

"KRUMMEN"

Formænd uden egen forretning

Skal en formand for en vognmandsforening selv være vognmand, spørger Transportmagasinets branchepolitiske kommentator - og kommer med et par eksempler fra det virkelige liv.

Af Poul Rudolf.

For nogle år siden foreslog en vognmand helt seriøst at udnævne DTLs daværende direktør Michael Svane til formand for Nordre Birks Vognmandsforening. Vognmanden mente, at en professionel formand med DTL-direktørens charme og frækhed kunne gøre mere for de lokale vognmænd end en formand, som skulle bruge en stor del af tiden på at passe sin forretning.

Helt som ventet blev forslaget skudt ned af den daværende NBV-formand. Topposten i foreningen skulle vælges af medlemmerne på demokratisk vis. Den skulle ikke besættes af en udefra kommende direktør.

Selv om vognmanden var lidt forud for sin tid, og som på H. C. Andersen vis blev kanøflet, havde han alligevel fat i noget rigtigt. Godt nok er organisationsdirektørerne stadig langt fra posten som organisationsformænd, men der er trods alt sket et lille skred i den tidligere så fastlåste opfattelse af, at en formand skal have og aktivt drive en forretning.

Trend startede i København

Kjøbenhavns Vognmandsforening tog som den første hul på formandsfremtiden allerede i 1980'erne. Der blev indført en bestemmelse om, at det er tilstrækkeligt at have været medlem af bestyrelsen i 10 år for at kunne blive udnævnt til oldermann.

Ophavsmanden til forslaget var en meget dygtig og velanskrevet oldermann, som havde lidt ved at få sin vist nok eneste lastbil til at give overskud.



Poul Rudolf, Transportmagasinets kommentator

Systemet med at have en formand uden egen virksomhed har bredt sig til Dansk Møbeltransport Forening. Formanden Leif Jensen solgte for et par måneder siden sin forretning, men fortsætter som operativ chef i sit gamle firma.

Foreningens vedtægter forhindrer ham ikke i at fortsætte som formand. Derfor vil han genoptage til formandsposten på generalforsamlingen i september.

Aktivt overskud

Flere andre lokale formænd har også helt eller delvist solgt deres forretninger, men fortsætter i formandsstolen - og det accepteres.

Der synes at udvikle sig en tendens til, at vognmændene foretrækker en formand med det nødvendige aktive overskud frem for en formand, som hele tiden skal kæmpe for ikke at få underskud.

Det må gerne være en formand, som kan sparke døren ind hos de kommunale myndigheder, der har væsentligt indflydelse på vognmændenes vilkår og dermed på deres indtjening. Den lokalpolitiske markedsføring og indsats er utrolig vigtig for en forening. Det er ikke længere tilstrækkeligt en gang om året at udsende beretningen fra den årlige generalforsamling til den lokale avis.

Det er fint med et godt socialt forenings-sammenhold, men i dagens barske vognmandsverden kan den ikke stå alene.

SKAD: Vi er på sagen

De danske opbyggere går en kritisk, men også spændende tid i møde med det nye EU-direktiv 2007/46/EF. Du skal der EU-godkelelser til, fortæller SKAD-direktør Thjomas Krebs i denne kronik.

Af Thomas Krebs, direktør i SKAD

Siden grundlæggelsen af SKAD i 1907 har foreningen arbejdet med vilkår for køretøjsbyggerne.

Dengang var det kareter - i dag er det lastbiler, påhængsvogne, varebiler, busser og meget mere.

I 2010 påbegyndte SKAD arbejdet med EU direktivet 2007/46/EF - direktivet om en harmonisering af reglerne for opbyggerne i EU. I den forbindelse har SKAD informeret både bilimportørerne og opbyggerne om dette direktiv, som i sin helhed er gældende i hele EU.

Denne informationskampagne er kommet i stand i samarbejde mellem SKAD og vores engelske søsterorganisation VBRA. Den har betydet en generel holdningsændring i branchen, og det er vi glade for.

EU-direktivet er opdelt i tre kategorier:

- Individuel godkendelse, der kun gælder i det land godkendelsen er gennemført i. (kapitel X, artikel 24).
- Småserieproduktion, der kun gælder i det land godkendelsen er gennemført i. (kapitel IX, artikel 22).
- Helbilgodkendelsen CoC. Den gælder i hele EU. (kapitel III, artikel 6).

Helhedsgodkendelse

Helbilgodkendelsen eller EU-typegodkendelsen kræver blandt andet, at virksomheden er certificeret med dokumenteret papirgang og



Thomas Krebs.

årlig audit samt har et CoP (Conformity of Production). Der skal også fremstilles seriøst standardiserede køretøjer i stor stil.

Det er hovedsageligt bilproducenter eller større påhængsvognsproducenter og lignende, der arbejder med CoC.

For at kunne afprøve køretøjets sikkerhed, funktion og dimensioner i forbindelse med kørselsprøver, crashtest og lignende, skal der stilles køretøjer til rådighed af producenten for det godkendte prøvningslaboratorie, der gennemfører testen (artikel 5, pkt. 8 i direktivet). De godkendelsesprocesser er blandt andet beskrevet i bilag IV i direktivet.

Danmark tog et valg

I Danmark har myndighederne valgt at koncentrere sig på den fortsatte anvendelse af den individuelle godkendelse - enkeltstyks-syn.

Det bunder i at mange opbyggere i Danmark kun bygger nogle få eller kun et styk af et bestemt køretøj.

Det der er vigtigt at nævne er, at for eksempel et en lastbils- eller varebilchassis altid er udstyret med et CoC fra bilproducenten - altså en EU typegodkendelse. Det er vigtigt for en opbygger at sikre at der foreligger en kopi af CoC til det pågældende

første trins køretøj (chassis), da dette skal følge køretøjet og i princippet også skal fremvises for synsvirksomheden ved syn af et køretøj.

Holde sig ajour

Ydermere er det vigtigt at holde sig ajour med de opbyggervejledninger og kurser, som de forskellige importører udbyder. Det er vigtigt at sikre en korrekt opbygning, og derfor er det altid nødvendigt at ligge inde med en opbyggervejledning, specielt blandt andet fordi dimensionering og vægtbalance skal være i orden. Ydermere bliver moderne lastbils- og påhængschassisser oftere fremstillet af højstyrkestål, som man ikke må svejse i.

Tager sagen alvorligt

SKAD har i denne forbindelse flere gange haft møder med Trafikstyrelsen og dahenværende Transportminister Henrik Dam, blandt andet omkring synskvaliteten og efteruddannelse af de synsmedarbejdere, der gennemfører synet.

Det er helt klart SKAD's indtryk, at Trafikstyrelsen har taget sagen alvorlig, og der er nu sat planer i gang om efteruddannelseskursus.

Også det nye pointsystem, som Trafikstyrelsen har indført i starten af 2014 betyder, at de sorte få i synsbranchen er nødsaget til at rette ind til både gavn for hele synsbranchen og de dygtige opbyggere, der prøver at levere kvalitet til kunden.

Tryghed i Danmark

Meget vand er siden løbet ned ad åen, og i dag står vi med en viden, der kan skabe tryghed blandt de danske opbyggere.

I et tæt samarbejde med vores søsterorganisationer i blandt andet Belgien, England, Holland og Tyskland har vi fingeren på pulsen hvad angår krav fra EU, ud-

taler Thomas Krebs. Specielt vores søster i Bryssel, FEBEL-CAR, har store kompetencer indenfor direktivet, tilføjer han.

Helbilgodkendelsen kræver en stor indsats af opbyggerne. Her i blandt nøje kvalitetsstyring, strukturerede arbejdsmetoder og professionel ledelse, samt mange ensartede køretøjer. Netop det sidst nævnte er ikke tilfælde her i Danmark, og i dialog med Tyskerne blev vi enige i, at de opbyggere, der fremstiller kun få køretøjer af samme type bør ikke arbejde på at opnå en helbilgodkendelse - det kan simpelthen ikke betale sig for virksomheden.

Et køretøj, der er godkendt i Danmark, vil også kunne sælges i et andet EU land, efter at lokale særregler er overholdt. Det kan i få tilfælde betyde at belysning, opmærkning eller andre ting skal ændres. Her er det dog SKAD's holdning, at hvis danske opbyggere sikrer sig viden om lokale forhold, blandt andet gennem SKAD's organisationsnetværk, så er man på den sikre side.

På baggrund af en behovsanalyse blandt medlemmerne, har SKAD derfor rettet fokus på at vejlede på de bløde områder, her i blandt ledelse, organisation, kvalitetsstyring og generelle virksomhedsudfordringer, hvor SKAD medlemmers automatiske medlemskab i Håndværksrådet og AIRC International giver adgang til ekspertise og rådgivning.

Også arbejdsgiverrådgivning er et nøgleområde i SKAD's tilbudsportefølje. Udfordringer med ansatte eller lærlinge kan betyde både psykiske og organisatoriske belastninger for arbejdsgiveren, som kan betyde et væsentligt tab i effektivitet. Her står SKAD til rådighed med både sparring og arbejdsgiverjuridisk support.

Er lasten surret korrekt?

DTL Kran-Blok Erfa tilbyder kursus i lastsikring.

Af Jesper B. Nielsen

Lastsikring er en vigtig del for at udføre en sikker transport. Derfor tilbyder DTL Kran-Blok Erfa sammen med EUC Lillebælt et et-dages lastsikrings-kursus.

Undervisningen vil blive forestået af faglærer Michael Dybro og faglærer Lars Frederiksen. Hvis nogen måtte have meget "kringlede" spørgsmål, vil DTL gerne have dem in-



Undervisningen i lastsikring foregår på EUC Lillebælt. (Foto: Finn Bjerremand, DTL).

den kurset, så der er mulighed for at finde frem til det rigtige svar. Hvis man transporterer noget specielt gods, som man gerne vil have lavet beregninger på, både med hensyn til placering og surring/sikring, kan køretøjer/gods medbringes.

Kurset finder sted lørdag den 20. september 2014 kl. 08:00-16:30 hos EUC Lillebælt, Teknikervej 8, Erritsø 7000 Fredericia.

Pris pr. deltager: 950 kroner + moms. Prisen inkluderer undervisningsmateriale og forplejning.