

Co zrobić ze zużytym akumulatorem i baterią ołowiową

Ustawa o bateriach i akumulatorach określa zasady dotyczące recyklingu zużytych akumulatorów:

- Recykling zużytego akumulatora to obowiązek każdego użytkownika!
- W żadnym wypadku nie należy wyrzucać akumulatorów do pojemników na śmieci.
- Zużyte akumulatory zawierają ołów (Pb), który musi być w odpowiedni sposób utylizowany.
- Jeżeli nie poddasz zużytego akumulatora recyklingowi, szkodzisz także Twojemu środowisku naturalnemu!!!



Oddaj nam zużyte akumulatory i baterie ołowiowe!

My w profesjonalny sposób zajmiemy się ich utylizacją!



Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:

ul. Parkowa 25
51-616 Wrocław
tel. 71 715 77 95
faks 71 348 81 50
autonaprawa@technotransfer.pl
www.technotransfer.pl

Numer rachunku bankowego:
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

Redaktor naczelny:

Marian Kozłowski
m.kozlowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzczanowicz
b.krzczanowicz@technotransfer.pl

Serwis e-autonaprawa.pl:

Adam Rudziński
a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Jacek Jabłoński, Andrzej Kowalewski,
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,
Ewa Rozpędowska, Leszek A. Stricker,
Tomasz Szulc, KrzaQ

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko
tel. 71 733 67 56
m.salamaga@technotransfer.pl
Przemysław Krzczanowicz
tel. 71 715 77 96
p.krzczanowicz@technotransfer.pl

Prenumerata:

tel. 71 715 77 95
prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD
tel. 71 715 77 98

Wydawca:

Wydawnictwo Technotransfer

Druk i oprawa:

Delta Wrocław

Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:
yd.com, Bosch



Idea

Na łamach polskiej prasy, bynajmniej nie motoryzacyjnej ani też ekonomicznej, popularyzowana jest ostatnio koncepcja taniego samochodu dla najmniej zamożnych warstw naszego społeczeństwa. To oryginalny krajowy wynalazek, zdolny dokonać przełomu w całym zmotoryzowanym świecie borykającym się z widmem podwyżek cen paliw, ubezpieczeń i opłat drogowych. Wątpliwości budzić może wyłącznie reakcja zagranicy, tradycyjnie nieufnej wobec naszych rewelacyjnych i rewolucyjnych idei. Wiadomo, z zazdrości, ale wszystkie te europejskie i światowe mądrale jeszcze się obudzą z rękami w nocnikach, gdy sobie z tym wyzwaniem poradzimy sami i czerpać poczniemy należne korzyści.

Bywały już u nas pomysły idące w tym samym kierunku, lecz zasadały się one na przesłankach technicznych, czyli sprowadzaniu użytkowych funkcji pojazdu do absolutnego minimum. W efekcie pojawiały się nawet jeżdżące prototypy, lecz nikt nie był skłonny za-inwestować w ich seryjną produkcję. Niewielu też deklarowało się potencjalnych nabywców takich toczydełek, może tanich i oszczędnych, ale za każdym razem jakoś obciachowych, nawet w porównaniu z najlichszym towarem importowanym na lawetach.

Teraz ma być zupełnie inaczej, gdyż cel, dotychczas nierealny, osiągnięty zostanie całkiem nowymi środkami. W jego realizacji bowiem inżynierów, konstruktorów, technologów i innych podobnych im nieudaczników zastąpią prawdziwi ludzie sukcesu, czyli po prostu bankowcy. Podobno już jeden renomowany nasz bank zgłosił swój udział w sprawie, za nim zapewne pójść następne. Istota zaś owego bezprecedensowego projektu polega na tym, że każdy mieć będzie możliwość nabycia, a dokładniej wzięcia w specyficzny leasing dowolnego samochodu, z najnowszymi i najdroższymi włączając, a płacić będzie co miesiąc i przez czas umowy wyłącznie za jego rzeczywiste użytkowanie, ponosząc też proporcjonalne do niego koszty ubezpieczenia.

Faktyczne przebiegi podliczać ma specjalny, zainstalowany w pojeździe system GPS. Dzięki niemu egzekwowana będzie prosta zasada: kto mniej jeździ – mniej płaci z dokładnością do przejechanego kilometra i należnej złotówki. Jest w tym tylko jeden mankament, gdyż jak w każdym leasingu po spłaceniu wszystkich lat można przejąć samochód na własność za określoną cenę wykupu albo zwrócić go leasingowej firmie. Cena ta w sposób oczywisty zależy od efektywności wcześniejszych spłat: kto z przedmiotu najmu korzystał oszczędniej, więcej wnieść musi na koniec transakcji i vice versa.

No i pięknie! Można sobie wyobrazić ubogich szpanerów utrzymujących za psi grosz jakąś wypasioną brykę wyłącznie na podryw albo dojazdy do kościoła. Co robi taki w trakcie finalnych rozliczeń? Na pewno nie zapłaci, bo i z czego? Raczej odda auto mało zużyte, chociaż podstarzałe, więc i ewentualna odsprzedaż tzw. osobom trzecim nie przyniesie bankowi zwrotu sfinansowanych nakładów. Coś chyba trzeba w tym przedsięwzięciu poprawić...

Ale właściwie po co? Parę lat temu w USA w podobnym trybie „sprzedawano” domy. Nikomu za to włos z głowy nie spadł, a za rynkową innowację zapłacili per saldo podatnicy.

Marian Kozłowski

Marian Kozłowski