



Politisk brief fra Dansk PersonTransport

Styrk kontrollen og bevar dansk buskapacitet

Udenlandske busser er velkomne i Danmark, når de kører efter reglerne. Men når aktiviteten stiger markant, skal kontrollen med cabotage, moms, løn og arbejdsvilkår følge med. Ellers bliver konkurrencen skæv, chaufførernes vilkår undergraves, og Danmark risikerer at svække den buskapacitet, som vi som samfund er afhængige af til bl.a. skolekørsel, erstatningskørsel, store events og vores beredskab.

Hvorfor skal der gøres noget nu?

Sommeren 2026 er 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.

Derfor er spørgsmålet ikke længere, om Danmark må føre kontrol med udenlandske turistbusser. Spørgsmålet er, om kontrollen i praksis følger med markedet.

DPT's cabotageapp viser et rekordhøjt registreringstryk. Fra januar til juli 2026 blev der registreret 894 observationer mod 458 i samme periode i 2025. Juni og juli blev samtidig de to højeste måneder i appens historie med samlet 672 observationer mod 262 i de samme måneder året før.

Udviklingen skyldes ikke kun gentagne registreringer. I juni og juli blev der registreret 404 forskellige busser mod 194 i samme periode året før.

+95 % <i>flere registreringer fra januar til juli 2026 end i samme periode i 2025</i>	+156 % <i>flere registreringer i juni og juli 2026 end i samme periode i 2025</i>	+108 % <i>flere unikke busser i juni og juli 2026 end i samme periode i 2025</i>
---	---	--

Registreringerne er især koncentreret i Storkøbenhavn ved blandt andet Københavns Lufthavn, Kongens Nytorv, Tivoliområdet og Langelinie, men ses også andre steder i landet. Busser fra Litauen, Polen og Estland står for 87 procent af registreringerne fra januar til juli 2026.

Tallene er ikke bevis for ulovlig cabotage i konkrete tilfælde. Men det store omfang og koncentrationen på få lande understreger behovet for målrettet kontrol af, om kørslen sker inden for reglerne.

DPT's medlemsdata viser, at professionelle private operatører i Østdanmark råder over ca. 554 busser, som blandt andet anvendes til turistikørsel. Samtidig viser tal fra Danmarks Statistik, at bestanden af busser registreret til turistikørsel er faldet med 13 procent på landsplan, 18 procent i Østdanmark og 26 procent i Region Hovedstaden fra 2023 til 2026.

Hvorfor er det vigtigt?

Det handler ikke om at holde udenlandske busser ude. Det handler om, at alle skal køre efter samme regler.

Danske turistbusser kører med andet end turister. DPT's medlemsinput peger på, at egentlig turistikørsel kun udgør omkring en fjerdedel af kørslen hos danske turistbusvirksomheder. Resten af kapaciteten bruges blandt andet til skolekørsel, fjernbus, togbusser, virksomhedskørsel, store events og beredskabsopgaver.



Udenlandske turistbusser kan være en naturlig og lovlig del af markedet. Men de bidrager typisk ikke til den brede danske buskapacitet på samme måde som danske virksomheder, der hele året løser opgaver på tværs af turisme, kollektiv transport, skoler, virksomheder, events og kritiske situationer.

Hvis danske virksomheder over tid skal konkurrere med aktører, der ikke mødes af samme kontrol med cabotage, moms, løn og arbejdsvilkår, kan det presse aktivitet, materiel eller selskaber ud af Danmark. Når cabotage, moms, udstationering og løn ikke kontrolleres samlet, øges risikoen for systematiske regelbrud og grov konkurrenceforvridning. Det underminerer både chauffører og vognmænd og kan svække en fleksibel buskapacitet, som ikke kan genskabes fra den ene sæson til den næste.

Sidste år viste en kontrol fra Skattestyrelsen, at mere end halvdelen af de kontrollerede udenlandske busvirksomheder manglede momsregistrering i Danmark.

Derfor handler sagen ikke kun om nationaliteten på den enkelte bus. Den handler om fair konkurrence, korrekt betaling af moms, ordnede løn- og arbejdsvilkår og om at bevare den danske buskapacitet og de chaufførjobs, som samfundet har brug for hele året.

Konkrete forslag

Dansk PersonTransport foreslår, at kontrollen med udenlandske busser hurtigst muligt styrkes med følgende fem greb:

1. Fast højsæsonkontrol

Politiet, Færdselsstyrelsen, Arbejdstilsynet og Skattestyrelsen bør gennemføre koordinerede kontroller særligt i sommerhøjsæsonen ved færger, krydstogtterminaler, hoteller, attraktioner, lufthavne og store events.

2. Én samlet kontrolindsats

Cabotage, moms, løn og arbejdsvilkår bør kontrolleres samlet. Sporene hænger sammen i praksis og bør ikke behandles hver for sig. Hvis en udenlandsk busoperatør udtages til kontrol for cabotage, bør myndighederne samtidig kontrollere momsregistrering, udstationeringsregler og betaling af gældende minimumstimesats.

3. Risikobaseret brug af data

Kontrollen bør målrettes de steder, perioder og virksomheder, hvor risikoen er størst. DPT's appdata kan indgå som et supplerende branchesignal.

4. Bedre digitalt kontrolgrundlag

7-dagesreglen kræver, at myndighederne kan følge bussernes ophold og kørsel. Relevante ANPR-data ved grænser og færgeforbindelser bør kunne indgå i kontrolgrundlaget. Danmark bør samtidig arbejde for digitalisering af kørselsblade, adgang til tidligere kørselsblade, eksempelvis 56 dage tilbage, og bedre dataudveksling på tværs af lande og i EU.

5. Årlig politisk opfølgning

Transportministeriet bør årligt orientere Transportudvalget om kontrolindsats, sager, sanktioner og behov for yderligere håndhævelse. Danmark bør samtidig tage initiativ til tættere nordisk koordinering.



Bilag: Faktaark om DPT's cabotageapp og registreringer

FAKTABOKS: Hvad handler det om?

Cabotage er, når en udenlandsk bus udfører national kørsel i Danmark efter en international tur. Det kan være lovligt, men kun midlertidigt og inden for reglerne.

7-dagesreglen betyder, at lejlighedsvis buscabotage i Danmark højst kan ske i 7 sammenhængende dage pr. kalendermåned.

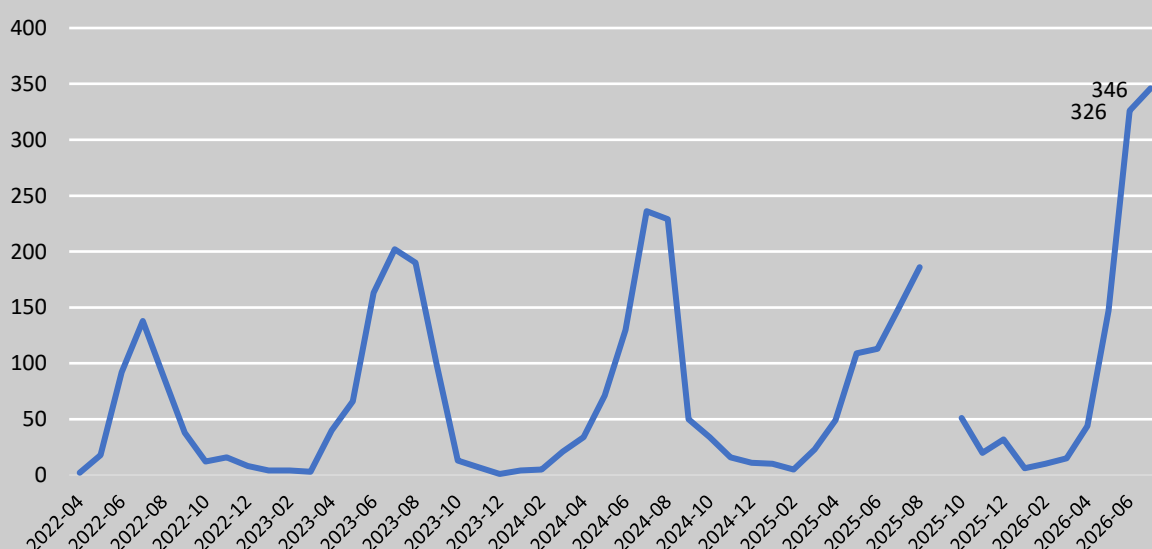
Moms er relevant, fordi udenlandske busselskaber skal være momsregistreret i Danmark, når de kører med turister her i landet.

Løn og arbejdsvilkår er relevante, fordi chauffører ved buscabotage i Danmark skal sikres dansk minimumstimesats, når reglerne om udstationering finder anvendelse. Færdselsstyrelsen oplyser, at minimumstimesatsen for buscabotage er 207,93 kr. pr. 1. juli 2026. Kontrol med cabotage bør derfor følges af kontrol med løn- og arbejdsvilkår.

DPT's cabotageapp:

DPT's cabotageapp blev lanceret for at give branchen et bedre billede af udenlandske bussers kørsel i Danmark. Appen gør det muligt at registrere observationer med lokation, nummerplade, firmanavn, land og eventuelt billede. DPT's appdata bygger på observationer fra chauffører, vognmænd og andre aktører. Data er ikke en officiel myndighedsopgørelse og er ikke bevis for ulovlighed i de enkelte tilfælde. Tallene viser udviklingen over tid og kan bruges som et branchesignal.

FIGUR: Antal registreringer i cabotageapp april 2022 – juli 2026



Note 1: Registreringerne er tydeligt koncentreret omkring sommermånedene juni, juli og august. Over tid ses der dog også flere registreringer i foråret.

Note 2: September 2025 er ikke udtryk for manglende aktivitet. På grund af fejl i appen mangler der registreringer for måneden.



Tabel 1: Registreringer og unikke busser

Periode	Registreringer	Unikke busser
Januar–juli 2025	458	284
Januar–juli 2026	894	482
Udvikling	+95 %	+70 %
Note: Flere busser registreres flere gange i appen. Derfor er unikke busser et vigtigt supplement til det samlede antal registreringer.		

Tabel 2: Nationaliteter med flest registreringer, januar–juli 2026

Nationalitet	Registreringer	Unikke busser	Andel af registreringer
Litauen	336	163	38 %
Polen	302	169	34 %
Estland	138	63	15 %
Note: De tre nationaliteter står samlet for 776 af 894 registreringer, svarende til 87 procent, og 395 af 482 unikke busser, svarende til 82 procent. Landekoderne er kvalitetssikret blandt andet ud fra firmanavn, nummerplade og tidligere registreringer. Østrig (AT) er første valgmulighed i appen og er derfor i en række tilfælde blevet valgt ved en fejl.			

Tabel 3: Dansk turistbuskapacitet i Østdanmark

Mål	Opgørelse
Professionelle private operatørers buskapacitet i Østdanmark, som blandt andet anvendes til turistikørsel	ca. 554 busser
Udvikling i busser registreret til turistikørsel, hele landet, 2023–2026	-13 %
Udvikling i busser registreret til turistikørsel, Østdanmark, 2023–2026	-18 %
Udvikling i busser registreret til turistikørsel, Region Hovedstaden, 2023–2026	-26 %
Kilde: DPT's medlemsdata og Danmarks Statistik, Statistikbanken, BIL707.	
Note: Buskapacitet hos DPT-medlemmer blandt professionelle private operatører i Østdanmark, som blandt andet anvendes til turistikørsel. DST-tallene viser udviklingen i bestanden af busser registreret til turistikørsel pr. 1. januar og anvendes her som indikator for udviklingen over tid. Tallene viser ikke, hvor mange busser der dagligt kører turistikørsel.	



Hvor registreres busserne?

Registreringerne er især koncentreret omkring centrale turist- og transportknudepunkter i Storkøbenhavn. Det gælder blandt andet Københavns Lufthavn/Kastrup, Kongens Nytorv og Indre By, Tivoliområdet, større hoteller og Langelinie/krydstogtområdet.

Der ses også registreringer uden for København, blandt andet ved Hillerød/Frederiksborg Slot, Odense, Egeskov/Kværndrup, Svendborg og Aarhus. Det peger på, at kontrollen bør have hovedfokus på Storkøbenhavn, men ikke være begrænset til København.

Relevante kilder

- Færdselsstyrelsen: Nyhed om medhold ved EU-Domstolen
<https://www.fstyr.dk/nyheder/2025/okt/danmark-faar-medhold-ved-eu-domstolen-i-sag-om-buscabotage>
- Færdselsstyrelsen: Cabotage og minimumstimesats ved cabotagekørsel
<https://www.fstyr.dk/erhverv/gods/international-godskoersel/cabotage>
- EU-Domstolens dom i sag C-482/23 - Kommissionen mod Danmark
https://denmark.representation.ec.europa.eu/document/download/c396bda3-d9b6-48b0-9afc-3438451e53ba_da?filename=482-2023.pdf
- Skattestyrelsen: Udenlandske busselskaber omgår momsreglerne
<https://sktst.dk/nyheder-og-pressemeddelelser/udenlandske-busselskaber-omgaar-momsreglerne>