

Przepis przegrywa z rynkiem



AUTORZY USTAWY O RECYKLINGU POJAZDÓW DOKŁADNIE ZAPLANOWALI ORGANIZACYJNE STRUKTURY I RESTRYKCYJNE PROCEDURY, ZAPOMINAJĄC TYLKO, IŻ NIE MOGĄ ONE DZIAŁAĆ SKUTECZNIE W WOLNORYNKOWYCH REALIACH

Ten legislacyjny bubel, uchwalony przez sejm 20 stycznia 2005 roku, obowiązując niby do dzisiaj, lecz nikt nie kwapi się poprawiać jego ewidentnych błędów ani egzekwować zawartych w nim ustaleń, a tym bardziej stosować się do nich.

Zgodnie z Art. 18 tegoż dokumentu właściciel pojazdu wycofanego z eksploatacji zobowiązany jest przekazać go do stacji demontażu działającej na podstawie zezwolenia właściwego wojewody. W przeciwnym wypadku musi (teoretycznie) nadal opłacać składki ubezpieczenia OC pod groźbą egzekucji zaległych opłat przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. Instytucja ta może też na opieszatego płatnika nałożyć karę w wysokości 500 euro w przypadku samochodu osobowego lub 800 euro za ciężarówkę lub autobus. Gdy ukarany odmawia, sprawa powinna trafić do sądu.

Nie słyszy się jednak o takich procesach, gdyż byłyby one przez urzędy raczej przegrywane. Posiadacz samochodu jest bowiem jego prawnym właścicielem i może dowolnie dysponować tą swoją własno-

ścią. Obowiązek ubezpieczeniowy dotyczy pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym. W pozostałych sytuacjach samochodowy wrak też może powodować rozmaite zagrożenia, ale już całkiem innego rodzaju. Poza tym euro nie jest „prawnym środkiem płatniczym w Polsce”.

Mniejsza jednak o prawnicze niuanse w sytuacji, gdy pozbycie się nawet całkiem zbytecznego i zaśmiecającego posesję wraku jest dla jego właściciela bardzo nieopłacalne finansowo. Według ustawy bowiem trzeba pojazd oddać bezpłatnie, dostarczając go na własny koszt (co oznacza transport na lawecie) do punktu zbiórki odległego choćby i o 50 kilometrów (w linii prostej!). Tam zaś mają prawo jeszcze zażądać dopłaty w wysokości do 10 złotych za każdy kilogram brakujący do nominalnej masy danego modelu samochodu. Ma to podobno powstrzymać posiadaczy wraków od samodzielnej sprzedaży lub niewłaściwej utylizacji ich części.

Gdyby te wszystkie urzędnicze pomysły faktycznie weszły w życie, działające na ich

podstawie prywatne firmy recyklingowe już dawno by zbankrutowały lub przeszły na państwowe utrzymanie. Wtedy konieczne stałoby się powołanie na koszt podatników wielkiej armii kontrolerów przetrząsających podwórka i szopy w poszukiwaniu starych żuków i polonezów. Zakwityby też bujnie sąsiedzkie donosy. W efekcie powstałaby wielka rzesza niewypłacalnych dłużników.

Na szczęście sprawą zajął się rynek i wzmożony w ostatnich latach światowy popyt na wszelkie surowce wtórne. Dzięki temu okazało się, że największą korzyścią drobnych i średnich przedsiębiorców z recyklingu samochodów jest odzysk części zamiennych i rozmaitych materiałów nadających się po przetworzeniu do ponownego użycia, a są przecież wśród nich – oprócz poszukiwanego stalowego złomu – i takie „kosztowności”, jak złoto lub platyna.

Wobec tego dla pozyskania wraków opłaca się ponieść koszt ich aktywnego poszukiwania i transportu z miejsc dotychczasowego postoju do punktów demontażu. Warto też, zamiast straszenia drakońską karą i przeliczania na procenty wagi brakujących części, oferować ich właścicielom nie tylko pozbycie się uciążliwych gratów i urzędowych kłopotów poprzez wydanie dokumentów potrzebnych do wyrejestrowania podczas błyskawicznej transakcji, lecz także możliwość wynegocjowania natychmiastowej wypłaty kilkuset złotych gotówką.

W ślad za rynkiem legalnym ożywił się też ten czarny, czyli dokonywanie rozbiórek pojazdów bez oficjalnych zezwoleń i omijanie ustawowych formalności, a zwłaszcza płatności, przez zawieranie fikcyjnych umów kupna-sprzedaży z osobami trwale bezrobotnymi lub wręcz bezdomnymi. Jednak „urobek” z tej działalności trafia do płacących podatki punktów skupu złomu, więc per saldo skarb państwa raczej na tym nie traci. Żle tylko, jeśli przy okazji nie są odzyskiwane szkodliwe dla naturalnego środowiska zużyte płyny eksploatacyjne. Ten problem również łatwo jest rozwiązać, wprowadzając odpłatny skup po kursie korzystnym w stosunku do ceny najtańszej „nalewki”.

FOT: FINTARGET

GAZ POTRZEBUJE SILNIEJSZEJ ISKRY



Małgorzata Kluch

Marketing manager
GG Profits

W silnikach z instalacjami LPG napięcie w układzie zapłonowym jest zwykle wyższe. Oznacza to konieczność użycia przewodów o lepszej jakości lub ich wersji specjalnych do tego rodzaju napędu.

Wokół przewodów zapłonowych o rdzeniu ferromagnetycznym krążą różne opinie, które niestety niewiele mają wspólnego z prawdą. Nie ma wątpliwości, że samochody zasilane gazem są bardziej narażone na wszelkie usterki układów zapłonowych. Niezawodny zapłon zależy zaś w dużej mierze od stanu i jakości przewodów wysokiego napięcia. Dlatego tak ważny staje się właściwy dobór tych elementów.

Dobre kable powinny charakteryzować się małym oporem elektrycznym, by przekażywać energię do świec bez nadmiernych strat, dzięki czemu iskra staje się silniejsza. Ma to szczególne znaczenie przy zasilaniu LPG, gdyż mieszanka gazowo-powietrzna odznacza się większą opornością elektryczną niż benzynowo-powietrzna, więc do wywołania przeskoku iskry między elektrodami świecy zapłonowej potrzebne jest wyższe napięcie.

Za konsekwencję montażu instalacji LPG w samochodzie uznać trzeba:

- konieczność zapewnienia odpowiedniego napięcia na świecy zapłonowej,
- wzrost temperatury spalania mieszanki,
- gwałtowniejszy przebieg spalania,
- nieznaczny wzrost średniej temperatury silnika,
- zmianę składu gazów wylotowych.

Zasilanie LPG przyczynia się również do szybszego zużycia niektórych elementów układu zapłonowego. Przede wszystkim dotyczy to świec, które z powodu wcześniej pojawiających się symptomów zużycia należy częściej wymieniać na nowe. Kolejną przyczyną nieprawidłowej, a zwłaszcza nierównomiernej, pracy silnika mogą się okazać przewody wysokiego napięcia.

Dalsze użytkowanie starych, zużytych kabli, bądź zastosowanie ich rodzaju nieodpowiedniego do pojazdów zasilanych gazem sprawia, iż napięcie na świecach nie osiąga wymaganej wartości. Usterki takie polegają zwykle na tzw. przebiciu izolacji lub jej nadwężeniu, a ich skutkiem jest tzw. ucieczka prądu, czyli jego przepływ omijający elektrody świecy. W przewodach z rdzeniem węglowym mamy dodatkowo naturalny proces jego „wypalania”, co powoduje wzrost oporności, a tym samym spadek napięcia i energii iskry zapłonowej.

Dlatego coraz więcej samochodowych serwisów docenia zalety przewodów z rdzeniem ferromagnetycznym, które w przeciwieństwie do tych z rdzeniem węglowym lub miedzianym, sprawdzają się idealnie w pojazdach z instalacją gazową, zapewniają bowiem niezawodny zapłon i odznaczają się znacznie większą trwałością eksploatacyjną.



SENTECH®

NAJWIĘKSZA JAKOŚĆ - NIEZAWODNY ZAPŁON



GG Profits Sp. z o.o.
ul. Spacerowa 6/8
95-200 Pabianice
POLAND
tel./fax +48 42 214 51 50
fax +48 42 227 19 32
www.sentech.pl