

Bestyrelsens forslag til ny politisk platform for Elbilforeningen i Danmark for perioden 2026-2028

Februar: 2026

Til behandling på generalforsamlingen i Elbilforeningen i Danmark den 21. marts 2026.

Baggrund:

Elbilforeningen i Danmark har ikke nogen formelt besluttet politisk platform. For at sikre:

- bedre bredde i de sager elbilforeningen arbejder for
- medlemsforankring i foreningens politiske virke
- tilstrækkeligt med handlingsrom for bestyrelsen og sekretariatet i det daglige arbejde

er her bestyrelsens forslag til ny politisk platform for Elbilforeningen i Danmark gældende for perioden 2026-2028. Denne nye politiske platform skal behandles på generalforsamlingen den 21. marts i Elbilforeningen i Danmark med inddragelse af medlemmerne på forkant.

Læsevejledning:

Denne politiske platform skal både formulere hvilke ambitioner og mål Elbilforeningen har, samt at den skal komme med konkrete politiske-, regulatoriske-, branchemæssige-, forbrugerpolitiske- eller tekniske forslag til løsninger for at elektrificere vejtransporten i Danmark så hurtigt som mulig.

Platformen skal naturligvis balancere mellem hvad som er det absolut mest ønskelige at opnå, samtidig som at forslagene og de politiske positioner skal afspejle realisme. Dette er en vanskelig balancegang. Det er bestyrelsens klare og tydelige linje, at en forbrugerorganisation som Elbilforeningen i Danmark, bør formulere visioner og ambitioner som skubber til de eksisterende rammer i branchen og i det politiske landskab. Elbilforeningen i Danmarks rolle som eneste rene forbrugerorganisation for elbilister bør være at vise vejen og turde at være ambitiøse.

Inddragelse af medlemmerne:

Det er vigtigt at alle medlemmer af foreningen vil have anledningen til at fremme egne forslag eller ændringsforslag til bestyrelsens forslag til ny politisk platform 2026-2028.

Sidste frist for at sende forslag eller ændringsforslag til nedenstående forslag fra bestyrelsen til ny politisk platform er lørdag den 7. marts 2026, dvs. 07.03.2026.

Disse sendes til simon.dyhr@elbilforeningen.dk. Forslag som sendes ind, må være konkrete og enten indebærer at man ønsker at ændre, fjerne eller tilføje tekst. Det skal bruges sidetal og linjenummer for at henvise til hvor i teksten ændringen gælder. For at bestyrelsen skal kunne behandle ændringsforslag skal der også vedlægges en kort begrundelse for forslaget/forslagene. Her er et eksempel på hvordan ændringsforslag skal formuleres:

Eksempel 1:

Side 1, linje 20, sidste sætning:

Ændre sætningen til: Lading skal være enkelt både hjemme og når du er ude på tur.

Eksempel 2:

Side 4, linje 139 og 140:

Slet sætningen som begynder med ”i byer”

1 Bestyrelsens forslag til ny politisk platform for 2 Elbilforeningen i Danmark 2026-2028

3 Indledning

4

5 Elbilforeningen i Danmark er både en forbrugerorganisation og en miljøorganisation.
6 Miljø- og klimakrisen vi står overfor, kalder på nye nuludslips-løsninger. Afbrænding af
7 fossilt brændstof skader både miljøet og er til store sundhedsfarer for mennesker,
8 dyreliv og naturen.

9 Derfor arbejder Elbilforeningen i Danmark for elektrisk mobilitet som en del af løsningen
10 for, at Danmark skal blive et nuludslips-samfund. Vi skal gøre alt vi kan for at hele
11 bilparken i Danmark skiftes ud til elektriske køretøjer så hurtigt som mulig.

12 Elbilforeningen vil arbejde for et nyt politisk mål om at alle nye biler som sælges i
13 Danmark i 2028, skal være elektriske biler.

14 En elbil som erstatter en dieselbil vil årlig fjerne emissioner af CO₂ med cirka to ton, og
15 vil bidrage til at reducerer emissioner af partikler og NO_x. Elektrificering af transporten
16 vil også være meget energieffektivt.

17 Overgangen til elbiler, elvarebiler, elbusser og elliastbiler fjerner alle direkte emissioner
18 fra køretøjer og vil gøre vejtransport emissionsfri. De samme løsninger kan også bruges
19 inden for skibsfart og den maritime sektor, i entreprenørmaskiner og luftfart.

20 Elektrificering muliggør overgangen til vedvarende energi i transportsektoren, fordi den
21 samtidig udfaser fossil energi i elsystemet. Både verden og Danmark har brug for en
22 betydelig udvikling af vedvarende energi så dagens fossile energiforbrug kan erstattes,
23 samtidig med at værdifuld natur bevares.

24 **Elbilforeningen i Danmark mener at:**

- 25 • Alle som har brug for en bil, skal vælge elbil. Ladning skal være enkelt og
26 forbrugervenlig både hjemme og på vejen.
- 27 • Alle nye biler som sælges i EU i 2035, skal være elektriske biler. Derefter skal
28 nybilsalget hvert år kun være elbiler indtil bilparken er elektrificeret i 2050.

29 •

30 •

31

32

33

- 34 • Alle nye biler som sælges i Danmark i 2028, skal være elektriske biler. Derefter
35 skal nybilsalget hvert år kun være elbiler indtil den danske personbilpark
36 elektrificeret senest i 2045.
- 37 • Alle varebiler som sælges i Danmark i 2030 være elektriske varebiler. Derefter
38 skal varebilsalget hvert år bare bestå af elbiler helt frem til at hele varebilparken i
39 Danmark er elektrificeret.
- 40 • Det skal altid kunne betale sig at købe og bruge en elbil fremfor fossilbiler.

41 Elbilpolitik nationalt

42

43 Købs- og forbrugsafgifter skal sikre at elbilen fortsat altid er det billigste valg for
44 forbrugeren, for at sikre den grønne omstilling. En fremtidig omlægning af
45 bilbeskatningen skal sørge for dette.

46 Elbiler er fortsat dyrere at producere end sammenlignelige bilmodeller med
47 forbrændingsmotorer. Denne barriere for at vælge miljøvenlige biler må ikke fjernes ved
48 for hurtig indfasning af nye typer afgifter på elbiler. Det skal altid kunne lønne sig at købe
49 en elektrisk bil frem for en sammenlignelig fossil bil.

50 Det vil også være vigtigt i fremtiden, at købsafgifter struktureres på en sådan måde, at
51 alle nye biler og varebiler er emissionsfrie biler. Når hele nybilsalget er elektrificeret, vil
52 det stadig være naturligt at indfase øgede afgifter på nye elbiler. Men ændringer skal
53 undersøges, varsles i god tid, foretages gradvist og styres med det mål, at nul-
54 emissionsteknologi altid skal vinde prismæssigt.

55 Forureneren betaler-princippet er et godt og etableret princip i dansk skattepolitik.
56 Overordnet bør bilbeskatning reformeres til et afgiftssystem fra som i dag at være
57 værdibaseret (procent af bilens pris) til teknisk baseret (bilens tekniske egenskaber).
58 Relevante tekniske kriterier er energiforbrug og lokal CO₂-udledning. På denne måde vil
59 også ladbare-hybrider udfases af det danske bilmarked. Det er dokumenteret at
60 ladbare-hybrider forurener betydelig mere end producenterne oplyser. Og ladbare-
61 hybrider er ikke længere at betragte som fremtidens miljøvenlige teknologi.

62 Ved at reformerer og simplificerer bilbeskatningssystemet på nye biler vil også
63 forbrugers valg af teknologi direkte påvirkes. Hvis forbrugeren vælger en ny elbil frem
64 for en bil på fossile brændstoffer, forhindres emissioner i op til to årtier på danske veje
65 fremover.

66

67 **Elbilforeningen i Danmark mener at:**

- 68 • Alle nye biler som sælges i Danmark i 2028, skal være elektriske biler. Derefter
69 skal bilsalget hvert år bare bestå af elbiler helt frem til at hele personbilparken i
70 Danmark er elektrificeret senest i 2045.
- 71 • Registreringsafgiften på fossile biler må være højere i årene som kommer for at
72 gøre elbiler mere konkurrencedygtige i pris.
- 73 • Bilbeskatning reformeres fra at være værdibaseret (procent af bilens pris) som i
74 dag til teknisk baseret (bilens tekniske egenskaber). Relevante tekniske kriterier
75 kan for eksempel være energiforbrug, lokal CO2-udledning og vægt.
- 76 • Rabatten på registreringsafgiften og bundfradraget for ladbare hybrider fjernes fra
77 1. januar 2027.
- 78 • Skatte- og afgiftssystemet må indrettes således at elbilandelen i erhvervs- og
79 leasingmarkedet også bliver hundrede procent i 2028.
- 80 • Den løbende årlige ejerafgift på biler kan øges da dette blandt andet vil tilskynde
81 til udfasningen af ældre fossilbiler.
- 82 • Ved eventuel indføring af road-pricing/vej- og trængselsafgift skal det altid betale
83 sig at vælge elbil. Bompengeteknologi med nummerpladegenkendelse bør
84 indføres da dette vil være den mest modne og bedste teknologi til at accelerere
85 brugen af miljøvenlig transport og til at regulerer trængsel i byområder.
- 86 • I alle offentlige udbudsprocesser omkring vare- og tjenesteydelser, skal der være
87 krav om emissionsfrie køretøjer i 2028. Den offentlige indkøbspolitik for at vælge
88 nulemissions person- og varebiler skal yderligere udvides til også at have en
89 effekt på vare- og godstransport. Miljø- og nulemissionskrav skal have en stærk
90 vægtning i alle offentlige udbudsprocesser.
- 91 • Myndighederne skal stille krav således at det for alle nye taxitilladelser som
92 godkendes af Færdselsstyrelsen skal være eltaxier fra 1. januar 2027.
- 93 • Biludlejebranchen bør indenfor få år kun tilbyde elbiler til danske kunder men
94 også til turister og udenlandske besøgende som lejer bil.
- 95 • Statslige organisationer med ansvar for eksport og investeringer bør sammen
96 med ladebranchen hjælpe hinanden med at udbrede danske, nordiske og
97 europæiske lade- og teknologiløsninger knyttet til elektrisk mobilitet ude i verden.
98

99 Europæisk bilpolitik

100 Rammerne for det marked for de biler, ladeløsninger og andet, som danskere er del af
101 besluttet i fælleskab i Europa. Danske ministre stemmer i Rådet, og danskerne vælger
102 medlemmer af Europaparlamentet, der beslutter disse regler. Fremtidens
103 transportsystemer og transportløsninger for borgere og virksomheder er elektriske.
104 Danmark vil nyde god gavn af en veludbyggede elektrisk infrastruktur i transportsektoren

105 i Europa. Danske elbiler skal kunne køre udenfor Danmarks grænser i Europa lige så
106 let som det i dag er at køre en fossilbil.

107 Danmark er i 2025 det EU-land, der har den højeste andel af elbiler i nybilsalget. Det er
108 vigtigt for den grønne omstilling i hele vejtransportsektoren, at Danmark er et
109 foregangsland i EU. Danske beslutningstagere skal være progressive og ikke være til
110 hinder for EU-lovgivning og regulering som kan fremskynde den grønne omstilling i
111 vejtransporten.

112 Det er vigtigt, at forbrugere i Europa og internationalt bliver drivkræfter for elektrificering
113 af transport. Som medlem af den globale elbilorganisation GEVA (Global EV Alliance)
114 kan søge at koordinere politik med elbilforeninger i andre EU-lande og bidrage og nyde
115 glæde af til kapacitetsopbygning i samarbejdet med elbilejerorganisationer i andre
116 lande. Ved at deltage i europæiske og internationale samarbejdsprojekter og i relevante
117 forsknings- og udviklingsprojekter inden for elektrisk mobilitet kan Elbilforeningen i
118 Danmark bidrage til og nyde glæde af med ekspertise, der accelererer den grønne
119 omstilling.

120

121 **Elbilforeningen i Danmark mener at:**

- 122 • EU's udledningskrav til bilindustrien må ikke svækkes men styrkes. Forbuddet
123 mod biler med fossile forbrændingsmotorer fra 2035 skal fastholdes.
- 124 • I opdateringen af loven, der regulerer lynladere ("Alternative Fuel Infrastructure
125 Regulation) AFIR) skal det sikres vi har forbrugervenlig og harmoniseret betaling i
126 hele Europa. Loven bør ændre navn så den omtaler opladning som det normale,
127 fx road energy infrastructure regulation.
- 128 • De nye emissionskrav til Euro 7-dæk er vigtige. De skal sikre udviklingen af
129 dæktyper med lavere emissioner, og kravene bør gradvist strammes.
- 130 • Danmark skal arbejde for strengere miljøkrav og ordentlige arbejdsforhold i
131 produktionen af køretøjer og batterier, og kræve gennemsigtighed i
132 producenternes produktionskæder.
- 133 • Forbrugere og offentligheden bør have ret til god information om, hvordan biler
134 fremstilles. Dette gælder blandt andet forbruget af råvarer og produktionen, der
135 foregår på en etisk forsvarlig måde.

136 **Lokalpolitik som reducerer emissioner**

137 Det er lokalt at borgerne vil opleve gevinstene af elektrificeringen af transporten.
138 Borgerne vil opleve mindre støj, renere luft og dermed også bedre folkesundhed.

139 Selvom der kommer flere og flere elbiler på vejene må vi huske på at langt størstedelen
140 af de nuværende biler på vejene er fossile. Mange biler skal i løbet af de kommende år

141 skifte deres bil til en elbil. Derfor må også kommunalpolitikken kunne hjælpe bilisterne
142 på vej til dette. Kommunerne må fremtidssikre sin infrastruktur til at alle lokale og
143 regionale busser, vare- og servicetransporten samt personbiltransporten skal blive
144 elektrisk.

145 Det er ikke et mål for Elbilforeningen i Danmark at der skal komme flere biler på vejene.
146 Men for dem som har brug for en bil, skal det være en uden emissioner. I byer hvor der er
147 trafikalt pres, skal andre klimavenlige løsninger som elektrisk offentlig transport, cykel
148 og gang også prioriteres.

149

150 **Elbilforeningen i Danmark mener at:**

- 151 • Kommunerne skal bruge deres indkøbsmagt til kun at efterspørge emissionsfri
152 transport af både varer og tjenester i forbindelse med offentlige udbud.
- 153 • Nogle kommuner har store indkøbs- og spisemuligheder tæt ved
154 motorvejsfrakørsler og andre gennemgående hovedveje. Den fysiske
155 planlægning her bør tage hensyn til at bilister på en ladepause nemt skal kunne
156 gå til disse muligheder.
- 157 • Kommunerne må få lovhjemmel til at oprette såkaldte nulemissionssoner for
158 vare- og tjenestetransport i byerne.
- 159 • Kommunerne og staten må sørge for at der laves mange flere
160 pendlerparkeringspladser med lademuligheder således at flere elbilister kan
161 køre fra egen bopæl til en pendlerparkeringsplads for at tage offentlig transport videre
162 til og fra arbejde.
- 163 • Elbilister skal kunne lade der de bor. For elbilister uden tilgang til egen
164 parkeringsplads, må kommunerne kunne tilbyde et tilfredsstillende alternativ.
165 Offentlig-privat samarbejde skal understøtte dette.
- 166 • Kommunerne bør differentiere mellem pristakst for fossile biler og elbiler på
167 kommunale bestemte parkeringspladser og parkeringsområder.

168

169 **Forbrugervenlig og tilgængelig ladning til alle**

170 Flere og flere dansker vælger elbil og dette kræver at det både bliver muligt for
171 elbilisterne at lade hvor de bor og på offentlige tilgængelige hurtig- og lynladere i hele
172 landet. Med et så veludbygget elnet som i Danmark må manglende lademuligheder ikke
173 blive en barriere for at alle kan vælge elbil uanset hvor de bor.

174 Lademarkedet i Danmark er en jungle, den er uigennemsigtigt, der er dårlig konkurrence
175 i markedet og er karakteriseret ved dårlig forbrugerpolitik. Tiden er overmoden for at
176 lademarkedet i Danmark reguleres således at det at lade en elbil – om det er hjemme
177 eller ude – sikre bedre vilkår og gennemsigtighed for forbrugerne. Samtlige anbefalinger

178 fra Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens analyse af lademarkedet (december 2023) bør
179 gennemføres.

180 Det danske offentlige tilgængelige ladenetværk er ikke tilstrækkeligt udbygget endnu og
181 dette kræver meget højere grad af udbygning af ladenetværket på primært kommercielt
182 grundlag. Dette forstyrres af prismodeller, der kobler ude- og hjemmeladning sammen
183 (bundling), som gør at der opstår ladekø ved nogen infrastruktur, mens andre ikke kan
184 konkurrere. Elbilister i Danmark vil i stigende grad efterspørge større ladeparker hvor det
185 også er muligt at benytte sanitære faciliteter og spise.

186

187 **Elbilforeningen i Danmark mener at:**

- 188 • Regulering skal sikre at uigennemskuelige abonnementsordninger hos
189 ladeoperatørene ikke skal være muligt.
- 190 • Ændring af momsreglerne således at incitamentet for virksomheder der udbyder
191 serviceaftaler, som er koncernforbundet med elselskaber fjernes.
- 192 • Nye regler, branchestandarder, hos bilforhandlerne som skal give forbrugeren
193 bedre og reel oversigt over alle omkostninger både på kort og lang sigt ved valg af
194 abonnementsløsning efter disse er blevet reguleret.
- 195 • Varigt forbud mod bundling af ydelser på hjemme- og udeladning.
- 196 • Alle offentligt tilgængelige hurtig- og lynladere må være universelt udbygge
197 således at alle selv kan lade.
- 198 • Strøm til opladning købt direkte fra et elhandelsselskab skal have lav afgift på lige
199 fod med strøm købt gennem en udbyder.
- 200 • Efter norsk lovmodel fra 2020, må Folketinget indfører en sådan ny lov. som giver
201 alle beboere i andels- og ejerforeninger laderet. Dette betyder at enhver, der har
202 parkeringsrettigheder i en boligforening eller ejerforening, vil have en lovfæstet ret
203 til at få installeret en ladestander, med bestyrelsens samtykke. Bestyrelsen kan
204 kun afvise dette, hvis der er en saglig grund, såsom planlægning af et større,
205 fælles ladeanlæg. Beboere med egen parkeringsplads kan ansøge om at få
206 installeret deres egen ladestander, mens de, der kun har ret til at parkere på
207 fællesarealer, kan kræve, at bestyrelsen installerer en ladestander på et
208 passende sted.
- 209 • For ladere som endnu ikke har synlig skiltning med pris fra vejen må dette på
210 plads. Der er europæisk lovkrav (AFIR), om at ladere over 50 kW have fysisk synlig
211 pris per kWt på skærm, eller klistermærke. På ladere under 50 kW er en QR-kode
212 som viser til hjemmeside eller lignende tilstrækkelig.

213 Varebiler

214 For at Danmark skal reducere sine emissioner i vejtransporten og særlig i de større byer,
215 er det afgørende at også varebiler, busser, lastbiler elektrificeres. Særlig de store og
216 tunge fossile varebiler som ofte står i tomgang og som kører i de større byer er en kilde til
217 væsentlige lokale emissioner af CO₂ og NO_x.

218 I 2024 var andelen målt på nyregistreringer af varebiler således at 72,2 procent var diesel
219 varebiler og 16,1 procent var elvarebiler. Så langt i 2025 (t.o.m. september) er de samme
220 tal hhv. 60,6 procent dieselvarebiler og 35,7 procent elvarebiler. Elvarebiler er fortsat
221 dyrere teknologi sammenlignet med fossile varebiler. Men teknologisk er elvarebilerne
222 snart lige så gode hvis ikke bedre end de fossile alternativer. I løbet af de næste par år
223 kommer der mange flere nye modeller af elvarebiler som vil have bedre rækkevidde,
224 bedre ladeeffekt, mere lastkapacitet og bedre teknologiske løsninger. Endvidere har
225 elvarebiler også lavere driftsomkostninger end dieselvarebiler.

226 Men for at elvarebiler reelt skal kunne være konkurrencedygtige med tilsvarende fossile
227 alternativer, kræver det nye politiske virkemidler.

228 **Elbilforeningen i Danmark mener at:**

- 229 • Alle varebiler som sælges i Danmark i 2030 være elektriske varebiler. Derefter
230 skal varebilsalget hvert år bare bestå af elbiler helt frem til at hele varebilparken i
231 Danmark er elektrificeret.
- 232 • Anskaffelsesprisen for en elvarebil skal reduceres. Dette kræver at
233 registreringsafgiften differentieres mellem elektriske og fossile varebiler således
234 at det elektriske alternativ giver en tilsvarende eller billigere anskaffelsespris i
235 forhold til det fossile alternativ.
- 236 • Det skal blive nemmere for en arbejdstager at kunne lade sin elbil eller elvarebil –
237 som arbejdstager har fået sat til rådighed af arbejdsgiver – hjemme eller ved egen
238 bopæl.
- 239 • Der bør være krav om, at varer og tjenester, der købes af den offentlige sektor,
240 leveres ved hjælp af nul-emissionskøretøjer inden 2028.
- 241 • Personbiler, varebiler, busser og lastbiler som købes ind af den offentlige sektor,
242 skal være nul-emissionskøretøjer. Strengere krav herom bør meldes ud i god tid
243 inden ikrafttræden og bør træde i kraft senest i 2028.

244 Forbrugerrettigheder

245 Elbiler giver forbrugere og bilister nye muligheder, men repræsenterer også noget nyt og
246 er en ukendt teknologi for mange. Elbiler er digitale, hvor apps og mobilbaseret
247 ladestyring er centrale elementer. Forbrugerne fortjener god information om elbilen og
248 de tjenester, de køber, og hvordan de fungerer i praksis.

249 Forbrugerne skal have en reel ret til information om deres batteris tilstand. Information
250 om batteritilstand vil blive forbedret for nye biler gennem den nye Euro 7-forordning,
251 men skal udvikles yderligere. I dag er situationen uklar, da nogle bilproducenter og
252 bilimportører nægter at beskæftige sig med batteritilstandstests til andre end deres
253 egne. Der bør udvikles en fælles international standard for, hvordan man tester og
254 sammenligner batteritilstanden i elbiler.

255 Forbrugernes lovfæstede ejerskab og adgang til data genereret af deres egen bil er
256 nedfældet i persondataforordningen, men skal følges op i praksis. Det er vigtigt, at
257 forbrugernes privatliv beskyttes, og man skal kunne reservere sig mod at dele data. Data
258 fra bilen kan bidrage til værdifuld værdiskabelse, både socialt og kommercielt, og bilens
259 ejer skal kunne bestemme, om og hvordan disse data deles. Dette er ikke tilfældet i
260 praksis i dag.

261 Hvis elbiler skal have en lang levetid og dermed blive så bæredygtige som muligt, skal de
262 kunne repareres på en så økonomisk gunstig måde som mulig. Det er derfor vigtigt at
263 holde priserne på reservedele nede, og viden og ekspertise om vedligeholdelse og
264 reparation af elbiler skal øges.

265 I et massemarked må man forvente, at stordriftsfordele vil reducere priserne på nye dele
266 til elbiler. Samtidig bør der sørges for faciliteter til genbrug af dele, uden at dette påvirker
267 bilens funktionalitet eller garanti. Når der dukker eksempler op på, at dele- og
268 reparationsomkostninger til relativt nye elbiler overstiger bilernes markedsværdi,
269 svækker det teknologiens omdømme. Markedet skal udvikles, så køb og ejerskab af en
270 elbil uden for garanti ikke indebærer en overhængende risiko for store økonomiske tab.

271 I mange tilfælde er det fejl i individuelle celler i batteriet, der udløser udskiftning af hele
272 batteripakker. En grundig batteritilstandstest kan bruges til at bestemme, hvilke celler
273 der fejler. Dette gør det muligt at udskifte individuelle dele af batteriet i stedet for at hele
274 batteripakken skal fjernes og udskiftes.

275 **Elbilforeningen i Danmark mener at:**

- 276 • Elbilejere skal modtage klare og let forståelige oplysninger om bilens egenskaber,
277 herunder ensartede oplysninger om batteri, rækkevidde og reel ladehastighed.
- 278 • Det er vigtigt, at forbrugernes ret til at få adgang til data, der er skabt af deres
279 egen bil, og retten til selv at bestemme, hvem de vil dele disse data med, følges
280 op i praksis.
- 281 • For at forbedre forbrugerrettighederne bør der udvikles en standard for
282 batteritilstandstest for hele bilindustrien.
- 283 • Det skal blive lettere og billigere at reparere og udskifte dele på elbiler, herunder
284 at bruge brugte dele, uden at dette påvirker garantien.
- 285 • Det bør blive en branchestandard, at alle brugtbilforhandlere dokumenterer
286 batteritilstanden på de biler, de sælger.