



**DANSK  
ERHVERV**

# Indhold

|                                                                |           |
|----------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Indledning</b>                                              | <b>2</b>  |
| <b>1. Turistbussen som fleksibel mobilitetsreserve</b>         | <b>4</b>  |
| <b>2. Den grønne omstilling skal gøres mulig</b>               | <b>7</b>  |
| <b>3. Turistbusserne skal kunne komme frem</b>                 | <b>12</b> |
| <b>4. Reglerne skal håndhæves, så konkurrencen bliver fair</b> | <b>17</b> |
| <b>5. Det skal være lettere at blive buschauffør</b>           | <b>20</b> |

Forsidefoto: Bjarke Ørsted/Dansk PersonTransport

# Indledning

Turistbusser fylder sjældent meget i den transportpolitiske debat. Måske fordi de som regel bare får opgaven løst.

Hver dag bringer turistbusser gæster fra lufthavne, havne og hoteller videre til attraktioner og destinationer i hele Danmark. De kører skoleklasser på lejrskole, foreninger til stævner, ældre på udflugt og gæster til konferencer og store events. Når togene ikke kører, eller der med kort varsel er brug for ekstra transportkapacitet, er det også busserne, der bliver sat ind.

Turistbussen er en vigtig del af den kollektive transport. Turistbussens styrke er, at den kan køre hele vejen frem til den destination, hvor mennesker faktisk skal hen. Den kræver ikke nye skinner eller stationer og er ikke bundet til en bestemt strækning. Den kan sættes ind hurtigt, og kørslen kan ændres, når behovet ændrer sig.

Det har stor betydning for dansk turisme. Hvis turismen skal skabe vækst og arbejdspladser i hele Danmark, skal gæsterne også kunne komme videre fra de store byer og transportknodepunkter til kystbyer, mindre destinationer og attraktioner rundt om i landet. Mange af de steder ligger langt fra en station eller en fast kollektiv forbindelse. Turistbussen kan køre hele vejen frem. Det gælder også ved krydstogter, konferencer og store events, hvor mange gæster skal transporteres på samme tid.

Turistbussernes fleksibilitet har også stor betydning for Danmarks civile beredskab. Når togtrafikken bryder sammen, ved større evakueringer eller i andre krisesituationer kan busserne med kort varsel flytte mange mennesker. Det gør busserne til en transportkapacitet, som samfundet kan trække på, når den normale infrastruktur ikke slår til.

Men den kapacitet kan ikke skaffes den dag, behovet opstår. Busser, virksomheder og chauffører skal findes i forvejen. Hvis Danmark også fremover skal kunne trække på turistbusserne ved større driftsforstyrrelser og kriser, skal der derfor være en stærk branche og tilstrækkelig kapacitet i hverdagen. Turistbusserne bør af samme grund tænkes langt mere systematisk ind i det civile beredskab.

Turistbussen har samtidig gode forudsætninger for at spille en større rolle i den grønne transport. Når mange mennesker rejser sammen, kan det reducere både antallet af biler på vejene og behovet for parkering. Elektriske turistbusser er allerede på vej ud på vejene. Men hvis omstillingen skal tage fart, skal busserne kunne lade de steder, hvor de faktisk opholder sig. Det gælder blandt andet ved attraktioner, hoteller, havne og andre turistdestinationer.

Netop nu er rammerne for den kapacitet under pres. Branchen står over for store investeringer i den grønne omstilling, mens der stadig mangler ladeinfrastruktur. I flere byer bliver det vanskeligere at sætte gæster af tæt på de steder, de skal besøge, og finde steder, hvor busser og chauffører kan holde. Branchen mangler chauffører. Samtidig er det afgørende, at danske og udenlandske virksomheder konkurrerer på ordentlige og ensartede vilkår.

Hver af de udfordringer kan løses. Men tilsammen risikerer de at svække den buskapacitet, som Danmark samtidig får mere brug for.

Vi ønsker mere kollektiv og klimavenlig transport. Vi ønsker, at turismen og dens arbejdspladser kommer hele Danmark til gode. Vi skal kunne afvikle store events og håndtere perioder, hvor det almindelige transportsystem ikke har kapacitet nok. Og vi ønsker et stærkere civil beredskab, der kan flytte mennesker, når den normale infrastruktur bliver udfordret. Turistbusserne spiller allerede en vigtig rolle i alle de sammenhænge.

Derfor mener Dansk PersonTransport og Dansk Erhverv, at tiden er kommet til et langt større politisk fokus på busturismen. Vi skal gøre det muligt at investere i grønne busser, sikre at busserne kan komme frem og lade ved destinationerne, uddanne flere chauffører og fastholde den transportkapacitet, som turismen og samfundet allerede trækker på.

Turistbusserne får opgaven løst hver eneste dag. Med Vejen til en stærkere busturisme fremlægger Dansk PersonTransport og Dansk Erhverv vores forslag til, hvordan vi sikrer, at de også kan gøre det i fremtiden.

#### ***Det foreslår Dansk PersonTransport og Dansk Erhverv***

Med dette udspil foreslår Dansk PersonTransport og Dansk Erhverv fem konkrete greb, der skal styrke busturismen og sikre den buskapacitet, som både turismen og samfundet har brug for.

**1. Turistbusserne skal tænkes ind i det civile beredskab**

Regeringen skal sammen med myndigheder og branchen kortlægge den eksisterende buskapacitet og udvikle modeller for, hvordan den kan bruges ved større driftsforstyrrelser, evakueringer og kriser.

**2. Den grønne omstilling skal gøres mulig**

Der skal være bedre muligheder for at investere i elektriske turistbusser og etablere ladeinfrastruktur de steder, hvor busserne faktisk opholder sig.

**3. Turistbusserne skal kunne komme frem**

Kommunerne skal sikre gode muligheder for afsætning, parkering og chaufførpauser og tage højde for turistbusserne, når trafik og turismeinfrastruktur planlægges.

**4. Reglerne skal håndhæves, så konkurrencen bliver fair**

Kontrollen med blandt andet udenlandske bussers momsbetaling, cabotage og udstationering skal være målrettet og koordineret, så danske og udenlandske virksomheder konkurrerer på samme vilkår.

**5. Det skal være lettere at blive buschauffør**

Adgangen til uddannelse og opkvalificering skal forbedres, så flere kan vælge chaufførfaget, og branchen også fremover har den nødvendige kapacitet.

# 1. Turistbussen som fleksibel mobilitetsreserve

Når vi taler om dansk turisme som et væksterhverv, taler vi om et turismeforbrug på 171 mia. kr. og knap 157.000 turismeskabte arbejdspladser.<sup>1</sup> Vi taler om 66 mio. overnatninger<sup>2</sup> og en turismeeksport på 81 mia. kr.<sup>3</sup> Turisme er Danmarks fjerde største eksporterhverv og en dansk styrkeposition.

Men tallene realiseres ikke af sig selv. De kræver mobilitet.

Turistbussen er den praktiske forudsætning for, at gæster kan bevæge sig fra lufthavn og havn til hotel, fra hotel til attraktion, fra storbyen til kysten og fra konferencen til kulturtilbuddet. Den sørger for, at gæsterne kommer videre, og er med til at omsætte internationale ankomster og rekordovernatninger til aktivitet og lokal omsætning også uden for de største byer.

Særligt i kyst- og naturturismen, der står for over halvdelen af det samlede turismeforbrug, er gruppetransport afgørende. Mange destinationer ligger langt fra jernbane og højfrekvent kollektiv transport. Turistbusserne sikrer, at turisme ikke kun bliver et storbyfænomen, men en kilde til vækst i hele landet – fra Vestkysten til ø-kommunerne.

Erhvervs- og mødeturismen er samtidig dybt afhængig af, at grupper kan transporteres effektivt mellem lufthavne, hoteller, venues og attraktioner. Turistbusser er derfor også en forudsætning for, at Danmark kan afvikle store events, kongresser og internationale besøg.

Men turistbussen er mere end turisme.

Den er holdbussen, når verdensmestre skal hyldes på Rådhuspladsen, og når ungdomshold skal til udekamp. Den kører skoleklasser og skovbørnehaver ud i naturen, ældre på dagsture og foreninger til stævner. Den bringer medarbejdere til arbejdspladser og leverer transportkapacitet ved store arrangementer.

Og når togene ikke kører, træder bussen til. Erstatningsbusserne er en vigtig del af transportsystemets sikkerhedsnet. Ved større driftsforstyrrelser, evakueringer og kriser kan turistbusserne hurtigt flytte mange mennesker. Det gør dem til en fleksibel mobilitetsreserve, som samfundet kan trække på, når den normale infrastruktur ikke slår til.

Den kapacitet kan ikke skaffes den dag, behovet opstår. Den kræver, at der også i hverdagen findes virksomheder, busser og chauffører. Derfor bør turistbuskapaciteten tænkes langt mere systematisk ind i det civile beredskab.

---

<sup>1</sup> VisitDenmark: [Turismens økonomiske betydning](#).

<sup>2</sup> Dansk Erhverv: [Nye rekorder i dansk turisme væksten er svag](#).

<sup>3</sup> Dansk Erhverv: [Turismeeksport på 81 mia. kr. det seneste år er ny rekord](#).



*Foto: Bjarke Ørsted/Dansk PersonTransport - Når togene ikke kører, leverer turistbusser den ekstra transportkapacitet, der er brug for.*

For mange danskere, ikke mindst ældre grupper, er bussen den mest trygge og realistiske rejseform. For nogle ville mulighederne for oplevelser, dagsture og besøg i større byer være markant dårligere uden turistbusserne.

Turistbussen udnytter samtidig pladsen på vejene effektivt. Når en gruppe rejser samlet i én bus frem for i mange biler, reduceres både trængsel og behovet for parkering ved destinationen. Busser står samlet for en relativt lille del af transportsektorens udledninger, samtidig med at de kan flytte mange mennesker effektivt.<sup>4</sup>

Turistbussen er derfor ikke blot transport fra A til B. Den er med til at omsætte turismens milliarder til arbejdspladser, få foreningsdanmark til at hænge sammen og sikre mobilitet i hele landet. Og når behovet pludselig ændrer sig, kan den samme kapacitet sættes ind til helt andre opgaver.

---

<sup>4</sup> Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, KF24 Sektorforudsætningsnotat Transport.

Det er netop turistbussens styrke. Den får opgaven løst, hvad enten det handler om turisme, store events, den kollektive transport eller det civile beredskab.

Dansk PersonTransport og Dansk Erhverv foreslår, at:

- Regeringen nedsætter inden udgangen af 2026 en tværministeriel taskforce med deltagelse af relevante myndigheder, turismeerhvervet og busbranchen. Taskforcen skal senest medio 2027 fremlægge en national handlingsplan for en styrket busturisme og kortlægge, hvordan turistbuskapaciteten kan indgå mere systematisk i det civile transportberedskab ved større driftsforstyrrelser, evakueringer og kriser. Arbejdet skal blandt andet omfatte den eksisterende kapacitet, rammerne for aktivering og transportens forsyningssikkerhed.
- Der udvikles på den baggrund en model for frivillige rammeaftaler og øvelser mellem myndigheder og private busoperatører.

## 2. Den grønne omstilling skal gøres mulig

### Dedikerede ladestationer ved attraktioner

Turistbusbranchen er klar til at bidrage til den grønne omstilling, og de første elektriske turistbusser er allerede på vejene. Men en elektrisk turistbus er kun en reel mulighed for virksomhederne, hvis den også kan lades, hvor den er i drift.

Turistbusser kører anderledes end rutebusser. De følger ikke den samme faste rute fra dag til dag og vender ikke nødvendigvis tilbage til et depot mellem turene. De kører derhen, hvor gæsterne skal hen, blandt andet til attraktioner, hoteller, havne, messecentre og historiske bymiljøer.



Foto: Nordic Agency - Den 26. februar 2026 gennemførte en fuldelektrisk turistbus en testrejse fra København til Berlin. Turen viste, at elektrisk turistbusdrift også kan fungere på længere grænseoverskridende strækninger.

Når gæsterne besøger en attraktion, spiser på en restaurant eller deltager i en konference, holder bussen ofte stille. Det giver et oplagt tidspunkt at lade. Men det kræver, at strømmen er tilgængelig dér, hvor bussen allerede opholder sig. Ellers skal bussen køre tom til en ladestation et andet sted, og det koster både tid, kilometer og belaster vejnettet unødigt.

I dag mangler der mange steder ladeinfrastruktur, som kan håndtere tunge køretøjer ved de destinationer, turistbusserne besøger. Det gør det vanskeligere for virksomhederne at investere i elektriske busser. Det er vanskeligt at sætte en dyr elektrisk turistbus ind i driften, hvis man ikke ved, om den kan lades i løbet af dagen og være klar til næste opgave.

Løsningerne skal samtidig passe til turistbussernes særlige kørselsmønster. Behovet for ladning kan være stort i højsæsonen og langt mindre resten af året. Derfor vil permanente højkapacitetsladere ikke være den rigtige løsning alle steder.

Nogle steder kan en mere fleksibel løsning være bedre. Attraktioner og andre destinationer kan eksempelvis sikre tilstrækkelig elkapacitet og plads, så mobile eller batteribaserede ladeløsninger kan kobles til efter behov. På den måde kan ladekapaciteten tilpasses sæsonen, uden at der nødvendigvis skal etableres permanente højkapacitetsladere ved alle destinationer.

Turistbusser vil også kunne bruge en del af den ladeinfrastruktur til tung transport, som etableres andre steder. Men placeringen er afgørende. Der er særlig værdi i ladning ved attraktioner, hoteller, havne og andre steder, hvor busserne i forvejen holder, og hvor chaufføren kan afholde pause.

Der vil ikke alle steder være et tilstrækkeligt forretningsgrundlag til, at infrastrukturen bliver etableret af sig selv. Investeringen kan være stor, mens brugen især i de første år kan være begrænset og sæsonpræget. Derfor bør der være mulighed for offentlig medfinansiering af elkapacitet og grundinstallationer ved centrale turistdestinationer og andre steder med et klart behov.

Den grønne omstilling afgøres ikke kun af, om virksomhederne kan købe elektriske turistbusser. Den afhænger også af, om busserne kan lade dér, hvor opgaven skal løses.

### **Tilskud til grøn omstilling af turistbusser**

Den anden store barriere er prisen på selve bussen. Elektriske turistbusser er fortsat væsentligt dyrere at anskaffe end tilsvarende dieselbusser. Samtidig er der større usikkerhed om blandt andet rækkevidde, opladning og gensalgsværdi.

Det betyder meget i en branche, hvor en stor del af virksomhedernes kapital allerede er bundet i busserne, og hvor efterspørgslen svinger hen over året. Den enkelte vognmand skal kunne få økonomien til at hænge sammen over bussens samlede levetid.

Hvis virksomhederne alene skal bære hele meromkostningen ved den første generation af elektriske turistbusser, risikerer omstillingen at gå for langsomt. Der er også en risiko for, at virksomhederne investerer i færre nye busser, fordi hver enkelt bus kræver væsentligt mere kapital. Det vil være et problem i en branche, hvor Danmark samtidig har brug for at fastholde tilstrækkelig buskapacitet.

Dansk PersonTransport og Dansk Erhverv foreslår, at:

- Der afsættes en økonomisk ramme på i alt 300 mio. kr. til grøn omstilling af fjern- og turistbusser frem mod 2030. Midlerne skal gå til medfinansiering af meromkostningen ved indkøb af el-busser samt investeringer i privat og offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur. Finansieringen kan blandt andet findes gennem relevante nationale og europæiske puljer og finansieringsinstrumenter målrettet grøn transport og omstilling.
- Ordningen vil være tidsbegrænset og reducere virksomhedernes dokumenterede meromkostninger ved investering i eldrevne turist- og fjernbusser. Ordningen kan suppleres af grønne lån og garantier, fx via EIFO, for at mindske investeringsrisikoen og styrke adgangen til finansiering i omstillingsfasen.
- Infrastrukturen skal placeres ved lokale attraktioner, hoteller, havne og centrale turismeknudepunkter, målrettet turistbusser.
- Stille krav om ladeforberedelse ved større renoveringer og nyanlæg af attraktioner, havne og større turismefaciliteter.
- Ved planlægning af tung ladeinfrastruktur prioriteres lokationer med adgang til toiletter, opholdsfaciliteter og sikker manøvrering for busser og chauffører.
- Oprette forpligtende lokalt samarbejde mellem kommuner, destinationsselskaber og operatører om planlægning og placering af ladeinfrastruktur.
- Ved kommunale udbud af ladekapacitet i turismeområder bør der forud for udbuddet afholdes markedsdialog, som kan hjælpe kommunerne med at finde de mest relevante og efterspurgte lokationer.
- Skabe rammer for etablering af midlertidige ladeløsninger. Det giver den fleksibilitet, der skal til for at imødekomme sæsonpræget efterspørgsel og vil i øvrigt være en optimal udnyttelse af elnettet.

Derfor bør staten i en overgangsperiode medfinansiere den dokumenterede meromkostning ved investering i elektriske turistbusser. Støtten skal være målrettet og tidsbegrænset og gradvist kunne udfases, efterhånden som teknologien modnes og prisforskellen bliver mindre.

Målet skal være flere elektriske turistbusser på vejene uden samtidig at svække den buskapacitet, som turismen og resten af samfundet har brug for.

### Grønne fjernbuskorridorer i Danmark

Fjernbusser er en vigtig del af den kollektive transport og er med til at binde Danmark sammen. De forbinder landsdele og byer og giver direkte forbindelser på tværs af landet, også på strækninger hvor jernbanen ikke går hele vejen, eller hvor en busrejse giver en mere direkte forbindelse.

Det gælder eksempelvis Bornholm, hvor fjernbusser forbinder øen direkte med København og Københavns Lufthavn. Andre steder forbinder fjernbusser de større byer på tværs af landsdelene. For mange passagerer er fjernbussen derfor ikke bare et alternativ til anden kollektiv transport. Den er en vigtig del af den kollektive forbindelse mellem forskellige dele af Danmark.

Hvis den del af den kollektive transport også skal omstilles til el, kræver det ladeinfrastruktur, der gør det muligt at køre lange strækninger. Moderne elektriske fjernbusser kan allerede køre flere hundrede kilometer på en opladning, og teknologien udvikler sig hurtigt. Danmark har derfor mulighed for at gå foran og vise, hvordan elektrisk busdrift kan fungere på tværs af landsdelene.



Foto: Bjarke Ørsted/Dansk PersonTransport - Fjernbusser forbinder byer, landsdele og lufthavne og er en vigtig del af den kollektive transport.

Danmark bør etablere 1-3 grønne fjernbuskorridorer som demonstrationsprojekter for elektrisk busdrift. Det kan eksempelvis være mellem København, Odense, Aarhus og Aalborg. Her kan ladeinfrastruktur ved terminaler, rasteplasser og andre naturlige stop gøre det muligt at afprøve elektriske fjernbusser i almindelig drift.

Den samme infrastruktur vil samtidig kunne bruges af turistbusser og andre elektriske busser, der bevæger sig rundt i landet. Det er vigtigt for turistbusserne, som ikke følger den samme rute hver dag og derfor har brug for adgang til ladning flere steder end ved et fast depot.

Demonstrationsprojekterne skal give praktiske erfaringer med rækkevidde, ladning, drift og økonomi og vise, hvordan elektriske busser kan løse lange transportopgaver i praksis. Erfaringerne kan efterfølgende bruges til at udbygge infrastrukturen andre steder i landet.

Danmark har mulighed for at blive et foregangsland for elektrisk fjernbusdrift. Det vil både understøtte den grønne omstilling og fremtidssikre en del af den kollektive transport, der hver dag er med til at binde landet sammen.

Dansk PersonTransport og Dansk Erhverv foreslår, at:

- Staten udpeger 1-3 grønne fjernbuskorridorer, hvor elektrisk fjernbusdrift kan afprøves i praksis. Eksempelvis mellem København, Odense, Aarhus og Aalborg, hvor elektriske fjernbusser kan demonstrere fuldt elektrisk drift på tværs af landsdelene.
- Staten medfinansierer den nødvendige ladeinfrastruktur ved centrale terminaler, knudepunkter og rasteplasser på de udpegede strækninger.
- I en tidsbegrænset opstartsfasen kompenseres operatørerne for dokumenterede meromkostninger ved elektrisk drift, så demonstrationsprojekterne ikke vælter økonomisk, før teknologien og markedet er modnet.
- Finansieringen af de grønne fjernbuskorridorer, herunder ladeinfrastruktur og dokumenterede meromkostninger i demonstrationsfasen, skal ske inden for den foreslåede samlede ramme på 300 mio. kr. frem mod 2030.

### 3. Turistbusserne skal kunne komme frem

#### Retningslinjer for turistbusholdepladser

I flere større byer bliver turistbusholdepladser nedlagt eller flyttet længere væk fra hoteller, attraktioner og andre steder, som gæsterne skal besøge. Det sker ofte som led i byudvikling og trafikomlægninger. Problemet opstår, når der ikke samtidig findes et realistisk alternativ for de busser og gæster, der fortsat skal ind i byen.

For turistbusser er afsætning og parkering to forskellige ting. Gæsterne har brug for at kunne stige af tæt på deres destination. Bussen behøver ikke blive stående samme sted. Når gæsterne er sat af, kan den køre videre til en plads længere væk, hvor chaufføren kan parkere, holde sine lovpligtige pauser og have adgang til basale faciliteter.

I Storbritannien har man flere steder arbejdet systematisk med netop den model. Den britiske brancheorganisation Confederation of Passenger Transport har udviklet en særlig Coach Friendly-ordning for byer og turistdestinationer. Her lægges der blandt andet vægt på gode muligheder for af- og påsætning, busparkering til en rimelig pris, sikker adgang til attraktionerne, gode informationer til operatørerne og ordentlige faciliteter for chaufførerne.<sup>5</sup>

Pointen er enkel. Gæsterne skal kunne sættes af dér, hvor oplevelsen begynder. Bussen behøver ikke blive stående samme sted.

Det princip giver også mening i danske byer. Det gør det lettere at modtage grupper, samtidig med at busserne ikke optager plads i de centrale byområder længere end nødvendigt.

Hvis det bliver besværligt at komme frem med en gruppe, bliver destinationen også mindre attraktiv for arrangører af grupperejser, krydstogtsudflugter, konferencer og andre større besøg. Muligheden for at komme frem med turistbus er derfor ikke kun et spørgsmål om trafik. Den er en del af den infrastruktur, der skal få turismen til at fungere.

---

<sup>5</sup> Confederation of Passenger Transport (CPT), *The Economic Impact of Coach Services*, 2024, samt CPT, *Coach Friendly Scheme*.

Dansk PersonTransport og Dansk Erhverv foreslår, at:

- Kommunerne indfører handleplaner for transport af turister i de større byer, med inspiration fra Københavns Kommune.
- Kommunerne indfører minimumsstandarder for antal, placering og kvalitet af turistbusholdepladser i deres byer.
- Kommunerne etablerer centrale 15-minutters af- og påsætningspladser ved hoteller, attraktioner, havne og centrale byfunktioner.
- Kommunerne sikrer pladser til længere ophold og lovpligtige pauser/hvil i rimelig afstand fra de centrale afsætningspunkter. Basisfaciliteter som toiletter bør tænkes ind i tilknytning til centrale buspladser og opholdspladser.
- Staten indfører krav om konsekvensanalyse før nedlæggelse eller væsentlig omlægning af eksisterende holdepladser.
- Der etableres et nationalt, åbent og løbende opdateret digitalt overblik over turistbusholdepladser, afsætningszoner, parkeringsmuligheder, chaufførfaciliteter, ladeinfrastruktur og lokale adgangsregler. Oplysningerne bør så vidt muligt integreres i eksisterende nationale turisme- og mobilitetsplatforme og give mulighed for reservation, hvor det er relevant.



Foto: Bjarke Ørsted/Dansk PersonTransport

## Tilgængelighed som konkurrencekraft

Muligheden for at blive sat af tæt på destinationen er særlig vigtig for gæster, der ikke uden videre kan gå lange afstande. Det gælder blandt andet mange ældre, mennesker med fysiske handicap og mennesker med andre tilgængelighedsbehov.

Det er en stor gruppe. Analysen fra projektet *Turisme for Alle* viser, at op mod 41 pct. af danskerne tilhører målgruppen for tilgængelig turisme. 30 pct. af målgruppen har tidligere fra-valgt en ferie i Danmark på grund af manglende tilgængelighed.<sup>6</sup>

Her spiller turistbussen en vigtig rolle. Den gør det muligt at transportere en gruppe direkte til det sted, den skal besøge. Den fordel bliver mindre værd, hvis gæsterne efterfølgende skal gå langt fra bussen til attraktionen.

Det rammer især gæster, som har svært ved lange gangafstande, ujævne belægninger eller komplicerede ruter gennem byen. Derfor bør tilgængelighed være et fast hensyn, når turist-busholdepladser etableres, flyttes eller nedlægges.

Det nytter ikke meget, at en attraktion er tilgængelig, hvis gæsterne ikke kan komme hen til den.

Dansk PersonTransport og Dansk Erhverv foreslår, at:

- Kommunerne indarbejder tilgængelighed som et fast kriterium ved planlægning og omlægning af turistbusholdepladser i større byer – med et klart mål om korte gangafstande og så vidt muligt afsætning tæt på centrale attraktioner.
- Kommunerne sikrer trygge, sammenhængende og fysisk tilgængelige forbindelser mellem afsætningszoner og oplevelsessteder.

---

<sup>6</sup> Wilke, *Turisme For Alle – Potentialeanalyse*, 2025.

### **Turistbussernes vilkår i København**

København er kommet et vigtigt skridt videre. Borgerrepræsentationen vedtog den 30. april 2026 en ny Handlingsplan for transport af turister frem mod 2030. Planen bygger videre på kommunens tidligere handlingsplan fra 2021 og er blevet til i dialog med blandt andre busbranchen og turismeerhvervet. Den rummer 22 initiativer, herunder en langsigtet plan for turistbussernes flow i Indre By, nye parkeringsmuligheder og et tættere samarbejde om transporten af turister.<sup>7</sup>

Der er også taget de første konkrete skridt. I foråret 2026 blev der afsat penge til fem nye busparkeringspladser ved Langelinie, Edel Saantes Allé og Sjølvør Boulevard. Det er positivt og viser, at det er muligt at finde mere plads til turistbusserne, når der er politisk vilje til det.<sup>8</sup>

Men den samlede løsning er endnu ikke på plads. En stor del af initiativerne i handlingsplanen kræver fortsat finansiering, og samtidig træffes der beslutninger, som begrænser bussernes adgang til centrale dele af byen. Det gælder blandt andet Churchillparken ved Gefionspringvandet, som er besluttet lukket for trafik. Kommunen vurderer selv, at det vil give trafikale udfordringer for buskørslen, og turismeerhvervet har peget på behovet for reelle alternativer.<sup>9</sup>

Det illustrerer den udfordring, som branchen har peget på gennem flere år. Når en holdeplads eller adgangsmulighed forsvinder, forsvinder behovet for transport ikke. Gæsterne skal stadig frem til hoteller, krydstogtskibe og attraktioner. Hvis der ikke er et alternativ, flyttes busserne og problemerne blot til andre gader.

Derfor er rækkefølgen afgørende. Nye muligheder for af- og påsætning, parkering, chaufførpauser og på sigt ladning skal etableres, før eksisterende kapacitet fjernes eller adgangen begrænses.

København har nu en plan. Næste skridt er at finansiere og gennemføre den som en samlet plan, så bedre forhold for byen ikke bliver til dårligere forhold for de gæster og busser, der skal kunne komme frem.

Dansk PersonTransport og Dansk Erhverv foreslår, at:

- Københavns Kommune sikrer fuld finansiering af Handlingsplan for transport af turister, og at projekterne implementeres som en samlet plan.

<sup>7</sup> Københavns Kommune, *Handlingsplan for transport af turister 2026*, vedtaget af Borgerrepræsentationen 30. april 2026.

<sup>8</sup> Københavns Kommune, *Overførselssagen 2025-2026*, KT65, Realisering af initiativer i Handlingsplan for transport af turister.

<sup>9</sup> Københavns Kommune, *Fredeliggørelse af Churchillparken, Indre By*, Borgerrepræsentationen 21. maj 2026.

Dansk PersonTransport og Dansk Erhverv foreslår, at:

- Københavns Kommune sikrer en hurtig og samlet udrulning af initiativerne i handlingsplanen, så begrænsende tiltag ikke gennemføres før de løsninger, der skal sikre kapacitet og tilgængelighed, er på plads.
- Københavns Kommune gennemfører ikke nedlæggelse eller forringelse af centrale turistbusfunktioner, før erstatningskapacitet og realistiske alternativer er etableret og testet i praksis.
- Københavns Kommune udarbejder en særskilt strategi for ladeinfrastruktur til turistbusser med fokus på centrale afsætningspunkter, attraktioner, hoteller og øvrige oplagte opholdssteder.

## 4. Reglerne skal håndhæves, så konkurrencen bliver fair

### Øget cabotage- og moms kontrol

Udenlandske busser er en naturlig del af et internationalt turistmarked og er velkomne i Danmark. Men når de udfører kørsel her i landet, skal de følge de samme regler som danske virksomheder. Ellers bliver konkurrencen skæv.

Sommeren 2026 var den første fulde højsæson efter EU-Domstolens dom om den danske 7-dagesregel for buscabotage. Danmark fik medhold i sagen, og reglen kan derfor håndhæves. Spørgsmålet er ikke længere, om Danmark må sætte grænser for cabotagekørslen. Spørgsmålet er, om kontrollen følger med den aktivitet, der faktisk foregår.<sup>10</sup>

Dansk PersonTransports cabotageapp viser en markant stigning i registreringerne af udenlandske busser. Fra januar til juli 2026 blev der registreret 894 observationer mod 458 i samme periode i 2025. Det er en stigning på 95 pct. Samtidig steg antallet af forskellige registrerede busser fra 284 til 482. Udviklingen skyldes altså ikke kun, at de samme busser bliver registreret flere gange.<sup>11</sup>

Tallene er ikke dokumentation for ulovlig cabotage i de enkelte tilfælde. DPTs app bygger på observationer fra chauffører, vognmænd og andre aktører og skal ses som et branchesignal. Men når aktiviteten stiger så markant, understreger det behovet for en målrettet kontrol af, om kørslen sker inden for reglerne. Registreringerne er især koncentreret omkring Københavns Lufthavn, Indre By, Tivoliområdet og Langelinie, men ses også ved turistdestinationer andre steder i landet.

---

<sup>10</sup> EU-Domstolen, dom af 16. oktober 2025, sag C-482/23, *Kommissionen mod Danmark*.

<sup>11</sup> Dansk PersonTransport, cabotageapp, januar-juli 2025 og 2026. Appdata er baseret på observationer fra branchen og er ikke en officiel myndighedsopgørelse eller dokumentation for ulovlighed i konkrete tilfælde.



Foto: Jens Hvid Bang/Dansk PersonTransport

Der er samtidig konkrete tegn på, at reglerne ikke altid bliver fulgt. Ved Skattestyrelsens seneste målrettede kontrol i sommeren 2026 blev 46 udenlandske turistbusser fra 35 forskellige selskaber kontrolleret. 16 af de 35 selskaber, svarende til 45,7 pct., var ikke momsregistreret på kontroltidspunktet.<sup>12</sup> Året før gjaldt det 10 ud af 19 selskaber. Tallene viser altså, at problemet fortsat er betydeligt, når omkring halvdelen af de kontrollerede udenlandske busselskaber ikke er momsregistreret på det tidspunkt, hvor Skattestyrelsen møder dem på de

<sup>12</sup> Skattestyrelsen, *Skattestyrelsen følger fortsat udenlandske turistbusser tæt*, 2026.

danske veje.<sup>13</sup> Det betyder ikke, at udenlandske virksomheder generelt bryder reglerne. Men det viser, at der er et reelt kontrolbehov.

Det gælder ikke kun moms. Cabotage, udstationering og løn- og arbejdsvilkår hænger sammen i praksis. Hvis en udenlandsk bus udtages til cabotagekontrol, bør myndighederne derfor samtidig kunne kontrollere momsregistrering, udstationering og de lønvilkår, der gælder for kørslen. Kontrollen bør være koordineret og sættes ind dér og på de tidspunkter, hvor aktiviteten er størst.

Det handler heller ikke kun om den enkelte overtrædelse. Den danske turistbuskapacitet bruges til langt mere end turistkørsel. Busserne løser også opgaver inden for blandt andet skolekørsel, fjernbusser, erstatningskørsel, virksomhedskørsel og store events og kan indgå, når der opstår behov for ekstra transportkapacitet i beredskabet.

Samtidig er bestanden af busser registreret til turistkørsel faldet de senere år. Fra 2023 til 2026 er antallet faldet med 13 pct. på landsplan og 26 pct. i Region Hovedstaden.<sup>14</sup> Tallene fortæller ikke, hvorfor bestanden er faldet, og de dokumenterer ikke en sammenhæng med den udenlandske kørsel. Men de viser, at den danske kapacitet ikke kan tages for givet.

Derfor handler sagen ikke om nationaliteten på den enkelte bus. Den handler om, at virksomheder, der kører i Danmark, konkurrerer efter de samme regler, og om at bevare den buskapacitet, som turismen og resten af samfundet har brug for.

Reglerne er på plads. Nu skal kontrollen følge med.

Dansk PersonTransport og Dansk Erhverv foreslår, at:

- Intensiveret og sæsonnær kontrolindsats mod manglende momsbetaling, ulovlig cabotage og brud på udstationeringsreglerne.
- Bedre datadeling og samarbejde mellem relevante myndigheder og mere risikobaseret udvælgelse af busser til kontrol.
- Systematisk brug og videreudvikling af digitale registreringsværktøjer, herunder datadeling mellem myndigheder.
- Styrket og koordineret indsats mellem politi, Færdselsstyrelsen og Skattestyrelsen – med konsekvent anvendelse af sanktionsmulighederne.
- Der fastsættes konkrete måltal for kontrolindsatsen. Resultaterne af kontrolindsatsen offentliggøres løbende, herunder antal kontroller, type overtrædelser og geografiske fokusområder, så indsatsen bliver mere gennemsigtig og målbar.

<sup>13</sup> Skattestyrelsen, *Udenlandske busselskaber omgår momsreglerne*, 2025.

<sup>14</sup> Danmarks Statistik, Statistikbanken BIL707, bestanden af busser registreret til turistkørsel, 2023-2026.

## 5. Det skal være lettere at blive buschauffør

Busbranchen mangler chauffører. Dansk PersonTransports egne data peger på, at der i 2026 mangler mindst 700 buschauffører på landsplan.<sup>15</sup> Samtidig er mere end 60 pct. af buschaufførerne over 55 år, mens mindre end 1 pct. er under 25 år.<sup>16</sup> Branchen skal derfor både fastholde de erfarne chauffører og have langt flere nye ind i faget.

Busbranchen er i høj grad en sporskiftebranche. Mange chauffører kommer ind i faget efter et arbejdsliv i andre brancher og får gennem omskoling og opkvalificering de kompetencer og kørekort, der skal til. Det er en styrke, som vi skal bygge videre på.

Her spiller AMU og den jobrettede opkvalificering en afgørende rolle. Buschaufføruddannelsen er i 2026 med på de regionale positivlister og på den landsdækkende positivliste for seks ugers jobrettet uddannelse. Det er vigtigt og skal fastholdes. Når der mangler chauffører, skal ledige fortsat have en kort og direkte vej til et fag, hvor der er brug for dem.



Foto: Bjarke Ørsted/Dansk PersonTransport

---

<sup>15</sup> Dansk PersonTransport, *Buschaufføruddannelsen igen med på de regionale positivlister*, 31. marts 2026.

<sup>16</sup> Vejtransportrådet, *Rapport om chaufførmangel*, 2024.

Men der er stadig barrierer for andre, der gerne vil skifte spor. Personer med en videregående uddannelse kan deltage i AMU, men skal som udgangspunkt betale fuld deltagerbetaling.<sup>17</sup> Det kan blandt andet ramme erfarne jobskiftere, som gerne vil begynde et nyt arbejdsliv som buschauffør. Når der mangler arbejdskraft, giver det dårlig mening, at en uddannelse taget mange år tidligere i sig selv gør det markant dyrere at uddanne sig til et fag, hvor der mangler hænder.

Der er samtidig brug for at få flere unge ind i branchen. Når mindre end 1 pct. af buschaufførerne er under 25 år, kan branchen ikke alene rekruttere gennem sporskifte senere i arbejdslivet. Flere unge skal kende chaufførfaget og have en enkel vej fra uddannelse til job.

Turistbusbranchen har desuden et særligt behov for fleksibel kapacitet. Behovet for chauffører stiger kraftigt i højsæsonen og kan også opstå med kort varsel ved store events, erstatningskørsel og andre ekstraordinære transportopgaver. Derfor bør der afprøves modeller for regionale chaufførreserver, hvor kvalificerede chauffører kan træde til, når behovet er størst.

Det kan med fordel tænkes sammen med det civile beredskab. De gældende regler giver allerede mulighed for, at værnepligtige og ansatte i blandt andet Forsvaret og redningsberedskabet kan erhverve kørekort til stor bus fra det fyldte 21. år til brug i tjenesten.<sup>18</sup> Det giver et oplagt udgangspunkt for at afprøve et forløb, hvor flere kan få buskørekort og de nødvendige civile chaufførkvalifikationer, så kompetencerne både kan styrke transportberedskabet og efterfølgende bruges på det almindelige arbejdsmarked.

Buskapacitet handler ikke kun om at have busserne stående. Der skal også være chauffører til at køre dem. Skal turistbusserne kunne løse opgaverne i højsæsonen, ved store events, som erstatningsbusser og når det civile beredskab har brug for dem, skal det være lettere for flere at komme ind i faget.

Dansk PersonTransport og Dansk Erhverv foreslår, at:

- Fastholdelse og styrkelse af målrettede uddannelsesforløb, herunder fuld adgang til AMU og ret til hurtig opkvalificering for ledige.
- AMU-reglerne ændres, så seniorer og andre jobskiftere med en videregående uddannelse lettere kan omskoles til chauffør i mangelområder, uden at høj egenbetaling spænder ben for sporskifte.
- Rekrutteringen af unge til branchen styrkes gennem målrettede informations- og uddannelsesindsatser.

<sup>17</sup> Børne- og Undervisningsministeriet, *Målgruppe og adgangskrav, Arbejdsmarkedssuddannelser*.

<sup>18</sup> Bekendtgørelse om kørekort, 2026, § 43.

Dansk PersonTransport og Dansk Erhverv foreslår, at:

- Forsvarsministeriet og Beredskabsstyrelsen etablerer et pilotspor, hvor flere unge kan opnå buskørekort og relevante chaufførkompetencer med direkte civil anvendelse, så det både styrker rekrutteringen til branchen og det civile beredskab.
- Regeringen, arbejdsmarkedets parter og busbranchen etablerer et pilotprojekt med regionale chaufførreserver, der kan styrke kapaciteten ved sæsonspidser, større arrangementer, erstatningskørsel og ekstraordinære transportbehov.

## Om Dansk PersonTransport og Dansk Erhverv

Dansk PersonTransport og Dansk Erhverv står sammen om dette udspil, fordi busturisme ligger i krydsfeltet mellem turisme, erhvervsliv og kollektiv transport.

Tilsammen repræsenterer vi virksomheder, der hver dag er med til at få mennesker rundt i Danmark. Turistbusser bringer gæster fra lufthavne, havne og hoteller videre til attraktioner og destinationer i hele landet. De kører grupper til konferencer og store events og løser samtidig en lang række andre transportopgaver for skoler, foreninger, virksomheder og den kollektive transport.

Det er også virksomheder og chauffører, som samfundet kan få brug for, når den normale transport bliver udfordret, og der hurtigt skal findes ekstra kapacitet.

Derfor arbejder vi for rammer, der gør det muligt at drive en konkurrencedygtig busbranche, investere i den grønne omstilling og sikre gode forhold for de gæster, der kommer til Danmark med bus. Det kræver blandt andet ordentlig infrastruktur, fair konkurrence og adgang til de chauffører, branchen har brug for.

Med *Vejen til en stærkere busturisme* peger vi på konkrete løsninger, der både kan styrke dansk turisme og sikre, at Danmark også fremover har en fleksibel buskapacitet, der kan løse opgaven, når behovet opstår.



**DANSK  
ERHVERV**