

## Susanne Janum

---

**Fra:** KTFKP Sekretariat  
**Emne:** svar til Niels E. Bjerrum (A) om Differentiering af beboerlicens til beboere med nabo-til-nabo ordning

---

**Fra:** KTFKP BPM Rådhuspost  
**Sendt:** 28. april 2026 12:20  
**Til:** Niels Efterstigaard Bjerrum  
**Cc:**  
**Emne:** Svar på politikerspørgsmål stillet af Niels E. Bjerrum (A) den 15. april 2026 vedr. nabo-til-nabo ordning, eDoc-sag: 2026-0143999

Kære Niels E. Bjerrum, MB

På vegne af Lena Kongsbach, vicedirektør i Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed, fremsender jeg svar på dit spørgsmål af 15. april 2026 om nabo-til-nabo ordning.

Med venlig hilsen

**Stine Dalsø Bredager**  
Politisk koordinator, chefkonsulent  
BPM Sekretariat

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen  
Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed



## **Besvarelse vedrørende differentiering af beboerlicens til beboere med nabo-til-nabo ordninger**

Medlem af Borgerrepræsentationen Niels E- Bjerrum (A) har den 15. april 2026 stillet følgende spørgsmål til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen.

### **Spørgsmål**

Se vedhæftet og nedenstående forslag [om differentiering af beboerlicens til beboere med nabo-til-nabo ordninger bilag 1] - hvad er jeres vurdering af dette forslag? Ville det kunne implementeres - hvordan - og med hvilke effekter?

### **Svar**

Forvaltningen forstår forslaget således, at der ønskes indført en reduceret pris på beboerlicensen for borgere, der stiller deres elbil til rådighed for privat udlejning (nabo-til-nabo bildeling). Der findes ikke en fast definition af nabo-til-nabokonceptet, men nabo-til-nabo biler kan overordnet beskrives som privatejede eller leasede biler, der lejes ud til andre via en online platform.,

Forslaget i sig selv er ikke muligt inden for gældende regler. Beboerlicensen er en ensartet licenstype, og betalingen skal som udgangspunkt være den samme for alle borgere inden for samme licenstype.

Der er i lovgivningen mulighed for at etablere en licensordning for nabo-til-nabo-biler. Imidlertid er der en række usikkerheder ved at indføre en sådan ordning, som forvaltningen vurderer, bør afklares inden en ordning etableres. Den primære usikkerhed knytter sig til, hvordan man kan sikre, at ordningen ikke blot fører til omgåelse af reglerne for beboerlicensen og sikrer en rimelig og transparent ordning.

Hvis udvalget ønsker at forvaltningen skal arbejde videre med at undersøge mulighederne for en ordning, kan man stille et medlemsforslag, der beder forvaltningen om at vende tilbage med en indstilling om sagen.

*Forudsætninger for en ny licenstype*

**27-04-2026**

Sagsnummer i F2  
2026 - 8746

Dokumentnummer i F2  
255095

Sagsnummer i eDoc  
2026-0143999

Bygge-, Parkerings- og  
Miljømyndighed

En sådan ordning vil i givet fald skulle etableres som en ny licenstype efter bekendtgørelsens § 11. Det forudsætter, at ordningen varetager trafikale og mobilitetsmæssige hensyn, og det er ikke tilstrækkeligt, at ordningen alene begrundes i miljøhensyn.

Etablering af en sådan ordning vil kræve at der foreligger tilstrækkelige trafikale og mobilitetsmæssige hensyn, der kan begrunde ordningen.

Forvaltningen bemærker, at en analyse af delebilisme i København fra 2021 ([Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter" af rådgivningsfirmaet Urban Creators](#), s. 6-7) viser, at nabo-til-nabo-ordninger kan have en vis effekt på mobiliteten. Det fremgår bl.a., at ca. 30 % af brugerne angiver, at ordningen har medvirket til at udskyde eller undlade køb af egen bil (mod 60 % for dem der benytter delebil med fast stamplads). Samtidig er effekten på den faktiske trafik mere begrænset, idet ca. 17 % angiver færre ture i egen bil, sammenlignet med ca. 38 % for øvrige delebilsordninger. Analysen påpeger, at der ikke kan påvises en entydig reduktion i det samlede kørselsomfang, samt at analysen er forbundet med usikkerhed i og med der er tale om brugernes egne oplyste oplevelser.

Analysen peger imidlertid på, at effekterne kan være til stede, men varierer på tværs af ordninger. På den baggrund vil det bero på en konkret vurdering, om der foreligger tilstrækkelige trafikale og mobilitetsmæssige hensyn til at etablere en ny licenstype til nabo-til-nabo ordninger efter bekendtgørelsens § 11, hvis der måtte være et politisk ønske herom.

Svaret er offentligt tilgængeligt på [Politikerspørgsmål til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen 2026 | Københavns Kommune](#)

Lena Kongsbach  
Vicedirektør

## **Forslag om p-licens til nabo-til-nabo bildeling**

### **Forslag**

Med henblik på at fremme bildeling i København, foreslås det at borgere, som aktivt stiller deres elbil til rådighed for andre borgere i byen, opnår en p-licens til halv pris.

For at fremme transitionen til elbiler i København gives rabatten på p-licensen kun til elbiler, som deles aktivt.

Det er afgørende, at kun biler som deles aktivt, og som altså spiller en betydelig rolle som delebiler i byen, skal tilgodeses. Se flere detaljer nedenfor.

### **Baggrund**

Der er i 2025 indført betaling for p-licens til elbiler i København (1200 kr. om året). Derfor er der også nu mulighed for at give en rabat til de borgere, som aktivt stiller deres elbiler til rådighed som delebiler (nabo-til-nabo).

Indtil videre har kommunen kun understøttet delebiler fra virksomheder, men nu er der en mulighed for rent faktisk at hjælpe de borgere, som hjælper hinanden. Nabo-til-nabo-bildeling er et stærkt alternativ til selv at eje bil, og brugerne af nabo-til-nabo bildeling fravælger eller udskyder at købe egen bil. Brugere er i øvrigt også meget aktive brugere af cykel og offentlig transport i hverdagen.

Se udvalgte datapunkter hos GoMore, som er facilitator af nabo-til-nabo bildeling i København: [https://gomore.dk/mission\\_and\\_purpose](https://gomore.dk/mission_and_purpose)

Der kan desuden henvises til kommunens eget materiale, der bekræfter de positive effekter af nabo-til-nabil bildeling i forhold til bilejerskab:

<https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/3373c9f8-a4c4-4336-838f-3c884534bbb4/89df90e6-3d1c-4120-82ce-7ebabddfc088-bilag-3.pdf>

Sammenlignet med andre delebilstjenester har nabo-til-nabo bildeling den store fordel, at det kan skaleres til tusindvis af brugere, uden at kommunen skal subsidiere med dyre parkeringspladser. Løsningen er borgerdrevet, og den kommer borgerne selv og nærmiljøet i byen til gode.

Medlem af Miljø og Teknik Udvalget Niels E. Bjerrum har stillet spørgsmål til Forvaltningen om, hvorvidt det er muligt at tildele en særlig p-licens til borgere, som

aktivt deler deres bil med andre borgere. Forvaltningens svar er bekræftende. Svaret er vedhæftet.

## **Detaljer**

Det er afgørende for værdien af initiativet, at pladserne tildeles til borgere, som gør en betydelig forskel for bildeling i deres kvarter.

Følgende regler og retningslinjer foreslås:

- Bilen skal være til rådighed for andre borgere mindst 50% af tiden
- Bilen skal have nøglefri teknologi, sådan at bilen kan åbnes ved hjælp af delebilsplatformens app
- Kilometer og strømforbrug skal registreres og afregnes automatisk med lejere af bilen
- Bilen skal kunne bookes uden varsel og uden af afvente ejers godkendelse
- Bilen skal være udlejet mindst 50 dage om året fordelt på mindst 25 forskellige udlejninger
- Bilen skal deles på en platform, som årligt rapporterer den enkelte bils udlejningshistorik og aktivitetsniveau til Forvaltningen (eller efter Forvaltningens ønske)
- Den enkelte bil/udlejer evalueres årligt mhp. fortsat tildeling af nabo-til-nabo p-licens

## **Administration**

Det vil sandsynligvis sikre lettest administration og mindst bureaukrati for Forvaltningen, hvis delebilsplatformen selv kan bestille p-licenserne og tildele dem til platformens brugere. Sådan at Forvaltningen kun har ét "point of contact," altså den enkelte delebilsplatform.

Denne løsning kræver naturligvis, at platformen sikrer fuld transparens og tilstrækkelig data til Forvaltningen mhp. evaluering af bilens aktivitetsniveau. Dette vil dog også være tilfældet, hvis den enkelte borger skal kunne bestille p-licensen.

Delebilsplatformen GoMore oplyser, at antallet af kvalificerede biler på denne platform forventeligt være 50 det første år og voksende der fra i de efterfølgende år.