



PIERWSZA POLIAMIDOWA MISKA OLEJOWA DO SAMOCHODU TERENOWEGO



ABSORBUJĄCA HAŁAS POLIAMIDOWA OSŁONA SILNIKA



PLASTIKOWE ŁOŻYSKOWANIE DRAŻKA STABILIZATORA OPRACOWANE PRZEZ BASF WSPÓLNIE Z CONTITECH VIBRATION CONTROL



KOLEKTOR DOLOTOWY WYKONANY ZE SPECJALNEGO TWORZYWA ULTRAMID



MILIONOWY KATALIZATOR WYPRODUKOWANY PRZEZ BASF W ŚRODZIE ŚLĄSKIEJ

im. Mikołaja Kopernika. BASF wesprze jego pracownię chemiczną.

BASF w Polsce

Firma ta produkuje w naszym kraju chemię przemysłową i budowlaną, tworzywa sztuczne, środki ochrony roślin, lakiery oraz wspomniane już katalizatory samochodowe. Z okazji swego jubileuszu obchodzonego obecnie w Polsce i na świecie pragnie zainicjować dyskusję na temat największych współczesnych wyzwań ludzkości. Działania te podejmuje wspólnie z czterema wydziałami chemicznymi polskich uczelni, do których należą uniwersytety: warszawski i wrocławski oraz politechniki: warszawska i wrocławska.

Na co dzień BASF jest partnerem polskich firm działających w wielu gałęziach przemysłu. Zatrudnia ponad 600 pracowników, a jego obroty w Polsce w 2014 r. wyniosły 770 milionów euro. Oprócz zakładu w Środzie Śląskiej ma też fabrykę w Myślenicach koło Krakowa.

Od 2010 roku BASF jest wyjątkowym partnerem laboratorium chemicznego dla dzieci i młodzieży w warszawskim Centrum Nauki Kopernik, odwiedzanego rocznie przez 10 tys. osób.

W ciągu roku jubileuszowego firma niejednokrotnie występowała jako partner konferencji naukowych organizowanych przez Uniwersytet Wrocławski i Politechnikę Wrocławską. Podobną współpracę utrzymuje również z wydziałami chemicznymi Politechniki Warszawskiej i Uniwersytetu Warszawskiego. Jako wiodący koncern chemiczny na świecie BASF od lat dąży do poszerzania wiedzy z tej dyscypliny wśród uczniów i studentów, zachęcając ich do wyboru kariery w zawodzie chemika.

FOT. BASF, ARCHIWUM

FOT. KPP NIDZICA

R2RC przeciw nierzetelnym diagnostom

KOALICJA R2RC PRZYPOMINA O SWYCH POSTULATACH ZMIAN W DZIAŁALNOŚCI STACJI KONTROLI POJAZDÓW. NASZ SYSTEM BADAŃ TECHNICZNYCH WYMAGA BOWIEM RADYKALNEGO UZDROWIENIA DLA DOBRA WSZYSTKICH ZAINTERESOWANYCH STRON

W bazach Centralnej Ewidencji Pojazdów znajduje się 31 milionów pojazdów. Spośród nich ważne badanie techniczne ma tylko 16 milionów, a ważną polisę OC – 18,5 miliona. Ale nawet pieczętka w dowodzie rejestracyjnym nie oznacza, że auto jest sprawne. W anonimowej ankiecie przeprowadzonej przez NIK policjanci uważają, że zły stan techniczny pojazdu jest w Polsce przyczyną 10% wypadków drogowych. W 2014 roku we wszystkich wypadkach na naszych drogach zginęło 3171 osób, 42 177 odniosło rany, a łączne straty materialne szacuje się na prawie 50 mld zł.

Generalną przyczyną dopuszczania do ruchu niesprawnych aut są – zdaniem R2RC – niedoskonałości systemu, w którym stacje kontroli działają na podstawie uprawnień administracyjnych, lecz na zasadach wolnorynkowych. Poszczególne placówki nie mogą konkurować cenami badań, gdyż te są ustalane urzędowo, więc często starają się pozyskać klienta pobłażliwym traktowaniem usterek występujących w jego pojeździe. Sumienni diagnosty, którzy nie przybijają pieczętki

w dowodzie, jeśli auto jest niesprawne, przegrywają w konkurencji z tymi przykrywającymi oko na „niewielkie” usterki lub stemplującymi dowody rejestracyjne nawet bez oglądania dopuszczanego do ruchu pojazdu.

Z tego powodu:

- ▶ giną lub tracą zdrowie ludzie na drogach,
 - ▶ cierpi społeczny prestiż diagnostów,
 - ▶ tracą przychody usługowe warsztaty,
 - ▶ mniej zarabiają producenci i dystrybutorzy części zamiennych,
 - ▶ szkody ponosi środowisko naturalne.
- Przedstawiciele wielu organizacji branżowych wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju brali udział w pracach dotyczących tego problemu. Efektem było opracowanie 22 tez, stanowiących podstawę do zmian w systemie badań technicznych i sprawowania kontroli nad nad badaniami technicznymi i wszystkimi SKP powinien prowadzić dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Kolejna zmiana, wynikająca z dyrektywy unijnej, dotyczy wymaganego wykształ-



CZYMY WYŁĘMACZYĆ FAKT, ŻE TEN SAM POJAZD JEST SPRAWNIEJSZY NA PRZEGLĄDZIE W SKP NIŻ PODCZAS KONTROLI DROGOWEJ?

cenia, praktyki i szkolenia kandydatów na diagnostów, a wprowadza między innymi obowiązek okresowych szkoleń diagnostów. W myśl postulowanych uregulowań prawnych to właściciel pojazdu będzie odpowiedzialny za stan techniczny pojazdu oraz za używanie auta bez ważnych badań technicznych. Diagnosta będzie rozpoczynał badanie od identyfikacji pojazdu, wykonania jego dokumentacji fotograficznej, wpisania numeru rejestracyjnego do rejestru badań oraz pobrania opłaty z góry. Prowadzony byłby też rejestr diagnostów, obowiązywałyby ich szkolenia okresowe, usankcjonowane systemem stopniowanych kar.

Unijna dyrektywa wymaga, aby nowe przepisy były gotowe do 20 maja 2017 roku, a rok później już wprowadzone w życie.

System kontroli technicznych w wybranych krajach

	Holandia	Włochy	Polska
Liczba aktywnych pojazdów	10 mln	32 mln	22 mln
Liczba SKP	10 tys.	9 tys.	4,5 tys.
Liczba pojazdów na SKP	1 tys.	3,5 tys.	5,1 tys.
Odsetek badań z wynikiem negatywnym	25%	1%	1,5%
Odsetek wyników negatywnych w badaniach drogowych	14%	13%	36%
System nadzoru	instytucje kontrolne, system informatyczny, audyt co 2 lata	prewencyjny system informatyczny, analiza	co roku (SP/UM), co 5 lat (TDT)
Szkolenie diagnostów	egzamin co 2 lata, doskonalenie	szkolenie, egzamin na uprawnienia	szkolenie, egzamin, brak doskonalenia