

Na Stacji Paliw

Nr 1/2023 (30) | styczeń–marzec 2023

Roboty na stacji paliw – moda czy konieczność?

Temat numeru:

Jak się uchronić przed kradzieżami na stacji paliw?

Długi na podwójnym gazie:
jak odzyskać pieniądze od przewoźników?

ZOSTAŃMY PARTNERAMI W BIZNESIE

RAZEM MOŻEMY WIĘCEJ

ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY PRYWATNYCH WŁAŚCICIELI STACJI PALIW

POLSKIE STACJE PALIW HUZAR TO:

Niezależność, najwyższe standardy i uznanie naszych klientów, polski kapitał, rozpoznawalne logo i atrakcyjna wizualizacja, gotowe narzędzia marketingowe, szkolenia z profesjonalnej obsługi stacji paliw, wsparcie na każdym etapie działania stacji.

JESTEŚMY DO TWOJEJ DYSPOZYCJI!



HUZAR PSP S.A.
ul. Wiadukt 1, 09-400 Płock
telefon: +48 24 366 10 01
e-mail: huzar@huzar.eu

www.huzar.eu

Od redaktora

W pierwszym w tym roku numerze Magazynu Branżowych Inspiracji „NA STACJI PALIW” najwięcej uwagi poświęciliśmy kwestiom operacyjnej działalności stacji – a konkretnie różnym jej aspektom, które stanowią trudną codzienność (jak kradzieże w obiektach) czy intrygującą przyszłość (roboty w obsłudze klientów). Chcemy zwrócić uwagę na różne elementy tego rodzaju rozwiązań i procesy jakie na naszych oczach wpływają na funkcjonowanie stacji i rynków pokrewnych (choćby kwestia fiskalizacji myjni).

Podobnie jak w każdym numerze chcemy także dać Państwu chwilę rozrywki i odskocznię od codzienności branżowej – dlatego zachęcamy do lektury działów Motoryzacja, Lifestyle i Podróże, które stanowią chwilę oddechu i odpoczynku od coraz bardziej skomplikowanej rzeczywistości rynku paliw.

Jeżeli któryś z tematów wzbudzi Państwa zainteresowanie – zachęcamy do kontaktu z naszą Redakcją, co da nam szansę pogłębienia i potraktowania jeszcze wnikliwiej problematyki, która stanowi element Państwa biznesowej działalności, a z której czerpać mogą także przedsiębiorcy, którzy dopiero budują swoje rynkowe doświadczenie. Życzymy miłej i owocnej lektury!

DR JAKUB BOGUCKI
REDAKTOR NACZELNY

Spis treści

WYDARZENIA Newsy z rynku	4
TEMAT NUMERU Jak się uchronić przed kradzieżami na stacji paliw?	6
TWOJA STACJA Długi na podwójnym gazie: jak odzyskać pieniądze od przewoźników?	9
TWOJA STACJA Roboty na stacji paliw – moda czy konieczność?	12
PRAWNIK RADZI Koniec okresu przejściowego na wyznaczenie doradcy DGSA	14
PRAWNIK RADZI Podatek od przerzuconych zysków	17
GASTRONOMIA Jeśli poranek, to czas na śniadanie	18
TWOJA STACJA Fiskalizacja – szansa dla stacyjnych myjni	20
LIFESTYLE Trench – elegancja militarnej proveniencji	22
PODRÓŻE Lublin	25
MOTORYZACJA Skoda Octavia RS 2.0 TDI – Diesel nadal w formie	29

Na Stacji Paliw

MAGAZYN
BRANŻOWYCH
INSPIRACJI

Nr 1 (30) 2023

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

PRZYBYŁO STACJI PALIW

Jak wynika z szacunków Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) liczba stacji paliw w Polsce wyniosła 7 898 na koniec 2022 r. czyli o 19 więcej niż na koniec III kwartału. Do sieci PKN Orlen było 1920 stacji, a zagraniczne koncerny miały 1610 obiektów. Według szacunków POPiHN niezależni operatorzy posiadali 1284 stacji. W przypadku stacji należących do PKN Orlen sieć zanotowała wzrost o 101 stacji w porównaniu z rokiem poprzednim, kiedy to Orlen miał ich 1819. W sieci Lotos liczba stacji wynosiła 414 wobec 512 kwartał wcześniej – pod koniec 2022 r. większość stacji Grupy Lotos została oficjalnie przejęte przez węgierski koncern MOL. Do sieci BP przynależały 574 stacje, Shell – 455, a Circle K (dawny Statoil) – 393 obiekty. Największym operatorem niezależnym była sieć Moya licząca 401 stacji.

MOL CHCE RZUCIĆ WYZWANIE KONKURENTOM

Węgierski koncern paliwowy przejął ponad 400 stacji od Grupy Lotos ma ambicję osiągnięcia pozycji wicelidera na detalicznym rynku paliw w Polsce. Pierwsza stacja pod jej szyldem w Polsce została uruchomiona przy MOP Klemencie, na trasie S7. W marcu mają w jej ślady podążyć obiekty w miejscowościach Budykierz i Przyimy. Rebranding wszystkich przejętych stacji Lotos ma potrwać do końca 2024 r. Według wiceprezesa wykonawczego MOL ds. usług konsumenckich Pétera Rataticsza, polska sieć stacji MOL w perspektywie 5 lat powinna liczyć 600 obiektów. Dołączyć mają do niej także stacje Slovnaft Polska.

PRZYBYŁO STACJI SHELL

Sieć w roku 2022 wzbogaciła się o 25 nowych stacji w Polsce. Szczególnie duży skok notowała ona w grudniu, gdy powiększyła się o 8 lokalizacji, z czego jedna to punkt tankowania LNG uruchomiony przy istniejącej już stacji w wielkopolskiej Wrześni. W styczniu bieżącego roku do sieci dołączyły trzy nowe obiekty – w Gdyni (woj. pomorskie), Głogowie (woj. wielkopolskie) oraz w Żelechowie (woj. mazowieckie). - *Widzimy, że cały czas jest miejsce na nowe obiekty w związku z rozwijającą się infrastrukturą. Polska jest dla Shell ważnym rynkiem rozwojowym. Planujemy w tym roku poszerzyć naszą sieć w tym roku o ponad 30 stacji* – poinformowała Monika Kielak-Lokietek, prezeska Shell Mobility i członkini zarządu Shell Polska.



UNIMOT SPROWADZA AMERYKAŃSKIEGO DIESLA

Spółka Unimot zrealizowała dostawę oleju napędowego do portu w Gdyni bezpośrednio z rafinerii Garyville w Luizjanie. Tankowiec o pojemności 38 tys. ton za pośrednictwem bazy w Dębogórze trafi do klientów Unimotu. - *Tak jak zapowiadaliśmy, intensywnie wykorzystujemy nasze szerokie kontakty handlowe, w tym potencjał naszego biura tradingowego w Genewie, żeby zapewnić dostawy oleju napędowego do Polski po wprowadzeniu sankcji na rosyjskie produkty ropopochodne. Dostawa ze Stanów Zjednoczonych została zrealizowana bez konieczności wykorzystania naszego terminala przeładunkowego w Danii, ponieważ towar przyłynął bezpośrednio do Polski największym tankowcem, jaki może zostać obsłużony przez port w Gdyni, czyli statkiem o pojemności 38 tys. ton. Terminal w Danii pozwala nam na obsłużenie największych tankowców o pojemności 100 tys. ton i prowadzimy rozmowy dotyczące takich dostaw z kontrahentami na całym świecie* – zadeklarował Robert Brzozowski, wiceprezes zarządu ds. handlowych Unimot.



WIĘCEJ PALIWA Z ORLENU



Wskutek zrealizowania dwóch inwestycji w płockiej rafinerii z tej samej ilości ropy naftowej będzie można wytwarzać więcej paliw płynnych. Wykorzystanie mocy w rafineriach Orlenu na poziomie około 96 proc. ma być wyższe o 3 pkt proc. w porównaniu z ubiegłym rokiem. Jak doniósł w „Parkiecie” Tomasz Furman szczególnie istotna jest budowa instalacji visbreakingu, która dotąd produkowała ciężkie oleje czy asfalty, a teraz będą tam wytwarzane produkty wysokomarżowe – benzyna i olej napędowy. Równolegle powstaje infrastruktura, która umożliwi podłączanie nowej instalacji do już funkcjonujących w rafinerii. Całkowity koszt realizowanego projektu może wynieść około 1 mld zł. W płockiej rafinerii w toku jest też modernizacja instalacji hydrokrakingu i hydroodsierczania oleju napędowego – dzięki tym posunięciom EBITDA spółki może wzrosnąć o 200 mln zł rocznie.

ORLEN BEZ ROSYJSKIEJ ROPY

PKN Orlen poinformował, że nie otrzymuje dostaw ropy naftowej z Rosji. Decyzja o zatrzymaniu transportu rurociągiem „Przyjaźń” do Polski została podjęta przez stronę rosyjską. Spółka deklaruje, że jest w pełni przygotowana na taką sytuację i zaopatrzenie rafinerii może odbywać się w całości drogą morską. Od początku lutego bieżącego roku dostawy ropy z Rosji pokrywały tylko ok. 10 proc. zapotrzebowania Orlenu na ten surowiec. Wstrzymanie dostaw nie powinno mieć wpływu na zaopatrzenie polskich odbiorców w produkty spółki, takie jak benzyna i olej napędowy.



Paliwa z uśmiechem



(rys. Mariusz Sopyłło)

Jak się uchronić przed kradzieżami na stacji paliw?

Gabriela Kozan

W Polsce co roku dochodzi do ok. 100 tysięcy przypadków kradzieży na stacjach benzynowych – złodzieje kradną paliwo o wartości ponad 20 mln zł. Zachętą dla wielu przestępców jest łagodne prawo, które traktuje jako wykroczenie, jeśli wartość skradzionego towaru ze stacji czy paliwa nie przekracza 500 zł. Właściciele stacji mogą się jednak uchronić przed plagą kradzieży, albo skutecznie częściowo zminimalizować straty.

Wysokie ceny paliw w ostatnim roku spowodowały, że pojawił się ogromny problem ze złodziejami. Komenda Główna Policji, w pierwszej połowie 2022 r. podała, że liczba przestępstw kradzieży paliwa była o prawie 43 proc. większa niż w tym samym okresie ubiegłego roku. Z danych Komendy Główny Policji wynika, że w całym ubiegłym roku w całym kraju doszło do ok. 8200 kradzieży paliwa o wartości przekraczającej 500 zł. To około 30,5 proc. więcej niż w 2021 roku. Z kolei kradzieży poniżej progu 500 zł było 93 400, czyli o ponad 26,5 proc. więcej. Z szacunków KGP wynika też, że paliwo skradzione w 2022 roku warte było nawet 21,3 mln zł. Rok wcześniej było to 13,5 mln zł. Najwięcej takich zdarzeń zostało zarejestrowanych przez KWP w Katowicach, czyli przeszło 20 proc. wszystkich w kraju. Z kolei na końcu listy jest KWP w Lublinie. Dlaczego rośnie liczba kradzieży? Z pewnością większa mobilność Polaków po zakończeniu okresu epidemii, rekordowa inflacja, ubożenie społeczeństwa oraz coraz wyższe ceny paliw i świadomość u osób łamiących prawo, że skuteczność działań policji jest niska, sprzyjają zwiększeniu się liczby tych niepokojących zdarzeń. Dodatkowo, właściciele stacji paliw czy małych sklepów nie

mają takich możliwości zabezpieczenia pracowników i mienia, na jakie stać duże sieci handlowe, a to sprzyja przestępcom. Widok pracownika ochrony na stacji benzynowej to wciąż rzadki przypadek, dlatego złodzieje pozwalają sobie na kradzież szczególnie zuchwałą. Typowy scenariusz kradzieży wygląda tak, że kierowca tankuje do pełna, nierzadko też do dodatkowych pojemników, ale zamiast udać się do kasy, wskakuje za kierownicę i pospieszenie odjeżdża ze stacji. Wielokrotnie samochód ma założone kradzione tablice rejestracyjne, aby jego namierzenie było trudniejsze dla policji. Złodzieje wybierają albo bardzo wczesne godziny poranne, albo pojawiają się późnym popołudniem, już po zapadnięciu zmroku, kiedy ruch jest większy. Zdarza się też, że w natłoku klientów w sklepie na stacji paliw sprzedawca dopiero po jakimś czasie zauważy kradzież i powiadomi o tym policjantów, jednak im szybciej informacja ta trafi do funkcjonariuszy, tym większa szansa

na zatrzymanie sprawców tych przestępstw bezpośrednio po zdarzeniu. Policjanci wówczas mają szansę posiłkując się nagraniami z monitoringów, szybciej zlokalizować złodzieja paliw. Czasami podczas pościgów okazuje się, że sprawcy nie zamierzają łatwo się poddawać i uciekają przed policją, choćby z tego powodu, że kradzież paliwa to jedno z wielu wykroczeń na ich koncie. Równie często policja nie jest w stanie ustalić sprawcy kradzieży,



foto: Dmitry z Pixabay

wówczas na swoich stronach internetowych umieszcza zdjęcia złodziei, które potem mogą trafić na lokalne grupy w mediach społecznościowych. Z doświadczeń funkcjonariuszy, publikacja wizerunku złodziei w mediach w dużym stopniu przyczynia się do zmniejszenia ilości występowania

stacji często dochodzi do kradzieży, to na właścicielu ciąży obowiązek zabezpieczenia obrazu z kamer, następnie konieczne trzeba wypełnić protokół, a potem jeszcze pojechać na komisariat z wyjaśnieniami jak doszło do zdarzenia. Wszystko to zajmuje czasem kilka godzin pracy i zdarza się, że kradzieże paliwa czy towaru o mniejszej wartości nie są w ogóle zgłaszane, co oznacza, że potem nie są ujmowane w policyjnych statystykach.

Właściciele mają do wyboru, albo kradzież paliwa czy innego towaru ze stacji wpisać w koszty prowadzonej działalności, albo skorzystać z polisy ubezpieczeniowej, obejmującej nie tylko odpowiedzialność cywilną, ale także inne ryzyka, w tym kradzież. Wiele firm ubezpieczeniowych oferuje takie możliwości, szczególnie korzystne są jednak oferty przygotowane przez ubezpieczycieli czy agentów dla większych sieci. Program ubezpieczenia stacji franczyzowych Moya funkcjonuje od 2017 r. Zakres jest dostosowany do specyfiki branży paliwowej i jak mówi Ewelina Laskowiecka Specjalista ds. Ubezpieczeń i Likwidacji szkód w AFG Broker sp. z o.o. obecnie w programie ubezpieczonych jest prawie 170 stacji i liczba ta stale rośnie. Rozwój programu możliwy jest również dzięki właścicielowi sieci, firmie Anwim, która wspiera swoich franczyzobiorców w zakresie zabezpieczenia ich interesów. Współpraca oparta jest z jednej strony na otwarciu na potrzeby partnerów, a z drugiej na wysokich wymaganiach wobec nas, jako dostawcy usług. Współpraca, zapewnia warunki, do skutecznego zabezpieczenia interesów właścicieli stacji.

Franczyzobiorcy mają m.in. możliwość zgłaszania szkód w postaci kradzieży paliwa z klauzuli kradzieży zwykłej, gdzie udało nam się wynegocjować niską franszyzę redukcyjną na poziomie 50 zł. Pozwala to na zgłaszanie szkód o mniejszej wartości. Limit klauzuli wynosi 5 000 zł, zatem do takiej wartości klienci mogą zgłaszać kra-

dzieże w ciągu roku. Jest to niespotykany na rynku zakres. Jest on jednym z wyróżników naszego programu – mówi Laskowiecka. Dodaje ona, że właściciele stacji bardzo sobie chwalą powyższe rozszerzenie, szczególnie, że w ubiegłym roku odnotowaliśmy wzrost liczby zgłaszanych szkód w postaci kradzieży paliwa. Oprócz kradzieży paliw do AFG Broker wpłynęło kilka zgłoszeń włamań na stację – złodzieje kradli głównie gotówkę, papierosy, butle z gazem i alkohol.

Korzystając z polisy AFG Broker w przypadku kradzieży paliwa, procedura wygląda następująco: franczyzobiorca zgłasza wykroczenie na policję i dostarcza do ubezpieczyciela skan notatki, potwierdzającej dokonanie takiego zgłoszenia (ewentualnie wskazuje Komisariat Policji i Ubezpieczyciel sam występuje z prośbą o przesłanie dokumentu). Do likwidacji szkody potrzebny jest również dokument potwierdzający ilość skradzionego paliwa, np. paragon, na którym się to ewidencjonuje, a także faktura za zakup paliwa (ubezpieczyciel wypłaca odszkodowanie bez uwzględnienia marży), oraz numer rachunku do wypłaty odszkodowania. Zwykle likwidacja nie trwa dłużej niż tydzień.

Zdarzają się oczywiście przypadki, kiedy policja ustali sprawcę kradzieży, dlatego w przypadku wykrycia sprawcy, ubezpieczyciel występuje do niego bezpośrednio z roszczeniem regresowym. Do momentu skutecznego odzyskania należności, stacja ponosi ryzyko zwiększenia składki ze względu na szkodowość. Ewelina Laskowiecka z AFG Broker podkreśla jednak, że dzieje się tak w przypadku, gdy przekracza ona 50 proc. składki rocznej. Poniżej tego pułapu Towarzystwo Ubezpieczeń nie stosuje zwwyżki. W przypadku skutecznego regresu, szkodowość nie jest brana pod uwagę przy odnowieniu.

Firma AFG Broker wyspecjalizowała się w branży paliwowej, dlatego poma- ▶



tego przestępczego procederu w danym regionie i często przyczynia się do zatrzymywania ich sprawców. W tym przypadku bardzo przydatne jest korzystanie z dobrej jakości monitoringu, który jest w stanie zarejestrować nie tylko tablice rejestracyjne auta, model samochodu, ale także bardzo szczegółowe zdjęcie złodzieja. Nierzadko jednak sprawa nie trafia na policję. Jeśli na

► ga klientom w skutecznej likwidacji szkód, a także dba o ich interesy przy odnowieniu polis (m.in. w momencie, w którym szkodowość przekracza wspomniany pułap, do którego ubezpieczyciel nie ma prawa naliczyć zwyżki). Właściciele stacji mogą także liczyć na wsparcie czy pomoc we wszelkich innych formalnościach będąc do dyspozycji właścicieli stacji przez cały okres trwania umowy. Firma realizuje także inne ubezpieczenia, a więc m.in. ochrony mienia w transporcie, ubezpieczenia flotowe, gwarancje ubezpieczeniowe czy też ubezpieczenia osobowe.

Właściciele stacji paliw doskonale zdają sobie sprawę z tego, że lepiej jest zapobiegać kradzieżom na stacjach, niż później próbować znaleźć sprawcę z pomocą policji czy odzyskiwać odszkodowanie z ubezpieczenia, dlatego oprócz inwestowania w rozbudowane systemy monitoringu i szkolenia przede wszystkim pracowników podjazdów decydują się na bardziej radykalne kroki. Obecnie odpowiedzialność za mienie (także paliwo) spoczywa na barkach pracowników stacji i zależna jest w dużym stopniu od ich czujności. Jednak wzrost strat może finalnie przełożyć się na ceny, bo przedsiębiorcy prędzej czy później będą zmuszeni wyrównać straty, dlatego coraz częściej właściciele obiektów inwestują w środki zapobiegawcze i za dystrybutorami pojawiają się na stacjach progi zwalniające, na niektórych obiektach są montowane wręcz metalowe blokady sterowane pilotem, które są zwalniane w momencie uiszczenia opłaty. W wielu miejscach właściciele stacji decydują się, szczególnie w porze nocnej, kiedy obsada pracownicza jest mniejsza, na system przedpłat, w ciągu dnia na podjazdach funkcjonują mobilni kasjerzy, którzy są w stanie nie tylko przyspieszyć rotację przy dystrybutorach w okresie zwiększonego zainteresowania np. w sezonie

turystycznym, ale też przyczynić się do zmniejszenia liczby kradzieży paliw ze stacji. Podczas sezonowych remontów właściciele stacji decydują się też wymienić dystrybutorów i inwestują w takie, które mają opcję samoobsługową. Część branży, w kontekście rozprzestrzeniającej się plagi kradzieży chcia-

łoby, aby od godzin wieczornych do porannych można było zatankować wyłącznie po przedpłacie w kasie. Takie rozwiązania musiałyby być jednak wprowadzone przez wiele stacji na rynku, aby klienci się do takich rozwiązań przyzwyczaili.



fot.: policja.pl

Długi na podwójnym gazie: jak odzyskać pieniądze od przewoźników?

Transcash

W teorii sprzedaż kart paliwowych to czysty zysk – bez nich trudno wyobrazić sobie funkcjonowanie branży transportowej. W praktyce jednak zaległości za paliwo stanowią trzecią pozycję w koszyku zadłużeń przewoźników i tylko w 3 kwartale 2022 r. przekroczyły 150 mln złotych.

Na tę liczbę wskazują eksperci z Krajowego Rejestru Długów, którzy w listopadzie 2022 r. przeprowadzili analizę stanu zadłużenia branży TSL. Płynące z niej wnioski potwierdzają, że spłata zobowiązań wobec kontrahentów ma wciąż niski priorytet w firmowych budżetach, nawet gdy mowa o zakupach kluczowych, takich jak paliwo. Mimo to, przewoźnicy nie obawiają się zakreślenia „kurka”, bo ich zakupy przynoszą dostawcom paliwa spore zyski.

- *Problemy firm paliwowych z nierzetelnymi płatnikami zazwyczaj rozwiązywane są na 2 sposoby – pierwszy to uzbroić się w cierpliwość i czekać na środki, drugi to aktywne działanie mające przyspieszyć odzyskanie swoich pieniędzy* – radzi Jakub Gwiazdowski, Head of Partnership & Relations w Transcash. – W tym względzie przedsiębiorców wspierają dwa podstawowe instrumenty: windykacja i ubezpieczenie należności.

Sprawny windykator, wyposażony w odpowiednie narzędzia, jest w stanie odzyskać dotąd nieściągalny dług nawet w kilka dni. Koszty, o których mowa, to przede wszystkim prowizja za sukces dla firmy windykacyjnej. Jest wyliczana na podstawie wielkości odzyskiwanego długu oraz jego przeterminowania. Koszty windykacji ponosi się jednorazowo, w związku z konkretną, zgłoszoną sprawą.

Windykacja: profesjonalny sposób na dłużnika

Usługa windykacji skupia się na szybkim i skutecznym odzyskaniu długu. Najkorzystniejszy z punktu widzenia firmy jest zwrot należności na drodze polubownej.

- *Czas w windykacji ma podstawowe znaczenie, im dłużej zwlekamy z podjęciem czynności, tym mniejsze stają się nasze szanse na odzyskanie pieniędzy* – podkreśla Jakub Gwiazdowski.

W pewnych sytuacjach opłat można jednak uniknąć. - *Korzystający z windykacji Transcash, wyspecjalizowanej w usługach dla branży TSL, mogą liczyć na zmniejszenie ich do zera dzięki usłudze windykacji na koszt dłużnika, oferowanej wobec dłużników z Polski i Niemiec* – mówi ekspert. - *W jej ramach wierzyciel może nie tylko odzyskać należne mu pieniądze, ale również otrzymać zwrot prowizji za windykację od dłużnika. W ramach tej usługi Transcash zajmuje się więc windykacją obu należności, na etapie polubownym i sądowym* – dodaje. Co więcej, w tym wypadku prowizja powiązana ze zleceniem naliczana jest za sukces, czyli skuteczny zwrot długu.



Jakub
Gwiazdowski

► W sieci i w terenie

O powodzenie działań windykacyjnych można zadbać na kilka sposobów. Podstawą jest efektywne wykorzystanie wszystkich dostępnych kanałów komunikacji, a jeśli standardowe formy kontaktu nie odniosą skutku, z pomocą przychodzi skip tracing. Ta metoda, z której powszechnie korzystają windykatorzy Transcash, pozwala odszukać dane i majątek dłużnika unikającego kontaktu. Obecnie najpopularniejszy jest skip tracing cyfrowy, czyli przeszukiwanie dostępnych źródeł internetowych, od baz danych, przez portale aukcyjne, po fora i profile w mediach społecznościowych. Równie skuteczną formą odzyskiwania wierzytelności jest windykacja terenowa, gdy windykator osobiście udaje się pod adres podany przez dłużnika. Oczywiście w trakcie czynności terenowych windykator może wykonać czynności skip tracingu czyli pozyskać dane o dłużniku. Bezpośrednie spotkanie z przedstawicielem firmy windykacyjnej często skutecznie mobilizuje dłużnika do zapłaty,

ponieważ utrudnia ukrycie majątku i pozwala na dotarcie do osób z nim powiązanych. Wśród narzędzi, którymi dysponuje windykacja Transcash, znajduje się również umieszczenie długów przewoźnika na transportowej giełdzie wierzytelności. – *Wysyłana jest wtedy informacja, że firma ma problemy ze spłatą swoich zobowiązań, co może grozić utratą zleceń* – dodaje Jakub Gwiazdowski.

Zaletą windykacji jest również jej dołączony charakter – można z niej skorzystać wyłącznie, gdy zaistnieje realna potrzeba, a jej koszty wynikają z działań podjętych w konkretnej sprawie. Między innymi ten fakt zasadniczo odróżnia ją od ubezpieczenia należności handlowych. Choć obie usługi mają chronić firmę przed dłużnikami, ich konsekwencje dla finansów przedsiębiorstwa są diametralnie różne.

Ubezpieczenie należności: ochrona z haczykiem

Ubezpieczenie należności, podobnie jak inne usługi tego typu, opiera się o regularnie wpłacane składki, co ma zapewnić ochronę przed niewypłacalnymi kontrahentami. Jego zasady w szczegółach określa polisa i OWU, czyli Ogólne Warunki Ubezpieczenia. Przedsiębiorca ponosi więc koszty ubezpieczenia cały czas, niezależnie od tego, czy ma realny problem z dłużnikami. Większość ubezpieczycieli przy wyliczaniu stawki bierze pod uwagę ogół obrotów danej firmy, mając na uwadze również jej historię szkodową. Co-

miesięczna składka to nie jedyny koszt ubezpieczenia. Podmioty je oferujące mogą żądać osobnych opłat za konkretne działania wynikające z obsługi umowy, takie jak badanie wiarygodności kontrahenta czy prowadzenie postępowania windykacyjnego.

Mimo potencjalnie wysokich kosztów, ubezpieczenie należności nie gwarantuje szybkiej wypłaty kwoty wynikającej z długu. Standardowo ochronie podlegają wyłącznie wierzytelności niebudzące wątpliwości i bezsporne, w sytuacji przewlekłej zwłoki w płatności lub całkowitej niewypłacalności dłużnika. Oznacza to, że ubezpieczenie chroni wyłącznie przed trwałą i nieodwracalną utratą pieniędzy, np. w sytuacji, gdy dłużnik ogłosi upadłość. Pojęcie „przewlekłej zwłoki” również jest umowne, ale przyjmuje się, że od chwili przeterminowania faktury musi upłynąć co najmniej 6 miesięcy, żeby zaliczyć ją do tej kategorii. Od momentu upływu terminu płatności faktury do podjęcia jakichkolwiek działań w kierunku odzyskania długu może więc minąć sporo czasu, co zmniejsza prawdopodobieństwo skutecznej windykacji.

Co więcej, nawet jeśli dług spełni wymogi konieczne do wypłaty kwoty z ubezpieczenia, przedsiębiorca nie może liczyć na odzyskanie pełnej kwoty. Standardem jest, że na konto firmy wraca od 80 do 90 proc. wartości wierzytelności objętej ochroną – pozostała kwota to tzw. własny udział w szkodzie, narzucony przez ubezpieczyciela.

Z dłużnikiem w sądzie

Jeśli windykacja polubowna nie odniosła skutku, można skierować sprawę do sądu. Wyrok potwierdzający rację wierzyciela pozwala skierować dług do egzekucji komorniczej. Na wołankę trafiają nie tylko sprawy sporne, w których obie strony muszą udowod-



fot. Freepik.com



niać swoje racje, ale również te, w których dłużnik uporczywie unika płacenia należnego wierzycielowi długu. Sytuacja dodatkowo się komplikuje, gdy dłużnik pochodzi spoza Polski – wtedy do standardowych opłat procesowych doliczyć trzeba niemałe koszty zagranicznej reprezentacji. W uniknięciu takich komplikacji może pomóc windykacja wspierana przez usługi kancelarii prawnej, co w opinii Jakuba Gwiazdowskiego jest najbardziej optymalnym rozwiązaniem.

– Zawsze informuje klientów, że największe szanse na odzyskanie pieniędzy mają wtedy kiedy korzystają z kompleksowego procesu windykacji, czyli polubownego i sądowego – mówi ekspert. – Windykator znając sytuację dłużnika powinien zawsze rekomendować wierzycielowi najlepsze rozwiązania

– zdarza się, że już na początku działań windykacyjnych wiemy, że dana sprawa powinna trafić do sądu i tu potrzebne jest również szybkie działanie.

Przed skierowaniem sprawy do sądu warto więc przeprowadzić kalkulację zysków i strat – przy długach niewielkiej wartości gra może nie być warta świeczki. W zmniejszeniu ryzyka przyszłych strat pomoże biznesowa profilaktyka, czyli wnikliwa weryfikacja kontrahentów. Większość informacji, w tym o już istniejących długach fir-

my, znajduje się w ogólnodostępnych, cyfrowych bazach, takich jak BIG Info-Monitor czy KRD. Warto o nich pamiętać nie tylko przez wzgląd na nowych, ale też aktualnych kontrahentów – ich sytuacja również może ulec zmianie z biegiem czasu, zwiększając ryzyko współpracy. ■



fot. Gerd Altmann
z Pixabay

fot. Alicja z pixabay

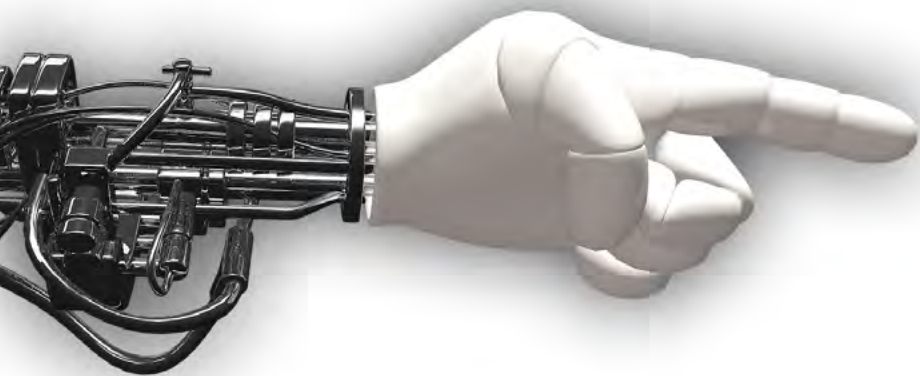
Roboty na stacji paliw – moda czy konieczność?

Magdalena Robak

Choć do niedawna robotyzacja była nowinką technologiczną, na którą patrzono z uśmiechem, raport *World Robotics 2022 – Service Robots* pokazuje imponującą liczbę 517 385 nowych robotów przemysłowych obecnych w 2021 roku w fabrykach na świecie. W ujęciu rok do roku oznacza to wzrost o 31 proc. i przekracza o 22 proc. rekord instalacji robotów sprzed pandemii w 2018 roku, a aktualnie liczba robotów operacyjnych wynosi około 3,5 miliona sztuk. Ze wspomnianej publikacji wynika ponadto, że w dalszym ciągu największym rynkiem robotów przemysłowych pozostaje Azja, a na kontynencie europejskim liderami w tym zakresie są Niemcy, Włochy i Francja. Najczęściej (według liczby sprzedanych sztuk) profesjonalne roboty serwisowe znajdują zastosowanie w: transporcie

towarów lub ładunków – np. w fabrykach, hotelarstwie, medycynie – roboty chirurgiczne, do rehabilitacji i terapii nieinwazyjnej, w usługach sprzątających i rolnictwie. Według raportu dotyczącego natomiast rynku polskiego w roku 2019 najwięcej robotów trafiło do branży motoryzacyjnej, chemicznej i tworzyw sztucznych oraz do sektora metalowego i maszynowego. Robotyzacja – w ramach programów pilotażowych i na razie w formie rozwiązań eksperymentalnych – dociera także na stacje paliw, o czym pisaliśmy na łamach niniejszego kwartalnika w ubiegłym roku. Impulsem do poruszenia tego ciekawego tematu było umieszczenie przez Shell w grudniu 2021 roku pierwszych w Europie robotów – kelnerów – tzw. robotów Pudu (BellaBot i KittyBot) – na stacji paliw we

Wrześni. Robot BellaBot „pracował” też jako hostessa dla firmy AMIC Energy PL podczas ubiegłorocznej edycji Międzynarodowych Targów Stacja Paliw, roznosząc napoje i zachęcając dzięki rozbudowanym funkcjom interaktywnym do odwiedzenia stoiska swojego „pracodawcy”. Koncern poszedł następnie krok dalej i „Bella” pojawiła się też na stacji Amic przy ul. Puławskiej w Warszawie. Jak można dowiedzieć się ze strony generalnego dystrybutora – LSI Software, który go dostarczył, inwestycja w tego typu sprzęt poza tym, że wiąże się z oczywistymi korzyściami takimi jak: zwiększenie efektywności pracy, redukcja jej kosztów czy optymalizacja codziennych powtarzalnych czynności, ma również inne zalety. Wykorzystanie tego rewolucyjnego rozwiązania może przyczynić się np. do uzyskania przez przedsiębiorcę miana zaawansowanego technologicznie oraz przynieść mu rozgłos w branży, a dostępny w robocie ekran może posłużyć za dodatkową, mobilną i atrakcyjną wizualnie powierzchnię reklamową. Robot, wyglądający jak znany już klientom sklepów Carrefour Kerfuś, komunikuje się z odwiedzającymi stację kierowcami, proponując im zestawy napojów z pizzą oraz pierwszą na rynku polskich stacji subskrypcję na hot dogi. Jak zaznaczył w serwisie społecznościowym LinkedIn Rafał Szklarski – zastępca dyrektora sprzedaży detalicznej w Amic Energy, potencjał sprzedażowo-marketingowy urządzenia jest sprawdzany, a na „podsumowanie wyników przyjdzie jeszcze czas”.



O robotach na stacji paliw Shell we Wrześni i planach koncernu związanych z automatyzacją specjalnie dla „Na Stacji Paliw”

mówi Mikołaj Pawlak

– dyrektor ds. kategorii Shell Café w Shell Polska.



Innowacyjne roboty KittyBot i BellaBot dostępne na stacji paliw Shell we Wrześni pojawiły się, aby odciążyć pracowników w ich codziennych obowiązkach. Byliśmy pierwszą stacją w Europie, która wprowadziła to rozwiązanie i po roku testowania widzimy, że zarówno klienci, jak i pracownicy przyjęli go z zadowoleniem. Robot KittyBot wita klientów i informuje ich o obecnie trwających akcjach promocyjnych oraz zachęca do skorzystania z części gastronomicznej, może do niej także pokierować. Natomiast robot BellaBot zapewnia sprawną obsługę klientów poprzez dowożenie zamówionych posiłków bezpośrednio do stolika. Prace projektowe nad wdrożeniem tej innowacyjnej – na skalę Polski i Europy – usługi trwały kilka tygodni. Chcemy, aby w przyszłości roboty pełniły funkcję sprzątania i dezynfekcji obiektów. Prowadzimy również prace nad możliwością składania zamówień siedząc przy stoliku i późniejszego opłacania tych zamówień właśnie za pośrednictwem robota. Chcemy także, aby roboty dostarczały nam informacji statystycznych i analitycznych pod kątem ich efektywności, ilości obsłużonych klientów, itp.

Roboty spotkały się z bardzo dobrym i ciepłym przyjęciem ze strony klientów, którzy często robią sobie z nimi zdjęcia i nagrywają filmy. Największe

zainteresowanie roboty budzą oczywiście wśród naszych najmłodszych gości. Dzieci chętnie korzystają z interaktywnych i głosowych opcji, jakie posiadają oba roboty. Co do zasady, KittyBot i BellaBot pełnią zadania związane przede wszystkim z obsługą zamówień oraz usługami o charakterze promocyjnym i marketingowym, służącym do komunikacji bieżącej oferty stacji Shell. Roboty mogą jednak też działać w trybie specjalnym, dowożąc np. poczęstunek dla dziecka, grając przy tym piosenkę lub iluminując pokaz świetlny.

Trzeba pamiętać, że roboty nie zastępują pracowników, lecz podnoszą komfort i bezpieczeństwo ich pracy. Do tej pory oferta table service nie była obecna na naszych stacjach – dzięki robotom rozszerzyliśmy ofertę, nie dokładając obowiązków obsłudze. Przed ich wprowadzeniem na stację

konieczne było jednak odpowiednie przeszkolenie personelu.

Automatyzacja jest trendem, który będzie postępował. Wykorzystując zdobyte techniki, chcemy automatyzować procesy na naszych stacjach tam, gdzie to możliwe. Przede wszystkim chcemy to robić w zakresie obsługi klienta. Korzystając z innowacji chcemy być też konkurencyjni dla klientów, jako stacja przyjazna do robienia zakupów.

Dotychczasowe doświadczenie i obserwacje pokazują, że projekt robotów na stacjach Shell wygląda atrakcyjnie. Potrzebujemy jednak czasu, aby wprowadzić ustandaryzowane rozwiązanie. Stacja we Wrześni była naszym pierwszym wyborem ze względu na dobrą lokalizację – jest to stacja miejsko-autostradowa, co sprawia, że przyjeżdżają do nas różne grupy klientów. ■

Koniec okresu przejściowego na wyznaczenie doradcy DGSA

Na pytania o to kto musi wyznaczyć doradcę do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych (DGSA), w jaki sposób można spełnić ten obowiązek i jakie kary czekają za brak doradcy, w rozmowie z portalem e-petrol.pl odpowiada Małgorzata Wieleba-Walicka, radca prawny i wiceprezes zarządu Stowarzyszenia Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych.



Małgorzata Wieleba-Walicka

jest radcą prawnym w Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Warszawie oraz doktorem nauk społecznych w dyscyplinie nauk o bezpieczeństwie. Z transportem związana od dwudziestu lat, posiada doświadczenie w obsłudze prawnej przedsiębiorstw z branży Transportu Spedycji i Logistyki, a także w zakresie tworzenia i opiniowania prawa krajowego, unijnego i międzynarodowego, dotyczącego tej branży.

Prowadzi indywidualną działalność gospodarczą, a także współpracuje ze związkiem pracodawców „Transport i Logistyka Polska” oraz z przedsiębiorstwem Rafał Buchcar „Buch-Car”. Jest również członkiem Europejskiego Stowarzyszenia Doradców ADR oraz Wiceprezesem Zarządu Stowarzyszenia Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych, które należą do Międzynarodowego Stowarzyszenia Stowarzyszeń Doradców do spraw Bezpieczeństwa Przewozu Towarów Niebezpiecznych (tzw. IASA – International Association of Dangerous Goods Safety Advisers).

e-petrol.pl: Od 1 stycznia 2023 r. firmy uczestniczące w przewozie towarów niebezpiecznych jako nadawcy, mają obowiązek wyznaczenia doradcy DGSA. Czy to nowy wymóg?

Małgorzata Wieleba-Walicka:

Obowiązek wyznaczenia przez nadawców doradcę do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych, nie jest wymaganiem nowym. Obowiązek ten został wprowadzony prawie cztery lata temu, tj. w dniu 1 stycznia 2019 r., na podstawie przepisu 1.8.3.1 Umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR). Natomiast, aby umożliwić uczestnikom przewozu dostosowanie prowadzonej działalności do tego wymagania, na podstawie przepisu 1.6.1.44 ADR, wprowadzono jednocześnie okres przejściowy, dopuszczający takie wyznaczenie najpóźniej w dniu 31 grudnia 2022 r. Oznacza to, że od dnia 1 stycznia 2023 r. przedsiębiorca, którego działalność obejmuje nadawanie towarów niebezpiecznych do przewozu, zarówno w Polsce, jak i w innych Państwach-Stronach ADR, powinien już mieć wyznaczonego doradcę DGSA, a nie dopiero rozpo-

czynić proces wyznaczania doradcy, bowiem ostateczny termin na takie wyznaczenie, zgodnie z ww. przepisami, to dzień 31 grudnia 2022 r.

Kto jest nadawcą w rozumieniu ADR – czy firmy zajmujące się hurtową sprzedażą paliw płynnych (benzyn, oleju napędowego i opałowego oraz LPG), które dostarczają cysterną produkty do klientów objęte są tym obowiązkiem?

M. W.-W.: Zgodnie z przepisem 1.2 ADR, nadawcą jest przedsiębiorstwo, które wysyła towary niebezpieczne, zarówno we własnym imieniu jak też w imieniu osoby trzeciej, a jeżeli operacja transportowa odbywa się na podstawie umowy przewozu, to za nadawcę uważa się to przedsiębiorstwo, które jest nadawcą, zgodnie z umową przewozu. Jeżeli zatem przedsiębiorcy, prowadzący działalność gospodarczą w zakresie obrotu paliwami płynnymi (w tym sprzedaż hurtową takich paliw, np. benzyny, oleju napędowego), będą wysyłać te paliwa, czyli towary niebezpieczne, do przewozu w cysternie, to będą zobowiązani do wyznaczenia doradcy DGSA i będą podlegać wszelkim sankcjom związanym z brakiem takiego wyznaczenia.

Kto może zostać doradcą DGSA – jakie są wymogi w tym zakresie, czas potrzebny na zdobycie certyfikatu i związane z tym koszty?

M. W.-W.: Doradcą do spraw bezpieczeństwa w transporcie drogowym towarów niebezpiecznych, zgodnie z przepisem 1.8.3.7 i 1.8.3.8 ADR, może zostać każda osoba fizyczna, która odbędzie kurs, zda egzamin, zatwierdzony przez właściwą władzę Państwa-Strony ADR, a następnie otrzyma świadectwo przeszkolenia doradcy ważne dla transportu drogowego, również zatwierdzone przez taką władzę. W Polsce, szczegółowe wymagania



w tym zakresie, wynikają z przepisów ustawy z dnia 19 października 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych oraz wydanego na jej podstawie: rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych oraz rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie prowadzenia kursów z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych.

Aby zostać doradcą DGSA w Polsce, należy zatem: posiadać wykształcenie wyższe, nie być skazanym za przestępstwo umyślne przeciwko wiarygodności dokumentów, obrotowi gospodarczemu oraz bezpieczeństwu powszechnemu, ukończyć kurs doradcy (44 godziny lekcyjne, łącznie 6 dni)

oraz złożyć z wynikiem pozytywnym egzamin przed komisją egzaminacyjną działającą przy Dyrektorzem Transportowego Dozoru Technicznego (TDT), nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia ukończenia kursu doradcy. Koszt kursu doradcy określa każdorazowo ośrodek szkolenia, jest to cena rynkowa, natomiast prawnie określona jest opłata za egzamin w kwocie 500 PLN dla osób nieposiadających ważnego świadectwa doradcy, 400 PLN dla doradców przedłużających termin ważności świadectwa doradcy oraz 300 PLN dla doradców rozszerzających zakres posiadanego świadectwa doradcy o inną gałąź transportu lądowego. Istotne jest, że świadectwo doradcy uzyskane w Polsce, jest uznawane przez wszystkie Państwa-Strony ADR, a wykaz wszystkich doradców, którzy w Polsce uzyskali świadectwa, prowadzi Dyrektor TDT.

► **Czy doradcą musi być pracownik firmy będącej nadawcą, czy można nawiązać współpracę z zewnętrznym specjalistą?**

M. W.-W.: Zarówno przepis 1.8.3.1 ADR, jak i art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 19 października 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, nie określają formy realizacji obowiązku wyznaczenia doradcy DGSA przez nadawców. Przepisy te wskazują jedynie, iż wyznaczenie powinno zostać dokonane na koszt przedsiębiorstwa oraz, że w przedsiębiorstwie musi zostać wyznaczony co najmniej jeden doradca DGSA, właściwy ze względu na zakres wykonywanego przewozu oraz czynności z nim związanych (np. załadunek, rozładunek). Oznacza to, że nadawcy mają swobodę odnośnie do czynności prawnej wyznaczenia doradcy i może to być każda, prawnie dopuszczalna forma, tak samo jak każdy, posiadający świadectwo doradcy, zarówno polski, jak i zagraniczny. A zatem, doradcą DGSA w Polsce może zostać zarówno pracownik – wówczas formą wyznaczenia będzie umowa o pracę, jak również specjalista (podmiot) zewnętrzny – wówczas formą wyznaczenia będzie np. umowa zlecenia albo umowa współpracy.

W jaki sposób ten nowy wymóg będzie weryfikowany? Kto i kiedy może skontrolować przedsiębiorcę w tym zakresie?

M. W.-W.: Obowiązek wyznaczenia doradcy DGSA przez nadawców, będzie weryfikowany albo podczas postępowania po zakończonej kontroli przewoźnika na drodze, czy na parkingu, albo podczas kontroli w miejscu prowadzenia działalności gospodarczej przez nadawcę towarów niebezpiecznych, np. w siedzibie, czy na terenie, na którym magazynowane są paliwa, a nie jest on siedzibą przedsiębiorstwa. Kontrole przeprowadzane są według

prawnie określonych zasad i wynikających z nich procedur, polegających przede wszystkim na szczegółowym dokumentowaniu każdej czynności kontrolnej w liście kontrolnej oraz w protokole kontroli, a także na możliwości składania wyjaśnień i dowodów przez przedsiębiorcę lub kierowcę.

W Polsce, kontrole przewozu drogowego towarów niebezpiecznych mogą przeprowadzać: inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariusze Policji, funkcjonariusze Straży Granicznej oraz funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej. Podmioty te mogą także weryfikować obowiązek wyznaczenia doradcy DGSA przez nadawców towarów niebezpiecznych. Przepisy prawne nie określają natomiast terminu takiej weryfikacji. Sprawdzenie, czy nadawca wyznaczył DGSA, będzie odbywać się zapewne w ramach kontroli stacjonarnych (w miejscu prowadzenia działalności gospodarczej przez nadawców) albo podczas postępowań, prowadzonych w związku z negatywnymi kontrolami przewoźników na drodze albo na parkingu, a nadawca towarów niebezpiecznych (np. oleju napędowego w cysternie), będzie wskazany w dokumencie przewozowym, traktowanym w transporcie drogowym, jako dowód zawarcia umowy przewozu. Oczywiście, weryfikacja obowiązku wyznaczenia DGSA przez nadawców, nie powinna obejmować okresu, w którym obowiązek ten nie istniał.

Jakie kary są przewidziane za brak wypełnienia tego obowiązku? Czy ewentualna

kara dotyczy kontrolowanego okresu, czy może każdego zrealizowanego transportu i może być multiplikowana?

M. W.-W.: Zgodnie z Lp. 6.2 załącznika nr 1 do ustawy z dnia 19 października 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, niewyznaczenie doradcy przez jakiegokolwiek uczestnika tego przewozu, w tym przez nadawcę, stanowi naruszenie warunków i wymagań transportu drogowego towarów niebezpiecznych i podlega karze pieniężnej, w Polsce, w wysokości 5000 PLN. Kara ta nakładana jest w drodze decyzji administracyjnej, a obowiązek zapłaty nie powstaje od razu, a dopiero po wyczerpaniu wszelkich możliwych środków zaskarżenia w procedurze administracyjnej (wyjaśnienia, odwołanie, skarga do WSA, skarga kasacyjna do NSA). Kara ta dotyczy kontrolowanego okresu, a nie każdego zrealizowanego transportu i nie jest multiplikowana.

Z naruszeniem polegającym na niewyznaczeniu doradcy przez nadawcę, w wielu przypadkach będzie wiązało się naruszenie, polegające na nieprzesłaniu przez nadawcę, w ustawowo określonym terminie (do 28 lutego każdego roku), sporządzonego przez doradcę, rocznego sprawozdania z działalności uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych, określone w Lp. 6.3 ww. załącznika do ww. ustawy. Naruszenie to podlega karze pieniężnej do 5000 PLN, zaś kara ta jest już multiplikowana, za każdy rok kalendarzowy objęty obowiązkiem sprawozdawczym, maksymalnie za 5 lat. ■



Podatek od przerzuconych zysków

Zespół kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe przypomina, że za 2022 rok część podatników CIT będzie miało obowiązek zapłaty 19 proc. podatku od tzw. przerzuconych dochodów.

Za przerzucone dochody mogą zostać uznane koszty poniesione pośrednio lub bezpośrednio przez polską spółkę na rzecz podmiotu powiązanego z tytułu:

- usług niematerialnych, tj. usług doradczych, badania rynku, usług reklamowych, zarządzania i kontroli, przetwarzania danych, ubezpieczeń, gwarancji i poręczeń oraz usług o podobnym charakterze;
- należności licencyjnych;
- kosztów finansowania dłużnego;
- przeniesienia ryzyka niewypłacalności dłużnika, a także funkcji, aktywów i ryzyk, jeżeli ich suma poniesiona w roku podatkowym na rzecz podmiotów powiązanych i niepowiązanych, stanowi co najmniej 3 proc. sumy kosztów uzyskania przychodów (w tym amortyzacji ŚT i WNIP) poniesionych w tym roku w jakiegokolwiek formie.

Powyższe rodzaje kosztów mogą zostać uznane za przerzucone dochody, jeżeli zostaną spełnione dodatkowe warunki w odniesieniu do odbiorcy tych należności, tj.:

1. podatek faktycznie zapłacony przez odbiorcę płatności w państwie siedziby jest o 25 proc. niższy niż gdyby był opodatkowany stawką 19 proc. CIT oraz
2. koszty te:

■ podlegające zaliczeniu do kosztów podatkowych, odliczeniu od dochodu, podstawy opodatkowania lub podatku odbiorcy płatności lub

■ wypłacane przez odbiorcę płatności w formie dywidendy lub innych przychodów z udziału w zyskach osób prawnych w tym samym roku, stanowiły co najmniej 50 proc. wartości uzyskanych przez ten podmiot przychodów określonych zgodnie z przepisami o podatku dochodowym lub zgodnie z przepisami o rachunkowości.

Przepisy przewidują szczególnego rodzaju wyłączenie dla podmiotów z UE i EOG, które prowadzą „istotną rzeczywistą działalność gospodarczą”, a zatem szczególnie zagrożone są płatności na rzecz podmiotów spoza tego obszaru i podmiotów o charakterze spółek holdingowych. Co istotne to na podatniku ciąży obowiązek udowodnienia, że nie ma obowiązku zapłaty tego podatku, co każdorazowo wymaga dokonania weryfikacji podmiotów na rzecz których dokonywane są wypłaty.



Jeżeli zatem w roku 2022 dokonywali Państwo płatności na rzecz podmiotów powiązanych Kancelaria zachęca do przeprowadzenia:

- analizy płatności, po kątem ich kwalifikacji się jako „przerzucone dochody”;
- weryfikacji współczynnika kosztów kwalifikowanych w kosztach podatkowych;
- analizy warunków na poziomie kontrahenta/odbiorcy należności.

W przypadku pytań dotyczących poruszonych kwestii podatkowych należy kontaktować się bezpośrednio z Kancelarią.

Opracowanie:
Zespół kancelarii Cabaj Kotala

Jeśli poranek, to czas na śniadanie

Gabriela Kozan

Jeden człowiek je w ciągu dnia tylko trzy posiłki i to mu wystarcza. Drugi musi zjeść jeszcze drugie śniadanie, ponieważ pomiędzy śniadaniem a obiadem jest bardzo głodny, a jeszcze inny jest głodny pomiędzy wszystkimi posiłkami głównymi i bez przerwy dojada. Sieć stacji Shell wychodzi na przeciw potrzebom gastronomicznym wszystkich swoich klientów i wdraża na swoje stacje w Polsce kampanię Shell Café 3.0, która polega na dostosowaniu oferty sprzedażowej do cykli dnia.

Czasem organizacja dnia czy brak czasu sprawiają, że nie jemy śniadania, potem warunki pracy sprawiają, że nie mamy czasu zjeść drugiego śniadania, a nawet obiadu. Jeśli jednak chcemy czuć się dobrze, tak by uniknąć doskwierającego głodu czy bólu głowy warto jednak sięgnąć po posiłek, tym bardziej, że nawet będąc w trasie nie jest to problematyczne. Sieć stacji Shell w marcu i kwietniu przygotowała akcję, w czasie trwania której klienci otrzymają limitowane propozycje dań

w atrakcyjnej cenie. W ten sposób firma chce zapewnić jeszcze bardziej dopasowaną ofertę jakościowych, świeżych produktów. Shell rozszerza też wybór mieszanek kawowych, wprowadzając kawę specjality.

Jak ujawnia Shell, propozycje w ramach konceptu Shell Café zostaną zmodyfikowane w oparciu o specjalne oferty: śniadaniową, lunchową, popołudniową i wieczorną. Przewidując popyt na dane kategorie, firma będzie

dbała, aby w tych godzinach produkty były świeżo wypieczone i przygotowane.

– Klienci stacji Shell zawsze mogą liczyć na bardzo atrakcyjne oferty. Chcemy łączyć nasz wyróżnik, czyli wysoką jakość produktów z korzystnymi cenami. Warto korzystać z aplikacji Shell ClubSmart, gdyż na członków klubu czekają wspiane oferty punktowe. Stawiając na oferty dopasowane do cyklu dnia, nasi klienci będą mieć pewność, że serwowane im produkty zostały przygotowane krótko przed podaniem, a kawa Shell Café nieustannie zachwyca smakiem i aromatem – mówi Monika Kielak-Łokietek, prezeska zarządu Shell Mobility, członkini zarządu Shell Polska.

Niezmiernie ważna w ofercie gastronomicznej każdej sieci stacji paliw jest kawa i bardzo często jej jakość, smak i przyzwyczajenie sprawiają, że klienci decydują się zjechać z trasy, aby sięgnąć po ten napój. Shell testowo od marca zaoferuje klientom limitowaną edycję kaw specjality, która jest używana na Mistrzostwach Świata Baristów. Jak podkreśla sieć, to kawa o bardzo wysokiej punktacji – powyżej 80 punktów w 100-punktowej skali SCA (Special Coffee Association). Takie



kawy dysponują bardzo wysokim profilem sensorycznym i we wszystkich mistrzostwach kawowych na świecie korzysta się z mieszanek, które zostały ocenione powyżej 80 punktów.

Do końca kwietnia klienci stacji będą mogli już od godz. 5:00 rano do 11:00 skorzystać z oferty śniadaniowej. Do wyboru będą: croissant (maślany lub czekoladowy) lub cookies (owsiane lub czekoladowe), ciastko bez cukru lub cała świeża witryna i krótkie zapiekanki + kawa/ herbata/ czekolada/ woda Shell Café z rabatem 33 proc. na napój. Oferta lunchowa będzie dostępna w godzinach 11:00-15:00. W tym czasie do wyboru będą cztery zestawy obejmujące zawartość całej witriny świeżej i frytki lub zapiekanka i frytki lub oferta obiadowa wraz z zupą lub kanapki pakowane i słodka przekąska + kawa/ sok pomarańczowy lub inny napój z rabatem 33 proc. W godzinach popołudnia 15:00-17:00 Shell proponuje sięgnąć po najbardziej typową przekąskę kojarzoną stricte ze stacjami paliw, czyli hot-doga lub ciastko owsiane lub czekoladowe czy bezcukrowe oraz kawę czy inny napój w promocyjnej cenie. Oferta wieczorna dostępna będzie w godz. 17:00-20:00. Na zakończenie dnia sieć stacji proponuje panini lub kanapkę i dowolny napój. Każdy zestaw jest dodatkowo promowany punktami w programie lojalnościowym.

Shell ma także przygotowaną ofertę specjalnie na weekend. W soboty i niedziele w godzinach 8:00-10:00 przy zakupie dwóch kaw, trzecią kawę, czekoladę lub herbatę klient otrzyma za 1 gr. W godzinach 17:00-19:00 podobna zasada będzie obowiązywała przy hot dogach. Przy zakupie dwóch, trzeci mały hot dog klient otrzyma za 1 gr. Przez cały dzień będzie można zakupić trzy dowolne kawy 250 g, a czwartą dowolną kawę 250 g otrzymać za 1 gr. Tutaj też uczestnicy programu lojalnościowego mogą zyskać dodatkowe punkty.



Shell Café

jest konceptem kawiarniano-gastronomicznym wprowadzonym w sierpniu 2021 r. Sieć postawiła na nową jakość serwowanej kawy, do której mieszanki stworzono we współpracy z cenionymi roastmasterami, na stacjach wprowadzona została także obsługa baristów. Warto przypomnieć, że w lipcu 2022 r. w Warszawie przy ul. Karolkowej 30 ruszyła pierwsza kawiarnia Shell, która działa poza stacją paliw. Jest to pierwsza tego typu placówka koncernu w Europie.

Fiskalizacja

– szansa dla stacyjnych myjni

dr Jakub Bogucki

Ministerstwo Finansów nie zdecydowało się na kolejne przesunięcie wejścia w życie obowiązku instalowania kas rejestrujących w samochodowych myjniach samoobsługowych. Wcześniej na skutek wspólnego wysiłku Rzecznika MŚP oraz przedsiębiorców termin wejścia w życie przepisów przesunięto z 1 lipca 2022 r. na 1 października 2022 r., a po raz kolejny – na początek lutego.

Jak stanowi § 4 ust. 1 pkt 2 lit. m, Rozporządzenia Ministra Finansów z 28 grudnia 2021 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących (Dz.U. poz. 2442) bezwzględnym obowiązkiem objęcia rejestracją na urządzeniach fiskalnych zostały objęte usługi „mycia, czyszczenia samochodów i podobnych usług (PKWiU 45.20.30.0), w tym przy użyciu urządzeń obsługiwanych przez klienta, które w systemie bezobsługowym przyjmują należność w bilonie lub banknotach, lub innej formie (bezgotówkowej)”. Według sugestii BKF nie jest jednoznaczna kwestia fiskalizacji urządzeń okołomyjniowych. Na stronie firma notuje: *co np. ze sprzedażą płynu do spryskiwaczy? Pytanie, czy dozownik odmierza ilość czy czas. Jeżeli ilość, to sprzedajemy produkt a nie usługę i nie trzeba fiskalizować, a jeżeli czas, to raczej jest usługa i trzeba. Problem polega na tym, że urzędnik dokonujący kontroli sam może rozróżniać co jest sprzedawane, dlatego dla tych którzy chcą mieć pełny spokój sugerujemy fiskalizować wszystkie urządzenia.*

Dokonująca się aktualnie zmiana nie była przez długi czas traktowana jako pewnik – stąd zapewne wynika duża ilość wniosków o odroczenie procedury, zwłaszcza że w przypadku

wcześniejszych przesunięć terminu problemem była wręcz fizyczna niedostępność wystarczającej ilości urządzeń.

Według szacunków Piotra Andrzejewskiego z BKF Myjnie zmiany związane z fiskalizacją mogą okazać się sporą szansą dla myjni stacyjnych. Wprawdzie częściowo nie były one sfiskalizowane, ale skala tego procesu i tak była większa niż przy myjniach wolnostojących. Dodatkowo trzeba zwrócić uwagę na koszty funkcjonowania myjni stacyjnych – są one niejako „skondensowane” z uwagi na jeden wspólny grunt ze stacją czy mniejsze koszty

pracownicze. Dodatkowo stacje często oferują myjnie portalowe, które nierzadko w oczach klientów są „wygodniejsze”. Proces fiskalizacji może także wyeliminować część konkurencji z rynku usług myjniowych i skierować użytkowników aut na myjnie przystawiane, co łatwo połączyć z tankowaniem auta. Zdaniem Andrzejewskiego proces fiskalizacji całego rynku może potrwać nawet rok. Dla rynku może to być okres sporej zmiany strukturalnej, w wyniku której mniej rentowne obiekty się zamkną. Większe prawdopodobieństwo dotyczy tu jednak myjni samodzielnych niż współistniejących ze stacją paliw.





JAK TO WYGLĄDA W BKF:

Kasy i sposób montażu

Ze względu na stanowiska Ministerstwa Finansów, jak i Krajowej Administracji Skarbowej, mając na uwadze bezpieczeństwo skarbowe naszych klientów, zdecydowaliśmy się rekomendować wyłącznie kasy specjalnego zastosowania z wyświetlaczem. Kasa zamontowana będzie wewnątrz urządzenia płatniczego, np. pulpitu myjni, a wyświetlacz musi być umieszczony w miejscu pobierania płatności widocznym dla klienta.

Obecnie obsługiwane kasy w myjni BKF to:

- Novitus SDF-3 Basic do stanowisk myjni,
- Novitus SDF-3 Light do urządzeń okołomyjniowych, takich jak:
 - ❖ rozmieniarka ❖ odkurzacz ❖ dyspenser do płynów ❖ inne urządzenia.

Warianty zamówienia kas fiskalnych

Przewidujemy trzy warianty możliwości zamówienia kas: „zrób to sam”, „70 / 30” oraz „pełny montaż”, czyli kompleksową usługę zawierającą instalację mechaniczną kas i wyświetlaczy, podłączenie i konfigurację kas przez fabryczny serwis BKF.

(materiał zrealizowany we współpracy z BKF Myjnie)

Trencz – elegancja militarnej proweniencji

Magdalena Robak

Wierni czytelnicy „Na Stacji Paliw” na jej łamach już niejednokrotnie czytali o niewychodzących mimo upływu lat z mody elementach męskiej i damskiej garderoby. By zaspokoić ich ciekawość, nie może więc tu zabraknąć artykułu o uniwersalnym, ponadczasowym, wiosenno-jesiennym płaszczu z dwurzędowym zapięciem i paskiem z klamrą – czyli tzw. trenczu.

Miłośnicy kina pamiętają zapewne, że w „Wysokim napięciu” nosiła go Marlena Dietrich, w „Casablance” Humprey Bogart, w „Śniadaniu u Tiffany’ego” Audrey Hepburn, a w „Różowej Panterze” Peter Sellers. Za twórcę trenczu uważa się Thomasa Burberry – sukienika, handlowca i założyciela słynnego domu mody, a nazwa tej części ubioru nieprzypadkowo pochodzi od angielskiego słowa *trench*, oznaczającego okop. Na początku XX wieku Burberry właśnie dla brytyjskiej i francuskiej armii, walczącej w I wojnie światowej, zaprojektował płaszcz, uszyty z wynalezionej przez niego gabardyny – ściśle tkanej tkaniny o skośnym splocie i średniej grubości, nieprzemakalnej i chroniącej przed wiatrem, doskonale sprawdzającej się w trudnych, wojskowych warunkach. Posiadał on też typowe dla żołnierskiego stroju elementy, takie jak sprzączki, pagony i kieszenie sztormowe, w klasycznym wydaniu miał długość do kolan i był zapinany na 10 guzików. Od 1920 roku zawierał też – dziś bardzo popularną – kraciatą podszewkę Burberry. Chętnie noszony przez oficerów trencz wyszedł jednak z okopów na ulice i zyskał popularność wśród cywilów – także pań, również za sprawą wspomnianych wcześniej gwiazd filmowych. I właśnie

damskiemu trenczowi chcę poświęcić słów kilka.

Oryginalny model Burberry ma trzy metki i jest podszyty słynną kratą zwaną *d*, którą tworzą na jasnobieżowym tle trzy czarne, symetrycznie przecina-

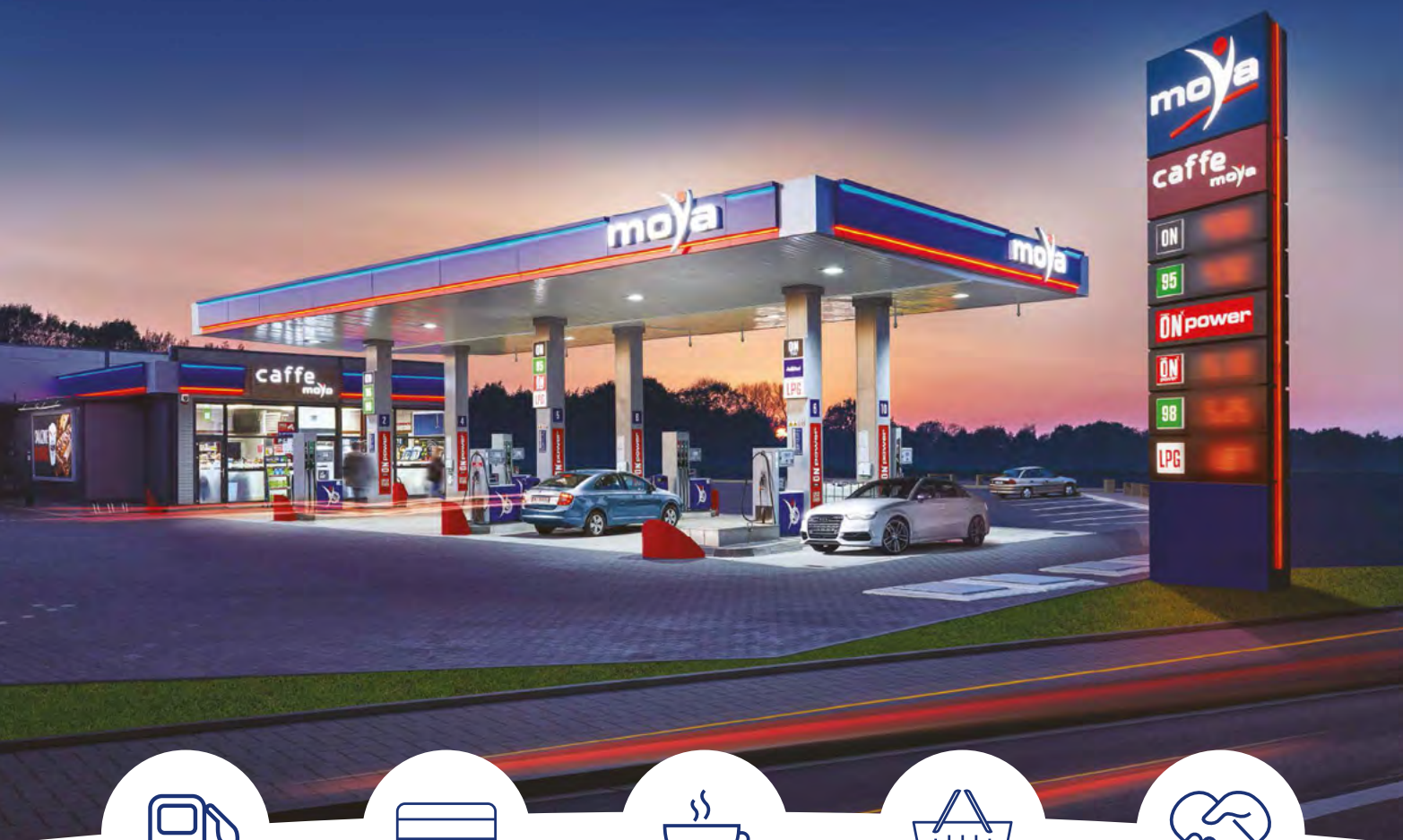
jące się linie z białym wypełnieniem. Pomiędzy nimi znajduje się ustawiona równolegle do pozostałych cieńsza, czerwona linia. Charakteryzuje się on również starannym uszyciem z dobrej klasy materiału oraz perfekcyjnym wykończeniem z prostymi cięciami w kla-



fot. Greetisebaert z Pixabay

MOYA.

Więcej niż dobre paliwa.



Najwyższej
jakości
paliwa



Program
dla klientów
biznesowych
MOYA Firma



Koncept
kawiarniano
-gastronomiczny
Caffe MOYA



Dobrze
zaopatrzone
sklepy
convenience



Partnerska
współpraca
biznesowa

www.moyastacja.pl

Zeskanuj QR Code
i zobacz wszystkie
nasze lokalizacje!



► pach, precyzyjnie obszytymi dziurkami oraz równymi ściegami i nieprującymi się nitkami. Sprzączki od pasków w talii i na rękawach są wykonane z naturalnej skóry, a na dole z tyłu przyszyty jest guzik i zakładka z dziurką, które umieszczone są po to, żeby płaszcz się nie rozchodził. Niestety niekwestionowana jakość ubioru i rozpoznawalna marka mają wysoką cenę – za oryginalny trencz Burberry trzeba zapłacić ponad 9 tysięcy złotych i z pewnością licznym paniom uniemożliwia to jego zakup. Szczęśliwie jednak w wielu popularnych sklepach sieciowych, oferujących odzież z masowej produkcji można znaleźć ładne trencze „na każdą kieszeń”. Wybierając ten rodzaj płaszcza warto zwrócić uwagę na materiał, z jakiego jest on uszyty. Najbardziej pożądana będzie bawełna, ale np. poliestr będzie chronił przed wiatrem i deszczem, a żakard doda stylowego i oryginalnego akcentu. Chociaż dziś sprzedawcy nierzadko oferują płaszcze bez podszewki, lepiej zainwestować jednak w model, który ją posiada. Podszewka przedłuży żywotność ubrania, sprawi, że będzie się ono mniej gniotło i wypychało. Trencz powinien mieć dwurzędowy krój – doskonale pasujący paniom o małych piersiach i posiadać kieszenie wszywane najczęściej pod skosem (z patkami lub bez), pagony, karczki, pasek z klamrą, paski ściągające przy końcach rękawów oraz kołnierze ze stójką. Na ulicach widoczne są też jednak trencze jednorzędowe, z mniejszą liczbą charakterystycznych detali i one również, ze względu na ten rodzaj zapięcia, zwłaszcza na kobietach z obfitym biustem bardzo udanie się prezentują. Ważnym kryterium, które przy doborze trencza polecają brać pod uwagę styliści, jest też wzrost. Wysokie z nas powinny postawić raczej na dłuższe modele, niższe panie korzyst-



fot. pexels-harry



fot. pexels-cottonbro-studio

niej będą prezentować się w krótszej wersji, a długość do połowy uda to najbezpieczniejsza opcja dla wszystkich kobiet. Niepodważalnym atutem trencza jest to, że pasuje do każdego rodzaju figury – idealnie wygląda on zarówno na mniej doskonałej sylwetce typu gruszka, jak i na uchodzącej za ideał tzw. klepsydrze. Doskonale

sprawdza się w casualowych – swobodniejszych stylizacjach oraz w tych bardziej wyszukanych i wytwornych. Trencz jest swego rodzaju bazą, dobrze komponuje się ze spodniami, sukienkami, trampkami i szpilekami. Można go łączyć z odzieżą będącą „ostatnim krzykiem mody” i klasykami typu biała koszula, zda ponadto egzamin w każdych warunkach atmosferycznych. Wiosna tuż tuż, więc drogie czytelniczki nie wahajcie się i jeśli jeszcze trencza nie macie, pora na jego zakup.

Przy pisaniu tekstu korzystałam z informacji zawartych na stronach: trendy.allani.pl, minimalismo.pl, fashionbiznes.pl.



Lublin

Krakowskie Przedmieście

tekst i zdjęcia: Sebastian Janiszewski

Zaczarowane miasto z niepowtarzalnym klimatem wąskich uliczek, starych kamienic i mrocznych podziemi. Miasto o tak bogatej historii było świadkiem wielu zdarzeń, które przekazywane z ust do ust przetrwały do dnia dzisiejszego w formie legend.

Na początku był lin – czyli jak wymyślono nazwę miasta

Z nadaniem nazwy miastu wiąże się ciekawa legenda o bliżej nieznanym księciu, który zawitał w okolice osady. Księżę chciał poznać nazwę miejscowości, ale rybacy nie potrafili udzielić odpowiedzi. Zdumiony księżę rozkazał zarzucić sieć, bowiem postanowił nazwać osadę od pierwszej wyłowionej ryby. Rybacy wyłowili dwie – szczupaka i lina, co zrodziło dylemat o pierwszeństwie, ale księżę uznał, że mieszkańcy powinni posiadać cechy łagodnego lina... zadumał się mówiąc „szczupak lub lin... niech ten gród lub-linem się zwie”. I tak zostało po dzień dzisiejszy.

Historia miasta jest bogata w wydarzenia związane z rządzącą w Polsce dynastią Jagiellonów. Leżące na trakcie królewskim łączącym Kraków i Wilno miasto, było często odwiedzane przez najmożniejszych Rzeczypospolitej. Sam Władysław Jagiełło zatrzymał się w Lublinie co najmniej trzydzieści pięć razy. Na znajdującym się na wzgórzu Zamku Królewskim odbywały się zjazdy polsko-litewskie, a potem sejmy koronne. Jeden z nich – ten z 1569 roku – był przełomowy. To wtedy zdecydowano o zawarciu unii dwóch narodów, która stała się pomostem między Wschodem a Zachodem, wprowadzając Rzeczpospolitą Obojga Narodów w Złoty Wiek.

W Lublinie jest wiele obiektów, będących świadkami tamtych czasów – tworzą one Szlak Unii Lubelskiej.

Zwiedzanie miasta najlepiej rozpocząć na dziedzińcu Zamku Królewskiego. Dziś mieści się w nim siedziba lubelskiego oddziału Muzeum Narodowego. Bryła zamku w niczym nie przypomina dawnej renesansowej rezydencji, bowiem obecny gmach w stylu neogotyku angielskiego powstał na początku XIX wieku z przeznaczeniem na więzienie. Funkcję tę pełnił przez 128 lat. O jego niechlubnej historii świadczą zamocowane na wieżyczkach topory.

Z całego kompleksu zamkowego tylko dwa budynki pamiętają czasy Jagiellonów – to XIII-wieczna romańska wieża zwana donżonem oraz pochodząca z XIV wieku Kaplica Trójcy Świętej – z bogato malowanym wnętrzem fundacji Władysława Jagiełły. Mury kaplicy były na pewno świadkiem niejednej ▶



Lubelskie zakamarki

- ▶ modlitwy w intencji powołania unii dwóch narodów.

Pamiątką związaną z Unią Lubelską są wydrapane na ścianach kaplicy napisy, z których jeden, autorstwa Piotra Jeżewskiego głosi „Unia z Księstwem Litewskim stała się faktem”.

Również związany z tym ważnym wydarzeniem jest pochodzący z 1869 roku obraz Jana Matejki nazwany „Unia Lubelska”. Centralną postacią obrazu jest król Zygmunt August w otoczeniu najważniejszych przedstawicieli delegacji i poselstw. Po prawej ma zwolenników unii, a po lewej jej przeciwników, a także osoby nieobecne w czasie obrad sejmu. Obraz przedstawia moment zaprzysiężenia Unii w dniu 1 lipca 1569 roku.

Opuszczając zamek proponuję wybrać się w stronę rynku, gdzie na przylegającym do drogi placu znajdują się fundamenty dawnej fary. W 1569 roku w świątyni odprawiano nabożeństwa w intencji zawarcia unii. Kościół przetrwał okres Rzeczypospolitej Obojga Narodów, ale w połowie XIX wieku zo-



Piwnica pod Fortuną

stał rozebrany ze względu na zły stan techniczny. Dziś w rogu znajduje się odlana z brązu replika świątyni.

Z obrębu starego miasta wychodzę Bramą Krakowską i kieruję się w stronę Placu Litewskiego. Znajduje się na nim **Pomnik Unii Lubelskiej** upamiętniający jedno z najważniejszych wydarzeń w historii miasta oraz obu narodów. Obelisk zdobi płaskorzeźba, przedstawiająca dwie kobiety podające sobie ręce. Pomiedzy nimi znajdują się tarcze herbowe obydwu państw. Jest to alegoryczne przedstawienie zjednoczenia Polski i Litwy.

Miejsce, w którym stanął Pomnik Unii Lubelskiej nie jest przypadkowe – to

dawne obozowisko szlachty litewskiej, która przybyła tłumnie na sejm unijny. Prawdopodobnie w tym miejscu, podczas sejmu, król Zygmunt August odebrał od księcia pruskiego Albrechta II Fryderyka Hohenzollerna hołd pruski.

Lubelskie podziemia

Niepozorna **Kamienica Lubomelskich w jednej z pierzei rynku** nie wyróżnia się niczym specjalnym. Uwagę zwraca tylko jej renesansowy portal z herbem właścicieli kamienicy. Ważne jest jednak to, co znajduje się wewnątrz piwnicy budynku. W XX wieku odkryto tam pomieszczenie w całości pokryte XVI wiecznymi freskami. Inspirowane świecką obyczajowością, filozofią antyczną oraz mitologią malowidła tworzą jedyne i niepowtarzalne w skali Europy miejsce.

Prawdopodobnie piwnica była miejscem spotkań bogatych i wpływowych mieszkańców Lublina. Po raz pierwszy o piwnicy stało się głośno



Rynek miasteczka z początku XX wieku



Brama Rybna w nocy

w latach 30-tych XX wieku, kiedy badano kulturowy kontekst malowideł – początkowo były one odczytane jako erotyczne. Jako prawdopodobny czas ich powstania określa się początek XVII wieku.

Sensacyjnego odkrycia dokonali niedawno badacze Urszula Gulbińska-Konopa oraz Łukasz Konopa, którzy zidentyfikowali malowidła i powiązali je z rycinami widniejącymi w sztabuchu, czyli pamiętniku przeznaczonym do zbierania dedykacji znanych i ważnych osób.

Spośród dziewięciu obrazów, aż siedem powstało na podstawie rycin z książki „Emblemata Saecularia” z 1596 roku, dwa pozostałe oparto na grafikach Heinricha Ulricha.

Drugim miejscem związanych z lubelskimi podziemiami jest **Lubelska Trasa Podziemna** – labirynt połączonych piwnic o długości niemal 300 metrów.

Trasa rozpoczyna się w budynku Trybunału Koronnego, czyli dawnym ratuszu, a kończy na placu, gdzie stała niegdyś lubelska fara. Tym samym

łączy ze sobą dwa miejsca, w których rozgrywają się najważniejsze dla Lublina legendy – o sądzie diabelskim oraz o śnie Leszka Czarnego.

Ten krótki odcinek trasy podziemnej powstał w wyniku połączenia piwnic. W kilku bocznych pomieszczeniach można zobaczyć wykonane z niezwykłą dbałością dioramy i makiety przedstawiające rozwój miasta od okresu wczesnego średniowiecza, aż po XVIII wiek.

Sen Leszka Czarnego, to legenda o powstaniu nieistniejącego już kościoła farnego.

Jest rok 1282. Nieznany bliżej książę rusza na ratunek oblężonemu miastu, ale wrogowie na dźwięk jego imienia od razu uciekają. Zmęczony Leszek przybył pod mury i zdrzemnął się pod dębem. Przyśnił mu się Święty Michał Archanioł, który podarował miecz i poradził by gonić wroga. Leszek tak też uczynił i odniósł zwycięstwo. Z wdzięczności ściął dąb, który posłużył za podstawę ołtarza przyszłej fary.

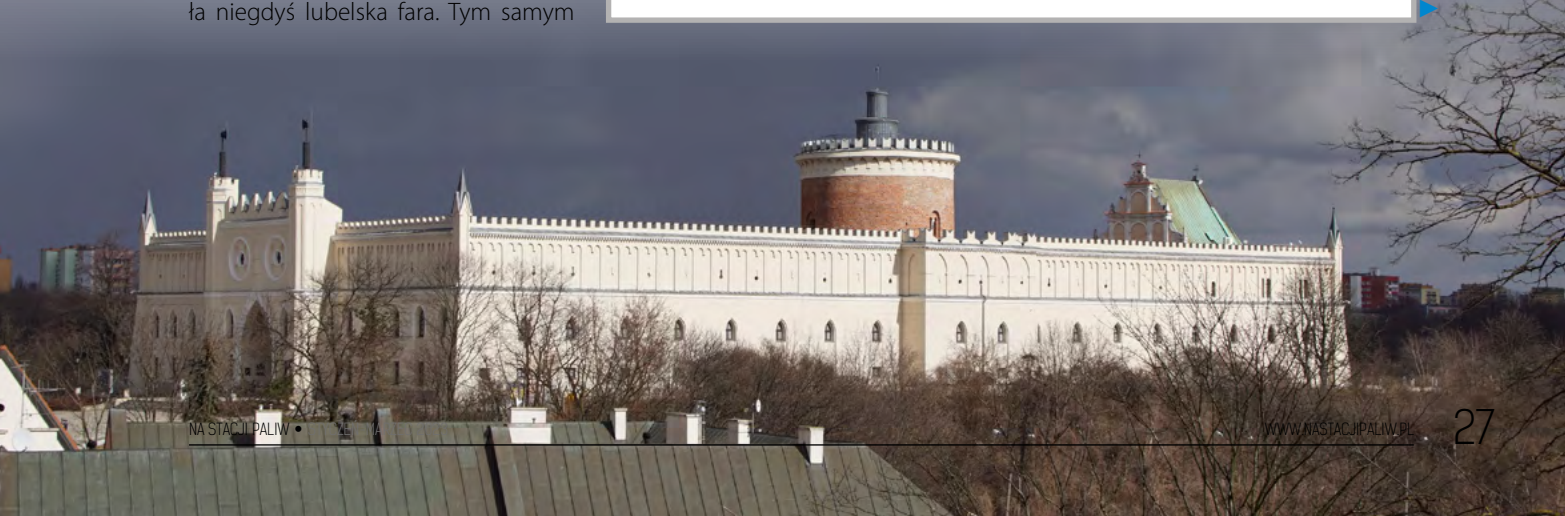
Legenda o Sądzie Diabelskim

czy po prostu o “Czarnej łapie” opowiada o głośnym epizodzie z dziejów miasta, podczas którego doszło do tak wielkiej niesprawiedliwości, że decyzję sądu korygować musiał sam diabeł.

W 1673 roku w Trybunale Koronnym toczył się proces ubogiej wdowy z bogatym magnatem. Sąd wydał wyrok korzystny dla magnata, dlatego też rozżalona kobieta stwierdziła, że nawet diabeł wydałby sprawiedliwszy wyrok.

Tej samej nocy pod trybunał zajechał powóz, z którego wysiadły postacie okryte pąsowymi szatami. Niezapowiedziani sędziowie weszli do sali rozpraw, zasiedli dookoła stołu i wywołali sprawę wdowy.

Po wysłuchaniu obu stron sędziowie udali się na naradę. Nie dali się zwieść kłamstwom z ust świadków i wydali wyrok sprawiedliwy dla wdowy. Wówczas Chrystus Trybunałski odwrócił głowę i zapłakał krwawymi łzami, a dla przypiecztowania wyroku jeden z sędziów odcisnął swoją łapę na blacie stołu, który dziś znajduje się w Muzeum Narodowym na Lubelskim Zamku.



► Muzeum Wsi Lubelskiej

Poza ścisłym centrum miasta, w dolinie rzeki Czechówki, znajduje się malowniczo położony skansen. Historia tego muzeum sięga 1960 roku. Rozległy teren muzeum podzielono na kilka sekcji przedstawiające miniatury krajobrazów lubelszczyzny. Najstarszą chronologicznie ekspozycją jest zagroda z Brzezin, a najnowsza miasteczko z końca lat 30-tych XX wieku.

Wnętrza domostw stanowią wartościowe historycznie ekspozycje, których największą zaletą jest przedstawienie kadrów codziennego życia z dziejów rodzin.

W zachodniej części skansenu znajduje się rynek miasteczka. Istniejące obiekty translokowano lub odtworzono już współcześnie. W budynkach zobaczymy odtworzone z wielką starannością wnętrza. Jest tu sklep żelazny, zakład fryzjerski, agencja pocztowa, mała izba z kuchnią żydowską, sklep kolonialny, restauracja, piwiarnia z salą bufetową czy gabinet dentystyczny.

Zabudowania sakralne reprezentuje okazały kwartał z rzymskokatolickim zespołem sakralnym, złożonym z kilku budynków. Umieszczony w centrum drewniany kościół pochodzi z 1686 roku. Jego Wyposażenie odtworzono z wielką dokładnością. Kościół jest przykładem dawnej sztuki liturgicznej – tzw. przedsoborowej. Kapłan odpra-

wiał mszę świętą po łacinie, tyłem do wiernych.

W północnej części kompleksu rozmieszczono chaty Wyżyny Lubelskiej – są to odtworzone zagrody ze wsi Żuków i Niemce – klasyczne przykłady luźnej wiejskiej zabudowy obejścia. Najważniejszy obiekt w zagrodzie z Żukowa stanowi chałupa o konstrukcji zrębowej z dachem krytym słomą. Przypuszczalnie zbudowana na początku XIX wieku.

Na szczycie Wyżyny stoi pierwszy przeniesiony do muzeum obiekt – wiatrak z obrotową czapą z Zygmuntowa. Wybudowany w 1918 roku, powstał w celu wyrobu mąki, a później również kaszy.

Na południe od miasteczka rozciąga się sektor Powiśle w formie malowniczo położonej wsi. Po bokach rzeki roztawiono sześć zagród oraz most i kapliczki.

Najstarszym zabytkiem Powiśla jest zagroda z Brzezin, która jest chronologicznie najwcześniejszą wystawą w muzeum. Umożliwia poznanie codziennego życia chłopskiej rodziny z XIX wieku.

Chałupa, wraz ze stodołą, stanowią typowy majątek średniozamożnych uławszczonych chłopów, wielodzietnej rodziny Jakuba i Agnieszki Gruzów. Na wyposażeniu wnętrza znajduje się wiele sprzętów wykonanych z drewna. W centralnym miejscu izby stoi prosta

ława, pod ścianą półki z naczyniami, a w rogach – słomiane wyrka. Ściany zdobią tradycyjny katolicki krzyż oraz obrazy świętych.

Komora z lewej strony chałupy służyła za magazyn żywności – przechowywano w niej artykuły spożywcze i narzędzia. W sieni mieszkały zwierzęta domowe.



Kamień nieszczęścia

Na terenie starego miasta, niedaleko Wieży Trynitarzkiej znajduje się niepozorny kamień. Związana jest z nim makabryczna legenda, bowiem stanowił niegdyś podstawę pod pier dębowy, na którym ścinano skazańców.

Od egzekucji, w której życie stracił niewinny człowiek, kamień zaczął przynosić pecha przebywającym w jego otoczeniu ludziom, a budynki, przy których użyto go jako budulca skończyły marnie. Ostatecznie porzucono go w pobliżu Wieży Trynitarzkiej, gdzie opatrzone odpowiednim ostrzeżeniem. Łatwo go rozpoznać po szczyrbie od katowskiego topora.



Skoda Octavia RS 2.0 TDI

– Diesel nadal w formie

Piotr Majka (Test Auto)

Skoda zawsze kojarzyła się z autami nudnymi ale praktycznymi. Bywają jednak rodziny, które są przeciwieństwem tego, jak postrzegamy całą markę. Sportowa odmiana RS towarzyszy Octavii od pierwszej generacji i jest swego rodzaju ikoną tego modelu. Nie rzucająca się mocno w oczy sportowa wersja budziła zaniepokojenie, a najnowsza, czwarta generacja posiada aż trzy wersje napędowe z logo RS. Obok odmiany benzynowej jest jeszcze hybryda Plug-In oraz Diesel.

Właśnie, Diesel. Czy silnik wysokoprężny ma jeszcze rację bytu? Przecież większość producentów odchodzi od tych silników, nie mówiąc już o odmianach sportowych. Zaczniemy więc od osiągnięć. Z dwóch litrów Skoda osiąga 200 KM mocy maksymalnej oraz aż 400 Nm maksymalnego momentu obrotowego. Octavia to jednak spore auto, mimo to jest w stanie rozpędzić się do pierwszych 100 km/h w 7,4 sekundy. Prędkość maksymalna to 241 km/h. Sucho dane mówią, że to naprawdę dobre auto, a osiągnięciami jest zbliżona do hybrydowej RS iV. Dodajmy do tego 7 biegową dwusprzęgłową skrzynię DSG, która szybko i dobrze dobiera biegi i mamy przepis na idealny samochód. Nie do końca. Napęd na przednie koła utrudnia złapanie traktacji, zwłaszcza w gorszych warunkach pogodowych. Dopłata do napędu 4x4 jest warta każdej złotówki, natomiast warto podkreślić, że napęd ten w RS-ie można dostać tylko w połączeniu z Dieslem.

W wersji z silnikiem wysokoprężnym trudno nie zauważyć korzyści ze zużycia paliwa. W mieście oraz na drogach

szybkiego ruchu zużycie paliwa mieści się na poziomie 6-7 litrów, a na drodze krajowej można zejść poniżej 5 litrów. Hybrydowa odmiana iV jest w stanie zejść poniżej tych wartości ale tylko pod warunkiem, że często będziemy ładować akumulatory, co oznacza korzyści na krótkich dystansach. Na dłuższej trasie tracimy nie tylko na zwiększonym zużyciu paliwa (hybrydowa odmiana jest cięższa o około 200 kilogramów), ale również na mocy, po-

nieważ RS iV po rozładowaniu baterii zamiast 245 KM ma 180 KM.

Warto dopłacić również do aktywnego zawieszenia DCC. Zawieszenie ma kilka nastaw ustawień sztywności co zapewnia świetny balans między sztywnością a komfortem. Dzięki niemu możemy bez problemu przejechać przez wyboje, a jednocześnie możemy cieszyć się z pokonywania zakrętów w trybie Sportowym. Oprócz zawieszenia, przy-



►jemność z jazdy poprawia progresywny układ kierowniczy, który zapewnia dobrą precyzję prowadzenia. Przedni napęd daje o sobie znać, gdy chcemy wejść w zakręt zbyt szybko. Auto pokazuje wtedy swoją dużą podsterowność. Jak na duże, rodzinne kombi za rozsądne pieniądze jest nieźle.

Najbardziej zmieszany byłem jednak z akustyki auta. Oczywiście rodzinne kombi nawet ze znaczkiem RS nie musi wydawać z siebie rasowego i basowego dźwięku. Producent postanowił jednak, że świetnym pomysłem będzie za to imitowanie sportowego dźwięku z głośników i to już w podstawowym trybie "Normal". Najgorszy jest jednak fakt, że okropnego, sztucznie generowanego dźwięku nie da się wyłączyć poza trybem "Individual", a każdorazowe uruchomienie pojazdu sprawi, że musimy albo zmienić tryb jazdy, albo słuchać sztucznego dźwięku silnika.

Skoda przyzwyczaiła nas do tego, że sportowy charakter RS'a ukrywany jest pod niemal cywilnym nadwoziem, chyba że zdecydujemy się na dedykowany kolor Mamba Green – bez dopłaty. Jaskrawy lakier świetnie współgra z czarnymi detalami Octavii RS jak grill czy lusterka. 19 calowe felgi aluminiowe przy jednocześnie obniżonym o 15 milimetrów zawieszeniu również dodają odpowiedniego charakteru. Wszystko to zamknięte w rodzinnym kombi.

We wnętrzu czesi również nie przesadzili z nadmiarem sportowych detali. Umieszczono tu sportową kierownicę sygnowaną logo RS, a także sportowe fotele ze zintegrowanym zagłówkiem. Poza tym jest to typowa Octavia czwartej generacji. Skoda skupiła się tu na minimalizmie, tracąc ze swojej ergonomii poprzednich modeli. Przede wszystkim brakuje mi klasycznych przycisków klimatyzacji, niemal

wszystko przerzucono do systemu multimedialnego.

Cyfrowe zegary to standard w RS'ie. Są czytelne i dają spore możliwości personalizacji, m.in. możliwość wyświetlania map nawigacji. System multimedialny jest rozbudowany, ale mimo to intuicyjny. Przeniesiony panel klimatyzacji do ekranu multimedialów został umieszczony tak, by podstawowe funkcje były dostępne w każdym momencie jak np. wybór temperatury. Poza standardowymi funkcjami klimatyzacji są też opcje szybkiego wyboru jak "ogrzej stopy", które pozwalają jednym kliknięciem na ustawienie nawiewów w konkretny sposób. Opcjonalne nagłośnienie Canton nie jest rewelacyjne, ale niska cena dopłaty rekompensuje przyzwoite brzmienie.

Materiały użyte we wnętrzu są dobrej jakości i są dobrze spasowane. Pozostała natomiast bolączka Skody, którą są trzeszczące boczki drzwi na wybojach. Jedną z głównych zalet Octavii jest jej przestronność i na tym polu nie zawodzi. Wnętrze pomieści bez większych problemów nawet piątkę dorosłych osób, a bagażnik ma pojemność od 640 do 1700 litrów. Haczyki i boczne przegrody pomagają w utrzymaniu porządku. Po złożeniu kanapy brakuje jednak płaskiej podłogi.

Trudno mówić o Octavii RS TDI jako o aucie sportowym. Jest to jednak samochód o bardzo dobrych osiągnięciach, a zarazem praktyczne. RS TDI z pewnością ma uzasadnienie pod względem oszczędności, jeśli auto będzie robiło sporo kilometrów to będzie to wybór niemal idealny. Diesel ma jeszcze jedną zaletę, można go wybrać z napędem 4x4, który poprawi znacznie trakcję oraz przyjemność z jazdy. Dodatkowo wersja RS ma bogate wyposażenie standardowe jak np. reflektory MATRIX, czy aktywny tempomat, co dodatkowo może uzasadniać wyższą cenę modelu, która w wersji nadwoziowej kombi z silnikiem Diesla zaczyna się od 160 tysięcy złotych.



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



**Chcesz zbudować stację paliw
i potrzebujesz wsparcia w tym procesie?**

**Prowadzisz już stację paliw
i myślisz o wybudowaniu nowej?**

**Poszukujesz obiektywnej informacji o przychodach
i kosztach działania stacji paliw?**

Jesteśmy grupą
doświadczonych analityków,
doradców biznesowych i prawników.
Od 20 lat pomagamy firmom
z branży paliwowej,
w tym stacjom i sieciom stacji,
w poprawie wyników finansowych,
poprzez zwiększanie przychodów
i kontrolę kosztów.

Skorzystaj
z kompleksowego wsparcia
w zaplanowaniu, budowie
i uruchomieniu stacji paliw!
Przełożymy pomysł
na konkretny
proces inwestycyjny.

**Świadczymy szeroki zakres wsparcia,
z którego korzystać można zarówno kompleksowo,
jak tylko w wybranych obszarach.**

Nasze usługi to:

- ✓ ocena wskazanego terenu pod kątem opłacalności budowy stacji
- ✓ przygotowanie biznesplanu w zakresie kosztorysu CAPEX i rachunku wyników
- ✓ wsparcie prawne w zakresie np. przygotowania umów, uzyskania koncesji i pozwoleń
- ✓ wybór optymalnego dla danej okolicy formatu stacji
- ✓ wsparcie w doborze projektanta (architekta), wykonawcy budowy stacji i podwykonawców
- ✓ opracowanie kompleksowego systemu zakupów paliw i polityki sprzedaży
- ✓ pomoc w operacyjnym przygotowaniu stacji do działania – wsparcie w rekrutacji pracowników, opracowaniu procedur, uruchomieniu stacji.