

TILSTANDSKONTROLL AV HØYVOLTBATTERIER

Prosess for å sikre at høyenergibatterier som kommer ut på annenhåndsmarkedet er sikre

❖ «Myndighetssporet»: møter med Miljødirektoratet og kontakt med DSB gjennom flere år konkluderer med at myndighetene ikke vil forskriftsfeste en tilstandsrapport før videresalg av brukte høyenergibatterier til annenhåndsmarkedet

❖ DSB er aktivt med i informasjonskampanjen

❖ Finans Norge: møte i mai 2022 for å sjekke mulighetene for at forsikringselskapene foretar en tilstandsrapport før skadde elbiler går til annenhåndsmarkedet (stort sett biloppsamlere)

❖ Ikke mulig, da Finans Norge ikke kan / vil påta seg denne oppgaven

Innløste forsikringsbiler

Oversikt over innløste person- og varebiler under 3,5 tonn.

- Kolonne tre: i tillegg kommer biler hvor eier har valgt et annet reg.nr. (ZZ😊)

År	Alle regnr.	Regnr starter på E
2020	20873	1169
2021	20150	1547
2022	21554	1867

Volum batterier inn i Autoretur

Pr. 2021 og 2022 er antallet batterier inn i Autoretur-systemet ca. 1000+ batterier pr. år, hvorav de aller fleste gjenbrukes.

Volumet vil øke vesentlig de kommende årene

Sitter vi med en løsning?

De fleste skadde biler vil komme til et merkeverksted eller et skadeverksted med avtale med en merkeforhandler

- Takst av skadde biler vil skadeverkstedet i de fleste tilfeller ha kontroll på

En eventuell skade på batteriet bør oppdages av takstperson og håndteres deretter, slik at ferdig reparert bil har høyvoltbatteri med kontrollert tilstand; det samme for videresolgt / -brukt batteri

- Kriterier for nærmere inspeksjon av høyvoltbatteri kan være: utløst airbag, synlig skade/bulk, bilskaden definert som omfattende
- Vurderes evt. av kompetent person med rett høyvoltkompetanse

Takstskjemaet vil bli sendt forsikringssselskapet, men ikke til biloppsamler eller andre som kjøper en innløst bil(?)

Henteskjema går til bildemontør

Møter med NBF og Bilskadekontoret i (igjen) Finans Norge om veileder / anbefalinger

Møte med NBF v/ Knut Martin Breivik og Knut Ole Magistad januar 2023

NBF svært positiv til å være med som utgiver av veileder

Personvern begrenser tilgang til takster, men forsikringssselskap og reparerende verksted har tilgang

Møte med Bilskadekontoret i Finans Norge januar 2023

Kan DBS tilpasses med funksjonalitet for en bedre tilstandskontroll av høyvoltbatterier?

Tatt opp i fagstyret i Bilskadekontoret 21. februar.

Ingen drahjelp fra Bilskadekontoret (*neste bilde*)

Tilbakemelding fra møte i fagstyret i Bilskadekontoret 21.2.2023

«Saken om kontroll og dokumentasjon av fremdriftsbatterier ble tatt opp i Bilskadekontorets fagstyre, tirsdag 21. februar.

Saken ble grundig diskutert og fagstyret anser ikke at det i dag er behov for å kontrollere batteriene ved normal skadetaksering. I de tilfellene hvor batteriene har en påvist skade og batteriet er en del av skadeomfanget bør batteriet kontrolleres.

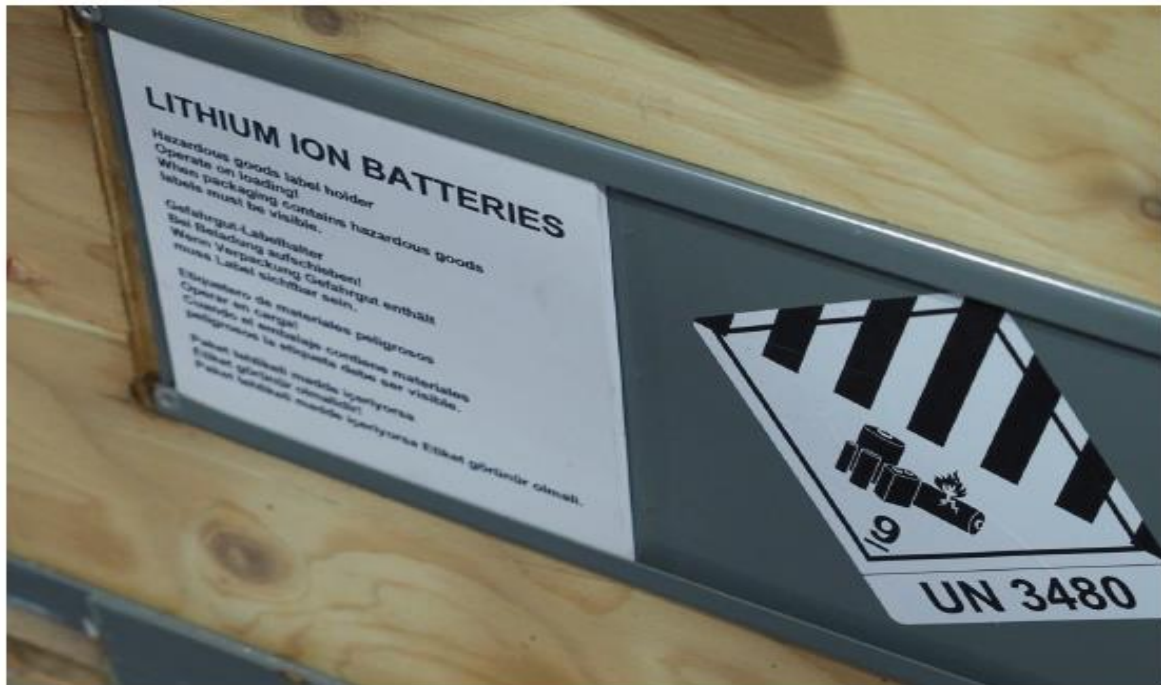
Konklusjonen av diskusjonen ble at forsikringselskapene til en hver tid følger de lover og regler som myndighetene setter.

Det er i dag ingen kjente krav til kontroll og dokumentasjon av fremdriftsbatteri ved skadetaksering og fagstyret ser derfor ikke noe behov for å tilpasse skadetakseringssystemet DBS til en slik kontroll.

Når det gjelder spørsmålet om Bilskadekontoret ønsker å være med på å stå bak en veileder, så ble ikke dette diskutert i fagstyremøtet. Dette spørsmålet høre vel hjemme hos organisasjonen Finans Norge og jeg må da henvise til tilbakemeldingen fra Hege Hodnesdal etter møte mellom BIL, NBF og FNO den 3. mai 2022.»

«ANBEFALINGER FOR TILSTANDSKONTROLL av brukte høyvoltbatterier fra el- og hybridbiler»

- Dette er så langt resultatet av prosessen
- Mye drahjelp fra Jørn Kristian Narvestad😊



Videresalg, transport og gjenbruk

- Lagring og transport av skadde batterier skal gjøres i henhold til produsentens retningslinjer og ADR-regelverket.
- Transporten skal utføres av kompetent transportør, med spesielt tilpasset/godkjent emballasje.
- Billedokumentasjon av skadde høyvoltbatterier bør forefinnes for å sikre forsvarlig håndtering og evt. reparasjon. Dette er viktig ved innløsning av bil, så man kan sikre at skaden faktisk er utbedret, dersom bilen er solgt av forsikring og f.eks. reparert av et annet verksted enn verkstedet som har taksert skaden.



Høyvoltbatterier, 400 – 800 Volt, i dagens biler krever rett kompetanse og utstyr for:

- Vurdering av mulige skader på høyvoltbatteriet/diagnosekompetanse
- Frikopling av høyvoltkrets ved karosseriarbeider
- Utmontering og håndtering av kritiske batterier for transport
- Det er nødvendig med diagnoseutstyr, verktøy, verneutstyr, reparasjonslitteratur osv. som foreskrevet av bilprodusent
- I forbindelse med takst av en større skade må høyvoltbatteriets tilstand kontrolleres
- Det er en målsetting at flest mulig høyvoltbatterier repareres og/eller gjenbrukes

Tilstandskontroll

- Etter en større skade bør/må høyvoltbatteriets tilstand kontrolleres før videre bruk, uavhengig av om bilen repareres eller innløses, et ansvar som ligger hos den som videreselger batteriet. Dette kan inngå som del av takst.
- Dersom takstperson ut fra skadens omfang vurderer at batteriet kan ha skader, synlige ytre, eller indre, må kompetent person, f.eks. høyvolttekniker/-ekspert, involveres.
- Kriterier kan f.eks. være: utløst airbag, synlig skade/bulk i batterikasse, eller at bilskaden i sin helhet defineres som omfattende skade.
- Bilprodusentens prosedyrer for tilstandskontroll av batteriet må følges i forbindelse med taksering av bilen/skaden, inkl. batteriet.

- Dersom bilprodusenten ikke har prosedyrer, skal anerkjente metoder benyttes.
- Med tanke på annenhånds omsetning og bruk av batteriet, vil tilstandskontroll gi informasjon om batteriets sikkerhetsmessige tilstand før evt. videre bruk/ombruk.
- Det juridiske ansvaret for risikoen forbundet med batterier som videreselges for gjenbruk, ligger hos den som videreselger batteriet, i henhold til lov om produktansvar.



Spesielle prosedyrer for kritiske batterier

- Krever kompetent person til vurdering, overvåking og dokumentering.
- Temperaturovervåking ved mistanke om innvendige skader på høyvoltbatteriet.
- Kontrollprogrammer for vurdering av utvendige skader.
- Biler med skade og risiko for varmgang i batteriet skal fortrinnsvis plasseres på dedikert karantene plass for hindring av spredning av evt. brann.
- Det er betydelig risiko og potensielt skadeomfang ved brann/lekkasjer.
- Verkstedene bør også ha rutiner for informasjon til inntauingsselskapene, for å sikre at biler med et eventuelt skadet høyvoltbatteri plasseres på et sikkert sted, også om bilene kommer utenfor åpningstid.
- Ikke reparerbare batterier skal sendes i retur og gjenvinnes hos kompetent aktør.
- Batterier skiftet på garanti skal håndteres i tråd med bilprodusentens retningslinjer.

