
Fra: TMFKP BPM Rådhuspost

Sendt: 30. januar 2026 19:43

Til: Line Ervolder (Borgerrepræsentationen)

Emne: Svar på politikerspørgsmål stillet af Line Ervolder (C) den 5. januar 2026 vedr. delebilsordning, eDoc-sag: 2026-0002899

Kære Line Ervolder, MB

På vegne af Lena Kongsbach, vicedirektør i Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed, fremsender jeg svar på dit spørgsmål af 5. januar 2026 om delebilsordning.

Med venlig hilsen

Stine Dalsø Bredager

Politisk koordinator

BPM Sekretariat

KØBENHAVNS KOMMUNE

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen

Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed



Besvarelse vedrørende delebilpladser og GreenMobility i Københavns Kommune

Medlem af Borgerrepræsentationen Line Ervolder (C) har den 5. januar 2026 stillet følgende spørgsmål til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen

Spørgsmål

30-01-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 221

Dokumentnummer i F2
236337

Sagsnummer i eDoc
2026-0002899

1. Status som delebilordning

- 1.1. På hvilket retligt og administrativt grundlag har GreenMobility opnået status som delebilordning i Københavns Kommune, på trods af at virksomheden er børsnoteret og kommerciel?
- 1.2. Hvilke kriterier anvender TMF for at skelne mellem klassiske delebilforeninger og kommercielle biludlejningsfirmaer – og hvordan opfylder GreenMobility disse kriterier?
- 1.3. Har TMF foretaget en principiel vurdering af, om ordningen er i overensstemmelse med kommunens parkerings- og ligebehandlingsprincipper?

2. Økonomi og vilkår

- 2.1. Hvad betaler GreenMobility konkret pr. p-plads og samlet for rådighed over mere end 1.000 offentlige parkeringspladser?
- 2.2. Hvordan adskiller disse vilkår sig fra vilkårene for private bilejere, beboerparkering og andre debilsordninger?
- 2.3. Har TMF beregnet den samlede økonomiske konsekvens (tabt parkeringsindtægt, administration, drift mv.) for kommunen?

3. Brug af pladserne

- 3.1. Hvorfor er brugerne af GreenMobilitys biler ikke forpligtet til at returnere bilerne til de reserverede delebilpladser?
- 3.2. Hvordan vurderer TMF, at denne praksis påvirker belægningsgrad, borgernes oplevelse og retfærdig adgang til parkering?

4. Data, sensorer og dokumentation

- 4.1. Hvorfor har kommunen valgt at opsætte sensorer på el-delebilpladser, når brugsdata i forvejen kan tilgås via virksomhedernes GPS- og flådestyringsdata?
- 4.2. Hvad har etablering, drift og vedligehold af disse sensorer kostet kommunen – og er der foretaget en cost-benefit-vurdering?

Bygge-, Parkerings- og
Miljømyndighed
Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

4.3. Har TMF undersøgt, om sensorbaseret data giver et retvisende billede af efterspørgslen, når det er dokumenteret, at biler aktivt flyttes og placeres strategisk på pladserne af udbyderen selv?

5. Opfølgning på politisk vedtagelse

- 5.1. Et flertal vedtog i november en mere fleksibel anvendelse af delebilpladserne. Hvorfor er implementeringen endnu ikke gennemført?
- 5.2. På hvilket grundlag vurderer TMF, at en yderligere evaluering er nødvendig, før beslutningen kan effektueres?
- 5.3. Hvornår forventer TMF, at sagen forelægges politisk igen – og med hvilke konkrete beslutningspunkter?

6. Borgerhenvendelser og dokumentation

- 6.1. Hvor mange borgerhenvendelser og fotodokumentationer har TMF modtaget om tomme delebilpladser?
- 6.2. Hvordan er disse henvendelser indgået i forvaltningens vurderingsgrundlag og prioriteringer?
- 6.3. Hvorfor har borgernes dokumentation ikke udløst justeringer af ordningen tidligere?

7. Sagsbehandling og habilitet

- 7.1. Kan TMF redegøre samlet for sagsbehandlingsforløbet ved GreenMobilitys indtog i kommunen – herunder tidslinje, interne notater og beslutninger?
- 7.2. Har der været dialog, høringer eller samarbejde med virksomheden, som rækker ud over almindelig forvaltningspraksis?
- 7.3. Har TMF vurderet eventuelle præcedensvirkninger for andre kommercielle aktører?

8. Afsluttende spørgsmål

- 8. Finder forvaltningen, at den nuværende ordning samlet set er rimelig, gennemsigtig og proportional, set i forhold til den betydelige påvirkning af byens parkeringsarealer og de mange borgere, der dagligt berøres?

Svar

1. Status som delebilordning

Ad 1.1. og Ad 1.3. Ifølge Bekendtgørelse om parkering på offentlige veje § 9 kan vejmyndigheden mod betaling udstede delebilslicens til fysiske og juridiske personer til delebiler, jf. stk. 2 og 3, som giver ret til at parkere i et af vejmyndigheden nærmere afgrænset område og tidsrum. I bekendtgørelsen står der følgende:

Stk. 2. Ved en delebil forstås et køretøj, som:

- 1) ikke er personligt ejet,
- 2) er erhvervsforsikret,
- 3) anvendes uden betalt chauffør,

- 4) er tilgængeligt for medlemmerne af en delebilsordning, der er åben for nye medlemmer, og
- 5) kan benyttes uden indgåelse af nyt aftaleforhold ved hver brug.

Stk. 3. For delebiler, der overholder definitionen i stk. 2., kan vejmyndigheden udstede særskilte delebilslicenser til:

- 1) *Delebler med fast stamplads.*
- 2) *Delebler uden fast stamplads.*

Forvaltningen vurderer, at Green Mobility's køretøjer lever op til definitionen på delebiler uden fast stamplads, og har foretaget denne vurdering under hensyntagen til ligebehandlingsprincippet.

Ad 1.2. Forvaltningen har d. 23. september 2024 i samarbejde med Frederiksberg Kommune kontaktet Vejdirektoratet med spørgsmål vedrørende definitionen af delebiler og sondringen mellem reel biludlejning og en delebilsordning.

Vejdirektoratet er blevet rykket for svar på henvendelsen d. 16. juli 2025 og igen d. 7. januar 2026.

Forvaltning afventer fortsat svar fra Vejdirektoratet.

2. Økonomi og vilkår

Ad 2.1. GreenMobility betaler ikke for parkeringspladser og dermed heller ikke for de 1.000 pladser, der er oprettet til el-delebler. GreenMobility betaler derimod for en bydækkende licens per delebil. I 2026 koster en bydækkende licens 741 kr.

Ad 2.2. El-delebilspadserne må benyttes af delebler, som drives på el eller plugin hybrid, og som Københavns Kommune har udstedt licens til.

Ad 2.3. På baggrund af handlingsplanen for delebilisme blev det med Budget 2023 (BR, 6. oktober 2022, Ø, C, B, V, Å, I, D og O) afsat midler til oprettelse af 1.000 el-delbilspadser til delebler uden fast stamplads i perioden 2023-2025. I aftaleteksten er der opgjort følgende:

TM125 Initiativer vedrørende delebler

Parterne er enige om at afsætte midler til at implementere udvalgte initiativer fra Handlingsplan for delebilisme 2022-2025.

Der afsættes:

- 1,3 mio. kr. på service i 2023, 1,7 mio. kr. i 2024, 2,7 mio. kr. i 2025 og 0,2 mio. kr. i 2026 til at etablere 1.000 p-pladser til el-delebler, evaluering af de første 100 p-pladser til delebler, sagsbehandling og projektledelse.

- 0,5 mio. kr. på service i 2023, 2,2 mio. kr. i 2024, 6,2 mio. kr. i 2025 og 8,8 mio. kr. i 2026 og frem til mindreindtægter fra betalingsparkering.
- 0,5 mio. kr. på finansposter i 2023, 2,2 mio. kr. i 2024, 6,2 mio. kr. i 2025 og 8,8 mio. kr. i 2026 og frem som følge af mindreudgifter til statslig modregning af parkeringsindtægter.

Parterne er enige om, at etableringen af eldelebilspadser skal følge udviklingen i antallet af eldelebiler.

Initiativet forventes at reducere kommunens udledning med 0-220 ton CO₂e i 2025 og med 0-220 ton CO₂e årligt ved fuld indfasning.

Link til Budget 2023 aftaletekst: [En ny retning for København](#)

3. Brug af pladserne

Ad 3.1. I Københavns Kommune findes der to forskellige delebilsordninger: delebiler med fast stamplads og delebiler uden fast stamplads.

Delebiler med fast stamplads fungerer ved, at bilerne er parkeret på faste, reserverede pladser. Brugere skal hente og aflevere bilen på den samme parkeringsplads.

Delebiler uden fast stamplads har ingen faste, reserverede pladser, og derfor behøver bilen ikke at blive hentet og afleveret på samme sted, men kan sættes på hvilken som helst lovlig parkeringsplads.

GreenMobility benytter delebilsordningen uden fast stamplads, hvilket betyder, at bilerne ikke behøver at blive returneret til de specifikke el-delebilspadser. Dog stiller GreenMobility normalt krav om, at debilen skal afleveres inden for bilens operationsområde. GreenMobilitys biler kører på en bydækkende licens, hvorfor de kan parkere i alle Københavns Kommunes betalingszoner og er fritaget for tidsbegrænsning i de tidsbegrænsede zoner. Bilerne må parkeres på almindelige parkeringspladser, elbilpladser og el-delebilspadser.

Ad 3.2. Det er forvaltningens vurdering, at denne praksis medfører mindre belægning på pladserne, end tilfældet ville have været, hvis det var obligatorisk at returnere bilen på dem. Det er endvidere vurderingen, at tomme pladser, som er utilgængelige på grund af parkeringsrestriktioner, kan skabe frustration for andre bilister.

På baggrund af evalueringen af de første 100 El-delebilspadser (Teknik- og Miljøudvalget den 26. september 2024) blev det besluttet, at der skal udarbejdes en årlig status på udrulningen de næste tre år.

Første status lå til orientering på Teknik- og Miljøudvalget den 13. januar

2025: Status på el-delebilspadser

Næste status forelægges udvalget i foråret 2026.

4. Data, sensorer og dokumentation

Ad 4.1. På baggrund af en ansøgning fra en privat aktør godkendte Teknik- og Miljøudvalget den 25. november 2024 en indstilling, som giver aktøren tilladelse til at montere parkeringssensorer på el-delebilspadser i Københavns Kommune i en periode på 10 år.

Link til indstilling: [Parkeringssensorer på el-delebilspadser | Københavns Kommune](#)

Ad 4.2. Ansøger afholder alle omkostninger forbundet med projektet.

Ad 4.3. Aktøren er i gang med etableringsprocessen. Det forventes, at disse data vil blive anvendt til at besvare medlemsforslaget om fleksibelt brug af el-delebilspadser (stillet i BR den 18. september 2025), som forventes at blive forelagt udvalget den 16. marts 2026.

Forvaltningen har ikke viden om, hvordan delebilsklubbernes placering af biler på el-delebilspadserne påvirker data fra sensorerne.

5. Opfølgning på politisk vedtagelse

Ad 5.1. Medlemsforslaget om fleksibelt brug af el-delebilspadser blev fremlagt på Borgerrepræsentationens møde den 19. september 2025. Indstillingen er i øjeblikket til behandling hos forvaltningen, der er ved at foretage en faglig vurdering af medlemsforslaget. Jf. svar 4.3 forventes sagen forelagt udvalget den 16. marts 2026.

Evalueringen af handlingsplanen for delebilisme 2022-2025 skal indgå i behandlingen af medlemsforslaget. Da handlingsplanens afslutning først finder sted i 2025, laves evalueringen i første kvartal af 2026. Ved vurdering af medlemsforslaget vil man samtidig inddrage indsigt fra den årlige status for brug af el-delebilspadser. Denne status blev udskudt, da man ønskede at afvente opsætningen af sensorer på el-delebilspadserne, hvorved sensor-dataene kunne inddrages for at få viden om brugen af denne type parkeringspladser.

I forbindelse med håndteringen af medlemsforslaget, vil det være muligt for udvalget at beslutte at foretage eventuelle ændringer i ordningen.

Ad 5.2. og 5.3. Indstillingen forelægges udvalget den 16. marts 2026.

6. Borgerhenvendelser og dokumentation

Ad 6.1. og 6.2. Forvaltning fører ikke en systematisk registrering eller statistik over indkommende borgerhenvendelser og fotodokumentationer vedrørende el-delebilspadserne, hvorfor det ikke er muligt at oplyse.

Ad 6.3. Forvaltningen modtager henvendelser i forbindelse med etableringen af el-delebilspladserne. Dog foretager forvaltningen ikke på egen hånd justeringer af politisk besluttede ordninger.

7. Sagsbehandling og habilitet

Ad 7.1. GreenMobility begyndte oprindeligt at operere med delebiler uden fast stamplads i København i 2016. Deres flåde bestod allerede dengang kun af elbiler. På daværende tidspunkt fandtes der ikke en delebilslicens til delebiler uden fast stamplads, og bilerne parkerede dermed på lige vilkår med alle andre elbiler. GreenMobility behøvede således ikke tilladelse fra kommunen for at kunne operere.

I 2016 var der andre aktive operatører af delebiler uden fast stamplads herunder DriveNow (senere ShareNow), ligesom virksomheden Car2go forsøgte at etablere sig med fossiledrevne biler. Car2go var aktive fra 2014 til primo 2016. ShareNow trak sig ud af København primo 2024.

1. januar 2024 indførte Københavns Kommune med baggrund i førnævnte bekendtgørelse en licensordning for delebiler uden fast stamplads på el. GreenMobility blev på baggrund af, at deres koncept opfyldte betingelser i bekendtgørelsen, godkendt til licensen, og har siden årligt skulle ansøge om licenser til de specifikke el-delebiler, de har i drift.

Ad 7.2. Det er ikke forvaltningens vurdering, at der har været dialog, høringer eller samarbejde med GreenMobility, der rækker ud over almindelig forvaltningspraksis.

Alle aktive delebilsoperatører blev hørt ifm. udarbejdelsen af handlingsplanen for delebilisme i foråret 2021 og igen i foråret 2022.

I 2023 blev der afholdt to møder mellem alle aktive delebilsoperatører i kommunen og teknik- og miljøborgmesteren. Der er i 2024 og 2025 afholdt to årlige møder mellem forvaltningen og delebilsoperatørerne, hvor forvaltningen har orienteret om kommunens arbejde og inviteret til dialog om aktuelle emner. Alle aktive operatører af delebiler med og uden fast stamplads samt nabo-til-nabo biler har været inviteret til møderne.

Der er ikke afholdt særskilte møder med GreenMobility; virksomheden inviteres på lige fod med de øvrige delebilsoperatører i kommunen.

Ad 7.3. Det er ikke forvaltningens vurdering, at der er sket særbehandling, der vil kunne danne præcedens for andre kommercielle aktører på delebilsområdet; de vil blive behandlet på samme vilkår.

8. Afsluttende spørgsmål

Ad 8. Med udgangspunkt i handlingsplanen for delebilisme blev det besluttet med Budget 2023 (BR, 6. oktober 2022, Ø, C, B, V, Å, I, D og O) at afsætte midler til etablering af 1.000 el-delebilspladser til delebiler uden fast stamplads i perioden 2023-2025. De 1.000 el-delebilspladser udgør under 2 % af Københavns Kommunes samlede antal offentlige parkeringspladser.

Svaret er offentligt tilgængeligt på <https://www.kk.dk/politik/politiske-udvalg/klima-miljoe-og-teknikudvalget/spoergsmaal-til-klima-miljoe-og-teknikforvaltningen/politikerspoeergsmaal-til-klima-miljoe-og-teknikforvaltningen-2026>

Lena Kongsbach
Vicedirektør