



Tungvognsgruppemøde den 19. marts hos Holms Lastbilophug, Bildsø

Dagsorden:

- 09.30 – 10.00 Morgenbrød. Vi tager en tur bordet rundt og får præsenteret både nye og gamle medlemmer af Tungvognsgruppen.
- 10.00 – 11.00 Rundvisning på Holms Lastvognophug og så skal vi se på veteranbiler.
- 11.00 – 11.30 Peder Kallerup fortæller om E-Miljø, som er et nyt ABAS-initiativ. ABAS ejes af autobranschen og tilbyder alt inden for affaldshåndtering og arbejdsmiljø.
- 11.30 – 12.00 Kim Hansen fra Ørsted Lastvognscenter fortæller om sine erfaringer med Bardahl dyserser.
- 12.00 – 13.00 Frokost.
- 13.00 – 14.00 Carl Peter Frederiksen fra TungVognsSpecialisten fortæller om regler og love vedrørende fartskrivere, førerkort, kvalifikationsbevis med videre.
- 14.00 – 14.30 Johanne Berner Hansen, advokat hos Dansk Bilbrancheråd fortæller om DBR Arbejdsgiverforening, tilskudsmuligheder, kurser og priser.
- 14.30 – 15.00 Kaffe og tid til at pleje netværket. Hvem, hvor, hvornår, hvordan og hvorledes.
- 15.00 Tak for i dag.

Referat

I alt mødte der 26 frem, da Dansk Bilbrancheråd inviterede Tungvognsgruppen til erfagruppemøde hos Holms Lastbilophug i Bildsø uden for Slagelse. Solen skinnede, og temperaturen lå lige omkring frysepunktet. Holms Lastbilophug er etableret af Ole Holm, men i dag er det sønnen Peter Holm, der er ansvarlig for den daglige drift.

Efter morgenbrød og kaffe viste Peter Holm rundt på pladsen og i diverse haller og fortalte om forretningen Holms Lastbilophug. I store træk skiller Holms Lastbilophug omtrent én lastbil ad om ugen og sælger stumperne – i alt bliver det til cirka 50 lastbiler om året. Enkelte bliver også solgt hele. Holm ophugger kun danske lastbiler og sælger nye, brugte og renoverede dele til Volvo og Scania. Alt fra kontakter til motorer. Firmaets speciale er renoverede gearkasser og bagtøj til Scania og Volvo.

Ole Holm har flere veteranbiler stående heriblandt et par enestående flotte Ford T. Den ene model – med pedalgear – startede Ole Holm op og enkelte (de to eneste kvinder i forsamlingen) fik en prøvetur.

Peder Kallerup fra Lemvig Autoteknik og næstformand i ABAS Miljøservice er punkt 1 på dagsordenen. Han fortalte om E-Miljø, der er et nyt ABAS-initiativ. ABAS er ejet af autobranschen og tilbyder alt inden for affaldshåndtering og arbejdsmiljø.

Når det handler om arbejdsmiljø skal der tages hensyn til mange ting. Eksempelvis port, værkstedseftersyn, lovpligtige uddannelser og den årlige arbejdsmiljøgennemgang, som alle værksteder skal gennemføre. Idéen med det nye E-Miljø fra ABAS er at samle alle de forskellige miljøemner ét sted for på den måde at gøre miljøarbejdet markant lettere og mere overskueligt.

- Bare det at have det hele samlet ét sted, det bliver det nye sort. Jeg tror, folkene fra arbejdstilsynet falder ud af træskoene, når de hører om det, sagde Peder Kallerup.

Se en kort video om E-Miljø ved at klikke på linket her <https://www.youtube.com/watch?v=szmczrZYibA>

Der er sådan en arkitektur i systemet, så man selv bestemmer, hvordan det skal sættes op. Meningen er, at alle medarbejdere skal oprettes. E-Miljø fra ABAS kan bruges i virksomheder med bare én medarbejder og helt op til de største virksomheder i branchen.

En af mulighederne med E-Miljø er at justere systemet til at give et varsel, når det er tid til at forberede sig på et kommende eftersyn. Og så kan man se, hvem der har lavet hvad i forbindelse med eftersyn. Første gang man tager systemet i brug, skal der bruges lidt tid på at lægge oplysninger ind, og så kører det ellers bare.

- Jeg er overbevist om, at E-Miljø vil være en stor hjælp til den årlige arbejdsmiljødrøftelse, som jeg er sikker på, at mange heriblandt mig selv, ikke altid får lavet. Når arbejdstilsynet kommer, så er det bare at starte systemet op. Det bliver meget nemmere at lave de her APV'er, siger Peder Kallerup.

Nogle værksteder betaler 12.000 kroner for en løsning, der i princippet bare består af et ringbind, der kommer op at stå hylden, og som værkstederne aldrig bruger. Der er tilsyneladende mange fordele ved E-Miljø, og betydelig billigere er det også. 3.700 kroner om året i forhold til den nævnte alternative løsning til 12.000 kroner.

E-Miljø kan også hjælpe med at overvåge dit energiforbrug på værkstedet. Hvis de tal, du lægger ind, afviger meget fra det oprindeligt opsatte mål, så får du en advarsel om, at noget er galt. Det kan sagtens være, at der på et tidspunkt kommer et krav fra myndighederne om, at vi skal holde styr på vores energiforbrug, og så har vi allerede styr på det med det her system.

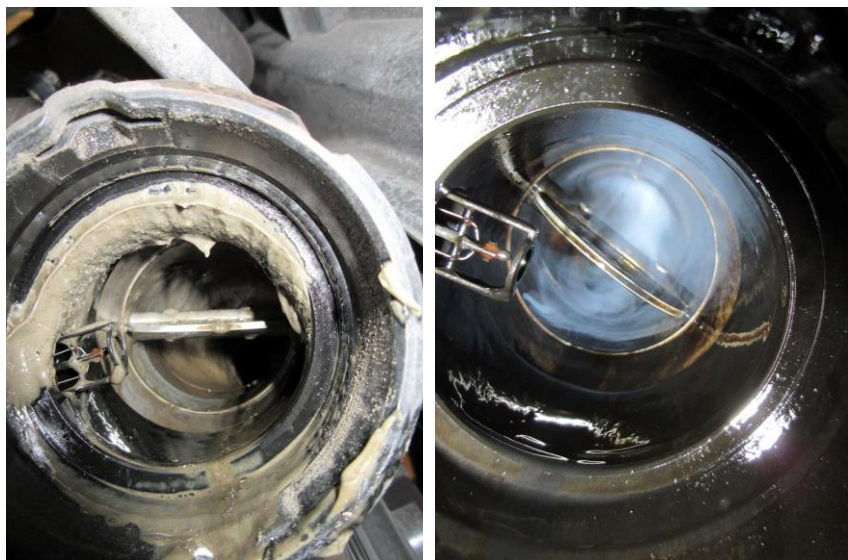
Prisen for E-Miljø er 3.700 kroner om året.

Kim Hansen Ørsted Lastvognscenter om Bardahl dysereniser.

Næste punkt på agendaen var Kim Hansen fra Ørsted Lastvognscenter, der fortalte om sine erfaringer med Bardahl Dysereniser.

- Kemi plejer ikke at være mig, men det her er genialt. Jeg plejer at gå ind for en mekanisk løsning, men den her spiller. Man sprøjter det her kemi ind i indsugningen lidt lige som en Hella spraydåse. I ved alle sammen hvor fast sådan noget koks sidder. Den her dysereniser passer sig selv. Man sætter anlægget på, og renseren bliver holdt oppe af det sug, den selv laver, fortalte Kim Hansen.

Det er blandt andet ventilstammer, gasspjæld og indsugningshullerne, som kan blive bittesmå når de kokser til.



Kort fortalt så piller man slangen af før intercooleren og sætter dyserenseren på der. Operationen tager ikke særlig lang tid, et kvarter til at sætte på og så efter et par timer, er det hele rent. En god idé at tage et før og efter billede til kunderne. En af Kim Hansens kunder hævder, at han kører to km længere på literen efter sådan en gang dyserens.

I alt koster apparatet og den nødvendige rensesvæske omkring 2.000 kroner, fortæller Kim Hansen. En repræsentant fra Bardahl fortalte, at selskabet havde solgt 50 apparater siden den 1. februar 2016.

Carl Peter Frederiksen administrerende direktør for TungVognsSpecialisten fortalte om regler og love vedrørende fartskrivere førerkort, kvalifikationsbevis, køre/hviletid med mere.

Carl Peter Frederiksen har arbejdet 24 år i færdselspolitiet blandt andet som leder for Tungvognssektionen, som han var med til at etablere i 1998. Han slog fast, at regler for køre/hviletid er helt utrolig komplicerede, og at det er uhyggelig nemt at komme meget galt afsted.

- Hvis man ikke har styr på det her køre/hviletid, så mister chaufføren hurtigt sit kørekort, og de bøder vognmanden får, lukker hurtigt forretningen, sagde Carl Peter Frederiksen og fulgte op med et gruopvækkende eksempel.

En chauffør blev stoppet af politiet i en vejkontrol og fik kontrolleret sin køre/hviletid 28 dage bagud. Resultatet var, at der blev konstateret 42 overtrædelser, hvilket resulterede i 17 frakendelser af kørekortet heraf flere ubetinget. Konsekvensen af overtrædelserne blev en bøde på 194.000 kroner til chaufføren og 389.500 kroner i bøde til vognmanden. Og det var altså for én chauffør i én vejkontrol.

En vognmand har måske 12 eller 15 biler, og hvis de alle sammen får flere 100.000 kroner i bøder, så lukker sådan en kontrol hurtigt en vognmandsvirksomhed.

Carl Peter Frederiksen fortalte om bøder på helt op til 3,2 millioner kroner i bøder til vognmænd, mens en chauffør nemt kan redde sig en bøde på op til en halv million kroner.

Der er tale om meget meget komplicerede regler, og de er rettet mod borgere, der ikke er de bogligt stærkeste, og reglerne betyder, at chauffører på stribet mister deres kørekort. Mange overtrædelser er bevidste, men rigtig mange er bestemt også ubevidste.

Et køretøj er omfattet af køre/hviletids-bestemmelserne, hvis det er indrettet til godstransport og inklusiv påhæng vejer mere end 3.500 kg. For tiden giver mandskabslifte politiet nogle udfordringer, fordi der er et lillebitte lad på sådan en lift, hvilket betyder, at mandskabsliften rent principielt kan transportere gods, og så er den omfattet af køre/hviletidsreglerne. Tidligere var sådanne lifte undtaget fra køre/hviletids-reglerne, men det er de ikke længere.

- Når en vognmand har en lastbil, så er han ansvarlig for alt, hvad der sker med den lastbil – heriblandt at køre/hviletidsreglerne bliver overholdt. Og det gælder også værkstedspersonalets data. Det vil sige, at vognmanden er også ansvarlig for download af mekanikerens førerkort.

Hvis der er tale om almindelig transport frem og tilbage til værkstedet, så gælder de almindelige køre/hviletidsregler inklusiv download af førerkort. Her er dog nogle undtagelser for så vidt angår chaufføruddannelsen.

Hvis ikke vognmanden kan levere de data politiet ønsker, så koster det 6.000 kroner i bøde pr. chauffør pr. bil per dag.

Hvis man bliver taget i seks betjeningsfejl af tachografen på tre år, så får man en betinget frakendelse af kørekortet plus bøder, og hvis en chauffør laver to gange seks betjeningsfejl på de tre år, så er straffen en ubetinget frakendelse af kørekortet. Hver forseelse slettes efter tre år.

Der findes fire fartskriverkort:

Førerkort. Kører du på en andens førerkort, så er det en straffelovsovertrædelse. Førerkortet er lige så personligt som et pas. Du kan blive arresteret og transporteret til politistationen, hvis du bliver taget i at køre på en andens førerkort.

Værkstedskort: Mekanikeren har en pinkode, der giver adgang til lageret i tachografen, hvor han kan programmere kontrolapparatet. Ikke et kort mekanikeren kan køre på. Værkstedskortet gælder kun et år, og hvis en chauffør giver en mekaniker en halv flaske snaps for lige at løfte fartskriverens hastighed, så kan man altid finde den pågældende mekaniker via værkstedskortet. Kontrolmyndighederne kan altid finde præcis den mekaniker, der har "fusket/manipuleret" med indtastning af forkerte parametre, ulovlig tilslutning af ekstraudstyr (manipulationsudstyr) med videre.

Virksomhedskort. Data låses til den pågældende virksomhed.

Kontrolkort. Kontrolkortet giver adgang til forskellige kontroller. Man kan se, hvad den enkelte betjent har foretaget sig. Kan se hvilke tachografer kortet har været inde i.

EU arbejder på at ALT skal registreres 24/7 365 dage om året. Mange lande kæmper imod heriblandt Danmark. Idéen med at registrere alt giver måske god mening, men er ikke praktisk mulig at gennemføre. Og så en gang til for Prins Knud: Kør ALDRIG på en andens førerkort.

Masser af spørgsmål fra tilhørerne. Spørgsmål, der i høj grad understreger, at køre/hviletids-bestemmelserne er et meget meget kompliceret sæt regler. Prøveskilte undtager i mange tilfælde føreren for at leve op til køre/hviletidsreglerne, men der er flere eksempler på situationer, hvor det praktisk taget er umuligt at leve op til reglerne. Eller snarere: Helt umuligt.

Johanne Berner Hansen om DBR Arbejdsgiverforening

Sidste punkt på dagsordenen var Dansk Bilbrancheråds arbejdsgiverforening, som foreningens advokat Johanne Berner Hansen fortalte om.

DBR Arbejdsgiverforening har indgået overenskomst med Dansk Metal, der omfatter metalarbejdere.

- Vores arbejdsgiverforening er en forening lavet specielt til Dansk Bilbrancheråd. Den største post ved at få overenskomst er oftest pension til medarbejderne. Hvis man ikke har pension i forvejen, så kan man dog indføre det via en overgangsordning over fire år. Arbejdsgiveren skal dog op og indbetale otte procent af lønnen til pension, mens medarbejderen til slut indbetaler fire procent.

Arbejdsgiverforeningens kompetenceudviklingsfond giver rigtig gode muligheder for at få støtte til at sende sine medarbejdere på kursus. Støtten ligger på 520 kroner pr. medarbejder om året. I kan sende alle metalarbejdere, det vil sige både pladesmede, mekanikere og lærlinge (i visse tilfælde) og I betaler ikke kontingent for lærlinge. Derimod er funktionærer/kontorfolk og visse fleksjobbere ikke omfattet af arbejdsgiverforeningen. Og heller ikke "rene" værkførere (det vil sige dem, der kommer hjem med rene negle om aftenen).

Der kan læses mere om arbejdsgiverforeningen på intranettet på dbr.dk – brug dette link når I er logget ind: <http://intranet.dbr.dk/dbr-arbejdsgiverforening.aspx>

Kontingentet løber op i 0,25 procent af arbejderlønsummen for omfattede medarbejdere, dog minimum 1.800 kroner om året samt et par mindre bidrag til fondene.

Eventuelt. Under eventuelt bliver der efterlyst et virksomhedssystem til erstatning for Microsofts C5. Der blev nævnt e-conomic og Helios som mulige erstatninger.

Næste års møde i Tungvognsgruppen bliver holdt hos Peder Kallerup i Lemvig (Lemvig Autoteknik).

Temadag med stortaks. Som aftalt på mødet har René arrangeret en temadag med emnet stortaks. Sæt et kryds i kalenderen den 2. juni, hvor temadagen afholdes hos Tryg i Kolding. Der er kun plads til et begrænset antal deltagere. Send en tilmelding til René Eriksen re@dbr.dk – han sender på et senere tidspunkt en invitation til denne temadag med stortaks.

Med venlig hilsen Tungvognsgruppen

