

Den egenrådige Trafikstyrelse

Kontorchefer tror, de ved bedre end auto-branchens udøvere de fagspecifik viden og erfaring, mener interesseforeningen Dansk Autoglas om de hængende synsregler for autoglas.



Autobranchens fagspecifikke viden vægter ikke i udformningen af gode, seriøse nye synsregler for autoglas, mener Robert Lau, Dansk Autoglas.

U har modtaget

VI HAR DE FORLØBNE dage været vidne til en sand hvirvel af artikler i landets trykte medier om de nye synsregler for køretøjers frontruder som tema.

Kort før nytår udsendte Trafikstyrelsen et høringsdokument, hvor samtlige relevante i branchen – lige fra bilsynsvirksomhederne over værkstederne til glaser og autoglasleverandørerne og autoglaslarmestrene – blev spurgt, om man ikke ville give sin mening til kende om Trafikstyrelsens udspil.

I Dansk Autoglas syntes vi naturligvis, at vi burde have siddet med i den ERFA-gruppe, der udførte forslaget til nye regler for frontruder, men direkte adspurgte mente Trafikstyrelsen, at der ikke skal ændres på den praksis, man har – så det blev afvist. Det blev for så vidt alle andre

fagspecifikke interessenter også.

VEL VEL - AUTOBRANCHEN studerede Trafikstyrelsens udspil, og efter flere rådslagninger, hvor der blev trukket på tværs af branchens samlede viden på området, stod det klart, at udspejlet indeholdt en række mangler og usikkerhedsmomenter, der efter branchens mening trængte til en uddybning og en præcisering i form af et fra branchen velunderbygget hørings svar – et hørings svar hvor reglerne foreslås enklere at håndtere, og hvor ikke mindst trafikikkerheden er i fokus.

Vi har ingen respons modtaget på vort hørings svar – total tavshed fra myndighedernes side.

NU KAN VI SÅ læse, at formanden for den ERFA-gruppen, der antageligt har siddet med i udformningen af høringsvaret, i virkeligheden ønskede sig noget mere håndgribeligt. Samtidigt holder en kontorchef i Trafikstyrelsen godt fast i taburetten og synes med overbevisning, at hans eget forslag er til UG.

Hvornår mon en kontorchef ved mere om det at praktisere regler end dem, der faktisk bruger reglerne i hverdagen?

FOR AT FØJE SPOT til skade hører vi så bilejernes talsmænd i FDM udbræde sig til dommer over, hvornår det er hensigtsmæssigt, at en bilejer skal have penge op af lommen – og her en ingen skygge af trafikikkerhed bag argumenterne – kun mammon.

Ve den familie, der i disse ignorantes formastelighed mases i den nysynede bil, fordi en 30 centimeter lang revne, der gik til front-rudens kant, resulterede i konstruktionens kollaps – en revne som lå uden for det af Trafikstyrelsen definerede felt, og som derfor

ikke betød omsyn med krav om udskiftning af ruden. Revnen ville med de foreslåede regler passere.

LAD OS SLÅ DET fast én gang for alle: Køretøjers fastlimede ruder er og bliver en vital del af konstruktionen - en sikkerhedsdel på linje med køretøjets øvrige sikkerhedsdele. Enhver fejl svækker sikkerhedsdele og udgør potentielt en risiko for fatale følger.

Vi kan desværre ikke fremvise nogen statistik, for myndighederne fører ingen statistik.

Bemærkelsesværdig er dog politiets tilgang, der synes at overskygge både gældende og også de foreslåede nye regler. Der er dokumentation for, at defekter i køretøjers frontruder har medført rudens kassation ved vejsiden og efterfølgende indkaldelse til syn af køretøjet. Gid færdselspolitets dømmekraft måtte tælle vægtigere end kontorchefer og bilejerrepræsentanters, når nu branchens fagspecifikke viden intet vægter.

*Robert Lau
Dansk Autoglas, Glarmesterlauget i Danmark*

Vi hilser ERFA-synsgruppe velkommen

U har modtaget

SKAD HAR GENNEM LÆNGERE tid haft fokus på synsområdet, da det har vist sig, at der på blandt andet motorcykelområdet har været en del misforståelser og fejl hos både motorcykel ejerne og nogle synsmedarbejdere. Det har ført til, at mange motorcykel ejere kom i klemme i forhold til Skat. Også de seriøse opbygger af tunge køretøjer har haft det svært med konkurrencen, da der også findes problemer indenfor syn af tunge køretøjer. Disse problemer kræver en bred tilgang fra alle sider, og derfor vil den nye, officielle ERFA-gruppe spille en stor rolle i fremtiden.

DET ER RIGTIG GLÆDELIGT, at synsbranchen nu danner en officiel organisation, der varetager de mange opgavestillinger på synsområdet og samtidig kan virke som kompetent og realitetsnær rådgiver for Trafikstyrelsen.

Synsvejledningen fra Trafikstyrelsen kan på flere



Thomas Krebs.

områder misforstås, og der mangler også officielle fortolkninger på flere områder, så alle synshaller fortolker og anvender vejledningen på samme måde. Derfor er



Der er et behov for at opdatere synsvejledningerne. (Arkivfoto)

der stort behov for at opdatere og forenkle synsvejledningen, som vi i SKAD er sikre på, at de kompetente herrer fra synsbranchen kan få sat fokus på.

Det er også godt, at der nu er en officiel struktur, der gør det muligt at stille spørgsmål og etablere en dialog, der kan komme mange i auto- og motorcykelbranchen til gode.

MAN KAN GODT SIGE, at tonen nogen gange har været stram fra SKAD's side, men det kan være nødvendigt at skubbe kraftigere til en sag, for at få sat den på dagsordenen. Der sker nu løbende mange spændende tiltag i synsbranchen, og der er blevet sat fokus

på mange sager, hvilket er yderst positivt, ikke mindst det seneste lovforslag, hvor de tunge køretøjer kan kontrolleres for korrekt syn på vejsiden eller hjemme hos en vognmand. I sidste ende er det jo vigtigt at sætte fokus på trafikikkerheden, da væltede trailere og knækkede trækstænger, samt mistænkelige G-erklæringer, kan føre til personskader eller koste menneskeliv. Der burde måske også sættes fokus på mangel på AV-værdikrav på disse G-erklæringer, som findes i andre EU lande.

MED DANNELSEN AF DEN nye ERFA-gruppe er der skabt et professionelt forum, og de støbte kugler er nu begyndt at rulle. SKAD står naturligvis til rådighed for drøftelser eller en mere dybdegående dialog med den nye ERFA-gruppe og håber, at stridsøksen kan begraves til gavn for branchen.

Thomas Krebs, direktør i SKAD, Sæmslutningen af Køretøjsbyggerne og Autooprettere i Danmark.

MOTOR-MAGASINET

Branchepanel

For at styrke sammenholdet og ikke mindst at sikre en optimal dialog i autobranchen har Motor-magasinet etableret dette branchepanel, bestående af førende brancheforeninger og organisationer.

Autobranchens Handels- og Industriforening (AUTIG)
v/formand Knud M. Sørensen
www.autig.dk, e-mail: autig@autig.dk

Bremse- & Koblingsforeningen i Danmark (BKD)
(Foreningen nedlagt i oktober 2009, men fortsat aktivt netværk)
Kontaktperson Michael Bendtsen
www.bk-d.dk, e-mail: lyddaemper-central@mail.dk

Bilgenbrug Danmark
v/formand Hans-Ove Davidsen
e-mail: hojbyautogen@mail.tele.dk

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD)
v/formand Henrik Pedersen
www.cad.dk, e-mail: cad@cad.dk

Danmarks Automobilforhandler Forening (D.A.F.)
v/formand Knud Nielsen
www.daf.dk, e-mail: daf@daf.dk

Dansk Autogenbrug (DAG)
v/formand Bjarne Nielsen
www.autogenbrug.dk, e-mail: post@autogenbrug.dk

Dansk Autoglas
v/formand Villy Nielsen
www.danskauglas.dk,
e-mail: danskauglas@glarmesterlauget.dk

Dansk Bil Forhandler Union (DBFU)
v/formand Jeppe Ruby Laursen
www.dbfu.dk, e-mail: info@dbfu.dk

De Danske Bilimportører (DBI)
v/formand Preben Stenkjær
www.bilimp.dk, e-mail: dbi@bilimp.dk

Den Danske Bilbranche
v/formand Hans Vestergaard
www.bilbranchen.dk, e-mail: bil@di.dk

Dækimportørenforeningen
v/formand Kenneth Saust
www.dakimportørenforeningen.dk
email: kesau@mail.dk

Foreningen af Auto- og Industrilærere (FAI)
v/formand Lasse Jæger Jensen
www.fai.dk, e-mail: fai@fai.dk

Foreningen af Danske Cylinderservice Virksomheder
v/formand Lars Weide Olsen
www.cylinderservice.dk, e-mail: hoslogcyl@post6.tele.dk

Metal Hovedstaden, Transportsekretariatet
v/brancheformand Jan Rasmussen
e-mail: 0800jar@danskmetal.dk

Sæmslutning af Køretøjsbyggerne og Autooprettere i Danmark (SKAD)
v/formand Leif Hansen
www.skad.dk, e-mail: info@skad.dk

Biodiesel skadeligt for miljøet

Grøn diesel, der er baseret på rapsole eller sojabønner, udleder mere CO₂ end almindelig diesel, skriver Morgenavisen Jyllands-Posten på baggrund af en omfattende analyse, som International Food Policy Research Institute, IFPRI, har lavet for EU-Kommissionen.

Det blev et lovkrav sidste sommer, at syv procent diesel skal være biodiesel. Rapsole er således hovedingrediensen i en stor del af den biodiesel, som danske benzinsselskaber blander i motorbrændstof.

Blandt internationale forskere er der efterhånden bred enighed om, at biodiesel medfører større udledning af CO₂ end almindelig diesel. Alligevel tvinges danskerne til at hælde biodiesel i tanken. Det er fuldstændig rablende skørt og direkte skadeligt for miljøet, vurderer Dan Belusa fra Greenpeace over for Jyllands-Posten. Også professor Claus Felby fra Københavns Universitet mener, at biodiesel er "miljømæssigt helt håbløst".