na długie lata i motywują do dalszego działania. W kolejnych latach też będziemy mieli do zaplanowania wakacje i pewnie kolejny wyjazd.

Korzystajmy z doświadczeń poprzednich wyjazdów, aby planować kolejne. Dla mnie Chorwacja jest kierunkiem, który rozważę w pierwszej kolejności na wakacyjny wyjazd, ale mam

świadomość, że pięknych miejsc jest jeszcze ciągle wiele do zobaczenia na świecie i jak i w Polsce również. Każdy może wybrać to, co jest najlepsze dla niego samego, jego rodziny, przyjaciół znajomych. Bądźmy świadomi w swoich wyborach i cieszymy się nimi.

Na koniec ostatnia rada dla osób wybierających się na wakacyjny urlop do Chorwacji. Należy unikać podróży samochodem w weekendy, czyli w piątki, soboty i niedziele. Ze względu na to, że Chorwacja jest popularną destynacją wakacyjną nie tylko dla Polaków, ale także wielu innych mieszkańców Europy Zachodniej, okazuje się, że co najmniej kilka milionów turystów, staje w obliczu konieczności dodarcia do celu podróży, jakim są liczne miejscowości na wybrzeżu Chorwacji mniej więcej w tym samym czasie, po to by rozpocząć urlop od sobotniego popołudnia. W efekcie narażamy się na stanie w kilkukilometrowych korkach na przejściach granicznych pomiędzy Słowenią i Chorwacją, na bramkach autostradowych w Zagrzebiu, oraz przed najdłuższym tunelem Svati Rock liczącym sobie prawie 11 km długości, oddzielającym część kontynentalną od klimatu śródziemnomorskiego. Nie są to historie wysane z palca, bo w trakcie moich wyjazdów do Chorwacji miałem okazję doświadczyć tego zjawiska kilkakrotnie, co w efekcie wydłużyło podróż w jednym kierunku o kilka godzin. Doświadczenie i mieszkańcy miejscowości turystycznych nauczyli mnie, że planowanie podróży na południe Chorwacji z ominięciem weekendów, pozwala minimalizować czas podróży. Wracamy zatem do początków artykułu i tezy, że najważniejszy jest dobry plan i działanie z wyprzedzeniem. Planując wyjazd wakacyjny na początku roku mamy możliwość wyboru lokalizacji i kwatery, która odpowiada najlepiej naszym oczekiwaniom oraz możliwość wyboru terminu przyjazdu i wyjazdu w drogę powrotną do domu. Wszystko zatem w naszych rękach.

Ford Explorer – zdobywca Europy po śladach Mustanga

Piotr Majka (Test Auto)

Motoryzacja rodem z USA nigdy nie miała lekko w Europie. Nasz specyficzny rynek nie przepadał za silnikami o ogromnych pojemnościach, a i jakość amerykańskich aut też często pozostawia wiele do życzenia. Co nie znaczy, że nie było modeli, które się u nas nie przyjęły. Przykładem może być chociażby Chrysler Voyager z początku obecnego millenium, który miał na naszym rynku swoje grono entuzjastów. Ford także próbował swoich sił w Europie, w tym również w Polsce. W roku 1997 zadebiutowała trzecia generacja Explorera, która cierpiała jednak tutaj na brak zainteresowania i po trzech latach od premiery znik-

nęła z oferty europejskiego oddziału Forda. Obecnie jednak czuć zmianę i po rewelacyjnym wyniku Mustanga, Ford postanowił ponownie zaoferować sporego SUV-a szóstej generacji również u nas...

I to nie w byle jaki sposób. Za oceanem Explorera można zamówić w dwóch wariantach. Z turbodoładowaną rzędową czwórką o pojemności 2,3 litra oraz turbodoładowaną widlastą szóstką o pojemności 3 litrów. Największym zaskoczeniem okazała się oferta europejska. Znając nasze realia spodziewać by się można mniejszej jednostki, ale zaoferowano tu moc-

niejszą wersję czyli V6, a by udać namiastkę ekologii zastosowano układ hybrydowy typu plug-in. Mamy tu turbodoładowaną jednostkę generującą 400 KM, oraz silnik elektryczny o mocy 102 KM. Ten zestaw okazał się świetnym wyborem. Łączna moc maksymalna wynosi bowiem 457 KM, a maksymalny moment obrotowy? Zawrotne 825 Nm. Nawet przy takim kolosie, ważącym 2,5 tony mocy jest na tyle dużo, by zawstydzić na światłach kierowcę niejednego sportowego auta. Pierwsza „setka” powinna pojawić się zaledwie po 6 sekundach, a w rzeczywistości radzi sobie jeszcze lepiej.



To nie osiągi jednak zrobiły na mnie ogromne wrażenie, a to jak niskie zużycie paliwa potrafił osiągnąć ten kolos. Zaczniemy jednak od tego, że po naładowaniu akumulatora do pełna w 3,5 godziny, Ford deklaruje możliwość jazdy na samym silniku elektrycznym przez 42 kilometry według normy WLTP. Podczas testu bez większego wysiłku udawało się osiągnąć zasięg około 38 kilometrów tylko na prądzie. W trybie mieszanym średnie zużycie paliwa wyniosło 8,4 litra, a po rozładowaniu akumulatora do zera średnie zużycie to około 12,6 litra na 100 km. Przypomnę jeszcze raz, to 2,5 tonowy, benzynowy SUV o mocy 457 KM. Jestem w szoku, gdyż w modelach o podobnej mocy bez napędu hybrydowego ciężko byłoby zejść poniżej 15 litrów.

Amerykańskość Explorera czuć również trakcie jazdy. SUV jest ogromny, siedzi się wysoko, a mimo, że w amerykańskiej gamie Forda nie jest to największy model tej kategorii, tak u nas nas" pod względem gabarytów można go porównać do chociażby Audi Q7, czyli to nie przelewki. Zawieszenie jest miękkie i bardzo komfortowe, a jednocześnie układ kierowniczy i precyzja prowadzenia nadal charakterystyczna dla Forda. Dodatkową dawkę komfortu daje duży rozstaw osi czy wysokoprofilowe opony i to pomimo 20 calowych felg. Jazda po nierównościach może nie być przyjemnością, ale nie jest irytująca. Napęd jest przenoszony przez 10 biegową skrzynię automatyczną, znaną chociażby z Forda Mustanga, a za jego obsługę odpowiada już nie tradycyjna dźwignia biegów, a obrotowe pokrętko wyboru trybu jazdy. Samochód świetnie dobiera biegi, jednak miewa tendencję do szarpania podczas ruszania. Do wyboru mamy 7 trybów jazdy: Normalny, Eco, Sport, Holowanie, Droga nieutwardzona, Śliska nawierzchnia, Śnieg/Piasek. Trzy ostatnie tryby dotyczą jazdy w terenie, a dzięki całkiem dobremu napędowi na 4 koła i wysokiemu prześwitowi, Explorer całkiem nieźle poradzi sobie w trochę większym terenie jak

błoto i grząskie podłoże i poradzi sobie zdecydowanie lepiej niż większość SUV-ów.

Explorer jest masywnym autem, to kolos. Podkreśla to dodatkowo jego kanciasta, prosta bryła. Przepis na design Explorera jest banalny. Samochód ma być duży, a przedni Grill musi mieć dużo chromu, tak jak w prawdziwym amerykańskim wozie przystało. Jest to z jednej strony jego zaleta, ale również i wada. Przyzwyczailiśmy się przede wszystkim do agresywnych linii, które przodują w drogich autach klasy Premium prosto z naszej zachodniej granicy, pełnych charakterystycznych detali i pseudo atrap wlotów powietrza. Tu bryła jest prosta, może nawet zbyt prosta.

To samo dotyczy wnętrza. Na pierwszy rzut oka jest świetnie. Dostajemy tu ogromne, mięsiste fotele, wielką przestrzeń niczym z dużego VANA i dwa spore tablety jeden za kierownicą, drugi na konsoli środkowej. Jednak z drugiej strony, Explorer to samochód z USA, czyli nie ustrzegł się ogromu plastików i charakterystycznego kształtu deski rozdzielczej, który nie krzyczy, z wołaniem o podziw niczym dzieło sztuki. Jest prosto, intuicyjnie, ale porządnie. Nie zabrakło srebrnych akcentów i imitacji drewna, co w stosunku do ceny nie sprawia najlepszego wrażenia. 10 calowy tablet umieszczony pionowo na konsoli środkowej też nie jest czymś nadzwyczajnym. Nie wiem skąd wzięła się ta moda na przyklejanie ekranu w taki sposób, że na pierwszy rzut oka wydaje się jakby on tu nie pasował. Ale OK. System obsługujący ten spory ekran to znany z innych modeli Ford Sync3 i widać, że nie jest przystosowany do tak dużych ekranów, a tym bardziej do orientacji pionowej. Momentami mamy dużo niewykorzystanej przestrzeni, jak np. podczas cofania, gdzie wyświetla się mały obraz z kamery, a pod nim jest po prostu pusta przestrzeń. Na plus oczywiście zasługuje szybkość działania i intuicyjność systemu.

Wnętrze jest na tyle duże, że bez problemu pomieści 7 osób i robi to na tyle dobrze, jak w przypadku większego minivana pokroju Forda Galaxy. Miejsca jest dość sporo nawet w trzecim rzędzie i to zarówno na nogi jak i głowę. Drugi rząd natomiast ma trzy indywidualnie przesuwane wzdłuż siedziska, co dodatkowo pozwala na regulację przestrzeni na nogi. Explorer ze względu na swoje rozmiary jest też ogromny w poprzek, dzięki czemu w drugim rzędzie spokojnie pomieści 3 dorosłe osoby, a w pierwszym rzędzie znajduje się ogromny podłokietnik i masywne, bardzo wygodne skórzane fotele.

Ford Explorer jest kontrowersyjny również pod względem ceny. Jego cena zaczyna się od 384 500 zł. Na tej cenie praktycznie także się kończy, ponieważ lista opcji kończy się na wyborze wersji ST-Line lub Platinum oraz koloru lakieru. Cała reszta jest w standardzie. Czyli na start dostajemy ogromny silnik o rewelacyjnych osiągnięciach, bardzo bogate wyposażenie, pełno systemów uwzględniając aktywny tempomat, podgrzewane i wentylowane siedzenia, trzystrefową klimatyzację oraz trzy rzędy siedzeń. Auto Premium o takich osiągnięciach i z podobnym wyposażeniem będzie o wiele droższe, a tu na dodatek mamy bardzo oszczędny zespół napędowy i całkiem dobre właściwości terenowe. Z drugiej strony Ford musiał gdzieś zrobić cięcia, więc cierpi jakość niektórych elementów, ale również sam prestiż. Tak jak w przypadku Mustanga, Ford chce konkurować świetnym stosunkiem ceny do oczekiwanych emocji. Tylko, że w porównaniu do Mustanga, w Europie ciężko jest wzbudzić sentyment do tego auta u większej publiczności i obawiam się, że jeśli ktoś będzie miał do wydania blisko 400 tysięcy, to zapewne będzie chciał dodać kolejne złotówki na coś niemieckiego. A szkoda, bo Explorer to naprawdę interesujący wóz.

Tarcza antyinflacyjna – część paliwowa

Omówienie przepisów

dr Szymon Araszkiewicz

WOBEĆ ROSNĄCEJ INFLACJI, RZĄD ZAPOWIEDZIAŁ JESIENIĄ 2021 R. SZEREG ROZWIĄZAŃ MAJĄCYCH ŁAGODZIĆ JEJ SKUTKI. ICH CZĘŚCIĄ SĄ TEŻ DZIAŁANIA DOTYCZĄCE KONKRETNIE RYNKU PALIWOWEGO. DO KOŃCA MAJA 2022 OBOWIĄZYWAĆ BĘDZIE NIŻSZA AKCYZA NA PALIWA. W MOMENCIE TWORZENIA TEGO TEKSTU RZĄDOWY PROJEKT ODPOWIEDNIEJ USTAWY PRZESZEDŁ GŁOSOWANIE W SEJMIE I ZOSTAŁ SKIEROWANY DO SENATU.

Ustawa z dn. 9 grudnia o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw zakłada działania w sferze podatkowej, obliczone na zmniejszenie cen nośników energii i tym samym obniżenie kosztów ich stosowania. Jej projekt złożony został do Sejmu przez Rząd. Wnioskodawca, w uzasadnieniu do projektu, zaznacza, że (...) *celem jest realizacja działań w obszarze podatków, zmierzających*

do powstrzymania wzrostu inflacji, oraz że Planowane jest również wprowadzenie innych rozwiązań w zakresie podatków, (...), zmierzających do powstrzymania wzrostu inflacji (obniżenie stawek podatku od towarów i usług na gaz ziemny i energię elektryczną). Zmiany te będą dokonane stosownym rozporządzeniem, dlatego nie wymagają zamieszczenia w przedmiotowej ustawie.

Od akcyzy zwolniona ma być od 1 stycznia do 31 maja 2022 r. sprzedaż energii elektrycznej odbiorcom końcowym w gospodarstwach domowych. W okresie od 20 grudnia 2021 do końca roku stawka akcyzy dla benzyn silnikowych o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, wyniesie zaś 1369 zł/1000 l, a od 1 stycznia do 31 maja 2022 – 1413 zł/1000 l. Dziś akcyza dla benzyn wynosi 1514 zł. Dla olejów napędowych o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, od 20 grudnia do końca 2020 r. stawka akcyzy wyniesie 1065 zł/1000 l, a potem, do końca maja 2022, 1104 zł/ 1000 l. Obecna stawka wynosi 1145 zł. Identyczne kwoty jak dla oleju napędowego obowiązywać będą w przypadku biokomponentów stanowiących samoistne paliwa. W przypadku gazów przeznaczonych do napędu silników samochodów (np. LPG) obciążenie akcyzowe wyniesie 364 zł/1000 kg w okresie od 20 grudnia do końca roku 2021, a następnie, do 31 maja 2022, 387 zł/1000 kg.



Sprzedawcy detaliczni paliw zwolnieni też zostaną na okres od początku 2022 r. do 31 maja 2022 z podatku od sprzedaży detalicznej, w zakresie sprzedaży benzyn silnikowych, oleju napędowego, gazów do napędu samochodów oraz biokomponentów stanowiących samoistne paliwa.

Wśród zaproponowanych rozwiązań jest też obowiązek, nałożony na stacje paliw, poinformowania klientów że w określonym czasie obowiązują obniżone stawki akcyzy na paliwa. Do końca maja 2022 przedsiębiorcy mają zamieścić, jak czytamy w ustawie, (...) przy kasie rejestrującej w lokalu przedsiębiorstwa, w którym dokonywana jest

sprzedaż tych paliw, czytelną informację, że od dnia 20 grudnia 2021 r. do dnia 31 maja 2022 r. obowiązuje obniżony podatek akcyzowy na paliwa silnikowe oraz od dnia 1 stycznia 2022 r. do dnia 31 maja 2022 r. sprzedaż detaliczna paliw silnikowych nie podlega opodatkowaniu podatkiem od sprzedaży detalicznej. Wzór informacji udostępni Rada Ministrów w Biuletynie Informacji Publicznej.

Opisywane zmiany mają wejść w życie następnego dnia po dniu ogłoszenia ustawy.



„Tarcza antyinflacyjna” ma być odpowiedzią na wzrosty cen w ostatnich miesiącach, między innymi cen paliw. Powstała z myślą o konsumentach, a stacjom paliw w jej realizacji przypada rola co do zasady bierna.

Na czynniki takie jak notowania ropy i paliw na wyznaczonych rynkach światowych, czy też kurs złotówki wobec dolara, Władze nie mają praktycznie wpływu. Na obciążenia podatkowe (czyli też elementy budujące cenę paliw dla klientów) – wpływ jak najbardziej mają. Obniżenie zatem podatków ma być formą osłabienia ciężaru, jakim stały się wysokie ceny paliw. Z jeżdżenia samochodem jak wiadomo zrezygnować z dnia na dzień się nie da, można ewentualnie myśleć o ograniczaniu w przemieszczaniu się by nieco zmniejszyć wydatki, ale to też często nie jest proste (gdy brak realnie alternatyw w postaci którejś z form transportu zbiorowego). Do końca maja roku 2022 podatki zawarte w cenach paliw idą więc nieco w dół. Kierowcy będą liczyć, że przez te kilka miesięcy sytuacja na rynkach międzynarodowych pozwoli cenom powrócić w sposób naturalny, nie wspomagany, do poziomów „znośnych” dla większości tankujących. Choć jakiś czas temu słychać było w mediach nieoficjalne doniesienia, że Rząd rozważa nawet wprowadzenie urzędowych cen maksymalnych na paliwa (wzorem Węgier, które w listopadzie taki krok podjęły), to ostatecznie na tak silną ingerencję w mechanizmy rynkowe się nie zdecydowano.

Operatorzy i właściciele stacji paliw pełnić będą rolę polegającą przede wszystkim na przeniesieniu zmian cen

w stronę taniej kupujących z poziomu hurtowego, gdzie choćby akcyza jest rozliczana. Jeśli chodzi o zwolnienie z podatku od sprzedaży detalicznej, to i tak część stacji dotąd nie musiała go płacić, więc zmiana jest neutralna. Być może trzeba będzie uwzględnić w prowadzonej polityce marżowej to, że konkurent który podatek płacił, przełożył ulgę na swoje marże, ale to czynnik trudny do uchwycenia wprost.

Co ciekawe, „tarcza” zbiega się też w czasie z uspokojeniem sytuacji cenowej na rynkach wyznacznikowych, które pozwoliło na rozpoczęcie obniżek w Polsce, również na stacjach – obserwowane już w grudniu.

Żeby nie było wątpliwości, że w Polsce podjęte zostały działania by paliwa były możliwie tanie, efektem „tarczy” dla operatorów stacji będzie konieczność informowania klientów poprzez wywieszoną informację o obowiązku niższych podatków. W tym przypadku rola stacji też jest jednak skromna – po prostu załoga ma wywiesić wspomnianą informację przy kasie. Prawo do ustalenia treści i być może też wyglądu rezerwuje sobie Rząd. Nie będzie żadnego pola do niejasności czy rozbieżnych interpretacji. Czy kierowcy informację przeczytają i jak zrozumieją – tego już zagwarantować nie może ani przepis, ani stacje.

DOŁĄCZ DO NAS. SPRAWDŹ NASZĄ OFERTĘ FRANCZYZOWĄ

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

@ SPOLSKA-stacje-partnerskie@shell.com

+48 800 080 020

www  shell.pl/franczyza



GO WELL

