



**Transportministeriet**

**Departementet**

Niels Flemming Hansen (K)  
Kopi til Folketingets Transportudvalg

16. juni 2021  
2021-3898

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

## **Svar på spørgsmål stillet pr. mail i forbindelse med behandling af B286**

### **Spørgsmål nr. 1:**

*Har regeringens tværministerielle arbejdsgruppe med i sine overvejelser, hvordan myndighederne vil sikre tilstrækkeligt tilsyn med eventuelt ulovlig eksport af brugte traktionsbatterier?*

### **Svar:**

Transportministeriet har forelagt spørgsmålet for Miljøministeriet, som har oplyst følgende:

”Miljøministeriet kan oplyse, at udtjente traktionsbatterier som udgangspunkt er anmeldningspligtige i henhold til Transportforordningen, hvilket betyder, at danske virksomheder skal søge om tilladelse (notifikation) hos Miljøstyrelsen med henblik på at eksportere udtjente traktionsbatterier. Eksporten skal således følge en anmeldelsesprocedure, hvor myndighederne i de involverede lande, det vil sige afsendelseslandet, eventuelle transitlande og bestemmelseslandet, skal godkende, at importen eller eksporten må finde sted. Miljøstyrelsen fører desuden generelt tilsyn med, at anmeldningspligtigt affald ikke eksporteres ulovligt.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 6 fra Niels Flemming Hansen (K), for så vidt angår en nærmere beskrivelse af den tværministerielle arbejdsgruppe.”

### **Spørgsmål nr. 2:**

*Kan ministeren oplyse, i hvilket omfang der foregår overvejelser om ændringer af bygningsreglementet med henblik på sikker opbevaring af traktionsbatterier?*

### **Svar:**



Transportministeriet har forelagt spørgsmålet for Indenrigs- og Boligministeriet, som har oplyst følgende:

”Større oplag af brandfarlige stoffer, herunder traktionsbatterier, henhører under og er reguleret i medfør af Beredskabsloven.

Bolig- og Planstyrelsen har dog taget initiativ til at igangsætte en analyse, der bl.a. har til formål at afdække, om bygningsreglementets krav til fx garageanlæg i fornødent omfang tager højde for brandsikkerheden, hvis der opstår brand i el- og hybridbiler eller i mindre oplag af traktionsbatterier. Analysen skal medvirke til at afdække både eksisterende forhold samt forventede fremtidige forhold.”

### **Spørgsmål nr. 3:**

*Ministeren bedes oplyse, hvorvidt der påtænkes udarbejdet et ”stærkstrømsreglement”, der regulerer håndteringen af traktionsbatterier?*

### **Svar:**

Transportministeriet har forelagt spørgsmålet for Erhvervsministeriet, som har oplyst følgende:

”Stærktstrømsreglementet, som der konkret spørges til, blev udfaset og erstattet med andre regler og bekendtgørelser for elsikkerhed pr. 1. juli 2019.

Stærktstrømsbekendtgørelsen, eller de nye installationsbekendtgørelser, omfatter som udgangspunkt ikke håndteringen af traktionsbatterier i forhold til fx reparation, transport, opbevaring, bortskaffelse eller lignende, men fastsætter i stedet overordnede krav til såkaldte faste elektriske installationer i huse, bygninger mv. Reglerne henviser til europæiske standarder for installationsarbejde, som mere præcist beskriver, hvordan installationer udføres på sikker vis.

Da reglerne har fokus på faste installationer og ikke arbejde på fx elektriske køretøjer, er der ikke umiddelbart planer om, at reglerne for elsikkerhed skal udvides til også at omfatte særlige krav til håndtering af traktionsbatterier.”

Derudover har Transportministeriet forelagt spørgsmålet for Miljøministeriet vedrørende reguleringen af den miljømæssige hånd-



tering af traktionsbatterier, og de henviser til svar på TRU spørgsmål nr. 1 stillet den 28. maj 2021 af Christoffer Aagaard Melson (V).

**Spørgsmål nr. 4:**

*Vil regeringen tage initiativ til at revidere arbejdsmiljøloven samt eventuelt autoværkstedsbekendtgørelsen med henblik på at afklare eventuelle særlige arbejdsmiljøkrav i forbindelse med håndteringen af skadede eller måske-skadede traktionsbatterier?*

**Svar:**

Transportministeriet har forelagt spørgsmålet for Beskæftigelsesministeriet, der har indhentet en udtalelse fra Arbejdstilsynet, som oplyser følgende:

”Arbejdsmiljøet og de sikkerhedsrisici, der knytter sig til håndtering og reparation af el- og hybridbiler samt håndtering af skadede og måske-skadede traktionsbatterier, er reguleret i arbejdsmiljøloven, herunder bekendtgørelse 559 om arbejdets udførelse.

Det følger af bekendtgørelsen, at det ved udførelsen af arbejdet skal sikres, at der er truffet effektive foranstaltninger til at forebygge risiko for ulykker hidrørende fra elektrisk strøm og lignende.

Endvidere vil arbejdsgiveren skulle sikre, at der tages højde for eventuelle brandrisici og kemiske påvirkninger, så håndtering af elektriske batterier sker på en sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarlig måde.

Arbejdsgiveren skal således efter arbejdsmiljølovgivningen sørge for

- at arbejdet planlægges, tilrettelægges og udføres således, at det sikkerheds- og sundhedsmæssigt er fuldt forsvarligt.
- at der føres effektivt tilsyn med, at arbejdet udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt.
- at de ansatte får nødvendig oplæring og instruktion i at udføre arbejdet på farefri måde.
- at gøre de ansatte bekendt med de ulykkes- og sygdomsfa-  
rer, der eventuelt er forbundet med deres arbejde.



Det er på den baggrund Arbejdstilsynets vurdering, at en øget elektrificering af bilparken ikke umiddelbart giver anledning til ændringer af lovgivningen på Arbejdstilsynets område.

Hvad angår autoværkstedsbekendtgørelsen henvises til Miljøministeriet, der er ressortmyndighed for denne.”

Transportministeriet har også forelagt spørgsmålet for Miljøministeriet, der oplyser følgende:

”Miljøministeriet kan oplyse, at autoværkstedsbekendtgørelsen har hjemmel i Miljøbeskyttelsesloven og regulerer miljøkrav. Regler om arbejdsmiljø hører ikke under Miljøministeriets ressort.”

#### **Spørgsmål nr. 5:**

*Kan ministeren beskrive, hvordan regeringen arbejder for, at EU's kommende batteriforordning ikke alene forholder sig til miljøfarer mv. i forbindelse med fremstilling af ...*

#### **Svar:**

Transportministeriet har forelagt spørgsmålet for Miljøministeriet, som har oplyst følgende:

”Miljøministeriet forstår spørgsmålet således, at der ønskes svar på, hvordan regeringen arbejder for, at EU's kommende batteriforordning ikke alene forholder sig til miljøfarer mv. i forbindelse med fremstilling af *batterier*.

Miljøministeriet kan oplyse, at EU-Kommissionens forslag til en ny batteriforordning har til formål at understøtte etablering af en europæisk værdikæde for batterier og på sigt opnå cirkularitet i produktion, samt brug og affaldshåndtering af batterier. Forordningen omfatter alle batterier og stiller både krav til batteriernes bæredygtighed og performance, herunder krav til nødvendig omhu (due diligence) ved udvinding af råstoffer, opgørelse af CO<sub>2</sub>-fodaftryk, begrænsning af indhold af farlige stoffer, krav om kvalitet, holdbarhed og sikkerhed samt krav om indhold af genanvendt materiale.

Forslaget har således til formål at sikre, at den fremtidige fremstilling af batterier er cirkulær og sker på baggrund af både sociale-, sikkerheds- og miljømæssige hensyn. Regeringen støtter forslagets ambitiøse målsætning og arbejder i den henseende for, at forslaget udover miljømæssige risici tillige adresserer de sociale og sikkerhedsrisici, der kan være forbundet med at fremstille batterier.”



**Spørgsmål nr. 6:**

*Vil ministeren redegøre for nedsættelsen af den under folketingsbehandlingen nævnte tværministerielle arbejdsgruppe, herunder for dens sammensætning, kommissorium og eventuelt tidspunkt for afrapportering?*

**Svar:**

Transportministeriet har forelagt spørgsmålet for Forsvarsministeriet, som har indhentet bidrag fra Beredskabsstyrelsen, der er ansvarlig for den tværministerielle arbejdsgruppe, og de har oplyst følgende:

”Baggrund og organisering

Beredskabsstyrelsen påbegyndte i efteråret 2018 en afdækning af forhold af relevans for redningsberedskabets indsatser ved brande i lithium-ion batterier. Dette udmøntede sig i, at der i starten af april 2020 blev udpeget repræsentanter fra kommunale redningsberedskaber og Beredskabsstyrelsen til en fælles arbejdsgruppe mellem stat og kommuner med fokus på redningsberedskabets indsats ved brand i el- og hybridbiler.

Kort efter nedsættelse af arbejdsgruppen i det samlede redningsberedskabs regi blev aktørerne opmærksomme på behovet for at se bredere på opbevaring og håndtering af lithium-ion batterier. Der blev således i løbet af april-juni måned 2020 nedsat yderligere en arbejdsgruppe ledet af Beredskabsstyrelsen med repræsentanter fra den oprindelige arbejdsgruppe suppleret med repræsentanter for den daværende Trafik-, Bygge- og Boligstyrelse, Sikkerhedsstyrelsen, Færdselsstyrelsen, Dansk Elbil Alliance og SKAD, der er arbejdsgiver- og brancheorganisation for autoskadebranchen.

Formål og indhold

Sidstnævnte arbejdsgruppe fungerer som en tværministeriel arbejdsgruppe med det formål, at have en bred drøftelse af anvendelse af og eventuelle udfordringer ved lithium-ion batterier inden for forskellige myndigheders ressortområder. Fokusområder for arbejdsgruppen er etableret på baggrund af de løbende drøftelser og erfaringsudvekslinger, der er sket på området. Der er således ikke udarbejdet et kommissorium for gruppen.

Fokusområderne er:



1. Regulering af større oplag af lithium-ion batterier.
2. Sikkerhed ved havarerede el-køretøjer med udgangspunkt i de forskellige aktørers håndtering fra indsats ved uheld til skrotning.
3. Særlige forhold i parkeringskældre og -anlæg.

Ansvar for fokusområderne samt udarbejdelse af eventuelle projekter eller nye samarbejdsfora på baggrund af arbejdsgruppens drøftelser er placeret hos de enkelte myndigheder inden for eget ressortområde eller på tværs af flere myndigheder.

#### Afrapportering

Der er i arbejdsgruppen ikke aftalt konkrete afrapporteringer, men der sker løbende afrapportering internt i gruppen. Såfremt arbejdet i gruppen eller anden udvikling på området viser et behov for nye vejledninger eller opdatering af eksisterende vejledninger mv., vil disse blive udgivet behørigt.”

#### **Spørgsmål nr. 7:**

*Vil ministeren drage omsorg for, at de involverede aktører – herunder autoværksteder, autogenbrugere og metalforarbejdningsvirksomheder konsulteres eller høres som led i den tværministerielle arbejdsgruppes arbejde?*

#### **Svar:**

Transportministeriet har forelagt spørgsmålet for Forsvarsministeriet, som har indhentet bidrag fra Beredskabsstyrelsen, der er ansvarlig for den tværministerielle arbejdsgruppe, og de har oplyst følgende:

”SKAD (arbejdsgiver- og brancheorganisation for autoskadebranchen) er repræsenteret i den tværministerielle arbejdsgruppe, og har været det siden sommeren 2020. I det videre arbejde med fokusområderne, der er beskrevet i besvarelsen af spørgsmål 6 fra Niels Flemming Hansen, vil det være den pågældende sektormyndighed, der er ansvarlig for inddragelse af relevante aktører.”

Der henvises desuden også til besvarelsen af TRU spørgsmål 2 i forbindelse med behandlingen af B286.