Pressemeddelelse

Bugsering og transport af trafikskadede el- og hybridbiler

autoskadebranchen.dk – opbyggerbranchen.dk – motorcykelbranchen.dk

9. december 2025

Ny tysk standard for bugsering og transport af el/hybridbiler

Den tyske organisation for bilproducenter (VDA) har sammen med over 20 foreninger, herunder SKAD's søsterorganisation ZKF, institutioner og faglige organisationer, offentliggjort omfattende retningslinjer for sikker bjærgning, bugsering og transport af beskadigede elbiler. Dokumentet, der er udviklet i tæt samråd med arbejdsgiveransvarsforsikringsforeningerne, definerer for første gang en bred, praktisk og juridisk forsvarlig standard for håndtering af beskadigede elbiler af alle typer – fra batterielektriske køretøjer (BEV'er) til hybridbiler.

Klassificeringen er udformet som et trafiklys:

- Simple trafik- skader, (Bilkabuler). Kræver ikke særlige kompetencer.
- Trafik-skader, hvor airbaggen er blevet udløst. Kræver særlige kompetencer.
- Trafik-skader, der har medført synlige skader på batterikassen eller på højbolt-systemet (alle kabler, stik og enheder, der er markeret med orange farve, fordi de indeholder 400-900 Volt.)

Allerede i 2019 udgav SKAD retningslinjer for håndtering af trafikskadede el- og hybridbiler, og i særdeleshed om skadestyper, med grøn, gul og rød. Det er de gule og røde skader, der kan skabe alvorlige problemer i forbindelse med netop bugsering, transport og håndtering på autoskadeværksteder.
Siden da har SKAD arbejdet på, at skabe et lovgrundlag for håndtering af trafikskadede elbiler, da det er vores opfattelse, at håndtering af op til 900 VDC og tunge skadede lithium-ion batterier hænger sammen med en betydelig fare for det personale, der håndterer disse. Også i forbindelse med den nye autotransportøruddannelse har vi leveret materiale til REU – Rådet for Erhvervs Uddannelse, men specielt 3F Transport udviste ikke særlig stor interesse for fagligt input.

Hvorfor den nye tyske anbefaling er vigtig?
Med den kraftige stigning i antallet af elbiler står bugseringstjenester, redningstjenester og værksteder i stigende grad over for situationer, der involverer højspændingssystemer, beskadigede batterier eller uklare farer. Den nye anbefaling giver konkrete retningslinjer for pålidelig vurdering af risici – såsom risici forårsaget af røg, forsinkede batteribrande eller oversvømmelsesskader – og for at træffe sikre foranstaltninger.

Retningslinjerne viser tydeligt:
- hvilke foranstaltninger bugseringstjenester har tilladelse til at udføre på ulykkesstedet,
- hvordan risikovurderingen af et højspændingssystem skal udføres,
- hvornår et køretøj skal sættes i karantæne,
- og hvilke opgaver absolut skal udføres af et autoskadeværksted.

Der lægges særligt vægt på at definere ansvaret mellem brandvæsenet, bugseringsfirmaer og autoskadeværksteder – et afgørende punkt for at undgå fejl, fejlvurderinger og unødvendige risici.

En dokumenteret branchestandard
Disse retningslinjer dækker en bred vifte af emner – fra definitioner og kvalifikationskrav til farevurderinger og transportregler, herunder deres sondring fra ADR (den europæiske lovgivning om international transport af farligt gods på vej). Retningslinjerne giver praktisk vejledning i, hvordan risici skal identificeres og dokumenteres, og hvordan den juridiske ramme skal anvendes korrekt.

Alle interessenter – fra brandvæsenet og redningstjenester til eksperter, bugseringstjenester og autoskadeværksteder – bør anvende disse retningslinjer og integrere dem i deres procedurer.

Danmark med hovedet under armen
Imens vores nabolande arbejder aktivt med sikkerheden omkring trafikskadede elbiler, så står vi i Danmark med myndigheder, der endnu ikke har forstået alvoren. Sikkerhedsstyrelsen har via Erhvervsministeren meddelt SKAD, at der ikke findes elinstallationer i elbiler. Vi i SKAD står forundrende overfor sådan en meddelelse. Men det viser, hvorfor vi i Danmark har så store udfordringer med, at skabe gehør hos relevante myndigheder.
Siden 2020 har SKAD været del af den tværministerielle arbejdsgruppe om elbiler under Beredskabsstyrelsen. Ud over Beredskabsstyrelsen, har andre ministerier og styrelser ikke forholdt sig til elbiler, på trods af, at absolut den største andel af nye biler er elbiler.

Man kan downloade de tyske retningslinjer her. (kommer på engelsk på et senere tidspunkt)

SKAD's skadesinddeling kan hentes på Folketingets hjemmeside her.

SKAD er en arbejdsgiver- og brancheforening, grundlagt i 1907 af de daværende karetmagere.
Foreningen har en medlemskreds indenfor frie værksteder, der arbejder med lakering, karrosseri opretning, mekanisk reparation, opbygning, ombygning, og servicering af både biler, tunge køretøjer og motorcykler.
Foreningen er den eneste teknisk baserede forening i brancherne og arbejder målrettet med at udvikle medlemmerne indenfor disse områder.
TFTB – The Freedom To Build, er en sektion for privatpersoner, der ombygger på deres køretøjer.
SKAD er medlem af AIRC International, SMVdanmark og Dansk Arbejdsgiverforening via SAMA.
Foreningen er en aktiv aktør indenfor flere arbejdsgrupper hos forskellige styrelser, forsikringsskader og opgørelse, arbejdsmiljøpolitik, elbilsikkerhed, og arbejder løbende politisk for tilpasning af gældende lovgivning.