

BilÅtervinning

NORDISK

NR 3 | 2026

nordic car recycling

**STENA SATSAR
350 MILJONER**

Ny anläggning i Halmstad

ELV-förordningen på plats

Nya krav på demontering, spårbarhet och återbruk

TRE PRO:ER GODKÄNDA – MEN SYSTEMET BYGGS FORTFARANDE • SÄKRARE HANTERING AV ELBILSBATTERIER

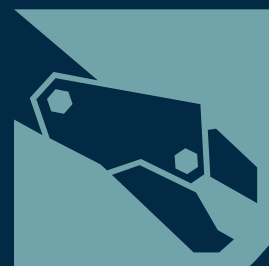


EKSPERTER I KATALYSATORER

- 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 3 2026

LEDARE

4. Nu avgörs allt av efterlevnaden

AKTUELLT

8. Notiser
10. Nu är den på plats
12. Effektiv tillsyn helt avgörande
14. PRO:er godkända – men regelverket ännu oklart
18. Stena storinvesterar i ny fragmenteringsanläggning
20. Säkrare hantering av elbilsbatterier



KRÖNIKA

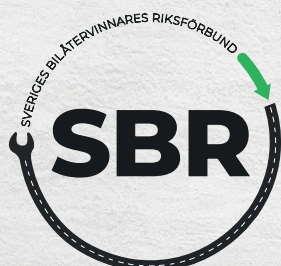
22. Lars Bergmark, Svenska Fordonsbranschen: Vägen från avfall till värde kräver samarbete
23. Jonas Gustafsson, Stena Recycling: När råvarorna blir strategiska

NYTT FRÅN NORGE

Jan Molberg, generalsekretär Norske Bilressurser NBR: Ny veileder for sikker håndtering av HV-batterier

EGARA

Henk Jan Nix: The Vehicle Regulation is published – now the real work begins



För en cirkulär och hållbar
bilåtervinning

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

Nu avgörs allt av efterlevnaden

DEN 13 AUGUSTI trädde den nya ELV-förordningen i kraft. Den 18 juni röstade Europaparlamentet igenom den, den 29 juni tog EU:s ministerråd det sista formella steget, och den 24 juli publicerades den i EU:s officiella tidning. Ett regelverk som ska forma hur vi bygger, använder och återvinner fordon ur ett cirkulärt perspektiv. En milstolpe som vi har väntat länge på, med skärpta krav på design, återbruk av delar, återvunnet material, producentansvar, spårbarhet och export av fordon som inte är trafiksäkra. Men förordningen börjar tillämpas först den 1 september 2028. Vi har alltså två år på oss, och det är nu som det verkliga arbetet börjar.

Men en förordning är aldrig starkare än sin efterlevnad. I dag når en stor del av de uttjänta fordonen aldrig en auktoriserad anläggning. De exporteras illegalt eller demonteras i gråzonen av aktörer som varken tar ansvar för miljön eller för arbetsmiljön. Som ordförande i EGARA ser jag samma mönster i land efter land, och det är precis detta EU självt sätter fingret på när EU talar om "missing vehicles". Förordningen gäller i hela EU, men efterlevnaden sker på nationell nivå. Det är där den kan falla.

DÄRFÖR VÄNDER JAG mig redan nu till kommunerna, Sveriges Kommuner och Regioner, länsstyrelserna, Regeringskansliet och Naturvårdsverket: vi måste börja arbeta med efterlevnaden i dag, inte när reglerna börjar tillämpas om två år. Tillsynen av den illegala hanteringen och verksamheten i gråzonen måste prioriteras. Det är för övrigt något som förordningen faktiskt kräver, eftersom medlemsstaterna

åläggs att ta fram riktade kontroll- och tillsynsstrategier för att upptäcka olaglig verksamhet i hela kedjan. Här har alla parter nu ett gyllene tillfälle att städa upp, och det tillfället bör vi ta.

Logiken är enkel. Seriösa demonteringsföretag står inför stora investeringar för att möta de nya kraven, inte minst för säker hantering av högspanningsbatterier och den obligatoriska demonteringen av delar. Investeringarna görs bara om det finns konkurrens på lika villkor. Tillåts oseriösa aktörer konkurrera genom att strunta i reglerna, blir det helt enkelt inte lönsamt att göra rätt. Cirkulär ekonomi byggs inte i

» **Cirkulär ekonomi byggs inte i lagtext – den byggs i praktiken av de företag som vågar investera.** «

lagtext; den byggs i praktiken av de företag som vågar investera. Förbundets ståndpunkt är därför densamma som den alltid har varit: en seriös hantering av den uttjänta bilen ska löna sig.

SAMTIDIGT FINNS DET SIFFROR som pekar åt rätt håll. Antalet fordon som förs ut ur landet fortsätter att falla kraftigt. Under perioden januari–juli i år handlar det

om 44 279 fordon, en minskning med drygt 35 procent jämfört med samma period förra året. Orsakerna är för tidiga att slå fast, men det är en utveckling jag välkomnar. Nu vill vi också se att den avspeglar sig i inflödet till våra medlemmar.

SBR och EGARA finns med hela vägen, både nationellt och i Europa. Vi har följt den här förordningen från kommissionens första förslag sommaren 2023 till den slutliga förordningen, och vi bidrar gärna till arbetet med att ta fram hur den ska efterlevas i praktiken. Vi vet var fordonen tar vägen, vi vet var de försvinner och vi vet vad som krävs på en anläggning för att göra rätt. Lika självklart är att vi kommer att stötta våra medlemmar genom hela den här resan, med kunskap, utbildning och stöd i det som de nya kraven innebär. Nu tar vi tag i hösten tillsammans.



ANDREAS FRÖSSBERG
VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR



NORDISK BILÅTERVINNING
är tidningen för SBR,
Sveriges Bilåtervinnare Riksförbund



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

ANSVARIG UTGIVARE

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

REDAKTÖR & FORMGIVNING

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

ANNONSER

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

PRENUMERATION

För prenumeration på tidningen Nordisk Bilåtervinning, mejla dina uppgifter till info@sbrservice.se. Priset är 260 kronor/år inkl. moms

TRYCK

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

Tidningen trycks på
Svanenmärkt papper.
Copyright SBR © 2021



Tidningen Nordisk Bilåtervinning utkommer med fyra nummer per år.

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



Sveriges Bilåtervinnare Riksförbund är medlem i:

› Automotive Recyclers Association
› EGARA – European Group of Automotive Recycling Associations

Ett komplett system för demonterare.

Utvecklat med branschen!

Vill du veta mer?

Besök: www.cavagent.com

ANVÄNDS BLAND ANNAT AV:

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

Maskinhandelns ledande affärssystem – nu för demonterare!

Integrerat med

 **Bildelsbasen**  **BILVISION**

 **Cavagent**

www.cavagent.com

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@jbdbildelar.se

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

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

8.
Autocirc Bildelslager
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@svenssonsildem.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

Skärpt koll på export av begagnade bildelar

Länsstyrelsen Skåne har tillsammans med kommunala tillsynsmyndigheter granskat 24 bildemonterare i Skåne, Blekinge, Kalmar och Kronobergs län. Fokus låg på hur begagnade fordonsdelar hanteras, säljs och transporteras – särskilt vid export.

En central fråga är gränsen mellan en begagnad vara och avfall. Den som exporterar fordonsdelar behöver kunna visa att delarna fungerar och är avsedda för fortsatt användning. Saknas tillräcklig dokumentation kan Länsstyrelsen tillfälligt stoppa transporten, och om underlaget inte kommer in i tid får den inte lämna Sverige.

Projektet genomfördes under 2025 och 2026 och omfattade bland annat tio inspektioner i Skåne samt fem vardera i Kalmar och Kronoberg. En informationsbroschyr togs också fram för att minska risken för att företag gör fel av okunskap. Sedan den 21 maj 2026 gäller uppdaterade EU-regler för gränsöverskridande avfallstransporter, men kraven på funktionskontroll och dokumentation består.



BILD: ISTOCK

24

bildemonterare i fyra län
granskades.

3,5×



Kemisk plaståtervinning fortfarande dyr

Kemiskt återvunnen plast kan i dag kosta upp till 3,5 gånger mer än motsvarande jungfruligt material. Det visar en ny rapport från EU-kommissionens gemensamma forskningscentrum JRC, som har granskat den ekonomiska bärkraften i pyrolys och solvolys.

Teknikerna bryter ned plastavfall till kemiska byggstenar som kan användas i ny plast. De kan därmed bli ett komplement när materialet är blandat, förorenat eller svårt att återvinna mekaniskt. Men höga energi- och förbehandlingskostnader samt begränsade materialutbyten gör att prisgapet mot fossil nyvara fortfarande är stort. För pyrolys anges materialutbyten på omkring 30–50 procent, medan vissa solvolysprocesser kan nå över 90 procent.

Trots kostnadsläget bedömer JRC att kemisk återvinning kan få en viktig roll när EU skärper kraven på återvunnet plastinnehåll. Det är relevant även för fordonssektorn: den nya ELV-förordningen ställer från 2032 krav på minst 15 procent återvunnen plast i nya fordonstyper, en andel som höjs till 25 procent 2036.

Ny vd för glykolåtervinnaren Recyctec

Linus Wessman har tillträtt som ny vd för Recyctec, som renar använd glykol vid sin anläggning i Jönköping. Han efterträder Robin Aldenholt, som går vidare till rollen som operativ chef.

Wessman började på bolaget i september 2025 och kommer närmast från tjänsten som försäljningschef. Hans första uppgift blir enligt bolaget att stärka Recyctecs position inom omhändertagande och återvinning av farligt avfall.

Glykol används bland annat som kylvätska i fordon och kan efter rening återföras till kretsloppet i stället för att behandlas som avfall.



Linus Wessman är ny vd för glykolåtervinnaren Recyctec.

43
procent



Elbilar tog 43 procent av julimarknaden

Elbilarna fortsätter att ta marknadsandelar i Sverige. Under juli ökade nyregistreringarna av elbilar med 29 procent jämfört med samma månad i fjol, och elbilar stod för nära 43 procent av alla nyregistrerade personbilar.

Hittills under 2026 är elbilsandelen knappt 42 procent, jämfört med drygt 35 procent under motsvarande period förra året. Totalt registrerades 18 684 nya personbilar i juli, cirka 6 procent fler än samma månad 2025.

För bilåtervinningsbranschen innebär den växande elbilsparken på sikt större volymer högvoltsbatterier och ett ökat behov av säker diagnostik, demontering, återbruk och återvinning.



BILD: ILLUSTRATION

Sollentuna elektrifierar hela sopbilsflottan

Sollentuna Energi och Miljö ska elektrifiera hela fordonsflottan för avfallshämtning. En ny laddstation byggs i Rotebro och de första eldrivna sopbilarna tas i drift i början av 2027. Hela flottan väntas vara utbytt under våren.

Omställningen sker genom ett nytt avtal med Nordisk Återvinning Service, där kommunen har ställt krav på att samtliga nya insamlingsfordon ska vara eldrivna. Sollentuna blir därmed en av de första kommunerna i Sverige med en helt eldriven flotta för avfallshämtning.

Begagnatmarknaden visar ljusglimtar

Bilhandeln är fortsatt pressad, men stabilare priser och en bestående efterfrågan ger vissa ljusglimtar på begagnatmarknaden. Enligt Kvdbils försäljningschef Daniel Odsberg finns det fortfarande gott om köpare, även om många bilhandlare har svårt att få lönsamhet i verksamheten.

En fungerande begagnatmarknad är också relevant för den cirkulära fordonskedjan. När fordon hålls i trafik längre ökar behovet av reparationer och prisvärda reservdelar, samtidigt som kvalitetssäkrat återbruk kan förlänga livslängden ytterligare.



BILD: ILLUSTRATION



NYA ELV-FÖRORDNINGEN:

Nu är den på plats

Den nya ELV-förordningen har trätt i kraft. Den innebär skärpta krav på bland annat demontering, spårbarhet och återvunnet material – och beskrivs av SBR som en efterlängtd milstolpe för branschen.

Text: Johan Granath

DET OFFICIELLA NAMNET är "Förordning om cirkularitetskrav för fordonskonstruktion och hantering av uttjänta fordon". Förordningen trädde i kraft den 13 augusti 2026 men börjar i huvudsak tillämpas den 1 september 2028. Fram till dess gäller i huvudsak de gamla reglerna i ELV-direktivet och 3R-typgodkännandedirektivet. I den nya förord-

ningen slås de samman till ett instrument som ska täcka ett fordon's hela livscykel.

– Det här är en milstolpe som vi har väntat länge på. Men en förordning är aldrig starkare än hur den följs och kontrolleras, säger Andreas Frössberg.

De flesta bestämmelser börjar alltså tillämpas den 1 september 2028, medan andra börjar tillämpas senare. Från 2029 gäller till exempel ett utökat producentansvar,

liksom obligatorisk demontering före fragmentering. Från samma år får fragmenteringsanläggningar inte fragmentera fordon som inte är sanerade och demonterade eller som saknar skrotningsintyg.

FRÅN 2031 FÅR begagnade fordon exporteras bara om de inte är uttjänta och är trafiksäkra. Från 2032 gäller krav på att plasten i nya fordonstyper ska bestå av minst

15 procent återvunnen plast, en andel som höjs till 25 procent 2036. Från 2032 införs även ett cirkulärt fordonspass samt designkrav som innebär att nya fordons-typer ska konstrueras så att bland annat batterier och eldriftsmotorer kan demonteras på ett oförstörande sätt.

– Att delar ska kunna tas ut på ett oförstörande sätt är en skärpning mot tidigare regler och borde innebära ökat återbruk, snarare än mer materialåtervinning, säger Andreas Frössberg.

Enligt honom blir den kanske största förändringen för demonteringsbranschen, jämfört med tidigare, den obligatoriska demonteringen.

– Det är sannolikt den bestämmelse som kommer att ändra det dagliga arbetet mest och den som branschen har lagt mest kraft på i förhandlingarna.

EN AUKTORISERAD DEMONTERINGSANLÄGGNING ska enligt den nya förordningen ta ut komponenter enligt en fastställd lista efter sanering men innan fordonet fragmenteras eller pressas. På listan finns bland annat fordonsbatterier, andra batterisystem, eldriftsmotorer, kablage och motorblock, liksom minst 70 procent av glaset från vind-, sido- och bakrutor.

Det betyder att fragmenteringsledet blir en kontrollpunkt, menar Andreas Frössberg.

– Från den 1 september 2029 får fragmenteringsanläggningar inte längre fragmentera fordon som saknar dokumenterad sanering, demontering eller skrotningsintyg – och måste anmäla den som lämnat in ett sådant fordon till tillsynsmyndigheten.



DET FINNS DOCK två undantag från demonteringskravet, och dessa är resultatet av demonteringsbranschens påverkansarbete. Kravet på oförstörande demontering gäller inte om en anläggning kan visa att kostnaden är oproportionerlig och inte ger de intäkter som återbruk väntas ge.

Det andra undantaget innebär att demonteringskravet inte gäller vissa utpekade delar, till exempel motorblock, växellåda och stötfångare, om det går att bevisa att efterfragmenteringsteknik separerar materialet lika effektivt som manuell hantering. Undantagen riktar sig till demonteringsanläggningen, inte till fragmenteraren.

Enligt Andreas Frössberg ligger bevisbördan på demonteringsanläggningen, inte på myndigheten. Den som vill utnyttja ett undantag måste därför dokumentera det. Anläggningen ska också föra register med VIN-nummer över varje fordon som fragmenterats utan föregående demontering.

– Det innebär en ny administrativ börda som riskerar att drabba mindre aktörer hårdare än större.

DEN ANDRA STORA FÖRÄNDRINGEN är det utökade producentansvaret, med en gränsoverskridande mekanism, som innebär ett ökat organisatoriskt och finansiellt ansvar för producenterna. En tredje viktig omdaning är att ”missing vehicles”, försvunna fordon, prioriteras högre. Detta sker genom högre krav på spårbarhet, överlåtelsedokumentation och kontroll.

– När ett fordon uppfyller kriterierna för att vara uttjänt, alltså avfall, får det inte längre säljas som begagnat fordon eller exporteras. Det här är den viktigaste

punkten för seriösa aktörer i branschen. Konkurrensen från gråzonskrotning* har varit ett problem i decennier.

En fjärde viktig punkt är enligt Andreas Frössberg att EU-rätten nu reglerar och definierar när ett fordon är avfall. En femte viktig punkt är kravet från 2031 på att begagnade fordon som exporteras måste vara trafiksäkra.

– Skillnaden blir att bevisbördan hamnar på exportören som ska kunna styrka att fordonet uppfyller kraven.

EN HISTORIA VÄRD att lyfta i sammanhanget är den om katalysatorerna, menar

Andreas Frössberg. I det ursprungliga förslaget till regelverk fanns katalysatorer med på en lista över komponenter som inte fick återanvändas alls.

– Där reagerade SBR och den europeiska branschorganisationen EGARA direkt: ett generellt återbruksförbud är fel väg om återanvändning kan ske miljö- och produktsäkert.

I den förhandlade slutversionen står avgasefterbehandlingssystem – däribland katalysatorer och partikelfilter – visserligen kvar på listan, men med ett viktigt tillägg. Förbudet gäller inte om delen uppfyller kraven i den återkommande trafiksäkerhetsprovningen enligt artikel 4 i direktiv 2014/45/EU. Det öppnar för fortsatt återbruk av fungerande katalysatorer.

– Det här är ett konkret exempel på att branschens påverkansarbete har fått genomslag i förordningens sluttext.

** Gråzonskrotning: auktoriserade anläggningar som inte följer alla regler och som undgår tillsyn. Detta till skillnad från svartskrotning, som är direkt olaglig demontering.*

ELV-FÖRORDNINGEN Viktiga datum



NYA ELV-FÖRORDNINGEN

Effektiv tillsyn helt avgörande

För att ELV-förordningen ska få effekt krävs en fungerande nationell tillsyn, enligt Andreas Frössberg. Men regeringen har ännu inte beslutat vilken eller vilka myndigheter som ska ansvara för det nationella genomförandet av förordningen.

Text: Johan Granath

ENLIGT ANDREAS FRÖSSBERG är siffrorna på EU-nivå mycket tydliga. Varje år försvinner omkring 3,5 miljoner fordon spårlöst från EU:s vägar – avregistrerade utan att någon vet var de har tagit vägen.

– Det handlar alltså inte om en svensk företeelse eller ett randfenomen, utan är ett strukturellt problem inom unionen, säger Andreas Frössberg.

Han menar att den nya ELV-förordningen kan fungera väl, men att dess genomslag är helt beroende av hur regelverket efterlevs på nationell nivå.

– Förordningar och regelverk är aldrig starkare än hur myndigheter och rättsväsende kontrollerar och följer upp dem. Därför måste vi på nationell nivå börja arbeta med efterlevnaden i dag, inte när reglerna börjar tillämpas. Då kan det redan vara för sent.

I DAG KOMMER en stor del av ELV-fordonen aldrig ens till en auktoriserad demonteringsanläggning, enligt Andreas Frössberg. I stället exporteras de illegalt eller skrotas illegalt av aktörer som varken är auktoriserade bilskrotare eller har anmält verksamheten till kommunen.

Samtidigt står SBR:s medlemmar inför stora investeringar för att klara nya krav som bland annat handlar om säker hantering av högvoltsbatterier, obligatorisk demontering, dokumentation och spårbarhet. De investeringarna kommer bara att ske om konkurrensen är på lika villkor, menar Andreas Frössberg.

– Om oseriösa aktörer kan fortsätta att konkurrera genom att strunta i reglerna blir det inte lönsamt för våra medlemmar och andra seriösa aktörer att göra rätt. Därmed riskerar förordningen att straffa just de företag som den var tänkt

att premiera.

JAKOB RINDEGREN ÄR handläggare på Naturvårdsverket. Myndigheten vägleder tillsynsmyndigheterna och ansvarar för register, statistik och rapportering till EU. Han svarar skriftligt på frågor om hur myndigheten arbetar för en effektiv tillsyn:

”Tillsynen av bildemonterare ligger hos de lokala tillsynsmyndigheterna, normalt sett kommunerna. Och det är länsstyrelserna som sköter auktorisationen. Samtidigt är Naturvårdsverket involverat i olika

projekt kring att motverka avfallsbrottslighet och har en tillsynsvägningsroll.”

Dessa förhållanden kommer att fortsätta gälla även under den nya ELV-förordningen.

SOM EXEMPEL NÄMNER Jakob Rindegren ett regeringsuppdrag om fortsatt samverkan mellan myndigheter och om att underlätta informationsutbytet dem emellan. Därtill handlar det om vägledning för tillsyn mot illegal avfallshandtering och om att effektivisera arbetet för att ”ytterligare begränsa brottsligheten inom avfallsområdet”.

Enligt Jakob Rindegren har regeringen* dock ännu inte beslutat vilken eller vilka myndigheter som ska ansvara för det nationella genomförandet av ELV-förordningen.

”Men det kommer antagligen att krävas mer arbete för att kunna svara på om det behövs kompletterande nationella regeländringar som påverkar tillsynen. Om SBR har synpunkter på vad som kan behövas är det förstås välkommet. Tyvärr har vi nog inte jättemycket mer att tillägga för tillfället.”

** Regeringskansliet är den myndighet som bereder regeringens ärenden, bland annat nya lagar och förordningar.*

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*



PRO:er godkända – men regelverket ännu oklart

Nu finns tre producentansvarsorganisationer som är godkända av Naturvårdsverket. Dessa är Batteriretur, Batterikretsen och FoRetur. Till dem kan producenter, till exempel biltillverkare, ansluta sig för hantering av fordonsbatterier. Men hur systemet ska fungera praktiskt är ännu inte helt klart.

Text: Johan Granath



PRODUCENTANSVAR FÖR BATTERIER

Från förordning till fungerande system

2023

17 AUGUSTI

EU:s batteriförordning träder i kraft

2025

18 AUGUSTI

Reglerna om producentansvar börjar tillämpas

2026

MITTEN AV APRIL

Tre godkända PRO:er finns att ansluta sig till

NU

2026

Det praktiska systemet byggs fortfarande upp

EN PRODUCENTANSVARSORGANISATION (PRO) är en del av det system som EU:s batteriförordning fastställer. Syftet är att producenterna ska vara registrerade och rapportera de batterimängder som de sätter på marknaden samt se till att uttjänta batterier samlas in och hanteras. För vissa batterikategorier, däribland elfordonsbatterier, införs dessutom individuella batteripass. Om ett batteri får ett nytt användningsområde, till exempel används som energilagring, kan producentansvaret flyttas.

Flera av de intervjuade i den här artikeln betonar dock att mycket inom området producentansvar för fordonsbatterier ännu är oklart. Enligt Anna Henstedt, vd för FoRetur, är systemet ännu inte helt på plats. FoRetur är ett helägt dotterbolag till Mobility Sweden.

– Men poängen med producentansvar är att inga batterier ska försvinna. Det är producentansvarsorganisationens ansvar att se till att batterierna registreras när de sätts på marknaden och att det noteras när de försvinner från den, säger hon.



I SIN ANSÖKAN till Naturvårdsverket fick FoRetur

Anna Henstedt, vd för FoRetur

»Vi är igång men det är som att vi bygger vägen samtidigt som vi åker på den.«

bland annat uppge hur det egna insamlingssystemet skulle se ut. Som PRO har organisationen också knutit till sig avfallshanteringsaktörer som samlar in och återvinner fordonsbatterier, enligt Anna Henstedt. I FoReturs fall handlar det om Hydrovolt AS och Stena Recycling AB.

– Men som sagt, systemet är långt ifrån färdigt ännu. Det är nya och olika utmaningar för alla inblandade parter. Även för Naturvårdsverket är detta ett nytt ansvar som läggs på dem. Som PRO för FoRetur dialog med bland andra SBR om förutsättningarna för batterihanteringen hos bildemonterare, säger Anna Henstedt.

ÄVEN BATTERIKRETSEN, som är ett helägt dotterbolag till El-Kretsen, är producentansvarsorganisation. El-Kretsen är PRO för elutrustning och Batterikretsen för batterier.

Kristina Eriksson är affärsområdesansvarig för batterier på Batterikretsen. Hon konstaterar att med producentansvaret följer krav och ansvar och att mycket händer inom området just nu.

– Vi är i en uppstartsfas och det praktiska insamlingssystemet är fortfarande i sin linda. Men vi har en dialog med producenterna och har handlat upp insamlingstjänster.

Hon kan tänka sig att Batterikretsen sluter avtal direkt med bil-



Kristina Eriksson, affärsområdesansvarig för batterier på Batterikretsen

demonterare eller med en organisation som samlar deras intressen.

– Det finns olika varianter. Vi

för dialog med kommunerna och förhandlar ett standardavtal i en grupp där kommunernas branschorganisation Avfall Sverige ingår. Däremot sluter vi sedan avtal med respektive kommun eller kommunalt renhållningsbolag, beroende på hur återvinningen i den kommunen drivs. Kanske blir det något liknande med bildemonterarna.

DEN TREDJE PRO:N som Naturvårdsverket har godkänt är Batteriretur, där verksamhetschefen heter Carl Ranhög.

– Vi är igång men det är som att vi bygger vägen samtidigt som vi åker på den, säger han. Regeringen var sen, liksom Naturvårdsverket – alla var sena – men vi försöker göra så bra som möjligt, trots att inte alla spelregler är på plats.

PRO:ernas uppdrag fungerar enligt Carl Ranhög genom att aktören med ursprungligt ansvar, till exempel en fordonsproducent, ingår ett avtal om överföring av ansvar. PRO:n hanterar i huvudsak registrering och rapportering, medan insamling och omhändertagande av batterier sköts genom kommersiella avtal med olika



Carl Ranhög, verksamhetschef på Batteriretur

Fakta

Enligt batteriförordningen finns det fem batterikategorier:

- 1) **Bärbara batterier**, t.ex. mobilbatterier,
- 2) **Batterier för lätta transportmedel**, t.ex. batterier till elcyklar,
- 3) **Startbatterier**, bland annat bilbatterier,
- 4) **Industriebatterier** för t.ex. energilager och
- 5) **Elfordonsbatterier** för bland annat el- och hybridfordon.

FoRetur är PRO för kategori 5, Batterikretsen för samtliga kategorier och Batteriretur för start- och industriebatterier, det vill säga kategorierna 3 och 4.

BATTERIPASS: Från den 18 februari 2027 ska varje batteri för lätta transportmedel, varje industriebatteri med en kapacitet över 2 kWh och varje elfordonsbatteri som sätts på marknaden eller tas i bruk ha ett elektroniskt batteripass. Kravet omfattar alltså inte samtliga batterikategorier.

avfallsaktörer, till exempel Stena Recycling och Boliden Bergsöe.

EN VIKTIG NYHET är enligt honom att regelverket också kräver att aktörer, till exempel bildemonterare, för att få hantera batterier måste ha ett uppdragsavtal, ett slags tillstånd, från en PRO för att hantera "deras" batterier. Det är dock något annat än ett producentansvaravtal.

– Det gäller till exempel aktörer som vill testa eller sälja batterier. Det här är något jag tror att många ännu inte är medvetna om men som är viktigt, säger Carl Ranhög.

Enligt Jakob Rindegren, som är handläggare på Naturvårdsverket, är systemet med producentansvarsorganisationer på plats i och med att det nu finns tre godkända PRO:er.

– De regler inom batteriförordningen som gäller producentansvar trädde i kraft redan i augusti 2025. Men eftersom det var först då det gick att ansöka om att bli PRO har det tagit lite tid, fram till mitten av april i år, innan det faktiskt funnits PRO:er att ansluta sig till, säger han.

Naturvårdsverkets roll är nu att vägleda och informera om vad producentansvaret innebär. Dock återstår några regeringsbeslut i frågan om eventuella sanktioner för den eller de som inte lever upp till sitt ansvar, enligt Jakob Rindegren. Det handlar bland annat om sanktionsavgifter och avgifter för marknadskontroll.



Jakob Rindegren,
handläggare på Naturvårdsverket



ELEMET

RECYCLING

VI KÖPER IN OCH ÅTERVINNER:

- **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

BYGGER NYTT I HALMSTAD

Stena storinvesterar i ny fragmenteringsanläggning

Stena Recycling investerar omkring 350 miljoner kronor i en ny fragmenteringsanläggning i Halmstad.

– Det går i linje med ELV-förordningen men investeringen görs också av andra skäl och för andra ändamål, säger Johan Tegbring, produktionschef på Stena Recycling.

Text: Johan Granath

DEN NUVARANDE FRAGMENTERINGSANLÄGGNINGEN i Halmstad är från första halvan av 1970-talet men har under årens lopp uppdaterats flera gånger. Den har enligt Stena tjänat företaget och återvinningen väl men inom några år är det dags för pension.

– Den kan väl sägas ha nått sin tekniska maximala livslängd. Investeringen i en ny anläggning bidrar bland annat till ökad säkerhet, bättre miljöprestanda och att vi kan möta högre kundkrav, säger Johan Tegbring.

Bygget av Stena Recyclings nya fragmenteringsanläggning har påbörjats och den ska tas i drift under 2027. Anläggningen kommer att ha kapacitet att hantera

hela 300 000 ton järnskrot per år, varav en stor del utgörs av ELV-fordon.

– Den ska hantera en mängd olika metallrika fraktioner, exempelvis ELV-fordon, skrot från kommunernas återvinningscentraler och järn- och metallfraktioner från industrin. Det är en blandning som vi kallar komplex skrot där en stor del av metallen kommer från ELV-fordon.

FÖRENKLAT KAN FRAGMENTERINGS-PROCESSEN beskrivas i tre steg. Först förbehandlas och kontrolleras materialet. Därefter kvarnas det i fragmenteringsanläggningen, så att bilen eller metallskrotet delas upp i mindre bitar. Efter fragmenteringen sorteras materialet i flera steg med

hjälp av exempelvis magneter, siktar, luftseparering och annan separeringsteknik. Järnmetaller skiljs ut först. Därefter sorteras andra metaller, till exempel aluminium och koppar, samt plast och restfraktioner. Syftet är att få ut så rena råvaror som möjligt, som kan levereras tillbaka till industrin.

HITTILLS HAR STENA FRAGMENTERAT mellan 80 000 och 100 000 ELV-fordon per år i sina tre svenska anläggningar, enligt Johan Tegbring. Han konstaterar att den nya anläggningen kommer att hantera stora mängder metall:

– I runda tal handlar det om ungefär 1 500 ton per dag, vilket motsvarar ungefär 1 500 ELV-fordon.

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 eklunds.se



Visionsbild över Stena Recyclings planerade fragmenteringsanläggning i Halmstad, som beräknas tas i drift under 2027.
BILD: Stena Recycling

EN MODERNARE ANLÄGGNING bidrar enligt honom till renare råvaror, bättre sortering och överlag ökad återvinning av material.

– I slutändan innebär det renare fraktioner av till exempel olika slags järn, aluminium, koppar och andra metaller, liksom ökad klimat- och miljönytta.

En stor del, omkring 70 procent, utgörs av järn som levereras vidare till stålverk – material som blir råvara i ny industriell produktion. Återvunnet järn med rätt kvalitet spelar enligt Stena en central roll i omställningen till en mer resurseffektiv stålproduktion, eftersom

det minskar behovet av jungfruliga råvaror och reducerar energianvändningen i processen.

»Investeringen i en ny anläggning bidrar bland annat till ökad säkerhet, bättre miljöprestanda och att vi kan möta högre kundkrav.«

NÄR DEN NYA fragmenteringsanläggningen tas i drift under 2027 kommer den att ha högre kapacitet, ökad driftsäkerhet och förbättrad miljöprestanda jämfört med sin föregångare. Skiftet kommer därmed också att innebära en förbättrad arbetsmiljö, som blir renare och tystare med mindre spridning av damm och partiklar. Den nya tek-

niken kräver dessutom färre manuella insatser i produktionen, vilket minskar

riskerna och bidrar till en tryggare arbetsmiljö.

DEN KOMMANDE ANLÄGGNINGEN svarar också upp mot de nya krav som gäller för hantering av ELV-fordon. Det handlar till exempel om möjligheten att använda efterfragmenteringsteknik. Om det går att bevisa att sådan teknik separerar materialet från ett ELV-fordon lika effektivt som manuell demontering så är sådan teknik tillåten.

– ELV-förordningen är inte ett direkt skäl till den här investeringen men vi är förstas medvetna om förutsättningarna och möjligheterna.

Investeringen är en satsning för framtiden, menar Johan Tegbring, i en utveckling som går mot ökad kvalitet, högre effektivitet och det som är bäst för miljö och klimat.

– Det här är en möjlighet och ett måste för att vi ska kunna göra det bästa vi kan i miljö- och klimatfrågan.

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





Säkrare hantering av elbilsbatterier

Över 80 bilåtervinnare och andra branschrepresentanter samlades i norska Hobøl för en säkerhetsdag om hantering, lagring och transport av elbilsbatterier. SBR deltog när teori varvades med praktiska demonstrationer – bland annat av riskerna vid en batteribrand.

Text: Hydrovolt | Bearbetning: Redaktionen



BILDER: Hydrovolt

MARS ARRANGERADE Norske Bilressurser och Hydrovolt en säkerhetsdag på If:s säkerhetscenter i Hobøl i Norge. Norske Bilressurser är branschorganisation för norska bilåtervinnare, medan Hydrovolt arbetar med återvinning av högenergibatterier, bland annat från elbilar.

Under dagen fick deltagarna en introduktion till brandteori med fokus på elbilsbatterier. Vid två praktiska stationer gick instruktörerna igenom hur batteriernas säkerhet bedöms och hur de ska emballeras inför transport till en behandlingsanläggning.

Dagen avslutades med en demonstration av vad som kan hända om ett elbilsbatteri börjar brinna. Instruktörerna gick även igenom riskmoment, släcktaktik och rutiner vid batteribrand.

NÄR ETT ELBILSBATTERI tas ur ett fordon uppstår både berörings- och brandrisker. Det

ställer krav på rätt kompetens, utrustning och arbetsrutiner. Batterierna innehåller stora mängder energi och har vanligtvis en spänning på 300–400 volt. Vissa batterisystem kan ha en spänning på uppemot 800 volt.

Batterierna innehåller dessutom hälso- och miljöfarliga material som kan orsaka skador om de läcker ut. Riskerna ökar om ett batteri har utsatts för exempelvis en kollision, brand, hög temperatur, vatten eller andra fysiska påfrestningar. Skadorna behöver inte vara synli-

ga utifrån men kan ändå påverka batteriets stabilitet.

HYDROVOLT PRESENTERADE också sin vägledning för hur elbilsbatterier ska förberedas inför transport. Företaget leder dessutom arbetsgruppen NK 21/120 inom Norsk Elektroteknisk Komite, NEK. Gruppen arbetar med att ta fram ett gemensamt tillvägagångssätt för klassificering och dokumentation av batteriernas tillstånd och risknivå inför transport.

Syftet är att göra valet av emballering och transportsätt enklare och säkrare

samt bättre anpassat till den faktiska risken. Transport av farligt gods på väg och järnväg regleras genom ADR respektive RID.

Säkerhetsdagen hölls i anslutning till Norske Bilressursers landsmöte. Ambitionen är att arrangera en motsvarande dag för branschen varje år.

»Skador på batterier är inte alltid synliga utifrån – men kan ändå påverka stabiliteten.«

Vägen från avfall till värde kräver samarbete

Den nya ELV-förordningen ger verkstäder och bildemonterare en viktigare roll. När fordonsindustrin blir cirkulär måste hela värdekedjan hänga ihop.

NÄR DEN NYA ELV-förordningen nu är beslutad är det lätt att fastna i procentsatser, rapporteringskrav och nya administrativa regler. Men bakom paragraferna finns en betydligt större förändring.

EU har i praktiken slagit fast att framtidens fordonsindustri måste bli cirkulär. Och i den cirkulära ekonomin får både verkstäder och bildemonterare en betydligt viktigare roll än tidigare.

Under många år har vi talat om återvinning som slutstationen för ett fordon. Först när fordonet inte längre kunde användas tog återvinnaren vid. Den nya förordningen signalerar ett annat synsätt. Fokus flyttas uppåt i värdetrappan, mot återanvändning, renovering och återtillverkning av komponenter innan materialåtervinning blir aktuell.

DET ÄR EN UTVECKLING som borde välkomnas av hela vår bransch.

Varje reservdel som kan återanvändas innebär att resurser och energi sparas och att klimatutsläpp undviks. Varje komponent som kan renoveras eller återtillverkas minskar behovet av nya råvaror. Och varje verkstad som vågar erbjuda återbrukade eller renoverade delar bidrar till att göra cirkulariteten konkret för kunden.

Men detta kan ingen aktör göra ensam.

Bildemonteraren behöver verkstaden för att skapa efterfrågan på de delar som demonteras. Verkstaden behöver monteraren för att få tillgång till kvalitetssäkrade komponenter. For-

donstillverkarna behöver båda för att nå de cirkulära mål som nu byggs in i lagstiftningen.

Det är därför jag tror att det viktigaste ordet i den nya ELV-förordningen egentligen inte är återvinning.

Det är samarbete.

HISTORISKT HAR OLIKA DELAR av fordonsbranschen ibland arbetat parallellt snarare än tillsammans. Men om Europa menar allvar med att skapa en verkligt cirkulär fordonssektor måste värdekedjan hänga ihop. Informationen om delar måste fungera. Logistiken måste fungera. Förtroendet måste fungera.

Och kanske viktigast av allt: kunden måste känna sig trygg med att en återanvänd eller renoverad del är ett professionellt och hållbart val.

I Norden har vi goda förutsättningar att visa vägen. Vi har kunniga verkstäder, professionella monterare och en lång tradition av miljöarbete.

Det ger oss ett försprång när cirkulär ekonomi går från vision till verklighet.

Den nya ELV-förordningen innebär förstås nya krav. Men den innebär också en möjlighet att flytta fokus från avfall till värde.

För i slutändan handlar cirkularitet inte om att ta hand om det som är förbrukat. Den handlar om att se potentialen i det som fortfarande kan användas. Och där möts verkstaden och monteraren i samma uppdrag: att ge produkter, komponenter och material ett längre liv.

Det är inte bara bra miljöpolitik.

Det är också god affärslogik.

»Det är inte bara bra miljöpolitik. Det är också god affärslogik.«



LARS BERGMARK
VD

När råvarorna blir strategiska

Metallerna i dagens uttjänta fordon blir allt viktigare för morgondagens industri. Det ger bildemonterarna en ny strategisk roll.

SOMMAREN GÅR MOT sitt slut och hösten står för dörren. Med den kommer nya möten, beslut och strategiska frågor för vår bransch.

En av de viktigaste handlar om råvarorna. När materialförsörjning, klimatkrav och cirkulära flöden får större betydelse behöver vi också se på den uttjänta bilen med nya ögon. Under många år har värdet i en uttjänt bil främst handlat om reservdelar och skrotpriser. Men i takt med att europeisk självförsörjning och industrins klimatomställning klättrar högre upp på agendan får innehållet i våra fordon en ny strategisk betydelse.

Stål, aluminium och koppar är inte längre bara råvaror bland andra. De är centrala resurser i ett mer elektrifierat och hållbart samhälle. Samtidigt påverkas marknaden av geopolitik, handelshinder, energipriser och stora investeringar i energi- och försvarsinfrastruktur. För några år sedan kunde metallmarknaden ofta förklaras av konjunktur och industriproduktion. I dag handlar det lika mycket om tillgång, ursprung, kvalitet och klimatprestanda.

KOPPAR ÄR ETT TYDLIGT exempel. Elektrifieringen kräver stora mängder koppar i elbilar, elnät, laddinfrastruktur och energilagring. Därför får metallen som återvinns ur dagens fordon en mer central roll i morgondagens energisystem.

En liknande utveckling ser vi för aluminium. Fordonstillverkare arbetar med lägre vikt, bättre energieffektivitet och minskade utsläpp genom hela livscykel. Eftersom primäraluminium kräver mycket energi blir återvunnet aluminium en viktig konkurrensfaktor.

Även stålet står inför en förändring. Diskussionen om grönt stål har fått stor uppmärksamhet, samtidigt som betydelsen av skrot och andra cirkulära metallflöden ökar. Framtidens konkurrenskraft handlar om att säkra material med rätt kvalitet och lägre utsläpp i värdekedjan.

STENA RECYCLING GENOMFÖR nu en omfattande satsning på fragmenteringsverksamheten i Halmstad. Investeringen ska

förbättra återvinningen och höja kvaliteten på de metaller som återförs till industrin. För bilåtervinningskedjan är det en viktig pusselbit. Ju bättre vi kan sortera, separera och förädla material från uttjänta fordon, desto större blir möjligheten att använda dem i nya produkter med höga kvalitetskrav.

För stålindustrin innebär det ökade möjligheter att använda mer cirkulärt material i produktionen av grönt stål. För aluminium och koppar handlar det om stabila flöden som minskar behovet av primär utvinning och stärker tillgången till metaller med bättre klimatprestanda.

»I en cirkulär ekonomi blir bildemonteraren den första länken i nästa värdekedja.«

FÖR BILDEMONTERINGSBRANSCHEN INNEBÄR utvecklingen både möjligheter och ansvar. Historiskt har fokus varit att ta hand om uttjänta fordon på ett miljörätt sätt. Det kommer även fortsättningsvis att vara centralt, men framöver får kvalitet, spårbarhet och materialseparering större betydelse för branschens roll i industrins försörjningskedja.

Ju högre krav industrin ställer på återvunnet material, desto viktigare blir det att materialen kan dokumenteras, hanteras och levereras med rätt kvalitet. Här har Sveriges auktoriserade bildemonterare en stark position. Kunskapen finns redan i dag. Frågan är hur vi tillsammans utvecklar den kunskapen för framtidens krav.

NÄR EUROPA SÖKER LÖSNINGAR på framtidens försörjningsutmaningar riktas blickarna ofta mot nya gruvor, ny teknik och internationella handelsavtal. Samtidigt finns redan en betydande del av de metaller som behövs mitt ibland oss.

I en cirkulär ekonomi blir bildemonteraren den första länken i nästa värdekedja. När konkurrensen om metaller hårdnar och kraven på klimatprestanda ökar blir de aktörer som kan säkra rätt materialflöden alltmer strategiskt viktiga.

Där har Sveriges bildemonteringsbransch en viktig roll att spela – inte bara för återvinningen av gårdagens bilar, utan för försörjningen av morgondagens industri.



JONAS GUSTAFSSON
BRANSCHANSVARIG ELV

Ny veileder for sikker håndtering av HV-batterier

Norske Bilressurser samler regelverk og praktiske rutiner for håndtering av høyvoltbatterier i én ny veileder. Målet er å forebygge ulykker og skader på personell og materiell.



Den nye veilederen skal gi ledere, mottakspersonell og mekanikere en samlet oversikt over krav og rutiner for trygg håndtering av høyvoltbatterier.
ILLUSTRASJON: OpenAI



BAKGRUNNEN FOR DOKUMENTET

Norske Bilressurser (NBR) har, etter et vedtak på landsmøtet i 2026, satt i gang arbeidet med en sikkerhets- og prosedyreveileder. Bakgrunnen er behovet for et oppdatert dokument som forklarer regelverket og de praktiske rutinene for arbeid med høyvoltbatterier (HV-batterier).

HVEM TRENGER VEILEDEREN?

Veilederen er først og fremst rettet mot daglige ledere, som får en oversikt over krav til kompetanse og ansvar, og over hvor regelverket finnes. Også mottakspersonell og mekanikere skal sette seg inn i innholdet for å unngå feilvurderinger og forebygge ulykker.

FORMÅLET MED DOKUMENTET

Formålet er å gi en kort og praktisk veiledning for trygg håndtering av HV-batterier, slik at ulykker og skader på personell og materiell kan unngås. Veilederen dekker de viktigste rutinene, men ikke alt. Utfyllende rutiner inngår i bedriftens sertifisering, for eksempel BD, ISO eller tilsvarende.

Dokumentet inneholder hyperlenker til kilder som kan åpnes på mobiltelefon eller PC. Det skal være kort og konsist og fungere som et praktisk oppslagsverk for alle som arbeider med HV-batterier.

REGELVERK OG VEILEDNING PÅ OMRÅDET

Regelverket er fragmentert og finnes i flere lover, forskrifter, veiledere og bransjedokumenter. Veilederen samler henvisninger til blant annet:

EUs batteriforordning og norsk gjennomføring. Den nye norske batteriforskriften skal gjennomføre forordningen i norsk rett. **Miljødirektoratet.** Brev og veiledning fra direktoratet. **Avfallsforskriften.** Kapittel 3 om kasserte batterier og kapittel 4 om kasserte kjøretøy.

Norsk Elektroteknisk Komite (NEK). NEK VL 21:2025 om gjenbruk av brukte elbilbatterier, samt arbeidet i NK 21/120 med VL 21 A om klassifisering av batteriers tilstand og risiko før transport. Den nye veilederen er planlagt publisert høsten 2026. NBR deltar i arbeidet.

Elsikkerhet. Forskrift om sikkerhet ved arbeid i og drift av elektriske anlegg (FSE).

Transport. ADR/RID-regelverket for transport av farlig gods.

Felles bransjemateriell. Brosjyren utarbeidet av Bilimportørenes Landsforening (BIL), Autoretur, DSB, Norges Bilbransjeforbund, Norske Bilressurser og Batteriretur.

Forurensningsloven. Paragraf 11 og 29.

Produsentkrav. Regler og prosedyrer utarbeidet av produsentene av kjøretøy og batterier.

ÉN SAMLET OVERSIKT

Det er et stort behov for å samle reglene og henvisningene i ett dokument. Dette er behovet veilederen skal svare på når den etter planen sendes ut i begynnelsen av september.

»Målet er å samle et fragmentert regelverk i én kort og praktisk veileder.«

VEILEDERENS HOVEDPUNKTER

Dokumentet tar for seg sikkerhet, mottak av elbil steg for steg, kontrollpunkter ved diagnose og tilstandsvurdering, lagringsbestemmelser, kompetansekrav, beredskap og håndtering av uhell, returordningen for batterier til gjenvinning, produsentansvar ved gjenbruk av HV-batterier samt regelverk og kilder.

FERDIGSTILLES I AUGUST

Styret i NBR skal etter planen godkjenne sikkerhets- og prosedyreveilederen endelig på styremøtet i slutten av august 2026. Det tas forbehold om at dokumentet kan bli justert før publisering.



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
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 Biloppbaggeri

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 / Bruktadel.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 samarbeidspartneres logoer på vår nettside. Linker til de forskjellige samarbeidspartnere vil da vises.

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



Norske Bilressurser



För en cirkulär och hållbar
bilåtervinning

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

Nyhet!

AC slangar/rör

Bildelar enkelt, på galwin.se

galwin
BILDELAR



**VI SKROTAR INGA BILAR
– VI ÅTERVINNER DEM**



HÄGGS
BILDEMONTERING

www.haggs.se

0652-56 50 00

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

BILRETUR
Bilåtervinning



Söderberg
& Partners

Vi är SBRs samarbetspartner och erbjuder
medlemsföretagen marknadens bästa försäkringsskydd

- Företagsförsäkring
- Gruppförsäkring
- Motorfordonsförsäkring
- Sjukvårdsförsäkring

Kontakta oss när det gäller era försäkringar

Tel: 026-61 51 00

E-post: fredrik.stahlberg@soderbergpartners.se

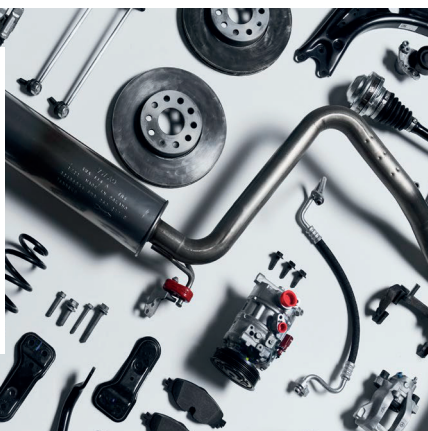


LKQ Atracco Örebro

Genom trimmade arbetsflöden och brett
kunskaps- och säkerhetsstämmer 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 återvinningsskiften

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



LKQ ATRACCO

Nästa generations bildelar

Hurva Bildemontering

Vi tar hand om
Er slutkörda bil

Auktoriserad

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

The Vehicle Regulation is published – now the real work begins

The long-awaited EU Vehicle Regulation has finally been published. But publication is only the beginning: the dismantling industry must now prepare for new obligations and make sure that extended producer responsibility works in practice.

ON 24 JULY, THE long-awaited Regulation (EU) 2026/1738 of the European Parliament and of the Council of 8 July 2026 on circularity requirements for vehicle design and on the management of end-of-life vehicles was finally published. It is known more simply as the Vehicle Regulation, or VR.

The final text had already been adopted a month earlier, but it was not yet the legal text. The publication date was very important, as the deadlines for the obligations follow from that date. This does not mean that we have had to comply with every requirement since 24 July. Most obligations are being introduced in stages.

FOR INSTANCE, two years after publication, in 2028, the VR becomes effective. Authorised treatment facilities (ATFs) will need to remove many more materials than they do now. So we have some time to prepare. Our governments also need time to adapt other national laws to

the VR so that they do not contradict or overlap with it. There are, however, other specific stages for different obligations.

OEMs must start producing new vehicles with recycled plastic content six years after the VR becomes effective, in 2034. They must use 15% recycled plastic, of which 20% must come from ELVs. Four years later, in 2038, the recycled plastic content must be 25%, of which 20% must still originate from ELVs.

LOOKING AT THESE PERCENTAGES, we do not expect a market for a separate fraction of ELV plastics. In effect,

20% of 15% is just 3%. Four years later, 20% of 25% equates to 5% recycled car plastic in a new vehicle. Also bear in mind that ATFs will already need to separate plastic parts in 2028. This is a clear example of material removal that may be unprofitable for ATFs.

To avoid shifting all the negative effects onto dismantlers, the VR describes extended producer responsibility (EPR) in greater detail. The question, however, is whether EPR will be properly organised within two years. Will PROs be capable of setting up EPR systems that genuinely compensate unprofitable labour? Will

»The VR may have been published, but we cannot simply rely on everyone to comply.«



HENK JAN NIX
GENERAL SECRETARY OF EGARA



A 1960s Volkswagen Beetle at Båstnäs, Sweden. PHOTO: Henk Jan Nix

individual systems, with each brand acting for itself, be able to fulfil the EPR obligations to the satisfaction of ATFs?

THE VR MAY HAVE been published, but we cannot simply rely on everyone to comply, or at least to act as expected. There are so many actors, interests and interpretations. Many will probably wait and see what happens. Others will hope for the best and that they will not be affected. Some only need to take the first step; others need to respond or take the initiative to avoid complicated or negative situations for themselves.

There is another issue that we have already described several times: how does the VR relate to the Battery Regulation (BR)? Who is responsible for providing EPR? Will gaps and overlaps actually be addressed? While a battery is in the car, it falls within the scope of the VR, including the requirement for its removal. Once it has been removed from the vehicle, however, the battery falls within the scope of the BR.

THE FACT THAT BATTERIES have their own Regulation makes the situation even more complicated. In many countries, we see that even the costs of battery collection are not covered, although the waste provisions of the BR, including EPR, took effect a year ago. This is shocking and does not bode well for the integration and implementation of the VR.

As stated, the VR has been published. But we are still a long way from reaching our goal. A great deal of negotiation and lobbying will be needed to realise the rights that the Regulations provide. We, as ATFs and as EGARA, need to cooperate and align with partners who share our interests and insights in order to maximise the positive effects these Regulations can have for our industry.

The VR and BR contain many obligations and limitations, but they also provide many advantages that we must claim at all costs. We will keep you posted!

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



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 frakttyp, integrerad med nShift.

Returer

Du har full koll på returerna genom vår returhantering.

Onlineförsäljning

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

Cabas

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

Samarbete

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

Statistik

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

AVSÄNDARE:

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



***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.