

BilÅtervinning

NORDISK

NR 4 | 2025

nordic car recycling

Studiebesök: Autocirc
Kungsåra i framkant av
cirkulär demontering

Skarpare kompetens för skärpta krav

Batterier, producentansvar och ELV sätter press – SBR vässar
stödet och gör utbildningsportalen tillgänglig för alla 2026.



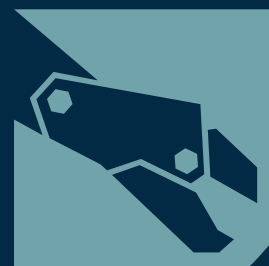
EKSPERTER I KATALYSATORER

- HENTER I HELE SKANDINAVIEN
- OVERFØRER SAMME DAG
- GIVER BRANCHENS BEDSTE PRISER



RING PÅ TLF.
+45 29 12 75 46

WWW.HJMRECYCLING.DK



HJM
RECYCLING

INNEHÅLL

NORDISK BILÅTERVINNING NR 4 2025

LEDARE

4. Vägen vidare 2026

AKTUELLT

6. Notiser
16. Porträtt: Henrik Idermark ny vd på MRF

HALVÅRSMÖTE

8. Halvårsmöte med studiebesök
10. Naturvårdsverket och Foretur
12. Nemax och Cling Systems
14. Annelie Pompe



KRÖNIKA

18. Jonas Gustafsson, Stena Recycling: Ett år av förändringar – och en framtid vi formar tillsammans
20. Anna Henstedt, Mobility Sweden: Glöm inte att förbereda materialredovisningen för 2025
22. Lars Bergmark, Svenska Fordonsbranschen: När vi möts på riktigt

NYTT FRÅN NORGE

Jan Molberg, generalsekretær Norske Bilressurser NBR: Høyenergibatterier i Norge etter batteriforordningen

EGARA

Henk Jan Nix: Egara meeting statements

Återanvändning av begagnade bildelar,
för ett hållbart ♡ och cirkulärt ♻️ samhälle.



Hitta dina begagnade bildelar hos våra medlemmar som alla är miljö – och kvalitetscertifierade!

Vägen vidare 2026

När vi blickar tillbaka på 2025 ser vi ett år som varit både utmanande och lärorikt – och som påmint oss om att vägen mot en hållbar omställning sällan är rak, men ändå nödvändig att vandra.

REGERINGENS SKROTNINGSPREMIE hade kunnat bli något riktigt bra – om man lyssnat på branschen från början. I stället blev den ett tydligt exempel på hur viktigt det är att involvera dem som faktiskt arbetar i fält när policy ska utformas. Trots att premien höjdes till 25 000 kronor nyttjades endast omkring 69 miljoner av de 500 miljoner som avsatts.

Förbundet fortsätter att arbeta för en generell skrotningspremie, liknande Finlands inför 2026. Den finska modellen – med 2 500 euro för utsläppsfria bilar och 2 000 euro för bilar med utsläpp under 140 g CO₂/km – är ett betydligt mer genomtänkt initiativ som faktiskt kan göra skillnad.

Än mer oroande är situationen för landets bildemonteringar. Antalet skrotade fordon fortsätter att minska och landar i år på omkring 110 000 – en nedgång som sätter enorm press på verksamheterna, särskilt dem som enbart är beroende av materialintäkter.

Exporten minskar mer än antalet skrotade fordon, men tyvärr har det ännu inte gett någon positiv effekt på volymerna här hemma. Även detta understryker behovet av en generell skrotningspremie likt den finska.

UNDER ÅRET HAR vi haft en löpande dialog med Naturvårdsverket om hur batteriförordningen ska tolkas och tillämpas. Tyvärr når vi inte hela vägen. Än gäller 1 januari 2026 som startpunkt för att producentansvarssystem ska vara på plats – men förse- ningarna skapar ett vakuum kring hur fordonsbatterier ska hanteras. Risken för ytterligare förse- ningar är överhängande.

Situationen ljusnar inte i Europa. Många länder ligger ännu längre efter än Sverige i

införandet, och när EU nu signalerar att elektrifieringen kan bromsa in – med öppning för bensin- och dieslbilar även efter 2035 – är det rimligt att fråga om batteriförordningen kom för tidigt. Risken är att den nu stjälper snarare än hjälper omställningen.

Via EGARA har vi haft dialog med EU-kommissionen under hela trilogien om nya ELV-förordningen. När ni läser detta är det sista mötet genomfört. Vår förhoppning är att vi landar i en version som både stärker den cirkulära ekonomin och förutsättningarna för vår bransch, men vi ser starka krafter som försöker dra förordningen åt olika håll.

Året har också burit betydande framsteg. Vårt välbesökta halvårsmöte i Västerås blev mer än en ordinarie sammankomst – ett statement om riktningen. Beslutet att från 2026 inkludera utbildningsportalen i serviceavgiften är ett viktigt steg.

KUNSKAP SKA INTE vara ett privilegium – det ska vara en självklarhet. När alla medlemmar får tillgång skapar vi mer likvärdiga villkor och höjer professionalism och trovärdighet i branschen.

2025 har lärt oss att omställning är komplext och att regelverk ibland skrivs snabbare än verkligheten hinner med. Och att EU-processer kräver tålamod och uthållighet. När beslut och förordningar inte speglar verkligheten blir det upp till fordonsbranschen att få värdekedjorna att fungera – genom samarbete och dialog. Ingen löser detta på egen hand. Det kräver att alla – från demonteringar till tillverkare, verkstäder, försäkringsbolag, myndigheter och branschorganisationer – tar gemensamt ansvar för omställningen.

Tack för ett intensivt år. Vi ses på andra sidan nyåret – redo att fortsätta forma framtidens hållbara bilåtervinning. Tillsammans.

God jul och gott nytt år!



ANDREAS FRÖSSBERG
VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR



NORDISK BILÅTERVINNING
är tidningen för SBR,
Sveriges Bilåtervinnare Riksförbund



Karlavägen 14 A
114 31 Stockholm
Telefon: 08-55 768 200
info@sbrservice.se
www.sbrservice.se
Reg nr: 20112

ANSVARIG UTGIVARE

Andreas Frössberg, SBR
Telefon: 08-55 768 200
andreas.frossberg@sbrservice.se
info@sbrservice.se

REDAKTÖR & FORMGIVNING

Jonna Design
Jonna Ström
Telefon: 0739-58 92 93
jonnastrom81@gmail.com

ANNONSER

Charlotte Blomfeldt
Telefon: 0703-58 88 86
charlotte@media-support.se

PRENUMERATION

För prenumeration av tidningen Nordisk Bilåtervinning mejla in en beställning med dina uppgifter till info@sbrservice.se
Priset är 260 kronor/år inkl. moms

TRYCK

Elvins Grafiska
Gevärgatan 20
254 66 Helsingborg
Telefon: 042-15 99 00

Tidningen trycks på
Svanenmärkt papper.
Copyright SBR © 2021



Tidningen Nordisk Bilåtervinning utkommer med fyra nummer per år.

Upplagan är ca 3 500 ex per utgåva. Citera oss gärna men glöm inte att ange källan.



Sveriges Bilåtervinnare Riksförbund är medlem i:

- > Automotive Recyclers Association
- > EGARA – European Group of Automotive Recycling Associations

Ett komplett system för demonterare.

Utvecklat med branschen!

Vill du veta mer?

Besök: www.cavagent.com

ANVÄNDS BLAND ANNAT AV:

RACKSTAD BIL & DELAR, NYA ALLBILSKROTEN, MAGNUS BILDEMONTERING, ARONS BILDEMONTERING

Maskinhandelns ledande affärssystem – nu för demonterare!

Integrerat med

 Bildelsbasen  BILVISION

 **Cavagent**

www.cavagent.com



ELV-förordningen in i trilog – EP antar position

I september antog Europaparlamentet sin position till den nya ELV-förordningen med 431–145 (76 nedlagda). Nästa steg är trilogförhandlingar med ministerrådet och EU-kommissionen.

Förslaget syftar till att stärka cirkulär design och öka andelen återvunnet material i nya fordon. För SBR-medlemmar kan det innebära tydligare ramar för demontering och återanvändning, mer standardiserade spårbarhets-/datakrav samt ett ökat fokus på kvalitetssäkrade flöden – särskilt kring elfordonskomponenter och batterier. Tidsplanen för slutlig text avgörs i triloggen.

EuRIC byter namn – blir Recycling Europe

EuRIC (The European Recycling Industries' Confederation) byter namn till Recycling Europe. Namnbytet markerar en tydligare, samlad röst för Europas återvinningsindustri i en tid av hårdare global konkurrens, råvaruoro och krav på industrins klimatomställning.

– Recycling Europe speglar utvecklingen mot en enad och framåtblickande röst för återvinnare i hela Europa. Uppdraget är oförändrat: att säkerställa att branschen erkänns och ges rätt förutsättningar som en nyckelpartner i byggandet av en cirkulär och robust europeisk ekonomi, säger Julia Ettinger, generalsekreterare.

Namnet signalerar både kontinuitet och ambition: organisationen fortsätter att representera återvinnare i alla materialflöden – från metaller och plast till papper, textil och däck – och intensifierar arbetet för bättre genomslag i EU och internationellt. Recycling Europe kommer fortsatt driva på för regler som möjliggör: öppna marknader, investeringar i innovation och långsiktig motståndskraft i europeisk industri.



Rebaba® öppnar CircularHub på Lidingö

KTH-startupen Rebaba har öppnat sin första CircularHub på Lidingö – en anläggning där batterimoduler från elbilar byggs om till stationära energilagrar för fastigheter, industri och laddinfrastruktur. Hubben drivs i samarbete med Energibruket och är i produktion, med kommersiella leveranser som rullas ut i samband med etableringen. Syftet är att ge elbilsbatterier ett "andra liv" och därmed sänka både kostnader och klimatavtryck genom cirkulär energilagring. Energibruket stod 2023 för över fem procent av ny svensk batterikapacitet, vilket ger en stark installationspartner i uppskalningen.

Rebaba grundades av Paula Runsten och Felix Kruse och har vuxit fram i KTH:s innovationsmiljö, bland annat via KTH Innovation Launch. Bolaget har uppmärksammats i flera tävlingar, däribland Årets Unga Idé 2024 och Startup 4 Climate 2024, vilket gett både kapital och synlighet för satsningen.

Systemen är batteriagnostiska och kan byggas av flera modultyper; i dag kommer mycket av inflödet från auktoriserade bildemonteringar. Målet är att skala svensk produktion av modulära system – testade, kylade och övervakade – som kan kapa effekttoppar, stötta solcellsanläggningar och stärka lokal energiresiliens. När Lidingö-hubben är i takt siktar Rebaba på leveranser om cirka 5–10 MWh per år.



Paula Runsten och Felix Kruse, grundare av Rebaba, öppnar CircularHub för cirkulär energilagring.

Autocirc släpper EV360 för cirkulära EV-flöden

Autocirc lanserar EV360™, en koncernövergripande plattform för säker och kvalitetssäkrad hantering av elfordon. Enligt bolaget samlar EV360 standardiserade processer för demontering, testning och försäljning av återanvändbara originaldelar samt second-life-batterier för energilagring eller ersättningsbruk i fordon. Kärnan är EV360 Protocol™, ett detaljerat ramverk för klassning, spårbarhet och säkerhet som nu tredjepartsvalideras. Autocirc uppger att plattformen bygger på erfarenheter från den norska elbilsmarknaden och ska skalas i Europa för att möta växande volymer av skadade och uttjänta elbilar. Syftet är att förlänga livslängden på delar och batterier, minska reparationskostnader och skapa ett mer cirkulärt flöde genom hela värdekedjan.



BILD: AUTOCIRC

LKQ Europe och SYNETIQ bildar europeiskt joint venture

LKQ Europe och SYNETIQ (ett IAA-bolag) har ingått ett strategiskt joint venture – LKQ SYNETIQ – för att kombinera SYNETIQs demonterings- och återbrukskompetens med LKQ:s partskatalog, logistik och distributionsnät i Europa. Satsningen är ett nyckelsteg i LKQ:s europeiska strategi för återbrukade fordonsdelar och ska stärka tillgång, kvalitet och spårbarhet i skadereparationer – samtidigt som klimatavtrycket minskar och framtida EU-krav (Fit for 55, ELV, batteri) möts. Nyheten offentliggjordes 24 juni 2025.



Olaglig bildemontering avslöjad – tre personer åtalas

Polisen slog till mot en gård utanför Götene efter tips om nattliga aktiviteter. Inne i en ladugård hittades större mängder bildelar, motorer och airbags som lagrats utan tillstånd – ofta med kvarvarande kemikalier. I anslutning fanns containrar packade för export till Mellanöstern. Länsstyrelsen bedömer att en stor del av materialet ska klassas som farligt avfall, och Tullverket konstaterade bristande exportdokumentation samt att vissa komponenter omfattas av exportförbud.

Åklagaren menar att den otillåtna miljöverksamheten pågått i flera år och väcker åtal mot tre personer för otillåten miljöverksamhet. En av dem åtalas även för otillåten avfallstransport. De misstänkta uppger att de trodde att verksamheten var laglig med hänvisning till tidigare kontakter med myndigheter, men åklagaren beskriver hanteringen som systematisk och olaglig. (Uppgifter via Nya Lidköpings-Tidningen.)

.....



BILD: AUTOCIRC

Autocirc förvärvar Borås Bildemontering – koncernen samlar nu 70 bolag.

Autocirc köper Borås Bildemontering – koncernen når 70 bolag

Autocirc har förvärvat Borås Bildemontering AB, ett av landets mest etablerade demonteringsföretag. Med affären omfattar Autocirc-koncernen nu 70 bolag, vilket stärker kapaciteten för återbruk av delar och hantering av elbilar i Sverige.

Bolaget grundat 1934 blir en strategisk nod i Västsverige och markerar en "återkomst till rötterna" – Autocircs resa startade i Borås 2019. Affären lyfts som ett steg i att möta växande efterfrågan på cirkulära reservdelar.



SBR:S HALVÅRSMÖTE:

Skärpta regler kräver lyft i kompetens – SBR vässar stödet



Andreas Frössberg, vd SBR.

Den 16 oktober genomfördes SBR:s halvårsmöte på Nybynäs gård utanför Västerås. Elfordonsbatterier och producentansvar var, som ofta tidigare, de kanske tyngsta frågorna på agendan.

Av Johan Granath

HALVÅRSMÖTET HÖLLS PÅ vackert belägna Nybynäs gård med utsikt mot en Mälärvik i det höstpråkande landskapet.

SBR:s vd Andreas Frössberg inledde tillsammans med Carina Hagström Kihlberg, vd för Bilretur, mötet med att bland annat prata om det som länge präglat demonterarbranschens arbete: Batteridirektivet och ELV-förordningen. De nya regelverken kräver kompetensutveckling för ökad konkurrenskraft, enligt Andreas Frössberg.

– Det blir tuffare och tuffare att bedriva verksamhet, och bland annat därför kommer tillgång till utbildningsportalen att vara en del av serviceavgiften för nästa år. Det innebär en nettovinst för medlemsfö-

retagen och en viktig investering i kompetens för ökad konkurrenskraft.

Han nämnde även några inkomna motioner, varav en handlar om appen *Panta bilen*, som ska kunna underlätta för privatpersoner att göra rätt när man vill skrota sin bil. En annan handlar om att förstärka förbundets arbete med att synas i media.

– Där jobbar vi på att bli mer synliga och har bland annat medverkat i TV4:s Nyhetsmorgon.

VID HALVÅRSMÖTET BRUKAR FRÅGAN om antalet bildemonterarföretag dyka upp. Det gjorde den även på Nybynäs gård

och trenden är fortsatt vikande: I december 2024 fanns 259 företag i branschen, och under senvåren 2025 var siffran nere i 236 företag. Det är enligt Andreas Frössberg en något tilltagande nedgång.

Han konstaterade också att skrotningsstatistiken är vikande och att branschen tappat 70 000–80 000 fordon som kommer in för skrotning sedan 2018.

– Det är förstås en förlust för alla demonterare, oavsett om man håller på med materialåtervinning eller jobbar mer mot försäkringssidan.

På den positiva sidan kunde han dock nämna att exporten av fordon minskar,

» Vi vill att kvarvarande medel används smartare. «

även om den fortfarande är större än antalet avregistrerade bilar. Förbundet har försökt ta fram statistik över var de exporterade fordonen tar vägen men där saknas möjlighet att få en samlad bild.

– Exporten är fortfarande väldigt omfattande, vilket förstås påverkar flödena av material och delar.

EN AV DE SENARE två årens mest uppmärksammade frågor i branschen berördes också: skrotningspremien.

– Premien är inte lyckad men vi försöker nu påverka så att det kan bli något bra av de pengar som blir kvar när testperioden är slut (sista oktober 2025, reds. anm.). Det handlar sannolikt om dryga 400 miljoner som är kvar av den ursprungligt anslagna halva miljarden.

Andreas Frössberg sade att en smartare konstruktion av premien hade varit att, som i Finland, strunta i villkor om köp av elbil för att få betalt för sitt skrotade fordon.

Även Batteriförordningen, som är i kraft i övriga EU men gäller i Sverige först från och med den 1 januari, var uppe till diskussion. Med den följer bland annat nya regler om producentansvar och att det ska finnas en producentansvarsorganisation (PRO).

Här fördes ett resonemang om att vara producentansvarsorganisation och slutsatsen blev att detta är en mycket stor apparat: Det är dyrt och krävande på olika sätt, bland annat med mycket byråkrati.

ANDREAS FRÖSSBERG FORTSATTE med att prata om hur vi i Sverige ska tolka EU:s regelverk för begagnade elfordonsbatterier. Frågan ligger hos Naturvårdsverket och tolkningen om huruvida batterierna ska ses som avfall eller inte. Hittills är myndighetens tolkning att batterierna är avfall, vilket riskerar att döda den svenska marknaden för begagnade elfordonsbatterier innan den fått en chans att uppstå.

– I Norge gör man en helt annan tolkning, där är batterier inte avfall vilket innebär att bildemonterarna kommer i besittning av dem. Skulle fordonsbatteriet sedan säljas för att användas i ett energilager är det den nya aktören som tar över producentansvaret.

Andreas Frössberg fortsatte:

– Varför skapa ett avfallsflöde som inte behövs? Demonterarna ska ha rollen att bedöma statusen på batterierna. Hittills har Naturvårdsverket inte lyssnat, men jag tror att de kommer att göra det.

STUDIEBESÖK

Autocirc Kungsåra i framkant

Dag två av vårt halvårsmöte ägnades åt ett uppskattat studiebesök hos Autocirc Kungsåra Bildemontering. Strax under 50 deltagare tog del av en rundvisning ledd av vd Patrik Wall, som gav en gedigen inblick i hur anläggningen arbetar i framkant av svensk bilåtervinning.

Av Andreas Frössberg

AUTOCIRC KUNGSÅRA ÄR en modern och välorganiserad verksamhet där både effektivitet och hållbarhetsfokus präglar varje del av processen. Under besöket fick vi se hur företaget arbetar med allt från mottagning och demontering till lagerhållning och försäljning av begagnade delar – ett cirkulärt flöde som bidrar till både minskat klimatavtryck och bättre resurshushållning.

Det kylslagna oktobervädret gjorde sig påmint under dagen, men det kompensades mer än väl av värdskapet. Efter rund-

visningen bjöds vi på hemlagade hamburgare, och både maten och sällskapet bidrog till att värma upp en annars kall förmiddag. Stämningen var god, samtalen många och erfarenhetsutbytet värdefullt.

Besöket blev därmed en fin avslutning på halvårsmötet – en kombination av kunskap, praktik och kollegial gemenskap. Det var tydligt att Autocirc Kungsåra inte bara följer utvecklingen utan också aktivt driver den framåt.

Ett stort tack till Patrik Wall och teamet för ett varmt mottagande och en inspirerande avslutning på vårt halvårsmöte.

Begagnade originaldelar förlänger bilar livscykel. Rundvisning med vd Patrik Wall på Autocirc Kungsåra.



NATURVÅRDSVERKET OCH FORETUR:

Vägen mot samsyn och säkrare flöden

Henrik Sandström från Naturvårdsverket och Anna Henstedt från Mobility Sweden pratade om tillsyn respektive batterier och producentansvar. Båda var med på länk under halvårsmötet.

Av Johan Granath



Henrik Sandström, Naturvårdsverket: nationell tillsynsvägledning 2026–2029.



Anna Henstedt, FoRetur/Mobility Sweden: producentansvar/PRO för elfordonsbatterier.

HENRIK SANDSTRÖM ÄR handläggare på Avfalls- och kemikalieenheten vid Naturvårdsverket och redogjorde för arbetet med den nationella tillsynsstrategin enligt miljöbalken. I den kommande strategiperioden 2026–2029 är ett fokusområde tillsyn av avfallshantering hos bildemonterare.

– Det handlar om att ta fram ett vägledningsmaterial som ska vara färdigt till 2027. Därefter ska det kommuniceras till tillsynsmyndigheterna och de ska i sin tur genomföra tillsyn, sade han. I arbetet med att ta fram detta material kommer Naturvårdsverket att efterfråga bildemonteringsbranschens erfarenheter och kunskaper.

– **VI KOMMER ATT** vända oss till er, eftersom ni kan mycket om detta och för att få er version av hur tillsynen bedrivs och fungerar. Ni har mycket att bidra med.

Henrik Sandström konstaterade att tillsynen inom området är eftersatt och att ett stort problem är illegala demonterare och skrotar, där tillsyn är viktig men där även brottsbekämpande myndigheter bör agera med kraft.

– Vi vet att det finns illegal skrotningsverksamhet, men Naturvårdsverket har inget mandat att göra något åt det annat än att vägleda – vilket är frustrerande. Det är tillsyns- och brottsbekämpande myndigheter som har mandat att agera.

Från publiken kom frågan om hur tillsynen kan bli mer enhetlig. I dag upplever många demonterare att den varierar beroende på vilken kommun verksamheten finns i.

– Genom att samla in information från alla involverade aktörer och myndigheter kan vi ta fram en tillsynsvägledning som bidrar till att verksamheten blir mer enhetlig, effektiv och rättssäker. Målet är samsyn i hela landet.

BILRETURS VD CARINA

HAGSTRÖM KIHLEBERG undrade hur Naturvårdsverket tänker i frågan om var auktorisationen av bildemonterare ska utfärdas. I dag ligger den uppgiften hos länsstyrelserna, medan kommunerna ansvarar för tillsynen.

– Det är inte vårt uppdrag att ha åsikter om det. Jag känner till er önskan om att flytta tillsynen från kommunnivå till länsstyrelsenivå. Men min uppfattning är att bra verksamhet handlar om kompetens och resurser, och det

finns ingen garanti för att tillsynen blir bättre hos länsstyrelserna.

Han fick också frågan om sanktionsmöjligheter för till exempel illegal bildemontering. Där anser han att det behövs straffskärpningar och att polisen lutar sig för mycket mot tillsynsmyndigheterna.

– Cirka 80 procent av åtalsanmälning-



» **Vi kommer att lyssna in branschens erfarenheter.** «

arna kommer från tillsynsmyndigheterna, och den spaning som bedrivs av polismyndigheten är begränsad. Polisen måste kunna göra mycket mer, men vi behöver också en bättre tillsyn.

ANNA HENSTEDT ÄR VD för Mobility Swedens dotterbolag FoRetur, som ska syssla med återvinning/återanvändning av elfordonsbatterier. Hon pratade bland annat om producentansvaret.

– FoRetur har ansökt om att bli producentansvarsorganisation, så kallad PRO, för kategorin elfordonsbatterier. Vi hoppas kunna vara klara i december i år, alltså i god tid inför att det nya regelverket börjar gälla vid årsskiftet.

FoRetur har redan påbörjat en upphandlingsprocess för insamlingsaktörer för elfordonsbatterier. Dessa kommer att ha underleverantörer, varav flera sannolikt blir bildemonterare, enligt Anna Henstedt.

– Där förväntar vi oss att ha signaturer påskrivna och att allt ska vara redo till årsskiftet.

Carina Hagström Kihlberg undrade om det kommer att finnas flera PRO:er och om Bilretur har en roll i FoReturs verksamhet.

– Det kan säkert finnas andra som vill hantera samma batterikategorier som FoRetur, men konkurrens är bra. Bilretur är ett jätteproffsigt gäng som vi vill ha med oss, sade Anna Henstedt.

ANDREAS FRÖSSBERG FRÅGADE

vad det betyder att Sverige (Naturvårdsverket) tolkar batteriförordningen annorlunda än grannlandet Norge, som ser fordonsbatterier som en resurs – inte avfall. Anna

Henstedt svarade att FoRetur ställt ungefär den frågan till myndigheten.

– Så länge det saknas tydligt svar skapar det en osäkerhet som gör att vi tvingas formera ett samarbete utan att ha hela bilden klar för oss.

Andreas Frössberg menade ändå att det finns skäl att se på situationen med tillförsikt.

– Naturvårdsverket måste ha beredskap för att detta inte blir perfekt från start och kunna ändra ståndpunkt om läget kräver det.



”Den största utmaningen just nu är nog vad vi ska göra med batterierna. Här finns mycket intressant att höra om elbilar, batterier och om framtiden”, sade Sadeer Jameel från Hedin Recycled i Halmstad.



Kat Group Sweden AB finns i Upplands Väsby och handlar med katalysatorer men även partikel-filter. ”Vi har varit med på flera halvårsmöten och tycker att det är både kul och viktigt att träffa våra kunder”, sade Arian Nawroli och Davit Gyumshudyan.

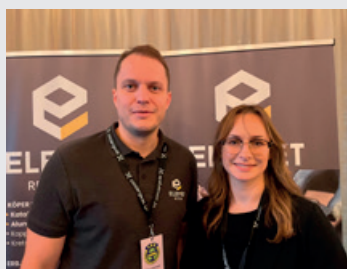


Patrik Olander från utställaren Olanders Recycling Tools AB som bland annat har maskiner som klipper genom rejäl stålplåt. ”Bilåtervinarna är våra kunder och det är viktigt och intressant att träffa många av dem här”, sade han.

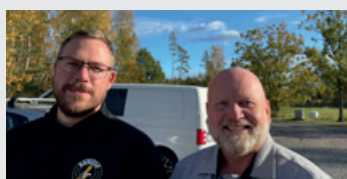
MINGEL



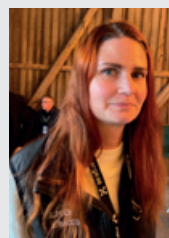
”Jag hoppas att Naturvårdsverket kommer göra samma tolkning av batteriförordningen som de norska myndigheterna gjort”, sade Eric Andreasson som bland annat testar och tömmer batterier. Han jobbar på Autocirc Karlstads Bildemontering AB.



Utställaren Element recycling AB, som finns i Stockholm och Malmö, representerades av bland andra Petras Nauseda och Asta Labzentyte. Företaget handlar bland annat med katalysatorer och var med på halvårsmötet för andra gången ”Det är ett nöje att vara med”, sade Petras Nau-seda.



Johan Malmgren och Magnus Härle från Rackstad Bil&Delar AB. ”Jag är ny i branschen och här för att se och lära”, sade Magnus. ”Jag har jobbat i branschen sedan 2005 och vill se vad som händer och vad som är aktuellt”, sade Johan.



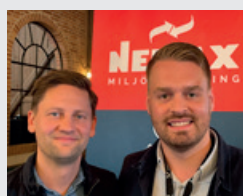
Jannice Leek från Atracco AB, som sysslar med demontering och försäljning av reservdelar, var på SBR:s halvårsmöte för att få koll på vad som händer med ELV-direktiv och batteriförordningen. Men också för att knyta kontakter med kollegor.



”Det är bra att träffa våra kunder och prata lite” sade John Stambeck och Adis Zukanovic från Wallmek i Kungälv AB, som tillhandahåller utrustning för bland annat tömning och dränering av vätskor i fordon. Det kan handla om allt från motorolja till spolarvätska.



Niklas Hägg från Häggs Bildemontering AB i Örnsköldsvik var på plats i Västerås för att hålla sig uppdaterad om vad som händer och för att träffa branschkollegor.



Utställaren Nemax Miljöhantering, som sysslar med bland annat säkerhetsrådgivning, utrustning och utbildning för farligt avfall, representerades av Daniel Åberg och André Nordin. ”Vi är nog här för kanske femte gången”, sade de.



Johan Andersson, Cling Systems,
talar om återbruk och nya batteritekniker.

Stig Tedfeldt, Nexam,
föreläser om transportsäkerhet för elfordonsbatterier.

NEMAX OCH CLING SYSTEMS

Snabb batteriutveckling – kan bli ett säkerhetsproblem

Att transportera skadade elfordonsbatterier kan vara farligt och omges därför av ett omfattande regelverk. Samtidigt kan den nya batteriförordningen vara främsprungen av utvecklingen redan innan den hunnit börja gälla.

Av Johan Granath

OM DESSA TVÅ besläktade ämnen pratade Stig Tedfeldt från Nemax och Johan Andersson från Cling Systems under SBR:s halvårsmöte utanför Västerås. Stig Tedfeldt arbetar med transportsäkerhet och betonade att vi måste vara försiktiga i hela hantlingsprocessen för elfordonsbatterier.

– I ett vanligt litiumjonbatteri finns mer energi än i en handgranat, så vi pratar om stora krafter och därmed risker, sade Stig Tedfeldt.

Den stora risken med litiumjonbatterier, som är den vanligaste batteritypen i elfordon, är bränder som kan bli långvariga och nå mycket höga temperaturer. Ett bekymmer i sammanhanget är att flera brandsläckartyper kan förvärra bränderna, till exempel kolsyresläckare. För effektiv släckning av batteribränder krävs i stället särskild släckutrustning, ibland kallad litiumsläckare, enligt Stig Tedfeldt.

Ett av de största problemen med batteribränder är den stora värmeutvecklingen.

– Enligt räddningstjänsten krävs det vid en vanlig bilbrand runt 1,5 kubikmeter vatten, medan en brand i en elbil kan kräva 15 kubikmeter. Det är temperaturen som är den stora boven.

ELFORDONSBATTERIER RÄKNAS SOM farligt gods, och personal som hanterar dem ska ha utbildning enligt ADR-S-föreskrifterna. Det gäller till exempel chaufförer och personal som packar batterier för transport. Utbildningen ska vara anpassad till arbetsuppgifterna. Alla verksamheter som är involverade i transport, lastning, lossning eller överlämnande av farligt gods ska också ha en säkerhetsrådgivare. Den personen ska vara registrerad hos MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap).

Litiumbatterier ska enligt Stig Tedfeldt testas inför transport och får då antingen rött, gult eller grönt ljus. Vid osäkerhet blir det gult, vilket betyder att ett test måste genomföras med hjälp av specialutrustning. Testet avgör om batteriet kan transporteras på normalt sätt. Grönt ljus betyder att batteriet är helt, vilket medger en enklare förpackning. Skadade litium-

batterier som får rött ljus ska enligt regelverket förpackas enligt särskilda krav inför transport.

– Varje skadat batteri ska till exempel vara individuellt paketerat i en inner- och en ytterförpackning, där innerförpackningen dessutom ska omges av ett svårbrännbart, icke-elektriskt ledande och värmeisolerande material.

JOHAN ANDERSSON FRÅN CLING SYSTEMS,

som bland annat köper och säljer elfordonsbatterier, talade om den snabba utvecklingen på batteriområdet. Han konstaterade att batteriförordningen redan är föråldrad.

– Förordningen är bra, men verkligheten rör sig snabbare än lagstiftningen. Till exempel har det visat sig att elfordonsbatterier inte alls tappar sin kapacitet så snabbt som tidigare antagits, sade Johan Andersson.

Teknikutvecklingen går dessutom mycket snabbt inom området, och det som nyligen omtalades som nästa generations batterier är redan här: litiumjärnfosfatbatterier (LFP-batterier), som i dag, enligt Andersson, utgör 50 procent av den globala marknaden. För fem år sedan var siffran 5 procent.

– Det betyder att 50 procent av batterierna som kommer till er om tre år är av helt annat slag än de ni hittills har hanterat.

Den stora skillnaden mellan de batterier som hittills varit vanliga, NMC-batterier*, och de nya LFP, är att NMC

innehåller dyra metaller och har en fungerande återvinningsmarknad. LFP-batterier, däremot, innehåller järn och fosfat och är svåra att återvinna. Därför är det viktigt – ja, nödvändigt – att LFP:erna får ett andra liv, menar Johan Andersson.

HAN BERÄTTADE ÄVEN OM natriumjonbatterier, som enligt honom är billiga att producera, säkra och dessutom kan laddas ur till noll utan att ta skada. De ska även fungera bra i kyla. Sådana batterier

används redan av den kinesiska elbilstillverkaren BYD.

– Så långt jag vet finns ingen beskriven återbruksmetod, och batteritypen nämns inte ens i batteriförordningen. Troligen vet ni heller inte hur ni ska identifiera ett sådant batteri.

Även den teknik som kallas solid state

och som bedöms komma ut på marknaden 2027–2028 berördes. Solid state-batterier saknar flytande elektrolyt och läcker därför inte. De har högre energitäthet, längre livslängd och kan inte brinna på samma sätt som dagens elfordonsbatterier.

Att batteriförordningen

redan kan anses föråldrad i förhållande till flera nya batteritekniker får flera konsekvenser, enligt Johan Andersson.

– Förordningen vilar på antagandet att elfordonsbatterier har en förutsägbart livslängd. Men i själva verket vet vi ganska lite om livslängden. Batteriåtervinningsindustrin har räknat med en livstid på kanske 8–10 år. Men om livslängden blir 10–15 år, eller mer, kommer volymerna in fem år senare med hälften så stor årlig ökning.

En konsekvens av detta är att batterier från krockskadade elfordon troligen blir viktigare. Det ökar kraven på att demonteringsbranschen kan bedöma batteriers status.

EN ANNAN SAK ÄR värdet över tid, menar Johan Andersson.

– En Tesla från 2015 med 88 procent batterikapacitet kvar är inte snart slut. Den har kanske tio år till. Så vad är den värd – som reservdel, som second life, som ett nästan nytt batteri i en gammal bil? Här saknas en riktig prissättningsmodell.

Han avslutade med att säga att regelverk som batteriförordningen – med ambitiösa mål – är bra, men att de måste vara flexibla och möjliga att ändra i takt med utvecklingen.

– Det går snabbt. År 2031 måste batteriproducenterna visa att de använder återvunnet material. Samtidigt är det förstas en förlust för alla om funktionsdugliga batterier slängs.

**NMC står för nickel, mangan och kobolt. På svenska: nickel, mangan och kobolt.*

» I ett litiumjonbatteri finns mer energi än i en handgranat. «

» LFP står redan för 50% globalt – det ändrar spelplanen. «



”Våga växa i motvind”

– ANNELIE POMPE OM RÄDSLÅ, REKORD OCH EVEREST

Upp på världens högsta berg – eller ner, djupare under ytan än någon annan varit utan tuber. Det har varken varit enkelt eller utan fara för det egna livet och hälsan, men enligt äventyraren Annelie Pompe är det så man når sina mål.

Av Johan Granath

REDAN SOM TIOÅRING hade hon bestämt sig: Annelie Pompe skulle bestiga Mount Everest. Det återkommer vi till. – Det är en ålder när vi inte har lärt oss vad som är svårt och möjligt. Ju äldre vi blir, desto mer osäkra och desto mindre sugna på att utforska, inleder Annelie Pompe.

Hon är klädd i enkel rutig skjorta, svarta jeans och sneakers – inte uppenbart utrustad av någon sponsor – och ger ett

avslappnat intryck, trots att många nog skulle betrakta henne som en adrenalinjunkie.

Annelie Pompe upptäckte tidigt att hon trivdes under vatten. Som relativt ung utbildade hon sig också till dykinstruktör och jobbade en period som instruktör i Thailand.

– Någonstans vid den här tiden såg jag *Det stora blå*, en Hollywoodproduktion om den franske fridykaren Jacques Mayol, och blev väldigt tagen och inspirerad.

Hon hade vid den här tiden påbörjat en IT-utbildning i Sverige, men uppmuntrades av sin dykande pappa att skola för att i stället dyka med honom. Far och dotter tävlade i djupdykning och att hålla andan. Fadern vann, men Annelie Pompe lärde sig att det är fullt möjligt att pressa sig hårt.

– Alla kan lära sig hålla andan tre–fyra minuter. Tänk bara inte att det inte går!

IT-UTBILDNINGEN VISADE SIG vara fel, och hon började i stället plugga idrottspsykologi. Samtidigt fortsatte hon med fridykning men hade svårt att rå på sin pappa. Därför började hon googla fridykningskurser och hittade en kurs med den något negativa instruktören Sebastian, som blev hennes följeslagare – och kanske drivkraft.

– När jag sade att jag skulle bli bäst i världen, sa han: “Nej! Du klarar inte ens

det svenska rekordet i fridykning”, vilket var 70 meter (världsrekordet 90 meter). Sebastian var och är realist – vilket också behövs.

För att utvecklas inom sin passion lämnade Annelie Pompe Sverige för fridykningsparadiset Blue Hole på den egyptiska Röda havskusten. Där lärde hon sig att tänka nytt – och att jaget stärks av att våga ta sig an utmaningar tillsammans med andra.

– Fridykning bygger helt på tillit till andra. Tydlighet är också enormt viktig.

HON DELTOG SNART i ett VM i fridykning och kom ner till 71 meter, men återvände hem till Sverige och Gullmarsfjorden. I det betydligt svalare Västkustvattnet var hon med om en traumatisk upplevelse. Hennes pappa hade konstruerat en anordning som gjorde det möjligt att få syre före uppstigning under ett dyk.

– Maskinen fastnade. Jag var på 95 meters djup och det var två minuter till ytan. Tack vare mental träning kunde jag ta mig uppåt.

Men med tio meter kvar till ytan svimmade Annelie Pompe. Hon plockades upp av övervakande dykare och kvicknade strax till.

Efter upplevelsen i Gullmarsfjorden upplevde hon obehag kring dykning.

– Hjärnan är ju konstruerad för att skydda oss, och jag fick en tydlig känsla av att jag aldrig ville fridyka igen.

SÅ HON ÅKTE till Nepal i stället. Där stötte hon ihop med en buddhistmunk som uppmanade henne att lugna ner sig. En tio dagar lång tyst retreat i kloster lärde Annelie Pompe om hennes “monkey mind” – tjtatrande apor – och att i stället lyssna på de lugna aporna i sin hjärna. Därefter återvände hon till Blue Hole och hade nu bestämt sig för att slå världsrekordet i fridykning.

– Jag hade lärt mig att undvika stress och att bara göra mitt bästa här och nu.

Vid VM i Sharm el-Sheikh slog hon världsrekord med 126 meter.

– Genom att utmana mig själv hade jag kommit över mina begränsningar. Det gav mig ett lugn som ledde till bättre beslut.

» **Genom att utmana mig själv kom jag över mina begränsningar.** «

Samtidigt påpekar hon att det är viktigt att få göra fel.

– När jag föreläste för ett företag en gång hörde jag vd:n säga: “We have to do at least one tjänstefel per vecka.” Det är viktigt – utan misstag lär man sig inget.

ANNELIE POMPE INLEDER redogörelsen om bestigningen av Mount Everest med att berätta om en sherpa som blev en personlig vän. Hon beskriver honom som en glädjespridare med attityden att allt är möjligt – och som en viktig

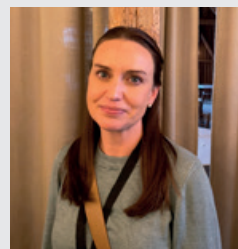
del i hennes lyckade försök att nå toppen. Toppattacken, som skedde från nordsidan med syrgas i minus 50 grader, var mycket påfrestande: “ett steg och sedan vila”.

MINGEL



Christer Eriksson, Bendt Bil AB, Tycker att det är viktigt att veta vad som händer i branschen. Men det handlar också om att hålla kontakten med kollegor, menar han.

Caroline Arvidsson, Vimmerby Bildemontering AB: “Jag är här för att träffa kollegor men även för att höra hur förbundet tänker kring det som händer på lagstiftningsnivå och hur våra verk-samheter påverkas av det.”



Jens Peder Mårtensson, Lycksele Bildemontering AB: “Jag vill höra om alla branschnyheter och träffa kollegor. Det är intressant att höra hur andra har det och hur de arbetar med olika fram-tidsfrågor.”



Patrik Östlund, Ådalens Bildemontering AB: “Jag är arbetsledare och då måste jag vara uppdaterad på vad som händer kring batterier och sådant. Sedan är det viktigt att vara här av sociala skäl också.”



Fredrik Å Eriksson, Beg. Bildelar i Kolbäck AB: “Det är viktigt att träffa likasinnade och se vad som händer i branschen, till exempel med batteriförordningen. Sedan brukar det ju vara en trevlig tillställning också.”



Ingrid Berg, Berg & Ström System AB: “Jag jobbar med ett affärssystem som många bildemonteringar använder. Det är viktigt att vara här och få ett ansikte på dem som jag ofta pratar i telefon med.”

Efter timmar av klättring nådde de slutligen toppen. Hon visar bilder på en lycklig samling människor på “världens tak” och berättar att de flesta olyckorna i samband med toppbestigning sker på vägen ner.

– En otrolig och ödmjuk upplevelse. Man är så liten och stannar bara en kort stund, eftersom det är bråttom att komma ner innan mörker och ännu värre kyla. Samtidigt måste man ta det väldigt försiktigt, eftersom 80 procent av olyckorna inträffar på vägen ner.

Men nedstigningen gick bra, och hon har fortsatt att klättra uppför höga berg.

Covidåren ställde dock till det för både bergsklättring och föreläsningar, men Annelie Pompe utnyttjade tiden till att ta ett helikoptercertifikat.

– Jag såg det som något positivt och fick lära mig något nytt. Nu har jag över 400 flygtimmar.



HENRIK IDERMARK NY MRF-VD:

”Vi är en organisation för hållbar mobilitet”

Sedan den 1 augusti är Henrik Idermark ny vd för MRF (Motorbranschens riksförbund).
– SBR är en av organisationerna som står oss nära och som vi har ett förhållandevis stort samarbete med, säger han.

Av Johan Granath

MRF:S UPPDRAG ÄR, med Henrik Idermarks egna ord, inte helt enkelt att kortfattat beskriva. Men han konstaterar att organisationen är ett branschförbund för bland andra bilhandlare, skade- och serviceverkstäder samt aktörer inom tungtrafiken – med uppdrag att vara till nytta för medlemsföretagen.



Själv har han arbetat inom MRF i olika roller sedan 2017 – bland annat som ansvarig för branschanpassade IT-system och som verkstadsansvarig. Dessutom har han ägnat mycket tid åt säkerhetsfrågor och branschstandarder för elfordon och elfordonsbatterier.

– Jag har väl varit på det mesta, vilket nog är en bra ingång för att klara rollen som MRF- vd.

Vägen till MRF var möjligen lite krokig via studier på KTH, som ledde till ett jobb och delägarskap i en verksamhet som analyserade kapitalförvaltning. På ett eller annat sätt kom Henrik Idermark att genomföra en analys på MRF. Eftersom han sedan barnsben hyser ett stort intresse för bilar och teknik låg det nära till hands att faktiskt jobba för förbundet.

– Jag har alltid varit intresserad av bilar och teknik. Till exempel konstruerar jag uppvärmningssystem för bostadshus på fritiden. Men bilar är det jag brinner mest för.

ATT JOBBA MED DET breda spektrumet av fordonsfrågor som MRF hanterar är väldigt stimulerande, menar han. Förklaringen ligger, enligt Henrik Idermark, i att fordonsbranschen med tillhörande under-

branscher är i ständig och snabb förändring. Det handlar både om teknisk utveckling – till exempel elektrifieringen av fordonsflottan – och om konsumentkrav som ändras kontinuerligt av samhällsutveckling och nya generationer bilköpare.

– Vi utvecklar nu strategier inom bilförsäljning, där vi bland annat tittar på vad som kan öka konsumenternas trygghet. MRF har en stark roll och position där, och vi har precis släppt två nya varudeklarationer för fordon.

Andra områden som är viktiga framåt – och som upptar en del av hans tid – är

standardiseringen för säkert arbete med elfordon, liksom utvecklingen av tidsstudier för skadereglerarbranschen. Tidsstudierna undersöker hur lång tid olika reparationsmoment tar, och underlagen används sedan för att skapa standardiserade tider för kalkylering och planering av reparationsarbeten.

– Det är en jätteviktig – ja, till och med en överlevnadsfråga – för skadeverkstäderna.

ENLIGT HENRIK IDERMARK är de stora framtidsfrågorna – på både kortare och längre sikt – elektrifiering och självkörande fordon. Inom det senare området, menar han, har vi ofta trott att saker ska gå fortare än de faktiskt gör. När det sedan dröjer tror vi att inget kommer att hända.

– Samtidigt måste vi inse att det händer. Förr eller senare kommer självkörande fordon. Vad innebär det för vår bransch? Stora förändringar. Till exempel ny teknik som utvecklas mycket snabbt och som kommer att skapa nya behov och ställa nya kompetenskrav.

Både elektrifieringen och automatiseringen kan komma att ställa stora krav på omskolning av personal och, överlag, betydande utbildningsbehov, tror han.

– Det är ett jättestort teknikskifte som ökar komplexiteten i fordonsbranschen – med en rad avancerade stödsystem som dessutom kan vara uppkopplade.

Henrik Idermark uppskattar samarbetet med SBR och Andreas Frössberg. Samarbetet handlar just nu mycket om skadade elfordon – till exempel hur dessa ska förvaras i väntan på åtgärd (så kallade karantänplatser). Det handlar även om standardiseringsarbete kring hanteringen av elfordon inom ramen för SIS (Svenska institutet för standarder).

– Vi driver, och kommer att driva, ett antal projekt tillsammans – exempelvis om karantänplatser men också kring informationsöverföring. Vi har ett bra samarbete – ett av MRF:s viktigaste.

Nyttan kan till exempel handla om varudeklarationer för bilhandlare och tidsstudier för skadeverkstäders tidsbedömningar av reparationer. Även juridisk rådgivning liksom utbildning ingår i tjänsteutbudet.

– Vi uttrycker det numera som att vi är en organisation för hållbar mobilitet på väg. Det innebär också att vi till exempel är remissinstans och driver ett antal branschstandarder tillsammans med andra branschorganisationer.

DET NORMALA MEDLEMSFÖRETAGET existerar egentligen inte, enligt Henrik Idermark. Bland MRF:s medlemmar finns allt från enmansföretag med egen lackverkstad till stora koncerner med både bilförsäljning samt skade- och serviceverkstäder.

» **Vi är en organisation för hållbar mobilitet på väg.** «

Ett år av förändringar – och en framtid vi formar tillsammans

2025 har präglats av nya regelverk som ännu inte fullt ut landat i praktiken. Inför 2026 ser vi både risker och stora möjligheter – om vi bygger fungerande system tillsammans.

2026 STÅR FÖR dörren, och vi på Stena Recycling vill summera ett år som har varit både utmanande och spännande. Som partner till bildemonterare och bilproducenter har vi följt utvecklingen på lagstiftningsområdet med stort intresse – och ibland med viss frustration.

BATTERIFÖRORDNINGEN – EN START SOM DRÖJDE

Den 18 augusti började de allmänna tillämpningarna i den nya batteriförordningen gälla. Men i praktiken har förändringen uteblivit. Naturvårdsverket hade ännu inte öppnat systemet för ansökningar från producenter och producentansvarsorganisationer, och i slutet av november finns fortfarande inga godkända system för bilbatterier – vare sig elbils-, start- eller småbatterier. Ambitionen är att detta ska vara klart till 1 januari 2026, men branschen behöver mer än ambitioner.

För oss som arbetar med återvinning är detta en kritisk fråga. Vi ser dagligen hur viktigt det är att skapa fungerande system för återanvändning av batterier. Elbilsbatterier är fortfarande dyra, och utan en struktur för återanvändning riskerar vi att bilar och batterier skrotas i förtid. Här finns en enorm potential – både för second life-lösningar och för återanvändning i bil. Vi är redo att bidra med vår kompetens för att göra detta möjligt.

ELV-FÖRORDNINGEN – NÄSTA STORA STEG

Den andra stora nyheten är den kommande ELV-förordningen, som med stor sannolikhet blir klar under första kvartalet 2026. Precis som

batteriförordningen kommer den att införas stegvis, men redan nu vet vi att kraven på återanvändning och materialåtervinning kommer att skärpas rejält. Plast är ett särskilt fokusområde, och för att nå målen krävs industriella processer för återvinning – något vi på Stena redan analyserar tillsammans med våra partners i Bilretur och med producenter. Utmaningen? Efterfrågan på återvunnen plast från bilar är fortfarande låg, vilket riskerar att skapa kostnadstryck om inte marknaden förändras.

» **Branschen
behöver mer än
ambitioner.** «

SPANING FÖR 2026: FRÅN REGELVERK TILL GEMENSAM AFFÄRSUTVECKLING

2026 blir året då vi tillsammans går från regelverk till verklighet. När systemen för batteriförordningen är på plats tror vi att en marknad för återanvändning och second life-lösningar kan

bli långsiktig. Vi tror att de aktörer som vågar investera i samarbeten kommer att ligga steget före.

I samma anda som Håkan Samuelsson, vd för Volvo Cars, uttryckt tydligt:

"Industrin kommer att vara elektrisk – det finns ingen återvändo."
[placera.se]

Samtidigt kommer ELV-förordningen att driva innovation. Plaståtervinning är inte längre en sidofråga – det är en strategisk fråga för hela värdekedjan. Vi ser redan nu behovet av att bygga industriella lösningar som kombinerar flöden från bildemonterare och verkstäder med avancerad återvinningsteknik. Det är en utmaning, men också en möjlighet att skapa nya affärsmodeller och stärka branschens hållbarhet.

Kort sagt: 2026 är året då vi tillsammans formar framtiden.



JONAS GUSTAFSSON
BRANSCHANSVARIG ELV



Utslitna däck och fälgar?

Vi erbjuder en kostnadseffektiv och miljösmart hantering av dina kompletta hjul. Nå oss på miljohantering.com eller 0322 - 833 95.



”

- Vi köper och återvinner dina metaller, batterier, skrotbilar* och katalysatorer. Din kompletta återvinnare helt enkelt.

VARMT VÄLKOMMEN ATT KONTAKTA OSS FÖR PRISER OCH MER INFORMATION:

Sara Olsson (Västernorrland):
076-127 62 64, sara.olsson@kuusakoski.com

Olov Säfström: (Västerbotten):
070-372 96 72, olov.safstrom@kuusakoski.com

Torbjörn Eriksson (Norrbotten):
070-600 04 15, lulea@kuusakoski.com

Mattias Blomberg (Norrbotten):
070-624 28 02, mattias.blomberg@kuusakoski.com

* Våra anläggningar i Vetlanda, Timrå, Umeå, Lycksele, Skellefteå, Luleå, Gällivare och Kiruna köper gärna hela skrotbilar.



Foto: Sune Grabbe, Seize Media

www.kuusakoski.com • 020-566 566



Glöm inte att förbereda materialredovisningen för 2025

Inför 2026 förändras producentansvaret för batterier. Men rapporteringen för 2025 följer nuvarande ordning, och det är hög tid att börja förbereda materialredovisningen.

NU ÄR DET bråda dagar inför år 2026. Så mycket är på gång inom producentansvaren, först ut är batteriförordningens delar om utökat producentansvar. Inför insamlingen av uttjänta batterier 2026 måste alla producenter av batterier välja hur deras batte-

rier ska samlas in. I skrivande stund finns ännu inga godkända insamlingssystem, varken kollektiva i form av producentansvarsorganisationer eller individuella. Naturvårdsverket är den instans som har på sig att gå igenom ansökningar och utfärda godkännande. Om det är någon som mot förmodan missat vad som gäller, gå in på Naturvårdsverkets hemsida och läs mer om detta. Men när det gäller rapporteringen för de batterier som samlats in under 2025, så är det "business as usual", dvs att dessa ska redovisas så som batterier redovisats hittills till Naturvårdsverket och de befintliga mottagarna i materialredovisningssystemet gäller.

OCH ATT GÖRA MATERIALREDOVISNINGEN för 2025 är snart aktuellt. Som bildemonterare gör du som tidigare år, din rapportering lämnas senast fredag 28 februari till materialredovisning.se. För till exempel medlemmar i BilRetur sköter Stena Recycling rapportering av det material som lämnats till dem,

men glöm inte bort att rapportera in material som lämnats till andra mottagare. Se till att rapportera alla kategorier du hanterar. Ingen rapport från bildemonterarna efter 28 februari kommer att godtas. Så vänta inte med din rapportering till sista dagen, rådet är att göra rapporteringen så snart som möjligt efter årsskiftet.



ANNA HENSTEDT
MILJÖANSVARIG

Bilåtervinnare ska dessutom sända in uppgifterna till kommunen där verksamheten bedrivs. I materialredovisningssystemet finns möjlighet att maila över resultatet till sin miljöinspektör på kommunen.

» **Ingen rapport efter 28 februari kommer att godtas.** «

BILÅTERVINNARE SKA REDOVISA vilket material som skickats till vilken mottagare. Bilåtervinnaren söker i systemet efter "godkända mottagare", och kan lägga till mottagaren i listan över "mina mottagare". När du har en ny mottagare som du vill skicka material till, och som inte finns i listan, fyll i en "begäran om mottagare eller ny materialkategori". Då kommer nämnda mottagare att få ett mail på den e-post som angivits i ansökan.

Glöm inte att påminna mottagaren om att den behöver kontakta Mobility Sweden för att kunna bli godkänd. Detta är viktigt, för detta görs inte med automatik. Denna procedur kan ta lite tid, så vänta inte med att påminna mottagaren. Mobility Sweden behöver en hel del underlag från mottagaren. En översikt över vilken information som krävs av mottagaren finns på materialredovisning.se, under "Informationsmaterial". Mottagaren behöver sedan också i systemet ange hur denne bearbetar materialet, i procent materialåtervinning, procent energiåtervinning och procent deponi, för respektive materialkategori.

PROCESSEN ATT FÅ en ny mottagare godkänd kan ta lite tid, så anmäl eventuell ny mottagare så snart som möjligt.

De inrapporterade uppgifterna sammanställs av Mobility Sweden, som lämnar dem till Naturvårdsverket, som rapporterar vidare till EU-kommissionen.

Vid frågor, maila mig på anna.henstedt@mobilitysweden.se

Cirkularitet och hållbarhet. I alla delar.

Eklunds
BILDELSLAGER

75 år av utveckling ger resultat.
Eklunds miljösmarta demontering
ger begagnade bildelar fortsatt liv.

Vi är en ledande återbrukare med kunder
i hela Sverige. 2022 levererade vi 45 000
reservdelar. Du kan bli en del av det!

Läs mer och ta kontakt på eklunds.se

SMART VAL FÖR DIG OCH MILJÖN

Begagnade delar till tunga fordon

Begagnade reservdelar till tunga fordon är något av vår specialitet. Hos oss ska du hitta rätt reservdel till rätt pris, med garanti. Med över 170 000 kvalitetskontrollerade reservdelar i lager är vi ett smart val för alla.

www.adalens.se • Karossvägen 1, Kramfors • 0612-124 20



Där du ser kasserat ser vi värderat

På Skrotfrag börjar vi med slutet och förvandlar ditt uttjänta material till en värdefull resurs. Det blir en bra affär för alla när vi samarbetar och hittar lösningar tillsammans.



Skrotfrag

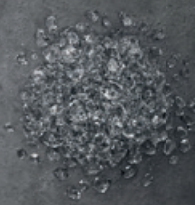
Återvinner för framtiden



Aluminium



Koppar



Glas



Järn

När vi möts på riktigt

Automässan är mer än en plats för nyheter och produkter – den är en chans att stanna upp, mötas och tänka tillsammans. I januari samlas vi i Göteborg för att dela erfarenheter, få nya perspektiv och rusta oss för det som väntar i branschen.

VI LEVER I EN TID där mycket går snabbt och smidigt. Information skickas direkt, beslut tas i realtid, och det mesta vi behöver finns bara några klick bort. Det är effektivt och ofta nödvändigt. Men det personliga mötet har något som tekniken inte kan ersätta. När vi ses på riktigt ser vi också mer. Vi hör tonfallet, lägger märke till detaljer, testar lösningar och ställer följdfrågor. Och ibland upptäcker vi något vi inte visste att vi letade efter.

Den 14–17 januari 2026 samlas vi i Göteborg för Automässan. För oss i eftermarknaden är det en chans att kliva ur vardagens snabba växlingar och få tid till det som ofta skjuts upp – att lyssna in, prata färdigt och dela erfarenheter. Ofta är det just då man ser något nytt, eller ser på det gamla med nya ögon. Det är något som vi och utställarna tror på i alla fall. För mässan är fullbokad och utställare som vill vara med står på väntelista.

EN VIKTIG NYHET I ÅR är satsningen på *Prova på branschen*. Det är ett initiativ för att välkomna fler in i vår värld – studenter, yrkesväxlare och andra som är nyfikna på vad fordonsbranschen kan vara. De får handledning på plats, prova verkliga moment och hitta vägar vidare mot utbildning eller arbete. Vi hoppas att fler upptäcker vad vi andra redan vet – att det här är en bransch att växa i.

På mässgolvet finns hela ekosystemet samlat

– verkstäder, grossister, leverantörer, utbildare, tunga fordon och MC. Man ser vad som rör sig och vad som diskuteras. En idé i montern bredvid kan väcka något oväntat. En kort presentation ger en ny vinkel på ett gammalt problem. Ofta är det just i mötet som saker börjar ta form.

» **Det personliga mötet har något som tekniken inte kan ersätta.** «

PÅ AUTOMÄSSAN FÅR DU också möjlighet att lyssna på föreläsningar som faktiskt gör skillnad. Korta pass med tydligt innehåll – inget tidskrävande, men värt varenda minut. Det handlar om sådant som redan påverkar vardagen: elsäkerhet, AI som verktyg, cybersäkerhet, lagerhantering, planering, hållbarhetsfrågor och nya regelverk. Vi har valt ämnen med omsorg och lagt tonvikten på det praktiska, något att bära med sig hem.

DU KOMMER BLAND ANNAT att kunna lyssna på SBR:s VD, Andreas Frössberg, som kommer att berätta mer om garantier på begagnade delar och hur svenska Naturvårdsverket valt att tolka Batteriförordningen.

Jag tror att det finns något på mässan som berör dig som läser detta – att hitta en ny leverantör, träffa nya kunder, få idéer och inte minst lära dig något.

För mig personligen handlar Automässan om just det: att lyssna och vara nyfiken. På andra, på nya lösningar – och på vad det innebär för det vi själva gör.

Vi ses i Göteborg och till dess vill jag önska alla en God Jul och Gott Nytt År!



LARS BERGMARK
VD

Återanvändning av begagnade bildelar, för att hållbart och cirkulärt samhälle.



Hitta dina begagnade bildelar hos våra medlemmar som alla är miljö- och kvalitetscertifierade!



Begagnade bil- och husvagnsdelar
Stor sortering · Märkesdemontering



www.autodemontering.se
Ommavägen 9 275 33 Sjöbo 0416-51 13 70

Hämtning & återvinning av bilar i hela Sverige – bilretur.se



VI SKROTAR INGA BILAR – VI ÅTERVINNER DEM



HÄGGS

BILDEMONTERING

www.haggs.se

0652-56 50 00



MOBILT LYFTBORD – FÖR HV-BATTERIER



- Max höjd: 2000mm
- Minimumhöjd: 800mm
- Max vikt: 1400kg
- Plattformdimensioner: 1540 x 750mm
- Övrigt: Specialtillverkad flexibel plattform

Europatillverkat med senaste CE-standard.

patrik@olanders.nu • 0733-14 19 43 • www.olanders.nu



SÄLJ DINA STOMMAR TILL OSS

Om du har stommar som är högst 10 år gamla kan du sälja dem till oss! Kontakta Mike Schwarm och ta reda på hur du kan bli leverantör till BORG Automotive.

+45 31 79 39 99
msch@borgautomotive.com



Atracco Örebro har ett av Sveriges största urval av begagnade reservdelar till bra pris.



Genom trimmade arbetsflöden och brett kunnande säkerställer vi att våra verkstäder och partners kan leverera hög kvalitet med anpassade garantier



Vår Passion för miljöfrågan driver oss på daglig basis, och som del av nordens största bildemonteringskedja spelar vårt arbete stor roll för branschens återvinningsmaskineri.

Startorp 560 | 705 95 Örebro | +46 19-670 12 00 | Info.orebro@atracco.se



Söderberg
& Partners

Vi är SBRs samarbetspartner och erbjuder medlemsföretagen marknadens bästa försäkringsskydd

- Företagsförsäkring
- Gruppförsäkring
- Motorfordonsförsäkring
- Sjukvårdsförsäkring

Kontakta oss när det gäller era försäkringar

Tel: 026-61 51 00
E-post: fredrik.stahlberg@soderbergpartners.se



Høyenergibatterier i Norge etter batteriforordningen

Høyenergibatterier er nøkkelen til både verdiskaping og risiko i den sirkulære biløkonomien. Etter innarbeidelsen av batteriforordningen står Norge i et veiskille der ansvar, sikkerhet og betaling må på plass raskt.

NORGE SKAL ALLE ELBILER, på samme måte som fossilbiler, leveres hos de etablerte bildemonteringsbedriftene. Her skal batteriene gjenomgå en kontroll for å avklare om batteriet har gjenbrukseffekt og om det er uskadet. I tilfelle batteriet får grønn status, kan det gjenbrukes i tilsvarende bil eller til annet formål, for eksempel i en batteribank. Dersom batteriet gjenbrukes i tilsvarende bil, fortsetter produsentansvaret som før. Dersom det benyttes til annet bruk, har det oppstått en uklarhet om hvem som får produsentansvaret: bildemonteringsbedriften eller den som omgjør batteriet til annet bruk. Innledningsvis våren 2025 var bilprodusentene, NBR og Miljødirektoratet (MD) enige om tolkningen av batteriforordningen. Produsentansvaret ble lagt på den som omgjorde produktet til annet formål.

I forbindelse med utkastet til ELV-direktivet som kom fra EU i juli i år, ble tolkningen noe uklar. Dette fordi bilen og batteriet etter ELV-direktivet er avfall i det øyeblikket den kommer til en bildemonteringsbedrift og blir vrakmeldt. MD, NBR og Bilimportørene vil forsøke å få etablert en ordning som omfatter en statusavklaring på batteriet før bilen vrakmeldes og erklæres som avfall. En slik løsning vil bli vinn-vinn for alle parter: bildemonteringsbedriftene, miljøet, produsentene av energibanker og bilprodusentene. MD og NBR arbeider med en løsning.

ELV-BILER

ELV-biler med utbrukt batteri skal leveres til sluttbehandler. Skadde (røde) batterier skal leveres direkte til sluttbehandler. Dette gjelder også røde batterier

fra forsikringsbiler. Slike røde batterier er ikke lov å videreselge fra verken forsikringsselskap eller privatpersoner. Det er returselskapet Autoretur som skal bekoste transportutgiftene ved slike leveringer av ELV-batterier og skadde ELV-batterier fra forsikringsbiler, jf. batteriforordningens bestemmelser.

» **Statusavklaring før vrakmelding er avgjørende.** «

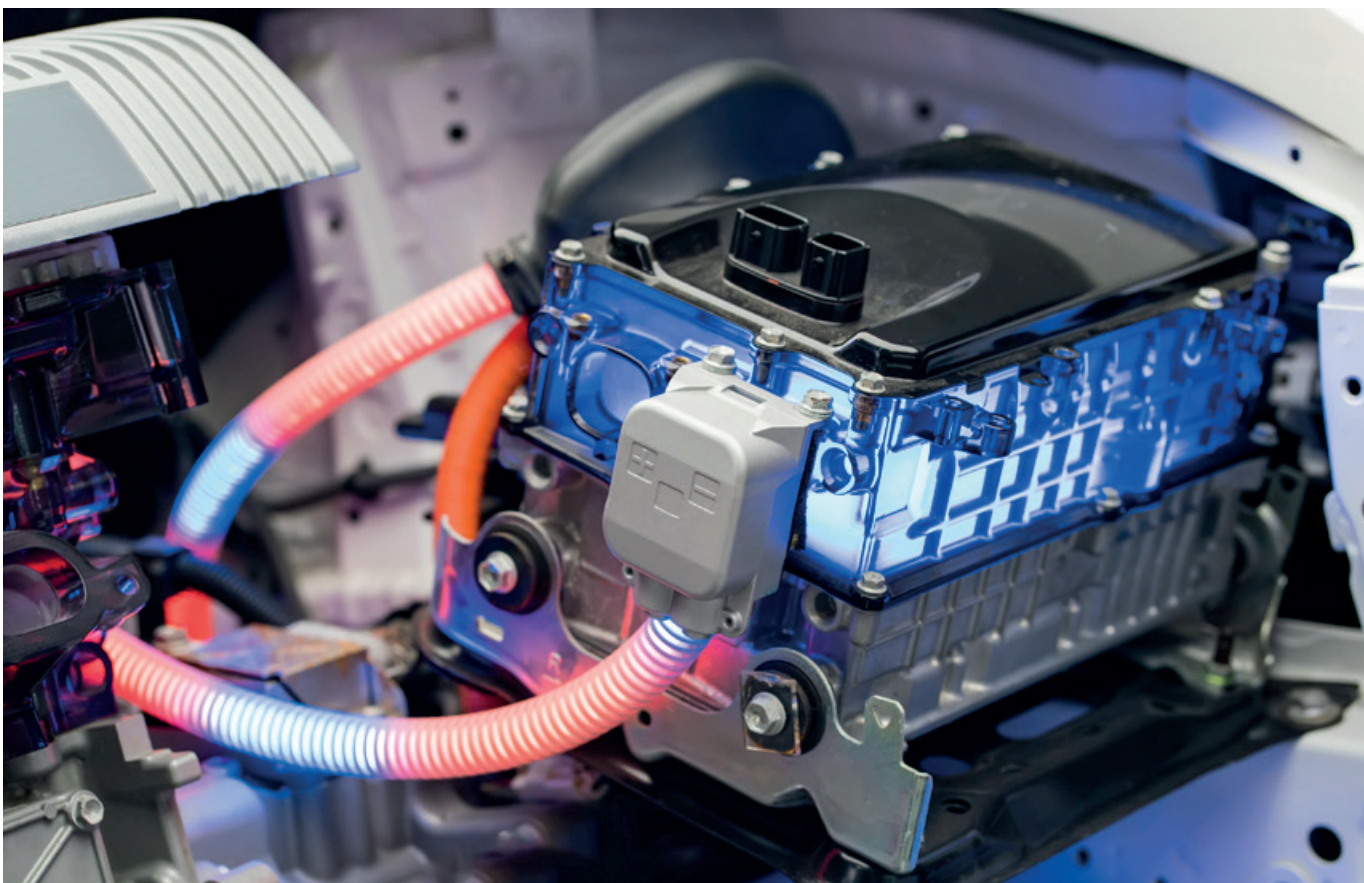
**BILBRANSJENS NYETABLerte
BATTERIRETURSelskap AUTORETUR
BATTERYRECYCLING (ABR, EID AV
BILIMPORTØRENE) BLE FORELØPIG
GODKJENT AV MYNDIGHETENE I NORGE
HØSTEN 2025**

ABR har hatt en anbudsrunde med sluttbehandlerselskapene som har etablert seg i Norge, Hydrovolt og Stena. ABR har inngått avtale med begge sluttbehandlerselskapene, en såkalt dobbel avtale. Neste



JAN MOLBERG

GENERALSEKRETÆR NORSKE BILRESSURSER NBR



steg i prosessen er at den enkelte bilimportør velger hvilket sluttbehandlerselskap de vil benytte. Dette medfører at bildemonteringsbedriftene må sende batteriet til den sluttbehandleren som er valgt. Dette vil variere fra bilmerke til bilmerke, noe som oppleves som en nokså tungvint ordning sett fra bildemonteringsbedriftenes ståsted.

Det er også andre selskaper som vil bli returselskap for høyenergibatterier i Norge. Norsirk AS, Norges største returselskap, har allerede samme godkjenning som ABR. I tillegg har Batteriretur signalisert at de vil etablere tilsvarende godkjenning for høyenergibatterier.

HVORDAN SKAL BILDEMONTERINGSSELSKAPENE FÅ DEKKET ARBEIDET MED HÅNDTERING AV ELBILER I FREMTIDEN?

Autoretur skal gjennomføre en materialstrømsanalyse og derigjennom finne ut hvilke positive verdier som befinner seg i

elbiler kontra fossilbiler. Planen var at denne analysen skulle starte høsten 2025, men på grunn av at det kommer inn for få ELV-elbiler, blir dette arbeidet forsinket, trolig ferdig til årsskiftet 2026–2027. (Konsulentselskapet som skal gjennomføre analysen må ha ca. 250 biler i undersøkelsen for å få et sikkert resultat.) Når materialstrømsanalysen er ferdig, er planen at Autoretur skal forhandle nye avtaler med hovedoperatørene. I mellomtiden vil Autoretur samle inn batterier som kommer inn gjennom innsamlingsaksjoner. Den første innsamlingsaksjonen går frem til 1. januar 2026. NBR deltar ikke i denne aksjonen da det oppstod uenighet omkring demonteringskostnadene. Autoretur ville ikke betale de reelle demonteringskostnadene. Dette kan føre til at flere NBR-bedrifter vil vegre seg for å ta imot elbilbatterier. De har kort og godt ikke økonomi til å utføre dette gratisarbeidet i perioden frem til nye avtaler er på plass.

Det haster derfor med å få på plass nye avtaler mellom Autoretur og hovedoperatørene. I de neste fem–seks årene antar man at det vil komme inn rundt 30–40 tusen ELV-elbiler i Norge.

NYTT SYSTEM BLIR veldig viktig. Det blir viktig at man lykkes med ny finansieringsordning, altså nye avtaler etter at materialstrømsanalysen er ferdig. Videre må man finne bærekraftige ordninger for innlevering av utbrukte batterier i tiden før nye avtaler er på plass. I tillegg vil tolkningen rundt gjenbruk av ELV-batterier som har resteffekt bli viktig. Hvis bildemonteringsbedriften får det nye produsentansvaret, vil disse batteriene ikke bli gjenbrukt, men sendt direkte til gjenvinning.

Norge er nødt til å lykkes på dette området, da vi har brukt 620 mrd. NOK på å subsidiere elbiler siden 2012, og fortsatt bruker rundt 35 mrd. NOK per år på subsidiering av elbiler.



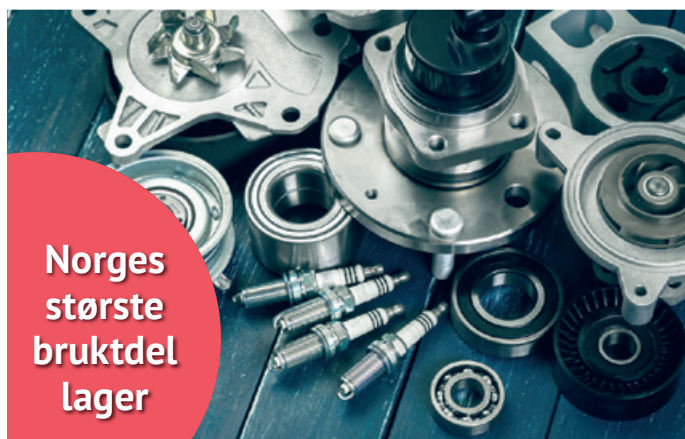
RAGN SELLS

Autopart AS

Tlf +47 52 76 66 50

E-post san@rsautopart.no

autocirc
Østfold Bildemontering



**Norges
største
bruktdel
lager**

**Mer enn
180 000
deler på lager**

www.obd.no

Bjørnstadmyra 5, 1712 Grålum • Tlf: 69 12 72 22 • salg@obd.no

MEDLEMSFORDELER FOR NBR MEDLEMMER

- **Kurstilbud og fagfora:** Tilgang til kurs, årsmøter, fagkonferanser og møteplasser med siste nytt fra bransjen.
- **Bransjeinformasjon og støtte:** Jevnlig info fra styret og sekretariatet – samt bistand i vanskelige saker.
- **Juridisk rådgivning:** Tilgang på advokat via NBR og NHO-avtale (krever medlemskap i Norsk Industri).
- **Presseklipp og nettilgang:** Daglige bransjenyheter, samt tilgang til medlemssider og relevant informasjon.
- **Retur og kontrollstøtte:** Veiledning før kontroll fra Statsforvalteren og støtte i avtaler med hovedoperatørene.
- **Annonsering og eksponering:** Gratis annonsering på NBR-plattformer ved salg av utstyr.
- **NBR bildeler.no / BruktDel.no:** Tilgang til database for brukte deler og synlighet i markedet.
- **Rabattavtaler på utstyr og tjenester:** Med bl.a. Würth, Veng, Bema, SM Produkter, Tidsbanken, Olanders, Elektropartner, Ahlsells og Hallgruppen.
- **Samarbeid med gjenvinningsaktører:** Avtaler med BUS, Oland AS og DGM på miljøsanering, transport og sikkerhet.
- **Emballasje og pressing:** Fordeler hos T EMBALLAGE og Emtunga AB på emballasje og bilpressing.
- **Helse og HMS:** Bedriftshelsetjeneste via Avonova og gunstige avtaler via SMB Tjenester.
- **Fordelsprogram gjennom SMB Tjenester:** Store rabatter på hotell, reise, drivstoff, forbruksvarer, leiebil og mobiltelefoni (Unifon).

Mere opplysninger om disse avtalene får dere ved å klikke på samarbeidspartneres logoer på vår nettside. Linker til de forskjellige samarbeidspartnere vil da vises.

Interesse i medlemskap i NBF, Norges Biloppsamleres forening.
www.biloppsamlerne.com Ring 22522943 eller 90803509
e-post: jan.molberg@biloppsamlerne.com



Norske Bilressurser



ELEMET

RECYCLING

VI KÖPER IN OCH ÅTERVINNAR:

- Kretskort (PCB)
- Katalysatorer / Partikelfilter
- Koppar
- Aluminium

VI ERBJUDER:

- Kostnadsfri **materialbedömning**
- Kostnadsfri **transport i hela Sverige***
- **Snabba och säkra utbetalningar**
- Professionell och effektiv **service**



KONTAKTA OSS IDAG!

Vi hjälper dig att
göra en **snabb,
lönsam och hållbar**
affär!

08-93 20 00
info@elemet.se



www.elemet.se

*Gäller vissa material och volymer enligt överenskommelse



God Jul
önskar

SVENSK BILÅTERVINNING AB

Tel. 019-45 06 90
Fax. 019-45 06 92

För en
Godare Jul
...och våra
kommande
generationer!



WALTERS
BILDELAR

WWW.WALTERSBIL.SE

*God Jul &
Gott Nytt År*
önskar



**Alingsås
bildelar**

Nilgatan 3, 441 38 Alingsås
Tel. 0322-105 27

*God Jul &
Gott Nytt År*
önskar
**Välsta
Bil** DEMONTERING
Nya & Begagnade Bildelar
0650 - 74 32 00 HUDIKSVALL 070-218 23 02

*God Jul och
Gott Nytt År*



Tel. 033-23 00 50

EGARA meeting statements

Three speakers and one clear message: the transition to a circular ELV system will demand both smarter technology and sharper rules. EGARA's Fall meeting in Brussels made that painfully clear."

E GARA HELD ITS FALL meeting in Brussels on 13 November. Jaco Huisman from the EC ELV team unfortunately had to decline, as he was occupied with the trilogues. Despite Jaco's absence, the meeting had a very full agenda and several other guests delivered very interesting speeches. The formal part of the meeting went quickly, meaning we are up to date as an association and ready for 2026. This also allowed extra time for discussions on topics that are highly relevant today.

THE FIRST SPEAKER WAS Willy Tomboy, an independent expert on batteries and PROs, who provided extensive information about rescue sheets and emergency information. While the IDIS system lacks uniformity, rescue sheets are standardized and highlight important information on the location of critical parts such as high-voltage cables, Li-ion batteries (including auxiliary batteries), fuel lines, etc. His other topic was about EPR (extended producer responsibility) and PROs (producer responsibility organisations). The current ELV Directive and the proposed regulation describe EPR, which can be handled either by individual OEMs or by collective PROs. The European PROs participate in a voluntary platform where they discuss and share topics and viewpoints and keep each other up to date. One of the issues this group advocates is that financial responsibilities should be clarified much more clearly in the new Proposal for an ELV Regulation — something the cartel case has made very apparent. The group also calls for proper treatment of ELVs only at ATFs and protection against illegal operators, which is a major concern for EGARA as well.

THE NEXT SPEAKER WAS Ali Abdellatif from Denso. Denso has its own approach to material dismantling before shredding an ELV. They use a line of robotic arms that recognize a vehicle, dismantle it into so-called modules, and then separate these into different material fractions. AI enables the robots to cut and extract materials increasingly efficiently. For now, this technology is very expensive and not yet very fast, but in the (near)

future it may become more affordable and much faster. Denso is considering offering this technique as a regional service to ATFs, or possibly installing lines at larger ATFs. This pre-shredding technique appears to result in greater volumes of purer, cleaner materials than post-shredding processes.

» **Rescue sheets save time — and lives — in the workshop.** «

THE LAST SPEAKER WAS George Christofilopoulos, an EGARA member from Greece, who spoke about the storage of Li-ion batteries. George has become the first certified ATF in Greece (and possibly in Europe) that can officially store used traction batteries. He customized sea containers and equipped them with pressure-relief valves, sprinkler installations, and sensors. What is unique is

that he managed to develop software that turns sensor readings into usable information and warnings, helping to prevent batteries from catching fire and enabling preventive submersion when needed. Another strong feature of this solution is that while it is not free, it is also not prohibitively expensive like some ready-to-use solutions already on the market. This makes the installation effective, relatively easy to implement, and affordable.

OTHER TOPICS INCLUDED the VR (Vehicle Regulation) in general, the BR (Battery Regulation), the cartel, EPR, trilogues, parts sales, and several details that make a difference when running a circular company. To emphasize these important issues, it was decided that EGARA would publish statements describing these items and the interests of ATFs, and make them available online. These statements can be used nationally or in cooperation with other stakeholders to inform the EC, MEPs, and anyone else who is interested or needs to be informed. Statements about PROs, parts sales, illegal operators, the cartel, compensation, ELV storage duration, and some technical details can be found on the EGARA website: www.egara.eu

Despite the extended agenda, the interesting presentations, and the vivid discussions, all topics were covered within the planned time. At the end of the day, the chairman thanked everyone for their contributions and wished all a safe trip home. EGARA's Spring meeting is planned for 4 June in Denmark.



HENK JAN NIX
GENERAL SECRETARY

FÖR FRAMTIDEN!

Vi återanvänder för att säkra en hållbar framtid för våra barn!



WALTERS
BILDEGAR

WALTERSBIL.SE

Skogstorp 402 | 311 91 Falkenberg | 0346-71 45 80 | info@waltersbil.se

Elmotor baklucka

Vi har den du söker!

galwin
BILDEGAR

galwin.se



Nu även till:

Volvo V60 II	2018-
Skoda Karoq	2017-
Audi Q3, Q4	2022-
Audi A5	2017-
Ford S-Max	2015-
Peugeot 3008	2016-
BMW X3	2018-
Tesla Model S	2014-

Hurva Bildemontering

Vi tar hand om
Er slutkörda bil

Auktoriserad

www.hurvabildemontering.se
Mejerivägen 10, 291 94 Eslöv • 0413-310 01

Laga hållbart med LagaPRO



Verkstad - hitta återbrukade reservdelar snabbt och enkelt!

Allt fler får upp ögonen för vinsterna som finns i återbruk. Minskad miljöpåverkan och ofta lägre kostnad jämfört med nyproducerade produkter gör återbruk allt mer attraktivt för konsumenter.

Genom att använda LagaPRO får du som verkstad möjligheten att kunna erbjuda dina kunder ett mer hållbart och prisvärt alternativ för att få sina fordon lagade.

I LagaPRO kan du enkelt söka efter återbrukade reservdelar från bildemonterare över hela Sverige. Du kan också välja att söka lokalt om du hellre önskar det. Och du, det är superenkelt att komma igång! Bara registrera din verkstad på www.lagapro.se och sätt igång och sök delar.

LagaPRO, laga för framtiden.

- ✓ **Sök bland 6 miljoner återbrukade reservdelar**
- ✓ **Sök och filtrera sökningen på flera olika sätt**
- ✓ **Få fler nöjda kunder och en renare framtid**

LAGA **PRO**

Vi visar vägen för återvunna originaldelar.

LKQ Atracco är en ledande aktör i Norden inom demontering och försäljning av återvunna originaldelar. Med hög kvalitet, full spårbarhet och smart logistik får vi hållbarhet och lönsamhet att gå hand i hand. Läs mer på lkqatracco.com.

LKQ
ATRACCO

Nästa generations bildelar



BILDELSLAGRET

LIDKÖPING – TROLLHÄTTAN

0510-170 66

0520- 47 26 25



WWW.BILDELSLAGER.SE

KEVINS KATALYSATORER



Vi köper katalysatorer snabbt,
smidigt och till rätt pris!



kevinskatalysatorer.se • 070-460 22 79 • info@kevinskatalysatorer.se

Vill du öka din försäljning?

Fenix är ett komplett branschanpassat affärssystem som ökar din försäljning och dessutom ger dig 100% koll på ditt lager. Fenix täcker in hela bildemonterarens behov - från det att ett fordon tas emot till att reservdelen ska levereras till slutkund.



Mottagning

Full kontroll på inkommande fordon, från transport till ordning och reda på gården.

Demontering

Total information på demonteringskortet om varje fordon och smarta demonteringsunderlag.

Inlagring

Fenomenal fotografering av delar och enkel lagring och lagerhantering med handskaner.

Försäljning

Överskådlig försäljningsbild, bra sökmöjlighet, flertalet betalsätt och integrerat kassasystem.

Plockning

Smarta plocksedlar, finns även digitalt. Enkelt hanterat med handskaner.

Packning

Full koll på att rätt del packas säkerställs genom digital process.

Utleverans

Obegränsat med fraktsätt och frakttyp, integrerad med nShift.

Returer

Du har full koll på returerna genom vår returhantering.

Onlineförsäljning

Realtidsynkronisering med laga.se och bildelsbasen.se. Du styr hela processen från Fenix i realtid och vad som ska publiceras.

Cabas

Från förfrågan till godkänd offert! Helt automatiserat och ökar din försäljning

Samarbete

Unika möjligheter genom att lägga upp synkpartners, alliera dig med kollegor och sälj varandras lagerförda delar.

Statistik

Skapa egna rapporter och statistikunderlag eller använd färdiga mallar från systemet.

Läs mer på bosab.se

Berg & Ström
System AB

AVSÄNDARE:

SBR, Sveriges Bilåtervinnares Riksförbund
Karlavägen 14 A
SE-114 31 STOCKHOLM



***Vi kontrollerar
att din del passar
ditt fordon.***

Återbrukade reservdelar - för ett hållbart fordonsliv

Varje år tar Lagagruppens anslutna medlemmar emot cirka 70 000 bilar. Bilarna demonteras på ett tryggt och miljösäkert sätt enligt gällande EU-direktiv. De delar som går att återbruka plockas av bilen, kontrolleras och rengörs noga. Det som är kvar av bilen delas upp i olika material och återanvänds av råvaruindustrin. Det som inte går att återvinna går till deponi. Bilar som kommer in till våra bildemonteringar återvinns och återbrukas till 95%. Vi siktar dock ännu högre.

Genom att välja återbrukade reservdelar minskar vi avfall, sparar på naturens resurser och reducerar koldioxidutsläpp från nyproduktion. Välj återbrukade reservdelar – för ett mer hållbart fordonsliv!

LAGA