

# BilÅtervinning

NORDISK

NR 1 | 2026

nordic car recycling

**SBR i projekt om EU:s batteripass**  
*Ny digital spårbarhet för fordonsbatterier*

## EU:s nya ELV-regler närmar sig

Kan ge fler bilar till demontering och stärka cirkulära flöden



## 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](http://WWW.HJMRECYCLING.DK)



**HJM**  
RECYCLING

# INNEHÅLL

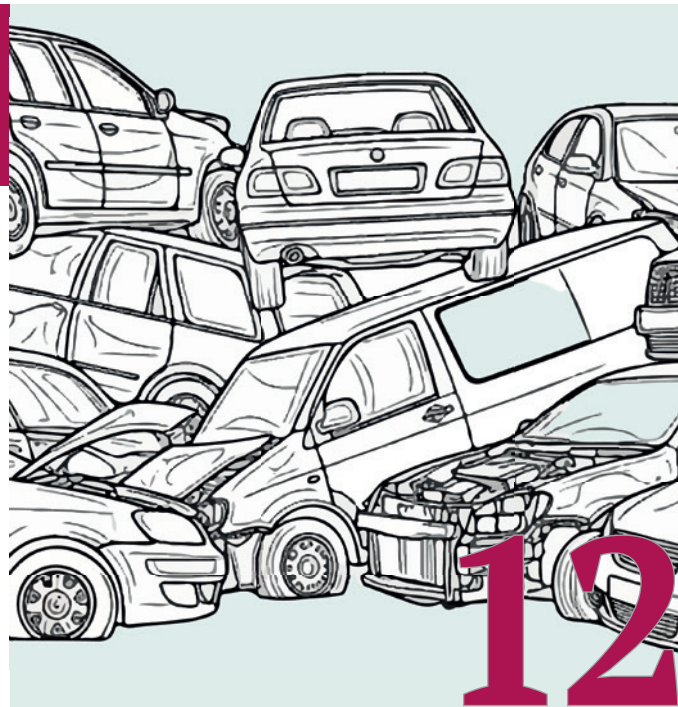
NORDISK BILÅTERVINNING NR 1 2026

## LEDARE

4. Ljuslimtar i en utmanande tid

## AKTUELLT

8. Notiser
10. Automässan – Lyckad mässa för SBR
11. SBR deltar i projekt inför EU:s batteripass
12. ”Skrothandlare” dömd för bokföringsbrott
14. Skrothandlaren förlorade skattemål
15. Öväntat mild dom enligt SBR:s vd
16. EU-framsteg kring uttjänta fordon och cirkularitet
17. Anledning till optimism enligt SBR:s vd
18. Ny elbilspremie – stöd till låginkomsthushåll
19. Anledning till optimism enligt SBR:s vd



## KRÖNIKA

20. Jonas Gustafsson, Stena Recycling:  
Från morot till struktur
22. Anna Henstedt, Mobility Sweden:  
ELV 2028: Skärpta krav på cirkularitet
24. Lars Bergmark, Svenska Fordonsbranschen:  
Friheten på fyra hjul
26. **NYTT FRÅN NORGE**  
Jan Molberg, generalsekretær Norske Bilressurser NBR:  
Forbrenningsmotoren får et forlenget liv
28. **EGARA**  
Henk Jan Nix:  
Draft Circular Vehicle Regulation Enters Final Phase

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



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

# Ljusglimtar i en utmanande tid

Branschen befinner sig i ett av sina mest utmanande lägen på länge. Samtidigt tas viktiga steg framåt i EU:s nya ELV-förordning – steg som kan stärka bildemonteringsrollen i den cirkulära ekonomin.

**D**ET SENASTE ÅRET har varit utmanande för branschen. Under 2025 skrotades endast 110 883 fordon i Sverige enligt SCB, medan 112 731 fordon exporterades. Normalt skrotas cirka 180 000 bilar per år. Vi befinner oss i en av branschens mest utmanande perioder i modern tid.

Samtidigt genomgår fordonsindustrin en snabb omställning. Elektrifieringen accelererar och batteriförordningen förändrar förutsättningarna i hela värdekedjan. Producentansvaret riskerar att formas till ett alltmer slutet system där vi bildemonterare – som under decennier byggt upp kompetens och infrastruktur – hamnar utanför. I stället för samarbete växer byråkratin och handlingsutrymmet minskar.

Konsekvenserna sträcker sig långt utanför vår egen bransch. För att elbilar ska leva upp till sina löften om hållbarhet och rimliga kostnader krävs lokal kompetens och fungerande service nära kunden. När batteribyten blir kostsamma och reparationer i praktiken omöjliga försvagas argumenten för både klimatnytta och ekonomi. Det vore en bitter ironi om elektrifieringen undermineras genom att cirkulära principer sätts åt sidan.

**SAMTIDIGT FINNS DET LJUSPUNKTER.** Den 25 februari godkändes texten till den nya ELV-förordningen av både medlemsstaterna och Europaparlamentet. Nu återstår språkgranskning och översättningar inför ett slutligt antagande runt sommaren.

ELV-förordningen innebär ett tydligt erkännande av bildemonteringsrollen i den cir-

kulära ekonomin. Den ställer krav på att vissa komponenter ska tas ut innan fragmentering och skärper kvalitetskraven på materialfraktioner. Den stärker också definitionerna av uttjän-ta respektive begagnade fordon och skärper reglerna för export, vilket är viktigt för att motverka "missing vehicles" och illegal demontering. För vår bransch handlar demontering i första hand om återbruk av fungerande delar – där uppstår den största miljönyttan.

**SAMTIDIGT MÅSTE NYA KRAV** kombineras med rimliga ersättningssystem. Om lagstiftningen kräver demontering av komponenter som saknar fungerande marknad måste producentansvaret också säkerställa att kostnaderna täcks. Annars riskerar reglerna att skapa nya ekonomiska bördor för demonteringsledet.

Vi måste därför vara vaksamma. Implementeringen får inte skapa samma centraliserade strukturer som vi nu ser växa fram kring batterier. Ett fungerande producentansvar bygger på samarbete i hela värdekedjan. Våra medlemsföretag har kompetensen och infrastrukturen som krävs för att göra omställningen hållbar i praktiken.

De låga skrotningssiffrorna visar att utmaningarna är stora. Vi behöver verktyg, utbildning och möjlighet att vara med och forma framtidens mobilitet – inte fler administrativa hinder.

Jag vill därför varmt välkomna er till vårt helårsmöte och konferens den 23–24 april i Stockholm. Där fördjupar vi oss i vad ELV- och batteriförordningen innebär och hur vi gemensamt möter framtiden.

Tillsammans är vi starkare – och tillsammans måste vi säkerställa att branschens kunskap och erfarenhet får en självklar plats i framtidens cirkulära mobilitet.



**ANDREAS FRÖSSBERG**  
VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR

**NORDISK**  
**BilÅtervinning**  
avbildad av recycling

**NORDISK BILÅTERVINNING**  
är tidningen för SBR,  
Sveriges Bilåtervinnarens 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 Bilåtervinnarens 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](http://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](http://www.cavagent.com)

# FINNS DELEN, HITTAR VI DEN TILL DIG!

## **Lägg inte tid på att leta själv.**

Kontakta din närmaste Autocirc-anläggning, så söker vi igenom hela vårt nordiska och europeiska lager med 3 100 000 begagnade och renoverade originaldelar. Om vi inte har delen letar vi vidare hos alla relevanta branschkollegor. Ingen kan söka så brett som vi och du betalar inget extra för tiden du sparar.

Kort sagt: finns delen du letar efter kommer vi att hitta den!

**2.**  
**Autocirc JBD Bildelar**  
Östersund  
063-13 82 00  
info@jdbbildelar.se

**6.**  
**Autocirc Karlstads Bildemontering**  
Karlstad  
054-85 64 20  
info@karlstadsbildemontering.se

**7.**  
**Autocirc Bildelslagret**  
Lidköping  
0510-170 66  
info.lkp@bildelslager.se

**8.**  
**Autocirc Bildelslagret**  
Trollhättan  
0520-47 26 25  
info.thn@bildelslager.se

**9.**  
**Autocirc LBM Autoparts**  
Stenungsund  
031-91 92 54  
info@lbmautoparts.se

**10.**  
**Autocirc Alingsås Bildelar**  
Alingsås  
0322-105 27  
info@alingsasbildelar.se

**11.**  
**Autocirc Borås Bildemontering**  
Borås  
033-23 00 50  
info@borasbildemontering.se

**13.**  
**Autocirc Walters Bildelar**  
Falkenberg  
0346-71 45 80  
info@waltersbil.se

**1.**  
**Autocirc Norrbottens Bildemontering**  
Storsund  
0929-700 00  
info@nbd.se

**3.**  
**Autocirc Ådalens Bildemontering**  
Kramfors  
0612-124 20  
info@adalens.se

**4.**  
**Autocirc Kungsåra Bildemontering**  
Västerås  
021-471 11 00  
info@kungsarabildemo.se

**5.**  
**Autocirc Svensk Bilåtervinning**  
Odensbacken  
019-45 06 90  
info@svenskbilatervinning.se

**12.**  
**Autocirc Vimmerby Bildemontering**  
Vimmerby  
0492-200 28  
info@vimmerbybildemontering.se

**14.**  
**Autocirc Växjö Bildemontering**  
Växjö  
0470-70 96 50  
info@vaxjobildemo.se

**15.**  
**Autocirc Kristianstad Bildemontering**  
Kristianstad  
044-24 41 17  
info@svenssonsbildem.se

**16.**  
**Autocirc Autodemontering**  
Sjöbo  
0416-51 13 70  
info@autodemontering.se

**17.**  
**Autocirc Magnus Bildemontering**  
Trelleborg  
0410-440 22  
info@magnusbildemontering.se

**autocirc**  
autocirc.se



## The Future is NEUTRAL går in som delägare i italienska Pollini Group

*The Future is NEUTRAL* tar en strategisk ägarandel på 30 procent i italienska *Pollini Group*, en ledande aktör inom hantering av uttjänta fordon (ELV). Investeringen är en del av bolagets europeiska expansionsstrategi och syftar till att bygga upp ett högpresterande nationellt nätverk av auktoriserade bildemonterare i Italien.

Samarbetet ska bidra till en mer industrialiserad och effektiv ELV-sektor i landet, med stärkt digital spårbarhet samt ökad återanvändning och materialåtervinning. Bakgrunden är skärpta krav i den kommande EU-regleringen för uttjänta fordon, som väntas träda i kraft från 2027.

*Pollini Group*, med stark närvaro i norra Italien, ska fortsatt arbeta med samtliga fordonsmärken men får genom partnerskapet tillgång till ett bredare europeiskt nätverk. *The Future is NEUTRAL* är sedan tidigare etablerat inom ELV-hantering i Frankrike genom dotterbolaget *INDRA Automobile Recycling*.

Enligt parterna är målet att skapa en sammanhängande europeisk plattform för cirkulär hantering av uttjänta fordon.



## Svensk-norskt samarbete sätter fart på däckåtervinning

Sverige och Norge stärker samarbetet för återvinning av uttjänta däck genom ett joint venture mellan Swedish Tyre Recycling och Norwegian Tyre Recycling, organiserat via bolaget Bon Orbit. Syftet är att öka tillgången på högkvalitativa återvunna råvaror och accelerera utvecklingen av mer cirkulära lösningar för däckmaterial.

Bon Orbit bygger en av Europas största mekaniska anläggningar för återvunnet däckmaterial i västra Sverige, med planerad driftstart hösten 2026. Den nya anläggningen väntas skapa 20–30 nya arbetstillfällen och stärka både svensk och nordisk kapacitet att hantera stora volymer däckavfall.

## Toyota satsar på ny Circular Factory i Polen

Toyota öppnar en *Circular Factory* i Wałbrzych, Polen, för att återvinna och återanvända delar och material från upp till 20 000 uttjänta fordon årligen. Det blir bolagets andra cirkulära fabrik i Europa och ska bidra till ökad materialeffektivitet och stärkt cirkulär ekonomi.



## Stena satsar över en halv miljard på elbilsbatterier

*Stena Recycling* har hittills investerat över 500 miljoner kronor i satsningar på hantering av elfordonsbatterier och stärker nu sitt erbjudande inom både återvinning och återbruk. Bolaget ser en växande marknad för så kallade "second life"-lösningar, där batterier med kvarvarande kapacitet kan användas i exempelvis truckar eller energilagring i ytterligare sju till tio år innan de återvinns.

Enligt Marcus Martinsson, produktområdeschef för batterier på *Stena Recycling Group*, väntas marknaden för

hantering av uttjänta batterier globalt vara värd 260 miljarder kronor inom tio år. *Stena Recycling* har bland annat byggt en av Europas största batteriåtervinningsanläggningar i Halmstad samt etablerat insamlingscenter i flera europeiska länder.

Bolaget uppger att man i dag är en av få aktörer som utvecklar erbjudanden inom både återvinning och återbruk och räknar med att batteriverksamheten kan omsätta 500 miljoner kronor inom fem till sju år.



## Däckåtervinnaren Enviro beviljas företagsrekonstruktion

Däckåtervinningsbolaget Scandinavian Enviro Systems AB (publ) har beviljats sin ansökan om företagsrekonstruktion vid Göteborgs tingsrätt. Rekonstruktionen beviljas för tre månader i taget och omfattar moderbolaget. Diskussioner med leverantörer och kunder pågår för att säkra fortsatt drift och en framtida plan för verksamheten, enligt bolaget.

Enviro har tidigare meddelat att beslutet att ansöka om rekonstruktion beror på likviditetsbrist, bland annat till följd av avtalsvillkor kopplade till ett joint venture-bolag och kostnadsbelastningar i ett svenskt anläggningsprojekt. Förhoppningen är att åtgärder under rekonstruktionen ska leda till stärkt likviditet och lönsamhet.



## Hydrovolt tecknar treårigt avtal med Ragn-Sells

Den norska batteriåtervinnaren Hydrovolt växlar upp sin satsning i Sverige genom ett treårigt samarbetsavtal med Ragn-Sells. Avtalet omfattar insamling, lagring och transport av uttjänta elbilsbatterier.

Ragn-Sells ska samla in högenergibatterier från insamlingspunkter runt om i landet. Batterierna transporteras via bolagets exportnav till Hydrovolts anläggning i Fredrikstad i Norge, där de återvinns.

Hydrovolt grundades 2020 av Northvolt och Norsk Hydro. För ett år sedan blev Norsk Hydro ensam ägare efter att ha köpt ut Northvolt.

Enligt parterna ska samarbetet bidra till en säker och resurseffektiv hantering av växande batterivolym och stärka utvecklingen av en cirkulär batterivärdekedja i Sverige.

## Kabelskrot klassas som farligt avfall



Sedan december 2024 klassas blandat kabelskrot som farligt avfall. Bakgrunden är att kabelavfall kan innehålla ämnen som är skadliga för både människor och miljö, exempelvis tungmetaller som bly och kvicksilver samt bromerade flamskyddsmedel.

Eftersom det inte går att avgöra innehållet med blotta ögat ställs högre krav på korrekt sortering, hantering och dokumentation. För aktörer som hanterar kabelskrot innebär förändringen att avfallet måste tas om hand enligt regelverket för farligt avfall.

Vid återvinning kan dock värdefulla metaller som koppar och aluminium tas tillvara och återföras till produktion.



## FoRetur tecknar avtal med Stena och Hydrovolt

FoRetur, dotterbolag till Mobility Sweden, har tecknat treåriga avtal med Stena Recycling i Sverige och Hydrovolt i Norge. Avtalen omfattar insamling, diagnostisering, transport, bedömning för återanvändning samt återvinning av uttjänta elfordonsbatterier.

Samarbetena är en del av arbetet med att bygga ett cirkulärt ekosystem för elfordonsbatterier och möta kraven i EU:s nya batteriförordning, som träder i kraft i år. Förordningen innebär ett utökat producentansvar och ställer krav på spårbarhet, säker hantering och cirkulära materialflöden.

Avtalen knyter också an till den nordiska satsning som Mobility Sweden och FoRetur gör tillsammans med norska Bilimportörens Landsforening och dess dotterbolag Autoretur.

FoRetur har samtidigt ansökt om att bli godkänd producentansvarsorganisation hos Naturvårdsverket.



#### OM BILEN I MONTERN

- Kia Sportage 1,6 laddhybrid
- Årsmo­dell 2023
- Vikt på karossen: 627 kg

## AUTOMÄSSAN

# Lyckad mässa för SBR

Automässan blev en framgång för SBR med välbesökt monter, uppskattade seminarier och stort intresse från både bransch och studenter.

Av Nella Bergström

**S**BR VAR EN av utställarna på Automässan och hade glädjande nog en mycket välbesökt monter. Vi deltog för att göra bildemontering till en naturlig del av motor- och fordonsbranschen samt för att möta leverantörer, kunder och intressenter.

Vi delade monter med MRF, Transportföretagen och tidningen Motorbranschen, vilket var mycket lyckat. Vi har många gemensamma intressen och drog besökare till varandra.

Många av besökarna var studenter och fordonslever, en viktig målgrupp för branschen där behovet av rekrytering är stort.

**SBR STOD FÖR** två seminarier på stora scenen, om branschgaranti och batteriförordningen, vilka båda drog många åhörare. Även i vår mässmonter kunde man lyssna på mikroseminarier på tio-femton minuter där vi talade om branschaktuella ämnen.

Men det stora dragplåstret i montern var den hoppessade bil vi hade fått från Borås bildemontering, där man skulle lista ut märke, modell, årsmo­dell och vikt. Runt 300 deltagare ville tävla om en hotellnatt och gissningarna var många och vildsinta. Den som slutligen tog hem priset gissade rätt på allt och var bara 7 kg från rätt vikt – bra jobbat!

# SBR deltar i projekt inför EU:s batteripass

Projektet ska kartlägga hur information om fordonsbatterier delas i dag – och ta fram förslag på ett digitalt verktyg för hela värdekedjan.

Av Johan Granath

**S**BR ÄR EN av deltagarna i ett nytt projekt hos Chalmers Industriteknik som ska förbereda olika aktörer inför det kommande EU-batteripasset. Projektet kan bidra till bättre informationsdelning kring fordonsbatterier och i förlängningen till ökad säkerhet.

På EU-nivå finns beslut om att ett batteripass ska införas senast 2027. Syftet är att öka spårbarhet och transparens kring ett batteris innehåll, prestanda och miljöpåverkan genom hela livscykel.

– Ett tidigare projekt som vi varit involverade i, CIRC-BAT, visade att information om batteriers skick och allmänna status oftast inte följer med till exempel demonterare eller verkstäder när de tar emot krockskadade elfordon, säger Hafdis Jónsdóttir, projektledare på Chalmers Industriteknik.

**PROJEKTET, SOM INLEDDES** 1 november 2025, kallas IDEA och står för ”Information och datadelning för cirkulära flöden av uttjänta elfordonsbatterier”. Målet är att kartlägga hur informationsflödet fungerar i dag, vilka brister som finns och vilka risker som kan uppstå när information saknas eller inte delas. Projektet ska också analysera vilka europeiska standarder och initiativ som finns samt ta fram förslag på ett koncept för ett digitalt verktyg för informationsdelning i hela värdekedjan – från återförsäljare och verkstäder till bärare, demonterare och återvinnare.

– Ambitionen är att presentera en tydlig idé om hur ett sådant verktyg skulle kunna utformas, bland annat med utgångspunkt

i de europeiska initiativ som redan finns. Till exempel hur man arbetar i Norge, som har en stor andel elbilar.

**OM VIKTIG INFORMATION** om fordonsbatterier förmedlas i dag sker det ofta verbalt och är beroende av personliga kontakter, enligt Hafdis Jónsdóttir. Det innebär en risk för att information inte förs vidare. En digital plattform skulle kunna bidra till ökad transparens och tillgänglighet.

– Det finns många som behöver sådan information, inte minst eftersom det är en viktig säkerhetsfråga, till exempel för demonterare, räddningstjänst och verkstäder. Säkerhetsfrågan är överlag mycket viktig för alla som ingår i värdekedjan.

Projektet ska kartlägga vilken information och data som är nödvändig i ett digitalt verktyg. Projekttiden löper till 31 oktober 2026.

**BLAND DELTAGANDE AKTÖRER** finns Sveriges Bilåtervinnare Riksförbund (SBR), Motorbranschens Riksförbund (MRF), Svenska Fordonsbranschen, Bilretur och Chalmers Industriteknik. Projektet finansieras av Impact Innovation-programmet Net Zero Industry – ett initiativ av Energimyndigheten, Formas och Vinnova.

» **Det finns många som behöver sådan information – det är en viktig säkerhetsfråga.** «

– Även bilproducenterna, räddningstjänsten och fordonsbärgningsföretagen finns representerade i en referensgrupp. De är mycket viktiga aktörer att få feedback från, säger Hafdis Jónsdóttir.

## Projekt IDEA

FULLSTÄNDIGT NAMN:

Information och datadelning för cirkulära flöden av uttjänta elfordonsbatterier

PROJEKTPERIOD:

1 november 2025–31 oktober 2026

SYFTE:

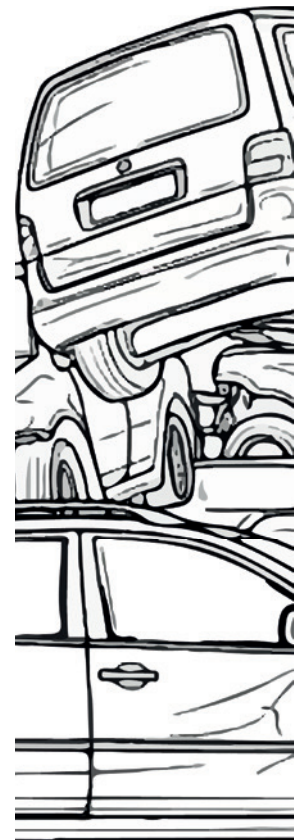
Kartlägga informationsflöden kring elfordonsbatterier och ta fram förslag på digitalt verktyg för datadelning i värdekedjan

DELTAGARE:

SBR, MRF, Svenska Fordonsbranschen, Bilretur och Chalmers Industriteknik

FINANSIERING:

Impact Innovation – Net Zero Industry (Energimyndigheten, Formas, Vinnova)



# ”Skrothandlare” dömd för bokföringsbrott

– KÖPTE STORA MÄNGDER SKROTBILAR

En västsvensk skrothandlare döms för bokföringsbrott efter omfattande kontantinköp av skrotbilar. Tingsrätten bedömer dock brottet som oaktsamt och inte grovt.

Av Johan Granath

**D**EN 56-ÅRIGE VÄSTSVENSK skrothandlare som åtalats för grovt bokföringsbrott har dömts till villkorlig dom, dagsböter och företagsbot. Mannen har bland annat köpt skrotbilar för miljonbelopp.

Rättegången hölls i Uddevalla tingsrätt i december 2025. Den åtalade, Ulf Martin Olsson, är ägare till bolaget Uffes bil på Orust, som främst köper skrotbilar och säljer metaller. Domen kom den 12 januari 2026 och innebär att han gjort sig skyldig till bokföringsbrott av normalgraden. Straffet blev dagsböter på totalt 60 000 kronor.

Åklagaren hade även yrkat på näringsförbud i fem år samt en företagsbot på en miljon kronor.

**NÅGOT NÄRINGSFÖRBUD BLEV** det dock inte, och företagsboten stannade vid

100 000 kronor. Ulf Olsson ska dessutom betala 800 kronor till Brottsofferfonden samt ersätta statens kostnader för sin försvarare, totalt 145 305 kronor.

Olssons försvarare, advokat Björn Hallengren, säger att han är relativt nöjd med domen och att han och klienten ännu inte beslutat om de ska överklaga.

– Han döms för en mindre del av det han åtalades för, vilket visar att tingsrätten lyssnat på vad han anfört till sitt försvar.

**BJÖRN HALLENGREN** konstaterar också att tingsrätten bedömt att Ulf Olsson varit oaktsam men

inte haft så kallat likgiltighetsuppsåt.

– Rätten fäller honom men menar att han varken haft uppsåt eller varit likgiltig, vilket har betydelse för påföljden.

I domen konstateras att bokföringsbrott har begåtts, men att det inte varit uppsåtligt. Detta trots att förundersökningen

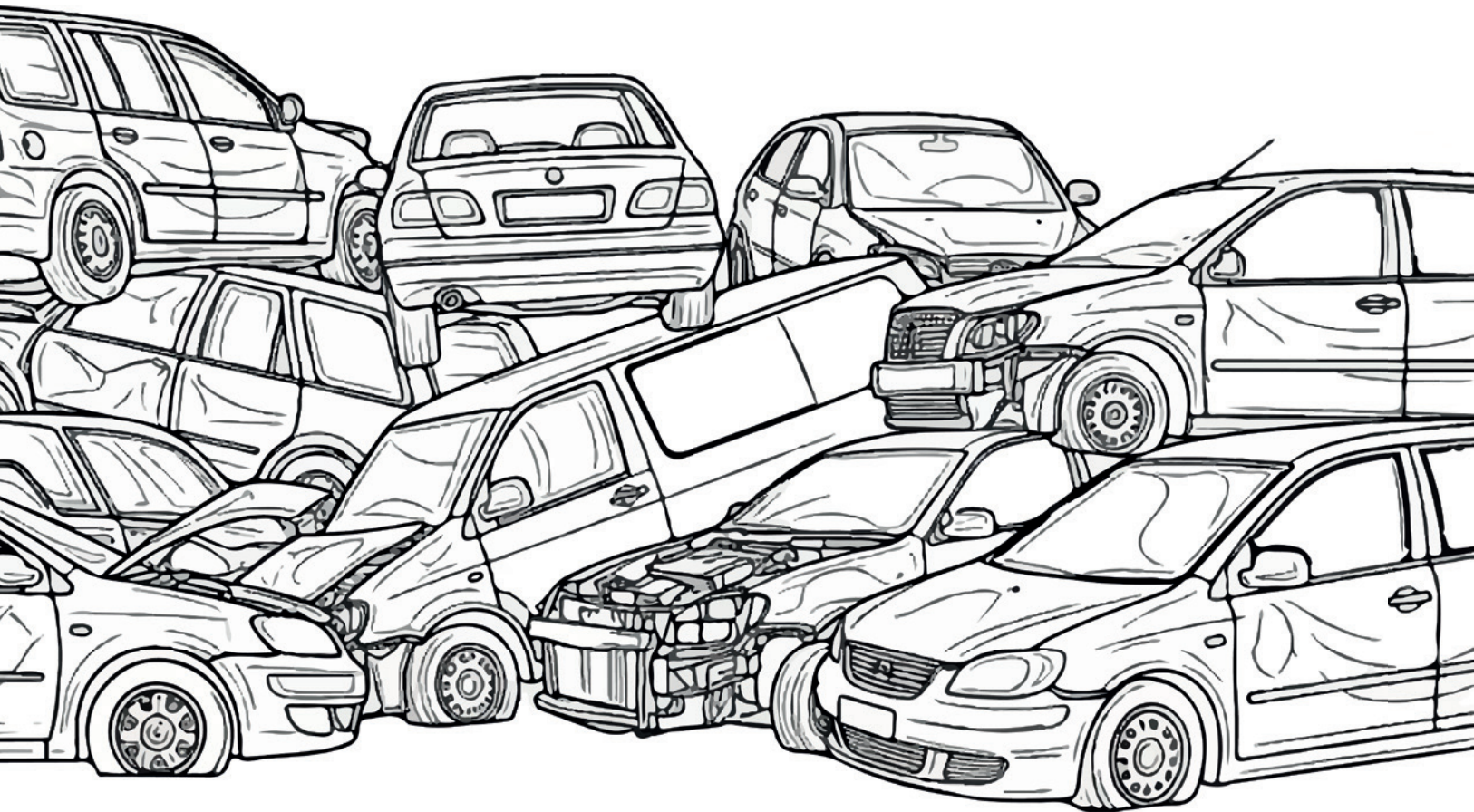
visar att kvitton och andra handlingar saknas för 50,2 procent av inköpskostnaderna. Tingsrätten anser dock att Ulf Olsson inte helt kan lastas för detta, med hänvisning till att han haft både professionell bokförare och revisor, båda med lång erfarenhet. Ingen av dem har påtalat att bokföringen av kontantinköpta bilar varit bristfällig.

**NÄR OLSSON FICK** reda på att bokföraren brustit i sitt uppdrag bytte han redovisningsfirma, vilket tingsrätten noterar i sin bedömning. Rätten har även tagit hänsyn till att den åtalade är tidigare ostraffad.

Kammaråklagare Anna Broman Olasdotter är inte helt nöjd med domen.

Hon anser att brottet borde bedömts som grovt, med hänvisning till de mycket stora belopp som ärendet omfattar.

– Att han kommer så lindrigt undan beror på att han döms för oaktsamhet i stället för uppsåt, vilket gör att det blir



ett brott av normalgraden. Jag delar inte tingsrättens bedömning, utan anser att det rört sig om uppsåt eftersom han är en erfaren företagare. Jag har svårt att se att han skulle ha missat vad som gäller.

**ENLIGT ANNA BROMAN OLASDOTTER** är det i ekobrottssammanhang relativt vanligt att bokförare eller revisor får skulden av den åtalade. I den aktuella rättegången har både bokföraren och revisorn sagt att de kunnat göra ett bättre arbete.

– Det ska inte spela någon roll eftersom ansvar inte kan delegeras. Enligt lag är det alltid företagaren som ansvarar för att bokföringen är korrekt och går att följa. Här har rätten ändå fäst avseende vid Ulf Olssons uppgifter.

Hon har ännu inte beslutat om domen ska överklagas.

– Troligen inte, eftersom tingsrätten trots allt fällde honom. Men om han överklagar kan jag komma att göra det samma.

**ANNA BROMAN OLASDOTTER UPPGER** att åtalet byggts på det som bedömts som mest allvarligt: grovt bokföringsbrott, vilket konsumerar\* exempelvis grovt försvärande av skattekontroll.

– Det gäller att välja den mest framkomliga vägen med rimliga resurser. Skatteverket har dessutom drivit ett ärende om efterbeskattning mot Ulf Olsson och fått rätt.

(Se separat text.)

### Verksamheten i Uffes bil på Orust

Verksamheten har i princip uteslutande bestått av inköp av bilar för skrotning samt försäljning av metaller. Under åren 2018–2020, som rättsfallet avser, köpte Ulf Olsson kontant in skrotbilar för totalt 24,35 miljoner kronor. Enligt rättegångsprotokollet var det inte ovanligt med inköp av upp till 40 bilar per dag.

Bolagets bokföring har varit bristfällig och saknat bland annat certifierat kassaregister och kassajournal. Som underlag för bokföringen av skrotbilsinköpen har i stället använts en slagremsa med uppgifter om varje inköpsbelopp och en månatlig sammanräkning. Till detta har hört buntar med kontantkvitton sorterade per månad.

Kvittona saknar dock identitetsuppgifter som gör att de kan kopplas till bokföringen. I stor utsträckning har kvitton och datum för inköpen dessutom saknats.





# Skrothandlaren förlorade skattemål

I anslutning till brottsutredningen mot Ulf Olsson har Skatteverket granskat hans ekonomi och beslutat om efterbeskattning för oredovisad lön och andra inkomster. Olsson överklagade besluten men förlorade i förvaltningsrätten.

Av Johan Granath

**D**ET ÄR INTE bara polis och åklagare som intresserat sig för Ulf Olssons och bolagets ekonomiska förhållanden. Skatteverket har också utrett och granskat verksamheten.

Utredningen visar enligt myndigheten att Olsson inte betalat skatter och avgifter i den omfattning han borde. Skatteverket har därför beslutat om efterbeskattning, vilket innebär att han i efterhand ska betala skatt utifrån vad myndigheten bedömer att han tjänat, inte vad han själv uppgett. Det rör bland annat undanhållna inkomster genom oriktiga inköpskvitton, felaktiga justeringar på avräkningskonto samt annan bristfällig bokföring.

**HAN EFTERBESKATTAS BLAND ANNAT** för lön på drygt 1,6 miljoner kronor samt för två affärer där han enligt Skatteverket inte redovisat inkomster eller betalat skatt.

Ulf Olsson överklagade Skatteverkets beslut till förvaltningsrätten och yrkade att de skulle upphävas. Han har bland annat anfört att Skatteverket inte fullgjort sin utredningsskyldighet och att myndigheten brustit i objektivitet. Förvaltningsrätten har dock avslagit överklagandet, vilket innebär att Skatteverkets beslut om extra- och efterbeskattning står fast.

## Skatteärendena

Förvaltningsrätten har avslagit överklaganden av följande beslut:

- Skönsbeskattning om totalt 1 620 000 kronor–780 000 kronor för 2019 och 840 000 kronor för 2020. Skatteverket anser att beloppen tagits ut som lön utan att beskattas.
- Icke redovisade inkomster om 197 800 kronor från Ulf Martin Olsson Fastigheter AB (2016), 400 000 kronor från Euro-Nova AB (2019) samt 330 000 kronor från Uffes Bil på Orust AB (2020).

# Oväntat mild dom enligt SBR:s vd

SBR:s vd Andreas Frössberg riktar kritik mot domen mot Ulf Olsson och menar att påföljden är alltför mild i förhållande till brottens omfattning.

Av Johan Granath

**D**OMEN MOT ULF Olsson är för mild, menar SBR:s vd Andreas Frössberg.

– Det är en väldigt snäll dom. Som branschförbund hade vi förväntat oss betydligt mer, säger han.

Ulf Olsson dömdes till villkorlig dom och böter. Ovanpå detta påfördes han extraskatt för tidigare oskattade och oredovisade inkomster. Påföljden är för mild med tanke på omfattningen av den brottslighet som åtalet gällde, anser Andreas Frössberg.

– Det är visserligen positivt med en fällande dom, men med tanke på hur mycket pengar det handlar om – han har köpt bilar för över 20 miljoner på tre år – känns företagsbot och villkorlig dom ganska futtigt.

**ÄVEN ETT NÄRINGSFÖRBUD** hade varit rimligt, menar Andreas Frössberg. Det yrkade åklagaren också på, men rätten gjorde en annan bedömning. Han anser

också att straffet är lågt med tanke på att det rör ekonomisk brottslighet, närmare bestämt bokföringsbrott.

– Vid exempelvis brott mot miljöbalken är vi vana vid låga straff. Men min bild är att det brukar vara skarpere påföljder vid ekonomisk brottslighet.

Liksom åklagaren i fallet, Anna Broman Olsdotter, anser SBR:s vd att domen tonar ner Ulf Olssons personliga ansvar – att han inte skulle ha haft klart för sig vad som gäller kring bokföring och redovisning.

## EN SLUTSATS AV TINGSRÄTTENS dom är att han-

teringen av auktorisation för bildemonterare måste stramas upp, menar Andreas Frössberg. Företag som agerar som Uffes och döms bör snabbt förlora sin auktorisation och inte lättvindigt få den tillbaka.

– Vi tycker heller inte att auktorisation automatiskt ska följa med när ett företag byter ägare.



Förbundet förespråkar i stället att auktorisation som bildemonterare ska kräva så kallad vandelsprövning.

Enligt Wikipedia är vandelsprövning en bedömning av "en persons (goda) levnadssätt eller medborgerliga pålitlighet".

Översatt till företagssammanhang skulle en sådan prövning kunna handla om att verksamheten skötts utan anmärkning samt att skatter och avgifter betalats.

– Vandelsprövning bör göras både vid överlåtelse av företag och vid uppstart av ny återvinningsverksamhet.

**SBR ARBETAR NU**, enligt Andreas Frössberg, brett för skärpningar och hårdare tillämpning av regelverket kring auktorisation och tillsyn för att minska möjligheterna att agera brottsligt i demonterarbranschen.

– Det är en brottslighet som är större än vi tror, men vi har en god dialog med NOA, länsstyrelserna och det politiska systemet. Det handlar bland annat om att vi vill se skärpta regelverk kring tillsyn och hur man generellt utreder avfallsbrott. Jag upplever att vi har medvind i frågan.

**» Det är en väldigt snäll dom. Som branschförbund hade vi förväntat oss betydligt mer. «**



# EU-framsteg kring uttjänta fordon och cirkularitet

EU har nått ett preliminärt avtal om den nya ELV-förordningen. Målet är att öka återvinningen och minska förluster av värdefulla råvaror i bilindustrin.

Av Johan Granath

**E**UKAN HA tagit ett stort steg mot en mer hållbar fordonsindustri genom ett preliminärt avtal mellan Europeiska rådet och Europaparlamentet. Avtalet ska bana väg för att betydligt större mängder material kan återvinnas och återanvändas inom den europeiska bilindustrin.

Det uppger nyhetssajten Innovation News Network (INN), som citerar Stéphane Séjourné, kommissionär för välfärd och industristrategifrågor i EU-kommissionen.

– Att främja återvinning och cirkularitet är en nyckelkomponent i vår plan för att stärka den industriella konkurrenskraften. Dagens föreslagna åtgärder kommer att skapa ett konkret exempel för hela den europeiska återvinningsindustrin, säger Séjourné.

Han välkomnar att beslutsprocessen kring förordningen om uttjänta fordon (ELV-förordningen) kunnat slutföras så snabbt.

– Det är ett viktigt steg för att stärka återvinningsindustrin i Europa, konstaterar han.

**DE N YROP EISKA BIL-INDUSTRIN** är en av de största förbrukarna av råvaror som stål, plast, koppar och aluminium. Samtidigt läcker EU stora mängder av dessa material, bland annat eftersom mellan tre och fyra miljoner fordon varje år försvin-

ner från EU-området utan att myndigheterna vet om de skrotats lagligt, exportrats eller hanterats olagligt.

**» Att främja återvinning och cirkularitet är en nyckelkomponent i vår plan för att stärka den industriella konkurrenskraften. «**

Den bristande kontrollen leder till ekonomiska förluster och missade möjligheter att återvinna värdefulla material. En nyligen genomförd utvärdering av det nuvarande regelverket för uttjänta fordon konstaterar att det är otillräckligt. Därför krävs kraftfulla åtgärder

för att ställa om till en mer cirkulär bilindustri.

# Anledning till optimism enligt SBR:s vd

## – MEN HÖJER ETT VARNINGENS FINGER

SBR:s vd Andreas Frössberg ser positivt på det preliminära EU-avtalet om ELV-förordningen, men varnar för att detaljerna kan bli avgörande.

Av Johan Granath

**ENLIGT INN INNEBÄR DET** preliminära avtalet att den föreslagna ELV-förordningen nu är betydligt närmare att bli lag. När den träder i kraft ersätts föråldrade regler med ett harmoniserat regelverk som gäller inom hela EU. Lagstiftningen är utformad för att samverka med andra centrala EU-strategier, såsom förordningen om kritiska råmaterial och kommissionens handlingsplan för bilindustrin.

Med ELV-förordningen införs tydliga kriterier för när en bil ska klassas som uttjänt. Helt oreparerbara fordon ska demonteras och hanteras vid auktoriserade anläggningar. Detta väntas minska illegal återvinning och täppa till de kryphål som gjort det möjligt att exportera ELV-fordon olagligt.

**FÖRORDNINGEN SKA OCKSÅ** styra tillverkarna mot att konstruera bilar som är lättare att demontera, så att komponenter enklare kan tas bort, ersättas och återvinnas. Tillverkarna ska dessutom tillhandahålla utförliga instruktioner för reparation och ELV-hantering till professionella återvinnare och reparatörer.

Enligt INN införs för första gången i Europa ett bindande mål för återvunnen plast. Från 2036 ska minst 25 procent av plasten i nya fordon komma från återvunnet material, varav 20 procent från ELV-fordon. Kraven ska skärpas över tid och även omfatta importerade bilar.

EU-kommissionen bedömer att åtgärderna kan leda till återbruk och återanvändning av fem till sex miljoner ton stål samt upp till två miljoner ton aluminium. Genom att behålla dessa material inom Europa minskar importberoendet och motståndskraften mot störningar i globala leverantörskedjor ökar. Det ska bidra till en starkare och mer hållbar bilindustri.

**A** VTALET GER ANLEDNING till försiktig optimism, menar SBR:s vd Andreas Frössberg, som samtidigt höjer ett varningens finger.

– De stora dragen ser bra ut, men djävulen bor ofta i detaljerna.

Med det menar han att det krävs en ordentlig genomgång av detaljnivån i det slutgiltiga förslaget när det publiceras. Helheten måste hänga ihop med detaljerna och stödja dem. Samtidigt ser Andreas Frössberg avtalet som ett stort steg mot en ELV-förordning och förhoppningsvis en mer cirkulär och hållbar värdekedja.

– Förhoppningsvis blir det en ELV-förordning som kan motverka de stora exportflöden vi sett av fordon och leda till att fler skrotas i Sverige. Det skulle skapa större tillgång till både delar och återvinningsbara material, något som branschen är i stort behov av efter flera år med låga skrotningssiffror.

**MED FÖRORDNINGEN FÖLJER** också ett utökat producentansvar, vilket i grunden är positivt, enligt Andreas Frössberg. Det innebär att den som sätter en produkt på marknaden också ansvarar för den när den blivit avfall.

– Här har vi en liten oro: Om det blir obligatorisk demontering även av delar som saknar kommersiellt värde, måste demonterarna få betalt för den hantering-

en. Vi måste kompenseras för merkostnader.

Om allt går enligt plan kan en slutgiltig version av ELV-förordningen publiceras redan i sommar, enligt Andreas Frössberg. Vid införandet påverkas demonterarna fullt ut först efter tre år.

– Regelverket träder i kraft successivt, så det finns tid att ställa om. Det kommer att innebära högre krav inom vissa områden, till exempel en högre grad av återbruk och återvinning än i dag samt ökade krav på spårbarhet. De ökade kraven är viktiga redskap för att få bort illegala

aktörer som i dag finns i branschen runt om i Europa.

**ANDREAS FRÖSSBERG ÄR POSITIV** till de stora dragen i förslaget men ser med viss oro på tillsynsfrågan.

– Marknaderna i EU-länderna kan se väldigt olika ut. Därför kan det bli svårt att införa ett gemensamt regelverk som fungerar bra för alla, vilket vi redan ser i införandet av batteriförordningen.

Risken är, menar han, att det uppstår hål i regelverket som gör att konkurrensen inte sker på lika villkor.

– Det måste vi och myndigheterna vara uppmärksamma på vid införande och vägledning. Vi behöver vara pragmatiska för att få en fungerande värdekedja, oavsett om det gäller ELV-hantering eller batterier.

» De stora dragen ser bra ut, men djävulen bor ofta i detaljerna. «



# Ny elbilspremie – stöd till låginkomsthushåll

Den nya elbilspremien startar den 18 mars 2026 och ger ekonomiskt stöd till låginkomsthushåll i landsbygdsområden som köper eller leasar elbil – både ny och begagnad.

Av Jonna Ström

**R**EGERINGEN HAR BESLUTAT om en ny riktad elbilspremie som träder i kraft den 18 mars 2026, efter att förslaget godkänts av EU inom ramen för Sveriges Sociala klimatplan. Premien är utformad för att underlätta övergången till elbil för hushåll med lägre inkomster som bor i landsbygdsområden eller där kollektivtrafiken är begränsad.



## » Nu tar vi fram en riktad elbilspremie till dem som har störst behov. «

– Romina Pourmokhtari, klimat- och miljöminister, om den nya elbilspremien som ska träda i kraft den 18 mars 2026.

Till skillnad från tidigare klimatbonus betalas den nya premien månadsvis under upp till tre år i stället för som ett engångsbelopp. Den totala utbetalningen kan uppgå till 46 800 kronor, motsvarande 1 300 kronor per månad. Hushåll med sammanlagda inkomster under 50 procent av medelinkomsten kan få ytterligare ett starttillägg på 18 000 kronor vid första utbetalningen.

**STÖDET GÄLLER BÅDE** nya och begagnade rena elbilar och kan användas vid både köp och privatleasing, förutsatt att bilen uppfyller premiekriterier som maximalt pris och att ingen i hushållet redan äger en elbil eller laddhybrid. Ansökan görs via Naturvårdsverket.

Premien är en del av EU:s Sociala klimatfond, som syftar till att göra den gröna omställningen mer rättvis genom att stödja grupper som annars har svårare att ställa om till fossilfria transportalternativ. Sverige är ett av de första länderna inom EU att få sitt stödprogram godkänt, vilket öppnar för att ta emot del av fondens medel.

Det nya stödet ska också på sikt bidra till att stimulera både efterfrågan på elbilar och den elektrifierade fordonsmarknaden i hela landet.



# SBR:s Helårsmöte & Konferens 2026

23–24 april • Elite Hotel Marina Tower, Stockholm

Ta chansen att uppdatera dig om branschens hetaste frågor, knyta värdefulla kontakter och forma framtidens fordonsindustri tillsammans med oss. Detta år genomförs konferensen tillsammans med LAGA som Huvudpartner.

### Fokus detta år är Framtidens Bildemontering:

- Batterier från elfordon – från risk till affär
- Producentansvar och ersättningsmodeller
- Samverkan lokalt och nationellt
- Kompetens & säkerhet
- Den kommande ELV-förordningen

### PROGRAM:

#### Dag 1 – Torsdag 23 april

Plats: Elite Hotel Marina Tower, Stockholm

10.00–11.00 SBR Helårsmöte (medlemmar SBR)

11.00–12.00 LAGA, Thomas Forsgård

12.00–13.00 Gemensam lunch

13.05–17.30 Öppen konferens med spännande föredrag samt minimässa

18.30 Fördrink och gemensam middag på Elite Hotel Marina Tower, Stockholm

#### Dag 2 – Fredag 24 april (frivilligt)

09.30 Avresa Studiebesök

10.00–12.30 Studiebesök hos LKQ Atracco Västerhaninge på deras nyöppnade anläggning.



**Anmäl dig och läs mer här!**



# Från morot till struktur

Skrotningspremien visade vad frivilliga incitament inte klarar av. Med EU:s nya ELV-förordning kan spelplanen förändras på riktigt.

**S**KROTNINGSPREMIEN LANSERADES den 20 augusti 2024 med stor entusiasm. Tanken var god – att ge bilägare ett ekonomiskt incitament att lämna in gamla, miljöbelastande fordon i utbyte mot en elbil. Men systemet hade sina begränsningar. Premienivåerna lockade inte tillräckligt många, administrationen upplevdes som krånglig och kännedomen om kampanjen var ojämnt spridd. När den stängdes den 31 oktober 2025 stod ett tydligt facit klart: frivilliga incitament räcker inte. Marknaden för uttjänta fordon kräver strukturella krav, inte tillfälliga morötter.

I takt med att EU:s nya ELV-förordning närmar sig förändras spelplanen. Förordningen är utformad för att täta ett system som länge läckt, skapa incitament där de tidigare saknats och ge oss aktörer en tydligare roll i värdekedjan. Förhoppningen är att betydligt fler bilar när medlemmarna i Bilretur och att vi som arbetar med demontering, återanvändning och materialåtervinning får bättre verktyg – och framför allt bättre volymer – att arbeta med.

**EN ÅTERKOMMANDE UTMANING** har varit att bilar som i praktiken är uttjänta ändå exporterats som "begagnade". Det nya regelverket försvårar detta genom att införa krav på att en bil

måste vara vägduglig för att få exporteras som begagnad. Bedömningen ska kontrolleras digitalt av tull och myndigheter via EU-gemensamma system. Med andra ord: förhoppningsvis lämnar färre bilar landet utan att först passera en godkänd bildemonterare.

» **Frivilliga incitament räcker inte.** «

**ANDRA DELAR AV FÖRORDNINGEN** skärper förutsättningarna för att motverka svart- och gråzonsverksamhet. Krav på destruktionsintyg och spårbarhet genom hela kedjan – från mottagning

till återvinning och fragmentering – gör det betydligt svårare för bilar att "försvinna". Den tillsyn som i dag på många håll är uppenbart bristfällig skärps dessutom genom krav på antal inspektioner, och genom att myndigheter åläggs att aktivt bekämpa illegal demonteringsverksamhet. Sammantaget innebär detta att svartskrotning blir svårare och att fler bilar hamnar i det formella systemet, där de hör hemma.

Skrotningspremien visade oss tydligt vad som inte fungerar: frivilliga incitament som inte når ut, som inte träffar rätt målgrupper och som inte styr bilarna dit de ska. ELV-förordningen kan i stället vara det som faktiskt behövs. Tydligare och bindande regler, skärpt tillsyn, en klar ansvarsfördelning och full spårbarhet genom hela kedjan ger förutsättningar för ett system som inte bara fungerar – utan som stärker branschen och miljön i praktiken.



**JONAS GUSTAFSSON**  
BRANSCHANSVARIG ELV



Cirkularitet  
och hållbarhet.  
**I alla delar.**

**Eklunds**  
BILDESLAGER

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

Vi är en ledande återbrukare med kunder  
i hela Sverige. Du kan bli en del av det.

Läs mer och ta kontakt på [eklunds.se](http://eklunds.se)



**Verktyget din  
verkstad saknar.**

**LAGA PRO**



ELV 2028:

# Skärpta krav på cirkularitet

EU:s kommande ELV-förordning innebär skärpta krav på cirkulär fordonsdesign, spårbarhet och producentansvar. För branschen väntar både nya möjligheter och ökat ansvar.

**J**AG SER FRAM emot ljusare tider. Det har varit riktigt kallt länge nu!

Förhoppningsvis kan vi också värmas av att vi troligen 2028 får en ny ELV-förordning på plats. Helt nya krav på cirkulär fordonsdesign kommer att ingå, till exempel krav på återvunnen plast i bilarna och krav på demonterbarhet. På sikt kan även mål för återvunnet stål, aluminium och kritiska råmaterial införas.

Liksom i den redan införda batteriförordningen utökas producentansvaret även här, vilket innebär ett större och tydligare ansvar för insamling och behandling.

**ETT SYFTE MED** den nya förordningen är att färre fordon ska "försvinna" och att demontering endast ska ske hos legala aktörer. För att möjliggöra spårbarhet införs digitala

system som gör det möjligt för medlemsländerna att dela data. Exempelvis ska fordonsregister med VIN-data, uppgifter om avregistrering och export samt besiktningssystem kunna delas mellan länderna.

Export av begagnade fordon ska endast kunna ske om det går att visa att fordonet är kördugligt.

Undantag kommer att finnas för historiska fordon.

Precis som i dag får endast auktoriserade anläggningar behandla uttjänta fordon. Som ni säkert redan uppmärksammat ska dessutom en rad komponenter demonteras hos bildemonteraren.

**FÖR PRODUCENTERNAS DEL** ligger återvinningsmålen kvar på dagens nivå: minst 85 procent av fordonets vikt ska återanvändas eller materialåtervinnas, och totalt ska minst 95 procent av vikten återvinnas (inklusive energi) eller återanvändas. Ett helt nytt mål är att 30 procent av plasten i uttjänta fordon ska återvinnas.

På sikt införs även ett digitalt cirkularitetspass för varje fordon. Det ska innehålla detaljer om material, komponenter, farliga ämnen och demonteringsinstruktioner, så att bland annat bildemonterare får den information

som krävs.

Tydliga krav ställs också på att medlemsländerna inom EU ska genomföra regelbunden tillsyn.

Förordningen väntas publiceras till sommaren. Därefter kan det ta upp till 24 månader innan den börjar gälla. Liksom batteriförordningen kommer kraven att införas etappvis, vilket innebär att det nuvarande ELV-direktivet fasas ut steg för steg.

» Ett helt nytt mål är att 30 procent av plasten i uttjänta fordon ska återvinnas. «



**ANNA HENSTEDT**  
MILJÖANSVARIG

## Elmotor baklucka

Vi har den du söker!

**galwin**  
BILDELAR

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](http://www.hurvabildemontering.se)

Mejerivägen 10, 291 94 Eslöv • 0413-310 01

## 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. Läs mer om vårt erbjudande på [skrotfrag.se](http://skrotfrag.se)



 **Skrotfrag**

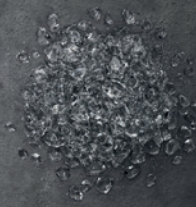
Återvinner för framtiden



Aluminium



Koppar



Glas



Järn



# Friheten på fyra hjul

I diskussionen om framtidens transporter står bilen ofta i skottlinjen. Men för många människor är den inte ett problem – utan en förutsättning för frihet och vardagsliv.

**DEBATTEN OM FRAMTIDENS** transporter låter det ibland som om den privata bilen är ett problem som ska fasas ut. Den beskrivs som en symbol för utsläpp, trängsel och ohållbara vanor. Och visst finns det utmaningar kopplade till bilismen. Men mitt i alla klimatmål och politiska styrmedel riskerar vi att glömma en avgörande aspekt: för många människor är den egna bilen själva definitionen av frihet.

Frihet att ta sig till jobbet utan att anpassa hela livet efter en tidtabell. Frihet att bo där man trivs, även om tunnelbanan inte går runt hörnet. Frihet att hälsa på familj och vänner utan att planera resan veckor i förväg.

**I STORSTÄDER MED** väl utbyggd kollektivtrafik kan bilen upplevas som ett val. På mindre orter är

bilen ofta en förutsättning. För den som pendlar flera mil, arbetar obekväma tider eller kombinerar jobbet med att hämta och lämna barn är bilen inte en lyx – den är ett verktyg för att få vardagen att fungera.

Det handlar också om trygghet. Att kunna sätta sig i sin egen bil sent på kvällen och köra raka vägen hem, utan byten och väntetider.

För äldre människor och personer med funktionsnedsättning innebär bilen en självständighet som annars riskerar att gå förlorad.

Samtidigt märks en växande ton i debatten där den som vill behålla sin bil antyds stå i vägen för utvecklingen. Men utveckling behöver inte betyda begränsning. Den kan lika gärna handla om att göra bilen renare, smartare och mer hållbar – utan att ta ifrån människor deras rörelsefrihet.

**FRIHET ÄR INTE** en abstrakt idé. Den märks i möjligheten att spontant åka och bada en sommarkväll, att tacka ja till ett jobb i grannkommunen eller att hjälpa en vän med kort varsel. Den finns i känslan av att själv styra över sin tid.

Självklart måste vi ta ansvar för klimatet och tänka nytt kring hur vi reser. Men lösningen kan inte vara att forma ett samhälle där alla förutsätts leva likadant. Sverige – och många andra länder – är större än sina innerstäder.

Den egna bilen är för många en förutsättning för arbete, relationer och livskvalitet. Att värna möjligheten att äga och använda bil handlar därför inte bara om transporter.

Det handlar om att bevara friheten samtidigt som vi genomför en omställning som också fungerar för hushållens ekonomi.

» För många människor är den egna bilen själva definitionen av frihet. «



LARS BERGMARK  
VD

## LKQ Atracco Örebro

Genom trimmade arbetsflöden och brett kunskaps 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 återvinningssmaskineri

Stortorp 560 1705 95 Örebro  
019-670 12 00  
Info.orebro@atracco.se

LKQ ATRACCO

Nästa generations bildelar

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

**BILRETUR**  
Bilåtervinning

## VI SKROTAR INGA BILAR – VI ÅTERVINNAR DEM



**HÄGGS**  
BILDEMONTERING

[www.haggs.se](http://www.haggs.se)

0652-56 50 00



Vi är SBRs samarbetspartner och erbjuder medlemsföretagen marknads bästa försäkringsskydd

- Företagsförsäkring
- Gruppförsäkring
- Motorfordonsförsäkring
- Sjukvårdsförsäkring

Kontakta oss när det gäller era försäkringar

Tel: 026-61 51 00  
E-post: [fredrik.stahlberg@soderbergpartners.se](mailto:fredrik.stahlberg@soderbergpartners.se)



# 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!

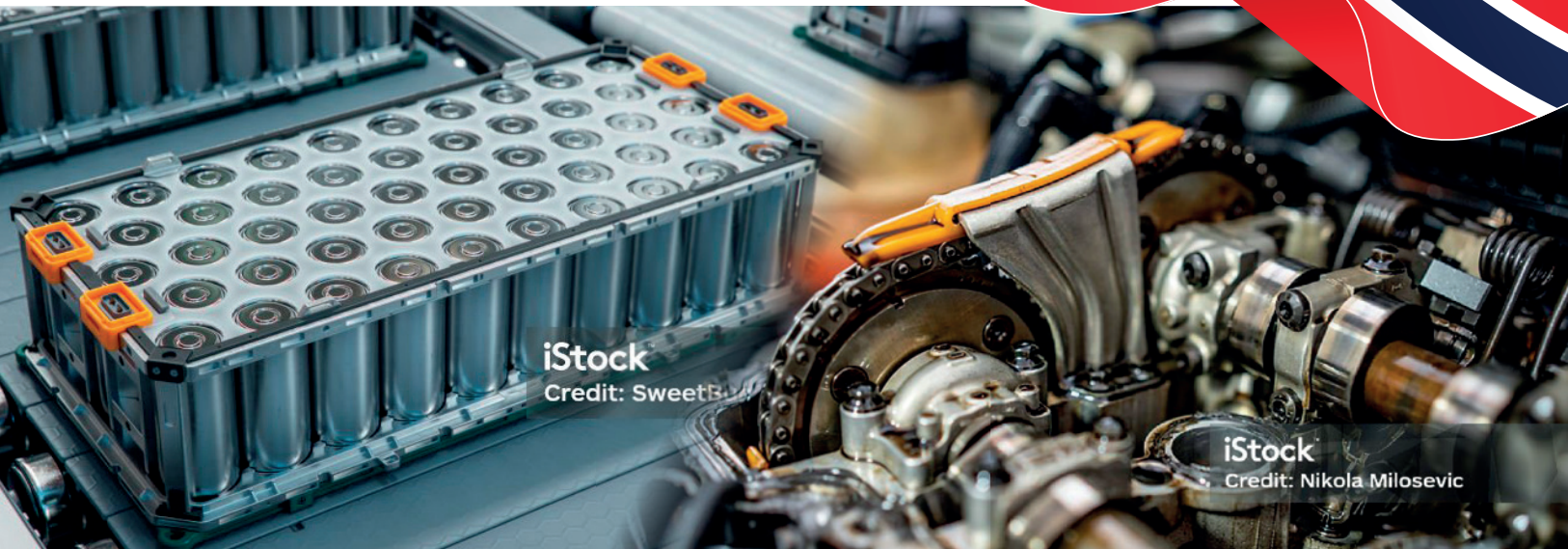
Vi hjälper dig att göra en **snabb, lönsam och hållbar** affär!

08-93 20 00  
[info@elemet.se](mailto:info@elemet.se)



[www.elemet.se](http://www.elemet.se)

\*Gäller vissa material och volymer enligt överenskommelse



# Forbrenningsmotoren får et forlengt liv

**F**REMTIDEN ER FORTSATT elektriske biler, men både i Europa og USA gir politikerne forbrenningsmotoren et forlengt liv.

Bakgrunnen for at man i USA har valgt å utsette krav om bare å produsere elektriske biler, er blant annet de store tapene Ford Motor Company har hatt. De tapte 200 milliarder kroner på en mislykket satsing på elektriske løsninger. I tillegg har Trump-administrasjonen kunngjort at de ikke lenger tror på at det er CO<sub>2</sub>-utslipp som gjør at temperaturen øker. De har blitt klimafornektere, som det heter.

Fordkonsernet og de øvrige produsentene ser også at det er mye å tjene på et forlengt liv for den gode gamle forbrenningsmotoren. Analyse-selskapet TD Cowen spår

at Trump-administrasjonens lettelse i miljø- og utslippskrav vil gi bilprodusentene en fortjeneste på 80 milliarder kroner de neste årene, skriver Wall Street Journal.

» Både i USA og Europa får forbrenningsmotoren et politisk forlengt liv. «

## EUROPA FØLGER ETTER?

Noe av det samme er i ferd med å skje i Europa. EU-kommisjonen endret i januar 2026 bestemmelsen om å forby salg av forbrenningsmotorer fra

2035. Dette skjedde etter stort press fra bilindustrien, noen østeuropeiske land, Italia og Tyskland.

Etter planen som ble lagt under pandemien, skulle unionen da være over i den nye, fossilfrie verden. Men akkurat som i USA har det dukket opp noen problemer. Den største er at europeiske kunder har vært noe mer avventende til elbiler enn det EUs klimamål forutsetter. Det selges riktignok en god del elbiler i Europa etter hvert, men det selges langt flere fossilbiler. Dessuten tjener produsentene lite på

elbiler. De er dyre å produsere, og de må selges i konkurranse med billige kinesiske elbiler.

## KONKURRANSE FRA KINA

Sammen med Trumps tollmur har den økende konkurransen fra Kina sendt europeisk bilindustri ut i en dyp krise. I tillegg til et utfordrende marked skal produsentene også håndtere utslipp i produksjonen i tråd med EUs ambisiøse klimamål og høye energipriser.

Volkswagen la i januar 2026 ned den første fabrikken i selskapets 88-årige historie. Nedleggelsen er en del av et større kostnadsprogram der arbeidsstokken i hjemlandet skal reduseres med 35.000 ansatte.

Fordsjefen kaller denne prosessen «en kamp for livet».

EU følger etter og vanner ut klimakravene for 2030, og i tillegg lar de forbrenningsmotoren få et lengre liv.

Kilder: Wall Street Journal, Aftenposten og Dagens Næringsliv



**JAN MOLBERG**

GENERALSEKRETÆR NORSKE BILRESSURSER NBR

# FINNES DELEN, FINNER VI DEN FOR DEG!

## 1. Autocirc Trondheim Bil-demontering

Trondheim  
+47 728 72 060  
post@tbd.no

## 2. Trøndelag Bildeler

Hommelvik +47 739 73 600  
malvik@trondelagbildeler.no  
Verdal +47 740 77 844  
verdal@trondelagbildeler.no

## 3. Grønvolds Bil-demontering

Brumunddal/Hamar  
+47 623 42 800  
firmapost@bil-demontering.no

## 4. Autocirc Bergen Bildemontering

Bergen  
+47 563 37 700  
post@bergenbildemontering.no

## 5. Autocirc Delehuset

Kongsvinger  
+47 628 10 200  
post@delehuset.no

## 6. Autocirc Skjeberg Bilopp huggeri

Borgenhaugen  
+47 698 79 987  
post@hoggeren.no

## 7. Autocirc Östfold Bildemontering

Grålum  
+47 691 27 222  
salg@obd.no

## 8. Autocirc Rogaland Bildeler

Egersund  
+47 514 94 950  
salg@rogbil.no

**autocirc**  
autocirc.no

**RAGN SELLS**

**Autopart AS**

Tlf +47 52 76 66 50

E-post [san@rsautopart.no](mailto:san@rsautopart.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 / Brukt del.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 mobiltelefoner (Unifon).

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

Interesse i medlemskap i NBF, Norges Biloppsamleres forening. [www.biloppsamlerne.com](http://www.biloppsamlerne.com)  
Ring 22522943 eller 90803509  
e-post: [jan.molberg@biloppsamlerne.com](mailto:jan.molberg@biloppsamlerne.com)



**Norske Bilressurser**

# Draft Circular Vehicle Regulation Enters Final Phase

The draft Circular Vehicle Regulation is entering its final phase before adoption. For ATFs and the reuse sector, several key issues remain unresolved. EGARA outlines the most critical concerns ahead of the final text.

**M**ANY TIMES THE DRAFT Regulation was a topic in EGARA's articles. Long story short: the European Commission expects the new Regulation will be published before the summer. Before it is adopted, the text needs to be agreed on by the European Parliament and the European Council. At this moment the text is being consolidated by the EC. All amendments and advice need to be included in the text, contradictions within the text and with other legislation need to be removed, so the ELV team is quite busy with the final tasks.

## FINAL TEXT

The big question, however, is: what will the final text look like? What will be the final changes in the text? What obligations need to be followed up? What restrictions will limit our business? How did the amendments turn out? What advice was taken? What contradictions were removed and which remain? Who had the most successful lobbying effort? The making of the draft was quite a heavy birth in itself, but the following amendments by the European politicians stirred everything up to the next level.

## CONCERNS

As EGARA, we are concerned about more than one topic:

- Parts not to be reused;
- Compensation for unprofitable material removal;
  - Procedure on how to decide parts for reuse or recycling;
  - Acceptance of complete vehicles only;
  - When does the Battery Regulation take over from the Vehicle Regulation?

## PARTS NOT TO BE REUSED (ARTICLE 31.3)

This is about parts we have always sold, such as

airbags, ECUs, steering houses, mufflers and emission filters. Neither safety nor the environment suffered from this; quite the opposite is true. We keep cars on the road clean and safe at low cost. Perfectly good parts with a purpose are not discarded in vain. We could live with the restriction of selling these parts only to professionals, but a general ban serves no goal. It lowers the value of the ELV and makes repairs on older vehicles unnecessarily expensive. Perfectly good parts cannot be reused. It's a waste of capital and environmental resources.

» **Counterproductive restrictions on reuse do not promote a circular and sustainable economy.** «

## COMPENSATION FOR MANDATORY REMOVAL OF UNPROFITABLE MATERIALS (ARTICLE 20.1.A)

It's not the total value of the ELV that decides compensation. Parts reuse needs to be considered separately from material reuse. We buy vehicles for parts reuse and new obligations should not disturb the market or our competitive position. We often have to pay to prevent these ELVs from ending up with illegal operators. We do need to make a profit with mandatory removal, but we need to be compensated for removal of materials without a market.

## DESCRIPTION OF PARTS ASSESSMENT IS NOT IN LINE WITH PRACTICE (ARTICLE 31.1.A)

Parts assessment (do we reuse or recycle?) is done on the vehicle, so it should be described correctly or not at all. We even assess a complete vehicle for parts reuse before we buy it. We do not just remove any part and then decide whether we will reuse it or put it in the material recycling pile. Often we need to test the part while it is still on the vehicle and, in the case of resetting parts digitally, it only works if we do it on the original vehicle. They will not function on another vehicle if we don't. It is highly inefficient to first dismantle any part and then decide what to do with it, and it is simply not what we do.



**HENK JAN NIX**  
GENERAL SECRETARY

#### **NO ACCEPTANCE WITHOUT COSTS FOR EELVS WITHOUT THE BATTERY (ARTICLE 24.2)**

We do not see how this encourages second use. If a battery is removed without replacing it or putting it back, it is dismantling. Only ATFs are allowed to dismantle vehicles. This article encourages illegal dismantling at dealers and workshops. They can cherry-pick the best batteries and leave the remains for the ATF. We need complete vehicles. We can accept complete vehicles without cost for the last owner. It should be allowed to ask a fee for any incomplete vehicle.

#### **WHEN DOES THE VR APPLY TO THE BATTERY? (ARTICLE 31.1)**

Until what moment does the VR apply to the battery in all ELVs, and from what moment on does the Battery Regulation (BR) apply? The point is that some countries consider every activity as “preparing for reuse” (in the BR, but originating from the Waste Framework Directive), which means EPR (extended producer responsibility) shifts to the dismantler. We can understand that at this very moment only the BR exists, as the VR is not yet adopted and published, but why is EPR demanded from an ATF that only sells a battery

for the same purpose? Nothing is changed to the battery or its purpose. We hope the text is not adjusted anywhere to make a battery fall under the BR before we can assess it.

#### **A CIRCULAR AND SUSTAINABLE LAW?**

Apart from the fact that these items could make life unnecessarily difficult for ATFs, unnecessary, ineffective and counterproductive restrictions on reuse do not promote or encourage a circular and sustainable economy. A vehicle’s footprint becomes unnecessarily large if it is not kept roadworthy and safe with used parts; either parts are used with a potential lifespan of 20 years on a vehicle with only five years left, or a vehicle that could serve for a few more years is written off prematurely because it is too expensive to repair or maintain with new parts, while used ones are readily available. In last year’s amendments, we saw some important items disappear or be limited, so we are very curious to see the final text and whether Member States will respond to these matters in the last round.

EGARA hopes for the best and continues to inform any possible ally about our position.



**KEVINS  
KATALYSATORER**

**Vi köper katalysatorer snabbt,  
smidigt och till rätt pris!**

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

## 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](http://lkqatracco.com).

**LKQ**  
**ATRACCO**

Nästa generations bildelar



## Tillsammans för Miljön

### – Vi Köper & Återvinner Katalysatorer Ansvarsfullt

- ✓ **Marknadens bästa ersättning**  
Vi erbjuder högsta dagspris – transparens och rättvisa värderingar.
- ✓ **Upphämtning i hela Sverige**  
Vi hämtar direkt från er anläggning – snabbt och enkelt.
- ✓ **Betalning direkt på plats via överföring.**
- ✓ **Snabb och krångelfri affär**  
Vi hanterar allt – inga mellanhänder, inga fördröjningar.



**KONTAKTA OSS PÅ:**

**08-39 39 69**

**[WWW.KATGROUP.SE](http://WWW.KATGROUP.SE)**

**[info@katgroup.se](mailto:info@katgroup.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 handskanner.

## Försäljning

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

## Plockning

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

## Packning

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

## Utleverans

Obegränsat med fraktsätt och frakttypor, 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.

**AVSÄNDARE:**

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

**LAGA PRO**

***Komplett verktyg för din verkstad,  
för plånboken och för miljön***



***Skanna, skapa konto  
och beställ dina delar***

LagaPro är ett sök och köpverktyg för företag som vill handla reservdelar på ett smartare, mer ekonomiskt och miljövänligt sätt. Är du ny kund behöver du göra en förfrågan på den del du vill köpa och be demonteringen/leverantören lägga upp dig som kund. Detta för att få eventuella rabatter inkluderade på fakturan vid beställning. Är du redan kund hos den specifika säljaren kan du kontakta dem direkt och be dem aktivera ditt kundnummer i LagaPro.