



Norges
Bilbransjeforbund

NFFA

Konferanse for sikkerhetsrådgivere

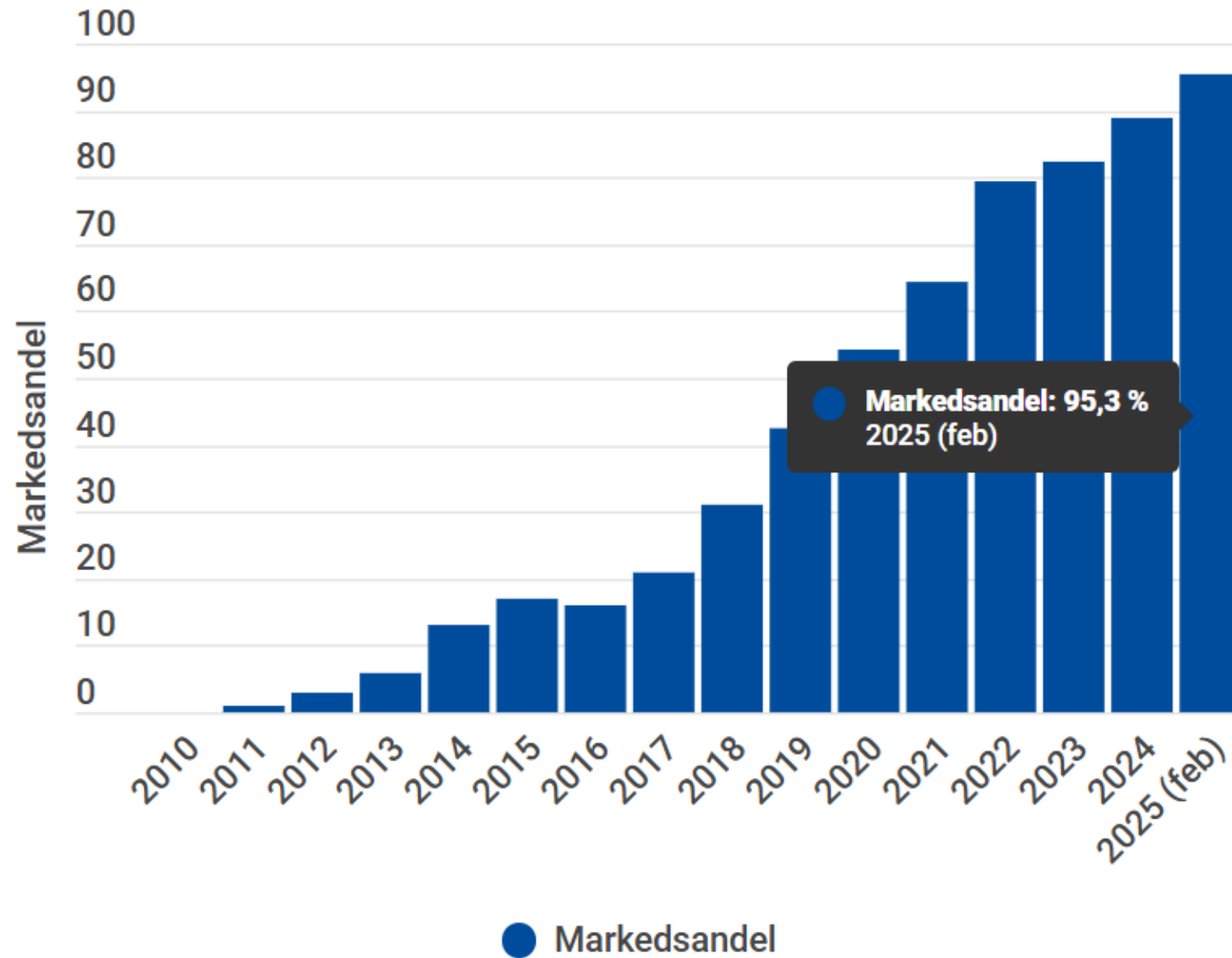
24. april 2025

«Bilbatterier! Mengdene vokser Hvilke utfordringer skapes?»

- Bilbransjens syn og engasjement i problemstillingene
- Regelverk etc.

24.4.2025, Tore Lillemork,
Norges Bilbransjeforbund





Kilde: Norsk
elbilforening

Totalt antall registrerte elektriske personbiler, og markedsandel av nybilsalget.

Nyttekjøretøyer – elbilandeler av nybilsalget

■ Varebiler

- ◆ 2024: 29,6 % av totalt 27 496 nye varebiler, ned fra 30,9 % i 2023
- ◆ Pr. mars 2025: 40 %

■ Lastebiler

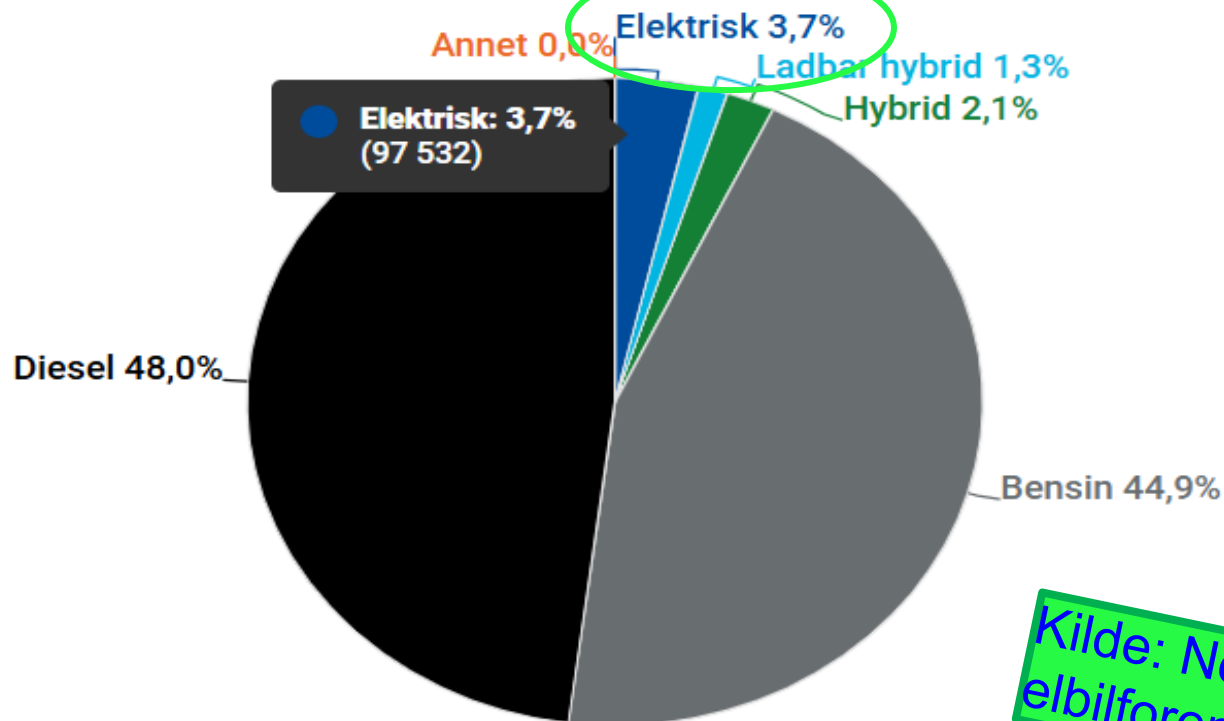
- ◆ 2024: 12,63 % av totalt 5 525 nye lastebiler

■ Busser

- ◆ 2024: 41,65 % av totalt 874 nye busser

○ 2024 ○ 2023 ○ 2022 ○ 2021 ○ 2020 ○ 2019 ○ 2018 ○ 2017 ● 2016

● 2024 ○ 2023 ○ 2022 ○ 2021 ○ 2020 ○ 2019 ○ 2018 ○ 2017 ○ 2016



Elektrisk: 3,7%
(97 532)

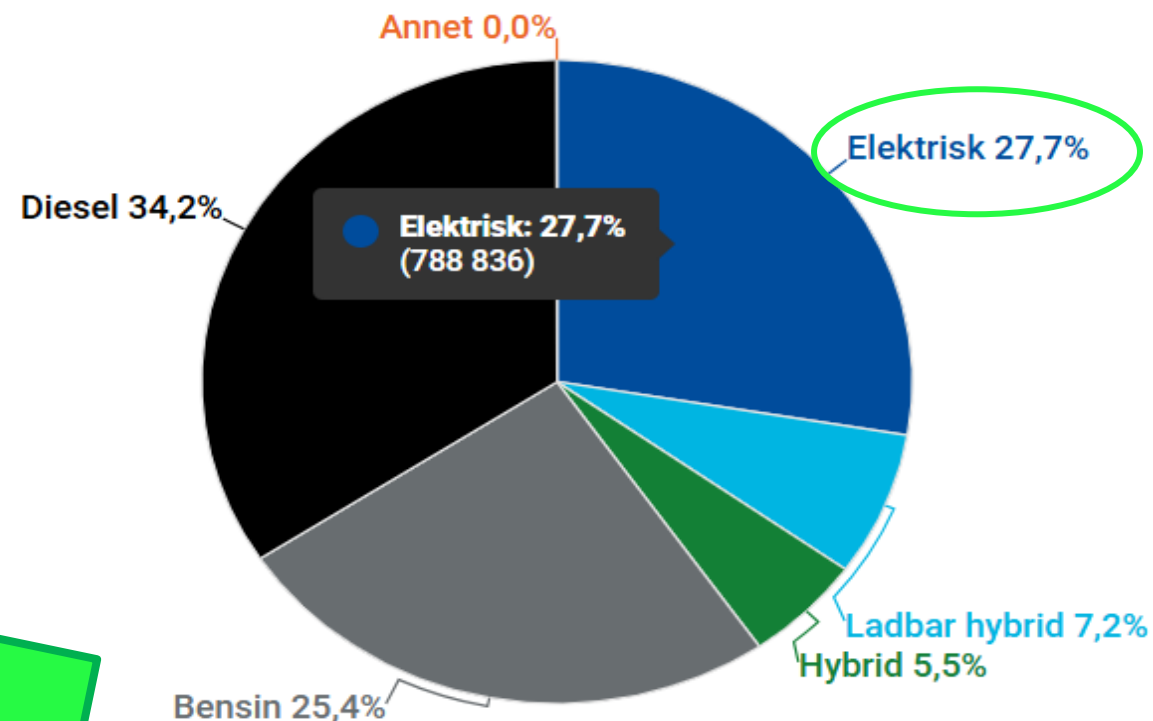
● Elektrisk ● Ladbar hybrid ● Hybrid ● Bensin ● Diesel
● Annet

Personbilbestanden i Norge fordelt på drivstoff.

Sist oppdatert 31.12.2024

Kilde: [Opplysningsrådet for veitrafikken \(www.ofvstatistikk.no\)](http://www.ofvstatistikk.no)

Kilde: Norsk
elbilforening



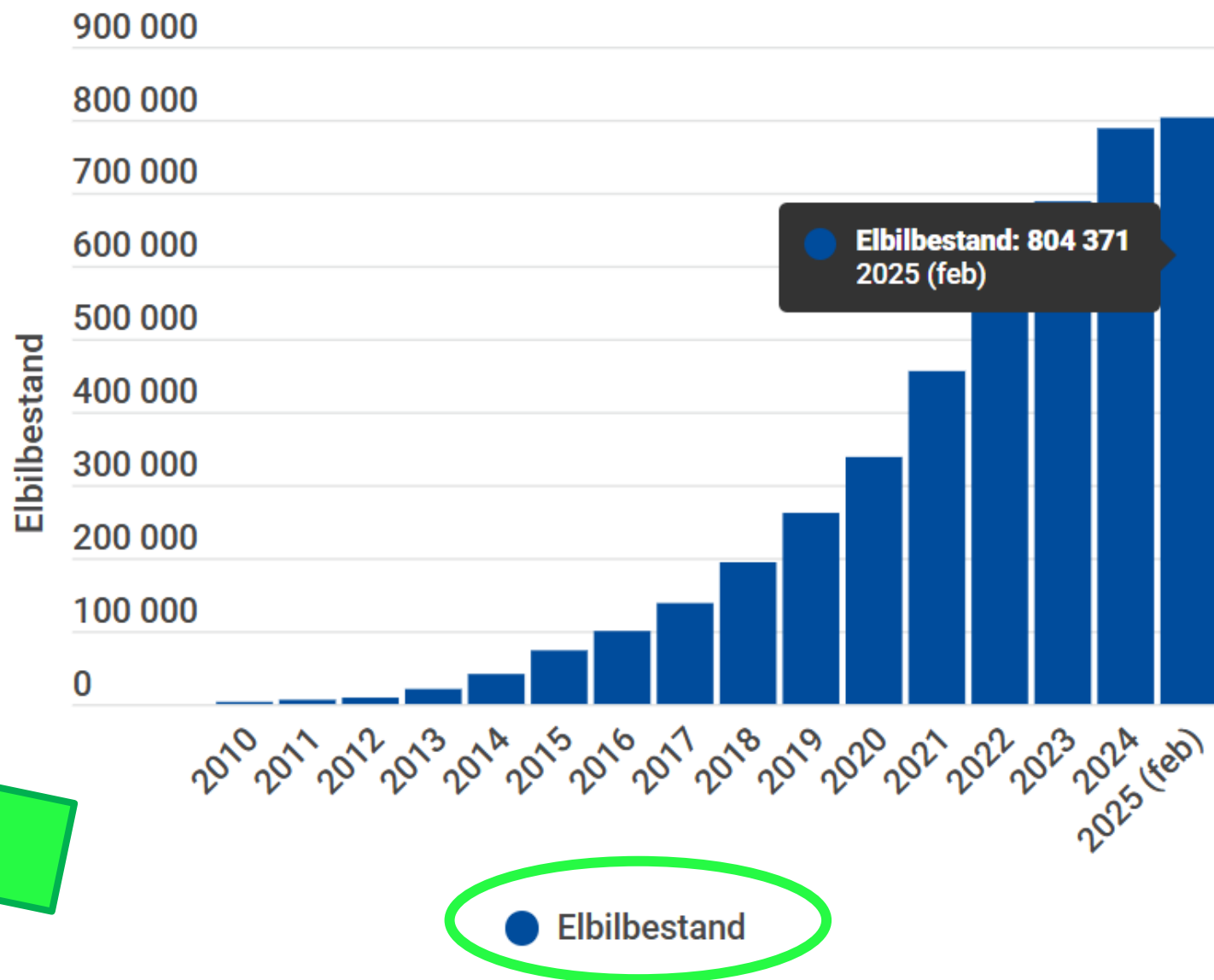
Elektrisk: 27,7%
(788 836)

● Elektrisk ● Ladbar hybrid ● Hybrid ● Bensin ● Diesel
● Annet

Personbilbestanden i Norge fordelt på drivstoff.

Sist oppdatert 31.12.2024

Kilde: [Opplysningsrådet for veitrafikken \(www.ofvstatistikk.no\)](http://www.ofvstatistikk.no)



Elbilbestanden utgjør nå ca. 28 % av personbilbestanden, dvs. > 800.000 personbiler (av totalt ca. 2,85 mill.)

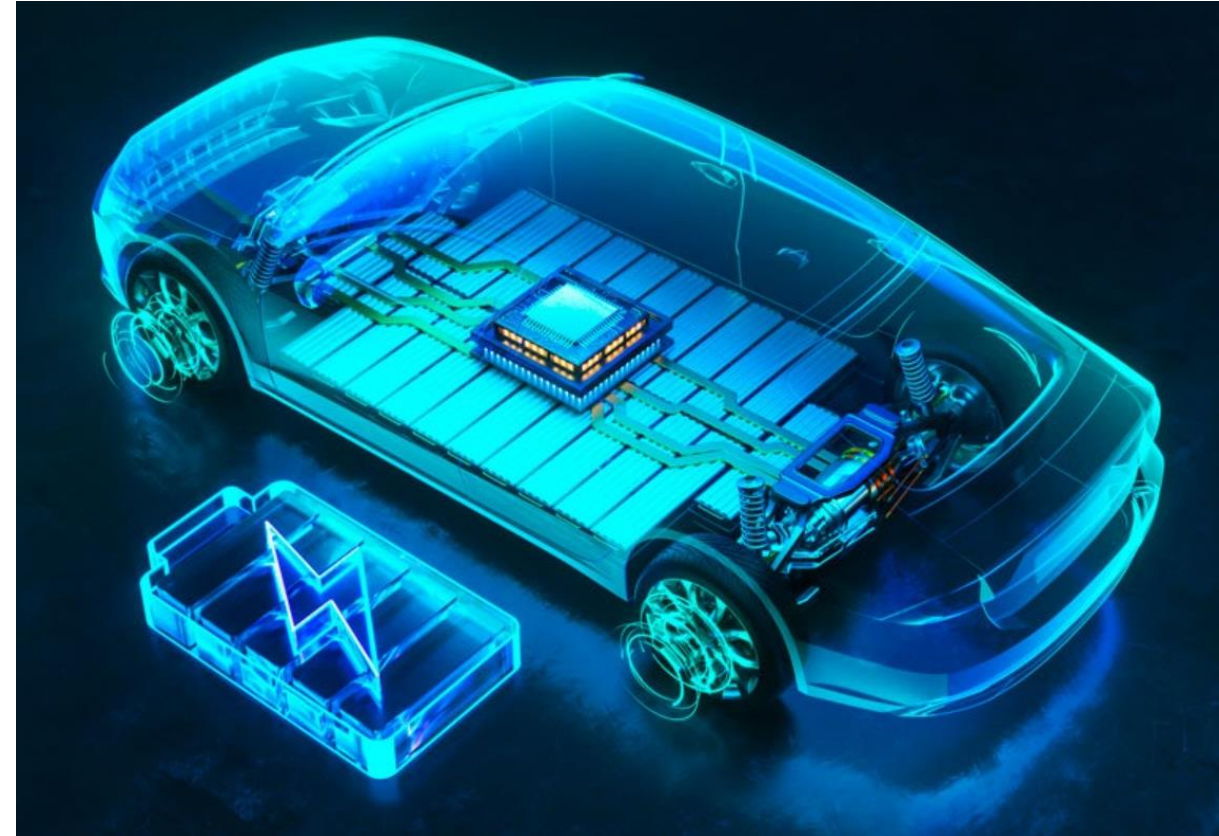
Vi ser her at en mindre andel (10+ års alder) nærmer seg skrotningsalder (ca. 15 – 18 år), men at det ennå vil være noen år (f.eks. ca. 5 år) til de store volumene av ELV kommer.

Totalt antall registrerte elektriske personbiler, og markedsandel av nybilsalget.

Nullutslippsmålene

- I 2025 skal alle nye personbiler være nullutslippskjøretøy
- I 2025 skal alle nye lette varebiler være nullutslippskjøretøy
- I 2025 skal alle nye bybusser være nullutslippskjøretøy, eller bruke biogass
- I 2030 skal alle nye tyngre varebiler være nullutslippskjøretøy
- I 2030 skal 75 prosent av nye langdistansebusser være nullutslippskjøretøy
- I 2030 skal halvparten av **alle** nye lastebiler være nullutslippskjøretøy, eller bruke biogass
 - ❖ del av budsjettforliket mellom regjeringen og SV

- Høyenergibatterier; spenning, kWt, vekt, størrelse, sikkerhet, brannrisiko/erfaring
- 400 – 800 Volt (personbilbatteri)
- Opp mot 100 kWt
- Et typisk elbilbatteri veier 300 og 600 kg, avhengig av bilens størrelse, rekkevidde m.m.
- Forventet levetid: elbilbatterier har hatt en forventet levetid på minst 8-10 år eller omkring 150.000 til 200.000 kilometer, men erfaring begynner å tilsa betydelig mer; matcher bilens levetid?
- Rekkevidde:
- Litium-ion-batteri: 30/40 – 70 mil ... +
- Faststoffbatteri: + 40 – 80 % ?



Faststoffbatterier er en type batteri som bruker en fast elektrolytt i stedet for en flytende eller geléaktig elektrolytt. Disse batteriene har potensial til å revolusjonere energilagring på grunn av deres høye energitetthet og sikkerhet.

01 Faststoffbatterier bruker en fast elektrolytt som kan være keramisk, glassaktig eller polymerbasert.

02 De har høyere energitetthet sammenlignet med tradisjonelle litium-ion-batterier.

03 Faststoffbatterier er mindre utsatt for overoppheting og brannfare.

04 De har lengre levetid på grunn av redusert slitasje på elektrolytten.

05 Faststoffbatterier kan lades raskere enn tradisjonelle batterier.

06 De er mer miljøvennlige fordi de bruker færre giftige materialer.

Utfordringer med faststoffbatterier

Selv om faststoffbatterier har mange fordeler, er det også noen utfordringer som må overvinnes før de kan bli kommersielt tilgjengelige.

07 Produksjonskostnadene er fortsatt høye sammenlignet med litium-ion-batterier.

08 Det er utfordringer knyttet til å oppnå god kontakt mellom elektrolytten og elektrodene.

09 Skalerbarhet er en utfordring, da det er vanskelig å produsere store mengder faststoffbatterier.

(Kilde: FACTS.NET)

Når kommer faststoffbatteriene??

***Introduksjoner fra forskjellige aktører ... har vært «skjøvet på»
Dvs.: det gjenstår å se når de er i «vanlig bruk», men høyst sannsynlig innen 2030 (min antagelse)***

- Sikkerhet, brannrisiko, erfaring
- For 10 år siden: mange betenkeligheter
- P-hus
 - Borettslag m.m.
 - Betenkeligheter / forbud til å begynne med
 - Parkere / lade ytterst mot utkjøring
 - Nå ikke mange slike betenkeligheter å se mer
- Ferger
 - Ikke meg bekjent at det er restriksjoner, bortsett fra ett tilfelle
- Verksteder / skadeverksteder
 - Streng sikkerhetsregler, satt av bilprodusenter
 - Egne områder, 2 personer, eget uteområde for elbiler som har vært med i kollisjon, osv.
- Batterier for gjenbruk / gjenvinning

Reis med bil

Vil du reise lengre og oppleve mer på egenhånd? Ta med bilen din om bord i våre skip.



⚠ Restriksjoner for kjøretøy

El-, hybrid-, og hydrogenbiler er forbudt om bord, og kan ikke fraktes av sikkerhetsmessige årsaker.

NBF i samarbeid om kampanje vedrørende sikkerhet ved håndtering, omsetning og bruk av brukte elbilbatterier

[Fortandler og servicemarkedsdrift](#)
Publisert 23.11.2022

400 VOLT ER MYE SPENNING I HVERDAGEN. IKKE SLURV MED HÅNDTERINGEN OG TILSTANDSKONTROLLEN AV BRUKTE ELBIL-BATTERIER.

Andres sikkerhet - ditt ansvar!

dsb bil BILRETUR NBF AUTORETUR

Bilbransjen lanserer i disse dager en kampanje knyttet til sikkerhet ved håndtering, omsetning og bruk av brukte høyvoltbatterier til elbiler. Kampanjen er et samarbeid mellom DSB, BIL, NBF, Autoretur AS og Batteriretur AS.

I UTGANGSPUNKTET ER DET TRYGT Å SELGE BRUKTE ELBILBATTERIER. MEN DU SOM SELGER HAR ANSVARET FOR Å SJEKKE AT BATTERIENE IKKE ER SKADET, OG AT DE KAN BRUKES PÅ NYTT!

Andres sikkerhet - ditt ansvar!

dsb bil BILRETUR NBF AUTORETUR

ANDRES SIKKERHET - DITT ANSVAR!

Det er svært viktig at alle som behandler høyenergibatterier fra el- og hybridbiler gjør det på en sikker og forsvarlig måte. Ombruk og gjenvinning av slike brukte batterier er viktig for en bærekraftig kretsløpsøkonomi. Målet er at dere som er i nærkontakt med høyenergibatterier slipper farlige situasjoner og unngår alvorlige hendelser.

Bakgrunn:

Aktuelle bransjeorganisasjoner i samarbeid med myndighetene jobber for å informere om ansvar og sikkerhet ved håndtering og omsetning av brukte høyenergibatterier.

Omsetning av brukte høyenergibatterier skjer både i bransje- og privatmarkedet uten at det foreligger en tydelig sikkerhetskontroll. Det er også mangelfull kunnskap om egen sikkerhet og eget ansvar.

Selger og kjøper av brukte høyenergibatterier, har PLIKTER og ANSVAR for alles SIKKERHET.

Formål:

- Formidle korrekt informasjon om gjeldende regelverk, lover, forskrifter (lovdata) til alle som håndterer/selger kjøper brukte høyenergibatterier innen bilbransjen, samt informere berørte myndigheter/forsikringsselskaper, andre aktører innen samferdsel, miljø og utdanning og forbrukere.
- Informere om hvilket ansvar den enkelte har ved håndtering/kjøp/salg av brukte høyenergibatterier.
- Påvirke alle som håndterer brukte høyenergibatterier om hvilket ansvar de har, vedrørende sikkerhet og undersøkelsesplikt som kreves for å omsette høyenergibatterier til folk flest (forbrukere).

Nyttige lenker:

DSBs nettsider om blant annet elbil og lading (aktuelle lover og forskrifter)



SKAL DU SELGE BRUKTE ELBILBATTERIER?

Det er et voksende marked for brukte elbilbatterier. I utgangspunktet er det trygt å gjenbruke et brukt elbilbatteri. De er ikke farlige så lenge de er kontrollert og tilstanden er sjekket av kvalifisert personell.

Brukte elbilbatterier (høyenergibatterier eller litium-ion batterier) som har vært i en kollisjonskadet bil, kan utgjøre en fare.

Ved gjenbruk av elbilbatterier er det viktig at du håndterer det forsvarlig og innenfor gjeldende lover og forskrifter.

Det er viktig at batterier blir tilstandskontrollert av kvalifisert personell med riktig kompetanse. Batterier må også gjennom en prosess for å verifisere at det nye produktet oppfyller aktuelle sikkerhetskrav, inkludert samsvarserklæring og CE-merking i den nye installasjonen.

Gjenbruk er bra

Ved salg/omsetning av brukte elbilbatterier, er det noen viktige forhold som du må passe på:

For det første: Gratulerer, du er nå en del av gjenbrukssystemet, et viktig bidrag til klima- og miljøsaltsingen.

For det andre: Batterier fra el- og hybridbiler inneholder svært store mengder energi og håndtering av disse kan medføre stor fare.

Den høye spenningen i batteriene stiller spesielle krav til håndteringen.

Batteriene må håndteres av kvalifisert personell med spesialkompetanse, for eksempel spesialister ved biloppsamlingsplasser, bilverksteder eller merkeverksteder.

Det er regelverk som må følges ved håndtering av høyenergibatteriene. Dette sikrer at du som selger brukte høyenergibatteri, tar ansvar og sikrer at ingen blir skadet under håndteringen av batteriene.





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 videregirer batteriet. Dette kan inngå som del av takst.
- 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 videregirer for gjenbruk, ligger hos den som videregirer batteriet, i henhold til lov om produktansvar.
- 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.

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.



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.

NBFs samleside for batterisikkerhet

- **Er under utarbeidelse**
- Samler lovverk / regelverk, f.eks. fra Miljødirektoratet, DSB, Arbeidstilsynet osv.
 - Finnes ikke offentlig, merkenøytralt detaljert regelverk for befatning med høyvoltbatterier til elbiler
 - Men (de aller fleste) bilprodusentenes retningslinjer er svært detaljerte og legger stor vekt på sikkerhet
Disse ligger her: [Reparasjonsmanualer](#)
- Informasjon av forskjellig slag
 - Lagring
 - Sikkert arbeid
 - Tilstandskontroll
 - Brann
 - Risikovurdering
 - Melding om elulykke
 - M.m.

TIPS OSS!
E-post: redaksjonen@ostlendingen.no
SMS+MMS: 0TIPS til 2005
Alle tips honorerer med Flak lodd.
Redaksjon: Telefon 62 40 00 00

KUNDESERVICE
- IKKE FÅTT AVISEN!
Kontakt oss på Min side:
ostlendingen.no/kundesenter
Du kan også ringe: 32 27 70 04

Ansvarlig redaktør: Tom Haakenstad
Telefon: 948 10 845. E-post: tom.haakenstad@ostlendingen.no
Daglig leder: Thomas Rinden
Nyhetsredaktør: Magnus Torp Antonsen
Telefon: 971 74 655. E-post: magnus.torp.antonsen@ostlendingen.no

Ulovlig frakt av brannfarlige elbilbatterier

LØTEN: – Det er en grunn til at dette er farlig gods.

KJETIL BRORSON DAHL

Fra tid til annen gjennomfører Statens vegvesen kontroll av både sjåfører og kjøretøy.

Fredag ble 105 tunge og to lette kjøretøy vinket inn på kontrollplassen på Ånestad i Løten.

Eller av de tunge og en lett bil ble plukket ut for utvidet kontroll.

– Brannfarlig

En av sjåførene fikk kjøreforbud. I tillegg ble både transportbedriften, sjåføren og avsenderen av en last anmeldt til politiet.

Grunnen til det er at sjåføren hadde med seg høyvoltsbatterier til elbil.

– Dette er litium-ion-batterier som er klassifisert som farlig gods, sier kontrollleder Geir Thomas Finstad i Statens vegvesen.

Han understreker at slike batterier er brannfarlige og krever en helt spesiell kompetanse hos sjåføren av lastebilen.

Sjåføren som ble stanset på Ånestad fredag hadde ikke den kompetansen.

– Det burde han være klar over. Når man førerkort til lastebil blir man gjort oppmerksom på at man trenger et ekstra kompetansebevis for å kjøre farlig gods. Dermed burde sjåføren som ble stanset i dag være klar over at han ikke hadde lov til å kjøre disse batteriene, sier Finstad.

Det viste seg også at sjåføren ikke hadde sikret batteriene tilstrekkelig før kjøringen startet.

Manglet merking

Lastebilen sjåføren fraktet bat-



STANSET: Denne transporten ble stanset i Løten fredag.

BEGGE FOTO: STATENS VEGVESEN

teriene med var i tillegg mangelfullt merket.

– Når man kjører farlig gods skal bilen være merket med skilter som viser at det er farlig gods om bord. Når disse skiltene mangler, vet ikke redningspersonell at bilen er lastet med farlig gods når ulykken er et faktum, sier kontrolllederen.

Finstad understreker at det er FN som har bestemt reglene for transport av farlig gods.

– Det er det en grunn til. Disse reglene er til for at slik transport skal utføres sikkert. Det er veldig uheldig at sjåføren ikke vet hva han transporterer. I dette tilfellet burde sjåføren ha av-

vist batteriene ved lastning av bilen, rett og slett fordi han ikke hadde den rette kompetansen til å kjøre, forklarer Finstad.

Manglet det meste

I tillegg til transporten av de brannfarlige elbilbatteriene, ble en personbil stanset for kontroll.

– Den ble fanget opp av ANPR-kameraene våre. Disse avslørte umiddelbart at bilen

ikke var forsikret. I tillegg var det ikke gjennomført EU-kontroll på den, sier Finstad.

Som om det ikke var nok, viste det seg at også sjåføren ikke hadde alt på stell.

– Han hadde ikke førerkort. Som følge av dette ble politiet kontaktet, forklarer Finstad.

Det ble også skrevet ut bruksforbud som følge av avrenning fra fisketransporter, manglende løstsikring og overlast.

Ville låne bil – plukket opp av politiet

LØTEN: Politiet rykket ut til Jønsrud i Løten med flere patruljer i slutten av søndag morgenen.

Sakgrunnen var to meldinger om at en mann gikk fra dør til dør.

– En kar har vært innom flere adresser og spurt om å få låne bil av dem som bor der. Han sa at han

kom fra kommunen eller politiet, forteller operasjonsleder Christian Svarstad i Innlandet politidistrikt til Østlendingen.

– Vi har funnet ham. Forelegg er han framstilt for lege.

Mannen er i 20-årene. Han er ikke bosatt i Løten.



BRANNFARLIGE: Disse elbilbatteriene er brannfarlige. I tillegg var de dårlig sikret under transport, ifølge kontrollleder Geir Thomas Finstad.

Det er veldig uheldig at sjåføren ikke vet hva han transporterer.
GEIR THOMAS FINSTAD
Kontrollleder

Østfold

Radio TV Tips oss!

21. mars 2025 kl. 18:20

Brann i et elbilbatteri på et industriområde i Sarpsborg

Kl 18.48 melder politiet at brannen er slukket.

Like etter klokken 18:00 fikk brannvesenet melding om brann i et batteri på industriområdet ved Bjørnstad i Sarpsborg.

– Det brenner i et elbilbatteri. Det er et løst batteri, forteller vaktleder Martin Hereid Kristiansen ved Øst 110-sentral.

Han sier det ikke er noe spredningsfare og at brannvesenet skal legge batteriet i et vannbad.

1800 elbilbatterier lagret uten sikring

Det er selskapet Scanfreight som har hatt ansvaret for å flytte batteriene til industritomten i Spydeberg. Daglig leder Bente Huse bekrefter at det er batterier fra Opel som nå er lagret i Spydeberg.

– Men ikke begi deg ut på det sporet, det er ikke Opel som eier batteriene i dag, sier Bente Huse.

– Vi er like overrasket som alle andre. Selv om disse batteriene kommer fra Opel Ampera er de ikke lenger våre. Vi har verken eierskap eller kontroll på dem lenger, det er LG som i dag eier batteriene. Vi har sørget for at de er transportdyktige og så har de blitt hentet av transportselskapet, i dette tilfellet Scanfreight, sier kommunikasjonsdirektøren i Opel.

• (Kilde: Smaalenenes avis, 12.4.2025)

Så langt Stein Pettersen kjenner til, skal batteriene til Hydrovolt i Fredrikstad for å bli resirkulert der.

(Kilde: BilNytt)





Elbilene vinner stadig terreng, men hvordan skal vi håndtere de brukte batteriene som kommer til å hope seg opp? (Foto: Wikimedia Commons / Wolfram / Creative commons)

Brukte elbilbatterier kan gi strøm på hytta

Gamle elbilbatterier kan lagre strøm fra solcellepaneler. Nå er det også mulig å overvåke helsen til batteriene.

Oystein Rygg Haanæs
FRILANSJOURNALIST

De regionale forskningsfondene

PUBLISERT 13.02.2022 - 04:30

Elbilene erobrer verden, som snart må håndtere brukte elbilbatterier i stor skala. Bare i

Logget inn som [tore.lillemork@nbf.no](#)

FORSIDEN

NYHETSARKIV

ABONNEMENT

OM OSS

24.03.2025

- Vil gi brukte elbilbatterier nytt liv

Brukte elbilbatterier har fortsatt stor verdi. Et nytt samarbeid mellom Nissan og Stena Recycling skal utforske gjenbruk av deler og komponenter fra brukte batterier.

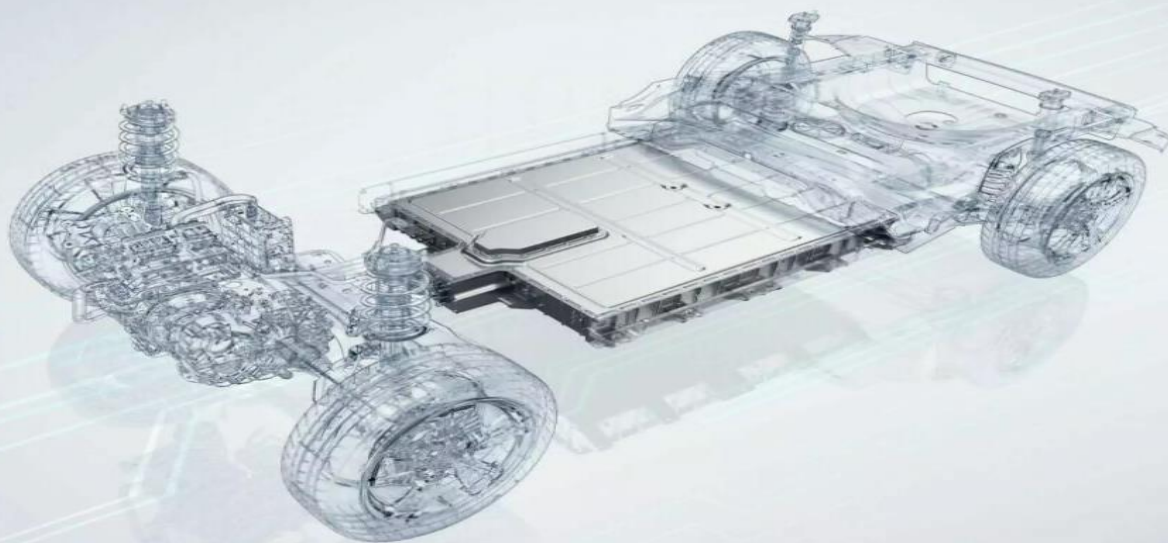


Stian Thrane (t.v.) i Nissan Norge skal forsyne Jon Emil Furuseth i Stena Recycling med brukte elbilbatterier: - Har opparbeidet oss en unik ekspertise innen elbilteknologi.

Stena Recycling og Nissan Automotive Europe har inngått et strategisk samarbeid for å sikre gjenbruk av brukte elbilbatterier.

Med over 80.000 Nissan Leaf på norske veier har Nissan valgt å etablere en ny verdikjede for batterier som ikke lenger kjøres på veien.

Bilen tar kvelden før batteriene, ifølge ny studie.



Fred Magne Skillebæk



Publisert 27.11.2024 - 07:26

(Elbil24): En ny studie fra det tyske konsulentfirmaet P3 Group avslører at batteriene i elbilene har en betydelig lengre levetid enn tidligere antatt. Dette stemmer godt overens med mange av erfaringene som er gjort i praksis, men så er det også fra virkeligheten undersøkelsen er utført.

Det er en kjensgjerning at det er nettopp frykten for hva som skjer «hvis batteriet ryker», og de kostnader dette vil føre med seg, som skremmer enkelte fra å kjøpe en elektrisk bil.

[← Tilbake](#)

Fremtiden for batterier i Norge

Tekst: Arild Kjærnli, informasjonssjef

Den synkende prisen på batterier kan bidra til at batterier gir lønnsomhet for flere løsninger enn tidligere. Vi kan se for oss batterier i kraftproduksjon for å balansere produksjon og etterspørsel. I distribusjonsleddet kan batterier brukes for å unngå store investeringer i nettet. Batterier kan brukes for å minimalisere strømkostnadene ved varierende spotpriser. Ikke minst kan batteriene få betydning i tilfeller hvor nettkapasitet ikke er tilstrekkelig eller det ikke er infrastruktur.



Batterier er en raskt voksende industri, ikke minst drevet fram av et økende antall transportmidler med elektrisk drivlinje. I Norge må man forvente at antall batterier brukt i andre sammenhenger også vil stige i tiden framover.

2023/1542

[Regulation \(EU\) 2023/ of the European Parliament and of the Council of 12 July 2023 concerning batteries and waste batteries, amending Directive 2008/98/EC and Regulation \(EU\) 2019/1020 and repealing Directive 2006/66/EC](#)

28.7.2023

EN

Official Journal of the European Union

L 191/1

I

(Legislative acts)

REGULATIONS

REGULATION (EU) 2023/1542 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL**of 12 July 2023****concerning batteries and waste batteries, amending Directive 2008/98/EC and Regulation (EU) 2019/1020 and repealing Directive 2006/66/EC****(Text with EEA relevance)**

*Article 14***Information on the state of health and expected lifetime of batteries**

1. From 18 August 2024, up-to-date data for the parameters for determining the state of health and expected lifetime of batteries as set out in Annex VII shall be contained in the battery management system of stationary battery energy storage systems, LMT batteries and electric vehicle batteries.
2. Read-only access to the data for the parameters set out in Annex VII through the battery management system referred to in paragraph 1 shall be provided, respecting the intellectual property rights of the battery manufacturer, on a non-discriminatory basis to the natural or legal person who has legally purchased the battery, including independent operators or waste management operators, or any third party acting on their behalf at any time, for the purpose of:

*Article 56***Extended Producer Responsibility**

1. Producers shall have extended producer responsibility for batteries that they make available on the market for the first time within the territory of a Member State. Such producers shall comply with the requirements of Articles 8 and 8a of Directive 2008/98/EC and of this Chapter.
2. An economic operator that makes available on the market for the first time within the territory of a Member State a battery that results from preparation for re-use, preparation for repurposing, repurposing or remanufacturing operations shall be considered to be the producer of such battery for the purposes of this Regulation and shall have extended producer responsibility.

*Article 57***Producer Responsibility Organisation**

1. Producers may appoint a producer responsibility organisation authorised in accordance with Article 58 to fulfil the extended producer responsibility obligations on their behalf. Member States may adopt measures to make the appointment of a producer responsibility organisation mandatory. Such measures shall be justified on the basis of the specific characteristics of a given category of batteries placed on the market and related waste management characteristics.

CHAPTER IX

Digital battery passport

Article 77

Battery passport

- 
1. From 18 February 2027 each LMT battery, each industrial battery with a capacity greater than 2 kWh and each electric vehicle battery placed on the market or put into service shall have an electronic record ('battery passport').
 2. The battery passport shall contain information relating to the battery model and information specific to the individual battery, including resulting from the use of that battery, as set out in Annex XIII.

ANNEX VII

PARAMETERS FOR DETERMINING THE STATE OF HEALTH AND EXPECTED LIFETIME OF BATTERIES

Part A



Parameters for determining the state of health of electric vehicle batteries, stationary battery energy storage systems and LMT batteries:

For electric vehicle batteries:

state of certified energy (SOCE).

For stationary battery energy storage systems and LMT batteries:

1. the remaining capacity;
2. where possible, the remaining power capability;
3. where possible, the remaining round trip efficiency;
4. the evolution of self-discharging rates;
5. where possible, the ohmic resistance.

Før norsk forskrift kan tre i kraft må EUs batteriforordning implementeres i EØS-avtalen; dvs. at Norge, Island og Liechtenstein må bli enige...

Miljødirektoratet i e-post 25. mars:

«Vi venter på innlemmelse i EØS-avtalen. Etter det vi har forstått henger det på Island eller Liechtenstein, som vi får gjort lite med. Neste møte i EØS-komiteen er 8. mai, så vi krysser fingrene for at det blir innlemmet da. etter det skal det gå fort med norsk fastsettelse.

Ang veiledning så har vi lagt ut en på det å "bringe batterier i omsetning".:

Batteriveilederen - importere, framstille og selge batterier - miljødirektoratet.no

Miljø-
direktoratet

Hva leter du etter?

Forside / ... / Avfall og sirkulær økonomi / For næringsliv / Batteriveilederen

Bedriftsveilederen

Veileder

Batterier

Skal du importere, framstiller eller selge batterier, eller produkter med batterier, må du sette deg inn i hvilke krav som gjelder.

Batteriforskriften gjennomfører EUs batteriforordning og gir krav til alle typer batterier. Formålet med regelverket er å gi høyere kvalitet på batterier, gi mer effektive og sikrere batterier, redusere miljø- og sosiale problemer i hele verdikjeden og stimulere til en sirkulær økonomi for batterier.

Regelverket gjelder ikke i Norge før forskriften er vedtatt. Dette avhenger av innlemmelse av batteriforordningen i EØS-avtalen og forventes å skje i løpet av våren 2025. Denne veilederen gir en kort introduksjon til noen av de mest sentrale kravene i regelverket for omsetning av batterier slik at dere kan forberede dere på kravene som kommer.

Merk at veilederen ikke dekker alle krav. Din virksomhet har selv ansvar for å få oversikt over alle krav som gjelder og overholde disse. Vi anbefaler derfor alle å lese relevante bestemmelser i batteriforordningen.



Norges
Bilbransjeforbund

NFFA

Konferanse for sikkerhetsrådgivere

24. april 2025

Takk for oppmerksomheten!

Tore Lillemork,
Norges Bilbransjeforbund
tore.lillemork@nbf.no
900 84 293

