

M A G A Z Y N B R A N Ż O W Y C H I N S P I R A C J I

Na Stacji Paliw

Temat numeru

Nr 3/2026 (44) | lipiec-wrzesień 2026

Zwierzęta na stacji paliw

Rynek paliw
okiem regulatora

Opłaty koncesyjne w górę?
Projekt zmiany Prawa Energetycznego

Z Shell biznes się opłaca. 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

🌐 shell.pl/franczyza



Spis treści

WYDARZENIA

- Newsy z rynku 4

TEMAT NUMERU

- Stacja paliw przyjazna zwierzętom 6

RYNEK PALIWOWY

- Rynek paliw okiem regulatora 9
- Opłaty koncesyjne w górę? Projekt zmiany Prawa Energetycznego 13

ARTYKUŁ SPONSOROWANY

- Zbuduj stabilny biznes z Programem Partnerskim Energia paliw 16

TWOJA STACJA

- 9 zł za diesla? Niestety coraz bliżej 18

PRAWNIK RADZI

- Windfall tax 2.0 – kluczowe zmiany w nowym projekcie 22

LIFESTYLE

- Prądkowana klasyka, czyli co warto wiedzieć o sztruksie 24

MOTORYZACJA

- Volvo EX90 dlaczego oni zrobili to w taki sposób? 26

PODRÓŻE

- Lizbona bez filtrów w 48 godzin: zabytkowe tramwaje, strome uliczki i punkty widokowe 30

Na Stacji Paliw

MAGAZYN BRANŻOWYCH INSPIRACJI

Redaguje zespół w składzie:

Jakub Bogucki – Redaktor Naczelny
Szymon Araszkiewicz
Grzegorz Maziak
Magdalena Robak

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

Zapraszamy do kontaktu z nami.

Na wszystkie prośby i pytania postaramy się odpowiedzieć jak najszybciej.



Od redaktora

Droży Czytelnicy,

oddajemy w Państwa ręce kolejny numer naszego Magazynu – wydanie, w którym przyglądamy się najważniejszym wydarzeniom, zmianom i wyzwaniom kształtującym dziś rynek paliw i energii. Jak zwykle staramy się spojrzeć na bieżące informacje nie tylko przez pryzmat samych liczb i nagłówków, ale także ich konsekwencji dla przedsiębiorców, regulatorów i całej branży.

Nie brak w tym numerze tematów, które pokazują, że rynek paliw to nie tylko ceny, kontrakty i regulacje. W naszym materiale poświęconym zwierzętom na stacji paliw przyglądamy się zagadnieniu z nieco innej perspektywy, pokazując różnorodność tematów obecnych w branży.

Nie uciekamy również od tematów, które bezpośrednio dotyczą kierowców i konsumentów. 9 zł za litr – i co dalej? To pytanie, które jeszcze niedawno mogło wydawać się czarnym scenariuszem, dziś wymaga poważnej analizy. Warto zastanowić się nie tylko nad samą wysokością cen, ale także nad tym, jakie mechanizmy stoją za ich zmianami i co może wydarzyć się dalej.

Ważnym elementem tego numeru jest również otoczenie prawne i instytucjonalne rynku – dlatego rozmawiamy z Urzędem Regulacji Energetyki i zgłębiamy zmianę prawa koncesyjnego – to tematy, które mają zasadnicze znaczenie zarówno dla dużych podmiotów, jak i mniejszych przedsiębiorców.

Zapraszam Państwa do lektury naszej najnowszej produkcji. Mamy nadzieję, że znajdą w nim Państwo zarówno najważniejsze informacje, jak i szerszy kontekst potrzebny do oceny tego, co dzieje się na rynku.

Życzę dobrej lektury!

DR JAKUB BOGUCKI
REDAKTOR NACZELNY

Newsy z rynku

Największe sieci paliw mają już 4532 stacje



Według ISBnews a koniec sierpnia 2026 roku siedmiu największych operatorów stacji paliw w Polsce – Orlen, BP, Moya, MOL, Shell, Circle K i Avia – zarządzało łącznie 4532 obiektami, czyli o cztery więcej niż miesiąc wcześniej. Liderem pozostaje Orlen z 1969 stacjami, przed BP z 573 i Moya z 549 obiektami, a największe sieci odpowiadają łącznie za około 57,2 proc. wszystkich stacji w kraju. W ujęciu rocznym liczba stacji tych operatorów zwiększyła się o 19.

URE: szara strefa obejmuje 4 proc. rynku paliw



Urząd Regulacji Energetyki szacuje, że w 2025 roku około 4 proc. polskiego rynku paliw ciekłych znajdowało się w szarej strefie, tyle samo co rok wcześniej. URE wskazuje, że to znacznie mniej niż w przeszłości, gdy nielegalny obrót odpowiadał za 20-30 proc. rynku, jednak z tytułu konsumpcji oleju napędowego Skarb Państwa miał w ubiegłym roku stracić około 2,5 mld zł z VAT, akcyzy i opłaty paliwowej. Urząd postuluje m.in. uszczelnienie tranzytu paliw, większy nadzór nad składami podatkowymi oraz rejestrację plastikowych zbiorników paliwowych wykorzystywanych przez odbiorców końcowych.

RARS zwiększa pojemności magazynowe na diesel



Rządowa Agencja Rezerw Strategicznych zabezpieczyła na 2026 rok około 200 tys. metrów sześciennych pojemności magazynowych przeznaczonych na olej napędowy. Jak wyjaśnił wiceminister energii Konrad Wojnarowski, wielkość obowiązkowych zapasów zależy m.in. od krajowego zużycia paliw, a zmiany konsumpcji wpływają na wymagany poziom rezerw. RARS ma również wspierać mniejszych producentów i handlowców, którzy zgłaszają problemy ze znalezieniem odpowiednich magazynów do przechowywania obowiązkowych zapasów.

Moya z jesiennymi rabatami dla użytkowników aplikacji



Sieć Moya przygotowała dla użytkowników aplikacji Super MOYA jesienną promocję obejmującą cztery kupony paliwowe z rabatami rosnącymi od 10 do nawet 40 gr za litr. Akcja potrwa od 22 września do 18 października 2026 roku, a kupony można wykorzystać raz w tygodniu przy tankowaniu maksymalnie 50 litrów paliwa, z wyłączeniem LPG. Warunkiem udziału jest aktywacja pierwszego kuponu z rabatem 10 gr/l, po którego wykorzystaniu w aplikacji automatycznie odblokowywany jest kolejny.

Na Dolnym Śląsku co trzy godziny kradną paliwo



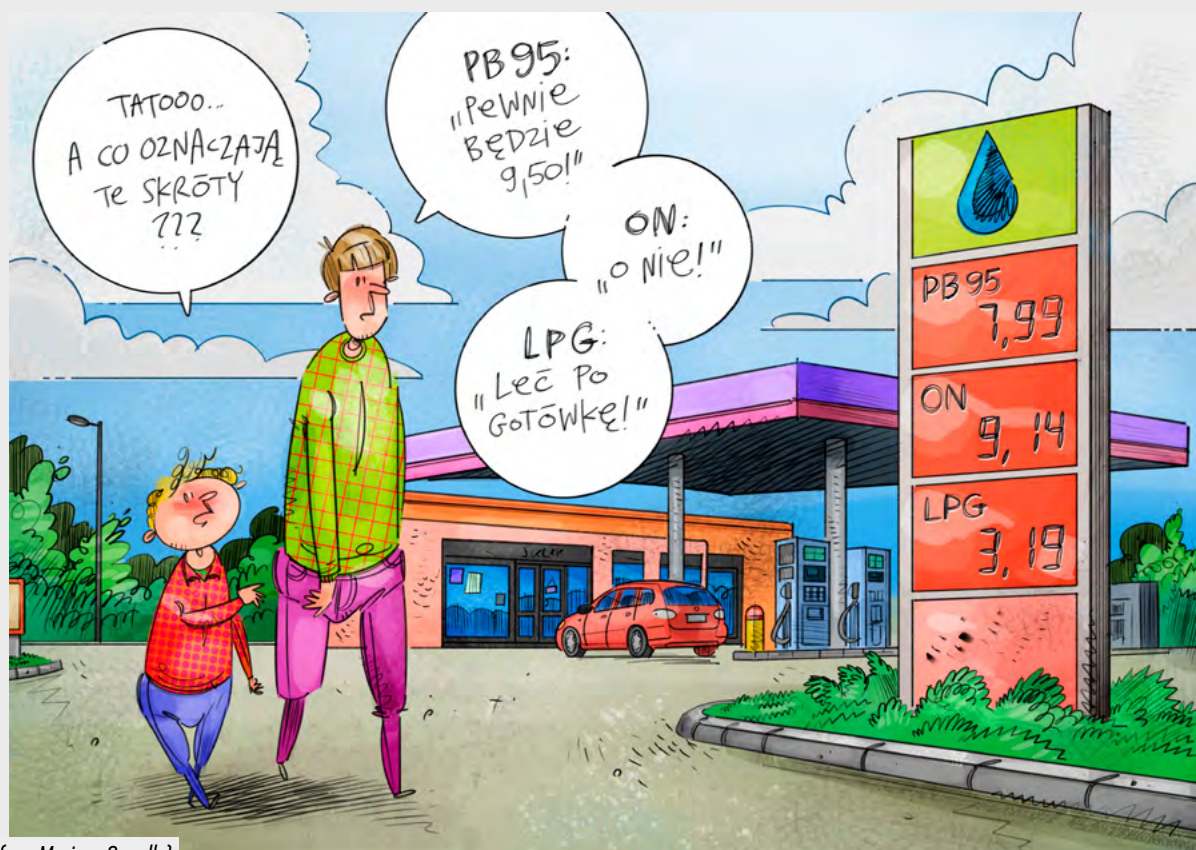
Od początku 2026 roku na dolnośląskich stacjach odnotowano już ponad 2600 przypadków kradzieży paliwa, co oznacza średnio jeden incydent co trzy godziny. Policja podaje, że wykrywalność tego typu przestępstw sięga 70 proc., a w ostatnim kwartale liczba zgłoszeń w niektórych miejscowościach wyraźnie wzrosła. W samym Lubinie w lipcu odnotowano 82 kradzieże, podczas gdy w sierpniu było ich 40.

MOL otworzył ósmą stację w Polsce w tym roku



MOL Polska uruchomił nową franczyzową stację paliw w Świecku przy autostradzie A2, w pobliżu polsko-niemieckiej granicy. To ósmy obiekt otwarty przez sieć w Polsce od początku 2026 roku, a jego lokalizacja ma służyć zarówno kierowcom indywidualnym, jak i klientom flotowym obsługującym międzynarodowy transport. Firma podkreśla, że rozwój sieci w kluczowych punktach komunikacyjnych ma zwiększać jej dostępność i konkurencyjność.

Paliwa z uśmiechem



(rys. Mariusz Sopyłło)

Stacja paliw przyjazna zwierzętom

Magdalena Robak

Lubimy zwierzęta. W 2025 roku populacja psów i kotów przekraczała w Polsce 13,5 mln – takie statystyki za serwisem worldpopulationreview podał Związek Przedsiębiorstw Finansowych w Polsce. Oznacza to, że w Europie jesteśmy w czołówce pod względem ich liczby w gospodarstwach domowych.

Badanie „Zwierzęta domowe a plany urlopowe Polaków”, zrealizowanego przez Quality Watch dla BIG InfoMonitor w 2024 roku, dowodzi że co piąty właściciel zabierał swojego pupila na wakacje. Z analiz portalu rezerwacyjnego Slowhop wynika natomiast, że 99 proc. podróżujących ze zwierzętami to posiadacze psów, choć zdarzają się też wyjazdy z kotami, końmi, jaszczurkami, a nawet jastrzębiami. Na turystycznej mapie Polski rośnie również liczba miejsc „pet friendly”, które w bazie Slowhop stanowią już prawie 80 proc.¹

Wspólna wyprawa ze zwierzęciem może być zarówno przyjemnym przeżyciem, jak i nie lada wyzwaniem, bo podobnie jak człowiek, odczuwa on niepokój, zmęczenie czy głód. Przerwa w długiej trasie wydaje się więc być koniecznością, powstaje jednak pytanie, w jakim miejscu, podczas jazdy samochodem, ją zrobić. Pod tym względem ciekawie prezentują się Stany Zjednoczone, gdzie część stacji paliw oferuje rozwiązania, które sprawiają, że podróżowanie z czworonogiem staje się o wiele wygodniejsze. Niektóre z nich posiadają np. ogrodzone wybiegi przystosowane do zaspokojenia psich potrzeb. Psy mogą też liczyć na smaczną przekąskę, jaką ich właściciele otrzymają w gratisie przy płaceniu za tankowanie. Jeszcze lepiej sytuacja wygląda w Turcji na wybranych stacjach



¹ Dane z 2026 roku, podane za Polską Agencją Prasową.

Pojawianie się na mapach stacji paliw obiektów przyjaznych zwierzętom odzwierciedla zmieniającą się w XXI wieku świadomość społeczną i umacniającą się tendencję uwzględniania zwierząt w przestrzeni publicznej.



fot.: www.magnific.com

M Oil działających w ramach projektu „Stacje Przyjazne Zwierzętom”. Kierowcy podczas zakupu paliwa czy artykułów spożywczych mają możliwość zostawienia swoich zwierząt w strefach „Przyjaznych Życiu”. Znajdują się w nich nie tylko miski z jedzeniem i wodą, wydzielone obszary do mycia psów, ale również place zabaw i domki dla kotów, kojce dla bezdomnych psów czy ogrody, w których czworonożni pupile mogą się swobodnie poruszać. Pojawianie się na mapach stacji paliw obiektów przyjaznych zwierzętom odzwierciedla zmieniającą się w XXI wieku świadomość społeczną i umacniającą się tendencję uwzględniania zwierząt w przestrzeni publicznej. Hiszpański Związek Kynologiczny – Real Sociedad Canina de España (RSCE) przedstawił szczegółowo rozwiązania, które powinny posiadać stacje benzynowe, aby mogły zostać uznane za prawdziwie „przyjazne czterem łapom”. Niezbędne są więc na nich poidła i pojemniki, gwarantujące stały dostęp do świeżej, czystej wody oraz ciche miejsca do odpoczynku z trwałymi i łatwymi do czyszczenia meblami. Warto ustawić też na nich automaty z karmą

i zabawkami, a w celu zapewnienia psom komfortu i zapobieganiu ucieczkom zainstalować bezpieczne punkty mocowania, które pozwolą właścicielom przytrzymać je podczas tankowania czy wchodzenia do sklepu. O ile pozwala na to wielkość działki, rekomenduje się ponadto zorganizowanie na stacjach specjalnych miejsc do zabawy lub ćwiczeń.

Potrzeby „braci mniejszych” zaczynają rozumieć właściciele stacji paliw również w Polsce, choć do światowych standardów jeszcze trochę nam brakuje. Już przed laty przed obiektami Orlenu i Lotosu (dziś MOL) stały pojemniki z wodą, a w punktach należących do drugiej z wymienionych sieci można było też otrzymać bezpłatne plastikowe miski do zabrania w dalszą podróż. W 2025 roku stacje Avia, jako pierwsze w kraju włączyły się w projekt #ZnapędemNa4Łapy, zainicjowany i realizowany przez Atelier Wartości. W jego ramach w wybranych obiektach zlokalizowanych przy trasach szybkiego ruchu zamontowano dyżurne apteczki pierwszej pomocy dla psów i kotów pod nazwą „Pet Care on the Go”. ►

82 proc. badanych deklaruje, że obecność na stacjach rozwiązań przyjaznych pupilowi zachęciłaby ich do wyboru tej właśnie lokalizacji.

- Znalazły się w nich środki do dezynfekcji ran, opatrunki żelowe łagodzące ból i wspomagające gojenie, kleszczołapki umożliwiające bezpieczne usunięcie pasożyta, nożyczki, rękawiczki, kompresy gazowe oraz instrukcja szybkiej pomocy przedweterynaryjnej. W tym roku do projektu dołączył MOL Polska, podejmując decyzję o udziale po wcześniejszym przeanalizowaniu jego założeń. Na stronie koncernu czytamy: „Jak wynika z badania IQS dla MOL Polska, 87 proc. badanych podróżuje samochodem ze swoim psem lub kotem przynajmniej kilka razy w roku. Dla wielu z nich postój na stacji paliw jest jednocześnie przerwą dla zwierzęcia – trzy czwarte badanych zatrzymuje się tam z myślą o jego potrzebach, takich jak napojenie, krótki spacer czy odpoczynek”. Jednocześnie 82 proc. badanych deklaruje, że obecność na stacjach rozwiązań przyjaznych pupilowi zachęciłaby ich do wyboru tej właśnie lokalizacji. Najczęściej wskazywanym udogodnieniem jest dostęp do świeżej wody – 72 proc. respondentów uznaje go za poprawiający dobrostan pupila i zwiększający bezpieczeństwo podróży, zaś blisko połowa badanych (45 proc.) wymienia możliwość skorzystania z dyżurnej apteczki pierwszej pomocy dla psa lub kota. I te właśnie zestawy pojawiły się pilotażowo na dziesięciu stacjach autostradowych MOL o największym wakacyjnym ruchu, a przed wszystkimi obiektami sieci udostępniono miski z wodą, dzięki czemu kierowcy mogą zadbać o nawodnienie swoich czworonożnych towarzyszy także w trakcie krótszych postojów. Jednym z celów, jaki nadano projektowi, jest również zwrócenie uwagi na bezpieczeństwo zwierząt w trasie, bo jak dowodzi badanie IQS, tylko 40 proc. kierowców podróżujących z nimi



deklaruje, że potrafiłoby udzielić im pierwszej pomocy. Oczywiście, na wypadek poważniejszych zdarzeń niezbędny jest kontakt z lekarzem weterynarii, ale podstawowe wyposażenie apteczki może pomóc opiekunowi ukoić swoje nerwy i zwierzątko w oczekiwaniu na profesjonalną pomoc oraz właściwie zareagować, gdy przytrafi się mu drobny uraz. Jak informuje MOL, pilotaż pozwoli ustalić, jak rozwiązania odpowiadające na potrzeby podróżujących ze zwierzętami funkcjonują w miejscach o dużym natężeniu ruchu, a zebrane doświadczenia i opinie kierowców posłużą do oceny możliwości rozwijania podobnych rozwiązań w całej sieci.



Potrzeby „braci mniejszych” zaczynają rozumieć właściciele stacji paliw również w Polsce, choć do światowych standardów jeszcze trochę nam brakuje. Już przed laty przed obiektami Orlenu i Lotosu (dziś MOL) stały pojemniki z wodą...

Rynek paliw okiem regulatora

Prezes Urzędu Regulacji Energetyki opublikował niedawno „Raport rynkowy – Paliwa ciekłe” za rok 2025. Na pytania redakcji „Na Stacji Paliw” dotyczące pojawiających się w nim postulatów zmian odpowiada biuro prasowe Urzędu Regulacji Energetyki.

Jak z perspektywy regulatora wygląda obecnie sytuacja na rynku paliw ciekłych w Polsce? Czy ostatnie wydarzenia na świecie mogą negatywnie wpłynąć na jego funkcjonowanie?

Rynek paliw ciekłych w Polsce opiera się na krajowym wytwarzaniu paliw ciekłych, ich imporcie i eksporcie. Kierunki dostaw na rynek paliw ciekłych są zdywersyfikowane – przywóz paliw ciekłych dotyczy w głównej mierze innych kierunków niż Bliski Wschód (poprzez cieśninę Ormuz). Nie wydaje się, aby ostatnie wydarzenia geopolityczne w sposób znaczący wpłynęły na funkcjonowanie sektora paliw ciekłych.

Na niskim poziomie utrzymuje się liczba kontroli prowadzonych przez Prezesa URE, ale w ostatnich dwóch latach widać skokowy wzrost liczby czynności sprawdzających – z czego to wynika i na czym one polegają?

Prezes URE, poza wspomnianymi wyżej kontrolami, przeprowadza również czynności sprawdzające na rynku paliw ciekłych. Mają one na celu ustalenie, czy przedsiębiorcy spełniają warunki prowadzenia działalności objętej koncesjami. Czynności takie w znaczącej części przypadków nie angażują przedsiębiorców, gdyż polegają na analizie informacji już posiadanych przez Regulatora (np. o eksploatowanej ►

- infrastrukturze, formularzach opłaty koncesyjnej) lub też na podstawie informacji posiadanych przez inne organy (np. rejestr podatników VAT, sprawozdania finansowe spółek prawa handlowego, zapisy rejestru SENT).

Czynności te w dużej mierze wykonywane są z wykorzystaniem narzędzi informatycznych opracowanych we własnym zakresie przez merytorycznych pracowników Urzędu.

Prezes URE wśród wymaganych zmian legislacyjnych wskazuje potrzebę rejestracji zbiorników plastikowych zlokalizowanych u odbiorców końcowych – skąd taki postulat? Jak duży w Państwa ocenie jest to rynek, kogo miałyby obejmować proces rejestracji i jak miałyby przebiegać?

Nie jest znana nawet przybliżona liczba eksploatowanych przez odbiorców końcowych zbiorników z paliwami ciekłymi. Szacuje się, że jest to liczba od 15 do 25 000. Oznacza to, że liczba tych zbiorników jest ponad dwukrotnie większa od liczby eksploatowanych stacji paliw ciekłych. Ze zbiorników tych paliwa dostarczane są do pojazdów osobowych, ciężarowych, ciągników rolniczych, maszyn nieporuszających się po drogach, rekreacyjnych jednostek pływających.

Obowiązek zgłaszania do Prezesa URE takich zbiorników miałyby na celu umożliwienie ustalenia, czy paliwa do nich dostarczane pochodzą z legalnych źródeł oraz czy miejsce ich posadowienia jest zgodne z obowiązującymi przepisami prawa. Koncepcja zakłada rejestrację elektroniczną bez konieczności przesyłania dokumentów w formie papierowej.

Inną z postulowanych zmian jest ustalenie zasad, które pozwolą na tankowanie m.in. pojazdów szynowych bezpośrednio z cystern. Czy trwają lub są planowane prace nad takimi rozwiązaniami prawnymi, które byłyby dużym ułatwieniem dla firm zajmujących się obrotem paliwami ciekłymi?

Temat uregulowania dopuszczalności zaopatrywania w paliwa ciekłe spalinowego taboru kolejowego dostrzegany jest już od dłuższego czasu zarówno przez Prezesa URE, jak i przez przedstawicieli branży paliw ciekłych.

Kwestia dopuszczalności zaopatrywania szynowych pojazdów spalinowych (a także małych jednostek żeglugi śródlądowej i morskiej oraz małych statków powietrznych), była oraz jest również obecnie przedmiotem opiniowania instytucji państwowych w ramach tworzenia nowych aktów prawnych oraz zmiany aktów obowiązujących. Do chwili obecnej prace w tym zakresie nie zostały jeszcze ukończone.

Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia organu koncesyjnego w zakresie funkcjonowania rynku paliw ciekłych, w tym faktycznego zaopatrywania szynowych pojazdów spalinowych w paliwa napędowe, należy zauważyć, że – w ocenie Regulatora – obowiązek posiadania koncesji w zakresie obrotu paliwami ciekłymi obejmuje wszystkich przedsiębiorców, którzy prowadzą działalność w zakresie obrotu paliwami ciekłymi (poza przedsiębiorcami prowadzącymi działalność podlegającą wyłączeniu z obowiązku uzyskania koncesji), polegającą na zakupie i dalszej odsprzedaży paliw ciekłych – niezależnie od tego, w jaki sposób obrót ten jest realizowany (np. sprzedaż detaliczna na stacji paliw, handel obwoźny przy wykorzystaniu cystern, czy też pośrednictwo w sprzedaży paliw ciekłych). Obrotem zaś jest działalność gospodarcza polegająca na handlu hurtowym albo detalicznym paliwami lub energią (art. 3 pkt 6 ustawy – Prawo energetyczne).

Detaliczny obrót paliwami ciekłymi zasadniczo dokonywany jest za pośrednictwem stacji paliw, będącej obiektem budowlanym, spełniającym określone wymagania. I tak, zgodnie z przepisami Prawa energetycznego (art. 3 pkt 10h), stacja paliw ciekłych to zespół urządzeń służących do zaopatrywania w paliwa ciekłe w szczególności pojazdów, w tym ciągników rolniczych, maszyn nieporuszających się po drogach, a także rekreacyjnych jednostek pływających.

Powyższe istotnie prowadzi zatem do wniosku, że zasilanie spalinowych pojazdów szynowych w paliwa napędowe może być realizowane wyłącznie za pośrednictwem stacji paliw oraz kontenerowych stacji paliw, stanowiących obiekt budowlany spełniający określone wymagania. Zatem niedopuszczalne z tego punktu widzenia wydaje się być zaopatrywanie zbiorników spalinowych pojazdów szynowych bezpośrednio z cystern drogowych, przeznaczonych – co do zasady – do transportu ropy naftowej i produktów naftowych.

Należy ponadto zwrócić uwagę, że dystrybucja i przeładunek ropy naftowej i produktów naftowych

w obiektach i na terenach nieprzeznaczonych do tego celu są zabronione (§ 4 ust. 1 pkt 20 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów).

Zaopatrywanie spalinowych pojazdów szynowych w paliwa napędowe dopuszczalne jest wyłącznie przy wykorzystaniu stacji paliw ciekłych. Sprzedaż paliw ciekłych z wykorzystaniem stacji kontenerowej jest dozwolona wyłącznie w celu zaopatrzenia w paliwa ciekłe Sił Zbrojnych, jednostek pływających żegluga morskiej i śródlądowej, kolejnictwa oraz statków powietrznych lotnictwa cywilnego, a także w celu realizacji inwestycji o znaczeniu krajowym (art. 43a ustawy - Prawo energetyczne). Zatem ustawodawca, uwzględniając szczególny charakter sektora kolejowego, dopuścił możliwość zaopatrywania spalinowych pojazdów szynowych nie tylko na powszechnych, przystosowanych do tego celu stacjach paliw, ale również przy wykorzystaniu stacji kontenerowych, a więc stacji o konstrukcji umożliwiającej ich przemieszczenie (art. 3 pkt 10i ustawy - Prawo energetyczne). Co istotne, kontenerowe stacje paliw, niezależnie od

odmienności konstrukcyjnej, muszą spełniać wymagania rozporządzenia 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, określone dla konwencjonalnych stacji paliw ciekłych, w tym wymagań ochrony środowiska.

Konkludując należy wskazać, że - w ocenie Prezesa URE - niewątpliwie koniecznym jest podjęcie szeroko rozumianych działań legislacyjnych w celu utworzenia spójnego systemu prawnego regulującego dopuszczalność zaopatrywania spalinowych pojazdów szynowych, w którym zostaną jasno określone odpowiedzialności i kompetencje organów oraz sposób i forma realizacji istniejących norm prawnych. Wynika to z faktu istnienia potrzeb zapewnienia sprawności i bezpieczeństwa transportu kolejowego. Jednakże - uwzględniając aktualny stan prawny - stwierdzić należy, że działania te powinny objąć nie tylko brzmienie ustawy - Prawo energetyczne, ale również regulacje obejmujące bezpieczeństwo pożarowe, ochrony środowiska, a także związane z zakresem dopuszczalności ►



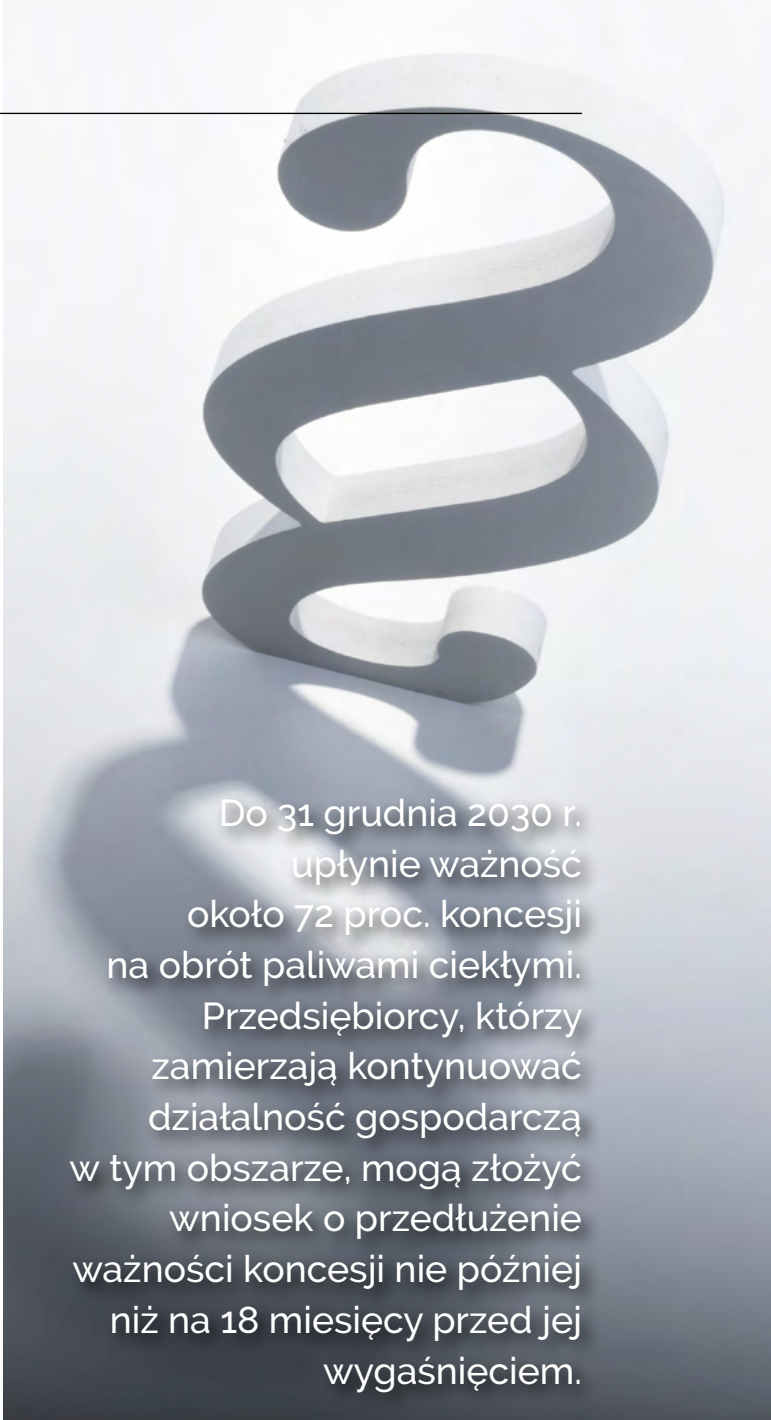
- użytkowania i wykorzystywania środków transportu paliw ciekłych. Koniecznym może okazać się również uwzględnienie tej kwestii w przepisach ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości, aby zapewnić możliwość kontroli jakości paliw dostarczanych w opisany sposób. Z uwagi zaś na fakt, że ewentualne dopuszczenie stosowania środków transportu paliw ciekłych (tu: cystern drogowych) dla potrzeb bezpośredniego zasilania w paliwa napędowe spalinowych pojazdów szynowych, dotyczyć ma realizowania działalności polegającej na obrocie paliwami ciekłymi (a więc objętej obowiązkiem posiadania koncesji na obrót paliwami ciekłymi, o której mowa w art. 32 ust. 1 pkt 4 lit. a ustawy – Prawo energetyczne), zasadnym wydaje się wprowadzenie do ustawy regulacji związanych z dopuszczalnością dokonywania obrotu paliwami ciekłymi przy wykorzystaniu środków transportu paliw ciekłych w sposób co do zasady zastrzeżony dla stacji paliw ciekłych.

Niezależnie zaś od tego, koniecznym wydaje się również wypracowanie regulacji obejmujących zagadnienia techniczne, których zastosowanie pozwoli na zachowanie bezpieczeństwa pożarowego i ochrony środowiska w trakcie realizacji czynności zasilania w paliwa napędowe spalinowych pojazdów szynowych bezpośrednio ze zbiorników środków transportu paliw ciekłych.

Jakie wyzwania dla Urzędu Regulacji Energetyki rysują się w obszarze paliw ciekłych na najbliższe lata?

Do 31 grudnia 2030 r. upłynie ważność około 72 proc. koncesji na obrót paliwami ciekłymi. Przedsiębiorcy, którzy zamierzają kontynuować działalność gospodarczą w tym obszarze, mogą złożyć wniosek o przedłużenie ważności koncesji nie później niż na 18 miesięcy przed jej wygaśnięciem.

Niewątpliwie obsługa tak dużej liczby wniosków (około 3 700) będzie stanowiła duże wyzwanie tak dla Urzędu, jak i dla samych przedsiębiorców. Dlatego też Regulator podejmuje czynności zachęcające przedsiębiorców do jak najszybszego składania stosownych wniosków, tak aby ich procedowanie nie wiązało się ze stresem wywołanym walką z czasem. Zalecane jest złożenie wniosków o przedłużenie okresu obowiązywania koncesji wraz z wnioskami o dokonanie innych zmian, jak np. rozszerzenie czy ograniczenie zakresu koncesji.



Do 31 grudnia 2030 r.
upłynie ważność
około 72 proc. koncesji
na obrót paliwami ciekłymi.
Przedsiębiorcy, którzy
zamierzają kontynuować
działalność gospodarczą
w tym obszarze, mogą złożyć
wniosek o przedłużenie
ważności koncesji nie później
niż na 18 miesięcy przed jej
wygaśnięciem.

W najbliższej przyszłości istotnym działaniem Prezesa URE będzie również realizacja zadań wynikających z prawa Unii Europejskiej w obszarze rozwoju paliw lotniczych zawierających biokomponenty, koncesjonowanie paliw pochodzących z przerobu odpadów, zmiany w sposobie realizacji NCW oraz wdrożenie dyrektywy RED III. Ważnymi kierunkami działań Prezesa URE na kolejne lata jest dalsza cyfryzacja procedur, uproszczenie sprawozdawczości i koncesjonowania przy zachowaniu wymogów prawidłowego wykonywania działalności, a także edukacja i komunikacja z przedsiębiorcami.

Opłaty koncesyjne w górę?

Projekt zmiany
Prawa Energetycznego

dr Szymon Araszkiewicz

Rząd proponuje zmiany w Prawie Energetycznym dotyczące opłat koncesyjnych – miałyby one wzrosnąć. Jeśli przepisy wejdą w życie, firmy zapłacą opłatę wg nowych zasad już w przyszłym roku, na podstawie wyników z 2026 r. Przedstawiamy syntezę założeń planowanej nowelizacji, istotnych dla branży paliwowej (nie piszemy więc o zmianach dotyczących np. rynku energii elektrycznej, które też są planowane). Projekt na razie jest na wczesnym etapie procesu legislacyjnego, najbliższe tygodnie pokażą, czy nowe zasady wejdą w życie.

Tekst przedstawia stan na 25. września 2026. Ze szczegółami propozycji zmian w ustawie i stanem prac nad ich uchwaleniem można zapoznać się na stronach Rządowego Centrum Legislacji, pod adresem www.legislacja.gov.pl. Projekt ma numer w wykazie UD457.

W uzasadnieniu do zmian czytamy, że ich celem jest dostosowanie wysokości opłat do przychodów przedsiębiorstw oraz kosztów wykonywania zadań przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki. Wnioskodawca – Ministerstwo Energii – zwraca też uwagę, że minimalne poziomy opłaty koncesyjnej nie zmieniły się od 2018 r.

1. Minimalne i maksymalne wysokości opłaty koncesyjnej

Obecnie:

opłata koncesyjna nie może być niższa niż 1 tys. PLN i wyższa niż 2,5 mln PLN (art. 34 ust. 3 Prawa Energetycznego).

Wg projektu zmian: minimalna wysokość opłaty koncesyjnej ma wynosić 5 tys. zł i być corocznie waloryzowana średniorocznym wskaźnikiem cen towarów i usług konsumpcyjnych. Zniesiony zostanie maksymalny poziom opłaty koncesyjnej. ►

W projekcie zmiany ustawy i w opracowaniach na ten temat poruszana jest też kwestia „opłaty przedkoncesyjnej”. To pojęcie odnosi się do rynku elektroenergetycznego i określonego typu firm działającego na nim. Nie jest więc to kwestia bezpośrednio

związana z rynkiem paliwowym i z działalnością na nim, nie jest to, o co pytają zainteresowani tematem przedsiębiorcy, opłata składana wraz z wnioskiem koncesyjnym (np. za wydanie koncesji, przedłużenie czy zmianę zakresu) – są to zupełnie osobne kwestie.

► 2. Współczynniki stosowane do obliczania opłaty

Obecnie: wysokość opłaty koncesyjnej to iloczyn przychodów przedsiębiorstwa, uzyskanych ze sprzedaży towarów lub usług w zakresie jego działalności objętej koncesją osiągniętych w roku powstania obowiązku wnieśnięcia opłaty, oraz odpowiedniego dla rozliczanej działalności współczynnika (art. 34 ust. 2 Prawa Energetycznego). Współczynniki wskazane są natomiast w rozporządzeniu Rady Ministrów z dn. 12 października 2021 r. w sprawie opłaty koncesyjnej. I tak np. dla obrotu paliwami ciekłymi wysokość współczynnika to 0,0003, taka sama jest jego wysokość dla wytwarzania, magazynowania, przesyłania lub dystrybucji paliw i obrotu paliwami z zagranicą.

Wg projektu zmian: współczynnik dla wyliczania wysokości opłaty koncesyjnej m.in. od obrotu paliwami wynosić ma 0,003. Dla wskazanych powyżej pozostałych rodzajów działalności na rynku paliwowym także.

3. Ustawowe ustalenie wysokości współczynników

Obecnie: wysokość współczynników jest ustalana na podstawie rozporządzenia. Prawo Energetyczne zawiera wskazanie dla Rady Ministrów do określenia właśnie w drodze rozporządzenia szczegółowych zasad obliczania i wnoszenia opłaty koncesyjnej (art. 34 ust. 6).

Wg projektu zmiany ustawy: do ustawy Prawo Energetyczne dodane zostaną zapisy regulujące wyliczanie i wnoszenie opłaty koncesyjnej – dziś wynikające z rozporządzeń. Również wysokość współczynników, stosowanych do wyliczenia opłaty koncesyjnej z poszczególnych rodzajów działalności (jak wspomnieliśmy powyżej – wyższa od dzisiejszych poziomów), znajdzie się już bezpośrednio w ustawie. Nie będzie więc konieczne wydawanie rozporządzeń wykonawczych do ustawy w zakresie opłat – te postanowienia zyskałyby rangę ustawową.

4. Kiedy byłyby stosowane nowe opłaty?

Jeśli zaproponowane zmiany wejdą w życie, to już za rok 2026 opłata koncesyjna obliczana będzie i płacona w 2027 r. wg nowych stawek (z zastosowaniem nowych współczynników).

Zachęcamy do śledzenia procesu legislacyjnego i dalszych losów tej propozycji.

Będziemy też o tym branży i naszych czytelników informowali, za pośrednictwem prowadzonych przez nas publikatorów (np. portalu branżowego e-petrol.pl).

Certyfikat jakości na Twojej stacji

**Paliwa
BAQ**

JAKOŚĆ GRUPY ORLEN



Dołącz do Programu dla niezależnych stacji paliw

www.paliwabaq.orlen.pl

Zbuduj stabilny biznes z Programem Partnerskim Energia paliw

W marcu 2024 roku koncern Aramco ruszył z Programem Partnerskim Energia paliw kierowanym do właścicieli niezależnych, prywatnych sieci i pojedynczych stacji paliw. Ta wyjątkowa inicjatywa spotkała się z szerokim zainteresowaniem – już ponad 110 stacji paliw przystąpiło do programu. Elastyczna formuła programu i dostęp do paliw wysokiej jakości pochodzących od zaufanego dostawcy to niejedyne korzyści płynące z uczestnictwa w programie.

Aramco napędza rozwój polskich firm

Aramco, obecne od trzech lat na naszym rynku, to drugi w Polsce producent paliw, dysponujący około 50% benzyn i oleju napędowego produkowanych w Rafinerii Gdańskiej. Wśród naczelnych wartości Aramco wymienia uczciwość, odpowiedzialność i bezpieczeństwo. Aramco stale inwestuje w rozwijanie innowacyjnych metod pozyskiwania paliw, a także optymalizację łańcuchów dostaw. Istotą Programu Partnerskiego Energia paliw jest dostarczenie niezależnym stacjom paliwa wysokiej jakości. Aramco oferuje partnerstwo na wyłączność przez okres trzech lat. Dla właścicieli stacji taka długofalowa współpraca może przyczynić się do realnego rozwoju biznesu. Partnerstwo w ramach programu wspiera siłę własnej marki uczestnika, umożliwia wykorzystanie bogatego doświadczenia Aramco, a jednocześnie nie ogranicza niezależności w podejmowaniu własnych decyzji biznesowych. Partner może liczyć na wsparcie marketingowe organizatora programu – otrzymuje m.in. elementy wizualizacji oraz wsparcie



ekspertkie. Dodatkową korzyścią jest promocja partnerów na interaktywnej mapie stacji paliw publikowanej na polskiej stronie Aramco.

Do kogo skierowany jest projekt?

Aramco kieruje swój program do stacji niezależnych i ogólnodostępnych. Aby poznać warunki współpracy, należy skontaktować się z Aramco za pośrednictwem formularza kontaktowego dostępnego na stronie poland.aramco.com. Współpraca z wiarygodnym i renomowanym dostawcą zwiększa zaufanie klientów do niezależnej stacji paliw. Wzmoczona obecność w sieci i rozpoznawalna wizualizacja, którą zapewnia Program Partnerski Energia paliw, mogą się przełożyć na większe zainteresowanie kierowców stacją paliw.

Wspieranie lokalnej społeczności

Dla Aramco społeczna odpowiedzialność biznesu to znacznie więcej niż tylko zapewnianie dostępu do energii w przystępnych cenach i wspieranie rozwoju gospodarczego. To także świadome mobilizowanie zasobów i możliwości tam, gdzie mogą one realnie poprawić jakość życia ludzi.

W Polsce Aramco aktywnie angażuje się w inicjatywy i programy wspierające lokalne społeczności. Jednym z kluczowych obszarów działań firmy jest rozwój talentów w dziedzinie STEM (nauka, technologia, inżynieria i matematyka), realizowany m.in. poprzez współpracę ze Związkiem Uczelni w Gdańsku im. Daniela Fahrenheita.

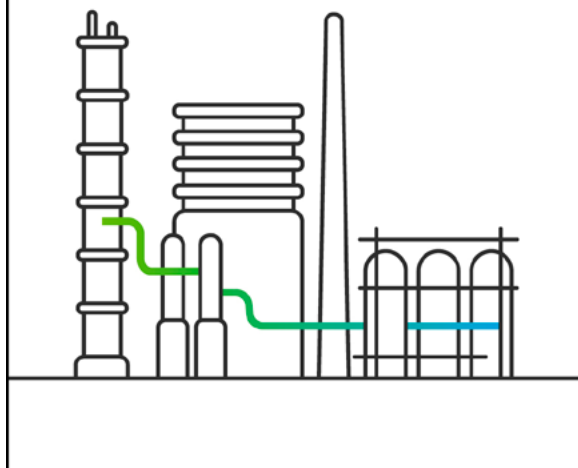
Aramco w Gdańsku prowadzi również działalność dobroczynną, koncentrując swoje wsparcie na Centrum Opieki Wytechnicznej. Dzięki zaangażowaniu firmy w ciągu zaledwie roku działalności Centrum udzieliło pomocy aż 120 opiekunom, oferując im niezbędne wsparcie i chwilę wytchnienia w codziennych obowiązkach.

Takie działania pokazują, że Aramco rozumie społeczną odpowiedzialność nie jako obowiązek, lecz jako integralną część swojej misji – budowania lepszej, bardziej zrównoważonej przyszłości dla lokalnych społeczności.

Jeśli chcesz dołączyć do programu, wejdź na stronę Aramco (aramcofuels.com) i dowiedz się więcej na temat Programu Partnerskiego Energia paliw.



Energia paliw



9 zł za diesla?

Niestety coraz bliżej

dr Jakub Bogucki



Polscy kierowcy wciąż muszą liczyć się z wysokimi cenami paliw. W przypadku oleju napędowego może zostać przekroczona granica 9 zł za litr. Na ceny przy dystrybutorach wpływają przede wszystkim wysokie notowania ropy naftowej, związane z napiętą sytuacją na Bliskim Wschodzie. Jednocześnie w Polsce trwa polityczny spór o to, jak państwo powinno reagować na drożące paliwa. Rząd proponuje opodatkowanie nadzwyczajnych zysków koncernów paliwowych i powrót programu „Ceny Paliw Niżej”. Prezydent Karol Nawrocki przedstawia natomiast własny projekt „Paliwo Kosztuje Normalnie”.

Ropa drożeje, a wraz z nią paliwa

Cena paliwa na polskiej stacji jest wypadkową kilku czynników. Kluczowe znaczenie ma cena ropy na światowych rynkach, ale istotne są również kurs złotego wobec dolara, koszty rafinacji i transportu, podatki oraz marże poszczególnych uczestników rynku. Jednym z najważniejszych czynników wpływających na ceny paliw w Polsce jest sytuacja na światowym rynku ropy. W mijającym tygodniu notowania surowca były wyjątkowo zmienne.

Na początku ostatniego tygodnia września a ropa Brent na giełdzie w Londynie taniała. Jej cena po

raz pierwszy od dwóch tygodni spadła poniżej 100 dolarów za baryłkę. Powodem były między innymi nadzieje na powrót Stanów Zjednoczonych i Iranu do rozmów dyplomatycznych dotyczących konfliktu na Bliskim Wschodzie. Optymizm inwestorów nie utrzymał się jednak długo. Brak wyraźnych oznak przełomu w relacjach między Waszyngtonem a Teheranem, a także doniesienia o kolejnych atakach jemeńskich Huti na cele w Arabii Saudyjskiej ponownie zwiększyły obawy o bezpieczeństwo dostaw surowca. W efekcie ropa szybko odrobiła wcześniejsze spadki i jej cena ponownie przekraczała 105 dolarów za baryłkę. Dla kierowców oznacza to, że przestrzeń do wyraźnych obniżek cen na stacjach pozostaje ograniczona.

Hurtowe ceny paliw nadal wysokie. Co z detalem?

Wysokie notowania ropy przekładają się na ceny paliw w polskich rafineriach. Według danych e-petrol.pl w piątek 25 września cena hurtowa benzyny Pb98 wynosiła 7291 zł za metr sześcienny, czyli o 184 zł więcej niż tydzień wcześniej. Pb95 kosztowała 6469 zł za metr sześcienny, co oznacza wzrost o 123 zł. Nieco inaczej wygląda sytuacja w przypadku oleju napędowego. Jego cena hurtowa spadła o 41 zł i wynosiła 7483 zł za metr sześcienny. Olej opałowy podrożał symbolicznie – o 4 zł, do 6097 zł za metr sześcienny.

Największe obawy dotyczą obecnie oleju napędowego. Według prognoz e-petrol.pl w okresie od 28 września do 4 października litr diesla może kosztować średnio 8,99–9,29 zł. Oznacza to realne ryzyko przekroczenia psychologicznej granicy 9 zł.

Stacje paliw starają się uniknąć takiego scenariusza, ograniczając marże na sprzedaży diesla. W praktyce oznacza to, że przestrzeń do dalszego obniżania ceny przez sprzedawców jest niewielka.

Nieco korzystniej wygląda sytuacja na rynku benzyny. W przypadku Pb98 prognozowane ceny wynoszą 8,85–8,99 zł za litr, natomiast Pb95 ma kosztować 7,97–8,09 zł. Najtańszym paliwem pozostanie LPG, którego cena powinna mieścić się w przedziale 3,14–3,24 zł za litr.

Rząd i prezydent mają różne pomysły

Wysokie ceny paliw stały się również przedmiotem sporu politycznego. Rząd chce wykorzystać dodatkowe wpływy od koncernów paliwowych do sfinansowania mechanizmów obniżających ceny dla kierowców. Jednym z kluczowych elementów propozycji jest podatek od nadzwyczajnych zysków firm działających na rynku paliw.

Według założeń przyjętych przez rząd podatek miałby objąć nadzwyczajne zyski osiągnięte przez

Kancelaria Prezydenta przedstawiła projekt „Paliwo Kosztuje Normalnie”. Zakłada on między innymi czasowe zwolnienie sprzedaży detalicznej paliw z podatku od sprzedaży detalicznej, możliwość elastycznego obniżania akcyzy oraz ustawowe limity marż rafineryjnych, importowych i hurtowych.

firmy wytwarzające, importujące lub kupujące paliwa w okresie od marca do grudnia 2026 r. Podstawą opodatkowania byłaby nadwyżka przychodów ze sprzedaży paliw ponad poziom wynikający ze średniej marży przedsiębiorstwa z 2025 r., powiększonej o 20 proc.

Rząd argumentuje, że uzyskane w ten sposób pieniądze mogłyby sfinansować kolejną odsłonę programu „Ceny Paliw Niżej”. Premier Donald Tusk zapowiedział, że powrót programu jest uzależniony od podpisania przez prezydenta ustawy dotyczącej opodatkowania nadzwyczajnych zysków koncernów paliwowych.

Karol Nawrocki sprzeciwia się rozwiązaniu proponowanemu przez rząd. Prezydent wskazuje przede wszystkim na konstytucyjne wątpliwości związane z przepisami, które miałyby obejmować przychody osiągnięte od 1 marca 2026 r., podczas gdy sama ustawa miałaby wejść w życie później. Zamiast tego Kancelaria Prezydenta przedstawiła projekt „Paliwo Kosztuje Normalnie”. Zakłada on między innymi czasowe zwolnienie sprzedaży detalicznej paliw z podatku od sprzedaży detalicznej, możliwość elastycznego obniżania akcyzy oraz ustawowe limity marż rafineryjnych, importowych i hurtowych.

Spór dotyczy więc nie tylko tego, czy ceny paliw powinny zostać obniżone, lecz także tego, kto i w jaki sposób powinien ponieść koszt takiej operacji. Projekt prezydencki spotkał się z krytyką ministra energii Miłosza Motyki. W jego ocenie ograniczenie marż oraz możliwość obniżenia podatków mogą sprawić, ►

Na światowy rynek paliw wpływa również dyskusja dotycząca możliwego ograniczenia eksportu oleju napędowego ze Stanów Zjednoczonych. USA odpowiadają za około 20 proc. światowej podaży diesla dostępnego w transporcie morskim.

- że import paliwa do Polski przestanie być opłacalny. Minister argumentuje, że przy zbyt niskich marżach importerzy mogą ograniczyć dostawy, a różnice cenowe między Polską a innymi rynkami mogą dodatkowo sprzyjać eksportowi paliwa. W konsekwencji, zdaniem Motyki, zamiast niższych cen mogłoby dojść do problemów z dostępnością paliw na stacjach.

Czy zabraknie diesla?

Na światowy rynek paliw wpływa również dyskusja dotycząca możliwego ograniczenia eksportu oleju napędowego ze Stanów Zjednoczonych. USA odpowiadają za około 20 proc. światowej podaży diesla dostępnego w transporcie morskim. Po tym, jak Donald Trump opowiedział się za wprowadzeniem zakazu eksportu oleju napędowego ze Stanów Zjednoczonych, pojawiły się informacje, że administracja USA może przygotowywać nawet 90-dniowe zawieszenie sprzedaży tego paliwa za granicę. Doniesienia te zostały jednak zdementowane przez sekretarza energii Chrisa Wrighta, który podkreślił, że nie ma planu całkowitego zakazu eksportu diesla. Jednocześnie sekretarz skarbu Scott Bessent przyznał, że administracja rozważa ograniczenie eksportu.

Na możliwe konsekwencje takiego rozwiązania reaguje Unia Europejska. Jak informuje Reuters, Bruksela prowadzi ze Stanami Zjednoczonymi rozmowy na wysokim szczeblu, próbując przekonać Amerykanów do rezygnacji z ograniczeń. Europejskie władze zwracają uwagę, że zakaz eksportu mógłby negatywnie wpłynąć na oba rynki. Zastępca rzecznika Komisji Europejskiej Olof Gill podkreślał, że bliscy partnerzy powinni konsultować się przed podejmowaniem działań wpływających na wspólne rynki.

Dla Europy sprawa jest szczególnie istotna, ponieważ ograniczenie amerykańskich dostaw oznaczałoby większą konkurencję o dostępny na światowym



ryнку diesla. Europejscy odbiorcy musieliby konkrować o dostawy między innymi z klientami z Ameryki Łacińskiej, Afryki i Azji. Przy już wysokich cenach ropy i napiętej sytuacji geopolitycznej mogłoby to dodatkowo zwiększyć presję na ceny oleju napędowego.

Energia paliw

Program
Partnerski



Windfall tax 2.0

– kluczowe zmiany w nowym projekcie

Na stronie Rządowego Centrum Legislacyjnego pojawił się pełny projekt ustawy przewidującej czasowe podwyższenie stawki CIT dla podmiotów prowadzących działalność w sektorze paliwowym i energetycznym w latach 2027–2029 oraz o udzielaniu wsparcia na obniżenie cen energii dla przemysłu energochłonnego na podstawie Clean Industrial Deal State Aid Framework (CISAF) – poinformowali eksperci z kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe.

Poniżej przedstawione zostały najważniejsze założenia tego projektu ustawy który budził wiele kontrowersji i zastrzeżeń już od momentu projektowania poprzednich rozwiązań dotyczących podatku od nadzwyczajnych zysków.

1) Warunki objęcia podwyższoną stawką CIT podmiotów z sektora paliwowego i energetycznego

Zgodnie z projektem ustawy przewidziano zmiany w ustawie o podatku dochodowym od osób prawnych, polegające na czasowym podwyższeniu stawki CIT dla określonej grupy podatników.

Ustawodawca wskazał trzy kategorie przesłanek, które muszą zostać spełnione łącznie, aby dany podmiot został objęty podwyższoną stawką podatku:

a) Ze względu na rodzaj działalności – m.in. wydobywanie gazu ziemnego lub ropy naftowej, produkcja

paliw, obrót paliwami gazowymi lub paliwami ciekłymi, przesył i dystrybucja energii elektrycznej (dalej: „działalność paliwowa”);

b) Ze względu na udział działalności objętej regulacją w przychodach podatnika – co najmniej 33 proc. przychodów z działalności paliwowo-energetycznej (odmienne zasady opodatkowania podmiotów, których przychodu z działalności paliwowej przekracza 75 proc., a odmienne dla tych o przychodach z tej działalności w przedziale 33-75 proc.);

c) Ze względu na skalę prowadzonej działalności – podwyższona stawka CIT ma obejmować podatników:

- będących jednostkami składowymi grupy krajowej lub grupy międzynarodowej w rozumieniu ustawy o opodatkowaniu wyrównawczym, przy czym warunek ten bada się w roku podatkowym, w którym do danej jednostki stosuje się przepisy tej ustawy – w przypadku PGK warunek odnosi się do spółek wchodzących w jej skład, a nie do samej PGK oraz;
- osiągających w roku podatkowym poprzedzającym bezpośrednio dany rok podatkowy przychody przekraczające równowartość 50 mln euro.

Ostatnie kryterium dotyczące skali działalności jest kluczową zmianą w stosunku do pierwotnego projektu podatku od nadzwyczajnych zysków, jak również opublikowanych założeń do tego projektu.

Wprowadzenie warunku stosowania przepisów ustawy o globalnym podatku wyrównawczym do podmiotów, które mają być objęte podwyższonym CIT oznacza, że podwyższona stawka CIT będzie miała zastosowanie wyłącznie do największych podmiotów, których skonsolidowane przychody grupowe przekraczają 750.000.000 Euro, które samodzielnie uzyskują przychodu przekraczające 50 mln Euro.

Jak wskazano w uzasadnieniu do projektu „*oba te warunki (ocena „wielkości” podatnika odnosząca się do aspektu indywidualnego oraz „grupowego”) muszą być spełnione łącznie*”, co potwierdza w naszej ocenie, że nawet jeżeli przychody podatnika przekraczają 50 mln Euro, ale nie jest on objęty globalnym podatkiem wyrównawczym (ze względu na to, że nie jest członkiem grupy lub też skonsolidowane przychody grupy nie przekraczają limitu 750.000.000 Euro), to projektowane przepisy nie będą miały do niego zastosowania.

W konsekwencji przy aktualnym brzmieniu projektowanych przepisów znacząca większość podmiotów z tzw. branży paliwowo-energetycznej zostanie wyłączona z zakresu regulacji tej ustawy. Podwyższona stawka podatku dotknie wyłącznie największe koncerny, których skonsolidowane przychody grupowe przekraczają 750.000.000 Euro w co najmniej 2 z 4 poprzednich lat.

Ekspert z Cabaj Kotła Doradztwo Podatkowe zwraca uwagę, że część projektowanego art. 38ae jest zredagowana w sposób, który może powodować wątpliwości interpretacyjne. Wprowadzona bowiem – wydaje się, że przypadkowo – dodatkową kategorię podatników, którzy będą podlegać opodatkowaniu podwyższonymi stawkami niezależnie od tego, czy są podmiotem grupowym czy nie, o ile ich przychody z działalności paliwowej stanowią co najmniej 33 proc. ogółu przychodów.

Przepis, który dotyczy podmiotów, uzyskujących pomiędzy 33 a 75 proc. przychodów z działalności paliwowej, odwołuje się bowiem w swoim brzmieniu bezpośrednio do ustępu dotyczącego stawek podatkowych, a pomija on pozostałe warunki określone w ust. 2, czyli m.in. przynależność do grupy podmiotów, których skonsolidowane przychody stanowią co najmniej 750.000.000 EUR. Uważamy jednak, że jest to błąd redakcyjny, który zostanie poprawiony na etapie dalszych prac.

2) Stawki podatku

W przypadku podmiotów, które zostaną objęte nowymi rozwiązaniami przewiduje się podwyższenie podstawowej 19 proc. stawki CIT ma mieć charakter czasowy. Projekt ustawy przewiduje następujące stawki:

- 30 proc. CIT – co do zasady będzie stosowany w roku podatkowym rozpoczynającym się

w 2027 r. – w przypadku podatników z niestandardowym rokiem podatkowym możliwe będzie stosowanie tej stawki również w 2028 lub 2029 r., jeżeli łączny okres opodatkowania stawką 30 proc. był krótszy niż 12 kolejnych miesięcy kalendarzowych;

- 26 proc. CIT – będzie stosowany zasadniczo w roku podatkowym następującym bezpośrednio po roku, w którym podatnik stosował stawkę 30 proc. – możliwe będzie przedłużenie stosowania tej stawki na kolejny rok podatkowy, jeżeli łączny okres jej stosowania był krótszy niż 12 miesięcy.;
- 23 proc. CIT – będzie stosowany w kolejnym etapie, tj. zasadniczo po okresie stosowania stawki 26 proc. – analogicznie do powyższych punktów, w przypadku krótszego okresu opodatkowania możliwe będzie dalsze stosowanie stawki 23 proc. w następnym roku podatkowym;

Począwszy od czwartego roku podatkowego rozpoczynającego się po wejściu w życie projektowanych zmian, tj. zasadniczo od 2030 r., nastąpi powrót do podstawowej stawki CIT – **według założeń przedstawionych w innym projekcie ustawy zmieniające stawki podatkowe dochodowe, stawka ta ma zostać podwyższona do 22 proc.**

3) Brak szczegółowych rozwiązań dla podmiotów na Estońskim CIT oraz ponoszących straty

Projekt ustawy nie przewiduje szczególnych przepisów, które miałyby znaleźć zastosowanie do podmiotów stosujących tzw. Estoński CIT, jak również do podmiotów wykazujących straty podatkowe. Oznacza to, że te podmioty, które w latach 2027-2029 (lub odpowiednio przesuniętych 3 kolejnych latach), będą stosować ten szczególny reżim opodatkowania jakim jest Estoński CIT lub będą wykazywać straty, nie będą podlegali opodatkowaniu tzw. windfall tax.

Do dnia 9 września 2026 przedsiębiorcy mają możliwość złożenia swoich uwag do projektu przepisów ustawy. W przypadku zainteresowania złożeniem takich uwag kancelaria Cabaj Kotła Doradztwo Podatkowe zaprasza do kontaktu.

Cabaj Kotła Doradztwo Podatkowe

Link do projektu ustawy: <https://legislacja.gov.pl/docs/2/12414153/13224362/13224363/dokument795368.docx>



Prążkowana klasyka, czyli co warto wiedzieć o sztruksie

Magdalena Robak

Staromodny, ciężki, nieatrakcyjny – mowa o sztruksie, który zdaniem niektórych nadaje się wyłącznie do noszenia przez seniorów na działkę. Nic bardziej mylnego, bo oto pojawia się on nawet na wybiegach takich domów mody jak Chanel czy Burberry. Jeśli przyjrzeć mu się bliżej, okazuje się, że ma sporo zalet i można z jego pomocą tworzyć eleganckie casualowe stylizacje.

Sztruks o charakterystycznej prążkowanej strukturze najczęściej powstaje z bawełny, rzadziej z wełny lub jedwabiu. Jego początki sięgają wieku XVIII, kiedy Anglicy zaczęli tkąć go z przeznaczeniem na odzież dla robotników. W kolejnym stuleciu, obok tweedu, stał się najczęściej wybieraną tkaniną do szycia ubrań wierzchnich dla brytyjskiej elity, która doceniała podczas polowań, łowienia ryb, jazdy konnej czy spacerów na wsi zapewniany przez nią komfort termiczny. Szczyt popularności sztruksu przypadł na drugą połowę XX wieku, w której stał się on jedną z flagowych tkanin stylu preppy, lansowanego przez studentów i profesorów amerykańskich uczelni wchodzących w skład

prestżowej Ligi Bluszczowej¹. Urok sztruksowych kreacji doceniali też twórcy filmowi – w ich produkcjach najczęściej symbolizowały one nostalgiczną elegancję, intelektualny bunt, styl retro lub specyficzną ekscentryczność postaci. Do najbardziej ikonicznych należy np. brązowy garnitur Boba Woodwarda (Roberta Redforda) w filmie „Wszyscy ludzie prezydenta” czy marynarka Benjamina Braddocka (Dustina Hoffmana) w „Absolwencie”. W sztruks lubił też ubierać swoich bohaterów Wes Anderson – Pan Lis z filmu „Fantastyczny Pan Lis” ma na sobie

¹ Nazwę styl preppy zawdzięczamy Erichowi Seagalowi, który w powieści „Love story” określił jego mianem sposób ubierania się studentów renomowanych amerykańskich uczelni.

doskonale skrojony, pomarańczowo-brązowy garnitur, który odzwierciedla jego dystyngowany charakter. Sztruksowe spodnie w połączeniu z golfem i tweedową marynarką budują natomiast profesorski wizerunek Raleigha St. Claira (Billa Murray'a) w „Genialnym klanie”. Jeśli chodzi zaś o sposób ubierania się „ludzi ulicy”, to sztruks obok jeansu, był jednym z najbardziej pożądanych materiałów w modzie hippisowskiej końca lat 60-tych i w latach 70-tych. W kolejnych dziesięcioleciach jego popularność wprowadzie przysłała, ale powrócił do łask po raz pierwszy pod koniec pierwszej dekady XXI wieku i po raz drugi około 2020 roku. W opinii Jana Adamskiego, uznanego blogera mody, materiał ten jednak nigdy nie wyszedł z mody. „Popularność tej tkaniny wśród sartorialistów zainteresowanych męską klasyką, utrzymuje się na stałym poziomie od dziesiętków lat i nie ma mowy o żadnych odejściach lub powrotach”².

Sztruks ze względu na liczbę prążków występuje w kilku rodzajach: *kabelkowy* – ma ich 10, *Trenker* – od 10 do 25, *Manchester* – od 25 do 40, *sztruks drobny* i *baby cord* liczy powyżej 40 prążków. Materiał ten ma sporo zalet – poza tym, że jest miękki, ciepły i przyjemny w dotyku, bardzo ładnie wydobywa głębię kolorów – np. fioletowego, granatowego, zielonego, czerwonego czy bordowego. Michał Kędziora, autor bloga Mr.Vintage oraz książek „Rzeczowo o modzie męskiej” i „Jak się ubrać”, uważa również, że cechuje go „szlachetna matowość”, która zbliża go do bardziej formalnego aksamitu. Ponieważ nie jest jednak pozbawiony wad – rozciąga się, deformuje i wyciera, warto obchodzić się z nim ostrożnie i przestrzegać zasad jego pielęgnacji. Odzież ze sztruksu należy prać na lewą stronę, w niskiej temperaturze i delikatnym detergencie, ograniczając liczbę wirowań do ośmiuset. Po wyjęciu z pralki powinno się ją strzepnąć oraz przeczesać, aby zachować układ prążków i następnie suszyć w pozycji wiszącej. Tkaninę można prasować, ale również po lewej stronie i w niskiej temperaturze, najlepiej przez wilgotną ściereczkę. Sztruksowe ubrania, z korzyścią dla nich, przechowuje się na wieszakach, a jeśli nie ma takiej możliwości, to w pozycji leżącej, ale luźno złożone.

Sztruks to król jesienno-zimowej garderoby, idealnie pasujący do stylu country, który stawia na spodnie uszyte z tego materiału, swetry w norweskie wzory, kraciaste szaliki, skórzane rękawiczki, sztyblety i kaszkiety. W modzie dla panów najczęściej



wykorzystuje się go do szycia spodni, koszul, marynarek i nakryć głowy, ale nie zaleca się łączenia w jednym zestawie kilku sztruksowych elementów. Przykładowe stylizacje mogą tworzyć m.in.:

- sztruksowe spodnie i marynarka wykonana z tweedu, wełnianego hopsacku lub bawełny moleskin,
- sztruksowe spodnie i skórzana kurtka,
- sztruksowe spodnie i pikowana kurtka,
- sztruksowe spodnie i sweter z kaszmiru,
- sztruksowe spodnie i zamszowe lub skórzane sztyblety,
- sztruksowe spodnie i krawat knit, z grenadyny albo szantungu.

Warto pamiętać, że sztruks, który dodaje optycznie kilogramów, lepiej prezentuje się na osobach szczupłych. Choć zazwyczaj występuje w męskim ubiorze, nie powinny obawiać się go kobiety. Udowodniła to Caroline Bessette-Kennedy, nosząc w latach 90-tych beżowe lub brązowe sztruksowe spodnie w połączeniu z czarnym golfem i płaszczem o prostym kroju. Według aktualnych trendów taki zestaw jest nadal na czasie, choć płaszcz można w nim zastąpić oversizową marynarką bądź kurtką, a całość dopełnić loafersami lub botkami na cienkiej podeszwie. To prosty sposób, by nadać sztruksowi nowoczesny, nonszalancki charakter.

² <https://janadamski.eu/2018/10/powrot-sztruksu/>



Volvo EX90

**dlaczego
oni zrobili to
w taki sposób?**

Piotr Majka [Test Auto]

Volvo EX90 to samochód, który robi wrażenie już na pierwszy rzut oka. Jest ogromny, bardzo nowoczesny i od razu widać, że ma być flagowym SUV-em szwedzkiej marki. Testowana przeze mnie wersja EX90 Plus z silnikiem Single Motor o mocy 333 KM miała napęd tylko na tylną oś i mniejszą baterię o pojemności 92 kWh. Po kilku dniach wiem jedno. To bardzo dobry samochód, ale nie jest pozbawiony wad. I co ciekawe, największe problemy wcale nie dotyczą silnika czy zasięgu.

Volvo EX90 wygląda nowocześnie, ale bez przesady

Stylistyka EX90 jest bardzo charakterystyczna dla nowego Volvo. Samochód jest duży, szeroki i masywny, ale jednocześnie nie wygląda ciężko. Zamiast wielu ozdóbników mamy proste linie, smukłe światła i charakterystyczne tylne lampy. Testowany egzemplarz miał 21-calowe felgi, które moim zdaniem bardzo dobrze pasują do EX90. Wyglądają świetnie i dobrze wypełniają ogromne nadkola. Jest tylko jeden problem. Trzeba bardzo uważać, by ich nie zarysować.

Wnętrze jest ogromne, ale nie wszystko wygląda premium

Z jednej strony wnętrze zaprojektowano bardzo elegancko. Świetnie dopasowano nowoczesną technologię i ogromny tablet na konsoli środkowej do klasycznych linii. EX90 oferuje mnóstwo miejsca, a opcjonalny układ foteli 2+2+2 pozwala na komfortową podróż i wsiadanie do trzeciego rzędu siedzeń. Dodatkowo wykorzystano detale z aluminium i prawdziwego drewna, które robią dobre wrażenie.

Z drugiej jednak strony wykorzystanie ekologicznej skóry nie daje poczucia obcowania z autem premium. Rozumiem, że Volvo robi to celowo

i wykorzystuje materiały bardziej przyjazne środowisku. W tym przypadku po flagowym SUV-ie spodziewałbym się jednak czegoś lepszego. Lepszym wyborem będzie wyposażenie Volvo w tapicerkę włnianą. Ponadto szklany dach, który wygląda świetnie i rozświetla wnętrze nie ma rolety. W słoneczny dzień bywa zwyczajnie uciążliwy, szczególnie gdy samochód stoi długo na słońcu.

System multimedialny jest zbyt ważny

Volvo mocno postawiło na centralny ekran i obsługę większości funkcji z poziomu systemu. Problem w tym, że nie wszystko jest intuicyjne. Nawet ustawienie lusterek wymaga przeklikiwania się przez menu. Podobnie jest z szybami. Zamiast klasycznych czterech przycisków mamy rozwiązanie znane z Volvo EX30, gdzie jednym przełącznikiem wybieramy przód lub tył. Niby można się przyzwyczaić, ale przy codziennym użytkowaniu zwykłe fizyczne przyciski byłyby po prostu wygodniejsze. Podczas testu zdarzały się również problemy z systemem. Czasami samochód nie miał dostępu do internetu, a co któreś uruchomienie wyłączało ładowanie indukcyjne telefonu i trzeba było ponownie uruchamiać je z menu.

Sam system oparty na platformie Google daje naprawdę dużo możliwości wraz z instalacją nowych aplikacji ze Sklepu Play. Możemy chociażby

skorzystać z wszelkich aplikacji jak Spotify, YouTube Music, a nawet obejrzeć na postoju filmiki z YouTube bez konieczności podłączania swojego smartfona. Nawigacja również została oparta na Mapach Google, co jest świetnym rozwiązaniem.

333 KM wystarczą z dużym zapasem

Testowane Volvo EX90 został wyposażony w podstawowy silnik Single Motor, który ma 333 KM i 480 Nm. Pomimo, że jest to podstawowa jednostka napędowa, którą dostajemy przy wyborze EX90, mocy jest więcej niż wystarczająco.

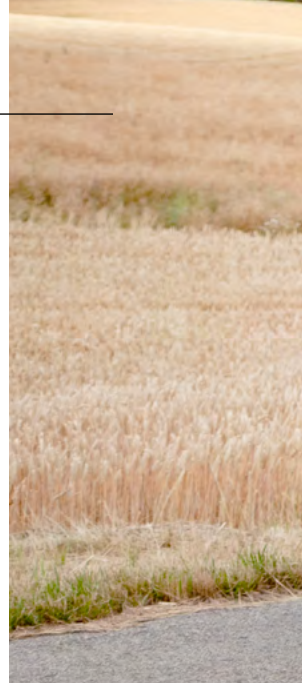
Samochód rozpędza się do 100 km/h w 6,8 sekundy, co w aucie o takich gabarytach jest świetnym wynikiem. Podczas codziennej jazdy praktycznie nigdy nie miałem poczucia, że brakuje mi mocy. Charakterystyka napędu pasuje do samochodu. EX90 nie próbuje być sportowym SUV-em. Moc pojawia się płynnie, a samochód przyspiesza zdecydowanie, ale z odpowiednią dla niego gracją.

Jak jeździ Volvo EX90?

Bardzo dobrze, ale bez większych emocji. To chyba najlepszy sposób, żeby opisać charakter tego samochodu. EX90 prowadzi się neutralnie. Nie jest ►

EX90 oferuje mnóstwo miejsca, a opcjonalny układ foteli 2+2+2 pozwala na komfortową podróż i wsiadanie do trzeciego rzędu siedzeń.





- nerwowe, nie próbuje być sportowe i nie zachęca kierowcy do szaleństwa. Trochę jak samochód bez charakteru.

Nie oznacza to jednak, że prowadzi się źle. Wręcz przeciwnie. Jak na samochód mający ponad 5 metrów długości i ważący około 2,5 tony prowadzenie jest naprawdę dobre. Samochód jest stabilny, przewidywalny. Układ kierowniczy jest raczej lekki, a kierowca nie dostaje zbyt wielu informacji o tym, co dzieje się z przednimi kołami. Nie jest to samochód dla osób o sportowym zacięciu, EX90 bardziej mówi: spokojnie, nie musisz się spieszyć.

Komfort to zdecydowanie jego mocna strona

EX90 jest bardzo ciche. Przy spokojnej jeździe kabina jest świetnie odizolowana od świata zewnętrznego. Do tego dochodzą wygodne fotele i ogromna ilość miejsca. Jeszcze większe wrażenie robi nagłośnienie Bowers & Wilkins. To zdecydowanie jeden z elementów wyposażenia, który zapamiętałem najlepiej. Przy tak dobrze wyciszonym wnętrzu można naprawdę cieszyć się muzyką.

Duża bateria i bardzo szybkie ładowanie

Wersja Single Motor ma baterię o pojemności 92 kWh. Producent deklaruje zasięg sięgający około 570 km według WLTP. W codziennej jeździe oczywiście nie należy oczekiwać, że zawsze zobaczymy taki wynik. To ogromny samochód, a jego masa i duża powierzchnia czołowa robią swoje.

W letnich warunkach zużycie energii w spokojnej jeździe mieszanej potrafiło oscylować w okolicach 18 kWh na 100 km. Przy szybszej jeździe wynik rósł do około 20 do 22 kWh na 100 km. Na autostradzie przy około 130 km/h trzeba już liczyć się z wynikiem w okolicach 27 kWh na 100 km. I tutaj widać, jak bardzo prędkość wpływa na zasięg tego samochodu. Przy spokojnej jeździe realne pokonanie około 450 do 500 km na jednym ładowaniu nie jest problemem. Jeżeli jednak większość trasy odbywa się autostradą z wyższymi prędkościami, zasięg będzie bliżej 300 do 350 km.

Ładowanie jest jednym z największych plusów

Volvo EX90 korzysta z instalacji 800 V, co w połączeniu z odpowiednio mocną ładowarką DC pozwala całkiem szybko uzupełnić energię. W przypadku testowanej wersji Single Motor z baterią 92 kWh naładowanie od 10 do 80 procent może zająć około 22 minut. Oczywiście dotyczy to odpowiednio szybkiej ładowarki i idealnych warunków, ale nie zmienia to faktu, że jest naprawdę szybko. W trasie jest to bardzo wygodne. Przy krótkim postoju można odzyskać sporą część zasięgu i ruszyć dalej bez długiego oczekiwania.

W domu sytuacja wygląda już nieco inaczej. Pokładowa ładowarka ma maksymalnie 11 kW, więc pełne ładowanie dużej baterii trwa około 9 godzin. Nie jest to problem, jeśli samochód zostawiamy na noc, ale wielka szkoda, że Volvo nie zdecydowało się na mocniejsze ładowanie AC. Przy samochodzie tej klasy 22 kW powinno być standardem.



Podsumowanie

Volvo EX90 to samochód pełen sprzeczności. Z jednej strony mamy świetny nawet podstawowy silnik, dużą baterię, bardzo dobre osiągi, szybkie ładowanie, ogromną ilość miejsca i rewelacyjne nagłośnienie Bowers & Wilkins. Do tego dochodzi komfort jazdy, który jest jednym z największych powodów, dla których można polubić ten samochód.

Z drugiej strony są rzeczy, które w aucie tej klasy zwyczajnie mnie rozczarowały. Sztuczne materiały we wnętrzu, brak rolety szklanego dachu, mało intuicyjny system multimedialny oraz zdarzające się problemy z elektroniką potrafią irytować.

Mimo wszystko Volvo EX90 uważam za bardzo udany samochód dla kogoś, kto szuka dużego elektrycznego SUV a przede wszystkim do komfortowego podróżowania. Co ciekawe, wcale nie jestem przekonany, że mocniejszy Twin Motor jest koniecznością. 333 KM w wersji Single Motor spokojnie wystarczą, a mniejsza bateria oznacza niższą masę i bardzo dobre zużycie energii.

Największym problemem EX90 nie jest więc silnik, zasięg czy komfort. Problemem są drobiazgi. W samochodzie tej klasy to właśnie drobiazgi decydują o tym, czy samochód jest czegoś wart. Po oddaniu samochodu nie miałem myśli „to świetne auto”, tylko „dlaczego oni zrobili to w taki sposób?”



Lizbona

bez filtrów
w 48 godzin:
zabytkowe tramwaje, strome uliczki i punkty widokowe



Sebastian Janiszewski

Stolica Portugalii kojarzy się głównie ze słońcem, oceanem i żółtymi tramwajami wspinającymi się po stromych ulicach. Rzeczywistość potrafi jednak zaskoczyć, gdy miasto tonie w mżawce i gęstej mgle. Dla wielu to idealny moment na podróż, bo turystów jest zwykle mniej, a ceny są wyczuwalnie niższe niż w sezonie.

To był niezwykle intensywny, dwudniowy city break. W krótkim czasie udało mi się zwiedzić sporą część centrum, wdrapać się na zamkowe wzgórza, dobrze zjeść i odkryć kilka wyjątkowych, nieoczywistych zakątków spoza utartego szlaku. Nawet zwykły spacer z plecakiem był niesamowicie klimatyczny.

Metro w Lizbonie i karta miejska Lisboa Card

Stolica Portugalii leży na malowniczych wzgórzach, co w praktyce oznacza jedno: bez przerwy albo wspinamy się po krętych schodach, albo schodzimy

ostro w dół. Właśnie dlatego dobrze zaplanowany transport to tutaj klucz do przetrwania.

W Lizbonie bez zaskoczenia – to metro jest najwygodniejszym sposobem przemieszczania się. System jest nowoczesny, przejrzysty i dobrze połączony z lotniskiem oraz najważniejszymi dzielnicami turystycznymi. Oprócz metra po mieście kursują autobusy, tramwaje i słynne kolejki terenowe, które pomagają dostać się na najbardziej strome wzgórza.

Całodniowy karnet na komunikację miejską jest jednocześnie bezpłatną wejściówką do ponad 50 placówek muzealnych i atrakcji w stolicy Portugalii.



Karta pozwala korzystać z komunikacji miejskiej bez limitów – obejmuje metro, tramwaje, autobusy oraz część kolejek i wind miejskich. System jest intuicyjny i świetnie oznakowany, więc poruszanie się w nim to czysta przyjemność.

Jeśli nie chcecie kupować karty miejskiej – potrzebujecie biletu wielokrotnego użytku, a ten można kupić na każdej stacji w automacie biletowym. Koszt wydania karty to 50 eurocentów, natomiast pojedynczy bilet – 1,90 €.

Karty przykładą się przy wejściu i wyjściu ze stacji metra, a w autobusach i tramwajach – tylko przy wejściu. Ważne – każdy podróżny musi mieć swoją własną kartę.

Jednak po zakupie karty całoniennej okazało się, że większość starego miasta można zwiedzić pieszo, zatem jeśli nie będziecie planować wejść do muzeów i zamku – zakup może się nie zwrócić.

Z pomocą przyszła ulotka rozdawana razem z kartą, na której znajduje się lista atrakcji objętych programem oraz dokładne informacje o dniach zamknięcia

poszczególnych muzeów i zabytków. To bardzo ułatwia planowanie zwiedzania i pozwala uniknąć sytuacji, w której trzeba by było jechać przez pół miasta do miejsca akurat zamkniętego.

Spacer przez centrum Lizbony

Po zakupie karty zwiedzanie rozpoczynam od monumentalnego placu z łukiem triumfalnym Arco da Rua Augusta, który prowadzi do dzielnicy Baixa – historycznego serca Lizbony. Na placu Rossio charakterystyczna, falująca mozaika chodników prezentuje się fantastycznie. Od razu przywiodła nam na myśl Plac Senacki w Makao – dawnej portugalskiej kolonii.

Po drodze zobaczyłem również najśłynniejszą portugalską windę – Elevador de Santa Justa, która swoją nazwę wzięła od ulicy, przy której się znajduje. Niestety podczas naszej wizyty konstrukcja była akurat w konserwacji, ale ta neogotycka, żeliwna budowla i tak robi niesamowite wrażenie od samego patrzenia. Zresztą nie bez powodu przypomina nogę Wieży Eiffla – jej projektant był właśnie uczniem samego Gustave'a Eiffla!



Kościół Matki Bożej Łaskawej

► Punkty widokowe, kościoły i kolejki

Na górze zobaczyłem spektakularne ruiny kościoła Karmelitów (Igreja do Carmo) – gotyckiej świątyni, która po wielkim trzęsieniu ziemi z 1755 została pozbawiona dachu. Na pamiątkę tego wydarzenia pozostawiono strzeliste, kamienne łuki otwarte na lizbońskie niebo, tworząc surrealistyczny klimat Muzeum Archeologicznego.

Kolejny na liście atrakcji był Miradouro de São Pedro de Alcântara to jeden z najwspanialszych punktów w całej stolicy: jak na dłoni widać wzgórze Alfamy, Zamek św. Jerzego oraz praktycznie całe historyczne centrum miasta.

Schodząc do stacji metra ruszyłem wzdłuż trasy kolejki linowej Glória, która we wrześniu 2025 roku wykończyła się na stromym zakręcie. Dziś można jedynie przejść tym szlakiem na piechotę.

Pojechałem dalej do stacji Martim Moniz, skąd ruszyłem pod górę w stronę klasztoru Matki Bożej Łaskawej (Igreja da Graça). Okazał się jednym z największych pozytywnych zaskoczeń całego wyjazdu – fascynuje architektonicznym eklektyzmem, w którym przeplata się kilka epok. Klasztorny dziedziniec i krużganki reprezentują styl manierystyczny,

inspirowany włoską architekturą, są również bogato zdobione klasycznymi azulejos. Mimo zniszczenia XIII-wiecznej bryły kościoła, wewnątrz przetrwały perełki z dawnych lat – w tym gotyckie i manuelińskie detale ukryte w kaplicy oraz w baptysterium.

Będąc tu warto wejść na dzwonnice, która pełni funkcję wieży widokowej – panorama Lizbony wygląda stamtąd fenomenalnie. Widać dachy Alfamy, zamek, rzekę Tag i niemal całe historyczne centrum – bilet normalny kosztuje 6 € (26 zł), z kartą miejską – 4,80 € (20 zł).

Castelo de São Jorge

Jednym z najważniejszych zabytków miejskich jest Zamek św. Jerzego (Castelo de São Jorge). Umocnienia są ogromne – na mury można wejść i obejść je dookoła, jest tu również sporo tarasów widokowych na miasto. Na terenie muzeum jest również niewielkie muzeum, które warto odwiedzić – kolekcja eksponatów z czasów mauretańskich jest niewielka, ale sporo wnosi do poznania historii miasta.

Ogromne wrażenie robią również pawie spacerujące po dziedzińcach zamku nawet w deszczu.



Muzeum Teatru Rzymskiego w Lizbonie



Łuk triumfalny Arco da Rua Augusta



Muzeum Archeologiczne w zamku św. Jerzego

Tutaj karta miejska przydaje się najbardziej, bo bilet wstępu dla osoby dorosłej do zamku kosztuje 17 €, czyli ok. 73 zł – to naprawdę sporo jak na oględziny samych ruin.

Rzymska Lizbona i muzeum portugalskiej dyktatury

Niedaleko zamku, w centrum historycznej dzielnicy Alfama znajdują się dwa miejsca, które dzieli kilkadziesiąt metrów, ale łączy skrajnie różna tematyka. Jedno zabiera widza w czasy rzymskich cesarów, drugie – w mroczne dekady XX wieku, gdy Portugalia walczyła o wolność.

Muzeum Lizbony – Teatr Rzymski to pierwsze z nich – wchodząc do środka cofamy się w czasie o dwa tysiące lat, gdy Lizbona nazywała się Felicitas Julia Olisipo i była prężnie rozwijającym się rzymskim miastem portowym. Misją muzeum jest pokazanie rzymskich korzeni miasta.

Placówka została podzielona na dwie części: zwiedzanie rozpoczynamy na najwyższym piętrze gmachu, skąd schodzi się w dół, odkrywając coraz ciekawsze aspekty historii. Na najniższym poziomie znajduje się przestronna sala wystawowa oraz

przejście do strefy wykopalisk, w której wyeksponowano autentyczne fragmenty dawnych murów i posadzek.

W sali wystawowej są rzeźby, które przetrwały dwa tysiące lat – jak choćby figura leżącego mężczyzny, identyfikowanego z postacią Sylena – boga trzód i pasterzy. Towarzyszą im detale architektoniczne, ceramika oraz przedmioty codziennego użytku dawnych mieszkańców.

Drugą część muzeum stanowi stanowisko archeologiczne pod gołym niebem, które dziś chroni nowoczesne zadaszenie. Spacerując po metalowych kładkach zawieszonych bezpośrednio nad ruinami dawnej sceny i widowni, można poczuć ogrom czasu, jaki przetoczył się pomiędzy kamieniami.

Największe wrażenie robi jednak świadomość tego, jak Lizbona narastała warstwami: przez okna zaglądamy do współczesnych kawiarni, mając jednocześnie pod stopami fundamenty teatru sprzed dwóch tysięcy lat. To fascynujący przekrój epok.

Zaledwie 150 metrów niżej kryją się surowe mury dawnego więzienia, a obecnie Museu do Aljube Resistência e Liberdade. To miejsce o zupełnie innym ciężarze gatunkowym – mroczne, przejmujące i trudne w odbiorze, a jednocześnie absolutnie konieczne do odwiedzenia.

Słowo Aljube wywodzi się z arabskiego i oznacza „studnię” lub „loch”. Budynek przez wieki służył różnym celom, ale jego najmroczniejsza karta zapisała się w XX wieku.

W latach 1928-1965 obiekt ten służył jako jedno z najcięższych więzień politycznych salazarowskiej dyktatury. Dzisiejsze muzeum powołano, aby złożyć hołd tym, którzy poświęcili życie w walce o wolność i demokrację. Jego misją jest podtrzymywanie pamięci o okrucieństwach reżimu, aby tamte mroczne czasy nigdy nie powróciły.



Muzeum Aljube

- ▶ Najbardziej klimatycznym sposobem na dotarcie do muzeów, jest przejazdka słynnym żółtym tramwajem linii 28 – przystanek znajduje się tuż przy Muzeum Aljube. Można też skorzystać z autobusu nr 737, który również dowozi ludzi pod same drzwi lub zabiera w dół po zwiedzaniu Zamku św. Jerzego.

Oba muzea dzięki karcie można zwiedzić za darmo.

Katedra Sé i kolacja w Time Out Market

Po zwiedzaniu muzeum dotarłem do Katedry Sé – jednego z najstarszych murowanych budynków w mieście, którego romańska architektura mocno kontrastuje z kolorowymi kamienicami wokół. Stamtąd ruszyłem na poszukiwanie lokalnych smaków, ale wybór padł na słynny Time Out Market, czyli jeden z najpopularniejszych food halli w Europie – miejsce, gdzie pod jednym dachem można spróbować tradycyjnych portugalskich dań, owoców morza, pastel de nata czy przysmaków z różnych stron świata.

Ogród Botaniczny w środku miasta

W dniu wylotu zdążyłem jeszcze odwiedzić miejski ogród botaniczny (Jardim Botânico de Lisboa), gdzie pozwoliłem sobie na chwilę odpoczynku od hałasu miasta. Ogród pełen jest egzotycznych roślin, paproci i imponujących wysokości palm. Po porannym deszczu przypominał las tropikalny.



Jardim Botânico de Lisboa

Gdzie i co zjeść

W Portugalii jedzenie jest nieodłącznym elementem kultury. Panuje tu niezwykle silna moda na przekąszanie między głównymi posiłkami, a te z kolei połyka się w szybkim tempie. Postanowiłem przyjrzeć się bliżej tej niezwykle obcej z naszego punktu widzenia tradycji.

Kulinarną przygodę trzeba rozpocząć od kultowego zestawu: legendarnej Pastel de Nata – tarty z kremem jajecznym w niesamowicie kruchym cieście, którą popija się kawą z mlekiem – Meia de Leite. Aby zwiększyć ilość porannych kalorii zdecydowałem się również na Empanada de frango – małą wytrawną babeczkę wypełnioną duszonym kurczakiem z dodatkiem cebuli i czosnku.

Wieczne spacerowanie nie mogłyby odbyć się bez spróbowania kultowych portugalskich przekąsek, znanych jako salgados, które idealnie sprawdzają się jako szybka przekąska w ciągu dnia. Moim faworytem stały się Bolinhos de Bacalhau, czyli złociste, smażone kuleczki z dorsza i ziemniaków – są absolutnym fundamentem tutejszej kuchni.

Tuż obok wylądowały Rissóis – półkoliste pierożki smażone w chrupiącej panierce. Najczęściej wypełnione są kremowym nadzieniem z krewetek lub mięsa, co sprawia, że każdy kęs to mała eksplozja smaku.

Na Półwyspie Iberyjskim obiad jada się zwykle po południu i zwykle jest połykany dość szybko. Prawdziwym wydarzeniem jest dopiero kolacja, kiedy celebrycie się czas z bliskimi. Stąd w restauracjach nie da się zjeść we względnej ciszy, bo dzień w Portugalii to ciągłe podjadanie drobiazgów, które znajduje swój finał w solidnej biesiadzie późnym wieczorem.

Moją uwagę przykuł Bitoque de Atum – portugalski klasyk, czyli stek z tuńczyka podany z jajkiem sadzonym i chrupiącymi chipsami oraz oczywiście – Francesinha.

To absolutny król kulinarny, lepiej znany w Porto, ale tu też można znaleźć całkiem dobrą wersję. Legenda głosi, że twórca potrawy, po powrocie z emigracji we Francji, chciał stworzyć danie tak „pikantne” i gorące jak poznane za granicą Francuzki.

Sekretem jest to, co dzieje się na zewnątrz dania, czyli pod ciągnącą się pierzynką z plastrów sera. Wszystko to dosłownie pływa w gęstym sosie na bazie pomidorów, piwa i papryczek. Na szczycie ląduje sadzone jajko, a talerz otacza góra frytek.

Podczas próbowania lokalnych specjałów warto też zwrócić uwagę na subtelne różnice w nazewnictwie, które mogą zmylić niejednego turystę. Przykładem jest Panada de Frango. W Portugalii słowo „Panada” odnosi się zazwyczaj do produktów panierowanych,

więc będzie to klasyczny kotlet z kurczaka w panierce. Jeśli jednak w ręce wpadnie wam mała, złocista babeczka z ciasta wypełniona mięsem, możecie być pewni, że to Empada, o której mówiliśmy na początku. Drobne niuanse sprawiają, że odkrywanie portugalskich smaków staje się przygodą, a ten panierowany kurczak był naprawdę dobry – niemal jak u mamy.

Portugalska kuchnia to również przekąski prosto z morza, które można zabrać ze sobą do domu jako jadalną pamiątkę. Symbolem tego nurtu są bez wątpienia konserwy rybne albo sardynki z puszki. Ich prostota i jakość idealnie oddają ducha lokalnego jedzenia, to bez wątpienia jeden z najbardziej autentycznych smaków, jakie można spakować do walizki.

Przy planowaniu budżetu na wyjazd trzeba koniecznie uwzględnić koszty jedzenia, które w Lizbonie bywają mocno zróżnicowane. Klasyczny obiad dla jednej osoby w tradycyjnej, lokalnej restauracji to wydatek od 50 do 80 zł, jednak w miejscach typowo turystycznych ceny potrafią poszybować znacznie wyżej, dlatego zalecamy wybrać hotele z bogatym śniadaniem, aby chociaż ten jeden posiłek mieć z głowy.

Co jeszcze warto zobaczyć w Lizbonie?

Podczas weekendowego wyjazdu udało się zobaczyć naprawdę sporo, ale Lizbona to miasto na znacznie dłuższy pobyt. Na kolejną wizytę musiałem odłożyć chociażby słynną wieżę Belém.

Przy planowaniu następnego pobytu bardzo przydatna będzie ulotka, którą dostałem razem z kartą miejską – jest tam pełna listę bezpłatnych atrakcji. Warto jednak pamiętać, że wiele z tych miejsc znajduje się w sporej odległości od ścisłego centrum, więc aby je zobaczyć, trzeba spędzić czas w pojazdach komunikacji miejskiej.

Dojazd do miasta i powrót na lotnisko

Jak dojechać z lotniska do centrum? Metro to zdecydowanie najtańszy i najwygodniejszy sposób transferu. Czerwona linia zaczyna się bezpośrednio pod terminalem lotniskowym, a po drodze przecina magistralę kolejową (stację Oriente) oraz trzy pozostałe linie metra. Wsiadając na lotnisku, już po 30 minutach można przesiąść się na linię zieloną, żółtą lub niebieską i błyskawicznie dotrzeć do hotelu.

- badania opłacalności przedsięwzięć
- dostęp do bazy wiedzy
- rzetelne analizy rynku
- szkolenia pracowników

ROZUMIEMY
TWÓJ BIZNES



DAJEMY
KONKRETNE
KORZYŚCI

**Wspieramy firmy paliwowe w ich działaniach.
Skorzystaj i zobacz, że można więcej zarobić!**