

BilÅtervinning

NORDISK

NR 2 | 2026

nordic car recycling

Begagnade batterier

Svårare affär än väntat

Branschen växlar upp

Årsmöte, ny profil och stora framtidsfrågor för bilåtervinningen



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 2 2026

LEDARE

4. Siffror som ger hopp

AKTUELLT

8. Notiser

ÅRSMÖTE

10. Tradition, föredrag och ny grafisk profil
11. Viktigt vara i framkant
12. Krockande EU-regler utmanar branschen
13. Leasing understödjer export av begagnade bilar
14. Begagnade batterier svårare affär än väntat
16. Ingen minns en fejis
17. Mingel bland branschkollegor
18. Atracco expanderar efter flytt till ny anläggning



BILD: JOHAN GRANATH

KRÖNIKA

20. Anna Henstedt, Mobility Sweden: FoRetur rustar för nya EU-krav
21. Jonas Gustafsson, Stena Recycling: Fler bilar in – men bara om kontroll och sanktioner fungerar
22. Lars Bergmark, Svenska Fordonsbranschen: Klimatpolitiken missar fordonens livslängd
24. **NYTT FRÅN NORGE**
Jan Molberg, generalsekretär Norske Bilressurser NBR: Bildemontering blir eget fag i Norge
28. **EGARA**
Henk Jan Nix:
The Vehicle Regulation



För en cirkulär och hållbar bilåtervinning

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

Siffror som ger hopp

Efter år av vikande skrotning och ökad export syns försiktiga tecken på vändning. Men kampen mot gråzonsskrotning och ojämn tillsyn fortsätter.

SOMMAREN STUNDAR OCH bakom oss ligger ett mycket lyckat årsmöte i Stockholm där vi under två dagar fick fördjupa oss i branschens viktigaste frågor. Varmt tack till alla medlemmar, leverantörer och talare som bidrog till innehållsrika och inspirerande dagar. Det är när vi möts och delar erfarenheter som förbundet är som starkast. Och jag vågar påstå att vi sällan har behövt det mer än just nu.

Siffrorna är tyvärr en dyster läsning. Förra året skrotades knappt 110 000 personbilar i Sverige — den lägsta siffran på hela 2000-talet och en fortsättning på en nedåtgående trend som jag skrivit om år efter år. Samtidigt exporterades drygt 111 000 personbilar ut ur landet. För tredje året i rad lämnar fler bilar Sverige än vad som tas om hand av våra medlemmar. Det borde få varningsklockorna att ringa hos alla som menar allvar med cirkulär ekonomi och resurseffektivitet.

MEN LÅT MIG OCKSÅ dela en försiktigt positiv signal. När jag tittar på de preliminära månads-siffrorna för 2026 syns något intressant. Efter två svaga månader vände det i mars — för första gången på länge översteg antalet reellt skrotade personbilar fjolårets mars, med drygt tolv procent. April bekräftade vändningen, om än mer blygsamt. Sammantaget ligger vi för årets fyra första månader fortfarande knappt fem procent under 2025, men skiftet är värt att notera. Samtidigt har exporten fallit med drygt trettiosex procent under samma period — bilar som tidigare gick på export hittar kanske nu istället in till våra anläggningar. Det är för tidigt att ropa hej, men det är första gången på flera år som siffrorna pekar åt rätt håll.

En del av förklaringen till de senaste årens nedgång finns förstas i konjunkturen. Men en annan, mer obekvämt, del är den svarta och gråa skrotningen. Bilar som plockas isär på bakgårdar, i lador och på industritomter utan tillstånd. Värdefulla reservdelar som säljs vidare utan att for-

donet någonsin avregistreras. Miljöfarliga vätskor och komponenter hanteras utan kontroll och slår undan benen för seriösa medlemsföretag som dagligen investerar i kompetens, anläggningar och miljöriktiga rutiner.

MOT DEN BAKGRUNDEN är en fungerande och likvärdig tillsyn viktigare än någonsin. Vår ståndpunkt är, och fortsätter att vara, att en seriös hantering av den uttjänta bilen ska löna sig. Det förutsätter att regelverken följs av alla som är verksamma på marknaden, oavsett var i landet. Vi ser fortfarande alltför stora skillnader i hur tillsynen bedrivs mellan kommuner och länsstyrelser. Förbundet fortsätter därför sin enträgna dialog med Naturvårdsverket, länsstyrelser och kommuner om en mer enhetlig tillsynsvägledning. Det är ett maraton, men ett maraton vi måste fortsätta springa.

Här kommer också den nya ELV-förordningen att spela en avgörande roll. Genom EGARA mötte vi nyligen EU-kommissionens ansvariga tjänstemän och tidsplanen börjar nu klarna. Parlamentets plenarvotering väntas i juni, rådets antagande mot slutet av juni, publicering i EU:s officiella tidning under sommaren och ikraftträdande 20 dagar därefter — alltså sensommaren 2026. De flesta operativa krav börjar dock tillämpas först 24 månader senare. Förordningen skärper kraven på spårbarhet och drar en tydligare gräns mellan en begagnad bil och ett uttjänt fordon. Det adresserar mycket av det som idag göder gråzonsskrotningen. Men förordningen blir inget självspelande piano — den behöver en fungerande tillsyn för att få effekt i verkligheten.

Också förbundet rör sig framåt. På årsmötet hade vi glädjen att presentera SBR:s nya varumärke, som vi nu rullar ut successivt under året. Det nya uttrycket speglar den bransch vi faktiskt är idag — moderna, kompetenta och en självklar aktör i den cirkulära ekonomin. Ett förbund som bildades 1961 har all anledning att vara stolt över sin historia, men det är minst lika viktigt att visa att vi blickar framåt. Jag önskar er alla en fin sommar med sol, vila och kanske en eftertänksam stund vid grillen. Vi hörs och ses i höst!



ANDREAS FRÖSSBERG
VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR



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

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

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



1 500
fordon

Taxi Stockholm väljer cirkulära bildelar

Autocirc har tecknat ett nytt avtal med Taxi Stockholm 15 00 00. Avtalet omfattar omkring 1 500 fordon i Stockholmsregionen och innebär att taxibolaget får tillgång till cirkulära originaldelar, både mekaniska och elektroniska komponenter.

Syftet är att förlänga livslängden på fordonsflottan och göra återbrukade originaldelar till ett mer strukturerat och konkurrenskraftigt alternativ. Enligt Autocirc skapar samarbetet både ekonomiskt värde och hållbarhetsnytta. Nyheten publicerades av Autocirc den 3 mars 2026.

Finländska bilåtervinnare ser både möjligheter och press

Finländska bilåtervinnare ser möjligheter i EU:s nya ELV-regler, men varnar samtidigt för att ökade krav kan sätta press på mindre aktörer. Enligt rapporteringen kan förordningen stärka auktoriserade demonterare, öka återbruket av delar och förbättra materialåtervinningen.

Samtidigt lyfts högre efterlevnadskostnader, större arbetsinsatser och osäkerhet kring producentfinansiering som utmaningar. Frågan är relevant även för andra europeiska marknader där branschen ska anpassa sig till skärpta krav på spårbarhet, rapportering och cirkulära materialflöden.



Elbilar ger högre värde vid återvinning

Uttjänta elbilar kan ge 18 procent högre värde än motsvarande fossilbilar, enligt Wastetide. Skillnaden drivs av fler elektronikrika komponenter och material med högre värde, vilket väntas påverka återvinningsekonomin i takt med att elbilsvolymerna ökar.

Utvecklingen ställer samtidigt nya krav på demontering, testning och hantering av komponenter, inte minst batterier och elektronik. För återvinnare kan elfordonen därmed innebära både nya intäktsmöjligheter och högre krav på kompetens och processer.



Datadelning ska säkra hantering av elbilsbatterier

Det svenska IDEA-projektet ska stärka informations- och datadelningen kring elfordonsbatterier som nått slutet av sin första användningsfas. Projektet fokuserar på datagap som gör uttjänta elbilsbatterier svåra, riskfyllda och ibland ineffektiva att hantera cirkulärt.

Projektet berör flera aktörer i kedjan, från verkstäder och demonterare till logistik, återbruk och återvinning. Projektperioden löper från november 2025 till oktober 2026.

Samarbete krävs för nya ELV-regler

Vid IARC 2026 i Hamburg betonades att skärpta ELV-regler och ny återvinningsteknik inte räcker på egen hand. För att skapa verklig cirkularitet krävs samarbete mellan återvinare, fordonstillverkare, teknikleverantörer och beslutsfattare.

Enligt rapporteringen från konferensen blir kvalitet, koordinering och gemensamma incitament allt viktigare när fordonsåtervinningen ska möta högre krav på materialåtervinning och cirkulära flöden.

27 064

skrotningsintyg utfärdades under första kvartalet 2026. Det är cirka 7,6 procent färre än under första kvartalet 2025, enligt Transportstyrelsens statistik.

Batterikretsen godkänd för alla batterikategorier

Batterikretsen, ett helägt dotterbolag till EL-Kretsen, är godkänd som producentansvarsorganisation för samtliga fem batterikategorier: bärbara batterier, LMT-batterier, startbatterier, industribatterier och elfordonsbatterier. Från 2026 kommer företag som tidigare haft producentansvar för batterier via EL-Kretsen i stället att vara anslutna till Batterikretsen.

Godkännandet är kopplat till de nya reglerna i EU:s batteriförordning, där producentansvaret och avfallshanteringen gäller från den 18 augusti 2025. För fordons- och återvinningskedjan är utvecklingen viktig eftersom batterier, spårbarhet och ansvarsfördelning blir allt mer centrala frågor.



Plaståtervinning från bilar testas i pilotprojekt

Ett pilotprojekt från Global Impact Coalition visar att återvinning av plast från uttjänta fordon är tekniskt möjlig, men att större utmaningar finns i samordning, ekonomi och skala. Det är frågor som blir allt viktigare när EU:s kommande ELV-regler väntas ställa krav på åter-

vunnet material i nya fordon.

För bildemonterare och återvinnare innebär utvecklingen att plastfraktioner från uttjänta fordon kan få större betydelse framöver. Samtidigt krävs bättre flöden, tydligare ansvar och fungerande marknader för att materialet ska kunna tas tillvara i större volymer.



Carina Hagström Kihlberg och Andreas Frössberg på scen under årsmötet på Elite Hotell Marina Tower, Stockholm.



SBR:s nya grafiska uttryck.

ÅRSMÖTET:

Tradition, föredrag och ny grafisk profil

SBR har hållit årsmöte i Stockholm och Nacka på Elite Hotell Marina Tower. Årets ämnen var bland andra export av begagnade bilar, samt inte minst fordonsbatterier och deras värde. Förbundet presenterade dessutom en stor nyhet: Ny grafisk profil.

Text & bild: Johan Granath

SAMBAND MED ÅRSMÖTET hölls som vanligt ett antal intressanta föreläsningar av talare med viktiga kunskaper för branschen. Men först ut var själva årsmötet för SBR där vd Andreas Frössberg inledde allmänt om förbundets verksamhet, frågor om svartskrotning, skrotningspremier och förbundets mediala framtoning, där man bland annat varit med i TV4. Han pratade även om vikten av att få in fler bilar till skrotning. Utvecklingskurvan har under flera år pekat åt fel håll med en större andel bilar som går på export än som lämnas till skrotning.

– Det är fortfarande en större andel bilar som exporteras men i mars i år var det, för första gången på länge, gröna siffror, fler avregistrerade fordon än exporterade. Vi hoppas att det är ett trenderbrott.

ANDREAS FRÖSSBERG KONSTATERADE också att de olika skrotningspremierna under senare år inte märkbart bidragit till ett ökat inflöde av skrotade bilar, liksom att antalet demonteringsföretag minskat något och nu är 227 stycken aktiva i hela landet. Han nämnde även att arbetet med att ta fram en branschstandard och väg-

ledning för säker hantering av högvolt-produkter och elbilsbatterier har varit ute på remiss. Alla remissvar är nu under behandling. Han meddelade dessutom att nästa halvårsmöte blir digitalt och att motivet till det är ett svar på önskingar, framför allt från mindre medlemsföretag som behöver hålla nere kostnader. Ett argument är också att fler kan delta på ett digitalt möte.

Om ELV-förordningen, som väntas träda i kraft senast under hösten, berättade Andreas Frössberg att den innebär högre krav på mer återvunna material i nya for-

don. Det blir även krav på bland annat digitalt fordonspass, batterihantering och exportkontroll.

I BATTERIFRÅGAN HÄVDAR SBR fortfarande uppfattningen att batterier i uttjänta elfordon inte automatiskt ska klassas som avfall. Och att klassningen ska göras utifrån dokumentation som de facto kan styrka att ett batteri är defekt. En automatisk avfallsklassificering skapar onödiga avfallsflöden och försvårar för en cirkulär värdekedja, anser SBR.

– Tyvärr ser det inte ut som att vi lyckats med att ändra Naturvårdsverkets tolkning men vi fortsätter jobba med frågan både nationellt och inom EGARA.

Carina Hagström Kihlberg pratade kort om Bilreturs verksamhet och hanteringen av fordonsbatterier.

– Det händer mycket nu. Vi kommer till exempel få fortsätta att sälja start- och blybatterier utan att behöva ta över producentansvaret utifrån avtalet med Batteriretur, som nyligen blivit godkänd producentansvarsorganisation av Naturvårdsverket.

Ett krav på medlemmarna blir, enligt Carina Hagström Kihlberg, att på kvartalsbasis rapportera hur mycket som gått för återbruk samt gått till återvinning i kilo. Hon berättade även att Bilretur har tagit fram en helhetslösning för medlemmarna tillsammans med Stena Recycling, för att minska kostnaderna för farligt avfall.

DEN KANSKE STÖRSTA NYHETEN för dagen var dock SBR:s helt nya grafiska profil, det vill säga logga eller logotyp, som det ofta kallas. Den nuvarande symbolen med en gul bil mot bakgrund av en grön kretsloppssymbol på blå botten är gammal och har sett sina bästa dagar.

– Den har nog varit dags att byta ut ett tag nu, sade Andreas Frössberg.

Den nya grafiska symbolen är en cirkel med texten ”SBR” i mitten, omgiven av en cirkel bestående av en väg bana med mittlinjestreck, en skiftnyckel och en grön pil.

– Vägen symboliserar fordonets livscykel, skiftnyckeln är symbolen för professionell demontering och den gröna pilen symboliserar återvunna delar åter i kretsloppet. Men också riktningen framåt. Cirkeln står för helheten: från väg via expertdemontering till väg igen, sade Andreas Frössberg.



Från vänster Lagagruppens vd Thomas Forsgård, moderatoren Joachim Due-Boje och Lagagruppens styrelseordförande Christian Berg.

Viktigt vara i framkant

Långsiktigt strategiarbete är viktigt även i demonterings- och återvinningsbranschen.

Text & bild: Johan Granath

UNDER FÖRSTA ÅREN på 2020-talet ändrades förutsättningarna för Lagagruppen, som är ett medlemsägt bildemonteringsföretag med 68 ägare. Thomas Forsgård och Christian Berg, som är styrelseordförande, berättade om företagets långsiktiga arbete.

– Det hände oerhört mycket i och med pandemin och åren därefter, sade Christian Berg. Det var ny lagstiftning, nya aktörer på marknaden och vårt ägande ändrades. Vi behövde göra en omvärldsanalys, etablera vår roll och position.

Hållbarhetsperspektivet har varit fokus hela vägen och strategiarbetet inriktat med detta i siktet. Idag benämner sig Lagagruppen som ett e-handelsföretag och har bland annat som målsättning att vara det självklara valet vid återbruk av bildelar senast år 2028.

I denna målsättning ingår också att vara ett etablerat varumärke på Europeanivå för återbrukade bildelar, liksom ett etablerat e-handelsbolag i Europa och marknadsledande i segmentet i Sverige. Dessutom vara i framkant i branschen inom teknik och AI.

THOMAS FORSGÅRD BETONADE hur viktigt det är med fokus på frågor som organisation, rätt kompetens, rätt website uppdaterad och optimerad med rätt sökord och sökmotor. Christian Berg konstaterade att det går oerhört fort i dagens värld och att det inom Lagagruppen är viktigt att ägarna, det vill säga de ägande demonteringsföretagen, är med och utvecklar verksamheten.

– Vi tycker nog att vi inte kan ha för mycket dialog med våra ägare. De är vår styrka, sade Christian Berg.

De båda pratade även om betydelsen av att vara i teknikens framkant som e-handelsbolag. Till exempel måste den nya webbplatsen kunna hantera 21 olika språk och orderhanteringssystemet måste fungera fläckfritt. Det har företaget fått lära sig den hårda vägen.

– Vi försvann från marknaden, vår site blev blockerad för att vi trodde att vi blev hackade, men det visade sig vara Google som ändrat logaritmer. Oavsett vilket så tappade vi mycket mot budget men nu börjar vi komma tillbaka, sade Thomas Forsgren.

DENNA ERFARENHET HAR GJORT företaget benäget att satsa på IT-säkerhet för att undvika samma situation igen.

– Det finns inga garantier och det kommer alltid att finnas risker med e-handel, men vi gör vad vi kan.

Företaget utmanar sig självt genom att växa. Målsättningen för året är att öka till över 100 miljoner i omsättning. Utvecklingen ska inte stressas fram, enligt de båda men samtidigt vill Lagagruppen vara en framåtlutad organisation med tekniken på sin sida.

– Strategi och framförhållning är oerhört viktigt. En utmaning framåt är att det verkar bli färre bilar som skrotas, vilket innebär att vi måste bli bättre på att få ut mer av varje enskilt fordon, sade Thomas Forsgren.

Krockande EU-regler utmanar branschen

EU:s regelverk kring datadelning, cybersäkerhet och fordonskomponenter blir allt mer omfattande. För oberoende verkstäder och bildemonterare innebär det både hinder och nya möjligheter, enligt Lars Bergmark.

Text & bild: Johan Granath

STANDARDER, LAGAR och regler gör det komplicerat att byta komponenter i bilar men ger också möjligheter till affärer och utveckling, enligt Lars Bergmark, vd för Svenska fordonsbranschen.

Svenska fordonsbranschen är branschorganisation för den märkesoberoende fordonseftermarknaden och har omkring 2 200 anslutna medlemsföretag.

Lars Bergmarks dragning handlade om de krockande EU-regler som riskerar att försvåra arbetet för oberoende bilverkstäder och bildemonterare inom unionen.

– Vi har Cybersäkerhetsakten som ska skydda data och datasäkerhet på den inre marknaden. Sedan har vi Dataförordningen och typgodkännanderegulverket, som säger att data ska vara tillgängliga. Det blir krock.

TYPGODKÄNNANDEREGLERNA SÄGER att data från bilar och komponenter måste vara tillgängliga för exempelvis oberoende verkstäder och demonterare. Men Fiat har, i ett fall med vindrutbyte, vägrat en verkstad datatillgång med hänvisning till cybersäkerhetsakten, berättade Lars Bergmark.

– Det innebar att Fiat faktiskt drogs inför rätta och förlorade.

Detta skapade enligt Lars Bergmark en uppenbar nervositet bland vissa EU-tjänstemän.

– Man frågade sig: Hur gör vi nu, data måste ju skyddas?

Lösningen blev ett tillägg (Delegated Act) till typgodkännandereglererna. Detta tillägg är enligt Lars Bergmark under behandling men kommer att slå fast att oberoende aktörer som verkstäder och demonterare ska ha tillgång till fordons- och komponentdata.

– Men de företag som vill vara med kommer att behöva certifikat, liksom inloggningsförfaranden för spårbarhet för enskilda medarbetare, till exempel för att komma åt reparationsmanualer och andra dokument.

» **Återvunna delar minskar koldioxidutsläppen med 60–70%.** «

ETT BEKYMMER ÄR att alternativa delar och icke-originaldelar fortfarande inte kan koda in, och därför inte

kommer att kunna användas, trots tillägget till typgodkännanderegulverket. Däremot har den byråkratiska knuten, där begagnade och renoverade originaldelar heller inte kunde användas, nu lösts upp.

– Det har skett sent i processen men är mycket positivt för bildemonterarna. EU har även påbörjat ett arbete för att det ska vara möjligt att koda in alternativa och icke-originaldelar. Det arbetet kommer att pågå under våren och sommaren.

Grundtanken med tillägget är att det ska underlätta. Bland annat genom att tydliggöra för fordonstillverkarna hur de ska tillhandahålla teknisk dokumentation, till exempel för underhåll och reparationer.

– Så är det tyvärr inte i dag, vi ser exempel på fordonstillverkare som säger att visst finns det manualer men de är inte tillgängliga just nu.



Lars Bergmark pratade om de mycket omfattande och ofta i varandra inflätade EU-regulverken som bland annat styr över datadelning och fordonskomponenter.

MÅNGA REGLER STYR området reparationer och fordonsdelar. En viktig regel är det så kallade gruppundantaget för motorfordon som gäller sedan 2023 och till 31 maj 2028. Undantaget tillåter avtal inom fordonsbranschen som annars skulle bryta mot EU:s konkurrenslagstiftning. Innebörden är bland annat att oberoende verkstäder ska ha tillgång till tekniska data och reservdelar. Det är också gruppundantaget som reglerar att garantier på fordonet ska fortsätta gälla oavsett om man servar och reparerar på en oberoende verkstad. Syftet är att främja konkurrens och fritt konsumentval.

Lars Bergmark hänvisade även till en studie om renoverade komponenter som visar att pris styr konsumtionen och att hållbarhetsfrågan är lägre prioriterad som argument för att använda begagnade reservdelar.

– Samtidigt vet vi att koldioxidutsläppen minskar med 60–70 procent när vi använder återvunna delar. Det bör vi förstås marknadsföra.



Josefin Carlsson från konsultföretaget WSP berättade om orsakerna till och omfattningen av den svenska exporten av begagnade bilar.

Leasing understödjer export av begagnade bilar

Exporten av begagnade bilar från Sverige ligger kvar på höga nivåer och elbilar är överrepresenterade. En viktig drivkraft är den omfattande svenska leasingmarknaden, enligt WSP.

Text & bild: Johan Granath

EXPORTEN AV BEGAGNADE bilar från Sverige är och kommer att fortsätta vara stor, med en klar överrepresentation av elbilar. Exporten drivs bland annat av att den svenska leasingmarknaden är så omfattande.

Det menar konsultföretaget WSP i en rapport om omfattningen av och de bakomliggande orsakerna till exporten av begagnade bilar från Sverige. Rapporten är beställd av myndigheten Trafikanalys och presenterades under SBR:s årsmöte.

– Exporten har under ungefär de senaste tio åren ökat kraftigt men i dag ser vi en utplaning på omkring 100 000 fordon per år, sade Josefin Carlsson, nationalekonom och senior uppdragsledare inom WSP:s avdelning för samhällsutveckling.

EN TYDLIG TREND i exporten är att andelen fossila fordon minskar. År 2022 var 80 procent av de exporterade fordonen fossildrivna, medan motsvarande siffra för 2025 var 63 procent. Enligt WSP:s kartläggning är också helt batteridrivna bilar överrepresenterade i exporten, liksom relativt nya fordon. Detta i jämförelse

med hur den totala svenska fordonsskottan ser ut.

Tidigare exporterades en stor del av bilarna, inte minst elbilarna, till Norge men denna export har minskat kraftigt de senaste åren, enligt Josefin Carlsson.

– Nu går mer export till övriga Norden och EU med betoning på närområdet. Efterfrågan varierar mellan olika länder, bland annat beroende på deras förda politik.

EFTERFRÅGAN PÅ OCH exporten av fordon påverkas också av tillståndet i svensk ekonomi, enligt WSP:s rapport. En svag kronkurs, vilket varit rådande en längre tid, dock inte under det senaste året, bidrar till ökad export, liksom lågkonjunktur i Sverige. En annan faktor som påverkar fordonsexporten är den svenska leasingmarknaden som understödjer utbudsförändringar, enligt Josefin Carlsson.

– Leasingbilar är kraftigt överrepresenterade i exporten. Av alla exporterade for-

don har 56 procent varit leasade. Leasingen bidrar till högre nybilsförsäljning i Sverige än vad som skulle vara fallet utan gynnsam leasing, vilket driver prisutvecklingen att överstiga köpkraften och den inhemska efterfrågan räcker då inte till.

» **Leasingbilar är kraftigt överrepresenterade i exporten.** «

EN SLUTSATS ÄR ALLTSÅ att svenska styrmedel, exempelvis också bonus-malus-

systemet, oavsiktligt har gynnat exporten av fordon. Men även de importerande ländernas styrmedel är drivande i efterfrågan på exempelvis elektrifierade bilar.

– Det handlar till exempel om Norge, som under lång tid kraftigt har subventionerat elbilar, liksom Nederländerna där det offentliga har satsat på att bygga ut laddinfrastrukturen.

Josefin Carlsson konstaterade också att digitalisering, transparens och utvecklingen av effektiva försäljningsplattformar påverkat och kommer att fortsätta påverka exporten av begagnade svenska fordon.

Begagnade batterier svårare affär än väntat

Är begagnade fordonsbatterier en så bra affär som de en gång spåddes bli? Det beror på hur man ser på saken, men möjligheter finns, menar batterimarknadsanalytikern Hans Eric Melin. Företaget Rebattex tror på en lönsam framtid i batteribranschen.

Text & bild: Johan Granath

HANS ERIC MELIN har gjort affärer med, forskat och föreläst om fordonsbatterier i stort så länge sådana funnits. Han driver det Londonbase-
rade företaget Circular Energy Storage som specialiserat sig på datainsamling och analys för marknaden för uttjänta litiumjonbatterier.

Det finns några orosmoln kring denna marknad, menar han. Ett sådant är efterfrågan på begagnade fordonsbatterier som inte alls är vad många tills helt nyligen trodde.

– En utgångspunkt är ju fortfarande att när du köper en ny elbil så utgörs dess vär-

de till väldigt stor del av batteriet, sade Hans Eric Melin.

OVÄNTAT LÅNG LIVSLÄNGD

Men begagnade helt friska batterier, till exempel från krockade bilar, har visat sig vara en komplicerad affär. I fall där det verkligen finns behov går de att sälja till bra pris men den bakomliggande volymen har hittills varit liten, eftersom batterierna visat sig ha betydligt längre livslängd än förväntat. Det gör dem visserligen till bra utbytesprodukter men bäddar också för att de inte behövs.

– Vi ser exempel där elfordon har kvar sitt ursprungsbatteri efter 17 år. Det bety-

der en lägre efterfrågan på utbytesbatterier och visar också på hur viktigt det är med en korrekt livslängdsbedömning.

PRISFRÅGA

Att bilarna håller så länge gör att marknaden potentiellt skulle kunna vara ganska stor, eftersom riskerna att batterier behöver bytas ökar med åren. Men samtidigt sjunker värdet på bilen och det är tveksamt om dyra batteribyten kan motiveras.

– Det blir helt enkelt en prisfråga där säljarna av begagnade batterier måste hitta en nivå där det fortfarande går att tjäna pengar men samtidigt ha en växande marknad eller en som överhuvudtaget kan existera.

Detta gäller även för den alternativa marknaden där batterier kan säljas för att användas i olika energilagerlösningar. Om

» **Det handlar om att få ut det bästa värdet av era batterier.** «

Cirkularitet och hållbarhet. I alla delar.

Eklunds
BILDELSLAGER

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 eklungs.se



Hans Eric Melin är expert på fordonsbatterier och marknaden för dem.

Andy Reitschel pratade om möjligheterna med Rebattex, en marknadsplats där säljare och köpare av fordonsbatterier kan mötas och hitta mervärden.



inte begagnatpriserna sjunker i takt med priserna för nya batterier och heller inte medger en marginal för montörer och tillverkare i Sverige och andra europeiska länder, så finns ingen riktig marknad, menar han.

Vad gäller återvinning anser Hans Eric Melin att den i grunden fungerar ganska bra och att vi har den marknad vi förtjänar.

– Vi har ju inte mycket materialåtervinning i Europa, på grund av en för liten batteriproduktion. Det innebär att materialet säljs till länder där batterimaterial tillverkas, främst Kina och Sydkorea.

PÅ SIKT, när Europa får upp volymerna, kommer priser för förbehandling att förbättras och det blir allt vanligare att man får betalt även för återvinning, åtminstone när materialpriserna är höga, menar Hans Eric Melin.

– Men just själva materialåtervinningen är i princip frångopplad från den utvecklingen och kan bara drivas genom ökad efterfrågan snarare än ökat utbud.

MARKNADSPLATS

Ett företag som satsar på den jättemarknad som fungerande och begagnade fordonsbatterier har potential att vara är Rebattex, vars vd Andy Reitschel pratade på årsmötet under rubriken ”När batteriet blir handelsvara”.

– Fordonsbatterimarknaden är en regleringsmässigt komplicerad arena med otydlig kvalitetsinformation och otydliga ansvarsförhållanden.

Rebattex köper dock inga batterier, utan tillhandahåller en marknadsplats där säljare och köpare kan mötas och få en hel del annan nytta om man ska tro Andy Reitschel.

Rebattex digitala infrastruktur och marknadsplats kan enligt Andy Reitschel bidra till att minska riskerna på batterimarknaden, bidra till tydlighet och enkelhet samt korrekt och pålitlig information. Redskapet har AI-stöd för att validera data och innehåller även funktioner som kan visa uppskjuten miljöpåverkan i form av CO2-utsläpp. Det kan även visa vilka bat-

termineraler som kan sparas genom återvinning, vilket är värdefull information som bland annat kan användas i hållbarhetsredovisningar.

– Dessutom har vi alla regelverk kring fordonsbatterier på plats och följer batteriförordningen så som vi tolkar den enligt EU:s regelverk.

ENLIGT ANDY REITSCHEL hanterar den digitala marknadsplatsen också spårbarhet, framtida batteripass och ADR-regelverken kring transporter av fordonsbatterier.

– Det handlar om att få ut det bästa värdet av era batterier. Vi tycker att alla blir vinnare av att använda vår plattform: demonterare får betalt för batteriers värde, försäkringsbolag kan reparera bilar till lägre kostnader, konsumenter kan få lägre premier, miljön sparas genom återanvändning av mineraler och uppskjuten klimatpåverkan. Och så kan tillverkarna sannolikt sälja fler bilar eftersom den totala ägandekostnaden minskar på sikt.

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



Annie Seel har kört några av världens tuffaste motortävlingar, ofta med brutna ben och minimalt med sömn. Målet har alltid varit enkelt: att överleva och ta sig i mål.

Text & bild: Johan Granath

Ingen minns en fegis

ANNIE SEEL HAR inte bara deltagit i några av världens tuffaste motortävlingar, hon har också vunnit damklassen i den kanske mest mytomspunna av dem: det 1 000 mil långa Paris-Dakar-rallyt. Hon har kört lopp med bland annat bruten hand och fotled.

Annies föräldrar kom till Sverige från Finland och hon växte upp i Täby. Barndomen bestod inte av något överflöd, men beskrivs av henne som trygg och ljus. Intresset för hästkrafter gällde först den äkta varan: ridning och besök på Täby galopp. Som 16-åring skaffade hon sin första mc, en Suzuki 125 kubik.

– Det var så häftigt. Mamma var inte glad, men hästar är också farliga så jag lovade att ha hjälm, säger Annie Seel.

På scenen håller hon högt tempo. Korta filmer med motorcyklar varvas med stillbilder och anekdoter, samtidigt som hon nästan hela tiden är i rörelse.

Hennes pappa skulle ha lärt henne allt om att meka motorcykel, men han fick tragiskt nog en infarkt och dog. Han lämnade dock mycket gott efter sig, bland annat något som skulle bli viktigt för Annie Seels karriär.

– Jag ärvde hans verktygslåda och lärde mig att meka själv.

När hon tog mc-kort fick hon rådet att köra på bana för att behålla körkortet. Det blev startskottet för road racing.

– Jag tävlade på motorcykel i 25 år. I början var jag enda tjejen i road racing-SM och har nog kraschat på varenda bana i hela Sverige. Sedan körde jag både enduro i skogen och motocross.

HÖSTEN 2000 ÄKTE Annie Seel till Marocko, hyrde motorcykel och körde i öknen för första gången. Hon blev helt tagen och bestämde sig för ett ökenrally. Debuten skedde en vecka senare i Dubai.

– Jag visste ingenting om att navigera i öknen eller om navigationsutrustning och

skulle nu tävla fem dagar i VM. Ut ur Dubai var jag vilse och tog rygg på en taxi. Väl ute i öknen kunde jag följa spår i sanden.

De första dagarna körde hon upp sig från sista plats, men näst sista dagen knäckte hon fotleden.

– 40 mil med bruten fotled. Jag tog inte av mig stöveln, den fick sitta kvar som ett gips. Jag tog mig i mål som 49:a.

Året därpå blev det ett ökenlopp i Tunisien och en 39:e plats, trots bruten handled på sista etappen.

Hon har även kört ökenlopp med bruten tumme, avslitna ledband, skadad axel och med en pinne i höger smalben. Under tävlingen med bruten handled tejpad gas-handtaget i fast läge och farten fick regleras med hjälp av kopplingen.

ÖKENLOPPEN BESKRIVER HON som en kamp om överlevnad. I Dakarrallyt, som är 1 000 mil långt, kommer ungefär hälften av de startande i mål. Vissa år inte fler än 30 procent.

– Målet är att komma över mållinjen, att överleva. Arrangörerna säger det kanske inte, men de vill ha det så, att hälften ska bort. Skulle två tredjedelar komma i mål är det för lätt och mindre exklusivt.

År 2002 debuterade hon i Dakarrallyts motorcykelklass. Efter strapatsfyllda etapper blev hon totalt 54:a och vann sin klass, standardklassen för 400 kubik.

– Jag körde med bruten hand och muskelblödning i låret.

Ibland under de olika loppen sitter hon nästan dygnet runt i sadeln. En natt klockan 03 har hon kört vilse, med start på nästa etapp bara två timmar senare. Men det går. Hon lyckas hitta fram, sova en dryg timme och står på start vid utsatt tid.

Enligt Annie Seel handlar allt om förberedelser, både mentala och fysiska. Att rusta kroppen och materialet, ha rätt utrustning och kläder, ha koll på terrängen och vara beredd på allt. Och så var det det där



med pappas efterlämnade verktygslåda.

– Om jag inte hade kunnat meka hade jag inte klarat mig. Det har verkligen varit ett framgångskoncept.

UNDER ETT LOPP slutar kopplingen fungera och allt verkar vara kört. Men då dyker en eftersläntrande fransman upp och säger "bonjour". Det visar sig, som av en lycklig slump, att han har extra kopplingslameller i packningen.

– Jag lyckades stoppa in en extra lamell och det funkade. Man ska aldrig ge upp.

Under de följande åren körde hon alla stora offroad-rallyn runt om i världen, bland annat i USA, Argentina, Egypten och Australien.

– Kroppen tog mycket stryk och när jag fick erbjudande från ett franskt stall om att åka bil 2013 nappade jag. Därefter blev det några Dakarstarter i ett engelskt team.

Så sent som 2022 fick hon kontrakt med det tyska proffsteamet X-raid, som ville skapa ett tjejteam.

– De ville ha mig med motiveringen: "Du äter inte, sover inte och gnäller inte."

TILLSAMMANS MED TYSKAN Annett Quandt vann hon sedan Dakartiteln som bästa helkvinnliga team tre gånger.

– Jag är den första kvinnan som vunnit damklassen i Dakarrallyt, både med bil och på motorcykel, säger hon med stolthet.

Hon är också stolt över att ha flyttat fram positionerna för kvinnor i Saudiarabien, där kvinnor fick köra bil först 2018.

– Jag har deltagit i flera lopp där under senare år, varit på pallen och coachat både en tjej från Irak och en från Saudiarabien, som jag vann deltävlingar med i saudiska mästerskapen. Det är en viktig förändring för kvinnor där och jätteroligt att kunna bidra.

Mingel bland branschkollegor

Under SBR:s årsmöte fanns gott om tillfällen för möten, samtal och nya kontakter mellan utställare, medlemmar och samarbetspartners.

Text & bilder: Johan Granath



Kevin Eriksson, Kevins katalysatorer, deltog på SBR:s årsmöte för första gången.



Nicklas Pålerud, Nemax Miljöhantering AB, arbetar med farligt avfall, oljor, bromsvätska och EV-batterier.



Hans Bjerkaas och Christine Pettersen, Hydrovolt, arbetar med återvinning av elbilsbatterier.



Patrik Olander, Olanders Recycling Tools AB, säljer utrustning för återvinning och slutna vätskesystem.



David Gyms-hudyan, Kat Group Sweden AB, köper katalysatorer för återvinning.



Petras Nauseda, Asta Labzentyte och Simonas Bartasis, Elemet Recycling AB, köper bland annat kretskort och katalysatorer.



Niklas Rinne, Eco Scandic Oy, tar hand om och återvinner köldmedier från AC-anläggningar.



Emma Ahlenbäck och Mikael Stiftel, Stena Recycling AB, en av årets sponsorer.



Andy Rietschel, Rebattex AB, har utvecklat en handelsplattform för begagnade elbilsbatterier.



Asmir Alibasic och Stefan Valfridsson, Galwin Bildelar AB, säljer nya bildelar.



Johan Hedström, LAVI Gruppen AB, utbildar inom högvoltssområdet.



Adis Zukanovic och John Stambeck, Wallmek i Kungälv AB visar utrustning för dränering av fordonsvätskor.



Demonteringsstationer på anläggningen i Västerhaninge. Ljust, rent och rymligt.



Platschefen i Västerhaninge, Rickard Ljungdahl, och regionchefen Eddie Jonsson.

LKQ Atracco expanderar efter flytt till ny anläggning

Demonteringsföretaget LKQ Atracco flyttade nyligen till en ny anläggning i Västerhaninge.

– Ett stort jobb och en stor investering att etablera sig på en ny plats. Samtidigt helt nödvändigt om vi vill växa och utvecklas, säger regionansvarige Eddie Jonsson.

Text & bild: Johan Granath

ETT ORDINÄRT MEN ganska grönt industriområde ligger LKQ Atraccos nya site, flyttad från Huddinge där det blev för ont om plats. Företaget har totalt ett 20-tal anläggningar i Sverige, med Hedemora i Dalarna som den nordligaste och några anläggningar i Norge.

– Här i Västerhaninge drog vi igång verksamheten runt den 1 april och är

omkring 20 anställda än så länge. Tanken är att vi här ska kunna ta emot 2 000–3 000 bilar från försäkringsbolag per år, berättar Eddie Jonsson.

Fastigheten består av en stor uppställningsyta, denna dag dränkt av vårsol, med 100-tals bilar i prydliga rader i väntan på demontering. Till fastigheten hör också en rejäl industribyggnad i gult tegel, till viss del utbyggd. Innanför de mestadels gula

väggarna har det tidigare funnits en elektrisk tillverkningsindustri, enligt Eddie Jonsson.

ATT FLYTTA VERKSAMHETEN från Huddinge, där man tidigare fanns, beskriver han som en lång och snårig process.

– Vi behöver ju en stor tomt för uppställning av skadade fordon och det är inget man hittar enkelt i södra Stock-



Filip Daag trivs i sin ganska nya arbetsmiljö där han demonterar en Volvo V70-motor med drivpaket.



Mobil bilpress på plats hos LKQ Atracco i Västerhaninge. På kort tid pressas tio karosser.

holm. Ju närmare city man kommer, desto dyrare är det. Vi måste ju driva verksamheten med vinst och här, med den här tomten, gick kalkylen ihop. Då hade vi letat i fyra år.

MEN DET VAR inte bara ekonomin som skulle gå ihop. Innan det kan bli fråga om att bygga ska en mängd olika saker utredas och falla på plats och även om anläggningen ligger på stadsplaneplanerad industrimark ställer Länsstyrelsen krav. Till exempel på omhändertagande av spill-, tvätt- och annat vatten på anläggningen.

– Därför blev vi tvungna att bygga så att vi samlar upp allt vatten från uppställningsytan och leder det till ett reningsverk som vi anlagt för rening innan det släpps ut i naturen. Dessutom har det krävts en omfattande, rätt komplicerad bullerutredning, eftersom vår verksamhet ju låter en del.

» Det här blir bra, vi trivs och är jättenöjda med att vara på plats och äntligen igång. «

Miljön på LKQ Atraccos nya anläggning i Västerhaninge skiljer sig kanske inte speciellt från andra bildemonteringsanläggningar. Men det är prydligt bland de uppställda bilarna. Då och då hörs ljudet av tre–fyra rejäla smällar när någon någonstans i närheten skjuter airbags.

DAGEN TILL ÄRA finns en mobil bilpress på plats. Pressen är en allt-i-ett-anläggning på lastbil med kran som lyfter upp rensade karosser som knölas ihop för att ta mindre plats inför vidare transport i det cirkulära flödet.

Studiebesökarna från SBR:s årsmöte rör sig fritt på området och vi går in i den tidigare industrilokalen, sannolikt byggd på 1970-talet. Där är rent, rymligt och prydligt. Stora ljusinsläpp på många håll, högt i tak och ljusa ytor gör lokalerna tilltalande. I demonteringshallen med ett tiotal demonteringsstationer är ungefär lika

många medarbetare sysselsatta med att kontrollera och demontera delar på de upphöjda bilarna.

Filip Daag är en av de anställda. Han har jobbat på LKQ Atracco sedan 2017.

– Just nu demonterar jag en V70-motor. Jag kollar olika komponenter mot ett schema för att se vad som är återvinningsbart och går att sälja.

ETT SNÄPP DJUPARE IN i byggnaden passerar vi inskrivningen, där alla komponenter registreras och fotograferas. Det mesta ser fortfarande nytt och närmast orört ut på de tre inskrivningsstationerna och i det stora intilliggande lagret är det ännu relativt glest på hyllorna, även om en och annan del tagit plats.

– Vi har ju nyss kommit igång och pallställen kommer att fyllas på efter hand, även om vi samtidigt vill ha ruljangs och omsättning på grejorna, säger Rickard Ljungdahl, som är platschef i Västerhaninge.

– Det här blir bra, vi trivs och är jättenöjda med att vara på plats och äntligen igång, konstaterar Eddie Jonsson.

FoRetur rustar för nya EU-krav

FoRetur har godkänts som producentansvarsorganisation för elfordonsbatterier. Samtidigt stärks insamlingsnätverket inför den kommande ELV-förordningen.

HOPPAS ATT ALLA har det bra och, liksom jag, ser fram emot varmare tider!

Mobility Swedens dotterbolag FoRetur har nu godkänts som producentansvarsorganisation för kategorin elfordonsbatterier, i enlighet med EU:s nya batteriförordning (2023/1542).

Bestämmelserna om hur det europeiska producentansvaret för batterier skulle införas i Sverige blev inte klara förrän i augusti 2025, så mycket har hänt på drygt ett halvår. Även flera andra europeiska länder har varit sena med att bestämma hur införandet av lagstiftningen ska gå till, eftersom EU-länderna har viss, men begränsad, möjlighet att påverka utformningen.

Även EU:s kommande ELV-förordning börjar nu bli klar och väntas träda i kraft inom kort, med högre krav på fordonsproducenter. Det innebär ett utökat producentansvar, bland annat med större och tydligare ansvar för insamling och behandling.

SOM ETT LED i förberedelserna för den kommande ELV-förordningen har FoRetur tagit över

det insamlings- och återvinningsansvar som tidigare låg på de enskilda producenterna. Tidigare hade varje producent, ofta via importörer, egna avtal med Stena Recycling AB, som i sin tur har etablerat nätverket BilRetur. Detta system kvarstår, men kompletteras nu av FoReturs utökade insamlingsnätverk genom Kuusakoski Sverige AB:s anläggningar och infrastruktur.

» **Producentansvaret blir både större och tydligare.** «

SYFTET ÄR ATT STÄRKA FoReturs förmåga att möta kraven i den kommande ELV-förordningen. Genom samarbetet med Kuusakoski Sverige AB förstärks insamlingsnätverket, särskilt i norra Sverige, vilket möjliggör en mer effektiv och riktäckande hantering av uttjänta fordon.

Mobility Sweden sammanställer också fordonsstatistik i Sverige, och personbilsmarknaden 2026 har inledningsvis varit avvaktande.

Glädjande är dock att nästan två av tre nyregistrerade bilar nu är laddbara: cirka 40 procent är elbilar och cirka 25 procent laddhybrider. En av fyra lätta lastbilar som registrerats hittills i år är eldriven. När det gäller de tunga lastbilarna är cirka 11 procent eldrivna.

Önskar alla en riktigt skön sommar!



ANNA HENSTEDT
MILJÖANSVARIG

Fler bilar in – men bara om kontroll och sanktioner fungerar

EU:s nya ELV-förordning kan bli ett viktigt steg för svensk bilåtervinning. Men fler regler räcker inte om kontroll, tillsyn och sanktioner inte fungerar i praktiken.

EEN AV DE STÖRSTA utmaningarna för svensk bilåtervinning är inte teknik, kapacitet eller kompetens i demonteringsledet. Utmaningen är betydligt mer grundläggande: för få bilar når det auktoriserade systemet. Trots tydliga regelverk fortsätter fordon att försvinna – genom export, gråzoner och bristande uppföljning. Det är detta som i EU-sammanhang kallas problemet med "missing vehicles".

EU:s nya ELV-förordning är ett försök att hantera just detta. Bakgrunden är känd en betydande andel av de fordon som avregistreras i Europa kan inte spåras till korrekt behandling. Många av dessa antas ha exporterats som "begagnade" trots att de i praktiken borde ha klassats som uttjänta fordon och farligt avfall. Resultatet blir både miljöproblem och snedvriden konkurrens.

För demonteringsledet är detta i första hand en volymfråga. Färre bilar in betyder sämre beläggning, svårare investeringskalkyler och ett system där de aktörer som följer reglerna fullt ut missgynnas i förhållande till dem som verkar i gråzon. Det underminerar hela idén om ett fungerande producentansvar och cirkulär ekonomi.

ELV-FÖRORDNINGEN INNEHÅLLER flera rätt riktade åtgärder: tydligare definitioner av när ett fordon är ett ELV, krav på vägduklighet vid export, ökad digital spårbarhet och starkare koppling mellan avregistrering och faktisk behandling. Ambitionen är att fler bilar ska styras hem till godkända auktoriserade behandlingsanläggningar.

Men här behöver vi vara tydliga regelverk i sig löser det oftast inte. Erfarenheten från dagens system visar att regler utan konsek-

vent tillsyn och påföljder inte förändrar beteenden. Fordon och fordonsdelar förekommer redan i dag frekvent i stoppen av illegal avfallsexport, men alltför ofta stannar åtgärderna vid exportförbud. Faktiska påföljder är ovanliga. Så länge risken är låg och konsekvenserna begränsade kommer läckagen att fortsätta.

DETTA ÄR AVGÖRANDE för demonteringsbranschen. Samtidigt som kraven skärps på auktoriserade aktörer mer dokumentation, mer rapportering, högre krav på spårbarhet och hantering möter

vi en verklighet där tillsynen i praktiken är svag och ojämn. Det skapar en situation där seriösa demonterare bär kostnaderna för efterlevnad, medan andra kan fortsätta konkurrera på lägre standard.

Om ELV-förordningen ska bli den vändpunkt som en del tror på krävs

därför ett tydligt skifte i tillämpning. Exportkontroll, tillsyn och sanktioner måste upp i både volym och skärpa. Det räcker inte med fler digitala system eller nya intyg om de inte används för att aktivt stoppa felaktiga flöden.

FÖRST NÅR RISKEN att bryta mot reglerna är reell kommer beteendet på marknaden att förändras. Och först då kan fler bilar nå demonteringsledet vilket i sin tur möjliggör investeringar i återbruk, materialåtervinning och ny teknik och en bransch som mår bra.

Budskapet är enkelt: ELV-lagstiftning kan ge fler bilar in.

Men bara om kontrollen fungerar och om regelbrott faktiskt får konsekvenser.

» **Först när risken att bryta mot reglerna är reell kommer beteendet på marknaden att förändras.** «

JONAS GUSTAFSSON
BRANSCHANSVARIG ELV



Klimatpolitiken missar fordonens livslängd

En stor del av bilens klimatavtryck avgörs långt efter att den lämnat fabriken. Därför måste politiken se hela livscykeln – inte bara nyförsäljningen.

EN PERSONBIL RULLAR i genomsnitt i Sverige i omkring 17 år. Under den tiden avgör service, reparationer och utbyte av delar hur länge fordonet kan användas – och hur stort dess klimatavtryck blir.

Det gör eftermarknaden till en central del av klimatomställningen.

Ändå riktas merparten av de politiska åtgärderna mot nyförsäljning. Fokus ligger på vad som sätts på vägen, inte på vad som redan rullar där.

Det är ett snävt perspektiv.

Att producera ett nytt fordon innebär betydande resursanvändning. Flera ton koldioxidutsläpp uppstår redan i tillverkningsfasen, och för elfordon står batteriet för en stor del av påverkan. Samtidigt krävs stora mängder material som stål, aluminium och olika metaller.

ATT FÖRLÄNGA LIVSLÄNGDEN på befintliga fordon minskar behovet av nya resurser och tar tillvara det som redan har producerats.

Det kräver fungerande verkstäder, tillgång till reservdelar och rätt information. Men det kräver också att hela livscykeln tas på allvar. När ett fordon inte längre kan användas behöver mate-

rial återvinnas och komponenter tas tillvara. Även där avgörs hur effektivt resurser används.

Samtidigt pågår ett omfattande arbete på EU-nivå med nya regelverk för data, hållbarhet och konkurrens. Ambitionen är ofta hög. Men helhetssynen saknas. Regelverken utvecklas var för sig, utan att fullt ut ta hänsyn till hur de påverkar arbetet i praktiken.

» **Det räcker inte att styra nyförsäljningen.** «

TILLGÅNGEN TILL FORDONSDATA är ett tydligt exempel. Regelverket säger en sak. Verkligheten i verkstäder och anläggningar visar något annat.

När tillgången begränsas blir arbetet mer komplicerat. Det som borde vara enkelt – att serva, reparera eller demontera ett fordon – kräver mer tid, mer resurser och i vissa fall speciallösningar.

Det är svårt att se hur det bidrar till en effektiv klimatomställning.

Ska politiken få genomslag behöver perspektivet breddas. Det räcker inte att styra nyförsäljningen. Förutsättningarna för att använda, underhålla, reparera och ta hand om fordon måste fungera under hela livslängden.

Annars riskerar vi att fatta beslut som ser bra ut på papperet, men som inte fungerar i verkligheten.



LARS BERGMARK
VD

KEVINS KATALYSATORER



Vi köper katalysatorer snabbt,
smidigt och till rätt pris!



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

***Verktyget din
verkstad saknar.***

LAGA *PRO*



Bildemontering blir eget fag i Norge

Etter flere års arbeid er fagutdanningen i bildemonteringsfaget nå etablert i Norge. Fra 1. august 2026 kan utdanningen føre frem til fagbrev og yrkestittelen kjøretøydemontør.

INNLEDENDE ARBEID

Arbeidet med å etablere en fagutdanning i bildemonteringsfaget startet i 2018. NBR etablerte et samarbeid med en ekstern fagperson som hjalp oss med tilretteleggingen for å fremme en søknad om å etablere fagbrevutdanningen og programmet.

Selve arbeidet med forslaget fra NBR tok 2,5 år. Mye faktainformasjon om bransjen skulle fremskaffes og analyseres av Utdanningsdirektoratet. Innledningsvis var det mye byråkrati og noe skepsis fra myndighetene til vårt forslag. Dette skyldtes at Utdanningsdirektoratet og andre instanser mente at faget var dekket av fagbrevet i bilfaget, lette kjøretøy, og gjenvinningsfaget.

NBR påviste, ut fra innholdet i de nevnte fagbrevutdanningene, at det var en rekke emner som manglet. Etter mye argumentasjon, og ikke minst sterk støtte fra NBF, Norges Bilbransjeforbund, gikk Utdanningsdirektoratet med på å utrede en ny fagutdanning i bildemonteringsfaget.

» Dette er et fag for fremtidens bærekraft. «

med arbeidstakerorganisasjoner og myndigheter. Frem til februar deltok generalsekretæren i NBR i møtene i Faglig råd for teknologi- og industrifag. Saken/forslaget ble videre sendt på høring.

Da selve beslutningen om å utarbeide utdanningsplanen ble vedtatt, overtok tre bedriftsledere arbeidet og deltok i Faglig råd for teknologi- og industrifag. Denne gruppen arbeidet direkte under Utdanningsdirektoratet. Gruppen bestod av Ola Utvik, Jarl Petter Reime og Ingve Hegerland. Arbeidsgruppen og Utdanningsdirektoratet utarbeidet selve utdanningsplanen, utformet de enkelte

fagene og laget krav og eksamensoppgaver.

FAGUTDANNINGEN KVALIFISERER TIL FAGBREV, OG YRKESTITTELEN BLIR KJØRETØYDEMONTØR

Fagutdanningen i bildemonteringsfaget, læreplanen, skal gjelde fra 1. august 2026.

NBR må fremover markedsføre denne utdanningen overfor aktuelle kandidater. De første årene regner vi med at mange ansatte i bransjen vil ta fagbrevet som privatister. De som har praksis i faget fra før, vil få dette godskrevet i fagbrevutdanningen.

NBR må, sammen med fylkeskommunenes utdanningskontorer, skaffe sensorer til faget.

Bedrifter som ønsker å ta inn kandidater til faget, må registrere seg som opplæringsbedrifter og oppfylle en del krav.

ARBEIDET MED Å LAGE PROGRAMMET I BILDEMONTNERINGSFAGET

Arbeidet med å få myndigheten til å bestemme seg for at faget skulle etableres tok 3 år. Det videre arbeide kom i gang i oktober 2019, men fra mars 2020, da pandemien oppstod, ble arbeidet satt på vent. Den første prosessen bestod av ulike møter



JAN MOLBERG

GENERALSEKRETÆR NORSKE BILRESSURSER NBR



En av arbeidsgruppens medlemmer, Jarl Petter Reime, som har arbeidet aktivt med faget og blant annet bistått Utdanningsdirektoratet de siste to årene, uttaler følgende:

«Lærefag i demontering av kjøretøy – et fag for fremtidens bærekraft.

Etableringen av et lærefag i demontering av kjøretøy er et viktig tiltak for å møte fremtidens utfordringer innen miljø og industri. Det vil bidra til å profesjonalisere en bransje som allerede spiller en sentral rolle i det grønne skiftet.

Med riktig opplæring kan morgendagens fagarbeidere bli nøkkelpersoner i arbeidet med å ta vare på ressursene våre – og samtidig skape en mer bærekraftig fremtid.

Et lærefag i demontering av kjøretøy vil kombinere praktisk arbeid med teoretisk kunnskap. Lærlinger vil blant annet få opplæring i:

- Miljøvennlig håndtering av farlig avfall
- Demontering og sortering av bildeler for gjenbruk og gjenvinning
- Bruk av verktøy og maskiner på en sikker måte
- Identifisering av komponenter som kan ombrukes
- Regelverk og dokumentasjon knyttet til avfall og kjøretøy»

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
verdald@trondelagbildeler.no

3. Grønvolds Bil-demontering

Brumunddal/Hamar
+47 623 42 800
firmapost@bildemontering.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 Biloppuggeri

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

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 / Bruktedel.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 mobiltelefon (Unifon).

Mere opplysninger om disse avtalene får dere ved å klikke på samarbeidspartnerens 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



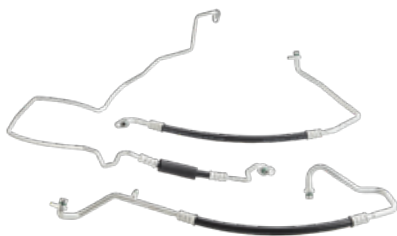
Norske Bilressurser

Nyhet!

AC slangar/rör

Bildelar enkelt, på galwin.se

galwin
BILDELAR



Återanvändning av begagnade bildelar för ett hållbart och cirkulärt samhälle

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

BILRETUR
Bilåtervinning

VI SKROTAR INGA BILAR
– VI ÅTERVINNER DEM



HÄGGS
BILDEMONTERING

www.haggs.se

0652-56 50 00

LKQ Atracco Örebro

Genom trimmade arbetsfärd och brett kunnande säkerställer vi ett 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

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

LKQ ATRACCO

Närsta generations bildelar



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

Granaths
Bilskrot
Bildemontering & Nydelsförsäljning

Vi säljer delar till både äldre och nyare bilmodeller. Bildelen kan ni antingen hämta hos oss eller få levererad via postorder, vart ni vill.

Alla delar är rengjorda och testade av oss innan de säljs.

Om ni inte hittar den del ni söker hjälper gärna vår välutbildade personal er via telefon eller e-post.



046-523 75 jorgen@granaths.se

Plantskolevägen 45 Flyinge



Hurva Bildemontering

Vi tar hand om
Er slutkörda bil

Auktoriserad

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



The Vehicle Regulation

The final text of the new Vehicle Regulation is nearly ready for publication. Now the focus shifts to interpretation, responsibility and how the new rules will affect ATFs in practice.

THE FINAL TEXT OF the Vehicle Regulation was ready on 20 June. This text will not receive any substantial amendments anymore. It is now being read by linguists and lawyers to remove any mistakes. Publication is expected in July or August this year.

DISCUSSIONS AND QUESTIONS

There are plenty of items to discuss. What will be the outcome, what will the consequences be, what is meant, and how long will it take before described obligations or rights are realized?

MAIN ITEMS

Let's try to focus on some of the important or confusing items that will probably mean big changes in how things work now. What will EPR mean? Where does the Battery Regulation take over from the Vehicle Regulation? Who will be responsible for reaching 95%?

EXTENDED PRODUCER RESPONSIBILITY

EPR will mean that activities that are mandatory but not profitable will be compensated. In the last version of the text, spare parts are mentioned alongside components. This was a bit worrying from the dismantler's perspective, but it seems costs/revenues per waste stream are meant. So, compensation is not given if the ATF makes no profit at all anymore. Of course, we need to experience the effect of the actual compensation, but parts reuse does not affect unprofitable material separation at the ATF.

INSURABILITY

Another hot item in most countries is the insurability of ATFs for liability. Often, this is refused, even by the same insurance companies that sell or even assign (E)ELVs to ATFs. As the OEMs need to set up a proper network, insurance of the ATF would then be part of EPR. This is an interesting point of view. One way or another, ATFs are both sustainable and circular. This kind of activity cannot be ruled out from insurance by companies that call themselves green.



HENK JAN NIX
GENERAL SECRETARY

BATTERIES

EELVs and even hybrid ELVs contain large li-ion batteries. Not only are the techniques complicated, but so are the laws that regulate them. There is a risk that batteries and all the related costs of separation, storage and collection will be disputed between the responsible parties, leaving the ATF in the middle. The truth is rather simple: if the battery is in the ELV, the Vehicle Regulation (VR) applies. It is the VR that also mandates that the battery needs to be taken out, stored in the right way and collected. From the moment the battery is out of the vehicle, however, the Battery Regulation (BR) applies. And so does the EPR. From the moment the waste battery is out of the ELV, costs of storage and collection need to be compensated by the battery producer.

TOTAL LOSS

» **95% recycling**
is a chain responsibility. «

Another issue with batteries or EELVs is accident vehicles from insurance companies. If an EV is a total loss and becomes an EELV, it should go to an ATF. But who is responsible for the transport to the ATF? Often ELVs are auctioned, so if an ATF buys an EELV, is the ATF responsible for it? Whether you have seen it or not, whether you have a state of health (SoH) document or not, or if something happens, is the ATF responsible? In case an EELV is assigned and transported to an ATF, it is the last owner, and thus probably the insurance company, that is responsible. But in the other cases, it is a case of a properly set-up collection network and most probably a matter of EPR. But we think this will be a discussion that will not end with one simple answer, as we have to deal with OEMs, PROs, insurance companies, transporters and ATFs. And probably authorities and rescue services may also have their opinions. So many stakeholders with different perspectives and interests never make it easy to find solutions.

RECYCLING TARGET

Reading through the text, it may appear that ATFs are responsible for reaching 95% recycling. Reaching 95% is a chain responsibility, starting with the OEM, which has to produce recyclable vehicles in the first place. Also bear in mind that, in the text, shredders are also called ATFs in some cases. So it is not the responsibility of the dismantlers only.

PERSPECTIVES

These are some examples showing that every reader can interpret things from their own perspective. Bear in mind that the text is readable, but it is also a legal text. The only right way to read the text is from the lawyers' and EC's point of view. Time and the number of court cases will show how the Regulation will be received by the various stakeholders.

EGARA will stay close to this topic and will inform its members whenever issues arise.



VI KÖPER IN OCH ÅTERVINNEN:

- 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

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



 **Skrotfrag**

Återvinner för framtiden



Aluminium



Koppar



Glas



Järn

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

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 betalsätt 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 Bilätarevinnare 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.