

Rapport fra arbejdsgruppe om reglerne på campingområdet

Oktober 2025



Plan- og
Landdistriktsstyrelsen

Titel: Rapport fra arbejdsgruppe på campingområdet

Udgivet: 2025

Udgiver: Plan- og Landdistriktsstyrelsen, Carsten Niebuhrs Gade 43, 1577 København V

T: 33307010

M: plst@plst.dk

W: plst.dk

Indhold

1.	Kommissorium for arbejdsgruppe på campingområdet.....	5
1.1	Rapport fra arbejdsgruppen på campingområdet.....	5
1.2	Arbejdsgruppens deltagere.....	6
1.3	Opsummering af skriftlige bemærkninger fra arbejdsgruppen	7
2.	Sommerhusloven og campingreglementet.....	12
3.	Campingbranchen i tal.....	13
4.	Arbejdsgruppens drøftelser	14
4.1	Sammenfatning af drøftelserne i arbejdsgruppen	14
5.	Enhedspladsens indretning	16
5.1	Arbejdsgruppens drøftelser.....	16
5.1.1	Den overordnede indretning af campingpladsen og enhedspladserne	16
5.1.2	Klimaforandringer	17
5.1.3	Større afstand mellem enheder	18
5.1.4	Vejledning og kommunernes sagsbehandling	18
5.2	Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger	19
5.3	Opsamling vedr. enhedspladsens indretning.....	20
6.	Hytter	21
6.1	Arbejdsgruppens drøftelser.....	21
6.2	Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger	22
6.3	Opsamling – hytter	24
7.	Campingpladsens benyttelse og vintercampering.....	24
7.1	Arbejdsgruppens drøftelser.....	24
7.2	Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger	26
7.3	Opsamling campingpladsens benyttelse og vintercampering.....	27

8.	Satellitpladser til autocampere	27
8.1	Den udvidede arbejdsgruppes drøftelser	28
8.2	Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger	29
8.3	Opsamling satellitpladser	30
9.	Pladser til autocamperes camping.....	31
9.1	Den udvidede arbejdsgruppes drøftelser	31
9.1.1	Kommunernes planlægning for autocampere	34
9.1.2	Autocamperpladsernes placering på lystbådehavne og ved besøgsvirksomheder	34
9.1.3	Autocampers camping uden for autocamperpladser og campingpladser	36
9.2	Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger	37
9.2.1	Indretning af campingpladser til autocampere	38
9.2.2	Nye regler for autocampere	39
9.3	Opsamling vedr. autocampere	41
10.	Bilag A – Kommissorium.....	42
11.	Bilag B – Høringssvar fra arbejdsgruppen.....	44

1. Kommissorium for arbejdsgruppe på campingområdet

I forbindelse med landdistriktsudspillet, besluttede regeringen at nedsætte en arbejdsgruppe med deltagelse af campingbranchen og andre relevante aktører, der skulle se nærmere på og drøfte reglerne på campingområdet, herunder branchens udviklingsmuligheder og -behov.

Som en del af drøftelserne skulle arbejdsgruppen afdække eventuelle barrierer i de nuværende regler og komme med eventuelle forslag til justeringer. Ud over de eksisterende regler på campingområdet, har arbejdsgruppen inddraget relevante regler fra sommerhusloven, planloven, natur- og kystbeskyttelseslovgivning, færdsels- og vejlovgivningen samt byggelovgivningen, herunder reglerne om brand og sikkerhed.

Arbejdsgruppen skulle desuden undersøge nærmere, om kommunerne kan gives bedre muligheder for at planlægge for etablering af campingpladsdrevne stellpladser til autocampere, såkaldte satellitpladser.

Kommissoriet er vedlagt som bilag A.

1.1 Rapport fra arbejdsgruppen på campingområdet

Denne rapport er resultatet af arbejdsgruppens arbejde og indeholder en sammenfatning af arbejdsgruppens drøftelser fordelt på fem temaer.

Efter hver beskrivelse af temadrøftelserne følger Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger, der beskriver gældende regler samt hvilke af arbejdsgruppens ønsker, der vil kunne imødekommes allerede inden for gældende regler, og hvilke ønsker der forudsætter ændring af campingreglementet eller af sommerhusloven.

Endelig indeholder rapporten et opsamlingsafsnit til hver af de fem temaer, med arbejdsgruppens forslag til de ændringer af regler og vejledning, der har været fuld enighed om i arbejdsgruppen. Det har været Plan- og Landdistriktsstyrelsen valg, at rapportens opsamlingspunkter med arbejdsgruppens anbefalinger er udtryk for konsensus blandt arbejdsgruppens deltagere. Væsentlige anbefalinger og forslag, der har været fremført af arbejdsgruppens medlemmer, men som der ikke har været fuldt enighed omkring, er beskrevet med angivelse af hvilke interessentgrupper der har støttet disse.

I rapporten omtales arbejdsgruppens deltagere som KL, branchen, natur- og friluftssinteressenter, øvrige interessenter og brugergrupper. Nedenfor fremgår arbejdsgruppens deltagere.

1.2 Arbejdsgruppens deltagere

I arbejdsgruppen har nedenstående brancheorganisationer og interessenter deltaget:

- KL, Varde - og Jammerbugt Kommune (*KL*)
- Camping Outdoor Danmark (*branchen*)
- Dansk Camping Union (*branchen*)
- Dansk Erhverv (*branchen*)
- HORESTA (*branchen*)
- DI Turisme, Kultur & Oplevelser (*branchen*)
- Danmarks Naturfredningsforening (*natur- og friluftssinteressenter*)
- Dansk Kyst- og Naturturisme (*øvrige interessenter*)
- Landdistrikternes Fællesråd (*øvrige interessenter*)
- Friluftsrådet (*natur- og friluftssinteressenter*)
- FLID (Foreningen af Lystbådehavne i DK) (*øvrige interessenter*)
- AutocamperRådet (*brugergrupper*)
- Danmarks Frie Autocampere (*brugergrupper*)

FLID, AutocamperRådet og Danmarks Frie Autocampere har i overensstemmelse med kommissoriet alene deltaget på det første, fjerde og femte arbejdsgruppemøde, hvor særligt kap. 8 og 9 om autocampere forhold er blevet drøftet.

Arbejdsgruppen har for kapitel 5-7 bestået af de udpegede deltagere i henhold til kommissoriet, dog på nær brugergrupperne på autocamperområdet, dvs. HORESTA, DI Turisme, Kultur & Oplevelser, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Kyst- og Naturturisme, Landdistrikternes Fællesråd og Friluftsrådet.

Det vil sige, at Foreningen af lystbådehavne i Danmark, AutocamperRådet og Danmarks Frie Autocampere ikke har deltaget i drøftelserne af kapitel 5 – 7 og ligeledes ikke haft bemærkninger til de kapitler i forbindelse med høringen.

I det følgende anvendes betegnelsen "*arbejdsgruppen*" i rapporten for KL, Varde - og Jammerbugt Kommuner, Camping Outdoor Danmark, Dansk Camping Union, Dansk Erhverv, HORESTA, DI Turisme, Kultur & Oplevelser, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Kyst- og Naturturisme, Landdistrikternes Fællesråd og Friluftsrådet.

I det følgende anvendes betegnelsen "*den udvidede arbejdsgruppe*" i rapporten for samtlige deltagere, herunder også FLID, ACR og DFAC.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen har været sekretariat for arbejdsgruppen med direktør fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen, Christian Vind, som formand. By-, Land- og Kirkeministeriets departement har deltaget som observatør i arbejdsgruppemøderne.

Kystdirektoratet og Vejdirektoratet har deltaget med oplæg. Plan- og Landdistriktsstyrelsen har derudover inddraget Social- og Boligstyrelsen, Kystdirektoratet og Vejdirektoratet til afklaring af gældende regler og muligheder.

1.3 Opsummering af skriftlige bemærkninger fra arbejdsgruppen

Arbejdsgruppen har drøftet foreløbige udkast til rapport på arbejdsgruppens fjerde og femte møde. Plan- og Landdistriktsstyrelsen har efter møderne opdateret udkast til rapporten, hvorefter arbejdsgruppens deltagere har kunnet komme med skriftlige bemærkninger til rapporten.

Samtlige af arbejdsgruppedeltagernes skriftlige bemærkninger er vedlagt som bilag B, således at de enkelte deltageres synspunkter kan læses der. Nedenfor opsummeres de skriftlige bemærkninger.

HORESTA, DI, Dansk Erhverv, Landdistrikternes Fællesråd og Camping Outdoor Danmark (branchen ved de fem interessenter), som repræsenterer en stor del af branchen, har afgivet fælles bemærkninger. Branchen mener ikke, at rapportens opsamlingspunkter indeholder de nødvendige justeringer.

Branchen ved de fem interessenter mener, at der i høj grad skal gives slip på de mange regler i campingreglementet og lade det være op til den enkelte campingpladsejer /-forpagter at udvikle sit produkt, så det imødekommer efterspørgsel og behov ift. campingpladsen beliggenhed og kunder. Dette indebærer bl.a., at det som udgangspunkt skal være et ret at holde åbent hele året, at det skal være muligt, at tilbyde wellness faciliteter og at enhedspladsen skal kunne indrettes som luksus/glamping med mulighed for permanente faciliteter som terrasser, spabad og mobile sanitetsenheder, så længe campingenheden kan flyttes ved behov. Derudover mener branchen ved de fem interessenter, at hyttekvoten skal afskaffes og størrelsen på hytter

øges til 60 m² eksklusiv terrasser. Det skal ikke være påkrævet, at hytter står i klynger, da kunderne efterspørger ro og det bør derfor være op til virksomheden, hvor de placerer hytterne. Desuden ønsker de fem interessenter, at kommunalbestyrelsen skal kunne tillade opstilling af campinghytter, glamping- /luksusenheder, trætophytter og mobilehomes uden begrænsning ift. størrelse.

Branchen ved de fem interessenter påpeger, at det er problematisk at erhvervstilladelsen er personlig og foreslår, at den fremover skal følge virksomheden og ikke ejeren. Derudover foreslår de, at udlejningstilladelsen skal være en rammetilladelse, som ikke skal fornyes ved mindre ændringer.

Branchen ved de fem interessenter oplever urimelige begrænsninger, særligt inden for strandbeskyttelseslinjen, hvor branchen ønsker, at denne tilpasses individuelt og ift. lokale hensyn til naturen.

For at gøre det nemmere for kommunerne at forvalte reglerne, foreslår branchen, at der laves en kommunikationsstrategi og -indsats i samarbejde med branchen. Strategien skal bl.a. omhandle samarbejdet mellem branche og kommune, ny skiltning til danske og internationale turister besøg på campingpladser for at øge produktkendskabet osv.

Branchen ved de fem interessenter mener, at camping kun skal foregå på campingpladser og stellpladser med godkendt udlejningstilladelse. Der skal være en klar definition af hhv. parkering og campering, så reglerne nemt kan følges og administreres. Der skal kunne etableres stellpladser til autocampere, hvor der kan være grundlæggende faciliteter som vand, el og affaldshåndtering, hvis det giver mening ift. efterspørgslen. Reglerne for stellpladser skal være ensartede.

Camping Outdoor Danmark (CODK) anfører derudover i sit høringssvar, at campingbranchen har tabt markedsandele i forhold til andre ferieformer, idet andelen af alle turistovernatninger var på 31% i 1992 til 20% i 2022, og nu er campingbranchen nede på 18-19%. Desuden nævner CODK, at campingpladserne samlet set har en stor ledig kapacitet også i højsæson, med en gennemsnitlig belægningsprocent i højsæsonen på 43%. CODK tilføjer, at salget af campingvogne er faldet med 20-25 pct. om året de seneste år og er nede på ca. 1100 solgte vogne i 2025. Campingvogne har stor indflydelse på campingpladsernes "fødekæde" af nye gæster.

CODK anfører desuden, at ca. 40 pct. af campingmarkedet består af campinggæster, som er fastligere, dvs. opholder sig fast på den samme campingplads i hele sæsonen, og at fastholde

denne kundegruppe er af største vigtighed for branchens overlevelse. Dette gælder specielt for de pladser, der ligger væk fra de store turisthotspots.

CODK finder ikke, at rapporten giver så mange lempelser af camping- og strandbeskyttelsesreglerne, som de havde håbet på og arbejdet for.

Dansk Camping Union (DCU), repræsenterer både branche og campinggæster, da de driver campingpladser og er en forening for campinggæster. DCU ønsker også flere handlemuligheder for campingpladserne, men ønsker samtidig at fastholde myndighedshåndteringen hos kommunerne. DCU ønsker ligeledes, at hyttekvoten hæves eller helt bortfalder. DCU påpeger, at camping er en ferieform og ikke en boligform. Derfor er DCU imod, at der åbnes for etablering af terrasser, da dette vil være begyndelsen til etablering af faste vægge, tag, vinduer, døre m.m. og dermed vil det ligne kolonihaver fremfor camping.

DCU mener, at såfremt natur- og landskabsmæssige interesser ikke strider imod det, skal der åbnes for autocamperpladser i det åbne land. DCU kan ikke bakke op om ændringer, hvis disse vil betyde, at lystbådehavnene ikke kan opnå udlejningstilladelse og dermed ikke længere kan anvendes til autocampers camping.

KL, Jammerbugt Kommune og Varde Kommune (KL), bakker op om drøftelserne og opsamlingspunkterne i rapporten. KL er især positive overfor at campingvejledningen revideres og suppleres med flere klare eksempler. Kommunerne er særdeles positive overfor en regulering af autocampere, så kommunerne bedre kan understøtte attraktive, kommercielle overnatningstilbud til gæster i autocampere. KL fremhæver, at der skal indføres afstandskrav ift. brand, både på autocamperpladser, lystbådehavnene og parkeringspladser. For KL er det vigtigt, at kommunerne får mulighed for at regulere, hvor autocampere kan opholde sig og overnatte. Muligheden for at indføre lokale forbud mod ophold og overnatning for autocampere går, efter KL's opfattelse, hånd i hånd med de anbefalede udvidede muligheder for blandt andet at etablere satellitpladser til autocampere. Kommunerne skal derfor fremadrettet kunne begrænse autocampernes parkering af andre hensyn end alene trafikale.

KL påpeger, at etablering af mange små pladser kan blive tungt for kommunerne og ønsker mulighed for at kunne give landzonetilladelse med mulighed for overnatning i autocamper i et bestemt tidsrum og med et maksimalt antal overnatninger, i stedet for udlejningstilladelse.

Dansk Kyst- og Naturturisme er positive overfor rapporten, og mener at der i arbejdsgruppen er opnået enighed om række ændringer, som kan bidrage til at modernisere og fremtidssikre rammerne for camping, ligesom opsamlingspunkterne i kapitel 9, styrker autocamperturismen

i Danmark. Dansk Kyst- og Naturturisme foreslår, at dialogen fortsætter, så den kan indgå i arbejdet med at forbedre rammerne på tværs af lovgivningsområderne fremadrettet.

Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID) så gerne, at de udfordringer og uenigheder, der nævnes i rapporten, blev afklaret i arbejdsgruppen og ikke i efterfølgende vejledninger eller tværministerielle samarbejder. FLID savner en grundlæggende analyse af brugerne og hvad danske og udenlandske turister ønsker sig.

DI, HORESTA, Camping Outdoor Danmark og KL har påpeget, at det for dem er utilfredsstillende, såfremt der ikke på baggrund af arbejdsgruppens arbejde bliver undersøgt nærmere, om der kan indføres bedre muligheder for at indføre lokale forbud mod autocamperes ophold og overnatning bestemte steder. Lokale forbud skal i givet fald kunne beslutes af kommunerne, når der er saglige, herunder planlægningsmæssige begrundelser herfor.

AutoCamperRådet (ARC) fremhæver, at der er behov for bynære pladser til autocamperovernatning og i den del af året, hvor campingpladser holder lukket, vil der være mangel på pladser til autocamperturister, der ønsker at benytte campingpladserne som overnatningssted. ARC undrer sig over, at der ikke er opbakning til satellitpladser, da disse kunne indgå som ét element i forøgelsen af overnatningssteder.

ARC og FLID har indgivet fælles bemærkninger til kapitel 9 om autocampere og kunne ikke bakke op om anbefalingerne vedr. autocampere, som de var foreslået efter 5. arbejdsgruppemøde. ARC og FLID støtter op om at reglerne for at campingpladserne lettes, men er skeptiske ift. at der indføres regler for autocampere på lystbådehavnene, da dette vil betyde flere administrative bryder og mere bureaukrati end i dag. ARC og FLID mener at der i dag foregår en fuldt ud lovlig praksis på lystbådehavnene.

ARC og FLID mener, at det er en misforståelse at sætte lighedstegn mellem det at overnatte i autocamper og camping. Ifølge ARC og FLID er autocampere et selvstændigt køretøj og overnatning i en autocamper er ikke campering. ARC og FLID ønsker generelt, at rapporten rettes, så "autocampers campering" ændres til "autocampers overnatning".

ARC og FLID mener, at autocamperturisme bør anerkendes som en ny form for turisme, hvor der skal tilbydes flere overnatningsmuligheder. ARC og FLID er imod et krav om udlejningstilladelse til stellpladser efter det eksisterende campingreglement og foreslår, at autocamperpladser/stellpladser skal etableres efter en enkel godkendelsesmodel i kommunen. ARC og FLID kan ikke bakke op om rapportens beskrivelse af en autocamperplads, herunder et maksimalt antal for autocampere på 1-15.

ARC og FLID henviser til EU-forordning 2018/858, der definerer en autocaravan (autocamper) som et typegodkendt motorkøretøj med beboelsesfunktion, og de henviser til, at denne funktion er beskyttet af EU-retten.

ARC og FLID kan tilslutte sig den endelige rapportes anbefalinger i kapitel 9.3, da de anerkender det som det bedst mulige kompromis, under hensyntagen til den brede gruppe af interessenter i arbejdsgruppen.

Danmarks Frie Autocampere (DFAC) påpeger, at færdsel og parkering af autocampere, som er en personbil, reguleres af færdselsloven og skiltningen på stedet, hvilket DFAC mener, mangler i rapporten. DFAC mener, at friheden til at vælge opholdssted er afgørende for autocamperturisternes valg af Danmark som destination. Ifølge DFAC bør det være kommunen, der via samlede, turistpolitiske overvejelser beslutter, hvordan kommunen vil tiltrække og rumme turister, hvilket ikke fremgår af rapporten.

DFAC mener, at begreberne "at parkere" og "at campere" sammenblandes og begrebet "overnatning" bruges som synonym for eller som en del af begrebet "campering", uden at "overnatning" er defineret. DFAC er ikke enig i, at overnatning er det samme som campering. DFAC understreger, at det at kunne hvile/sove i sin bil, har væsentlig trafiksikkerhedsmæssig betydning. DFAC fastholder i deres høringsvar, at ophold – herunder at sove - i en lovligt parkeret bil, ikke er ensbetydende med campering, samt at midlertidig brug af stole og borde på et areal med grundejerens accept ikke er ensbetydende med at brugeren "camperer".

DFAC har ingen bemærkninger til enhedspladsens indretning, hytter eller campingpladsens benyttelse og vinteråbning, og de anbefalinger der er i rapporten vedrørende dette, er ikke udtryk for DFACs holdning. DFAC bemærker, at deres spørgsmål om, hvorvidt brandkravene på campingpladser er tilstrækkelige, ikke fremgår af rapporten.

DFAC mener, at mulighederne for at tillade mindre autocamperpladser er til stede i det nuværende campingreglement og at det kun giver mening, at skabe et nyt begreb, "autocamperpladser", såfremt der skabes særlige lempelser ved deres etablering eller drift ift. det nuværende campingreglement. Disse lempelser har DFAC endnu ikke set beskrevet. DFAC kan kun støtte forslaget om at indføre "autocamperpladser" i Danmark, hvis der er tale om et yderligere tilbud til autocamperturister, der selv ønsker at opholde sig på dem.

DFAC understreger, at autocamperturister skal bydes velkommen i Danmark og at lokale problemer primært skyldes manglende planlægning og tilrettevisning af turisterne. DFAC fastholder, at der ikke findes landsdækkende regler i andre lande i Europa, der regulerer autocamperturisters overnatning uden for campingpladser. DFAC mener, at hvis en

autocamper forhindres i at blive brugt efter sin hensigt, dvs. beboelse, vil det være i strid med EU-retten. DFAC mener, at Danmark er langt bagud ift. autocamperturisme, hvor landene omkring Danmark giver større frihed og modtagelsen af autocamperturister er langt bedre. Strammes reglerne for autocamperturisternes ophold i Danmark, må det ifølge DFAC forventes, at både import og antallet af allerede registrerede autocampere i Danmark vil falde.

DFAC ønsker, at parkeringsarealer, hvor førere af autocampere, campingvogne mv. kan parkere og raste, fortsat skal være specifikt undtaget fra campingpladsbegrebet.

DFAC ønsker, at campingvejledningen tydeliggør, at et areal til bondegårdscampering er undtaget fra campingreglementet, uagtet at pladsen udlejes erhvervsmæssigt i mere end 6 uger årligt.

Natur- og friluftssinteresserne er ikke enige i, at der grundlæggende er barrierer i reglerne på campingområdet, som står i vejen for branchens udviklingsmuligheder og behov. Det påpeges, at det netop er naturen og den forholdsvis uberørte kyst, som tiltrækker turister.

Natur- og friluftssinteresserne mener, at de eksisterende regler er fornuftige og at det ikke er klart, om de lempelser der blev indført i 2010, 2016 og 2019, er udnyttet. Natur- og friluftssinteresserne mener fortsat, at der er tilstrækkelige vækst- og udviklingsmuligheder inden for rammerne af den gældende lovgivning. Natur- og friluftssinteresserne bakker op om, at der udarbejdes regler for autocamperpladser og anbefaler, at disse pladser begrænset til max 15 autocampere.

2. Sommerhusloven og campingreglementet

Sommerhusloven har som hovedformål at hindre et øget pres på landets rekreative arealer. Med loven indførtes bl.a. et tilladelseskrav til erhvervsmæssig udlejning til ferie- og fritidsformål samt arealer til campering.

Med sommerhusloven ønskede man at tilvejebringe alternativer til den traditionelle sommerhusbebyggelse, der var mindre arealkrævende, herunder arealer til campering. Campingpladser skulle dermed også sikre adgang for offentligheden til at holde ferie i skønne naturområder og langs kysten. Ligesom campingpladser i mange henseender er en naturnær og billigere ferieform.

Campingreglementet er udstedt med hjemmel i sommerhusloven og administreres af kommunerne, som meddeler tilladelse og fører tilsyn. Før kommunerne meddeler tilladelse til nye campingpladser eller til ændring af eksisterende campingpladser inddrages hensyn til de

planlægningsmæssige og natur- og landskabsmæssige interesser. Derfor vil de enkelte campingpladser have et forskelligt udtryk, alt efter hvor i landskabet de er placeret.

Formålene med campingreglementet er at sikre mulighed for attraktive og tidssvarende overnatningstilbud på landets campingpladser og at skabe gode rammebetingelser for campingerhvervet under hensyn til de planlægningsmæssige og natur- og landskabsmæssige interesser. Desuden er det et formål, at campingpladserne har en tilfredsstillende standard, samt at de ikke udvikler sig til sommerhuslignende områder eller til helårsbeboelse.

Campingpladser er defineret som arealer, der erhvervsmæssigt eller for et længere tidsrum end seks uger årligt udlejes eller fremlejes til dag- og natophold i campingenheder. En campingenhed defineres som enten transportabel eller ikke transportabel. Transportable enheder er fx telte, campingvogne, autocampere og lign. mens ikke transportable campingenheder kan være campinghytter, campingværelser og trætophytter.

3. Campingbranchen i tal

Ifølge Danmarks Statistik er der i dag omkring 407 campingpladser i Danmark, med mindst 75 enheder, hvoraf ca. 185 af dem har tilladelse til vintercampering. I 2024 havde campingpladserne 12,2 mio. antal overnatninger, hvoraf 3 mio. af disse overnatninger var turister fra Tyskland og 130.504 overnatninger var turister fra Sverige. I 2015 var antallet af overnatninger på campingpladserne 10,9 mio. og antallet af overnatninger på campingpladser er dermed steget med 12 % fra 2015 til 2024. Campingpladserne har dermed oplevet en væsentlig mindre stigning i antallet af overnatninger end de øvrige overnatningsformer.

Ifølge Danmarks Statistik var det samlede antal turistovernatninger i Danmark i 2023 på 64,1 mio., som er en stigning på 31 pct. siden 2015, hvor antallet af turistovernatninger var 49,5 mio. Hoteller og feriecentre havde 24,9 mio. turistovernatninger i 2024, hvilket er en stigning på 37 % siden 2015, hvor der var 18,2 mio. turistovernatninger. Feriehuse havde 23,3 mio. turistovernatninger i 2024, mens tallet var 17,4 mio. i 2015.

Data fra Danmarks Statistik viser, at antallet af registrerede autocampere i Danmark stort set er uændret hen over de sidste 10 år. I januar 2015 var der registreret 13.688 autocampere i Danmark, mens antallet i januar 2025 var 13.216. Antallet af registrerede autocampere i Tyskland er derimod steget gennem det seneste årti. Ifølge data fra det tyske Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) var der i januar 2015 ca. 392.000 registrerede autocampere, mens antallet i januar 2025 981.000 registrerede autocampere.

Det fremgår af [Vejledningsnotat om autocampere](#) fra 2024, side 3, at i 2022 var 2,3 mio. autocamperovernatninger på kommercielle pladser i Danmark, hvoraf størstedelen af overnatningerne var udenlandske turister.

4. Arbejdsgruppens drøftelser

Arbejdsgruppens arbejde har fordelt sig over fem møder, hvor de første to møder har bestået af oplæg om branchen og de relevante regler, efterfulgt af drøftelser. Oplæggene har haft fokus på campingpladser og autocamperturisme, parkeringsreglerne, autocamperpladser som satellitpladser, sommerhusloven og campingreglementet, planlovens regler for kommunernes planlægning af nye eller udvidede campingpladser samt naturbeskyttelsesloven.

Autocampere og satellitpladser var omdrejningspunktet for første arbejdsgruppemøde, hvor FLID, AutocamperRådet og Danmarks Frie Autocampere deltog. Disse organisationer deltog desuden på det fjerde og femte arbejdsgruppemøde.

På baggrund af de to første møder, udvalgte Plan- og Landdistriktsstyrelsen fem temaer, som blev drøftet yderligere på de følgende arbejdsgruppemøder. De fem temaer var:

- Enhedspladsen indretning
- Hytter
- Campingpladsens benyttelse og vintercampering
- Satellitpladser til autocampere
- Pladser til autocamperes camping

Formålet med arbejdsgruppemøderne har været at få klarlagt, hvilke barrierer der er i dag og på den baggrund komme med forslag til udviklingsmuligheder, herunder justeringer, ændringer mv. I afsnit 5-9 fremgår arbejdsgruppens samlede drøftelser fra arbejdsgruppemøderne opdelt i de fem temaer.

4.1 Sammenfatning af drøftelserne i arbejdsgruppen

Branchen ønsker i høj grad færre regler og mere frihed til enkelte campingpladsejere/-forpagtere. Den ønsker friere rammebetingelser for at kunne styrke konkurrenceevnen i forhold til nabolande og ønsker at kunne bidrage yderligere til udvikling og arbejdspladser i landområderne. Branchen ønsker en vidtgående deregulering og ønsker at blive ligestillet med øvrige turistbrancher, så derfor ønsker de ikke, at kommunen skal være tilladelsesmyndighed for campingpladsernes indretning og anvendelse.

KL, natur- og friluftsinteressenterne har ønsket at beholde kommunen som tilladelsesmyndighed på campingområdet.

Natur- og Friluftsinteressenterne har grundlæggende ønsket at bibeholde de eksisterende regler på campingområdet, som de mener giver tilstrækkelige vækst- og udviklingsmuligheder for danske campingpladser inden for rammerne af den gældende lovgivning på. Det eksisterende regelgrundlag sikrer en afvejning af hensyn til natur- og landskabsoplevelser, til fællesskab, til offentlighedens adgang og til muligheden for, at vi kan færdes uhindret langs kysten

Der var blandt arbejdsgruppens deltagere enighed om, at campingvejledningen bør revideres, så de muligheder, der allerede findes inden for reglerne, fremgår tydeligere, så både kommuner og campingerhverv tydeligere kan se de handlemuligheder, der allerede findes i dag. Vejledningen kan med fordel indeholde eksempler på de forskellige muligheder, fx inden for campingpladsens indretning, vintercampering (opsyn og faciliteter), byggetilladelse til glampingtelte samt bedre muligheder for at målrette hele eller dele af en campingplads til autocampere.

Der var enighed i arbejdsgruppen om at anbefale, at der uden for områder udlagt som særligt beskyttet landskab eller natur, kan indføres lempeligere regler for vintercampering/vinteropbevaring, så kommunerne fremover kan tillade op til 100 pct. af enhedspladserne hertil. Desuden var der enighed i arbejdsgruppen, om at der arbejdes videre med at indføre en definition af glampingtelte i campingreglementet.

Der har desuden været andre ønsker fra nogle af deltagerne til mere konkrete ændringer, som også vil betyde at campingreglementet skal ændres. Det drejer sig om muligheden for at etablere terrasser på enhedspladsen, en ændring af den maksimale hyttestørrelse samt muligheden for at kunne etablere små campingpladser svarende til autocamperpladser/stellpladser. Andre deltagere har ikke ønsket disse ændringer.

Som en del af kommissoriet, skulle arbejdsgruppe drøfte, om kommunerne kan gives bedre muligheder for at planlægge for etablering af campingpladsdrevne autocamperpladser til autocampere, såkaldte satellitpladser. I forlængelse heraf har den udvidede arbejdsgruppe, inklusiv brugergrupper, drøftet autocamperpladser generelt, og hvilke udfordringer og muligheder der er inden for autocamperturisme.

Der var enighed i arbejdsgruppen – dog ikke den udvidede arbejdsgruppe – om, at satellitpladser til eksisterende campingpladser bør indgå som en ud af flere muligheder i et samlet regelsæt for autocamperpladser. Den udvidede arbejdsgruppe mente ikke, at

muligheden for at drive autocamperpladser skulle begrænses til eksisterende campingpladsejere, dvs. satellitpladser, men at alle aktører skulle have mulighed for dette.

Der var enighed i den udvidede arbejdsgruppe om, at der bør indføres regler, som gør det muligt for kommunerne at meddele udlejningstilladelse til autocamperpladser med færre end 100 enheder, da mulighederne for dette i dag er begrænset. Kommunen skal ud fra en konkret vurdering kunne stille krav om fx maksimale antal enheder, minimumskrav til servicefaciliteter samt krav af hensyn til sikkerhed mod brand. Brugergrupperne kunne bakke op om dette, så længe autocamperturister selv kan vælge hvor de tager ophold.

Der var enighed i arbejdsgruppen, men ikke den udvidede arbejdsgruppe, om at det skal undersøges nærmere, om der kan indføres bedre muligheder for enten et nationalt forbud eller bedre muligheder for, at kommunerne kan indføre lokale forbud mod autocamperes campering på konkrete arealer, samt om man tydeligere kan regulere hvor og hvornår autocampere må campere og parkere på bestemte steder.

Den udvidede arbejdsgruppe var enige om, at det bør tydeliggøres, hvornår der er tale om henholdsvis campering og parkering.

Den udvidede arbejdsgruppe var enige om, at autocampernes aktivitet på lystbådehavnene skal kunne fortsætte, men med krav om udlejningstilladelse.

En række mere detaljerede udfordringer i forhold til eksisterende regler er blevet drøftet, men indgår ikke i den endelige rapport. Det er fx spørgsmål om, hvilken type af brandværnsudstyr der skal kunne anvendes på campingpladser, udfordringer med at håndhæve eksisterende regler ift. store hyttelignende telte på campingpladserne, et ønske om at lade campingtilladelsen følge campingpladsen og ikke ejeren, så der ikke skal søges ny tilladelse ved ejerskifte, en udvidelse af bondegårdscampering m.m. Mulige løsninger på disse udfordringer vil efter en nærmere vurdering kunne inddrages i opfølgningen på arbejdsgruppens arbejde.

5. Enhedspladsens indretning

5.1 Arbejdsgruppens drøftelser

5.1.1 Den overordnede indretning af campingpladsen og enhedspladserne

Der var i branchen enighed om, at den enkelte campingpladsejer/-forpagter skal have mulighed for at drive deres forretning og dermed indrette campingpladsen, som campingpladsejer/-forpagter vurderer mest hensigtsmæssig.

Det blev anført af branchen, at det nuværende campingreglement og -vejledningen regulerer for meget ift. pladsens indretning og giver ikke campingpladsejer/-forpagter mulighed for at imødekomme nye forhold, der efterspørges på campingpladsen.

Flere i arbejdsgruppen mente, at det skal være campingpladsejeren/-forpagteren, der står for indretningen og bestemmer, hvad der må indrettes på pladsen (flag, terrasser, hæk og kørefliser), og at rammerne skal være fleksible i forhold til, hvordan den enkelte campingpladsejer/-forpagter ønsker at indrette sin campingplads og enhedspladserne. Dele af branchen påpegede, at det ikke er hensigtsmæssigt med terrasser og fortelte, der reelt ikke er telte, men vægge med døre og vinduer. Her blev det påpeget, at camping er en ferieform og ikke en boligform.

Natur- og friluftsinteressenterne anførte, at de ikke har en holdning til hvordan campingpladserne indrettes, så længe det er campingpladsejeren/-forpagteren der står for det og det ikke bliver sommerhuslignende eller kommer til at ligne kolonihaveområder med hække og haver. Hertil påpegede natur- og friluftsinteressenterne, at installationer skal kunne fjernes mellem sæsonerne og campingpladserne skal bevare deres enkle udtryk og ikke virke skæmmende i de omkringliggende områder. Dog anførte natur- og friluftsinteressenterne, at der kan sondres mellem de særlige værdifulde naturområder, som kommunen skal udpege, og andre områder, hvor der kan tillades mere, mens de særlige værdifulde naturområder skal bevares mest muligt.

Branchen tilkendegav, at man ikke er interesseret i helårsbeboelse, og at campingpladsejeren nok selv skal sørge for, at det ikke bliver helårsbeboelse.

Branchen påpegede, at det skal være muligt at indrette campingpladsen, så de forskellige behov på de enkelte campingpladser i forhold til de forskellige kundesegmenter tilgodeses. Et kundesegment ønsker primitive campingpladser, da de selv har faciliteter, mens et andet kundesegment ønsker kvalitetspladser med mulighed for fx udendørs spa og grill.

En del af branchen vil gerne have mulighed for decentrale servicefaciliteter i form af mobile enheder, fx toilet og badfaciliteter, som campinggæster kan leje, hvis det ønskes.

5.1.2 Klimaforandringer

Klimaforandringer, hvor der i perioder er tørke eller meget regn, stiller krav til bedre køreunderlag og mulighed for træterrasser. Der var enighed om, at dette skal være muligt, eventuelt ved etablering af mere permanente løsninger. Det blev påpeget, at det skal være den enkelte campingpladsejer/-forpagter der beslutter, hvad der skal etableres.

Det blev anført, at de eksisterende muligheder i campingreglementet, som fx at etablere små hegn og kørefast underlag, skal fremgå mere tydeligt i vejledningen.

5.1.3 Større afstand mellem enheder

Branchen vil gerne have mulighed for at gøre pladserne mere attraktive, med mulighed for større variation på campingpladsen, herunder at enhedspladser ikke skal ligge i lige rækker.

Branchen vil gerne imødekomme den efterspørgsel, der er fra turister, der typisk besøger campingpladsen i et mindre antal uger om året, og som har ønske om lidt større afstand mellem udlejningsenhederne.

Ifølge branchen vil en større spredning ikke medføre et forretningsmæssigt behov for en arealmæssig udvidelse af campingpladser, fordi indtjeningsmuligheden ved en større spredning forventes at blive større. Det er i dag de færreste campingpladser, der er fuldt belagt i hele åbningssæsonen, og de vil derfor arealmæssigt godt kunne rumme en større spredning af enhederne.

Hertil påpegede natur- og friluftssinteressenterne, at det er vigtigt, at den eksisterende plads udnyttes, og en større spredning af enheder må ikke betyde, at campingpladserne udvides arealmæssigt.

5.1.4 Vejledning og kommunernes sagsbehandling

Generelt ønsker KL, at kommunerne beholder deres myndighedskompetence, så kommunerne fortsat administrerer, hvordan campingpladserne overordnet drives og indrettes. Derudover påpegede KL, at myndighederne skal have bedre muligheder for og redskaber til at håndhæve de regler, der er. KL støtter muligheden for at kunne indrette enhedspladserne på baggrund af lokale forhold, dette skal dog være under forudsætning af kommunal tilladelse.

Branchen oplevede, at sagsbehandling af ansøgninger om ændringer kan tage lang tid og mener, at der er behov for en bedre vejledning, så kommunerne hurtigere kan træffe afgørelse. KL tilkendegav, at jo flere forhold som kommunen skal inddrage i sagsbehandlingen, jo længere vil sagsbehandlingstiden kunne blive. Ifølge KL vil en god vejledning hjælpe kommunerne i sagsbehandlingen, især hvis det klart fremgår, hvad der er muligt.

Der var bred opbakning i arbejdsgruppen til en bedre vejledning med eksempler.

Hertil tilføjede dele af branchen, at en bedre vejledning ikke skal være ensbetydende med større detaljeringsgrad. For nogle emner i vejledningen er der for mange detaljer på nuværende tidspunkt. Branchen ønsker, at vejledningen er bred og rummer udviklingsmuligheder, der

giver den enkelte campingpladsejer/-forpagter råderum til selv at indrette campingpladsen og evt. enhedspladsen med variation og et vist individuelt udtryk.

Dele af branchen påpegede, at der var for stor forskel på kommunernes sagsbehandling, og hvad der tillades, hvilket kan give en høj grad af konkurrencemæssig ulighed på tværs af kommunegrænser. Nogle kommuner accepterer en del indretning, fx terrasser, hvis de blot kan skrues af, mens andre vil have grønt græs som en "spejderlejr", hvilket kan afhænge af de konkrete omstændigheder fra sag til sag.

KL gjorde opmærksom på, at kommunerne skal vægte flere forskellige hensyn og interesser (landskab, natur, nabohensyn m.v.), og derfor vil der også være forskel i kommunernes afgørelser og sagsbehandlingen kan til tider også tage tid.

5.2 Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger

Hovedformålene med campingreglementet er at sikre, at campingpladserne har en tilfredsstillende standard og ikke udvikler sig til sommerhuslignende områder eller til helårsbeboelse samt at skabe gode rammebetingelser for campingervhvervet under hensyn til de planlægningsmæssige og natur- og landskabsmæssige interesser.

Enhedspladsen er den enkelte plads på campingpladsen, hvor der kan være en campingenhed (telt, autocamper, campingvogn, hytte, glampingtelt m.v.).

Enhedspladsens indretning er reguleret i campingreglementet, hvor det fremgår, at der ikke må være opført bygninger, opstillet fritstående antenner, flagstænger eller andre faste konstruktioner. Der må desuden ikke disponeres over enhedspladsen på en sådan måde, at den får et permanent, individuelt udtryk. Bestemmelsen er med til at hindre, at campingpladserne udvikler sig til sommerhuslignende områder eller til helårsbeboelse.

Bestemmelsen er dog ikke til hinder for, at campingpladsen indrettes med forskelligt design og med variation, ligesom enhedspladserne ikke nødvendigvis skal ligge i lige rækker. Dette foreslås fremhævet i en opdateret vejledning.

Hvis der skal gives videre rammer for enhedspladsens indretning, fx mulighed for at opstille faste, fritstående antenner og flagstænger, vil det kræve en ændring af campingreglementet.

Bestemmelsen om enhedspladsens indretning er heller ikke til hinder for, at campingpladsen generelt indrettes for at imødekomme klimaforandringer ved fx at etablere kørefastbelægning, ligesom flytbare elementer, som fx træriste, er tilladt. Den ønskede indretning skal godkendes af kommunen, og en dispensation fra Kystdirektoratet kan eventuelt være påkrævet, hvis

tilstanden inden for klitfredet område eller inden for strandbeskyttelseslinjen ønskes ændret på campingpladser.

Det er i dag allerede muligt at indrette campingpladsen med en lidt større spredning mellem enhedspladserne for så vidt angår telte og campingvogne, da der ifølge campingreglementet skal være som *minimum* 3 meter mellem telte og campingvogne. Det er i dag ikke muligt, jf. bemærkningerne til sommerhuslovens § 4, at tillade en større spredning mellem hytter, hvor der i dag er et afstandskrav på mindst fem meter og bør normalt ikke overstige seks meter, dels for at sikre, at campingpladser bliver så lidt arealkrævende som muligt og dermed ikke øger presset på de rekreative arealer, og dels for at undgå at hytterne bliver til små sommerhuse. Campinghytter er desuden kendetegnet ved at være placeret tæt sammen på en campingplads og eventuelt placeret i klynger. Reglerne varetager således hovedhensynet bag sommerhusloven om at undgå et øget pres på de rekreative arealer, jf. afsnit 2 ovenfor. Nye campingpladser må som udgangspunkt ikke være under de 100 tilladte campingenheder, da kommunen efter campingreglementet kun kan give tilladelse til færre end 100 enheder hvis der foreligger ganske særlige omstændigheder. Formålet med bestemmelsen er, at undgå mere tilfældig spredning af små campingpladser rundt omkring i landskabet, idet en sådan udvikling harmonerer dårligt med sommerhuslovens intentioner om at søge udlejningen af rekreative arealer begrænset for at undgå, at presset på det åbne land forøges i utilsigtet grad. Da kommunen er tilladelses- og tilsynsmyndighed, vil det være kommunen der beslutter, om den ønskede indretning kan tillades, og i visse tilfælde vil det også kræve en dispensation fra Kystdirektoratet. Kommunen skal i den forbindelse inddrage hensyn til de planlægningsmæssige og natur- og landskabsmæssige interesser. Derfor vil der ikke kunne tillades samme indretning på alle campingpladser, da omgivelserne har betydning for hvad der kan tillades.

5.3 Opsamling vedr. enhedspladsens indretning

- Arbejdsgruppen anbefaler, at campingvejledningen opdateres med flere konkrete eksempler på eksisterende muligheder for at indrette campingpladsen mere fleksibelt og med variation. Desuden ønskes eksempler på muligheder for at håndtere klimaudfordringer fx ved etablering af kørefast belægning, udlægning af flytbare træriste m.v., samt eksempler på hvilke naturhensyn der skal tages.
- Arbejdsgruppen foreslår, at der kan arbejdes videre med en ændring af campingreglementet, som tillader en større spredning af telte og campingvogne på campingpladser, hvor der sjældent er fuld belægning, også selv om antallet af enheder falder til under 100. En større spredning af enhederne må ikke medføre, at campingpladsen udvides arealmæssigt.

6. Hytter

6.1 Arbejdsgruppens drøftelser

Branchen foreslog, at der kan indføres en definition af glampingtelte, der adskiller sig fra sædvanlige campinghytter ved, at glampingtelte er midlertidigt opstillede og skal pakkes væk, når vejret bliver for koldt og fugtigt. Det blev foreslået, at glampingtelte får sin egen definition på linje med øvrige enheder som telte/campingvogne, og hytter.

Branchen ønsker generelt, at hyttekvoten bortfalder, eller som minimum øges. Samtidigt peges der på, at behovene varierer, idet den nuværende hyttekvote på 40 pct, af de tilladte enhedspladser fortsat er passende for nogle – især fordi kvoten i dag ikke er udnyttet alle steder.

Dele af branchen vil gerne have indført en mulighed for privatejede hytter, som lejes ud gennem campingpladsen. Dette vil ifølge branchen give flere campingpladser mulighed for at opføre hytter. Øvrige er meget imod privatejede hytter, bl.a. fordi det vil udfordre problematikken om udlændinges manglende ret til at købe et sommerhus.

Branchen ønsker, at der skal gives yderligere muligheder for dispensation til udvidelse inden for strandbeskyttelseslinjen, da mange campingpladser er begrænset i forhold til at udvide deres forretning.

Størstedelen af branchen ønsker, at campingpladser skal kunne tilbyde hotelvirksomhedslignende faciliteter og service, fx wellnessfaciliteter, for at imødekomme efterspørgslen på mere luksusprægede, komfortable og oplevelsesbaserede ophold.

Natur- og friluftssinteressenterne ønsker hverken større hytter uden for eller inden for strandbeskyttelseslinjen og påpegede, at der skal være forskel mellem campinghytter og sommerhuse. Det blev påpeget, at hytterne ikke må blive højere, da hytterne så bliver for dominerende i landskabet, og at hensynet til natur og landskab skal vægtes højt i kystlandskabet. Natur- og friluftssinteressenterne påpegede, at der skal passes på det fælles gode som naturen og kysten er, hvilket også er dét, der tiltrækker turisterne.

Branchen udtrykte ønske om at kunne erstatte gamle hytter med nye hytter med en fastholdelse af det gamle 3 meters afstandskrav, uden at skulle overholde det nyere afstandskrav på 5 meter mellem hytter.

Et andet ønske fra branchen er, at det ikke længere skal være påkrævet, at hytter skal stå i klynger, da nogle kunder efterspørger spredning, ro og natur. Størstedelen af branchen ønsker, at virksomhederne selv skal kunne bestemme, hvordan hytterne placeres, mens den øvrige del af branchen ønsker, at placeringen af hytter på pladsen kan ske mere individuelt efter tilladelse fra kommunen. Et andet ønske fra størstedelen af branchen var, at der skal være mulighed for at imødekomme en vis efterspørgsel på større afstand mellem mere kvalitetsprægede hytter eller glampingtelte end de fem til seks meter som gælder i dag.

Natur- og friluftsinteressenterne ønsker ikke store kvalitetsenheder med spa m.v., da det bliver for dominerende og en glidebane ift. at acceptere større enheder. Sådanne faciliteter bør indrettes som fællesfaciliteter på campingpladsen. Dog foretrækker natur- og friluftsinteressenterne, at der etableres spa m.v. på campingpladserne fremfor i det åbne land.

Endelig udtrykte branchen tilfredshed med, at etablering af campinghytter i dag ikke kræver byggetilladelse fra kommunen.

For så vidt angår etablering af glampingtelte, der i dag forudsætter en byggetilladelse fra kommunen, var der en oplevelse af, at nogle kommuner kan finde det vanskeligt at meddele byggetilladelse hertil.

6.2 Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger

Campinghytter er defineret i både sommerhusloven og campingreglementet samt uddybende beskrevet i campingvejledningen. Ifølge campingreglementet og campingvejledningen dækker betegnelsen "campinghytter" i dag bredt over både de hidtil kendte campinghytter og nyere typer, dvs. sammenbyggede campinghytter, internt forbundne campinghytter, trætophytter og campingværelser, og evt. andre ikke umiddelbart flytbare konstruktioner, som fx visse typer af mobilehomes.

Betegnelsen "campinghytter" dækker også glampingtelte med fast bund samt "telte" med tagkonstruktion mv., der ikke er umiddelbart flytbare konstruktioner. Glampingenheder uden fast bund betragtes som udgangspunkt som en flytbar konstruktion og er dermed ikke omfattet af betegnelse "campinghytte". Det er kommunen, der foretager en konkret vurdering af glampingenhedens egenskaber som umiddelbart flytbare eller ikke umiddelbart flytbare.

Vurderingen af, om en glampingenhed betragtes som et telt eller en hytte, er nærmere beskrevet i glampingvejledningen fra 2024, hvor det også fremgår, at der i dag er gode muligheder for at etablere glampingenheder på en campingplads.

Ifølge sommerhuslovens § 4 defineres en campinghytte som en mindre beboelsesenhed, som anvendes til udlejning eller udlån til ferieformål på en campingplads, og som ikke udgør en selvstændig ejendom. Campinghytter på campingpladser må ligeledes ikke udstykkes, således at der opstår en eller flere faste ejendomme, hvorpå der er opført en eller flere campinghytter. Bestemmelserne har til formål at forhindre individuelt ejede campinghytter, og at en enkelt bruger reelt kan anvende en campinghytte som et privat sommerhus eller helårsbolig. Bestemmelserne medvirker også til at hindre også, at et område med campinghytter på en campingplads antager karakter af et sommerhusområde. Samtidig sikres, at campingpladser ikke får karakter af et traditionelt sommerhusområde, hvilket vil være i strid med planlovens generelle forbud mod udlæg af nye sommerhusområder inden for kystnærhedszonen, (jf. planlovens § 5 b, stk. 1, nr. 3.) Kystkommunerne kan dog søge ministeren for byer og landdistrikter om tilladelse til, at der kan udlægges nye sommerhusgrunde mod at tilbageføre et antal ubebyggede sommerhusgrunde. Ministerens muligheder til at give tilladelse er fastlagt i planloven.

Det vurderes, at der ikke i dag er hjemmel i sommerhusloven til at indføre privatejede campinghytter til ejerens eget brug, jf. sommerhuslovens § 4, og at det kan være i strid med det overordnede formål med sommerhuslovens regler om, at campingpladser skal være offentligt tilgængelige og et alternativ til sommerhusområder. Det vurderes desuden, at der ikke i dag er hjemmel i sommerhusloven til at ændre princippet om, at campinghytter skal stå samlet eller i klynger på campingpladsen. Dette betyder dog ikke, at der ikke kan være flere klynger med campinghytter fordelt ud på pladsen.

Der kan i dag gives tilladelse til opstilling af campinghytter på en campingplads på indtil 40 pct. af det tilladte antal campingenheder, hvilket benævnes hyttekvoten. Dog kan en tilladelse til opstilling af campinghytter på den del af campingpladsen, der er beliggende inden for strandbeskyttelseslinjen eller klitfredet areal, jf. naturbeskyttelsesloven, kun omfatte indtil 20 pct. af det tilladte antal campingenheder, og maksimalt 60 campinghytter.

Campinghytternes størrelse må være op til 45 m² og op til fem meter i højden. Dog må campinghytter inden for strandbeskyttelseslinjen og klitfredet areal være op til 30 m² og op til 4 meter i højden. Hvis dette skal være ens, skal campingreglementet ændres. Etablering af hytter inden for strandbeskyttelseslinjen kræver ligeledes dispensation fra Kystdirektoratet.

For så vidt angår ønsket om at undgå de nyere afstandskrav fra 2000 på fem meter mellem campinghytter udspringer det af brandsikkerhedsmæssige hensyn. Plan- og Landdistriktsstyrelsen vurderer derfor, at det kan være vanskeligt at anbefale en fravigelse de

nyere afstandskrav, så man kan opføre nye hytter med samme placering som hidtil med 3 meters afstand inden for strandbeskyttelseslinjen.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen finder, at den nuværende definition af campingenheder som umiddelbart flytbare eller ikke umiddelbart flytbare er tilpas generel til at kunne rumme også nye typer af glampingenheder i fremtiden.

Glampingtelte vil kunne godkendes efter bygningsreglementets vejledning til kapitel 5 – Brand, bilag 16: Præ-accepterede løsninger for mindre anvendelseskategorier 1 og 4. Dette kan tilføjes i en opdateret vejledning.

6.3 Opsamling – hytter

- Arbejdsgruppen anbefaler, at der kan indføres en selvstændig definition af glampingtelte som eksempel på en ny hyttetype.
- Arbejdsgruppen foreslår, at der kan arbejdes videre med en opdatering af campingvejledningen, fsva. glampingenheder og andre typer af mere kvalitetsprægede hytter med eget toilet og bad og, hvor der kan være mulighed for at etablere fx træterrasser, og evt. spa. Campingvejledningen kan desuden tilføjes henvisninger til den eksisterende glampingvejledning fra december 2024, der bredt beskriver de gode muligheder for at etablere glampingenheder på campingpladser.

7. Campingpladsens benyttelse og vintercampering

7.1 Arbejdsgruppens drøftelser

Ifølge størstedelen af branchen skal udgangspunktet være, at campingpladser skal have mulighed for at have helårsåbent og skal kunne udleje sine enheder i henhold til efterspørgslen, i stedet for som reglerne er i dag, hvor campingpladsejeren/-forpagter skal søge om tilladelse til vintercampering hos kommunen. Disse har en opmærksomhed på, at campingpladsen ikke skal udvikle sig til helårsbeboelse, hvilket vil stride mod branchens ønske. De ønsker således, at campingpladser skal kunne benyttes året rundt uden krav om særlig tilladelse til vintercampering eller vinteropbevaring.

Den øvrige del af branden ønsker, at reglerne skal være sådan, at hvis der ikke er væsentlige planlægningsmæssige hensyn eller natur- og /eller landskabsmæssige hensyn, der taler imod, bør kommunen kunne give tilladelse til, at hele campingpladsen kan gives tilladelse til vintercampering af kommunen.

Natur- og friluftsiinteressenterne ønsker derimod en fastholdelse af de gældende regler, hvor der skal søges om tilladelse til vintercampering og hvor der ikke tillades vintercampering på campingpladser beliggende i naturbeskyttede områder.

Dele af branchen har behov for, at tilladelsen til vintercampering skal dække hele pladsen og ikke kun de 70 pct., som der i dag maksimalt må anvendes til vintercampering. Dele af branchen ønsker, at campingejer/-forpagter skal kunne lukke dele af campingpladsen ned, tilpasset det antal vinterturister, der var på pladsen.

Branchen ønsker, at kravene til åbne og opvarmede faciliteter og bemanning i vinterhalvåret lempes, og at det skal være muligt for campinggæsterne med selvbetjening.

Der var forskellige meninger i branchen i forhold til kravet om, at der alene kan ske kortvarige ophold af 15-20 dages varighed samt i weekender og ferie i vintersæsonen. Nogle mente, at kravet ikke gav mening, da der ikke er løbende myndighedstilsyn, og da det er svært at holde regnskab med, hvor mange dage, den enkelte har opholdt sig. Andre mente, at netop dét, at der er regler for opholdets varighed, er en fordel, da de kan hjælpe med til at begrænse overtrædelser.

Det blev anført af branchen, at det ikke er afgørende, hvor længe folk opholder sig på campingpladsen, bare det ikke bliver til helårsbeboelse. Det blev her påpeget af branchen, at det ikke er i branchens interesse, at folk bor på campingpladserne, så det bliver trailerparks og helårsbeboelse. Dele af branchen ønsker heller ikke, at der skal stilles krav til maksimal kapacitetsudnyttelse for fastliggere i forhold til korttidsbrugere, da det bør være op til den enkelte campingplads selv at beslutte.

Dele af branchen ønsker, at udlejningstilladelser skal udstikke rammen for campingpladsens virke, og ikke detailstyre virksomhedens drift og udvikling. Således skal mindre ændringer af campingpladsen ikke tillades af kommunen men kan ske indenfor rammerne af en tilladelse.

Hertil bemærkede natur- og friluftsiinteressenterne, at ved helårsåbent vil campingpladserne minde mere om sommerhusområder end camping. De ønsker generelt set ikke helårsåbent på campingpladserne og slet ikke i de områder, der i dag ligger i områder, som kommuner i kommuneplanen har udpeget som særligt værdifuldt landskabsområde eller naturområde, og hvor der i dag er et forbud mod at meddele tilladelse til vintercampering. De ønsker således, at de gældende regler fortsætter som i dag, hvor naturhensynet vægtes højt.

KL har anført, at de kan se en række potentielle kommunale udfordringer ved at udvide muligheden for vintercampering. En udvidelse vil således kunne have konsekvenser for

kommunernes service- og velfærdsforpligtelser, f.eks. hjemmehjælp mv. til campinggæster, der er på campingpladsen i flere måneder af gangen, evt. også i vintermånederne. KL vil fastholde gældende regler om, at kommunerne skal kunne tillade vintercampering og at det ikke skal være en umiddelbar ret for campingpladserne at holde vinteråbent.

KL har desuden påpeget, at man bør overveje, om det er hensigtsmæssigt med mere lempelige regler for vintercampering på campingpladser længere inde i landet, uden for bevaringsværdige landskaber. Det er ofte her, der kan opstå udfordringer i forhold til helårsbeboelse på pladsen. Det skyldes formentligt, at disse campingpladser ikke betjener nær så mange udefra kommende turister, men i højere grad lever af "fastliggere", som til tider udvikler sig til beboere.

7.2 Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger

Det fremgår af sommerhuslovens § 4, stk. 2, 2. pkt., at campinghytter kun må udlejes i perioden 1. marts - 31. oktober, medmindre campingpladsen har tilladelse til vintercampering. Tilladelse til vintercampering gives af kommunalbestyrelsen og indebærer, at telte, campingvogne mv. kun må være opstillet på campingpladsen, hvis kommunen har meddelt tilladelse til vintercampering, det vil sige til kortvarige ophold af 15-20 dages varighed, weekender m.v. i perioden 1. november - 28. februar, jf. campingreglementets § 10.

Det vurderes, at det forudsætter en ændring af sommerhuslovens § 4, hvis udgangspunktet om, at campingpladser, der ønsker en tilladelse til at leje campinghytter ud i vintermånederne fra 1. november til 28. februar, skal søge kommunen om tilladelse hertil, ønskes ændret.

I forhold til ønsket om at ophæve kravet om begrænset benyttelse i vinterperioden i 15-20 dages varighed, weekender, m.v., fordi det er vanskeligt at føre tilsyn hermed, gør styrelsen opmærksom på, at campingpladsejer/-forpagter er forpligtet til at holde campingpladsen under opsyn under vinteråbning, og dermed har ansvaret for, at pladsen benyttes i overensstemmelse med reglerne, herunder at campinggæster kun tager ophold i det omfang, det er i overensstemmelse med reglerne.

Det samlede areal til vintercampering og vinteropbevaring kan udgøre et areal svarende til højst 70 pct. af det tilladte antal campingenheder. Kommunen kan undtagelsesvist tillade et større vintercamperingsareal, hvis et sådant areal var til rådighed for vintercampering eller vinteropbevaring den 6. februar 2000.

Hvorvidt der kan gives vintertilladelse, afhænger af en afvejning af de planlægningsmæssige og natur- og landskabsmæssige interesser, der gør sig gældende i den konkrete sag. Heri inddrages også hensynet til risikoen for, at campingpladsen – idet den benyttes over hele året – overgår

til egentlig sommerhusbeboelse og/eller helårsbeboelse. Endelig fremgår det af campingvejledningen, at der alene bør meddeles tilladelse til vintercampering, såfremt der skønnes at være et særligt behov for camping i vintersæsonen, fx på grund af campingpladsens beliggenhed i nærheden af særlige friluftaktiviteter o.l.

Kommunen har i dag ikke mulighed for at meddele tilladelse til vintercampering, hvis campingpladsen er beliggende i et område, der i kommuneplanen er udpeget som særligt værdifuldt landskabsområde, naturområde e.l. dog undtaget campingpladser, som i henhold til tilladelse meddelt før den 7. februar 2000 kan benyttes til vintercampering. Inden for strandbeskyttelseslinjen kræves tillige Kystdirektoratets dispensation til vintercampering.

Campingpladserne ligger i dag ofte tæt på kysten og i naturskønne områder. Derfor er kommunernes afvejning af de planlægningsmæssige og natur- og landskabsmæssige interesser vigtig, inden der meddeles tilladelse til vintercampering.

Der er i dag krav om, at campingpladsen skal være under opsyn, og at fællesfaciliteterne skal være åbne og opvarmede ved vintercampering. Dette indebærer ikke, at der skal være bemanning døgnet rundt, eller at samtlige faciliteter på pladsen skal være åbne og opvarmede. Campingpladser med vintertilladelse kan således allerede i dag vælge, at åbne en begrænset del af campingpladsen, og at have faciliteter åbne svarende til antal overnattende gæster i vintermånederne.

7.3 Opsamling campingpladsens benyttelse og vintercampering

- Arbejdsgruppen foreslår, at der kan arbejdes videre med en mere detaljeret vejledning med beskrivelse af mulighederne for vintercampering, samt beskrivelse af kravene til opsyn og i hvilket omfang faciliteter skal være åbne.
- Arbejdsgruppen anbefaler, at der uden for områder udlagt som særligt beskyttet landskab eller natur, kan indføres lempeligere regler for vintercampering/vinteropbevaring, så kommunerne fremover kan tillade op til 100 pct. af enhedspladserne hertil.

8. Satellitpladser til autocampere

Det fremgår af kommissoriet til arbejdsgruppen, at arbejdsgruppen skal afdække, om kommunerne kan gives bedre muligheder for at planlægge for etablering af stellpladser til autocampere, der kan drives af de eksisterende campingpladser som satellitpladser, dvs. områder med et mindre antal (fx 5-20) pladser, som ikke ligger i forlængelse af en eksisterende

campingplads. Satellitpladser forudsættes således at blive drevet af en eksisterende campingplads, der typisk vil have mere end 100 enhedspladser med tilhørende faciliteter.

Drøftelserne tog udgangspunkt i beskrivelsen af campingpladsdrevne satellitpladser til autocampere, hvor der vil kunne gives en udlejningstilladelse fra kommunen på baggrund af en konkret vurdering. Satellitpladserne minder om de såkaldte "stellpladser" (herefter benævnt autocamperpladser) som eksisterer i udlandet. Man kan i eventuelle nye regler for satellitpladser fx betinge en udlejningstilladelse af, at en eksisterende campingplads maks. må have to satellitpladser, som maksimalt må ligge i en afstand mellem 5-10 km. fra "modercampingpladsen". Herved vil man kunne undgå en ubegrænset spredning af mange små autocamperpladser rundt om i landet.

8.1 Den udvidede arbejdsgruppes drøftelser

Natur- og friluftssinteressenterne ønsker, at man først arbejder for at udnytte den eksisterende og uudnyttede kapacitet på campingpladserne. Man mente, at den eksisterende og uudnyttede kapacitet kunne komme i spil ved campingpladsejernes aktive udvikling af campingpladserne, så dele af pladserne blev målrettet til at modtage autocampere i større omfang end i dag.

Branchen har en positiv holdning til at tillade satellitpladser, men var samtidig bevidste om, at dette ikke skulle skabe ekstra pres på naturen og kystlandskabet, da turisterne netop kommer for at opleve dette. Hertil var det et synspunkt, at autocamperturismen også skulle bredes ud i landdistrikterne og ind i de små lokalsamfund, som også kan have gavn af turismen.

Branchen ønsker, at der skal kunne etableres stellpladser til autocampere. Der kan være grundlæggende faciliteter som vand, el og affaldshåndtering, hvis det giver mening i forhold til efterspørgslen. Desuden ønsker den, at reglerne for stellpladser skal være ensartede. Branchen ser ikke et behov for en mere detaljeret vejledning for at beskrive muligheden for at ændre eksisterende campingpladser for at imødekomme autocamperes behov.

Dette understøttedes af flere øvrige interessenter og natur- og friluftssinteressenter, der påpegede, at der i dag er for stort pres på kystlandskabet, og at satellitpladser derfor skal gøres bynære og kystlandskabet skal friholdes.

KL støtter, at der arbejdes videre med at se på muligheden for satellitpladser. Det er vigtigt for kommunerne at kunne pege på steder, hvor det giver mening at etablere satellitpladser, som private aktører kan drive. I den forbindelse kan kommunerne som planmyndighed være med til at pege på placeringerne.

Brugergrupperne udtrykte ønske om størst mulig frihed til at parkere og overnatte, hvor der var plads, således også på lystbådehavne og på andre parkeringsarealer, som der er visse muligheder for i dag efter færdsels- og vejlovens regler. De ønsker stor diversitet ift. overnatningsmuligheder og ønsker ikke, at alene campingpladser skal have mulighed for at etablere mindre autocamperpladser. Autocamperturisterne er på ferie hele året, hvilket også gælder for udenlandske turister. Derfor ønskes der både bynære pladser og pladser tæt på naturen, som har åbent hele året. Dele af brugergrupperne så ingen mening i at arbejde videre med regler for "satellitpladser", når det nye begreb "autocamperepladser" defineres som en mulighed i rapportens afsnit 9.

Natur- og friluftsinteressenterne påpegede, at man skal være påpasselig med at tillade nye former for autocamperpladser, hvis man i stedet for kan arbejde for en bedre benyttelse af de eksisterende campingpladser. De var kritiske over for satellitpladser, som de vurderede ville medføre, at man fjernede sig fra hensynene bag sommerhusloven, som er at undgå spredt bebyggelse i det åbne land og at hindre et øget pres på de rekreative arealer. Hvis der åbnes mulighed for satellitpladser, skal hver campingplads maksimalt have mulighed for 1-2 satellitpladser. Natur- og friluftsinteressenterne påpegede, at autocampere netop er mobile og derfor nemt kan flytte sig og køre til campingpladserne for at overnatte, hvorfor der ikke er behov for at indrette særlige pladser rundt om i landet til dem.

Der var bred opbakning til en balanceret tilgang til, at eventuelt ændrede regler skal tage hensyn til både turismeerhvervet samt turisterne, naturen og lokalsamfundets interesser.

Den udvidede arbejdsgruppe ønsker ikke, at campingpladserne får monopol på etablering af satellitpladser til autocampere, blandt andet fordi campingpladserne ikke nødvendigvis vil kunne imødekomme den store efterspørgsel, der særligt koncentrerer sig til nogle egne og nogle byer. I den forbindelse var der et ønske om, at andre dele af erhvervslivet skulle have adgang til at drive satellitpladser til brug for autocampere.

8.2 Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger

I dag giver campingreglementet som udgangspunkt ikke mulighed for at etablere såkaldte satellitpladser til eksisterende campingpladser til brug for autocampere. De undtagelsesbestemmelser i campingreglementet, der gælder for udlejningstilladelse til campingpladser med mindre end 100 enheder, hvis der foreligger særlige omstændigheder, vil alene i helt særlige tilfælde kunne rumme de mindre satellitpladser, der altså ifølge arbejdsgruppens rapport definition på en satellitplads skal drives af en nærliggende, eksisterende campingplads med over 100 campingenheder.

Da campingpladserne ofte ligger i de attraktive naturområder i Danmark, vil der være et potentiale for at kunne tiltrække flere autocamperturister end i dag.

Der er allerede i dag mulighed for, at campingpladser, der i dag har uudnyttet kapacitet, vil kunne tilpasse deres pladser til autocamperes ønsker og behov og markedsføre dem bedre over for autocampere. Det vil typisk forudsætte en ændring af campingpladsens indretning, og en sådan ændring vil kræve, at campingpladsejer/-forpagter ansøger kommunen om tilladelse til den pågældende ændring, og kommunen kan efter en konkret vurdering meddele tilladelse hertil.

Denne mulighed vil kunne beskrives mere detaljeret i campingvejledningen.

Hvis der ønskes indført regler om campingpladsdrevne satellitpladser til autocampere, vil dette forudsætte en tydelig hjemmel i campingreglementet, herunder til at meddele udlejningstilladelse til mindre pladser til fx 5-20 autocampere med færre servicefaciliteter end på traditionelle campingpladser.

Hjemlen vil i givet fald kunne afgrænses, så satellitpladser kun kan tillades i forholdsvis nærhed til den eksisterende campingplads, fx i en afstand af maks. 5 til 10 km., og satellitpladsen skal ligge i tilknytning til eksisterende byer, fx en landsby, eller større ferie- og fritidsanlæg.

Etablering af satellitpladser vil ligeledes kræve landzonetilladelse, hvis de etableres i landzone og kan desuden forudsætte lokalplanlægning. Kommunen skal ved placeringen foretage en afvejning i forhold til de hensyn, der varetages med planloven. I landzone er hovedhensynet at undgå spredt bebyggelse, hvorfor satellitpladsen skal ligge i tilknytning til eksisterende byer, herunder landsbyer, eller større ferie- og fritidsanlæg. Kommunen skal ved vurdering af satellitpladsens placering herudover bl.a. tage hensyn til landskabs- og naturinteresser og hensyn til landbrugserhvervet samt de særlige regler i kystnærhedszonen.

8.3 Opsamling satellitpladser

- Den udvidede arbejdsgruppe ønsker ikke at give campingpladserne en særlig ret til at drive autocamperpladser, men mener derimod at alle aktører skal have mulighed for dette.
- Den udvidede arbejdsgruppe anbefaler, at der kan udarbejdes en mere detaljeret vejledning om de eksisterende muligheder for at indrette campingpladser, så de imødekommer autocampere i højere grad end det kan være tilfældet i dag.

9. Pladser til autocamperes camping

9.1 Den udvidede arbejdsgruppes drøftelser

Den udvidede arbejdsgruppes drøftelser tog udgangspunkt i følgende beskrivelse af en autocamperplads i en mulig fremtidig regulering:

En autocamperplads er en mindre campingplads, der udlejes til brug for autocamperes camping. I sin fysiske fremtræden kan autocamperpladsen minde om en parkeringsplads, men på pladsen må man campere som på andre campingpladser, og der tilbydes en række servicefaciliteter. Dermed kan man overnatte og opstille klapstole, slå markise ud m.v.

Det er kommunen, der skal kunne meddele udlejningstilladelse til autocamperpladser. Kommunen vil få mulighed for at stille krav til et minimum af servicefaciliteter, som fx vand, el, affalds- og spildevandshåndtering. Desuden vil der være afstandskrav mellem hver autocamper som på andre campingpladser af hensyn til brandsikkerheden. På pladsen vil autocampergæster maksimalt kunne campere 2-3 døgn i træk på samme autocamperplads.

Arbejdsgruppen ønskede i udgangspunktet mulighed for etablering af mindre pladser til autocampere, fx op til 15 autocampere, men med mulighed for at kommunen kan fastsætte det maksimale antal enhedspladser og dermed også acceptere større autocamperpladser, hvis der lokalt var behov herfor, og såfremt natur- og landskabsmæssige interesser ikke var til hinder for en konkret placering.

Arbejdsgruppen var overordnet set positivt indstillet over for at indføre regler for autocamperpladser.

Branchen, øvrige interessenter, KL og brugergrupperne var enige om, at der er et stort potentiale i autocamperturismen, der er med til at skabe omsætning i landdistrikter og byer - ikke kun i sommerperioden, men hele året rundt.

Branchen mener, at der er unfair konkurrence mellem de eksisterende autocamperpladser, som indrettes som parkeringspladser og ikke har en udlejningstilladelse, og campingpladser, der har en række forpligtelser efter campingreglementet. Der var blandt flere en opfattelse af, at det, der foregår nogle steder i dag, ikke er parkering, men derimod udlejning af et areal til dag- og natophold, og dermed camping, der bør foregå på dertil tilladte pladser. Branchen ønsker, at campingaktører skal kunne tjene penge på udlejning af små autocamperpladser til dag- og natophold.

Branchen, KL og øvrige interessenter var enige om, at dag- og natophold og dermed camping med fx autocampere skal reguleres tydeligere, så der er klare regler for, hvornår der er tale om parkering, og hvornår at der er tale om camping. Branchen mente, at der ikke kan indføres lempelige regler for autocampere, hvis der ikke også sker en lempelse af campingreglementet, da man ellers udvander forretningsgrundlaget for campingpladsejerne.

Branchen ønsker generelt flere muligheder og variation til at tilbyde autocamperpladser og campingpladser, som tilgodeser efterspørgslen. Branchen påpegede, at udviklingen skal være bæredygtig, og at der bør ikke være et ensidigt fokus på én bestemt turistgruppe såsom autocampere, men på branchen som helhed.

Størstedelen af branchen ønsker, at camping kun skal foregå på campingpladser og autocamperpladser godkendt med udlejningstilladelse. Alle andre steder skal der kun foregå parkering. Der skal være en klar definition af hhv. parkering og camping, så reglerne nemt kan følges og administreres. Branchen ønsker, at reglerne bliver nemmere at forvalte for kommunerne, da reglerne kan opleves som vanskelige at forstå og formidle.

Størstedelen af branchen foreslår derfor, at der laves en kommunikationsstrategi og -indsats i samarbejde med branchen. Strategien skal bl.a. omhandle samarbejde mellem branche og kommuner, ny skiltning til danske og internationale turister.

KL, branchen og de øvrige interessenter havde et ønske om, at finde en balance mellem at få flere autocampere ind på campingpladserne samt at etablere lovlige autocamperpladser, hvor autocamperne også kan campere.

Brugergrupperne anførte, at autocamperne selv har de fleste faciliteter med sig, og hvis der henvises til affalds- og spildevandshåndtering i nærheden, behøver der ikke at være mulighed for dette på autocamperpladsen. Brugergrupperne mener, at det er kommunernes ansvar, at sikre, at der med passende, korte afstande er faciliteter, således at bl.a. autocamperturister kan aflevere sorteret affald og spildevand under betryggende forhold. Adgang til faciliteter må ikke være betinget af, om turisten har benyttet tilbuddet om at kunne campere på en plads, men skal være tilgængeligt for alle, evt. mod passende betaling.

DFAC fastholder, at man også har mulighed for at overnatte, opstille klapstole, slå markiser ud m.v. på arealer, hvor ejeren har tilladt dette.

Brugergrupperne mener, at Plan- og Landdistriktsstyrelsen sammenblander begreberne "parkering" og "camping" og ønsker en klar beskrivelse af, hvordan parkering adskiller sig fra camping. De henholder sig til regler om parkering i færdselslovgivningen.

Vejdirektoratet og Plan- og Landdistriktsstyrelsen har oplyst, at parkering på en vej med en autocamper, godt kan være lovlig i henhold vej- og færdselsloven, og samtidig kan være i strid med andre regler, som fx campingreglementet, afhængig af en konkret vurdering af de nærmere omstændigheder.

Arbejdsgruppens deltagere foreslog, at der udarbejdes yderligere regler og vejledning om, hvornår der er tale om arealer, der erhvervsmæssigt udlejes til overnatning i autocampere, kontra hvornår der er tale om arealer der reelt er rene parkeringsarealer. Den udvidede arbejdsgruppe kunne alene bakke op øget vejledning på området.

Brugergrupperne udtrykte ønske om størst mulig frihed til at parkere og overnatte, hvor der var plads, således også på lystbådehavne og på parkeringsarealer, hvor det i dag foregår efter færdsels- og vejlovens regler, idet de opfatter muligheden for at overnatte (raste) på parkeringspladser som et væsentligt trafiksikkerhedsmæssigt formål, der ikke kan imødekommes alene på campingpladserne. Brugergrupperne ønskede stor diversitet ift. overnatningsmuligheder. Brugergrupperne nævnte, at autocamperne kører året rundt, hvilket også gælder for udenlandske autocamperturister. Derfor ønskes der både bynære pladser og pladser tæt på naturen, som har åbent hele året. Hvis man regulerer autocamperne for meget, vil de søge til Tyskland, Frankrig og Sverige mv., så det er vigtigt at inddrage et bredere turisthensyn ifm. en kommende regulering.

Brugergrupperne udtrykte også bevidsthed om at tage hensyn til lokalsamfund og andre borgere og handle efter deres kodeks for god adfærd, hvor man også skal tage hensyn til naturen. De hæftede sig ved en nedgang i antal campingpladser i Danmark, så man skal ikke alene satse på at få autocampere ind på campingpladserne.

Natur- og friluftssinteressenterne fremførte, at der som udgangspunkt var rigelige muligheder i de eksisterende campingregler, og at der er plads på de eksisterende campingpladser til at kunne tage imod mange flere autocampere end i dag. Samtidig var de åbne for, at der kunne indføres nye muligheder for autocamperpladser, men det var afgørende, at der ikke vil være mulighed for at kunne placere autocamperpladser inden for strandbeskyttelseslinjen. De anførte, at autocamperpladser fx kan etableres i forbindelse med eksisterende byer eller større ferie- og fritidsanlæg, men dette bør man også være påpasselig med, da det hurtigt bliver en glidebane, hvor der tillades mere og mere. Ved regelændringer skal der være fokus på naturhensyn. Hvis man indfører regler om autocamperpladser, skal der stilles krav til det maksimale antal enhedspladser, på baggrund af en særlig hensyntagen til natur- og landskabsmæssige interesser.

9.1.1 Kommunernes planlægning for autocampere

Den udvidede arbejdsgruppe bakkede op om, at placeringen af en autocamperplads forudsætter kommunens planlægning herfor eller landzonetilladelse til autocamperpladsen. For at undgå spredt bebyggelse i det åbne land vil sådanne pladser kunne tillades i og ved byer, herunder landsbyer og ved større ferie- og fritidsanlæg, afhængig af de konkrete forhold på stedet og under hensyn til landskabs-, natur og jordbrugsinteresser. Desuden skal de særlige regler for planlægning i kystnærhedszonen iagttages (jf. planlovens § 5 b). KL anførte, at kommuner i dag har vanskeligt ved at begrænse autocamperes ophold på visse områder, hvor det ikke er hensigtsmæssigt eller ønskeligt, at de parkerer, tager ophold eller camperer, fx ved strande. KL har derfor et ønske om, at kommuner får bedre muligheder end de har i dag for at regulere og styre autocampernes parkering, ophold og campering..

Dele af branchen mente, at man skal give kommunerne mulighed for at begrænse autocamperparkering, fx ved bomme, som forhindrer autocampere i at køre ned på stranden og parkere/campere.

KL anførte, at selvom kommunerne som vejmyndighed kan skilte med forbud mod autocamperes parkering, skal dette begrundes i færdselsmæssige hensyn og kræver politiets samtykke, som ikke gives, hvis forbuddet ikke er begrundet i færdselsmæssige hensyn. Det er dermed ikke muligt for kommunen at begrænse autocampernes campering eller parkering ud fra andre hensyn, fx landskabsmæssige. Dette opleves af kommunerne som et stort problem. KL påpegede at der er brug for klare regler, der adskiller erhvervsmæssig udlejning af overnatningsarealer til autocampere fra almindelig parkering. Det forudsætter, at mulighederne for etablering af kommercielle autocamperpladser forbedres og reguleres. Som det er i dag, er mulighederne for at etablere kommercielle overnatningstilbud begrænsede. Der er behov for, at man kan etablere overnatningspladser, der ligger mellem de tre enheder til bondegårdscamping og de 100 enheder på en traditionel campingplads. Det er vigtigt, at alle typer overnatningspladser placeres hensigtsmæssigt med hensyn til natur, landskab, attraktioner og bymæssig bebyggelse.

Den udvidede arbejdsgruppe ønsker, at der arbejdes videre med at indføre regler om udlejningstilladelse meddelt af kommunen til autocamperpladser med færre pladser end 100. Krav til fx det maksimale antal enheder, minimumskrav til servicefaciliteter samt krav af hensyn til sikkerhed mod brand, fastsættes af kommunen på baggrund af en konkret vurdering.

9.1.2 Autocamperpladsernes placering på lystbådehavne og ved besøgsvirksomheder

På første arbejdsgruppemøde fortalte Dansk Kyst- og Naturturisme blandt andet om autocampere på lystbådehavnene. Lystbådehavne modtager årligt 240.000 autocampere, der

parkerer og overnatter på ca. 250 ud af i alt 350 lystbådehavne. På typiske lystbådehavn er der i dag 5-6 autocamperpladser, men der kan være flere, således op til anslået ca. 20 autocampere.

Den udvidede arbejdsgruppe drøftede en reguleringsmodel, hvor de eksisterende pladser, der udlejes til overnatning i autocampere på lystbådehavne ændres til mindre autocamperpladser, der kan få en udlejningstilladelse efter nye regler i campingreglementet. Modellen tager udgangspunkt i, at en kommune skal kunne meddele udlejningstilladelse til maksimalt 15 autocampere på en lystbådehavn, og der skal indføres krav om, at samme autocampergæst maksimalt vil kunne campere 2-3 nætter ad gangen på samme lystbådehavn dels for at undgå såkaldte "fastliggere", og dels fordi længere tids camping bør foregå på de traditionelle campingpladser. Kommunen skal kunne stille krav om et minimum af servicefaciliteter, der kan benyttes, dvs. vand, el, affalds- og spildevandshåndtering, ligesom der skal kunne stilles krav til brandsikkerhed. Endelig bør en ny model tage højde for, at de eksisterende autocamperpladser som udgangspunkt skal kunne fortsætte, idet arbejdsgruppen fandt, at reglerne vedr. strandbeskyttelseslinjen derfor om nødvendigt bør blødes op. KL påpegede, at det skal være den enkelte kommune, der ud fra en konkret vurdering tager stilling til, om en lystbådehavn fortsat skal kunne tilbyde pladser til autocampere.

Der var bred opbakning i den udvidede arbejdsgruppe til, at der blev arbejdet videre med at indføre nye regler for, at kommuner kan meddele udlejningstilladelse til lystbådehavne til camping for et mindre antal autocampere. De fleste kunne bakke op om, at kommunen skal kunne stille krav om varighed af ophold, enkle servicefaciliteter samt krav af hensyn til sikkerhed mod brand, men at dette skal være op til de lokale forhold og den enkelte kommune. Brugergrupperne påpegede, at en ny regulering vil forudsætte, at der sker de nødvendige ændringer i anden lovgivning, fx i naturbeskyttelseslovens regler, så eksisterende overnatning i autocampere på lystbådehavne, som udgangspunkt vil kunne fortsætte.

Brugergrupper og flere af de øvrige interessenter samt en mindre del af branchen ønskede at fastholde, at regulering fortsat alene sker via færdsels- og vejlovgivningen. De er bekymrede for, om dels lokalplanpligt og dels strandbeskyttelseslinjen kan være en barriere for, at de eksisterende forhold kan fortsætte, og at sagsbehandlingen bliver lang i kommuner og Kystdirektoratet. Brugergrupperne kunne ikke bakke op om et maksimalt antal autocampere, da dette ikke tilgodeser autocampernes behov for og ønske om at gøre ophold på havnen. Det skal i stedet være op til lystbådehavnen i samråd med kommunen at vurdere, hvor mange pladser der kan være.

Natur- og friluftsiinteressenterne udtrykte opbakning til, at autocampere ophold ved lystbådehavne skal være en mulighed, men ikke ved virksomheder i det åbne land. Natur- og

friluftsiinteressenterne ønsker at undgå spredt camping på små pladser i naturen, da der ville kunne følge et pres på, at disse skulle kunne ekspandere og dermed medføre et øget pres på naturen.

Den udvidede arbejdsgruppe drøftede desuden autocamperpladser ved besøgsvirksomheder af en vis størrelse. Der blev taget udgangspunkt i en forudsætning om, at der skulle være tale om større og velbesøgte besøgsvirksomheder, så man ikke dermed åbner for mindre autocamperpladser alle steder i det åbne land. Branchen oplyste, at der ikke umiddelbart er et ønske fra besøgsvirksomhederne om, at kunne tilbyde camping af autocampere i forbindelse med besøgsvirksomheden. Flere af de øvrige interessenter ønskede at tillade autocampers overnatning i forbindelse med besøgsvirksomheder m.v. Hvis der etableres tinyhouses og trætophytter, var opfattelsen, at udlejningen skulle drives som hotel. De fleste ønskede ikke, at det skal være muligt at turister med eget telt skal kunne campere ved besøgsvirksomheder m.m.

Branchen ønskede en regulering, hvorefter der maksimalt kan tillades 1-5 pladser til autocampere ved større, velbesøgte og veletablerede besøgsvirksomheder.

De fleste i arbejdsgruppen ønskede, at autocampergæster maksimalt kan overnatte 1-3 nætter ved disse besøgsvirksomhederne.

9.1.3 Autocampers camping uden for autocamperpladser og campingpladser

På baggrund af styrelsens oplæg, der var inspireret af andre landes regler, drøftede den udvidede arbejdsgruppen, om der i forbindelse med et nyt regelsæt med flere muligheder for autocamperpladser ligeledes skal indføres regler, som regulerer autocampers camping, herunder overnatning uden for autocamperpladser og campingpladser.

Den udvidede arbejdsgruppe drøftede, om der kan indføres bedre mulighed for at indføre et nationalt forbud såvel som lokale forbud mod autocampers ophold og overnatning bestemte steder. Et nationalt forbud vil kunne indebære et generelt forbud mod camping med autocampere uden for autocamperpladser og campingpladser. Lokale forbud skal i givet fald kunne besluttes af kommunerne, når der er saglig, herunder planlægningsmæssig begrundelse herfor og ikke kun trafikale.

KL var positivt indstillet over for nationale regler med forbud mod autocampers camping uden for campingpladser og autocamperpladser. KL påpegede, at der er et stort behov for lokale forbud, så kommuner kan forbyde autocampers parkering og camping, herunder overnatning i visse områder.

Branchen fandt, at camping kun skal foregå på campingpladser og stellpladser godkendt med udlejningstilladelse, og at sådanne regler positivt vil kunne understøtte Danmark som et godt campingturistmål, og at det kan være med til at sikre ordnede forhold af hensyn til naboer samt natur og miljø.

Natur- og friluftsinteressenterne kunne tilslutte sig såvel et nationalt forbud som muligheden for lokale forbud, idet det vil kunne bidrage til at beskytte områder af natur- og landskabshensyn, og således at autocampere fx ikke kan campere på strande og i naturen.

Brugergrupperne påpegede, at den slags regler i udlandet udgøres af lokale regler, og at der ifølge deres oplysninger ikke findes nationale forbud. Brugergrupperne ønskede ikke at blive tvunget ind på nogen former for pladser og mente, at det at drøfte forbud er en uvenlig tilgang til modtagelsen af autocamperturister i Danmark. Desuden opfordrer brugergrupperne til, at kommuner i stedet for at overveje forbudstavler anvender henvisningstavler til de steder, hvor kommunen ønsker, at autocamperne kan parkere.

Der var enighed i arbejdsgruppen, men ikke den udvidede arbejdsgruppe, om at det skal undersøges nærmere, om der kan indføres bedre muligheder for enten et nationalt forbud eller bedre muligheder for, at kommunerne kan indføre lokale forbud mod autocamperes camping på konkrete arealer, samt om man tydeligere kan regulere hvor og hvornår autocampere må campere og parkere på bestemte steder.

9.2 Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger

Der findes i dag ikke udtrykkelige regler om såkaldte autocamperepladser/stellpladser til brug for autocamperes camping og dette er ikke defineret i hverken campingreglementet, færdsels- eller vejlovgivningen. Autocamperpladser/stellpladser, der i praksis opfylder definitionen på en campingplads i campingreglementet, dvs. er "arealer, der erhvervsmæssigt eller for en længere periode end 6 uger årligt, udlejes eller fremlejes til dag- og natophold i campingenheder", vil allerede i dag skulle have en tilladelse efter campingreglementet fra kommunen.

Kommuner har allerede i dag mulighed for at meddele tilladelse til campingpladser med færre end 100 enhedspladser, hvis campingpladsen var i lovligt drift den 6. februar 2000, hvis campingpladsen ligger på små øer, eller hvis der foreligger ganske særlige omstændigheder, der gør det ubetænkeligt at tillade en mindre kapacitet.

Fortolkningen af "ganske særlige omstændigheder, der gør det ubetænkeligt at tillade en mindre kapacitet", er beskrevet i afsnit 5 ovenfor. Da reglerne i dag forudsætter helt særlige omstændigheder, der gør det ubetænkeligt at tillade en mindre kapacitet, for at kommuner kan

benytte sig heraf, vil det forudsætte en ændring af campingreglementets regler, hvis der skal indføres mere lempelige regler, for at kunne modtage det stigende antal autocampergæster også på mindre autocamperpladser.

Der er i dag i praksis usikkerhed om, hvornår et areal reelt benyttes til henholdsvis parkering eller campering, da det afhænger af en konkret vurdering, der foretages af kommunen, der er tilsynsmyndighed efter campingreglementet.

Det er således kommunen, der vurderer, om udlejningen af - og aktiviteten på arealet er omfattet af campingreglementets regler og dermed kræver en udlejningstilladelse. Det vil afhænge af en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde, hvor der blandt andet kan lægges vægt på en samlet vurdering af forholdene, herunder om der betales for opholdet og længden af opholdet.

Der er derfor behov for at tydeliggøre, hvornår en udlejer mod betaling faciliterer turisters campering, herunder overnatning, og hvornår et udlejningsforhold opfylder definitionen på en campingplads i campingreglementets forstand, og derfor forudsætter en udlejningstilladelse.

Ifølge en konkret sag afgjort af Planklagenævnet, var et areal i tilknytning til en lystbådehavn at betragte som en parkeringsplads og ikke en campingplads. Nævnet lagde blandt andet vægt på, at der er opsat skiltning, hvoraf det fremgår, at det ikke er tilladt at lægge tæpper på jorden eller opsætte hegn, samt at markiser, borde og stole skal pakkes væk for natten. Nævnet lagde desuden andet vægt på, at der ikke var betaling for ophold på arealet. At der var betaling for benyttelse af lystbådehavnens faciliteter førte i den konkrete sag ikke til et andet resultat.

Der er ikke et ønske om at ændre vejreglerne for de arealer, der reelt er rene parkeringsarealer.

9.2.1 Indretning af campingpladser til autocampere

Muligheden for at rumme autocampere på campingpladser er ikke udfoldet i campingvejledningen, da autocampere allerede er omfattet af de almindelige regler for campingbiler, campingvogne mv.

Der er i dag gode muligheder for, at eksisterende campingpladser kan indrette sig med henblik på at modtage flere autocampere. Det er i dag allerede muligt at ansøge og få tilladelse til en autocamperplads efter campingreglementets regler på baggrund af en konkret vurdering, hvis den kan rumme 100 enheder, eller der kan meddeles en tilladelse i henhold til undtagelsesbestemmelserne hertil.

Det vil fx være muligt – på baggrund af en konkret, faglig begrundelse - at enhedsstørrelsen for de enkelte pladser til autocampere på en campingplads kan være mindre end de 200 m² (bruttoareal), der er hovedreglen i campingreglementet.

Det er også muligt at zoneinddele en campingplads til henholdsvis autocampere, hvor der gives let adgang til til- og frakørsel og mindre service/lavere betaling, og til "traditionelle campinggæster".

Det er desuden muligt, at en campingplads med en udlejningstilladelse efter campingreglementet kan benævne campingpladsen som en "autocamperplads" eller "stellplads" af hensyn til markedsføring af campingpladsen over for autocamperturister. Dette ændrer dog ikke ved, at pladsen skal etableres og drives i overensstemmelse med gældende regler, herunder campingreglementets regler.

9.2.2 Nye regler for autocampere

Hvis det skal være muligt at etablere mindre autocamperpladser med færre end 100 enheder uden for den restriktive ramme, der eksisterer i dag i campingreglementet, vil det være nødvendigt at udarbejde nye regler herom i campingreglementet. Reglerne kan udarbejdes sådan, at der indføres en ny forenklet udlejningstilladelse som kan meddeles af kommunen på baggrund af en konkret vurdering. For at undgå spredt bebyggelse i det åbne land vil sådanne pladser kunne tillades bynært, dvs. både i byer og landsbyer, samt ved lystbådehavne hvis dette ønskes. I kystnærhedszonen gælder særlige regler både for landzoneadministrationen og planlægning. Det forudsættes således bl.a., at nye autocamperpladser i kystnærhedszonen placeres i byzonebyer, såfremt det forudsætter planlægning

Nye regler for autocamperpladser kan tage udgangspunkt i definitionen i campingreglementets § 1, stk. 1: "Ved campingpladser forstås arealer, som erhvervsmæssigt eller for et længere tidsrum end seks uger årligt udlejes eller fremlejes til dag- og natophold i campingenheder."

Med et nyt regelsæt, kan det ligeledes gøres muligt at meddele udlejningstilladelse til et mindre antal (1-5) autocamperpladser ved større, veletableret og velbesøgte besøgsvirksomheder uden for kystnærhedszonen, afhængig af de konkrete forhold på stedet og under hensyn til landskabs-, natur- og jordbrugsinteresser. Den konkrete placering af eventuelle autocamperpladser skal ske på baggrund af kommunens planlægning heraf i henhold til planlovens regler.

Det er Plan- og Landdistriktsstyrelsens vurdering, at en ny regulering af autocamperpladser vil give autocamperturister bedre vilkår for at campere forskellige steder, ligesom der også vil

kunne sikres ordnende forhold med krav til vand, el, affaldsbortskaffelse og spildevandshåndtering.

Eventuelle nye regler for autocamperpladser vil muliggøre, at der fremover erhvervsmæssigt kan drives mindre autocamperpladser, hvor der i dag foregår omfattende parkering og i nogle tilfælde camping uden udlejningstilladelse.

Eventuelle nye regler vil ligeledes kunne indeholde begrænsninger i autocamperpladsernes størrelse, omfanget af tilknyttede faciliteter og krav om placering i tilknytning til andet byggeri, med henblik på at mindske påvirkningen af landskab og natur. Det er kommunerne, der efter en konkret vurdering og med inddragelse af natur- og landskabelige hensyn, vil kunne tillægges kompetencen til at meddele tilladelse i konkrete tilfælde.

Det er vanskeligt at finde informationer om gældende regler for autocampering i andre europæiske lande. FDM har i 2017 udarbejdet en oversigt over reglerne for camping uden for campingpladser i udlandet. Her fremgår det, at det som udgangspunkt ikke er tilladt at campere uden for campingpladser eller stellpladser i fx Nederlandene, Grækenland, Estland, Portugal, Serbien, Schweiz, Slovakiet og Tjekkiet. Ifølge den tyske bilklub ADAC og Region Sønderjylland-Schleswig er det i Tyskland tilladt, at raste, hvor man hviler/overnatter i sin bil/autocamper for en enkelt nat, mens camping og overnatning for flere nætter skal ske på en campingplads eller stellplads. Plan- og Landdistriktsstyrelsen bemærker, at reglerne nævnt ovenfor kan være ændret siden udarbejdelsen af oversigten.

Hvis der skal udarbejdes nye danske regler, vil der kunne hentes inspiration i de udenlandske regler for autocampere, ligesom andre relevante myndigheder vil skulle inddrages.

Hvis eller når en nærmere regelmodel er udarbejdet efter en afrapportering fra arbejdsgruppen, vil en vurdering af en sådan models EU-retlige lovmedholdelighed blive gennemført. I den sammenhæng kan artikel 34 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TFEU) indgå. Artikel 34 omhandler import inden for EU og forbyder »kvantitative restriktioner såvel som alle foranstaltninger med tilsvarende virkning« mellem medlemsstaterne.

Det er Plan- og Landdistriktsstyrelsen vurdering, at nye regler for autocampere bør indeholde en overgangsordning, særligt for lystbådehavne, så kommunerne får den nødvendige tid til at meddele de nye tilladelser. Derudover vil der blive udarbejdet vejledning i de nye regler for autocamperpladser, herunder vejledning til kommunerne om de nye reglers sammenspil med planloven, herunder især reglerne om lokalplaner.

9.3 Opsamling vedr. autocampere

- Den udvidede arbejdsgruppe anbefaler, at der arbejdes videre med at indføre en ny forenklet type udlejningstilladelse til autocamperpladser med færre pladser end 100. Autocamperpladser vil kunne placeres bynært, dvs. både i byer og landsbyer samt på lystbådehavne. Herudover vil der kunne placeres autocamperpladser ved større, veletablerede og velbesøgte besøgsvirksomheder i landzone uden for kystnærhedszonen, dog maksimalt til en kapacitet på 1-5 autocampere. Placering inden for strandbeskyttelseslinjen skal som udgangspunkt ikke være en mulighed, dog med undtagelse af havnearealer på lystbådehavne.
- Udlejningstilladelsen meddeles af kommunen på baggrund af en konkret vurdering og med krav til fx maksimale antal enheder, minimumskrav til servicefaciliteter samt krav af hensyn til sikkerhed mod brand.
- Den udvidede arbejdsgruppe anbefaler desuden, for så vidt angår pladser der i dag anvendes af autocampere på lystbådehavne, at der arbejdes videre med, at kommunen kan meddele en udlejningstilladelse som nævnt ovenfor, så det som udgangspunkt bliver muligt for lystbådehavne at modtage betaling for erhvervsmæssig udlejning til dag- og natophold på havnearealer, som i dag allerede anvendes til formålet. Med udlejningstilladelsen gives der mulighed for, at autocampere kan campere, herunder f.eks. slå solsejl ud og opsætte borde og stole, og arealet vil som udgangspunkt kunne benyttes til campering hele året.
- De nye regler for autocamperpladser på lystbådehavne vil forudsætte, at der sideløbende kan ske eventuelle nødvendige ændringer i anden lovgivning, fx i naturbeskyttelseslovens regler. Udarbejdelsen af nye regler vil forudsætte, at andre myndigheder inddrages i forberedelsen af et forslag herom.
- Den udvidede arbejdsgruppe anbefaler desuden, at der udarbejdes vejledning til de nye regler om autocamperpladser samt yderligere vejledning om, hvornår der er tale om arealer, der erhvervsmæssigt udlejes til dag- og natophold til autocampere, kontra hvornår der er tale om arealer, der alene anvendes til parkering.



Bilag A – Kommissorium

Kommissorium for arbejdsgruppe om reglerne på campingområdet og muligheden for at planlægge for campingpladsdrevne stellpladser

Dato: 24. oktober 2024

Akt nr. 433835

Regeringen har i forbindelse med landdistriktsudspillet besluttet at nedsætte en arbejdsgruppe for at se nærmere på og drøfte reglerne på campingområdet med campingbranchen, herunder i forhold til branchens udviklingsmuligheder og -behov. Regeringen ønsker desuden at undersøge nærmere, om kommunerne kan gives bedre muligheder for at planlægge for etablering af campingpladsdrevne stellpladser.

Opgave

Der nedsættes en arbejdsgruppe med deltagelse af campingbranchen og andre relevante aktører, der får til opgave at se nærmere på og drøfte reglerne på campingområdet, herunder campingreglementet i forhold til branchens udviklingsmuligheder og -behov. Arbejdsgruppen skal i den forbindelse afdække eventuelle barrierer i de nuværende regler. Arbejdsgruppen kan endvidere fremkomme med eventuelle forslag til justeringer.

I arbejdsgruppens drøftelser om de eksisterende regler på campingområdet kan inddrages campingreglementet, relevante regler fra sommerhusloven, planloven, natur- og kystbeskyttelsesregler, færdsels- og vejlovgivningen samt byggelovgivningen, herunder reglerne om brand og sikkerhed.

Arbejdsgruppen skal desuden afdække, om kommunerne kan gives bedre muligheder for at planlægge for etablering af stellpladser, der kan drives af de eksisterende danske campingpladser som satellitpladser, dvs. områder med et mindre antal (f.eks. 5-20) pladser, som ikke ligger i forlængelse af en eksisterende campingplads. Arbejdsgruppen kan i den forbindelse bl.a. drøfte deltagernes oplevelser vedrørende behov for at begrænse/præcisere autocamperes ophold lokalt, herunder sanktionsmuligheder for evt. overtrædelse af sådanne begrænsninger. Som led i drøftelsen om stellpladser kan deltagernes erfaringer med de kommunedrevne stellpladser, som af dele af branchen opleves som konkurrenceforvridende, inddrages.

Organisering

Følgende deltagere inviteres til at indgå i arbejdsgruppen:

- Kommunernes Landsforening, KL, med mulighed for at tage 1-2 kommunerepræsentanter med
- Camping Outdoor Danmark, med mulighed for at tage 1-2 repræsentanter fra campingpladser med



- Dansk Camping Union
- Dansk Erhverv
- HORESTA
- DI Turisme, Kultur & Oplevelser
- Danmarks Naturfredningsforening
- Dansk Kyst- og Naturturisme
- Landdistrikternes Fællesråd
- Friluftsrådet
- By-, Land- og Kirkeministeriets departement

Side 2
Akt nr. 433835

Følgende organisationer inviteres endvidere til første møde i arbejdsgruppen, hvor der drøftes campingpladsdrevne stellpladser for autocampere:

- FLID (Foreningen af Lystbådehavne i DK)
- AutocamperRådet
- Danmarks Frie Autocampere

Arbejdsgruppens formand og sekretariat vil bestå af følgende:

Formand: Christian Vind, direktør for Plan- og Landdistriktsstyrelsen.

Sekretariat: Tania Bach Frydensberg, juridisk chef i Plan- og Landdistriktsstyrelsen og relevante medarbejdere fra styrelsen.

Følgende ministerier inddrages efter behov:

- Miljøministeriet, herunder for så vidt angår lovgivning om kystbeskyttelse, adgangsregler til naturen mv.
- Ministeriet for Grøn Trepert, herunder for så vidt angår Naturstyrelsens erfaringer med adgangsregler til naturen mv.
- Social- og Boligministeriet, herunder for så vidt angår lovgivning om byggetekniske krav og brandregler mv.
- Transportministeriet, herunder for så vidt angår færdsels- og vejlovgivningen.

Proces

Arbejdsgruppen forventes at afholde 3 møder, med mulighed for et eventuelt 4. møde, hvis der er behov herfor.

Møderne afholdes i Plan- og Landdistriktsstyrelsen, Carsten Niebuhrs Gade 43, 1577 Kbh. K i tidsrummet fra kl. 10-14.

Første møde afholdes forventeligt i november 2024.

Arbejdsgruppen forventes at aflægge rapport til ministeren for byer og landdistrikter i første halvår af 2025.

Bilag B – Høringssvar

Autocamperrådet	2
Dansk Camping Union	6
Danmarks Frie AutoCampere	23
Dansk Kyst- og Naturturisme	44
Jammerbugt Kommune	46
HORESTA, DI, Dansk Erhverv, Landdistrikternes Fællesråd og Camping Outdoor Danmark	51
Foreningen af Lystbådehavne I Danmark	63
Foreningen af Lystbådehavne I Danmark og AutoCamperRådet	65
Landdistrikternes Fællesråd	72
Kommunernes Landsforening	73
Friluftsrådet	79
Danmarks Naturfredningsforening	83
Varde Kommune	84
Dansk Industri	90
Dansk Erhverv	93
HORESTA	95
Camping Outdoor Danmark	97

**Høringssvar
til
Udkast til Rapport fra arbejdsgruppe om
regler på campingområdet
fra maj 2025**

**Udgivet af Plan- og Landdistriktsstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43, 1577 København V**

Denne høringsskrivelse indsendes fra AutoCamperRådet (herefter betegnet (ACR) med bemærkninger til Udkastets punkter 1 - 8. Vi forbeholder os ligeledes ret til at indsende bemærkninger til Udkastets punkt 9 efter arbejdsgruppens møde den 23. juni 2025.

1. Til side 8 »Data fra Danmarks Statistik« her anføres at antallet af registrerede autocampere i januar 2015 til 13.688 og i januar 2025 til 13.216. Udsving på registrering i januar kan have baggrund i autocamperejeres udsving i brug sæsonplader.
2. Til side 8 »Data.....« Det oplyste antal autocamperovernatninger i Danmark på 2,3 mio, må antages at være et estimeret tal, idet ikke alle campingpladser skelner mellem autocamperovernatning og andre enheders overnatning, samt indberetning af autocamperovernatning på lystbådehavne og private »stellpladser« og bondegårdsferie ikke alle indberetter overnatningstallet for autocampere.
 1. De oplyste 2,3 mio autocamperovernatninger udgør 18% af de i alt 12,8 mio overnatninger i 2022.
3. Til side 17 »Campingpladsens benyttelse og vintercamping«. ACR har en generel bemærkning til spørgsmålet om vintercamping. Ved et tidligere oplyst antal pladser med vinteråbent til 185, kan ACR opfordre til, at der åbnes op for udvidelse af dette antal. Af ACR's aktuelle analyse (medsendt denne høringsskrivelse) fremgår det på side 7 i analysen at 68% af respondenterne svarer, at de benytter deres autocamper hele året. Hvis campingpladserne skal være en del af løsningen på udfordringen af antal overnatningstilbud til autocamperturister bør flere campingpladser indgå i løsningen i vinter halvåret.
4. Til pkt 8 »Satellitpladser til autocampere«
 1. Til Natur- og Fritidsinteressenternes ønske om at udvide den eksisterende og uudnyttede kapacitet på campingpladserne. Jvnf. Vores bemærkning under vintercamping. I den del af året, hvor campingpladser holder vinterlukket, vil der være mangel på pladser til autocamperturister, der ønsker at benytte campingpladserne som overnatningssted. I forhold til vinterbrugbare overnatningspladser på campingpladser, viser en beregning ud fra DCU's pladser, at der maksimalt på alle 185 vinteråbnepladser vil være ca 400 pladser.
 2. ACR skal igen fremhæve behovet for bynærepladser til autocamperovernatning, hvilket afspejles i medsendte analyse.
 3. I »Opsamling satellitpladser« anden bullit, hvor det beskrives at campingpladser i højere grad end det ofte er tilfældet i dag indretter sig efter kundens/brugernes behov, kan ACR oplyse, at vi ultimo april 2025 har udsendt brev til en lang række campingpladser, hvor vi tilbyder sparring i forhold til campingpladsens indretning og muligheder for at kunne tiltrække flere autocamperturister til deres campingplads.

Her ultimo maj er der udsendt via DK-Camp og CODK til ca 270 pladser. I skrivende stund har 22 pladser meldt tilbage, 11 har haft besøg og yderligere 10 er der aftale besøg hos. ACR ser campingpladserne som en del af løsningen, men ikke eneste løsning!

4. I Notatets punkt 8.3 første bullit fremgår det, at Arbejdsgruppen ikke ønsker, der arbejdes videre med beskrivelse af regler for satellitpladser. ACR undrer sig over, at den del af arbejdsgruppen der repræsenterer branchen ikke har interesse i, at afsøge denne mulighed. Brugernes repræsentanter i arbejdsgruppen ser behovet for nye tiltag omkring overnatningsmuligheder, hvor satellitpladser dedikeret autocampere kunne indgå som ét element i forøgelsen af overnatningssteder.

5. Medsendt er ACR's analyse af brugermønster for autocamperturister fra februar 2025.

Afsluttende bemærkning:

ACR ser frem til en konstruktiv og positiv debat på det 5. møde i arbejdsgruppen, hvor fokus bør være rettet alene på autocamperturisme vinklen. For ACR handler det om at få den brede debat, hvor alle nuancer kommer til at indgå i drøftelserne og den efterfølgende tilpasning af det endelige notat til ministeren. Tidligere i dette høringssvar har vi anført en undren over drøftelsen af satellitplads muligheden ikke længere ønskes af dele af campingbranchen. Det kalder for ACR på, at man på det 5. møde i arbejdsgruppen meget åbent og fordomsfrit forholder sig til stellplads muligheden. Vores ønske om nuancering i debatten baseres på vores kendskab til brugerne/kundernes ønsker i relation til en stor diversitet i overnatningspladser for autocampere.

På AutoCamperRådets vegne

Med venlig hilsen

Ebbe Lilliendal



formand for ACR og ACR's repræsentant i Arbejdsgruppen

Den 24/9-2025

Bemærkninger til Plan- og Landdistriktsstyrelsens endelige rapport fra arbejdsgruppen om reglerne på campingområdet

AutoCamperRådet (ACR) og Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID) takker for processen frem mod udarbejdelsen af denne endelige rapport fra arbejdsgruppen.

Vores bemærkninger fokuserer denne gang udelukkende på notatets kapitel 9.

Anerkendelse af EU-retlige principper

Vi hilser med tilfredshed velkommen, at notatets side 38 indeholder bemærkninger, der beskriver forholdet til de EU-retlige regler. Vi takker for, at vores tidligere input om disse afgørende forhold er blevet inddraget. Det er fortsat af yderste vigtighed for os, at en fremtidig model for autocamperes overnatning bygger på enkle og klare regler, der sikrer parallelitet med øvrige EU-lande. Dette er essentielt for at fremme turisme og sikre, at udenlandske autocamperturister nemt kan forstå og overholde danske regler.

Opsamling og fremtidigt arbejde

Afsnit 9.3's opsamling anerkender vi som det bedst opnåelige kompromis, med hensyntagen til den brede gruppe af interessenter i arbejdsgruppen.

Efter de omfattende forhandlinger om autocamperes ophold på lystbådehavne håber ACR og FLID, at de øvrige interessenter kan billige teksten i afsnit 9.3. I modsat fald vil vi være tilbage til tilstandene fra før Arbejdsgruppen indledte sit arbejde.

Vi fastholder vores grundlæggende holdning om, at autocamperturismen repræsenterer et nyt turistsegment, der kræver nye og innovative løsninger. Selvom rapporten er et skridt i den rigtige retning, havde vi håbet på en dybere anerkendelse af potentialet for yderligere turismeindtægter i både bysamfund og landdistrikter, som en mere fleksibel tilgang til autocamperovernatning kunne generere.

ACR og FLID står fortsat fuldt ud bag det tidligere indsendte fælles høringssvar, og mener os tilgodeset på helt afgørende interesser. Dog er mulighederne for autocamperes parkering og ophold i Danmark kun delvis beskrevet i rapportmaterialet, og ACR og FLID vil i den kommende politiske proces aktivt fremføre de forslag og ideer til en samlet løsning for autocamperturismen i Danmark, som ikke er fuldt ud afspejlet i dette endelige notat.

ACR og FLID lægger vægt på at deltage i udformningen af teksten til en kommende vejledning. Dette særligt for at medvirke til, at vejledningsteksten skaber det mest tydelige administrationsgrundlag for de kommunale forvaltninger.

Fejl i gengivelse af høringssvaret fra FLID og ACR

I FLID og ACRs høringsvar af 13/8-2025 skrev vi følgende: "Vi vil anmode om, at betegnelsen "autocampers camping" konsekvensrettes i notatet til "autocampers overnatning".

Men i rapportens afsnit 1.3 er det modsatte udtrykt, idet der her står: "ARC og FLID ønsker generelt, at rapporten rettes, så "autocampers overnatning" ændres til "autocampers camping".

Vi beder om at få dette rettet i den endelige version.

AutoCamperRådet

/

Foreningen af Lystbådehavne i Danmark

Ebbe Lilliendal
Formand

Bent Ole Jonsen
Formand

Høringssvar vedrørende

"Rapport fra arbejdsgruppe om reglerne på campingområdet.

Maj 2025"

udarbejdet af

**Plan- og Landdistriktsstyrelsen, Carsten Niebuhrs Gade 43, 1577
København V**

Dette høringssvar er indsendt af Dansk Camping Union, Korsdalsvej 134, 2605 Brøndby.

DCU driver i dag 19 campingpladser og samlet har vi næsten 1.000.000 overnatninger. DCU er en medlemsejet forening med omkring 35.000 medlemsfamilier/campister. Med snart 100 år på bagen er DCU derved en væsentlig del af branchen.

Vores ejerskab og drift af campingpladser går på bedste måde hånd i hånd med hensynet til campisternes behov. Før min ansættelse i DCU har jeg siden 1986 først i Friluftsrådet og siden hos Campingrådet samarbejdet med amterne, Skov- og Naturstyrelsen og de enkelte kommuner, om fornuftige løsninger inden for campingreglementet til glæde og gavn for branchen. I forbindelse med den store revision af campingreglementet for år tilbage, har jeg har sammen med Sønderjyllands Amt defineret mobilitetsreglerne for alle campingvogne stående på campingpladserne; sammen med især Frederiksborg Amt udarbejdet regelsættet for "Enhedspladsens indretning" og sammen med Skov- og Naturstyrelsen defineret og stået for afviklingsordningen af de store, ikke-indregistrerbare campingvogne. I samarbejde med mange kommuner har jeg derefter holdt dem løbende orienteret om status på "enhedspladsens indretning" og i øvrigt bidraget med råd og vejledning i forhold til de enkelte sagsbehandlere i kommunerne. Som konsulent for omkring 200-300 campingpladser har jeg stået for produktudviklingen af de danske campingpladser med * til ***** stjerner, har lavet kvalitetsvurderinger samt rådgivet pladserne i forhold til overholdelsen af regelsættet på området. Alt dette har jeg gjort med det formål, at styrke og forbedre campingproduktet for den enkelte kunde og derved skabe bedre forretninger for campingpladserne. DCU kan med dette høringssvar således udtale os med stor vægt og fornuft – både ud fra tidligere erfaringer og med fremtiden i sigte.

DCU har som deltager i alle arbejdsgruppens møder bidraget med holdninger, der både tilgodeser branchens ønsker men også campisternes forventninger.

DCU er medlem af Dansk Erhverv.

Styrelsen fremsendte den 24. oktober 2024 et kommissorium hvor opgaven blev defineret som at "...se nærmere på og drøfte reglerne på campingområdet, herunder campingreglementet i forhold til branchens udviklingsmuligheder og -behov." Ligeledes skulle eventuelle barrierer afdækkes i forhold til anden lovgivning som planloven og natur- og kystbeskyttelsesreglerne.

Ligeledes vil styrelsens svar til FLID jfr. j.nr. 2025-1695. Doknr. 254616 indgå i dette høringssvar.

I det følgende vil vores høringssvar forholde os til de enkelte punkter som valgt af styrelsen jfr. udkastet fra maj 2025.

Ad. 4.1. Sammenfatning

DCU mener, at myndighedshåndteringen som er beskrevet i campingreglementet fortsat og uændret skal ligge hos kommunerne. Kommunerne udviser en fin balance mellem hensynet til et regelsæt og så til lokale hensyn og DCU ønsker ikke, at dette ændres nævneværdigt.

Vi kunne dog ønske os, at de kommuner, der har et meget begrænset antal campingpladser, kunne få tilladelse til at sagsbehandle sager sammen med andre kommuner, der har flere pladser og derved større viden på området. Her vil en udvidelse af indholdet i campingvejledningen også bidrage med vidensbaseret støtte til disse kommuner.

Det er DCUs opfattelse, at dele af branchen opfatter kommunernes sagsbehandling som problemet, selv om det nok mere er regelsættet, som kommunerne skal arbejde under, som er årsagen til bemærkningen i dette punkt.

Ad. 5. Enhedspladsens indretning

Som nævnt under møderne, er camping en ferieform og ikke en boligform. Det er vigtigt, at hensynet til vores brand som en ferieform som erhverv, ikke flyder sammen med forestillingen man har om især kolonihaver. Det er ikke i erhvervets interesse.

Der er allerede i dag udfordringer med klimaforandringer, hvor meget regn giver bløde græsarealer. Her ville køreunderlag som 2 rækker med kørefliser/græsarmerede fliser ved den enkelte enhed, lette campistens adgang. Denne mulighed har også tidligere været gældende.

Ved adgangen ind i forteltet, bør der åbnes op for, at gangbesværede campister kan få en helt konkret tilladelse af kommunen til at etablere en rampe med gelænder.

DCU er meget imod, at der åbnes op for etablering af faste terrasser (uden et fortelt over) på enheden. Det er vores opfattelse, at faste terrasser vil være begyndelsen til etablering af faste vægge, et tag, vinduer, en dør og så er man godt i gang med at skabe kolonihave-lignende tilstande og sociale boligformer.

Overlades det til den enkelte kommune eller campingplads, at tillade faste terrasser, vil der opstå en meget ulige konkurrence, hvor nogle vil gå hele vejen, mens andre vil forsøg at fastholde et tydeligt campingprodukt. Denne forskellighed kan vi ikke understøtte i Danmark.

Samme synspunkt har vi i forhold til opsætning af faste flagstænger ved enheden. Med mange små og store flagstænger på mange enheder, vil man nærme sig det kendte indtryk fra kolonihaverne, og den vej ønsker vi ikke, at erhvervet skal gå.

Åbner man op for, at den enkelte kommune/campingplads får selvbestemmelse og fleksibilitet som man har gjort i f.eks. Tyskland (se bilag 1, 2 og 3) vil man uvilkårligt begive sig ind på en ødelæggende vej for branchen. Produktet og derved vores forretning vil blive ødelagt og overgå til en boligform som ingen ønsker at se i Danmark.

Dette er tidligere set i Danmark hvor myndighederne fandt det helt nødvendigt, med en stramning af lovgivningen i form af en definition af, hvad/og hvordan en enhed måtte indrettes ("Enhedspladsens indretning").

Vi anbefaler, at det gældende regelsæt for enhedspladsens indretning, revideret f.eks. i forhold til de kørefaste fliser, indarbejdes som en del af vejledningen, så den enkelte kommune ikke er i tvivl om, hvad der accepteres og ikke accepteres.

Ad. 6. Hytter

Vi ser gerne, at der åbnes op for, at der kan tillades samme størrelse på hytterne uanset placeringen i eller uden for strandbeskyttelseslinjen. I dag kan en hytte uden for beskyttelseslinjen bygges op til 45 m², mens en inden for linjen kun må være på 30 m²., men vælger man at sammenbygge sidstnævnte hytte med en anden tilsvarende, må de begge maksimalt være helt op til 60 m². Dette er uforståeligt, når man mener, at man med 30 m² tager hensyn til beliggenheden, men at man godt kan leve med 60 m² i samme område, bare de så bygges sammen.

Der er også en regel om forskellige højder på hytterne i forhold til hvor de ønskes placeret og her vil ens krav, være fornuftigt.

Kommunerne og deres sagsbehandlere udfører i dag et godt stykke arbejde, hvor der netop tages størst mulige hensyn, så vi vil se frem til, at man tillader op til samme størrelse hytte og samme højde overalt på campingpladserne. Dette vil også lette hytteproducenternes produktudvikling og derved give lave købspriser på hytter.

Tanker om privatejede hytter bør slet ikke overvejes, da et ejerforhold af en fast indretning som en hytte jo er, på en privatejet campingplads, vil umuliggøre myndighedens håndtering af regelsættet i forhold til den ansvarlige. Ligeledes vil hele problematikken om udlændiges manglende ret til at købe et sommerhus, blive udfordret i den grad.

DCU mener, at de gældende kvoter for antal hytter kan hæves og eventuelt helt bortfalde.

Såfremt man i dag ønsker at udskifte ældre hytter med nye hytter og de ældre hytter ligger med en brandafstand på 3 meter, skal de nye hytter opføres med en minimum brandafstand på 5 meter. Der kan således ikke indrettes tilsvarende antal hytter på det samme areal. Denne barriere i forhold til at produktudvikle produktet, bør derfor fjernes.

I stedet for at samle alle hytter i et område, bør det med hensyntagen til omgivelserne være muligt, at fordele placeringen af hytterne mere individuelt sammen med den stedlige myndighed.

DCU vil gerne fastholde, at opstillingen af hytter fortsat ikke skal byggesagsbehandles, men kun zonebehandles, da de gældende isoleringskrav vil begrænse arealet i en i forvejen lille bygning.

Ad. 7. Campingpladsens benyttelse og vintercampering

Det er et ønske fra DCUs side, at når der ikke er væsentlige planlægnings- eller natur- og/eller landskabsmæssige interesser, der taler imod, bør der kunne gives tilladelse til, at hele campingpladsen og dvs. 100% af det areal som udlejningstilladelsen giver tilladelse til, kan benyttes også om vinteren, såfremt ejeren ønsker dette. Om det så skal være til vintercampering eller vinteropbevaring, bør i denne sammenhæng være underordnet.

Ligeledes er det vores opfattelse, at man ikke skal bevare reglen om kortvarige ophold, da en overholdelse hverken kan kontrolleres eller giver mening for den enkelte gæst. Frafaldes denne regel, bør man som myndighed ikke være urolig for, at campingpladsen vil udvikle sig i en retning med et "fast" indtryk, da

netop kommunens tilsyn og "enhedspladsens indretning", vil stoppe den udvikling.

De gældende krav til opsyn og åbne faciliteter osv. er udmærket og bør fastholdes.

Ad. 8. Satellitpladser til autocampere

Allerede fra første møde, har DCU vendt os meget imod kommissoriets tanker på dette område, hvor ejere af campingpladser skulle have monopol på, at søge og drive denne type pladser, med maksimalt 2 pladser beliggende i en afstand af 5-10 km. fra hovedpladsen.

Det er DCUs klare opfattelse, at et monopol hverken er til gavn for ejere og kunder. Andre dygtige og kreative igangsættere, der kan se en forretningsmodel i at etablere denne type plads til autocampere, skal derfor ikke holdes væk fra at starte en forretning op. Dette kan ikke accepteres i vores verden.

Vi mener, at overvejelserne om disse satellitpladser ejet af ét erhverv, etableret i en bestemt afstand, antal og størrelse fra en allerede etableret campingplads, bør bortfalde. Fjernes tanken om monopolejerskabet og gøres det frit for alle at søge, bør punktet blive en del af afsnit 9.

Ad. 9. Pladser til autocampers overnatning/campering

Styrelsen har i mailen fra den 15. maj kun bedt om bemærkninger til rapportens afsnit 1-8, så derfor er der i dette høringssvar ikke kommenteret på afsnit 9.

Som det helt overordnede udgangspunkt hylder DCU diversiteten i udbuddet af overnatningsmuligheder i Danmark. Det gælder også især i forhold til at tillade overnatninger og derved camping på lystbådehavne og i landdistrikterne, når bare myndighedstilladelsen er mulig.

Det svar som styrelsen har sendt til FLID den 23. maj vedrører indholdet i afsnit 9. og her fremgår det tydeligt, at lystbådehavnene vil støde ind i store udfordringer i forhold til en kommende lovgivning og derved en myndighedsgodkendelse. Da væsentlige tilstandsændringer ikke accepteres inden for kystnærhedszonen, og det vil en ny udlejningstilladelse absolut være, kan disse lystbådehavne derfor ikke forvente en erhvervsmæssig tilladelse. En sådan udgang kan DCU ikke støtte, da netop FLID bidrager med en type

overnatning, som vi ikke har på "hylden" og som passer så fint til hvad gæsterne ønsker at benytte i Danmark.

Tilsvarende betragtninger i forhold til kystnærhedszonen kan gøres i forhold til ønsket om nye tilladelser i landzonen, hvor samme restriktive tilgang kan forventes.

Det er DCU ønske og håb, at de politiske ønsker om bedre udviklingsmuligheder for branchen ikke vil medføre, at campingproduktet i stedet for bliver indskrænket og derved dårligere.

Vi vil derfor opfordre til, at man benytter denne her lejlighed til at lovliggøre det som allerede så udmærket tilbydes i dag på lystbådehavnene, inden for et bestemt areal og antal mm., i stedet for at der skal holdes øje med om der står en campingstol og et bord ved siden af en autocamper.

DCU ser frem til at bidrage med holdninger der tilgodeser campingpladsers -, gæsters - og de naturinteresser, som samvirker om verdens bedste campingprodukt.

På DCUs vegne

Brøndby, den 10. juni 2025

Campingchef Per Malle



1.





Høringssvar vedrørende

"Rapport fra arbejdsgruppe om reglerne på campingområdet.

Maj 2025"

udarbejdet af

**Plan- og Landdistriktsstyrelsen, Carsten Niebuhrs Gade 43, 1577
København V**

Dette høringssvar er indsendt af Dansk Camping Union, Korsdalsvej 134, 2605 Brøndby.

DCU driver i dag 19 campingpladser og samlet har vi næsten 1.000.000 overnatninger. DCU er en medlemsejet forening med omkring 35.000 medlemsfamilier/campister. Med snart 100 år på bagen er DCU derved en væsentlig del af branchen.

Vores ejerskab og drift af campingpladser går på bedste måde hånd i hånd med hensynet til campisternes behov. Før min ansættelse i DCU har jeg siden 1986 først i Friluftsrådet og siden hos Campingrådet samarbejdet med amterne, Skov- og Naturstyrelsen og de enkelte kommuner, om fornuftige løsninger inden for campingreglementet til glæde og gavn for branchen. I forbindelse med den store revision af campingreglementet for år tilbage, har jeg har sammen med Sønderjyllands Amt defineret mobilitetsreglerne for alle campingvogne stående på campingpladserne; sammen med især Frederiksborg Amt udarbejdet regelsættet for "Enhedspladsens indretning" og sammen med Skov- og Naturstyrelsen defineret og stået for afviklingsordningen af de store, ikke-indregistrerbare campingvogne. I samarbejde med mange kommuner har jeg derefter holdt dem løbende orienteret om status på "enhedspladsens indretning" og i øvrigt bidraget med råd og vejledning i forhold til de enkelte sagsbehandlere i kommunerne. Som konsulent for omkring 200-300 campingpladser har jeg stået for produktudviklingen af de danske campingpladser med * til ***** stjerner, har lavet kvalitetsvurderinger samt rådgivet pladserne i forhold til overholdelsen af regelsættet på området. Alt dette har jeg gjort med det formål, at styrke og forbedre campingproduktet for den enkelte kunde og derved skabe bedre forretninger for campingpladserne. DCU kan med dette høringssvar således udtale os med stor vægt og fornuft – både ud fra tidligere erfaringer og med fremtiden i sigte.

DCU har som deltager i alle arbejdsgruppens møder bidraget med holdninger, der både tilgodeser branchens ønsker men også campisternes forventninger.

DCU er medlem af Dansk Erhverv.

Styrelsen fremsendte den 24. oktober 2024 et kommissorium hvor opgaven blev defineret som at "...se nærmere på og drøfte reglerne på campingområdet, herunder campingreglementet i forhold til branchens udviklingsmuligheder og -behov." Ligeledes skulle eventuelle barrierer afdækkes i forhold til anden lovgivning som planloven og natur- og kystbeskyttelsesreglerne.

Ligeledes vil styrelsens svar til FLID jfr. j.nr. 2025-1695. Doknr. 254616 indgå i dette høringssvar.

I det følgende vil vores høringssvar forholde os til de enkelte punkter som valgt af styrelsen jfr. udkastet fra maj 2025.

Ad. 4.1. Sammenfatning

DCU mener, at myndighedshåndteringen som er beskrevet i campingreglementet fortsat og uændret skal ligge hos kommunerne. Kommunerne udviser en fin balance mellem hensynet til et regelsæt og så til lokale hensyn og DCU ønsker ikke, at dette ændres nævneværdigt.

Vi kunne dog ønske os, at de kommuner, der har et meget begrænset antal campingpladser, kunne få tilladelse til at sagsbehandle sager sammen med andre kommuner, der har flere pladser og derved større viden på området. Her vil en udvidelse af indholdet i campingvejledningen også bidrage med vidensbaseret støtte til disse kommuner.

Det er DCUs opfattelse, at dele af branchen opfatter kommunernes sagsbehandling som problemet, selv om det nok mere er regelsættet, som kommunerne skal arbejde under, som er årsagen til bemærkningen i dette punkt.

Ad. 5. Enhedspladsens indretning

Som nævnt under møderne, er camping en ferieform og ikke en boligform. Det er vigtigt, at hensynet til vores brand som en ferieform som erhverv, ikke flyder sammen med forestillingen man har om især kolonihaver. Det er ikke i erhvervets interesse.

Der er allerede i dag udfordringer med klimaforandringer, hvor meget regn giver bløde græsarealer. Her ville køreunderlag som 2 rækker med kørefliser/græsarmerede fliser ved den enkelte enhed, lette campistens adgang. Denne mulighed har også tidligere været gældende.

Ved adgangen ind i forteltet, bør der åbnes op for, at gangbesværede campister kan få en helt konkret tilladelse af kommunen til at etablere en rampe med gelænder.

DCU er meget imod, at der åbnes op for etablering af faste terrasser (uden et fortelt over) på enheden. Det er vores opfattelse, at faste terrasser vil være begyndelsen til etablering af faste vægge, et tag, vinduer, en dør og så er man godt i gang med at skabe kolonihave-lignende tilstande og sociale boligformer.

Overlades det til den enkelte kommune eller campingplads, at tillade faste terrasser, vil der opstå en meget ulige konkurrence, hvor nogle vil gå hele vejen, mens andre vil forsøg at fastholde et tydeligt campingprodukt. Denne forskellighed kan vi ikke understøtte i Danmark.

Samme synspunkt har vi i forhold til opsætning af faste flagstænger ved enheden. Med mange små og store flagstænger på mange enheder, vil man nærme sig det kendte indtryk fra kolonihaverne, og den vej ønsker vi ikke, at erhvervet skal gå.

Åbner man op for, at den enkelte kommune/campingplads får selvbestemmelse og fleksibilitet som man har gjort i f.eks. Tyskland (se bilag 1, 2 og 3) vil man uvilkårligt begive sig ind på en ødelæggende vej for branchen. Produktet og derved vores forretning vil blive ødelagt og overgå til en boligform som ingen ønsker at se i Danmark.

Dette er tidligere set i Danmark hvor myndighederne fandt det helt nødvendigt, med en stramning af lovgivningen i form af en definition af, hvad/og hvordan en enhed måtte indrettes ("Enhedspladsens indretning").

Vi anbefaler, at det gældende regelsæt for enhedspladsens indretning, revideret f.eks. i forhold til de kørefaste fliser, indarbejdes som en del af vejledningen, så den enkelte kommune ikke er i tvivl om, hvad der accepteres og ikke accepteres.

Ad. 6. Hytter

Vi ser gerne, at der åbnes op for, at der kan tillades samme størrelse på hytterne uanset placeringen i eller uden for strandbeskyttelseslinjen. I dag kan en hytte uden for beskyttelseslinjen bygges op til 45 m², mens en inden for linjen kun må være på 30 m²., men vælger man at sammenbygge sidstnævnte hytte med en anden tilsvarende, må de begge maksimalt være helt op til 60 m². Dette er uforståeligt, når man mener, at man med 30 m² tager hensyn til beliggenheden, men at man godt kan leve med 60 m² i samme område, bare de så bygges sammen.

Der er også en regel om forskellige højder på hytterne i forhold til hvor de ønskes placeret og her vil ens krav, være fornuftigt.

Kommunerne og deres sagsbehandlere udfører i dag et godt stykke arbejde, hvor der netop tages størst mulige hensyn, så vi vil se frem til, at man tillader op til samme størrelse hytte og samme højde overalt på campingpladserne. Dette vil også lette hytteproducenternes produktudvikling og derved give lave købspriser på hytter.

Tanker om privatejede hytter bør slet ikke overvejes, da et ejerforhold af en fast indretning som en hytte jo er, på en privatejet campingplads, vil umuliggøre myndighedens håndtering af regelsættet i forhold til den ansvarlige. Ligeledes vil hele problematikken om udlændiges manglende ret til at købe et sommerhus, blive udfordret i den grad.

DCU mener, at de gældende kvoter for antal hytter kan hæves og eventuelt helt bortfalde.

Såfremt man i dag ønsker at udskifte ældre hytter med nye hytter og de ældre hytter ligger med en brandafstand på 3 meter, skal de nye hytter opføres med en minimum brandafstand på 5 meter. Der kan således ikke indrettes tilsvarende antal hytter på det samme areal. Denne barriere i forhold til at produktudvikle produktet, bør derfor fjernes.

I stedet for at samle alle hytter i et område, bør det med hensyntagen til omgivelserne være muligt, at fordele placeringen af hytterne mere individuelt sammen med den stedlige myndighed.

DCU vil gerne fastholde, at opstillingen af hytter fortsat ikke skal byggesagsbehandles, men kun zonebehandles, da de gældende isoleringskrav vil begrænse arealet i en i forvejen lille bygning.

Ad. 7. Campingpladsens benyttelse og vintercampering

Det er et ønske fra DCUs side, at når der ikke er væsentlige planlægnings- eller natur- og/eller landskabsmæssige interesser, der taler imod, bør der kunne gives tilladelse til, at hele campingpladsen og dvs. 100% af det areal som udlejningstilladelsen giver tilladelse til, kan benyttes også om vinteren, såfremt ejeren ønsker dette. Om det så skal være til vintercampering eller vinteropbevaring, bør i denne sammenhæng være underordnet.

Ligeledes er det vores opfattelse, at man ikke skal bevare reglen om kortvarige ophold, da en overholdelse hverken kan kontrolleres eller giver mening for den enkelte gæst. Frafaldes denne regel, bør man som myndighed ikke være urolig for, at campingpladsen vil udvikle sig i en retning med et "fast" indtryk, da

netop kommunens tilsyn og "enhedspladsens indretning", vil stoppe den udvikling.

De gældende krav til opsyn og åbne faciliteter osv. er udmærket og bør fastholdes.

Ad. 8. Satellitpladser til autocampere

Allerede fra første møde, har DCU vendt os meget imod kommissoriets tanker på dette område, hvor ejere af campingpladser skulle have monopol på, at søge og drive denne type pladser, med maksimalt 2 campingpladser beliggende i en afstand af 5-10 km. fra hovedpladsen.

Det er DCUs klare opfattelse, at et monopol hverken er til gavn for ejere eller kunder. Andre dygtige og kreative igangsættere, der kan se en forretningsmodel i at etablere denne type plads til autocampere, skal derfor ikke holdes væk fra at starte en forretning op. Dette kan ikke accepteres i vores verden.

Vi mener, at overvejelserne om disse satellitpladser ejet af ét erhverv, etableret i en bestemt afstand, antal og størrelse fra en allerede etableret campingplads, bør bortfalde. Fjernes tanken om monopolejerskabet og gøres det frit for alle at søge, bør punktet blive en del af afsnit 9.

Ad. 9. Pladser til autocampers overnatning/campering

Det er DCUs holdning, at såfremt natur- og landskabsmæssige forhold ikke strider mod det, skal der åbnes op for muligheden for etablering af autocampercampingpladser i det åbne land.

Når en aktør som f.eks. en privat ejer, en besøgs- eller oplevelsesvirksomhed, en lystbådehavn, et mindre lokalsamfund eller en organisation, kan se behovet og muligheden og den kommunale myndighed kan gå med til projektet ud fra ovennævnte og allerede kendte kriterier, bør der åbnes op for, at der kan gives tilladelse til etableringen af en sådan autocampercampingplads.

Størrelsen, altså antallet af enheder, af en sådan autocampercampingplads bør vurderes og afgøres af den lokale myndigheds sunde fornuft inden for de lokale forhold, der gør sig gældende der og de overordnede rammer som et reglement giver mulighed for.

Ordrede forhold som overholdelse af brandafstande, brandudstyr, affaldsordninger mm. jfr. det tilsyn som kommunerne allerede udfører i dag på godkendte campingpladser, skal selvfølgelig også udføres her.

Som det helt overordnede udgangspunkt hylder DCU diversiteten i udbuddet af overnatningsmuligheder i Danmark. Det gælder også især i forhold til at tillade overnatninger og derved camping på lystbådehavne og i landdistrikterne, når bare myndighedstilladelsen er mulig.

Det svar som styrelsen har sendt til FLID (Foreningen af Lystbådehavne i Danmark) den 23. maj vedrører indholdet i afsnit 9. understreger tydeligt, at lystbådehavnene vil støde ind i store udfordringer i forhold til en kommende lovgivning og derved en myndighedsgodkendelse. Det er kendt viden, at væsentlige tilstandsændringer ikke accepteres inden for kystnærhedszonen, og det vil en ny udlejningstilladelse absolut være, kan disse lystbådehavne derfor ikke forvente en erhvervsmæssig tilladelse. DCU har været en positiv bidragsyder til arbejdsgruppens kommissorium, så en sådan mulig og uønsket udgang, kan vi ikke støtte op om. De mange lystbådehavne under FLID bidrager i den grad med en helt speciel type overnatning, som branchen ikke har på "hylden". Derfor skal det produkt som lystbådehavnene giver de overnattende gæster, fastholdes.

Vi henstiller til, at der formuleres en lempeligere implementering af de allerede kendte og eksisterende indretninger som er i dag på lystbådehavnene, så havnene i lyset af opgavens løsning, kan få tilladelsen også selv om den ligger i en kystnærhedszone. Reelt er der heller ikke tale om en tilstandsændring, da praksis med overnattende gæster på lystbådehavnene allerede har været kendt i mange år af berørte myndigheder og mange tilfredse campinggæster.

Tilsvarende betragtninger i forhold til kystnærhedszonen kan gøres i forhold til ønsket om nye tilladelser i landzonen, hvor samme restriktive tilgang kan forventes. Så også her bør der åbnes op inden for de rammer, som den stedlige kommune finder rimeligt.

Det er DCU ønske og håb, at de politiske ønsker om bedre udviklingsmuligheder for branchen ikke vil medføre, at campingproduktet i stedet for bliver indskrænket og derved dårligere.

Vi vil derfor opfordre til, at man benytter denne her lejlighed til at lovliggøre det som allerede så udmærket tilbydes i dag på lystbådehavnene, inden for et bestemt areal og antal mm., i stedet for at der skal holdes øje med om der står en campingstol og et bord ved siden af en autocamper.

DCU ser frem til at bidrage med løsningsorienterede holdninger der udvikler og tilgodeser pladsens - og gæstens interesser i respekt for naturen. Lad os værne om verdens bedste campingprodukt.

På DCUs vegne

Landsformand Anne-Vibeke Isaksen

Brøndby, den 13. august 2025

Fra: Per Malle <per@dcu.dk>

Sendt: 23. september 2025 14:37

Til: Hanne Vibeke Berg <HanBer@plst.dk>

Emne: Endeligt udkast til rapport fra arbejdsgruppen om reglerne på campingområdet - frist den 24. september kl. 10.00

Hej Hanne

Tak for tilsendte.

I nævner i indledningen, at I kun vil forhold jer til indhold, der er gengivet forkert.

Jeg vil derfor mene, at en præcisering også vil være på sin plads, da vi i arbejdsgruppen og under møderne var enige om en anbefaling af det hensigtsmæssige i, at hytter inden for strandbeskyttelseslinjen kunne havde samme udformning og størrelse som øvrige hytter uden for beskyttelseslinjen. I det af jer udsendte materiale fra den 4. juli, fremføres det netop på side 15, at "Der var enighed i branchen om, at kravene til hytternes størrelse skal være de samme inden for – og uden for strandbeskyttelseslinjen, således at man også inden for strandbeskyttelseslinjen kan få tilladelse til hytter på op til 45 m² og op til 5 meter i højden.". Jeg håber og ser frem til dette vigtige ønske kommer med i jeres anbefaling jfr. pkt. 6.3 Opsamling – hytter.

Styrelsen har helt konkret ønsket en stillingtagen til indholdet i de anbefalinger som fremgår af kapitel 9. Styrelsen oplyser så også, at såfremt der ikke er fuld opbakning til indholdet (fra arbejdsgruppemedlemmerne), vil anbefalingerne ikke fremgå af den endelige rapport.

DCU skal derfor meddele, at vi fuldt og helt kan stå inde for de anbefalinger som fremgår af pkt. 9.3. Opsamling vedr. autocampere jfr. side 39-40.

Såfremt der skulle være spørgsmål til det fremsendte, er du velkommen til at kontakte undertegnede.

God dag

Med venlig hilsen

Per Malle
Campingchef



DANSK CAMPING UNION

Korsdalsvej 134
DK - 2605 Brøndby

Mobil: +45 25 11 27 77

E-mail: per@dcu.dk

Web: www.dcu.dk



Danmarks Frie AutoCampere er en landsdækkende forening for autocamperejere og -interesserede, der frivilligt arbejder for at fremme dansk autocamperturisme ved at støtte op om de frie valgmuligheder, som denne ferieform giver mulighed for.

Dato: 10. juni 2025

Plan- og Landdistriktsstyrelsen v.

Hanne Berg, hanber@plst.dk og Emily Nygaard, eminyg@plst.dk

Bemærkninger til afsnit 1-8 i arbejdsgruppens rapportudkast, dateret 15. maj 2025

Tak for muligheden for at indsende vores bemærkninger til denne foreløbige rapports afsnit 1-8.

Baggrund for DFACs bemærkninger:

Friheden til at vælge opholdssted, oplevelser og selv bestemme hvor vi bruger pengene, er grundlæggende for autocamperturismen. Vi ønsker at være blandt lokalbefolkningen, hvor vi holder, prøve at forstå hvordan det er at være menneske her, handle i de samme butikker, spise på de samme steder og opleve stemninger, dufte, lyde og sprogidtryk. Være i naturen, lære om kulturen og besøge udstillinger og historiske steder. Grundlæggende er også behovet for at føle sig som en velkommen gæst.

Faciliteter som legepladser, hoppeborge, vandrutsjebaner ol. er uinteressante for autocamperturister, der typisk er seniorer, som bruger deres store bil hele året. Forskellige undersøgelser viser, at kun 3 - 10 % af autocamperturister altid eller ofte bruger campingpladser til dag- og natophold.

Derfor er DFACs primære ønske ved en evt. revision af Vejledningen om Campingreglementet at formuleringen i afsnit 2 fastholdes:

"Heller ikke parkeringsarealer, hvor førere af autocampere, campingvogne m.v. lovligt kan parkere, eller stoppe op for at hvile sig (raste) med henblik på at kunne fortsætte sin kørsel forsvarligt, er omfattet af campingpladsbegrebet."

eller at formuleringen i 2010-udgaven genindsættes:

"Heller ikke parkeringsarealer til overnatning for fx autocampere m.fl. er omfattet af campingpladsbegrebet."

Tilsvarende er reglerne i resten af EU, for i EU-lovgivningen er en "autocamper" en personbil som alle andre. Færdsel og parkering reguleres af færdselsloven og skiltning på stedet. I nogle lande findes desuden lokale regler.

Opholdet naturligvis også skal altid ske med respekt for naturen og de fastboende.

”Autocamper” er en populærbetegnelse for personbiler, der er opbygget på en fabrik eller ombygget i carporten derhjemme for at mennesker kan leve i den. Der findes et hav af variationer.

I de lande, hvor autocamperturismen har eksisteret i mange flere år end i Danmark, modtages autocamperturisterne venligt i store og små byer, ofte på særlige P-pladser. Besøget skaber liv i byerne, hvis indbyggere med glæde fortæller om deres egn – og autocamperturister er ikke nærige.

I rapportens afsnit 3 citeres VisitDenmark for: ”I 2022 var antallet af autocamperovernatninger i Danmark på 2,3 mio. hvoraf størstedelen af overnatningerne var udenlandske turister.” Jf. VisitDenmark dækker tallet overnatninger på campingpladser, hoteller, feriecentre, vandrehjem og feriehusområder men ikke i naturen, på havne eller P-pladser. VisitDenmark oplyser, at 1,7 mio. autocamperovernatninger i 2022 foregik på campingpladser.

Herved udgjorde autocamperturister ca. 13 % af campingpladsernes ca. [12,8 mio. overnatninger](#) (2022 DS)

Der findes ingen statistik for, hvor mange autocamperovernatninger, der årligt foregår i Danmark. Men de 1,7 mio. vil primært dække de 3-10% af autocamperturisterne, der altid / ofte benytter campingpladser. Hermed vil der i 2022 totalt set have været 17-56 mio. overnatninger i autocamper i Danmark.

Autocamperturister bruger jf. [tyske dwif.de](#) ca. 350 kr./døgn/person + ca. 100 kr. i transportudgifter.

Antages samme forbrug i Danmark, lagde autocamperturisterne i 2022 en omsætning på 8-25 mia. kr. - primært i Danmarks yderområder - og bidrog således med 5-16 % af den samlede turismeomsætning i 2022 på 153 mia. kr.

Det er en politisk opgave at byde turister velkommen og at beslutte om denne omsætning skal bruges på overnatning eller lægges i de lokale butikker og dermed medvirke til øget bosætning. Autocamperturister rejser hele året og deres omsætning fordeles derfor jævnt over året end ved andre turismeformer.

På arbejdsgruppens første møde uddelte vi derfor denne tyske statistik:



Vi uddelte også en kopi af [Merete Vestagers udtalelse fra 2014](#) om kommunalfuldmagtsreglerne og kommunernes mulighed for at støtte turismen ved at etablere gratis pladser til autocamperes overnatning.

Friheden til at vælge opholdssted er afgørende for autocamperturisternes valg af Danmark som destination. Jo flere tilbud til autocamperturister vi etablerer, desto bedre kan vi modtage og rumme dette turismesegment. DFAC hjælper over hele landet kommuner, campingpladser og andre med at etablere sådanne tilbud med /uden betaling for ophold og brug af faciliteter.

Det er en fordel, hvis forskellen på Camping og parkering defineres klarere. Men de synspunkter, som pt. afspejles i rapportudkastet og af CODK på møderne: At overnatning er ensbetydende med camping og at bilister camperer, når de nyder et måltid mad i stolen ved et medbragt bord, har ingen gang på jord.

Strammes reglerne for autocamperturisters ophold i Danmark – hvilket CODK også ønsker ved at indføre en særlig køretøjskategori for autocampere, hvorved skiltning specifikt vil kunne forbyde autocampers parkering – vil både salget af autocampere i Danmark og besøgene af autocamperturister minimeres.

Friheden i landene omkring Danmark er større og modtagelsen bedre. Ønsker vi fortsat autocamperturister i Danmark, må vi modtage dem venligt med henvisningsskilte i stedet for forbudsskilte. Kommunerne bør få ansvaret for, at der er eller etableres faciliteter til rimelige priser med drikkevand og mulighed for at aflevere affald og spildevand over hele landet. [DFACs kort](#) over mulig autocamperservice viser store områder uden faciliteter.

Bemærkninger til afsnit 1-8

Af de ovennævnte grunde har vi meget få kommentarer til **afsnit 1-6**:

Vi mener fortsat, at det bør være kommunen, der via samlede, turistpolitiske overvejelser beslutter, hvordan den vil kunne tiltrække og rumme turister under hensyn til de handlende, restauranter mv. og bosætningen i kommunen.

Igenem rapporten nævnes flere steder arbejdsgruppens enighed om forskellige emner. DFAC har imidlertid ingen mening om enhedspladsens indretning, flagstænger eller terrasser, glampingtelte eller hytter nævnt i afsnittene 4, 4.1 og 5.

Brandkrav: Bygningsreglementets (BR) vejledning til kapitel 5 om brand, bilag 11, gælder bl.a. for midlertidige campingområder, men anvendes ikke for campingpladser.

På campingpladser gælder det oprindelige afstandskrav fra 1986 på 3 m. mellem campingenheder (dog fra 2020: 5 m. mellem nyere hytter). I ingen af regelsættene er der krav om bemanding døgnet rundt.

I Campingvejledningen er det specifikt tilladt, at der parkeres biler i denne "brandafstand".

I Norge er den generelle brandafstand mellem campingenheder på campingpladser øget til 4 m. Mellem klynger af campingenheder er afstandskravet 8 m.

Biler og campingenheder består nu i højere grad end for 40 år siden af plastik og har mere elektronik. Mange biler er batteridrevne og dermed svære at brandslukke. Mange campingenheder har både gasflasker til varme og til grill.

Er brandkravene på campingpladser tilstrækkelige i dagens Danmark?

Bondegårdscampering er i udkastet til rapporten nævnt under afsnit 9. Men bondegårdscampering vedrører ikke specifikt autocampere.

Vi henviser til Plan- og Landdistriktsstyrelsens svar på vores henvendelse vedr. begrænsning på 6 uger ved bondegårdscampering (sagsnr. 2023-5867) (BPST Id nr.: 177637) og Bornholms Regionskommunes beskrivelse af muligheden for at [oprette bondegårdscampering](#).

Vi opfordrer til, at det i Campingvejledningen gøres klarere, at et areal til bondegårdscampering er undtaget fra Campingreglementet, uagtet at pladsen udlejes erhvervsmæssigt i mere end 6 uger årligt.

Desuden vil vi, som nævnt i rapportudkastet, opfordre til, at de 3 nu tilladte campingenheder øges til 10.

Afsnit 7: Vi har ingen mening om flere eller færre vinteråbne campingpladser eller hvor stor en del af campingpladsen, der er vinteråben. Vi går dog ud fra, at de bygninger, der er opvarmede om vinteren er velisolerede iht. gældende normer, så unødigt energiforbrug og dermed - CO₂ udledning undgås.

Afsnit 8: 8.1 og 8.3: Vi er enige med resten af arbejdsgruppen i, at campingpladsers monopol på "satellitcampingpladser" er uønsket.

Afsnit 8.3 Vi støtter, at Vejledningen om Campingreglement udvides med tilføjelser om, hvilke muligheder campingpladser har for at kunne omdannes, gerne fleksibelt, uden at skulle igennem en større ansøgnings- og tilladelsesproces. Herunder også campingpladsers mulighed for at kunne modtage et antal autocampere på kørefast underlag med de nødvendige faciliteter og fleksibel adgang/afgang 24/7.

Beskrivelser i afsnit 8 kan med fordel kortes ned.

Campingpladser under 100 campingenheder.

Både lystbådehavne og andre steder, der allerede har en vis grad af faciliteter samt arealer i et område, hvor der ikke er basis for en stor campingplads, vil kunne etablere en campingplads med under 100 campingenheder under undtagelsesbestemmelsen i Campingvejledningens afsnit 4.1. Som eksempel herpå ses [autocamperpladserne i Bork Havn](#), med hhv. 8 og 12 enheder, som jf. kommunen er oprettet som selvstændige campingpladser under Campingreglementet, men hvor enhedspladserne kun er 60 m².

En forudsætning herfor er kommunens sammenhængende turistpolitiske overvejelser.

Alligevel skiver Plan- og Landdistriktsstyrelsen i afsnit 8.1:

"I dag giver campingreglementet ikke mulighed for at etablere såkaldte "satellitpladser" til eksisterende campingpladser til brug for autocamperes overnatning/campering. De undtagelsesbestemmelser i campingreglementet, der gælder for udlejningstilladelse til campingpladser med mindre end 100 enheder, hvis der foreligger særlige omstændigheder, vil som udgangspunkt ikke kunne rumme de mindre "satellitpladser"."

Der er enighed i arbejdsgruppen – inkl. DFAC - om helt at droppe begrebet "campingpladsdrevne "satellitpladser"".

Tilføjes i undtagelsesbestemmelsen et minimumskrav til faciliteter, vil opfyldelse af brandkravene jf. BR bestemme, hvor mange campingenheder der maksimalt kan opholde sig og campere på pladsen.

Herved tager vi **forskid på afsnit 9**, som skal behandles på mødet d. 23. juni, og som vi efter dette møde vil kommentere på.

I det foreliggende udkast fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen er vores væsentligste bemærkning, at både Styrelsen og "branchen" sammenblander begreberne "at parkere" og "at campere" i forbindelse med at sove i sin bil og sidde ved et bord på en stol mens man spiser eller nyder kaffen.

Vi henviser til Vejdirektoratets udtalelse á 25. august 2023, sagsnr. 23/12459, hvor parkering er

"defineret i færdselslovens § 2, nr. 18, som "enhver hensætning af et køretøj med eller uden fører". Uanset om der er personer, som opholder sig i køretøjet, om der overnattes i køretøjet og uanset varigheden af hensættelsen, vil der være tale om en parkering i færdselslovens forstand. Man så at sige "overgår ikke til et andet begreb", fx camping, som følge af den tidsmæssige udstrækning af hensættelsen eller som følge af, at der overnattes i køretøjet."

Hvis køretøjet, fx en autocamper, er hensat i overensstemmelse med færdselslovens almindelige standsnings- og parkeringsbestemmelser i §§ 28-29 og evt. lokalt afmærkede parkeringsrestriktioner, er der intet i færdselsloven, som begrænser køretøjets adgang til at forblive hensat (parkeret)".

Selvom arbejdsgruppen bag Vejledningsnotat om autocampere, sags nr. 2023 – 6345, Doknr. 186323, 17. juni 2024 har valgt at "skrive Transportminister Ole Birk Olesens svar ud", der [definerer forskellen på "at raste" og "at campere"](#), er det stadig gældende – og forståeligt:

Forskellen mellem de to begreber må findes i en naturlig forståelse af den adfærd, som udvises ved de to aktiviteter, ligesom der må ses på formålet med opholdet. Forskellen er ikke skarp og vil oftest skulle bedømmes ud fra handlingens fremtrædelsesform.

Hvis formålet med opholdet er at hvile, dvs. holde en pause fra kørslen, således at man efterfølgende er i stand til at fortsætte kørslen, kan opholdet anses som "raste". Et hvil kan ikke afgrænses tidsmæssigt, men kan variere i tid. "Raste" vil f.eks. være, hvis man sover, slapper af eller indtager mad med henblik på at kunne fortsætte kørslen forsvarligt. Begrebet at "raste" kan således have et trafiksikkerhedsmæssigt formål. Selvom trafikanten stiller et mindre campingbord og to stole op i forbindelse med hvilet og indtager et måltid, kan forholdet falde ind under "raste".

Hvis man "camperer", kan formålet i højere grad være af rekreativ karakter, hvor man indtager et område for en periode med andet formål end blot at "raste" og efterfølgende kunne fortsætte kørslen. Hvis man således gør større indrettelser på parkeringsarealet (slår lejr), må det anses for camping."

Vi ser frem til et frugtbart møde d. 23. juni

Venlig hilsen

Pbv. Jytte Jakobsen, pladser og jura.



Danmarks Frie AutoCampere er en landsdækkende forening for autocamperejere og -interesserede, der frivilligt arbejder for at fremme dansk autocamperturisme ved at støtte op om de frie valgmuligheder, som denne ferieform giver mulighed for.

Dato: 13. august 2025

Plan- og Landdistriktsstyrelsen v.

Hanne Berg, hanber@plst.dk og Emily Nygaard, eminyg@plst.dk

Bemærkninger til arbejdsgruppens rapportudkast, juli 2025

Tak for muligheden for at indsende vores bemærkninger til denne foreløbige rapport.

1. Baggrund for DFACs bemærkninger

Friheden til at vælge hvor vi kører hen og hvor vi opholder os, er grundlæggende for autocamperturismen. Grundlæggende er også ønsket om at føle sig velkommen som gæst.

Danmark er desværre planmæssigt langt bagud for de fleste lande i Europa ift. at kunne rumme autocamperturismen.

Dette høringssvar følger rapportens opbygning. I afsnittene 2 og 3 og 9.0 og 9.4 suppleres informationerne i rapportudkastet med de relevante oplysninger om autocampere.

2. Sommerhusloven, campingreglementet og færdselsloven

På trods af, at en god del af rapporten omhandler autocampere, der er jo en personbil, mangler afsnit 2 omtalen af [Færdselsloven](#), dens tilknyttede bekendtgørelser og bestemmelser, som danner det lovmæssige grundlag for autocampere færd, og som blev gennemgået af Vejdirektoratet på Arbejdsgruppens 1. møde.

Færdsel og hermed parkering skal naturligvis altid ske hensynsfuldt både ift. andre trafikanter og ift. omgivelserne, hvilket er fastslået i grundreglerne for al færdsel i Færdselslovens [kapitel 2, §3](#).

"Autocamper" er en populærbetegnelse for personbiler, der er opbygget på en fabrik eller – måske midlertidigt - ombygget i carporten derhjemme så mennesker kan leve i den. Der findes et hav af variationer.

2.1 Campingreglementet og autocampere

Faciliteter som legepladser, hoppeborge, vandrutsjebaner ol. er normalt uinteressante for autocamperturister, der typisk er seniorer, og som bruger deres store bil hele året. Danske og tyske undersøgelser viser, at kun 3 - 10 % af autocamperturister altid eller ofte bruger campingpladser til dag- og natophold.

Derfor er DFACs primære ønske ved en evt. revision af Vejledningen om Campingreglementet at formuleringen i dennes afsnit 2 om parkeringsarealer:

”Heller ikke parkeringsarealer, hvor førere af autocampere, campingvogne m.v. lovligt kan parkere, eller stoppe op for at hvile sig (raste) med henblik på at kunne fortsætte sin kørsel forsvarligt, er omfattet af campingpladsbegrebet.”

Bevares eller erstattes af den klarere formulering i 2010-udgaven:

”Heller ikke parkeringsarealer til overnatning for fx autocampere m.fl. er omfattet af campingpladsbegrebet.”

Tilsvarende er reglerne i resten af EU, for i EU-lovgivningen er en ”autocamper” en personbil, et M1 køretøj, som alle andre personbiler – uanset vægt. Færdsel og parkering reguleres af færdselsloven og skiltning på stedet. I nogle lande findes desuden stadig lokale parkeringsregler. Her er Danmark foran mht. retssikkerheden.

I de lande, hvor autocamperturismen har eksisteret i mange flere år end i Danmark, modtages autocamperturisterne venligt i store og små byer, ofte på særlige P-pladser med god plads og faciliteter til de store biler samt velkomstskilte, der beskriver byens eller områdets særlige attraktioner og tilbud. I mange franske byer og landsbyer findes i tillæg hertil 1-2stjernede campingpladser kønt beliggende eller ved sportsanlæg/svømmehal. Campingpladserne er kommunalt ejede og drevet enten af kommunen eller et værtspar. Autocamperes besøg skaber liv i byerne og skaber omsætning.

3. Autocamperturismen i tal

Der findes ingen statistik for, hvor mange autocampere der besøger Danmark, hvor eller hvornår. Heller ingen véd hvor mange overnatninger i autocampere, der årligt foregår i Danmark.

Både Kyst- og Naturturisme og DFAC har på forskellig vis efterlyst muligheder for at få indhentet denne viden, der er en væsentlig forudsætning for at kunne planlægge lokalt og nationalt for autocamperturismen.

I rapportens afsnit 3 citeres VisitDenmark for: *”I 2022 var antallet af autocamperovernatninger i Danmark på 2,3 mio. hvoraf størstedelen af overnatningerne var udenlandske turister.”* Jf. VisitDenmarks statistikafdeling dækker tallene i statistikken overnatninger på campingpladser, hoteller, feriecentre, vandrehjem og feriehusområder, men ikke i naturen, på havne eller P-pladser. VisitDenmark oplyser til DFAC, at 1,7 mio. autocamperovernatninger i 2022 foregik på campingpladser.

Herved udgjorde autocamperturister ca. 13 % af campingpladsernes ca. [12,8 mio. overnatninger](#) (2022 DS)

Baseret på de 1,7 mio. overnatninger kan vi imidlertid regne ”baglæns”, og lave et estimat fordi vi véd, at mellem 3 og 10% af autocamperturisterne altid / ofte benytter campingpladser. Forudsat at denne turistgruppe har foretaget hovedparten af de 1,7 mio. overnatninger, vil der i 2022 totalt set have været i størrelsesorden 17-56 mio. overnatninger i autocamper i Danmark.

Autocamperturister bruger jf. [tyske dwif.de](#) ca. 350 kr./døgn/person + ca. 100 kr. i transportudgifter. Antages samme forbrug i Danmark, lagde autocamperturisterne i 2022 en omsætning på omkring 8-25 mia. kr. - primært i Danmarks yderområder - og bidrog således med 5-16 % af den samlede turismeomsætning i 2022 på 153 mia. kr.

Tallenes store spænd demonstrerer nødvendigheden af at få udført danske analyser af dette turismesegment.

Autocamperturismen er Europas hurtigst voksende turisme. I 2013 (Ref. [Civd.de](#)) kørte 450.000 autocampere i Tyskland og ca. 1,5 million i Europa, mens der i Tyskland var ca. 4.4 millioner campingvogne. I 2023 rundede Tyskland 1 million autocampere (summen af fabriksfremstillede og hjemmebyggede). I hele Europa kører nu ca. 3 millioner af disse store personbiler.

Antallet af campingvogne i Tyskland er i mellemtiden faldet til under 1 million. ([Dwif.de](#)). Selvom især tyskere er flittige campingpladsgæster i Danmark, forklarer faldet i tyske campingvogne til en fjerdedel i løbet af de 10 år, at besøgene på de danske campingpladser falder relativt (men ikke absolut) i forhold til væksten i udlejning af hotelværelser og sommerhuse.

3.1 Autocamperturismens lokale aftryk

Det er en kommunal opgave at byde turister velkommen. Det beløb, som autocamperturister bruger i lokalområdet, er det samme, uanset om de bor på en campingplads eller opholder sig på en P-plads. Men fordelingen er forskellig. Autocamperturister handler altid lokalt, ikke via internettet.

Kan autocamperne parkere på P-pladser i kommunen, lægges omsætningen i de lokale butikker og medvirker via forbedring i butikkernes levedygtighed til en øget bosætning. Turisterne rejser ca. 70 dage fordelt over hele året og deres omsætning fordeles derfor jævner over året end ved andre turismeformer.

På arbejdsgruppens første møde uddelte vi derfor denne tyske statistik:



DFAC uddelte også en kopi af [Merete Vestagers udtalelse fra 2014](#) om kommunalfuldmagtsreglerne og kommunernes mulighed for at støtte turismen ved at etablere gratis pladser til autocampers overnatning.

Friheden til at vælge opholdssted er afgørende for autocamperturisternes valg af Danmark som destination. Jo flere tilbud til autocamperturister vi etablerer, desto bedre kan vi modtage og rumme dette nye og ultramobile turismesegment. DFAC hjælper over hele landet kommuner, campingpladser og andre med at etablere sådanne tilbud med /uden betaling for ophold og brug af faciliteter.

4. Arbejdsgruppens drøftelser

Afsnit 4.1, Sammenfatning:

DFAC har givet udtryk for skriftligt og mundtligt, at det bør være kommunen, der via samlede, turistpolitiske overvejelser beslutter, hvordan den vil kunne tiltrække og rumme turister under hensyn til borgerne, de handlende, restauranter mv. og bosætningen i kommunen. Dette er ikke refereret.

Kommunerne har hermed også have ansvaret for at sikre, at f.eks. campingpladser og havne tilbyder faciliteter med drikkevand og mulighed for at aflevere affald og spildevand til kørende turister og ellers selv etablere sådanne. Forbrugets ulempe er affald, og dette skal kunne modtages forsvarligt uanset gruppen af turister. [DFACs kort](#) over mulig autocamperservice viser store områder uden sådanne faciliteter.

Igennem rapporten nævnes fortsat flere steder arbejdsgruppens enighed om udsagn, uden at dette er tilfældet.

Disse punkter vedrører primært, at rapportudkastet fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen fortsat sammenblander begreberne "at parkere" og "at campere" og bruger begrebet "overnatning" som synonym for eller som en del af begrebet "campering". Begrebet "overnatning" er ikke defineret.

DFAC har ingen mening om enhedspladsens indretning, terrasser, vinteråbning, glampingtelte eller hyttestørrelser på campingpladser

DFAC er ikke enig i udsagnet: *"Der var enighed blandt arbejdsgruppens deltagere, om at det er vigtigt, at der skabes flere muligheder for autocampers camping på ordentlige vilkår."*

DFAC mener, at mulighederne er til stede i det nuværende campingreglement. At skabe et nyt begreb, "autocamperpladser", som Plan- og Landdistriktsstyrelsen på mødet bekræftede kan anvendes af alle motorkøretøjer, giver kun mening, såfremt der skabes særlige lempelser ved deres etablering eller drift ift. det nuværende campingreglement. Disse lempelser har vi endnu ikke set beskrevet.

Kun under forudsætning af, at "autocamperpladser", hvor bilister mod betaling kan "campere" er et ekstra tilbud til kørende turister, kan DFAC støtte op om denne idé.

Med campering forstås, at campisten "kan indtage et område ved sin bil for i en periode at etablere sig og slå lejr på dette område".

DFAC er ikke enig i, *"at regler om satellitpladser til eksisterende campingpladser bør indgå som en ud af flere muligheder i et samlet regelsæt for autocamperpladser."*

DFAC kan ikke genkende, at *"Arbejdsgruppen er endelig kommet med flere forslag og anbefalinger om at indføre nye regler i campingreglementet, så kommunerne får mulighed for at meddele udlejningstilladelse til mindre autocamperpladser, f.eks. ved lystbådehavne og ved større og velbesøgte besøgsvirksomheder."*

Men Plan- og Landdistriktsstyrelsen kom på 5. møde med en række forslag til detaljerede udsagn/beslutninger, som blev diskuteret. Der var dog ikke udpræget enighed om disse, og ikke alle forslagene nåede at blive diskuteret.

DFAC er ikke enig i Plan- og Landdistriktsstyrelsens mange forsøg på formuleringer af forbud af forskellig art mod autocampers ophold udenfor campingpladser.

DFAC har flere gange givet udtryk for, at **autocamperturister i stedet skal bydes velkommen** i Danmark, og at lokale problemer skyldes kommunernes manglende planlægning, modtagelse og tilrettevisning af turisterne. Dette fremgår stadig ikke af rapporten.

4.1.1 Brandkrav:

DFAC har på møderne stillet spørgsmål ved, om brandkravene på campingpladser tilstrækkelige i dagens Danmark. Dette fremgår ikke af rapporten.

Bygningsreglementets (BR) vejledning til kapitel 5 om brand, bilag 11, gælder bl.a. for midlertidige campingområder, men anvendes endnu ikke for campingpladser.

På campingpladser gælder det oprindelige afstandskrav fra 1986 på 3 m. mellem campingenheder (dog fra 2020: 5 m. mellem nyere hytter). I ingen af regelsættene er der krav om bemanding døgnet rundt.

I Campingvejledningen er det specifikt tilføjet i §12, at der endog kan parkeres biler i denne "brandafstand". Hermed reduceres brandafstanden reelt fra 3 m til ½ m, for biler er ikke blot en brandbar enhed, men en mulig brandkilde.

Biler og campingenheder består nu i højere grad end for 40 år siden af plastik og har langt mere elektronik. Mange biler er batteridrevne og kræver derfor specialudstyr til brandslukning. De fleste campingenheder har i dag 1-2 store gasflasker.

I Norge er den generelle brandafstand mellem campingenheder på campingpladser øget til 4 m. Mellem klynger af campingenheder er afstandskravet 8 m.

4.1.2 Bondegårdscampering

Bondegårdscampering var i maj-udkastet til rapporten nævnt under afsnit 9, selvom bondegårdscampering ikke specifikt vedrører autocampere.

Vi henviser til Plan- og Landdistriktsstyrelsens svar på vores henvendelse vedr. begrænsning på 6 uger ved bondegårdscampering (sagsnr. 2023-5867) (BPST Id nr.: 177637) og Bornholms Regionskommunes beskrivelse af muligheden for at [oprette bondegårdscampering](#).

Vi har på møderne opfordret til, at det i Campingvejledningen gøres klarere, at et areal til bondegårdscampering er undtaget fra Campingreglementet, uagtet at pladsen udlejes erhvervsmæssigt i mere end 6 uger årligt. Dette har Plan- og Landdistriktsstyrelsen opfordret os til at nævne i vores kommentarer, hvilket vi har gjort.

I juliudgaven af rapporten er punktet om bondegårdscampering imidlertid blevet slettet. Dette på trods af, at både ACR og vi på møderne har opfordret til, at de nu 3 mulige campingenheder ved bondegårde øges til 10.

Dermed er både opfordringen om klar undtagelse fra 6-ugers reglen og dette brugerønske forsvundet fra rapporten.

5. Enhedspladsens indretning

DFAC har stadig ingen mening om enhedspladsens indretning. De anbefalinger og forslag, som rapporten udtrykker i afsnit 5.3 udtrykker således ikke DFACs holdning.

6. Hytter

DFAC har stadig ingen mening om enhedspladsens indretning. De anbefalinger og forslag, som rapporten udtrykker i afsnit 6.3 udtrykker således ikke DFACs holdning.

7. Campingpladsens benyttelse og vintercampering

Kun campingpladser, som decideret har lagt vægt på kørefasthed på dele af pladsen, vil i vinterhalvåret kunne rumme autocampere og andre tunge biler.

DFAC har fortsat ingen mening om flere eller færre vinteråbne campingpladser eller hvor stor en del af campingpladsen, der er vinteråben.

De anbefalinger og forslag, som rapporten udtrykker i afsnit 7.3 udtrykker således ikke DFACs holdning.

8. Satellitpladser til autocampere

Afsnit 8.1 og 8.3: DFAC var på møde 4 enige med resten af arbejdsgruppen i, at campingpladsers monopol på "satellitcampingpladser" er uønsket. Dette er fortsat rapportens konklusion.

At bevare begrebet "Satellitcampingpladser til autocampere" giver ingen mening samtidig med, at det nye begreb "autocamperplads" nu ønskes defineret som en mulighed i rapporten. Vi ser eksempler på, at begge former for små, selvstændige campingpladser allerede er etableret under det nuværende Campingreglement.

Afsnit 8.2 og 8.3 Vi støtter, at Campingvejledningen kan suppleres med et dokument, der belyser hvilke muligheder campingpladser har for at kunne omdannes i forhold til kundegruppens udvikling uden at skulle igennem en større ansøgnings- og tilladelsesproces. Her kan med fordel tilsvarende beskrives campingpladsernes mulighed for at kunne modtage et antal autocampere på kørefast underlag med de nødvendige faciliteter og fleksibel adgang/afgang 24/7/evt. 365.

Beskrivelserne i afsnit 8 kan med fordel kortes ned.

Afsnit 8.2 Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger

Plan- og Landdistriktsstyrelsen skriver:

"I dag giver campingreglementet ikke mulighed for at etablere såkaldte "satellitpladser" til eksisterende campingpladser til brug for autocampere overnatning/campering. De undtagelsesbestemmelser i campingreglementet, der gælder for udlejningstilladelse til campingpladser med mindre end 100 enheder, hvis der foreligger særlige omstændigheder, vil som udgangspunkt ikke kunne rumme de mindre "satellitpladser"."

Tilsvarende står i afsnit 5 og afsnit 9.

Men teksten her er ikke fyldestgørende i forhold til de muligheder, som allerede findes i Campingvejledningens afsnit 4.1. Dette uddyber vi i afsnit 9.1.1.

9. Pladser til autocampere camping

9.0 Parkere eller campere

Til det foreliggende rapportudkast fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen konstaterer vi at både Styrelsen og "branchen" fortsat sammenblander begreberne "at parkere" og "at campere".

Det har vi fremhævet ved både møder og i vores skriftlige kommentarer. Plan- og Landdistriktsstyrelsen har i denne udgave af rapportudkastet indført begreberne "dag- og natophold og dermed camping", "campering, herunder overnatning" samt "overnatning i autocamper" der skal "reguleres".

Vi henviser til Vejdirektoratets udtalelse á 25. august 2023, sagsnr. 23/12459, hvor parkering er

"defineret i færdselslovens § 2, nr. 18, som "enhver hensætning af et køretøj med eller uden fører". Uanset om der er personer, som opholder sig i køretøjet, om der overnattes i køretøjet og uanset varigheden af hensættelsen, vil der være tale om en parkering i færdselslovens forstand. Man så at sige "overgår ikke til et andet begreb", fx campering, som følge af den tidsmæssige udstrækning af hensættelsen eller som følge af, at der overnattes i køretøjet.

Hvis køretøjet, fx en autocamper, er hensat i overensstemmelse med færdselslovens almindelige standsnings- og parkeringsbestemmelser i §§ 28-29 og evt. lokalt afmærkede parkeringsrestriktioner, er der intet i færdselsloven, som begrænser køretøjets adgang til at forblive hensat (parkeret)".

Selvom arbejdsgruppen bag Vejledningsnotat om autocampere, sags nr. 2023 – 6345, Dok. nr. 186323, 17. juni 2024 har valgt at "skrive Transportminister Ole Birk Olesens svar ud", er det stadig gældende. Ministeren henviser i sit svar nr. 660, 2017 til TRU til Vejdirektoratets [definition af forskellen på "at raste" og "at campere"](#):

"Forskellen mellem de to begreber må findes i en naturlig forståelse af den adfærd, som udvises ved de to aktiviteter, ligesom der må ses på formålet med opholdet. Forskellen er ikke skarp og vil oftest skulle bedømmes ud fra handlingens fremtrædelsesform.

Hvis formålet med opholdet er at hvile, dvs. holde en pause fra kørslen, således at man efterfølgende er i stand til at fortsætte kørslen, kan opholdet anses som "raste". Et hvil kan ikke afgrænses tidsmæssigt, men kan variere i tid. "Raste" vil f.eks. være, hvis man sover, slapper af eller indtager mad med henblik på at kunne fortsætte kørslen forsvarligt. Begrebet at "raste" kan således have et trafiksikkerhedsmæssigt formål. Selvom trafikanten stiller et mindre campingbord og to stole op i forbindelse med hvilet og indtager et måltid, kan forholdet falde ind under "raste".

Hvis man "camperer", kan formålet i højere grad være af rekreativ karakter, hvor man indtager et område for en periode med andet formål end blot at "raste" og efterfølgende kunne fortsætte kørslen. Hvis man således gør større indrettelser på parkeringsarealet (slår lejr), må det anses for camping."

Det giver derfor ingen mening, at campingorganisationerne, arbejdsgruppen bag Vejledningsnotat for autocampere og Plan- og Landdistriktsstyrelsen i rapportudkastene for den nuværende arbejdsgruppe giver udtryk for, at "overnatning" i en bil er ensbetydende med "campering" og at bilister "camperer", når de nyder et måltid mad i stolen ved et medbragt bord - eller åbner tagvinduet.

Færdselslovens §54, stk. 2, skriver, at et motorkøretøj ikke må føres, hvis bilisten er for træt. Der er nu præcedens for, at træthedskørsel straffes som vanvidskørsel. Man kan ikke tvinge en bilist til at holde sig vågen.

På motorvejsrastepladserne indførtes i 2018 parkeringsrestriktion på 25 timer, der skulle forhindre, at lastbilchauffører camperede på rastepladserne. Lastbilchaufførerne sover, laver mad, spiser, og lever i og omkring bilerne i de 25 timer, førend de er nødt til at køre igen. Dette er en del af deres køre-hviletidsbestemmelser og er omfattet af begrebet at raste. Tilsvarende gælder for andre bilister.

Hvis ethvert ophold udenfor en parkeret bil skulle betegnes som "campering" ville samtlige bilister og deres passagerer, som parkerer bilen på kørestrandende langs Vestkysten og på Rømø, "campere".

9.1 Arbejdsgruppens drøftelser

I beskrivelsen af en autocamperplads skriver Plan- og Landdistriktsstyrelsen: *"Dermed kan man overnatte og opstille klapstole, slå markise ud m.v."*

Vi henviser til vores afsnit 9.0 ovenfor og beder Plan- og Landdistriktsstyrelsen ændre teksten til: **"Dermed kan campisten indtage et område ved sin bil for i en periode at etablere sig og slå lejr på dette område"**.

Mht. antallet af mulige biler på "autocamperpladser", ser vi ingen mening i først at sætte et maksimumantal på sådanne autocamperpladser, for derefter at give mulighed for at øge dette efter kommunens vurdering.

DFAC kan kun støtte forslaget om at indføre ”autocamperpladser” i Danmark, hvis der er tale om et yderligere tilbud til autocamperturister, der selv ønsker at opholde sig på dem.

”Branchen, øvrige interessenter og KL var enige om, at der er et stort potentiale i autocamperturismen, der er med til at skabe omsætning i landdistrikter og byer - ikke kun i sommerperioden, men hele året rundt”. Dette er DFAC enig i.

Drøftelserne refereret i afsnit 9.1 understreger baggrunden for arbejdsgruppen:

- Campingpladsejernes ønske om at tvinge autocamperturister til at campere af kommercielle årsager – uanset om turisterne ønsker det eller ej.
- KL, der på mødet var repræsenteret ved Jammerbugt kommune, som protesterer over, at der kræves saglige begrundelser for forbudsskiltning vendt mod autocampere på stranden ved Blokhus.

Der er her tale om, at de to deltagergrupper udtrykker ønsker om at kunne tilsidesætte menneskers grundlæggende frihed og rettigheder samt det grundlæggende krav om saglighed i forvaltningen.

DFAC gav igen udtryk for, at **autocamperturister skal bydes velkommen** i Danmark, og at de lokale problemer skyldes kommunernes manglende planlægning, modtagelse og tilrettevisning af turisterne. De fleste autocamperturister ønsker kun at opholde sig på campingpladser, når de har behov for dens særlige faciliteter, f.eks. vaskemaskine. Ønsker campingpladser øget besøg, må de indrette sig attraktivt for gæsterne og sætte prisen attraktivt. Det findes der allerede campingpladser, der gør.

9.1.1 Kommunernes planlægning for autocampere

KLs og branchens ønsker om at begrænse, regulere og forbyde autocamperes ophold står allerede beskrevet i afsnit 9.1. Gentagelserne i afsnit 9.1.1 bør fjernes og tilføjelser flyttes til afsnit 9.1.

Den nuværende Campingvejledning rummer allerede muligheden for campingpladser til autocampere. Eksempler: Marsk Camp i Skærbæk (126 enheder) og Oasen på Rønmø med 218 enheder.

Mindre campingpladser til bl.a. autocampere er også mulige, eksempler: Aabenraa Lystbådehavn (56 enheder), 2 små campingpladser i Bork lystbådehavn (hhv. 8 og 12 enheder (å 60 m²)) og Nisum Håndbryg (30 enheder) er etableret iht. Campingvejledningens afsnit 4.1:

- 1) Det er muligt - undtagelsesvist – ”at se bort fra grænsen på 100 campingenheder, hvis der foreligger ganske særlige omstændigheder, som gør det uproblematisk at tillade en mindre kapacitet, fx fordi campingpladsen ønskes drevet i forbindelse med vandrerhjem eller lystbådehavne, hvor eksisterende faciliteter kan udnyttes, eller i visse områder – fx inde i landet – hvor der ikke er basis for en stor campingplads.”
- 2) ”Endelig er det også muligt at meddele tilladelse til en campingplads på under 100 campingenheder, når der i en gældende kommuneplan er åbnet mulighed herfor.”

Det kræver således blot at kommunen tror på og ønsker at planlægge for at kunne modtage og rumme autocamperturister på en lille campingplads. Samt at der er nogen, der ønsker at drive den.

Kun såfremt Plan- og Landdistriktsstyrelsen har planer om særligt lempelige regler i forbindelse med etablering eller drift af ”Autocamperpladser” giver det mening at definere disse som en selvstændig form for campingpladser.

Det giver ikke mening at etablere små campingpladser på 5 enheder eller mindre. Det vil pålægge både pladsejeren og kommunerne et administrativt arbejde, der slet ikke står mål med den eventuelle indtægt fra en sådan lille campingplads

9.1.2 Autocamperpladsernes placering på lystbådehavne og ved besøgsvirksomheder

Er omfattet af vores kommentarer ovenfor.

9.1.3 Autocamperes camping uden for autocamperpladser og campingpladser

"På baggrund af styrelsens oplæg, der var inspireret af andre landes regler, drøftede arbejdsgruppen, om der i forbindelse med et nyt regelsæt med flere muligheder for autocamperpladser ligeledes skal indføres regler, som regulerer autocamperes camping, herunder overnatning uden for autocamperpladser og campingpladser."

DFAC vil fastholde, som nævnt på tidligere møder og i kommentarer, at Plan- og Landdistriktsstyrelsens fortsatte udtalelser om, at der i andre lande i Europa findes landsdækkende regler, der regulerer autocamperturisters overnatning udenfor campingpladser, **ikke er korrekte**.

Portugal og Grækenland har forsøgt det kortvarigt, men har kort efter måttet trække forbuddene tilbage.

I alle EU lande er en autocamper en M1 personbil, og reglerne for færdsel, herunder parkering, er fastlagt i de respektive landes færdselsregler.

At forhindre en autocamper i at blive brugt efter sin hensigt i et land er i strid med EU-lovgivningen. Hensigten med en autocamper, der er indrettet til beboelse, er naturligvis beboelse. At hindre andre EU-borgere at være kørselv-turister i Danmark er ligeledes i strid med EU-lovgivningen.

Det er heller ikke korrekt, at: *"Brugergrupperne..... (De) kunne dog godt se et formål med, at kommunerne kan få bedre redskaber til lokalt at regulere, hvor autocampere vil kunne campere, herunder overnatte."*

Vi oplever, at vores dokumentation af, at "overnatning" ikke er ensbetydende med "camping", se afsnit 9.0, konsekvent ignoreres i dette rapportudkast.

9.2 Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger

Vi henviser til afsnit 9.1.1 vedr. muligheden for at indrette små campingpladser under den eksisterende campingvejledning.

9.2.1 Indretning af campingpladser til autocampere

Vi henviser til afsnit 9.1.1 vedr. muligheden for etablering af store og små campingpladser til autocampere.

Campingvejledningen afsnit 4.1: *"Ved beregningen af det tilladte antal campingenheder kan der tages udgangspunkt i, at en campingenhed svarer til tre personer og til 200 m² af campingpladsens samlede areal (bruttoareal), svarende til 100 m² nettoareal pr. campingenhed."*

Vi mener, at de 100 m² nettoareal samt brandafstandene er krav, mens de 200 m² blot er en metode til en overslags beregning, der tager hensyn til brandafstand og campingpladsens øvrige faciliteter.

Vi henviser desuden til afsnit 4.1.1 vedr. brandkravene og DFACs opfordring til at revurdere disse i Campingreglementet.

9.2.2 Nye regler for autocampere

"Hvis det skal være muligt at etablere mindre autocamperpladser til brug for autocamperes camping uden for den restriktive ramme, der eksisterer i dag i campingreglementet, vil det være nødvendigt at udarbejde regler herom i campingreglementet"

Her mangler en tydelig beskrivelse af, hvilke restriktioner, der tænkes ophævet for "Autocamperpladser", som berettiger til, at de er tiltænkt en særstatus.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen udtrykker sin holdning om, at der specifikt på autocamperpladser "vil kunne sikres ordnende forhold med krav til vand, el, affaldsbortskaffelse og spildevandshåndtering."

Brugergrupperne har på møderne oplyst, at adgang til el ofte ikke er nødvendig, fordi autocampere ofte er udstyret med solceller og store batterier. Desuden var arbejdsgruppen var enig om, at faciliteterne på den enkelte autocamperplads er kommunens beslutning, og at faciliteter rationelt kan etableres fælles til brug for flere autocamperpladser.

Tilbage for definitionen af en "autocamperplads" er således alene et areal, hvor bilister kan "campere" med brandafstand mellem bilerne, hvis de har lyst til det.

Betaling for brug af faciliteter gør ikke en P- plads til en campingplads, jf. Planklagenævnets [afgørelse om Assens Lystbådehavn](#). Så heller ikke dette forhold nødvendiggør etablering af en "autocamperplads" som campingplads.

Der er heldigvis allerede nogle campingpladser, der tilbyder kørende autocampere vand, affaldsbortskaffelse og spildevandshåndtering mod betaling og hermed også får lejlighed til at vise deres campingplads frem.

Hvis denne mulighed kunne udbredes af campingpladsernes organisationer, kan megen overflødig kørsel spares.

I dette afsnit skriver Plan- og Landdistriktsstyrelsen igen om gamle oplysninger (FDM i 2017) om regler i udlandet mht. muligheder for forbud mod campering. Heller ikke denne gang er oplysningerne korrekte.

DFAC mener og har flere gange givet udtryk for, at arbejdet om autocamperturisme i Danmark skal tage udgangspunkt i danske love og regler, kommunal planlægning, venlig og positiv modtagelse af gæsterne og tilrettevisning /henvisning til de pladser, som kommunerne kan tilbyde. Og at gæsterne naturligvis selv beslutter hvad de vil bruge penge på og hvor de vil opholde sig.

Det forhindrer ikke, at vi kan lære af forholdene i andre lande. Men fokus i Plan- og Landdistriktsstyrelsens forarbejder og rapporter har desværre handlet om muligheder for at etablere forbud i stedet for at videreudvikle de fine muligheder og tilbud, som autocamperturister modtages med udlandet.

Det er ikke vejen at gå.

9.3 Opsamling vedr. autocampere

Vi henviser til afsnit 9.0, 9.1 og 9.1.1:

DFAC mener, at det nye begreb "autocamperpladser" er overflødigt, idet mulighederne for at autocamperturister kan campere, hvis de har lyst, kan rummes indenfor den eksisterende lovgivning. Der er brug for, at Plan- og Landdistriktsstyrelsen klart og med gode eksempler definerer mulighederne herfor, f.eks. i et tillæg til Campingvejledningen.

Branchens ønske om autocamperpladser med 1- 5 enheder vil pålægge både pladsejeren og kommunerne et administrativt arbejde, der slet ikke står mål med den eventuelle indtægt fra en sådan lille campingplads.

Reglerne om hhv. campering, parkering og herunder "at raste" er allerede klare, vi refererer her til afsnit 9.0.

Men de gentagne udsagn både i arbejdsgruppen og af campingpladserne i pressen om "ulovlig campering" eller "ulovlig overnatning" skaber – som det vel også er hensigten – misforståelser om reglerne blandt almindelige borgere. Det grænser til chikane af dette særlige turistsegment.

Punktet *"Arbejdsgruppen anbefaler endeligt, at det undersøges, om der kan indføres bedre mulighed for at indføre lokale forbud mod autocamperes ophold og overnatning bestemte steder. Lokale forbud skal i givet fald kunne beslattes af kommunerne, når der er saglige, herunder planlægningsmæssig begrundelse herfor"*

Er hverken diskuteret eller besluttet i arbejdsgruppen. Det er derfor meget overraskende, at Plan- og Landdistriktsstyrelsen fremsætter punktet i rapporten som en enig anbefaling fra arbejdsgruppen.

9.4 Autocamperturismens fremtid i Danmark

CODK ønsker via at indføre en særlig køretøjskategori for autocampere, at skiltning i fremtiden specifikt vil kunne forbyde autocamperes parkering på offentlige arealer. Ifølge Horesta bør al overnatning i en autocamper opfattes som camping. Horesta har derfor jf. eget udsagn "sendt et brev til Plan- og Landdistriktsstyrelsen, og opfordret dem til at tilføje denne præcisering, så kommunerne har en reel chance for at håndhæve reglerne".

Disse tanker har vi set afspejlet i Plan- og Landdistriktsstyrelsens oplæg og rapportudkast.

Vi må erkende, at Danmark er bagud for de fleste lande i Europa ift. autocamperturismen. Friheden i landene omkring Danmark er større og modtagelsen af autocamperturister er langt bedre.

Strammes reglerne for autocamperturisters ophold i Danmark må det forventes, at både importen og antallet af allerede indregistrerede autocampere i Danmark vil falde. Der er ingen grund til at eje en autocamper, som reelt ikke kan bruges til sit formål i hjemlandet. Antallet af udenlandske autocamperturister, der besøger Danmark vil sandsynligvis falde markant, og turisterne vil i høj grad køre transit i Danmark.

Campingvognes popularitet er overalt i Europa faldet drastisk. I de store autocamperlande Tyskland, Frankrig, Italien og Spanien har mange campingpladser for længst fundet deres niche i forhold til autocamperturister. Andre har måttet lukke, som det sker, når markedet forsvinder. Her opleves jf. VisitDenmarks lokale medarbejdere slet ikke det brødnid, som autocamperturister udsættes for fra campingpladsside i Danmark.

Det er på tide, at også de danske campingpladser udvikler sig i takt med udviklingen i deres målgruppe eller erkender, at de ikke alle kan overleve i et ændret marked.

Forbudstankerne og ønsker om "statslig regulering" (som reelt vil være at betragte som statsstøtte til danske campingpladser) er ikke vejen frem til glade autocamperturister i Danmark.

Vi har på møderne flere gange givet udtryk for, at hvis autocamperturismen skal fungere bedre i Danmark, må kommunerne planlægge for at kunne modtage de ultramobile turister venligt og med henvisningsskilte til steder, hvor de store biler kan parkere og støtte det lokale erhvervsliv - eller til steder hvor autocamperturisterne kan campere, hvis de har lyst. Forbudsskilte mod autocamperes parkering kan grundlæggende ikke opsættes på en saglig baggrund.

Dette er stadig ikke medtaget i rapportudkastet.

Venlig hilsen

Peter Enger, formand

Jytte Jakobsen, pladser og jura.



Danmarks Frie AutoCampere er en landsdækkende forening for autocamperejere og -interesserede, der frivilligt arbejder for at fremme dansk autocamperturisme ved at støtte op om de frie valgmuligheder, som denne ferieform giver mulighed for.

Dato: 23. september 2025

Plan- og Landdistriktsstyrelsen, sommerhusloven@plst.dk

cc. Hanne Berg, Hanber@plst.dk

Arbejdsgruppe på campingområdet, afsluttende kommentarer

Tak til Plan- og Landdistriktsstyrelsen for at imødekomme mange af vores tidligere indsigelser til rapporten. Vi har nu kun få kommentarer:

1.3 Opsummering af skriftlige bemærkninger fra arbejdsgruppen

DFAC har fremsat to ønsker i forbindelse med en evt. revision af Campingreglementet. Vi vil bede om, at disse medtages i opsummeringen:

- 1) Parkeringsarealer, hvor førere af autocampere, campingvogne mv. kan parkere og raste, skal fortsat specifikt være undtaget fra Campingpladsbegrebet.
- 2) Campingvejledningen skal gøres klarere mht. at et areal til bondegårdscampering er undtaget fra Campingreglementet, uagtet at pladsen udlejes erhvervsmæssigt i mere end 6 uger årligt.

Vi vil desuden bede om at få tilføjet:

"DFAC understreger, at det at kunne hvile/sove i sin bil, har væsentlig trafiksikkerhedsmæssig betydning."

I forlængelse af *"DFAC understreger, at autocamperturister skal bydes velkommen i Danmark"*

bedes tilføjet: *"og at lokale problemer primært skyldes manglende planlægning og tilrettevisning af turisterne."*

DFAC har både skriftligt og på møderne givet udtryk for, at det er kommunernes ansvar, at sikre faciliteter med passende, korte mellemrum, således, at bl.a. autocamperturister kan aflevere sorteret affald og spildevand under betryggende forhold. Adgang til faciliteter må ikke være betinget af, om turisten har benyttet tilbuddet om at kunne campere på en plads, men skal være tilgængeligt for alle, evt. mod passende betaling.

Dette bedes tilføjet.

3. Campingbranchen i tal

"Det fremgår af Vejledningsnotat om autocampere fra 2024, side 3, at i 2022 var 2,3 mio. autocamperovernatninger i Danmark, hvoraf størstedelen af overnatningerne var udenlandske turister."

Vi beder om præcisering af, at tallet 2,3 mio. alene repræsenterer de kommercielle overnatninger på campingpladser ol.

4.1 Sammenfatning af drøftelserne i arbejdsgruppen

Her bedes tilføjet:

"Der er i den udvidede arbejdsgruppe ikke enighed om, hvad begrebet camping dækker."

Desuden:

"DFAC fastholder, at:

- 1) Ophold – herunder at sove - i en lovligt parkeret bil, ikke er ensbetydende med camping.*
- 2) Midlertidig brug af stole og borde på et areal med grundejerens accept ikke er ensbetydende med at brugeren "camperer"."*

Desværre konstaterer vi mange steder, at Planstyrelsen stadig anvender betegnelserne i flæng.

8. Satellitpladser til autocampere

8.1 Den udvidede arbejdsgruppes drøftelser

DFAC beder igen om, at rapporten anvender veldefinerede begreber:

"Satellitpladserne minder om de såkaldte "stellpladser" (herefter benævnt autocamperpladser) som eksisterer i udlandet"

Begrebet "Stellplätze" dækker pladser til parkering og ophold i autocampere og evt. campingvogne. Pladserne etableres i Tyskland og Østrig af byer, kommuner, virksomheder og private - med eller uden betaling for brug. Pladserne varierer fra enkle P-områder til stort anlagte pladser med toiletter, bad, vaskemaskiner, fællesområder mm. Reglerne for brugere og ophold er forskellige fra delstat til delstat og fra plads til plads. Brugen af begrebet "stellpladser" uden en klar dansk definition, bør derfor undgås.

Vi foreslår følgende erstatningstekst:

"Indføres begrebet "Satellitpladser" vil de forventeligt skulle omfattes enten af campingpladsbegrebet eller af det nye begreb "autocamperplads", som er defineret i pkt. 9.1"

Plan- og Landdistriktsstyrelsens resume af drøftelserne i afsnit 8.1 er præget af begrebsforvirring ved anvendelse af "stellpladser", "Satellitpladser" og "mindre autocamperpladser". Hvad interessenterne faktisk mener, bør afklares inden rapportens udgivelse.

s. 28:

"Der var bred opbakning til en balanceret tilgang til, at eventuelt ændrede regler skal tage hensyn til både turisme, natur og lokalsamfundets interesser."

Evt. ændrede regler skal også tage hensyn til turisterne. I modsat fald, er DFAC ikke enig i dette udsagn.

"Den udvidede arbejdsgruppe ønsker ikke, at campingpladserne får monopol på etablering af satellitpladser til autocampere, blandt andet fordi campingpladserne ikke nødvendigvis vil kunne imødekomme den store efterspørgsel, der særligt koncentrerer sig til nogle egne og nogle byer. I den forbindelse var der et ønske om, at andre dele af erhvervslivet skulle have adgang til at drive satellitpladser til brug for autocampere."

Flere fra branchen udtrykte på 1. møde, at de ikke ønskede monopol på oprettelse af "Satellitpladser", dels fordi efterspørgslen over sæsonen er for svingende og dels fordi der ikke er campingpladser i alle egne af Danmark. Dette støttede DFAC. På det tidspunkt var begrebet "autocamperplads" endnu ikke defineret.

Da begrebet "Satellitpladser" er defineret i snæver sammenhæng med campingpladsers udlejningstilladelse og drift (s. 15 og s. 26 nederst), giver afsnittet ikke længere mening.

8.3 Opsamling satellitpladser

DFAC er fortsat ikke enige i 1. punkt, fordi det ikke giver mening at etablere en satellitplads, der er defineret ud fra at den skal drives en campingplads, hvis det ikke er en campingplads men en anden aktør, der skal drive den.

9. Pladser til autocamperes camping

9.1 Den udvidede arbejdsgruppes drøftelser

I definitionen af en autocamperplads beskriver Plan- og Landdistriktsstyrelsen hvad "at campere" indebærer:

"Dermed kan man overnatte og opstille klapstole, slå markise ud m.v."

Vi konstaterer, at vores kommentar til rapportens udgave 13. august ikke er medtaget. Vi er enige i, at camping indbefatter muligheden for at "overnatte og opstille klapstole, slå markise ud m.v."

Men vi fastholder, at disse muligheder også er til stede på alle andre arealer, hvor ejeren tillader det.

Vi gentager derfor vores ændringsforslag til teksten: **"Dermed kan campisten indtage et område ved sin bil for i en periode at etablere sig og slå lejr på dette område"**. Alternativt må sætningen udgå.

Bortset herfra kan vi støtte definitionen af en "autocamperplads".

”Branchen, øvrige interessenter og KL var enige om, at der er et stort potentiale i autocamperturismen, der er med til at skabe omsætning i landdistrikter og byer - ikke kun i sommerperioden, men hele året rundt”. Dette er også DFAC enig i.

s. 31

”Vejdirektoratet og Plan- og Landdistriktsstyrelsen har oplyst, at parkering på en vej med en autocamper, godt kan være lovlig i henhold vej- og færdselsloven, og samtidig kan være i strid med andre regler, som fx campingreglementet, afhængig af en konkret vurdering af de nærmere omstændigheder.”

Dette udsagn har ikke været en del af arbejdsgruppens drøftelser. Vi har heller ikke hørt det udtalt af Vejdirektoratet og /eller Plan- og Landdistriktsstyrelsen på møderne 1, 4 og 5.

9.1.3 Autocampers campering uden for autocamperpladser og campingpladser

”På baggrund af styrelsens oplæg, der var inspireret af andre landes regler, drøftede den udvidede arbejdsgruppen, om der i forbindelse med et nyt regelsæt, med flere muligheder for autocamperpladser, ligeledes skal indføres regler, som regulerer autocampers campering, herunder overnatning uden for autocamperpladser og campingpladser.”

DFAC vil fortsat protestere over denne uvenlige tilgang til modtagelsen af autocamperturister i Danmark.

Vi beklager, at Styrelsen lægger ansvaret for kommunernes manglende planlægning og henvisning til egnede opholdssteder samt lokale problemer i belastede turistområder over på autocamperturisterne. Vi henviser til vores tidligere kommentarer.

s. 35 nederst:

”Brugergrupperne ønskede ikke at blive tvunget ind på dertil indrettede pladser.”

skal rettes til:

”Brugergrupperne ønskede ikke at blive tvunget ind på nogen form for pladser”

Desuden ønsker vi tilføjet:

”DFAC opfordrede til at kommuner i stedet for overvejelser om forbudstavler anvender henvisningstavler til de steder, hvor kommunen ønsker, at autocamperne kan parkere. DFAC har eksempler på, at det virker lige så godt.”

9.2 Plan- og Landdistriktsstyrelsens bemærkninger

s. 36 nederst:

I sætningen

”Ifølge en konkret sag afgjort af Planklagenævnet var et areal i tilknytning til en lystbådehavn en parkeringsplads.”

bør for at give mening tilføjes:

"og ikke en campingplads".

Desuden bør præmissen for afgørelsen medtages:

"Nævnet lægger endvidere vægt på, at der er opsat skiltning, hvoraf det fremgår, at det ikke er tilladt lægge tæpper på jorden eller opsætte hegn, samt at markiser, borde og stole skal pakkes ned for natten."

9.3 Opsamling vedr. autocampere

1. punkt:

"Den udvidede arbejdsgruppe anbefaler, at der arbejdes videre med at indføre en ny forenklet type udlejningstilladelse til autocamperpladser med færre pladser end 100, så udbuddet af overnatningstilbud til autocamperturister kan øges"

Her ønsker vi tilføjet ordet "kommercielle" foran ordet "overnatningstilbud.

3. punkt:

"Autocampere må under de nye regler ved ophold slå solsejl ud og opsætte borde og stole og arealet vil som udgangspunkt kunne benyttes hele året."

Den udvidede arbejdsgruppe er ikke enig i definitionen af "at campere", og de nævnte aktiviteter er jf. afgørelsen om Assens Lystbådehavn under visse forudsætninger også mulige på P-pladser, såfremt ejeren tillader det. Sætningen skal derfor ændres til:

"Autocamperturister kan campere på pladserne, der som udgangspunkt vil kunne benyttes hele året."

I modsat fald kan DFAC ikke støtte op om dette punkt.

Med disse kommentarer og stadig under forudsætning af, at brugen af "autocamperpladser" bliver en tilvalgsmulighed for turisterne, kan DFAC støtte op om de foreslåede formuleringer i denne rapportudgave.

Redaktionelt:

s. 11: *"DFAC mener, at Danmark er langt bagud ift. autocamperturisme, hvor landene omkring Danmark giver større frihed og modtagelsen af langt bedre".*

Ordene "autocamperturister er" mangler i 2. delsatning.

Venlig hilsen

Peter Enger, formand

Jytte Jakobsen, jura og pladser

Til: Plan- og Landdistriktsstyrelsen

KOMMENTARER TIL UDKAST TIL RAPPORT FRA ARBEJDSGRUPPEN OM REGLERNE PÅ CAMPINGOMRÅDET

Aabybro, d. 10. juni 2025

Hermed fremsendes Dansk Kyst- og Naturturismes kommentarer til arbejdsgruppens udkast til rapport om reglerne på campingområdet for så vidt angår afsnit 1-8.

Vi vil gerne kvittere for det grundige arbejde, der er lagt i rapporten, og vi ser det som positivt, at der i arbejdsgruppen er opnået enighed om en række ændringer, som kan bidrage til at modernisere og fremtidssikre rammerne for camping i Danmark. Det er vores vurdering, at rapporten afspejler en god balance mellem hensynet til natur, planlægning og erhvervsudvikling – og at de foreslåede ændringer bringer os så langt, som det aktuelt er muligt i relation til campingreglementet.

Vi vil dog gøre opmærksom på, at campingerhvervets udviklingsmuligheder i høj grad også afhænger af anden lovgivning – herunder planloven, miljølovgivningen og regler for kystnærhedszonen, og vi anbefaler, at man fastholder de gode drøftelser, der har været i arbejdsgruppen herom, eventuelt udenfor nærværende rapport. Dermed kan det indgå i det løbende arbejde med at forbedre rammerne på tværs af lovgivningsområder fremadrettet, så der på sigt skabes mere helhedsorienterede og fleksible rammer for udvikling af campingområdet.

Afslutningsvis vil vi opfordre til, at rapportens sprogbrug gennemgås med henblik på at minimere værdiladede ord, der relaterer til en mere historisk kategorisering af produkter og services. Formuleringer om camping som en "primitiv" overnatningsform og betegnelsen "luksushytte", kan opleves som værdiladede og ikke tidssvarende i forhold til den brede vifte af kvalitetsoplevelser, som moderne campingpladser tilbyder i dag. Ligeledes kan ordet "campist" opfattes negativt og kan med fordel udskiftes med campinggæst på linje med hotelgæst, feriehusgæst mv. En mere neutral sprogbrug vil styrke rapportens anvendelighed og signalværdi over for både erhverv, myndigheder og øvrige aktører.

Vi ser frem til det kommende møde omkring autocampere, og står naturligvis til rådighed for uddybende kommentarer og spørgsmål til det fremsendte.

Med venlig hilsen
Dansk Kyst- og Naturturisme



Til: Plan- og Landdistriktsstyrelsen

KOMMENTARER TIL UDKAST TIL RAPPORT FRA ARBEJDSGRUPPEN OM REGLERNE PÅ CAMPINGOMRÅDET – ANDEN RUNDE (AFSNIT 9)

Aabybro, d. 14. august 2025

Hermed fremsendes Dansk Kyst- og Naturturismes kommentarer til arbejdsgruppens udkast til rapport om reglerne på campingområdet for så vidt angår afsnit 9. Svaret skal ses i forlængelse af det allerede tidligere afgivne svar om afsnit 1-8 i rapporten.

Vi vil gerne kvittere for det grundige arbejde, der er lagt i rapporten, og vi ser det som positivt, at der i arbejdsgruppen er opnået enighed om en række ændringer, som kan bidrage til at modernisere og fremtidssikre rammerne for camping i Danmark.

Vi vil desuden udtrykke vores tilfredshed med de ændringer og justeringer, der er foretaget i afsnit 1-8.

Hvad angår autocampere og afsnit 9, er det glædeligt, at der i arbejdsgruppen er opnået enighed om at foreslå en række ændringer, der forbedrer mulighederne for at opføre autocamperpladser, og som tilmed vil resultere i et mere klart regelsæt for autocampere, der giver kommunerne mulighed for at planlægge mere hensigtsmæssigt herfor og. Der er dermed mulighed for at skabe et nyt "produkt", der imødekommer den reelle efterspørgsel og rejseadfærd hos autocampere. Det skal desuden fremhæves, at det er positivt, at rammerne for campingreglementet nu samtænkes med anden lovgivning, eksempelvis i forhold til lystbådehavnene og naturbeskyttelsesloven.

Sammenfattende styrker notatet autocamperturismen i Danmark – til fordel for både turister, lokalsamfund og naturen. Det er positivt at se en fornuftig ramme, som åbner op for lokal frihed, bæredygtige løsninger og modernisering af campingreguleringen. Vi ser frem til implementeringen og er klar til at bidrage, hvor det kan være nyttigt, og vi står naturligvis til rådighed for uddybende kommentarer og spørgsmål til det fremsendte.

Med venlig hilsen

Dansk Kyst- og Naturturisme

Emily Nygaard Christensen-Greth

Fra: Mette Greisen Damsgaard <mda@jammerbugt.dk>
Sendt: 10. juni 2025 16:36
Til: Hanne Vibeke Berg
Cc: Assia Claudia Mundus Markmann; Emily Nygaard
Emne: VS: Plan- og Landdistriktsstyrelsen fremsender opdateret rapport samt indkalder til nyt møde
Vedhæftede filer: Udkast til rapport fra arbejdsgruppen på campingområdet (opdateret).pdf; Signaturbevis.txt

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Hanne Vibeke – og Assia og Emily cc,
Mange tak for fremsendte, som er læst med stor interesse.
Indledningsvis vil jeg gøre opmærksom på, at undertegnede repræsenterer Jammerbugt Kommune (og ikke Fjerritslev Kommune som det fremgår under 1.1 – Fjerritslev er en del af Jammerbugt Kommune)

Dernæst vil jeg sige, at de få kommentarer herfra udelukkende forholder sig til afsnit 1-8, mens der ses frem til en grundig behandling af kapitel 9 på det forestående møde.

6.1 – side 15

Forslag om, at etablering af glampingtelte sidestilles med etablering af hytter og således ikke kræver byggetilladelse.

Generel kommentar

Ønske om konsekvent og præcis brug af parkering og overnatning. Parkering og raste bør sidestilles ligesom campere og overnatning bør sidestilles. Dette er ikke tilfældet på nuværende tidspunkt, hvor især input fra brugergrupperne sidestiller parkering og overnatning (side 20 nederst og side 23 nederst). Upåagtet at der refereres til brugergruppernes input, så bidrager det til at skabe forvirring om, hvad der menes, og det er uhensigtsmæssigt.

Dette går igen på side 25, hvor der refereres til *overnatningsmulighederne på lystbådehavnene og overnatning i forbindelse med besøgsvirksomheder* som sidestillede, men hvor de eksempler der har været drøftet i arbejdsgruppen har været hhv. parkering og campingplads under undtagelsesbestemmelsen.

Det var alt herfra – jeg ser frem til drøftelserne d. 23. juni.

Venlig hilsen

Mette Greisen Damsgaard
Erhvervs- og turistchef

Telefon: 4191 2619
Mail: mda@jammerbugt.dk

Vækst Jammerbugt
Lundbakvej 5 • Pandrup • DK-9490 • Tlf. 7257 8980
www.jammerbugt.dk/erhverv | www.visitjammerbugten.dk

Hvis du sender oplysninger til kommunen, der indeholder personoplysninger, anbefaler vi, at du sender via borger.dk (eller virk.dk).

Hvis du sender oplysninger via en almindelig mail, sendes de ikke krypteret og dermed ikke sikkert.

Når vi modtager (og dermed behandler) personoplysninger – passer vi godt på dine oplysninger. Vi opfordrer dig til at

læse nærmere om dine rettigheder til bl.a. indsigt, berigtigelse af oplysninger samt vores praksis for behandling af personoplysninger her

<https://www.jammerbugt.dk/kommunen/vi-passar-paa-dine-oplysninger/>



Vi går efter forskellen

Fra: Emily Nygaard <eminyg@plst.dk>

Sendt: 15. maj 2025 13:32

Til: tinc@varde.dk; Mette Greisen Damsgaard <mda@jammerbugt.dk>; LAHN@kl.dk; nfl@campingoutdoordanmark.dk; info@hedeboecamping.dk; malle@dcu.dk; labw@di.dk; lafb@danskerhverv.dk; k.petersen@horestadk.dk; kirsten@dn.dk; formand@landdistrikterne.dk; ane@friluftsradet.dk; jj@dfac.dk; jesper@flidhavne.dk; ebbe@lilliendals.dk; Jytte Jakobsen <jytte@lejf.net>; Per Malle <per@dcu.dk>; William Dyrholm <william.dyrholm@firstcamp.dk>; bjo@kystognaturturisme.dk

Cc: jha@kystognaturturisme.dk; Christian Vind <chvind@plst.dk>; Assia Claudia Mundus Markmann <assmar@plst.dk>; Hanne Vibeke Berg <HanBer@plst.dk>; Hanne Krag Kaasgaard <HanKra@plst.dk>; Frederik Tom-Petersen <fretpe@plst.dk>; dlb@km.dk; ELGA@km.dk

Emne: Plan- og Landdistriktsstyrelsen fremsender opdateret rapport samt indkalder til nyt møde

Kære arbejdsgruppe om reglerne for campingområdet

Som aftalt på arbejdsgruppens møde den 5. maj lovede vi at opdatere udkastet til arbejdsrapporten på baggrund af drøftelserne på mødet. En opdateret version er vedhæftet denne mail, med tydelig angivelse af, hvilke ændringer, der er foretaget siden sidst.

Skriftlige bemærkninger til afsnit 1-8 i arbejdsgruppens rapport

I anmodes venligst om at sende eventuelle skriftlige bemærkninger til os **senest den 10. juni 2025**, med henblik på videre behandling af rapporten. I **bedes fokusere på afsnit 1-8**, og give os jeres eventuelle bemærkninger til disse kapitler. Herefter forventer vi, at denne del af rapporten kan afsluttes med tilføjelse af jeres eventuelle bemærkninger.

De skriftlige kommentarer fremsendes til Hanne Berg, (hanber@plst.dk) cc. Assia Markmann, (assmar@plst.dk) og Emily Nygaard (eminyg@plst.dk). Jeres respektive høringssvar vil også fremgå som bilag til den endelige rapport.

Desuden indkaldes I til et afsluttende møde i arbejdsgruppen, som afholdes den 23. juni fra kl. 11.30-14.30 i Plan- og Landdistriktsstyrelsen.

Baggrunden herfor er, at den forrige drøftelse blev afkortet grundet tidsnød, hvilket medførte, at afsnit 9 i rapporten om autocamperpladser ikke blev tilstrækkeligt belyst.

Formålet med det kommende møde er derfor at gennemføre en grundig behandling af afsnit 9 og tilvejebringe en fælles forståelse og retning for dets indhold.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen har skrevet et **konkret forslag ind i rapportens afsnit 9 om Pladser til autocamperes overnatning/campering, se side 27.**

På mødet den 23. juni 2025 vil arbejdsgruppen få mulighed for at drøfte afsnit 9 om pladser til autocamperes overnatning/campering mere indgående, særligt det konkrete forslag som er tilføjet rapporten.

Efter drøftelserne på mødet den 23. juni vil styrelsen rundsende en opdateret rapport fra arbejdsgruppen med opdatering af rapportens kapitel 9.

Vi håber, at alle kan deltage den 23. juni 2025. Dagsorden for mødet fremsendes i god tid før mødet.

Den videre proces hen imod afslutningen af arbejdsgruppens arbejde vil blive nærmere gennemgået og præciseret på mødet.

Med venlig hilsen

Emily Nygaard
Sagsbehandler

Hovednummer: +45 3330 7010

E-mail: eminyg@plst.dk

Hjemmeside: www.plst.dk



**Plan- og
Landdistriktsstyrelsen**

Sådan behandler vi dine personlige oplysninger.



JAMMERBUGT
KOMMUNE

Vækst og Udvikling
Vækst Jammerbugt

Mette Greisen Damsgaard
mda@jammerbugt.dk

11-08-2025
Sagsnr.: 24.05.00-P17-1-25

Kommentarer til "Rapport fra arbejdsgruppe om reglerne på campingområdet"

Jammerbugt Kommune vil gerne kvittere for muligheden for at indgå i arbejdsgruppen, hvor reglerne på campingområdet og i særdeleshed branchens udviklingsmuligheder og behov er blevet drøftet.

Jammerbugt Kommune er Nordjyllands største turismekommune målt på antal overnatninger (1.868.055 i 2024) og camping er med ca. 30% af overnatningerne en betydelig overnatningsform. Desuden er Jammerbugt Kommune karakteriseret ved, at store dele af stranden har status af privat fællesvej og dermed benyttes af autocampere til parkering i alle døgnets timer. Såvel udviklingsmuligheder for campingpladserne generelt som udviklingsmuligheder ift. autocampere er således centrale temaer for os.

Vi har tidligere fremsendt kommentarer til kapitel 1-8 i rapporten, og vil i denne sammenhæng blot understrege, at vi bakker op om drøftelserne og opsamlingerne til de enkelte afsnit. Herunder særligt, at campingvejledningen revideres og suppleres med klare eksempler ift. pladsens indretning generelt og udvikling til autocampere specifikt, at der skal skabes bedre muligheder for at give tilladelse til vintercampering, at der skal skabes flere muligheder for, at autocampere kan campere og at muligheden for at drive autocamperpladser ikke skal være begrænset til eksisterende campingpladser.

Hvad angår kapitel 9 "Pladser til autocampere camping" bakker Jammerbugt Kommune op ligeledes om de fire punkter, der fremgår af opsamlingen.

Vi finder det positivt, hvis der laves en opdateret vejledning om autocampere, således vurderingen af de enkelte sager smidiggøres og styrkes.

Det er dog i særdeleshed muligheden for etablering af deciderede autocamperpladser med færre end 100 enheder, uden det skal være under undtagelsesbestemmelsen, der vil give mulighed for at arbejde strategisk med indsatsen. Vi bakker op om, at der ved tilladelse til etablering af autocamperpladser skal stilles krav om fx affalds- og spildevandhåndtering samt tages hensyn til landskabelige forhold.

Vi ser ligeledes særdeles positivt på, hvis en lovændring vil muliggøre at indføre parkeringsforbud i visse områder uden der skal være en trafikal begrundelse, men derimod med afsæt i en bæredygtig turismeudvikling. Det er vores klare opfattelse, at muligheden for at lave forbud mod parkering i eksempelvis skove og på strande i nattetimerne vil kunne modvirke ophold, der har karakter af overnatning.

Ovenstående ændringer vil understøtte en bæredygtig udvikling, der både gør det muligt for det eksisterende erhverv at udvikle markedsrelevante produkter, men som også skaber mulighed for nye aktører. Frem for alt vil muligheden for at kunne regulere positivt og negativt for autocampere ophold være af afgørende karakter ift. at skabe de bedste forudsætninger for erhverv, lokalbefolkning og besøgende.

Venlig hilsen
Mette Greisen Damsgaard
Erhvervs- og turistchef
Jammerbugt Kommune



JAMMERBUGT
KOMMUNE

Vækst og Udvikling
Vækst Jammerbugt

Mette Greisen Damsgaard
mda@jammerbugt.dk

23-09-2025
Sagsnr.: 24.05.00-P17-1-25

Vedr. reviderede anbefalinger til "Rapport fra arbejdsgruppe om reglerne på campingområdet"

Jammerbugt Kommune bakker op om den reviderede version af anbefalinger fra arbejdsgruppen vedrørende regulering af overnatning i autocampere – kapitel 9.

Venlig hilsen

Mette Greisen Damsgaard

Erhvervs- og turistchef
Jammerbugt Kommune

Indhold

Sæt camping fri - og styrk landdistrikterne	2
Slip det stramme og styrende greb	2
Forstå erhvervet – det er vigtigt for landdistrikterne	3
De 5 temaer fra arbejdsgruppen	4
Tema 1: Enhedspladsens indretning.....	4
Tema 2: Udlejningsenheder og hytter	4
Tema 3: Campingpladsens benyttelse og vintercampering.....	5
Tema 4: Satellitpladser.....	6
Tema 5: Autocampere	7
Appendiks 1: En campingplads forpligtelser.....	9
Appendiks 2: Eksempler på luksuscamping	10

Sæt camping fri - og styrk landdistrikterne

Arbejdsgruppe om reglerne på campingområdet blev nedsat i 2024 med opgaven at se nærmere på og drøfte reglerne for campingbranchen, herunder campingreglementet ift. branchens udviklingsmuligheder og -behov. Arbejdsgruppen skulle i den forbindelse afdække evt. barrierer i de nuværende regler og komme med forslag til justeringer.

Efter fire arbejdsgruppemøder har Plan- og Landdistriktsstyrelsen (Styrelsen) nu forelagt arbejdsgruppen et udkast til rapport og anbefalinger, der desværre ikke indeholder de for branchen nødvendige justeringer. Det skyldes, at enhver anbefaling skal leveres på baggrund af konsensus i arbejdsgruppen. Da arbejdsgruppen bl.a. består af organisationer ("natur- og fritidsinteressenterne") uden en erhvervsmæssig interesse i campingbranchen, er muligheden for konsensus meget lille.

Derfor fremlægger HORESTA, DI, Dansk Erhverv og Camping Outdoor Danmark, der repræsenterer en stor del af campingbranchen, sammen med Landdistrikternes Fællesråd, samlet dette notat med bemærkninger samt forslag til ændringer i campingreglerne. Branchen mener, at skal camping som erhvervsmæssig overnatningsform (og dermed landdistrikterne) forløse sit store kommercielle potentiale, og fremtidssikres, skal der handles ambitiøst og nu.

Slip det stramme og styrende greb

Historisk betragtes campingpladser i følge campingreglementet som "en billig, alternativ ferieform" og anses som primitiv overnatning i naturskønt område. Camping er således aldrig blevet fuldt anerkendt som et professionelt og selvstændigt overnatningserhverv på linje med fx hotelbranchen.

Men skal branchen overleve, skal der tages udgangspunkt i markedskrav og realiteter anno 2025. De nye danske og internationale turister vil have luksus og komfort i naturen. Derfor er der allerede en del campingvirksomheder, der har udviklet sig til resorts og ferieparker med eftertragtede faciliteter som lækre hytter, glamping/luksusenheder med terrasser, eget toilet og bad, specielt indrettede pladser til bl.a. store autocampere, badeland, wellness osv. Branchen kan ikke længere leve af kun at sælge græs.

Camping er med 12 mio. årlige overnatninger Danmarks tredje største overnatningserhverv. Overnatningstallet er dog – trods den modsatte udvikling i vores europæiske nabolande – stagnerende til faldende. Det skyldes i høj grad, at den danske branche er underlagt markant strengere regler end vores europæiske naboer. Med en gennemsnitlig ledig kapacitet på 45 pct. er potentialet for udvikling stort, men indfrielsen af det vil kræve en gennemgribende deregulering, så den danske campingbranche igen kan blive konkurrencedygtig i kampen om fremtidens turister.

Branchen sætter spørgsmålstejn ved præmissen for campingreglementet: At formålet er at forhindre, at "campingpladserne udvikler sig til sommerhuslignende områder eller til helårsbeboelse". Campingpladserne er først og fremmest turistaktører, der ikke ønsker helårsbeboelse, men i stedet ønsker at tiltrække turister med naturnær overnatning som produkt. Campingreglementets præmis om at forhindre "sommerhuslignende områder" – og myndighedernes uflexible fortolkning heraf – gør det umuligt for branchen at udvikle sig i takt med markeds- og konkurrencevilkår.

Forstå erhvervet – det er vigtigt for landdistrikterne

Campingbranchen spiller en central rolle i turismen og udviklingen af landdistrikterne. Alligevel oplever branchen til tider, at reglerne er unødigt komplekse og svære at fortolke – både for erhvervet og for kommunerne. Flere kommuner, herunder Slagelse, Frederikshavn, Hjørring og Brønderslev, har derfor indledt samarbejder og dialog med lokale campingpladser og branchens organisationer for at få hjælp til at navigere i regelværket. Erfaringerne herfra bør inddrages i det videre arbejde med justering af campingreglementet, så det bliver mere forståeligt og praktisk anvendeligt.

Der er også behov for at sikre, at begreber som glamping forstås tidssvarende og korrekt af myndighederne. Glamping dækker over luksuscamping og er allerede udbredt i Danmark med moderne faciliteter som store helårscampingvogne, luksustelte med faste gulve og terrasser samt komfortable hytter. Branchen oplever, at glamping stadig behandles som traditionel teltcamping, hvilket er en misforståelse og begrænser udviklingen og innovationen.

Samtidig bør campingbranchen anerkendes og reguleres på lige vilkår med andre ferieformer. I dag oplever branchen urimelige begrænsninger – særligt inden for strandbeskyttelseslinjen, hvor mange pladser er placeret. Selvom arealerne kun udgør en forsvindende lille del af den samlede kystlinje, medfører reglerne store udviklingsmæssige begrænsninger.

Branchen står også i en ulige konkurrence med offentlige aktører, fx kommunalt- og statsdrevne shelters og kommunale autocamperpladser, som ikke er underlagt samme regulering, og derfor har en vækst i overnatninger. Det udfordrer lige konkurrencevilkår og risikerer at fortrænge private aktører.

Hvis ikke reglerne moderniseres, er konsekvensen klar: Flere campingpladser vil lukke, og lukkede pladseres arealer bliver ofte udstykket til private helårsboliger. Det reducerer offentlig adgang til naturen og forringer Danmarks position som attraktivt campingland. En mere balanceret og udviklingsorienteret tilgang vil styrke både erhvervet og adgangen til naturoplevelser i hele landet.

De 5 temaer fra arbejdsgruppen

Styrelsen har valgt fem temaer, som arbejdsgruppen kan anbefale ændret regulering til. Nedenfor præsenteres branchens ønsker til hvert tema.

Tema 1: Enhedspladsens indretning

Styrelsens oplæg:

Styrelsen lægger op til, at campingvejledningen opdateres med konkrete eksempler på eksisterende muligheder for, hvordan campingpladsen kan indrettes mere fleksibelt. Ydermere foreslås det, at campingpladsen kan opstille visse faste elementer såsom flagstænger på enhedspladsen, så længe de ikke udvikler sig til små sommerhuslignende grunde. Ligesom der skal være muligheder for større spredning af telte og campingbiler end minimum tre meter.

Kommentar:

Oplægget leverer desværre ikke de ændringer i reguleringen, som branchen ønsker, og som er nødvendige for at kunne udvikle campingpladserne til tidssvarende naturnære overnatningsprodukter. Der er behov for, at camping anerkendes som et professionelt og kommercielt erhverv på lige fod med andre brancher. Branchen efterspørger ikke mere detaljeret vejledning, selv om hensyn til brugeroplevelsen og -forståelsen altid er en god ting. Branchen ønsker derimod frihed til at udvikle og indrette sine virksomheder, som efterspørgslen dikterer det. Det er vigtigt for dansk turisme og ikke mindst for landdistrikterne.

Branchen ønsker:

- At virksomheden får selvbestemmelse i forhold til indretning og udvikling af sin forretning, så den kan tage højde for efterspørgsel og behov, for campingvirksomhedens beliggenhed og for sin kundegruppe.
- Enhedspladserne kan indrettes i henhold til efterspørgslen efter luksus/glamping og dermed bl.a. med permanente faciliteter som terrasser, spabad og mobile sanitetsenheder, så længe campingenheden kan flyttes ved behov.

Tema 2: Udlejningsenheder og hytter

Styrelsens oplæg:

Styrelsen lægger op til ændringer i campingreglement for at sikre bedre muligheder for at opsætte glampingtelte, og at der kommer en særskilt definition for glamping. Det er godt, da opsætning af luksusudlejningsenheder (glamping) kræver en særskilt tilladelse ift. bygningsreglementet, men den gives i praksis ikke. Der lægges dog kun op til små ændringer,

herunder lægges der ikke op til mulighed for at bygge større hytter end i dag, hvilket er en væsentlig barriere i dag og derfor et grundlæggende behov for branchen.

Kommentar:

Temaet om strandbeskyttelseslinjen og dens begrænsninger for mange campingpladser er fraværende i rapporten. Branchen mener, at der skal gives yderligere muligheder for dispensation til udvidelse inden for strandbeskyttelseslinjen. Næsten alle campingpladser, der blev anlagt, inden strandbeskyttelseslinjen, blev flyttet, og ofte er næsten hele deres areal omfattet af strandbeskyttelseslinjen, hvorfor de er ”fanget” uden muligheder for udvikling af deres forretning. Ydermere gør problemet sig gældende i områder, hvor der rundt om en eksisterende campingplads er helårs- eller sommerhuse helt ned til stranden eller ned til den tidligere 100 meters-linje. Flere steder vil det give mere mening for naturen at udvide ned mod havet i stedet for sideværts eller væk fra havet. Dette vil ofte også genere naboer og dyreliv mindre. Der skal være en bagatelgrænse for, hvad der skal søges om.

Branchen ønsker:

- Det skal ikke længere være påkrævet, at hytter skal stå i klynger. Anno 2025 efterspørger kunderne spredning, ro og natur. Virksomheden bør selv kunne bestemme, hvordan hytterne placeres.
- Hyttekvoten skal afskaffes. Det er markedet og efterspørgslen, der skal regulere dette. Så længe udviklingen sker indenfor campingpladsens areal bør det være pladsejer der beslutter hyttekvoten.
- Kvadratmetergrænsen for hytter sættes op til 60 kvm. pr. enhed (udendørsareal ift. terrasse bør ikke medregnes).
- Strandbeskyttelseslinjens begrænsninger skal tilpasses individuelt og ift. lokale hensyn til naturen.
- Kommunalbestyrelsen skal kunne tillade opstilling af campinghytter, glamping-/luksusenheder, trætophytter og mobilehomes uden begrænsning ift. størrelse.
- Campingpladser skal kunne tilbyde hotelvirksomhedslignende faciliteter og services, fx wellnessfaciliteter, for at imødekomme efterspørgslen på mere luksusprægede, komfortable og oplevelsesbaserede ophold. Se Appendiks 2 for eksempler på luksuscamping.

Tema 3: Campingpladsens benyttelse og vintercampering

Styrelsens oplæg:

Styrelsen lægger op til en mere detaljeret vejledning om vintercampering, og at der fremover kan tillades op til 100 pct. vintercampering.

Kommentar:

Campingbranchen har ikke brug for mere detaljerede vejledninger – i stedet skal campingreglementet og de tilhørende vejledninger gøres tidssvarende. Virksomhederne skal selv kunne fastlægge åbningstiderne og bestemme, hvordan og hvor mange enhedspladser der holdes åbent inden for virksomhedens arealer. Der bør ikke være kvoter ift. fastliggere/luksuscampister eller specifikke krav om vinteropbevaring. Mere detaljerede vejledninger er ikke vejen frem, da det leder til flere restriktioner.

Branchen ønsker:

- I dag er erhvervstilladelsen personlig, og ønsker ejer at afhænde sin virksomhed (fx via generationsskifte), skal nye ejere søge om ny tilladelse. Tilladelsen skal følge virksomheden og ikke ejeren, som det er tilfældet for andre erhverv, så der ikke skal søges om ny tilladelse til at drive camping, hvis ejerforholdene ændres.
- Som udgangspunkt skal campingpladsen have ret til holde åbent året rundt og udleje sine varer/enheder i henhold til efterspørgslen. Dog uden at virksomheden udvikler sig til helårsbeboelse, hvilket vil stride mod branchens ønske.
- Reglen om, at fællesfaciliteter skal være åbne og opvarmede, bør ikke skrives ud af det reviderede reglement.
- Campingpladser skal kunne benyttes hele året uden krav om særlige tilladelser til vintercampering eller opbevaring. Der skal heller ikke stilles krav til maksimal kapacitetsudnyttelse for fastliggere eller korttidsbrugere, da det bør være op til den enkelte virksomhed.
- Kravet om fornyet tilladelse ved mindre ændringer bør fjernes, og der bør gives mulighed for, at virksomheder kan have udlejningstilladelser. Udlejningstilladelsen skal udstikke en ramme for campingpladsens virke, ikke detailstyre virksomhedens drift og udvikling.

Tema 4: Satellitpladser

Styrelsens oplæg:

Styrelsen lægger op til en mere detaljeret vejledning om driften af autocamperpladser på campingarealet.

Kommentar:

Campingreglementet bør ændres, så det definerer og muliggør mindre stellpladser beregnet til autocampere. Vi ser gerne, at der arbejdes videre med muligheden for stellpladser. Ydermere er vi ikke enige i, at der i udkastet til rapporten står, at arbejdsgruppen ikke ønsker at arbejde

videre med muligheden for at indføre nye regler om satellitpladser. Det mener vi ikke er retvisende for de drøftelser, der har været i gruppen.

Der er ikke behov for at udarbejde en mere detaljeret vejledning for at beskrive mulighederne for at ændre eksisterende campingpladser for at imødekomme autocampernes behov. Autocampernes behov kan (bortset fra hos de kunder, der ønsker at bo gratis) allerede imødekommes under de nuværende betingelser.

Branchen ønsker:

- Der skal kunne etableres stellpladser til autocampere. Der kan være grundlæggende faciliteter som vand, el og affaldshåndtering, hvis det giver mening ift. efterspørgslen. Reglerne for stellpladserne skal være ensartede.

Tema 5: Autocampere

Styrelsens oplæg:

Styrelsen lægger op til at præcisere, hvornår et areal betragtes som beregnet til kommerciel udlejning til overnatning i autocamper, og hvornår der alene er tale om parkering. Det foreslås, at overnatning med autocampere som udgangspunkt kun må finde sted på godkendte campingpladser eller særskilte autocamperpladser (stellpladser). Derudover åbnes der for muligheden for mindre stell- eller autocamperpladser, fx ved havne med færre end 100 enheder, som kan godkendes via en udlejningstilladelse for at sikre fair og ensartede konkurrencevilkår.

Kommentar:

I dag har danske campingpladser otte fordyrende forpligtelser, som de nuværende autocamper-/stellpladser uden for campingarealer ikke har (se appendiks 1). Det er unfair konkurrence, og de administrative byrder for pladserne bør lettes.

Ideelt bør reglerne for overnatning i autocampere være ens som i flere af vores nabolande, hvor der kun må overnattes på godkendte områder: nemlig campingpladser og autocamper-/stellpladser. Generelt bør der ske en lettelse af reguleringen (herunder arealreguleringen) og de administrative byrder for virksomheder i campingbranchen. Det vil understøtte det kommercielle vækstpotentiale i bl.a. autocamperturismen. Et vækstpotentiale, der naturligvis skal udnyttes af private aktører og ikke drives af kommunerne.

Der skelnes i dag mellem campering og parkering. Disse regler bør håndhæves og formidles konsekvent. Parkeringspladser bør således ikke kunne drives som campingpladser. Håndhævelsen af den eksisterende model, der skelner mellem campering og parkering, giver

visse udfordringer i praksis, da reglerne opleves uklare. Derfor er det afgørende, at der kommunikeres klart – også visuelt – om forskellen mellem de to begreber.

Branchen anbefaler, at Styrelsen udarbejder ensartet skiltning og informationsmateriale, der tydeligt forklarer reglerne for henholdsvis parkering og campering. Det vil bidrage til, at både kommuner, aktører og internationale autocamperturister kan træffe de rigtige valg i overensstemmelse med reglerne. Materialet kan tage afsæt i side 20 og 21 i Styrelsens autocampervejledning (juni 2024) samt i arbejdsgruppens udkast, der præciserer, hvad der tillades på fx lystbådehavnes parkeringsarealer, for at der ikke foregår campering.

I samme ombæring bør de kommunale forvaltninger klædes bedre på til at udføre deres tilsynsopgave på området, så uensartet praksis fra kommune til kommune undgås. Til info står der i udkastet: *”Der er i dag en snæver margin for, hvad autocampere må fx på lystbådehavnes parkeringsarealer, hvor de ikke må sætte borde og stole ud og rulle markiser ud, da det så vil være et forhold, der taler for, at det kan betragtes som campering.”*

Branchen ønsker:

- Campering skal kun foregå på campingpladser og stellpladser godkendt med udlejningstilladelse. Alle andre steder skal der kun foregå parkering. Der skal være en klar definition af hhv. parkering og campering, så reglerne nemt kan følges og administreres.
- Både kommuner og branchen ønsker, at det bliver nemmere for kommunerne at forvalte de ofte meget gammeldags og uforståelige regler. Det kræver, at kommunernes medarbejdere klædes på og opnår en større forståelse for branchen og de tilhørende love og regler. Branchen foreslår derfor, at der laves en kommunikationsstrategi og -indsats i samarbejde med branchen. Strategien skal bl.a. omhandle samarbejdet mellem branche og kommune, ny skiltning til danske og internationale turister (den nuværende er ikke tidssvarende og bruges kun sporadisk), besøg på campingpladser for at øge produktkendskabet osv.

Appendiks 1: En campingplads forpligtelser

En campingplads forpligtelser, som en raste-/parkeringsplads ikke har

1. En campingplads kræver en udlejningstilladelse som campingplads under campingreglementet – tilladelsen er personlig
2. En ny campingplads skal som udgangspunkt min. omfatte 100 enheder
3. Kommunerne skal føre tilsyn
4. En campingplads skal indberette til Danmarks Statistik samt registrere udenlandske turister til politiet
5. En campingplads skal have særskilt tilladelse til vintercamping. Dette kan ikke opnås alle steder, bl.a. i områder med særlige landskabsudpegninger
6. Campingenhederne skal være indrettet på en sådan måde, at der min. er 2 x 1,5 m mellem enhederne
7. Der skal opsættes brandsprøjter mv. på pladsen
8. Der er krav om oplysning om tilstedeværelsen af brandsprøjter og tilsyn mv.

Oversigt lavet af Landsyd Landinspektører

Appendiks 2: Eksempler på luksuscamping



Figur 1 Luksustelte



Figur 2 Lækker hytte med vand og natur



Figur 3 Lærkereder



Figur 4 Grøn luksusplads

Emily Nygaard Christensen-Greth

Fra: Lasse Fridberg Bilstrup <lafb@danskerhverv.dk>
Sendt: 13. august 2025 17:11
Til: Sommerhusloven
Cc: Frederik Lund; Lars Bertolt Winther; Kaare Friis Petersen;
'formand@landdistrikterne.dk'; Mads Borch Hee; Hanne Vibeke Berg; Emily Nygaard
Emne: Arbejdsgruppe på campingområdet
Vedhæftede filer: Bemærkninger til arbejdsgruppens rapport fra HORESTA, DI, Dansk Erhverv, Landdistrikternes Fællesråd og Camping Outdoor Danmark.pdf

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Hanne og Emil

Vi håber, at I har haft en god sommer.

Tak for muligheden for at indsende skriftlige bemærkninger til det opdaterede udkast til arbejdsgruppens rapport.

Vedhæftet finder I det samlede bidrag med bemærkninger fra HORESTA, DI, Dansk Erhverv, Landdistrikternes Fællesråd og Camping Outdoor Danmark, som vi først fremsendte tirsdag den 10. juni 2025. Der er i dokumentet fokus på de områder, hvor der er enighed blandt organisationerne. De enkelte organisationer kan derfor yderligere indsende selvstændige skriftlige bidrag med nuancerende bemærkninger.

De nævnte organisationer repræsenterer som bekendt en væsentlig del af campingbranchen samt den øvrige turisme i landdistrikterne – og de geografiske områder, hvor camping spiller en særlig rolle for lokal vækst, jobskabelse og udvikling – men vores vurdering er desværre, at det fremsendte bidrag ikke er reflekteret i den opdaterede udgave af rapporten, hvorfor det genfremsendes.

I forlængelse heraf har vi yderligere to konkrete ønsker til rapportens endelige form.

- Det bør indledningsvis fremhæves, at rapportens opsamlingspunkter er formuleret på baggrund af styrelsens ønske om konsensus blandt arbejdsgruppens deltagere. Rapportens opsamlingspunkter afspejler som følge heraf langt fra branchens ønsker eller behov, og det er afgørende for os, at det ikke at fremstår anderledes.
- For at sikre, at rapporten lever op til kommissoriets formål om at belyse campingbranchens udviklingsmuligheder og barrierer, bør der indarbejdes særligt markerede afsnit om branchens ønsker. Det vil give gennemsigtighed, tydeliggøre branchens perspektiver og sikre, at vores bidrag tydeligt fremgår i overensstemmelse med mandatet i kommissoriet.

Vi ser frem til det fortsatte arbejde.

Med venlig hilsen

Lasse Fridberg Bilstrup
Chefkonsulent
M.: +4524676508
T.: +4533746317
lafb@danskerhverv.dk



Til
Plan- og Landdistriktsstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

10. juni 2025
FLID/-

Høringssvar til Arbejdsgruppens rapport om regler på campingområdet, kap. 1-8

Foreningen af Lystbådehavne I Danmark (FLID) vil gerne indlede høringssvaret med at takke for Plan- og Landdistriktsstyrelsens svar på foreningens afklarende spørgsmål om lovligheden af autocamperes parkering på lystbådehavne.

FLID tillader sig at tolke styrelsens svar af 23-05-2025 således, at praksis med autocamperes ophold på lystbådehavne lever op til lovgivningens krav (vejlovens P-bestemmelser), og at havnemyndigheden som udgangspunkt er vejmyndigheden, og kan fastsætte betingelser for ophold.

Styrelsens svar er også sendt til arbejdsgruppens medlemmer.

FLIDs bemærkninger til rapportens afsnit 1 – 8

Generelle bemærkninger

Rapportens tekst afspejler det gavnlige i at få en større præcisering og debat om campingpladsers indretning og muligheder i det aktuelle turismebillede. Ingen muligheder og tilbud skal være uforsøgte, så længe det kan indpasses i samfundets brug af naturen.

Hvis de foreslåede initiativer forsøges inden for campingpladsernes afgrænsning, og eventuelt i umiddelbar tilknytning til campingpladsers parkeringsarealer, skabes et fint grundlag for at eksperimentere med nye tilbud til brugerne.

Det er et problem, at udfordringer og uenigheder, der nævnes i rapporten, ikke afklares i arbejdsgruppen. Næsten alle udfordringer skal "afklares i kommende vejledninger", "arbejdes videre med" eller afklares interministerielt. Det betyder at uenigheder mellem interessenterne ikke afklares, at den efterfølgende beslutningsproces er forbundet med lang ventetid, at usikkerheden mellem parterne skaber et utrygt klima for udvikling, og der er uklarhed om interministerielle parterers bidrag og beslutninger.

Bemærkninger til afsnittene

Afsnit 3 – Campingbranchen i tal

Det fremgår, at antallet af indregistrerede autocampere i Danmark er stabilt på ca. 13.500 enheder. Men måske er der et betydeligt "mørketal" i autocampere, der "ejes" af danskere og danske foreninger, men indregistreres og serviceres i især Tyskland. Hvis væksten i autocampere i Danmark nogenlunde skulle følge udviklingen i nabolandene, kunne afgiftssystemet være en årsag til at det ikke sker. Dermed kommer de relaterede services ikke danske virksomheder til gavn.

Afsnittene 5-8

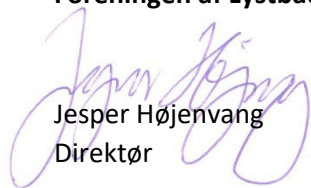
Med formuleringerne i disse afsnit synes campingpladsernes muligheder langt større, end tidligere vejledninger har beskrevet. Alligevel står det tilbage, at den samlede campingbranche har store problemer, som lovgivning og regulering skal løse. Interessant nok handler de fleste af parternes forslag om afregulering, og hver gang indeholder Plan- og Landdistriktsstyrelsens forslag nye vejledninger og ændrede regler. Det er næppe vejen frem.

FLID savner en mere grundlæggende analyse af brugerne, og hvad danske og udenlandske turister ønsker sig nu, og trends i denne udvikling, så alle kan søge at tilpasse sig udviklingen med netop deres fortrin.

FLID ser frem til debatten om afsnit 9 "Pladser til autocamperes overnatning / campering" den 23. juni 2025 og håber på enighed om at gøre "kagen" større til glæde for alle. Og det sker efter vores overbevisning ikke ved at kræve mere regulering for lystbådehavnene, men derimod gennem en deregulering af campingbranchen som helhed.

Med venlig hilsen

Foreningen af Lystbådehavne I Danmark



Jesper Højenvang
Direktør

Fælles høringssvar til Plan- og Landdistriktsstyrelsens udkast til endelig rapport fra arbejdsgruppen på campingområdet - fra Foreningen af Lystbådehavne I Danmark (FLID) og AutoCamperRådet (ACR)

Behov for differentieret lovgivning for autocampere og camping – sikring af fri mobilitet og vækst i dansk turisme

Vi takker for muligheden for at komme med kommentarer til styrelsens udkast til endelig rapport fra arbejdsgruppen på campingområdet.

Indledende betragtninger

Formålet med arbejdsgruppens arbejde var at lette reglerne for campingpladserne, og det er rigtig godt og nødvendigt. Det støtter vi fuldt ud. Men der lægges samtidig op til at pålægge en anden del af turismeerhvervet (lystbådehavnene) *flere* regler og *mere* bureaukrati og administrative byrder som stiller dem dårligere, end da dette arbejde blev startet!

Der sættes lighedstegn mellem det at overnatte i en autocamper og camping. Men det er en misforståelse. Autocampere er *ikke* camping. En autocamper er et selvstændigt M1-køretøj med beboelsesfunktion beskyttet af EU ret. Overnatning i en camper er ikke camping. Konkret lægges der i rapporten fejlagtigt op til, at autocampere også uden for campingpladser, skal reguleres efter campingreglementet.

Udkastet fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen tilkendegiver en enighed i arbejdsgruppen hertil, som vi imidlertid ikke kan genkende.

Overordnet kan FLID og ACR således ikke stå bag, at der indføres nye regler for lystbådehavnene. Det vil være et indgreb overfor en fuld lovlig praksis, der tvinger dem til at skulle søge en udlejningstilladelse, for at fortsætte det de har gjort i de seneste 20 år. Det vil medføre en række uheldige konsekvenser:

- Det vil påføre en del af erhvervet ekstra administrative byrder, udgifter og administration.
- Havnene risikerer at de ikke kan opnå en udlejningstilladelse (fordi anden lovgivning kommer i vejen), og det vil føre til en væsentlig reduktion i det samlede udbud af autocamperpladser.
- Det vil dermed skabe yderligere kapacitetsproblemer, bl.a. i byer, og gå ud over den samlede autocamperturisme i Danmark.

Mere bureaukrati er ikke løsningen

At hive et stort, tungt og bureaukratisk planlægningsregime ned over havnene, skal i vores optik, stå mål med de *problemer* eller *udfordringer* det løser.

Og der er ikke nogen udfordringer – det løser ikke nogen problemer. Der har været autocampere på havnene de sidste 20 år – og det har fungeret rigtig godt og er kørt efter Vejlovens bestemmelser. Der er ordnede forhold (der er affaldshåndtering, ansatte som holder opsyn, der anvendes eksisterende p-områder og bådopbevaringsarealer, og der tages ikke ny natur i brug. Det konflikter ikke med strandbeskyttelseslinjen, idet parkering i en autocamper (modsat camping) ikke betragtes som en ændring af tilstanden).

Styrk autocamperturismen i DK og gør kagen større for alle

I stedet foreslår vi en simpel model (beskrives nærmere nedenfor) som vil sikre et varieret udbud af overnatnings- og parkeringsmuligheder for autocampere i Danmark, så det store potentiale, der ligger i autocamperturismen kan indfries.

Gør "autocamperkagen" større

Jo flere overnatningsmuligheder, jo flere turister og jo mere forretning skabes der samlet set for alle aktører herunder for campingpladserne, havnene og andre, samt for forretninger og attraktioner, byerne og landdistrikter.

Jo mere monopol, smalt udbud og mangel på kapacitet, jo mindre bliver muligheden for at indfri potentialet.

Hvad efterspørger markedet?

Autocamperturister efterspørger netop et varieret udbud og de ønsker især at opholde sig på lystbådehavne. Mange autocamperturister er tidligere bådejere, har en naturlig tilknytning til havnemiljøet og ønsker fortsat at kunne besøge landets lystbådehavne, selv om det foregår på hjul.

Repræsentation og baggrund:

AutoCamperRådet (ACR) repræsenterer over 6.000 danske autocamperejere, hvilket udgør 50 % af alle danske autocamperejere. ACR er en paraplyorganisation for Dansk Autocamperforening, Campervenner, DK-AutoCam og Dansk Camping Union (DCU).

Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID) repræsenterer 328 lystbådehavne (svarende til over 90 % af alle havne), og derigennem over 1,5 millioner gæstesejlerovernatninger og 55.000 bådpladser. Ca. 250 lystbådehavne har i dag parkeringspladser indrettet til autocampere og besøges årligt af i omegnen af anslået 250.000 autocampere.

Vi bemærker, at dele af campingpladsorganisationerne har talt på 'branchens' vegne under arbejdsgruppens møder. Det er dog uklart, hvor stor en andel af de danske campingpladser disse organisationer reelt repræsenterer. For at sikre en fair og balanceret vurdering af anbefalingerne, er det afgørende, at der tages højde for denne repræsentation.

Uddybende bemærkninger

Der er tidligere afgivet høringssvar til notatets pkt. 1-8. Nærværende høringssvar fokuserer derfor med hovedvægt på notatets pkt. 9.

Den fundamentale misforståelse: Autocamper er ikke camping

Helt overordnet set er det vigtigt at tage udgangspunkt i følgende definitioner af ordet camping taget fra Campingreglementet:

*»I Danmark er camping defineret i den juridiske forstand, primært gennem **Campingreglementet** under Planloven. Her er definitionen mere specifik og knyttet til brugen af campingpladser:*

"Camping" er her defineret som "benyttelse af telt, campingvogn eller autocamper på en campingplads, herunder benyttelse af hytter og lignende til kortvarige ferieophold."«

Det er vigtigt at bemærke, at denne definition specifikt knytter camping til **campingpladser**. Samt forklaringen på ordet »camping«, der betyder »at slå lejr«.

Forskellen på at overnatte på en campingplads og at overnatte i sin autocamper på en almindelig parkeringsplads er netop det juridiske omdrejningspunkt, vi overordnet ønsker afklaret.

- Det bør anerkendes, at autocamperturisme er en ny form for turisme. En autocamper er ikke en campingvogn med motor, men en helt ny form for vejturisme/mobil-turisme, som bør understøttes med nye overnatningsmodeller og ikke forsøges presset ind i en eksisterende turistforms rammer. Det er væsentligt at fokusere på rejseadfærd i de forskellige turistsegmenter.
- Autocamperturisme er en fri og fleksibel rejseform, og det er ikke foreneligt med at lade det danske campingreglement forhindre autocampere, som blot parkerer eller raster på fx havnearealer.
- Man skal have regelsaneringsperspektivet for øje og ikke indføre et større sæt af nye regler. Udgangspunktet bør være at optimere turistpotentielt, så vi samlet set får en større turisme i Danmark.
- Det skal fortsat være muligt for autocampere at overnatte på havneområder og lignende lokaliteter, evt. mod betaling og med mulighed for tilkøb af faciliteter (strøm, vand, toilet mv.).
- I særlige tilfælde kan der være behov for tidsbegrænsning på parkering, men disse skal gælde alle M1-registrerede køretøjer og være begrundet i konkrete trafikale eller miljømæssige forhold, jf. EU-forordning 2018/858. (en bestemmelse vi er blevet bekendt med efter arbejdsgruppens 5. og sidste møde)¹

¹ EU-typegodkendelsen fastlægger hvad en autocamper er – og må bruges til

- Vi vil opfordre til, at der udarbejdes en model for »stellpladser«, der skal være lokalt og kommunalt forankret. At stille krav om en udlejningstilladelse efter campingreglementet er et udokumenteret skud i tågen på at løse nutidens udfordringer med datidens model.
- »Stellpladsen« skal hvile på en enkel godkendelsesmodel, der bliver et redskab for den kommunale administration, der har det største kendskab til lokalområdets behov og udfordringer samt mulige løsninger.

Konkrete forslag til en fremtidssikret løsning

Der er hentet inspiration i fx tyske modeller. I Tyskland er der langt over 4.000 stellpladser spredt ud i hele landet. Vores forslag til godkendelse efter en enkel model er følgende:

- *Pladsen kan være såvel privat drevet eller et kommunalt tilbud til fremme af lokalområdets turisme.*
- *Pladsen vil i udgangspunkt ikke stride mod eksisterende lokalplaner, og der vil ikke være behov for udarbejdelse af ny lokalplan. Nye lokalplaner er både tidskrævende og omkostningsfordyrende (det kan nemt koste 100.000-300.000 kr.)*
- *Tilkørselsforholdene/trafiksikkerheden til pladsen skal vurderes af den stedlige politimyndighed.*
- *Der stilles ikke krav til et bestemt antal pladser på området, det afgøres af de lokale forhold. Ligeledes stilles der ikke krav til særlige serviceydelser på pladsen (el, vand, tømmemuligheder). Den moderne autocamper har alle de indretninger, der gør at man er selvforsynende i op til 3 til 4 dage).*
- *Pladsens indretning skal være med enkeltpladser af en størrelse, der gør det muligt for en moderne autocamper at besøge pladsen.*
- *Der skal skiltes på pladsen, at ejeren giver tilladelse til, at borde, stole og markiser må benyttes ved brug. De skal som minimum stilles væk for natten.*

Ovenstående model vil fremtidssikre overnatningspladsernes ensartethed i Europa, samt have den betydning, at udenlandske autocamperturister vil kunne bevæge sig frit i Europa uden at skulle tilpasse sig en lang række af særkrav fx i Danmark.

Afgørende juridisk vurdering: EU-Forordning 2018/858

Autocampere er i EU defineret som **M1-køretøjer med beboelsesfunktion**. Det fremgår klart af **EU-forordning 2018/858**, som Danmark er juridisk bundet af. En autocamper af denne type er godkendt til personbefordring og overnatning – og skal anerkendes i alle medlemslande **uden yderligere krav**.

Ifølge bilag II, punkt 5.1 i forordningen defineres en *autocaravan* (autocamper) som:

"A special purpose M1 vehicle which includes living accommodation space comprising at least the following equipment: seats and table, sleeping accommodation which may be converted from the seats, cooking facilities, and storage facilities."

En autocamper er altså ikke et telt på hjul – det er et **typegodkendt motorkøretøj med beboelsesfunktion**, og denne funktion er beskyttet af EU-retten.

Dette blev for nyligt bekræftet i Grækenland, hvor et lovforslag med et lignende tiltag til at begrænse overnatning i autocampere uden for campingpladser blev lempet for at undgå en sag ved EU-Domstolen. Vi anser det for bydende nødvendigt, at betydningen af denne EU-forordning inddrages fuldt ud i både nuværende og eventuelle kommende regler for autocampere, herunder i arbejdsgruppens rapport.

Bemærkninger til arbejdsgruppens rapport på campingområdet

Overskriften til pkt. 9 indeholder en væsentligt forstyrrende og tendentiøs terminologi, idet en autocampers overnatning såvel i overskriften som en lang række andre steder i notatet betegnes som - camping. Vi vil anmode om, at betegnelsen "autocampers camping" konsekvensrettes i notatet til "autocampers overnatning".

Beskrivelsen af en autocamperplads på notatets side 23 nederst får ikke opbakning af brugerne eller havnene. Vi henviser i stedet til beskrivelsen af stellplads i den første del af dette høringssvar.

På side 24 i 4. afsnit omtales branchens påstand om unfair konkurrence, hertil kan vi oplyse at en række campingpladser allerede har indrettet sig med et differentieret tilbud også prismæssigt til de autocamperturister, der ønsker at tage ophold på, eller lige uden for, en campingplads. Som eksempler kan vi henvise til Thisted Camping (<https://thisted-camping.dk>), Virksund Camping (<https://virksundcamping.dk>), Ly Outdoor Camp Silkeborg (<https://lyoutdoorcamp.dk>)². Søndervig Camping (<https://soendervigcamping.dk/stellplatzsondervig>) og Vadehavs Camping (<https://vadehavscamping.dk/da/> samt Camp Hverringe (<https://www.camphverringe.dk>)³

Generelt om campingpladserne som tilbud til autocamperturister

En analyse fra februar 2025 viser, at 75% af autocamperturisterne aldrig eller kun meget få gange benytter campingpladser til overnatning. Tilpasser campingpladserne sig til kundens (autocamperturisten) kan de bidrage til løsningen af antal overnatningspladser til autocampere i højsæsonen. I skuldersæsonen og i vinterperioden er mange campingpladser

² Fx fremgår følgende af Ly Outdoor Camp Silkeborgs hjemmeside: "Der er 10 autocamperpladser inde på campen. Her er der mulighed for strømtilslutning. Desuden findes tre autocamperpladser uden for campen, hvor det er let at komme og køre igen uden at skulle ind på campen. På disse pladser er der ikke mulighed for strømtilslutning, og disse kan heller ikke reserveres, da de er en del af parkeringspladsen".

³ Camp Hverringe: Autocamperpladser udenfor pladsen: "Kommer du med en camper, men ønsker du ikke at ligge på selve campingpladsen, har vi også pladser på vores p-plads som ligger på den anden side i forhold til campingpladsen. Man kan nøjes med bare at betale for en plads, på disse pladser. Skal du bruge strøm er dette efter måler og afregnes ved afrejse. Det er også mulighed for at købe adgang til alle pladsens faciliteter til en gunstig pris, ligesom der er mulighed for at tilkøbe tømning og påfyldning af vand".

lukket ned, og kan således ikke være løsningen for helårsturismen, som autocamperturismen er.

Notatets side 26 pkt. 9.1.2: FLID og ACR / Brugergruppen ser intet behov for ændring af den mulighed, som den optræder i dag. Lystbådehavnene er i høj grad med til at løse udfordringen af antal overnatningspladser til autocampere på helårs basis. Yderligere kan det nævnes, at lystbådehavne foretrækkes som overnatningssted for en meget stor del af autocamperturister. Seneste tal fra en sæsonanalyse fra denne sommer viser, at lystbådehavnene vælges af over 70% af respondenterne, som det foretrukne overnatningssted.

Vi vil udtrykke vores store bekymring, hvis der indføres stramningerne overfor lystbådehavnene i forhold til den model der er i dag. Det vil medføre, at mange af lystbådehavnene, der drives af frivillige bestyrelser efter ”hvile i sig selv princippet”, dels ikke har ressourcer til omfattende dokumentation mv. der er forudsætningen for at opnå en udlejningstilladelse, dels vil anden lovgivning komme i vejen og spænde ben for at havnene overhoved kan opnå en udlejningstilladelse.

Konsekvensen vil være lukning af op til måske 50 % af de nuværende tilbud. Det vil være en katastrofe for det samlede udbud af overnatningspladser til autocampere. Det vil medføre en nedgang i den samlede turisme i Danmark.

Vi mangler dokumentation for den fremsagte præmis om, at autocampernes ophold i lystbådehavne er konkurrenceforvridning.

Notatets side 27: Her omtales pladser ved besøgsvirksomheder. Vi vil klart anbefale, at det er lokale forhold, der bestemmer antallet af pladser ved den enkelte virksomhed. Ved en kommunal godkendelse efter modellen beskrevet først i dette høringssvar, vil det være lokal viden, der er med i godkendelsesproceduren.

Notatets side 30: pkt. 9.2.2. Vi henviser igen til vores forslag til overnatningspladser i starten af høringssvaret, og kan på den baggrund ikke stå bag en anbefaling om, at der arbejdes videre med regler som en del af det nuværende campingreglement.

Notatets side 31: pkt. 9.3. Med henvisningens til bemærkningerne på de foregående sider i dette høringssvar, kan AutoCamperRådet og FLID ikke stå bag nogen af de 5 punkter, der er nævnt i »Opsamling vedr. autocampere«.

Herunder er et maksimalt antal autocampere på 1-15 alt for lidt, da det slet ikke modsvarer autocampernes behov for og ønske om at gøre ophold på havne. I dag har mange større lystbådehavne plads til 20-40 autocampere på vinteropbevaringspladsen, nogle endda flere. Som den nok største betjener af autocamperturister kan FLID ikke bakke op om, at der angives et maksimalt antal. Det må i stedet være op til havnen – i samråd med kommunen - at vurdere, hvor mange pladser, der under hensyntagen til havnearealets størrelse, bør være. Havnene er meget forskellige i størrelse og der er stor forskel på, hvor meget p-plads og bådopbevaringsareal de har til rådighed. Det er vigtigt, at en løsning er fremtidssikret og fleksibelt, og at havnene ikke risikerer fx at skulle halvere deres nuværende kapacitet. Det vil være problematisk for autocamperturismen, hvis havnene ikke kan efterkomme en forventet stigning i antallet af autocampere i Danmark i fremtiden.

Afsluttende betragtning

Vi anerkender, at der i visse tilfælde kan opstå udfordringer med overbelastning af lokale områder. Vi er positive over for at indgå i yderligere drøftelser for at finde en samlet løsning, der anerkender autocamperen som en ny turistform. Det er vores overbevisning, at en løsning, der etablerer en ensartet, europæisk forståelse af overnatningspladser for autocampere, vil bidrage til en vækst af den samlede turisme i Danmark. Vi opfordrer til, at der findes en samlet model inden næste års sæson.

AutoCampeRådet

/

Foreningen af Lystbådehavne I Danmark

Ebbe Lilliendal
Formand

Bent Ole Jonsen
Formand

Til Plan- & Landdistriktsstyrelsen

Skriftlige bemærkninger til rapportudkast i Arbejdsgruppen for reglerne på campingområdet

Landdistrikternes Fællesråd takker for at have haft plads i Arbejdsgruppen for reglerne på Campingområdet, og takker for det fremsendte rapportudkast, som organisationen hermed fremsender bemærkninger til.

Fælles bemærkninger med Dansk Erhverv, DI, HORESTA og Camping Outdoor Denmark

Landdistrikternes Fællesråd skal henvise til de fælles bemærkninger, fremsendt til Plan & Landdistriktsstyrelsen, fra ovennævnte organisationer.

Ud over de fælles bemærkninger ønsker Landdistrikternes Fællesråd at fremføre følgende.

Tilladelse til mindre campingpladser med under 100 enheder

Landdistrikternes Fællesråd har flere gange gennem arbejdsgruppens arbejde fremført ønsket om at der lettere kan etableres campingpladser eller pladser til både autocampere og campister uden at det kommunale myndighedsarbejde skal være så omfangsrigt.

Det burde være meget lettere for kommunerne at kunne give tilladelse pladser under 100 enheder. Små pladser burde kunne tillades via landzonetilladelse, eller lignende.

Denne mulighed for at etablere små pladser synes ikke fuldt ud opfyldt via mulighederne for satellitpladser eller stell-pladser til autocampere.

Bondegårdsferie og tilladelse til campering

Landdistrikternes Fællesråd ønsker desuden at reglerne for campering i forbindelse med bondegårdsferie revideres, så denne form for campering ikke begrænses til kun at være ved landbrugsbedrifter men også ved små ejendomme på landet.

Vi står naturligvis til rådighed for yderligere dialog og sparring.

Med venlig hilsen

Landdistrikternes Fællesråd



Steffen Damsgaard
Formand

Skriftlige bemærkninger til udkast til rapport fra arbejdsgruppe om reglerne på campingområdet

Først og fremmest vil KL gerne takke for muligheden for at deltage i arbejdsgruppen om reglerne på campingområdet. Området har betydning for mange kommuner i forhold til at udvikle turismetilbuddene lokalt. Samtidig har forvaltningen af området også betydning for, hvordan påvirkningen fra turismen kan håndteres lokalt med henblik på at reducere påvirkningen af natur og landskaber samt mindske gener for naboer og lokalområde.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen har, på baggrund af møderne i arbejdsgruppen, udarbejdet et udkast til rapporten fra arbejdsgruppen om reglerne på campingområdet.

Rapporten omhandler fem områder:

- Enhedspladsens indretning
- Hytter
- Campingpladsens benyttelse og vintercampering
- Satellitpladser til autocampere
- Pladser til autocampers overnatning/campering

Inden for hvert område lægger rapporten op til en række anbefalinger, som KL i det efterfølgende vil kommentere.

Enhedspladsens indretning

I denne del af rapporten behandles ønsker om, at man på campingpladser kan etablere mulighed for bedre køreunderlag og træterrasser, mulighed for større afstande mellem enheder samt vejledning og kommunernes sagsbehandling.

Konkret lægges der op til følgende anbefalinger:

- Arbejdsgruppen anbefaler, at campingvejledningen kan opdateres med flere konkrete eksempler på eksisterende muligheder for at indrette campingpladsen mere fleksibelt og med variation. Desuden med eksempler på muligheder for at håndtere klimaudfordringer fx ved etablering af kørefast belægning, træterrasser, udlægning af træriste m.v. samt eksempler på hvilke naturhensyn der skal tages.
- Arbejdsgruppen foreslår, at der kan arbejdes videre med at give campingpladsejeren mulighed for at opstille visse faste elementer, såsom flagstænger på enhedspladserne, under

Dato: 21. maj 2025

Sags ID: SAG-2022-04972
Dok. ID: 3582188

E-mail: LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 4

forudsætning af, at enhedspladserne ikke udvikler sig til små sommerhuslignende grunde. Kommunen kan give konkret tilladelse efter ansøgning herom.

- Arbejdsgruppen foreslår, at der kan arbejdes videre med en ændring af campingreglementet, som tillader en større spredning af telte og campingvogne på campingpladser, hvor der sjældent er fuld belægning, også selv om antallet af enheder falder til under 100. En større spredning af enhederne må ikke medføre, at campingpladsen udvides arealmæssigt.

KL's bemærkninger:

- Generelt støtter KL op om en bedre vejledningsindsats.
- KL mener, at mindre ændringer, som der er skitseret, vil være rimelige for at tilgodese lokale ønsker. KL støtter, at det skal ske under forudsætning af kommunal accept.
- KL støtter muligheden for at kunne indrette pladserne på baggrund af lokale forhold og ønsker. Dette skal dog være under forudsætning af kommunal accept.

Hytter

Under overskriften *Hytter* drøftedes muligheden for, at der på campingpladserne bliver en udvidet mulighed for at etablere flere og større hytter, glampingenheder samt at der bliver lempet på afstandskravene for hytter.

Konkret lægges der op til følgende anbefalinger:

- Arbejdsgruppen anbefaler, at der kan indføres en selvstændig definition af glampingtelte som eksempel på en ny hyttetype.
- Arbejdsgruppen foreslår, at der kan arbejdes videre med en opdatering af campingvejledningen, fsva. glampingenheder og andre typer af mere luksusprægede hytter med eget toilet og bad og, hvor der kan være mulighed for at etablere fx træterrasser, og evt. spa. Campingvejledningen kan desuden tilføjes henvisninger til den eksisterende glampingvejledning fra 2024, der bredt beskriver de gode muligheder for at etablere glampingenheder på campingpladser.

KL's bemærkninger:

- KL støtter op om, at der arbejdes for en bedre definition af glampingtelte. Det er KL's vurdering, at dette som udgangspunkt vil hjælpe kommunerne i håndteringen af sager vedrørende dette.
- Generelt støtter KL op om en bedre vejledningsindsats.

Campingpladsens benyttelse og vintercampering

Arbejdsgruppen har drøftet branchens ønske om at udvide muligheden for, at 100 % af campingpladsen kan godkendes til vintercampering. I dette spørgsmål har KL givet udtryk for, at der kan være kommunale udfordringer i forhold til kommunale service- og velfærdsforpligtelser, som kan være udgiftsdrivende. Det drejer sig blandt andet om kommunernes forpligtelse til at sikre en borgernær service – det kunne være borgernes krav på besøg af plejepersonale, men også spørgsmål vedrørende beredskab og befording.

Dato: 21. maj 2025

Sags ID: SAG-2022-04972
Dok. ID: 3582188

E-mail: LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 4

Konkret lægges der op til følgende anbefalinger:

- Arbejdsgruppen foreslår, at der kan arbejdes videre med en mere detaljeret vejledning med beskrivelse af mulighederne for vintercampering ifølge gældende regler, herunder om kravene til opsyn og i hvilket omfang faciliteter skal være åbne.
- Arbejdsgruppen anbefaler, at der uden for områder udlagt som særligt beskyttet landskab eller natur, kan indføres lempeligere regler for vintercampering/vinteropbevaring, så der fremover kan tillades op til 100 pct. Det er kommunen, der giver tilladelsen hertil.

KL's bemærkninger:

- Som udgangspunkt kan KL se en række potentielle kommunale udfordringer ved at udvide muligheden for vintercampering. Tiltaget kan have konsekvenser for kommunernes service- og velfærdsforpligtelser. KL henviser i den forbindelse til KL's tidligere bemærkninger til "lovforslag om forsøgsordning for udvidet vintercamping".
- Under alle omstændigheder bør et sådant tiltag udelukkende kunne ske under forudsætning af en kommunal tilladelse.
- KL støtter op om, at det er en forudsætning, at kommunerne skal give tilladelsen til op til 100 % vintercampering. KL mener dog samtidig, at kommunerne i den forbindelse godt kan afveje eventuelle hensyn til natur- og landskabsmæssige interesser.

Satellitpladser til autocampere

Arbejdsgruppen har drøftet, om kommunerne kan gives bedre muligheder for at planlægge for etablering af stellpladser til autocampere, der kan drives af de eksisterende campingpladser som satellitpladser – dvs. områder med et mindre antal (fx 5-20) pladser, som ikke ligger i forlængelse af en eksisterende campingplads.

Konkret lægges der op til følgende anbefalinger:

- Arbejdsgruppen ønsker ikke at arbejde videre med muligheden for at indføre nye regler om satellitpladser. Nogle deltagere ønsker ikke at give campingpladserne en særlig ret til at drive campingpladser til autocamperturister, mens andre mente, at man af hensyn til naturen ikke skal etablere små campingpladser, når der er et uudnyttet potentiale for kunne tage imod flere autocampere på mange campingpladser.
- Arbejdsgruppen anbefaler i enighed, at der kan udarbejdes en mere detaljeret vejledning om de eksisterende muligheder for at indrette campingpladser, så de imødekommer autocampere i højere grad end det ofte er tilfældet i dag.

KL's bemærkninger:

- KL støtter, at der arbejdes videre med at se på muligheden for satellitpladser. Det er vigtigt for kommunerne at kunne pege på steder, hvor det giver mening at etablere satellitpladser, som private aktører kan drive. I den forbindelse bør kommunerne, som planmyndighed, være med til at pege på placeringerne.
- Generelt støtter KL op om en bedre vejledningsindsats.

Dato: 21. maj 2025

Sags ID: SAG-2022-04972
Dok. ID: 3582188

E-mail: LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 3 af 4

Dato: 21. maj 2025

Sags ID: SAG-2022-04972
Dok. ID: 3582188

E-mail: LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 4 af 4

Pladser til autocamperes overnatning/campering

I arbejdsgruppen var der bred enighed om autocampernes potentiale i forhold til turismen. KL's opmærksomhed her drejer sig primært om kommunernes udfordringer med at styre og håndtere, hvor autocampere vælger at overnatte og campere. Dette kan i visse tilfælde betyde gener for naboer, naturen og generelt lokalområdet – blandt andet i form af støj og affald. På den baggrund ønsker KL flere muligheder for, at kommunerne kan begrænse autocampere de steder, hvor det findes uhensigtsmæssigt, og samtidig kunne henvise til alternative placeringer.

Konkret lægges der op til følgende anbefalinger:

- Arbejdsgruppen anbefaler, at der udarbejdes yderligere vejledning om, hvornår der er tale om arealer, der erhvervsmæssigt udlejes til overnatning i autocampere kontra hvornår der er tale om arealer, der reelt er rene parkeringsarealer.
- Arbejdsgruppen har drøftet potentialer og udfordringer med det stigende antal autocamperturister. Der var en bred erkendelse i arbejdsgruppen af, at der vil kunne arbejdes videre for at finde nye måder at regulere autocamperturisters overnatning/campering på.
- I forhold til lystbådehavne har arbejdsgruppen drøftet muligheden for at indføre nye regler, så kommuner kan give tilladelse til, at lystbådehavne kan drive små campingpladser ved havnene. En sådan tilladelse kan samtidig give mulighed for, at autocamperturister fx kan sætte campingborde- og stole op, trække markiser ud mv.

KL's bemærkninger:

- Generelt støtter KL op om en bedre vejledningsindsats.
- KL ønsker flere muligheder for, at kommunerne kan regulere autocampere. Her peges fra flere kommuners side blandt andet på muligheder for at regulere, hvor autocampere kan parkere. Det kan være større frihed til kommunerne til at opstille forbudsskilte målrettet parkering med autocampere.
- KL bakker op om muligheden for mindre campingpladser målrettet autocampere eller satellitpladser. Afgørende vil være, at det sker på baggrund af en kommunal tilladelse.

Med venlig hilsen

Lars Hedegaard Nielsen
Chefkonsulent

Bemærkninger til udkast til rapport fra arbejdsgruppen om reglerne på campingområdet

Indledningsvis vil KL takke for et godt samarbejde omkring arbejdsgruppen om reglerne på campingområdet. Generelt er der opbakning til rapporten. Der er dog enkelte opmærksomhedspunkter, som KL ønsker at kommentere. Bemærkningerne vedrører primært anbefalingerne om autocampere.

For KL er det vigtigt, at kommunerne får mulighed for at regulere, hvor autocampere kan opholde sig og overnatte. Muligheden for at indføre lokale forbud mod ophold og overnatning for autocampere går, efter KL's opfattelse, hånd i hånd med de anbefalede udvidede muligheder for blandt andet at etablere satellitpladser til autocampere. Derfor undrer det, at netop anbefalingen om at undersøge mulighederne for at indføre forbud mod ophold og overnatning for autocampere er fjernet fra anbefalingerne i det seneste udkast til rapporten. Dette er KL ikke enig i og vil opfordre til, at anbefalingen medtages i den endelige afrapportering.

KL kan også konstatere, at anbefalingen vedrørende autocampere ved lystbådehavne er ændret, uden at dette har været drøftet i arbejdsgruppen. KL konstaterer dels, at der nu lægges op til, at anbefalingen omfatter, at der skal indføres nye regler – og ikke som tidligere, at muligheden for nye regler skulle undersøges. Derudover er en formulering om, at "kommunen skal kunne stille krav om varighed af ophold, enkle servicefaciliteter samt krav om hensyn til sikkerhed mod brand", ikke medtaget i det seneste udkast.

Endelig kan KL konstatere, at der i den seneste formulering lægges op til en række rettigheder for autocampere til at benytte arealerne, herunder en forudsætning om, "at reglerne udformes således, at de autocamperpladser, der i dag er på lystbådehavnene, som udgangspunkt kan fortsætte som hidtil". Dette mener KL bør være op til sagsbehandlingen i de enkelte kommuner, og derfor er formuleringen ikke hensigtsmæssig.

KL vil på baggrund af ovenstående anbefale, at anbefalingen omkring lystbådehavne, som den fremgik af udkastet fra juli, fastholdes.

Med venlig hilsen

Dato: 24. september 2025

Sags ID: SAG-2022-04972
Dok. ID: 3619601

E-mail: LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 2



Lars Hedegaard Nielsen
Chefkonsulent

Dato: 24. september 2025

Sags ID: SAG-2022-04972
Dok. ID: 3619601

E-mail: LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 2

Emily Nygaard Christensen-Greth

Fra: Annette Eigaard <ane@Friluftsrådet.dk>
Sendt: 12. juni 2025 11:48
Til: Hanne Vibeke Berg
Cc: Assia Claudia Mundus Markmann; Emily Nygaard
Emne: Bemærkninger til behandling af rapport fra arbejdsgruppen på campingområdet

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej Hanne

Først og fremmest undskyld forsinket tilbagemelding, det går lidt for hurtigt for tiden. Herunder har du vores tilbagemelding.

Friluftsrådet takker for muligheden for at kommentere på den opdaterede rapport. Vi vil foreslå, at erstattet ordet fritidsinteressenterne med friluftsjnteresserne, da det er mere dækkende for de interesser vi varetager. Friluftsrådet har derudover ingen bemærkninger til indholdssiden i afsnit 1-8. Vi vil samtidig kvittere med en tak for, at de input og bekymringer, vi har udtalt undervejs i forløbet med arbejdsgruppen på campingområdet, loyalt er medtaget i udkastet.

Med venlig hilsen

Annette Ritzau Eigaard
Politisk konsulent

Direkte telefon: 24630564
E-mail: ane@friluftsradet.dk
Følg os:



Scandiagade 13, 2450 København SV, Telefon 33 79 00 79

Friluftsrådet er en paraplyorganisation for mere end 80 medlemsorganisationer, som varetager det samlede friluftslivs interesser. Vi inspirerer danskerne til mere friluftsliv og forbedrer muligheder og vilkår for friluftsliv og naturoplevelser - i en rig natur på et bæredygtigt grundlag.

Læs mere på www.friluftsradet.dk

For information om Friluftsrådets behandling af personoplysninger – [se vores persondatapolitik](#).

Plan- og Landdistriktsstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Sendt pr. mail til: sommerhusloven@plst.dk

Den 14. august 2025

Friluftsrådets kommentarer til endeligt udkast til rapport fra arbejdsgruppen på campingområdet

Friluftsrådet takker for muligheden for at indsende afsluttende kommentarer til rapporten om reglerne på campingområdet. Vi glæder os over at være blevet inddraget i samarbejdet således at det ikke alene er erhvervsinteresserne der er styrende for processen – og vi glæder os over, at rapporten loyalt har medtaget natur- og friluftsiinteressernes bekymringer for lempelser af reglerne.

Generelle bemærkninger

Afsættet for drøftelserne har især båret præg af en underliggende præmis om, at der er barrierer i reglerne på campingområdet, som står i vejen for branchens udviklingsmuligheder og behov. Det er vi ikke enige i, og det har været Friluftsrådets oplevelse, at der fra branchen side har været så meget og stort fokus på ønskerne om få lempet reglerne, at man i skyndingen helt glemmer at det er naturen og de mange kilometer smukke og forholdsvis uberørte kyster som gør, at Danmark kan tiltrække turister.

Friluftsrådet vil minde om, at hen ved halvdelen af alle campingpladser i Danmark er beliggende i områder, der er udpeget som særlig værdifuldt eller beskyttet natur og/eller landskab. Mere end halvdelen af alle pladser (54 %) er beliggende helt eller delvist søværts strandbeskyttelseslinjen. Når man ser på antallet af campingenheder, så er over 53 % af alle campingenheder beliggende i udpegede områder, og heraf er mere end 62 % beliggende helt eller delvist søværts strandbeskyttelseslinjen. Der er således tale om et markant aftryk på naturen og kysterne.

Vi vil gerne gentage vores input om at de eksisterende regler som i dag styrer campingområdet er fornuftige. Det er blot få år siden, at campingreglementet senest blev revideret. Ved revisionen i 2010, 2016 og 2019 blev der gennemført betydelige lempelser på en række bestemmelser med den begrundelse, at det skulle sikre campingpladserne erhvervsmæssige udviklingsmuligheder. Med revisionerne blev der fx blevet givet tilladelse til et betydeligt forøget antal campinghytter på de enkelte pladser, ligesom ændringerne gav mulighed for at bygge betydeligt større campinghytter på helt op til 35 m². Det er ikke tydeliggjort om de mange moderniseringsmuligheder revisionerne har medført er udnyttet, inden man går i gang med at indføre nye lempelser.

Friluftsrådet mener fortsat, at der er tilstrækkelige vækst- og udviklingsmuligheder for danske campingpladser inden for rammerne af den gældende lovgivning på campingområdet og holder fast i vores anbefaling om, at reglerne bevares uændret. Det eksisterende regelgrundlag sikrer, at der sker en nogenlunde balanceret afvejning mellem branchens interesser og de øvrige interesser der er i samfundet. Der sker en afvejning af hensyn til natur- og landskabsoplevelser, til fællesskab, til offentlighedens adgang og til muligheden for at vi kan færdes uhindret langs kysten.

Kommentarer til kapitel 9

Friluftsrådet bakker op om at der etableres ordnede forhold for autocampere og at der udarbejdes regler for autocamperpladser. Vi anbefaler dog, at antallet af autocampere på samme lokalitet (uden for campingpladser) begrænses til max 15. pladser.

Venlig hilsen

Annette Ritzau Eigaard
Politisk konsulent
ane@friluftsradet.dk

Fra: Annette Eigaard <ane@Friluftsraadet.dk>
Sendt: 24. september 2025 09:26
Til: Sommerhusloven <sommerhusloven@plst.dk>
Cc: Hanne Vibeke Berg <HanBer@plst.dk>
Emne: Arbejdsgruppe på campingområdet

Til Plan- og Landdistriktsstyrelsen, cc. Hanne Vibeke Berg

Friluftsrådet takker for muligheden for at kommentere på det endelige udkast til rapport fra arbejdsgruppen på campingområdet. Da det i denne runde kun er muligt at kommentere på indhold, der er gengivet forkert, og at give en tilbagemelding på om der kan bakkes op om de reviderede anbefalinger i kapitel 9, kan Friluftsrådet bekræfte, at vi bakker op om de reviderede anbefalinger i kapitel 9.

Derudover tilslutter vi os forslaget fra Danmarks Naturfredningsforening om, at der i sidste delafsnit på side 14 i afsnit 4.1 Sammenfatning af drøftelserne i arbejdsgruppen tilføjes "nogle af", så der står: "Der har desuden været andre ønsker fra nogle af deltagerne til mere konkrete ændringer...". På denne måde fremgår det helt tydeligt fra starten af afsnittet, at det ikke er alle deltagerne i arbejdsgruppen, der har givet udtryk for de nævnte ønsker.

Annette Ritzau Eigaard

Politisk konsulent

Direkte telefon: 24630564
E-mail: ane@friluftsraadet.dk



Scandiagade 13, 2450 København SV, Telefon 33 79 00 79, www.friluftsraadet.dk.

Friluftsrådet er en paraplyorganisation for mere end 80 medlemsorganisationer, som varetager det samlede friluftslivs interesser. Vi arbejder for friluftsliv for alle i en rig natur på et bæredygtigt grundlag.

For information om Friluftsrådets behandling af personoplysninger – [se vores persondatapolitik](#).

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Hanne

DN har ingen yderligere bemærkninger til afsnit 1-8 i rapporten. Der tages dog forbehold for, at rapporten først lægges til endelig intern godkendelse, når der foreligger et endeligt udkast.

Vi har desværre ikke mulighed for at deltage i sidste møde i arbejdsgruppen d. 23. juni.

Dbh. Daniella

Venlig hilsen

Daniella Humm Møller

Teamleder for natur og lokale sager

Danmarks Naturfredningsforening
Masnedøgade 20
2100 København Å?

Tlf.: +45 39 17 40 00

Mobil: +45 31 18 41 82

E-mail: daniella@dn.dk

[<Image.png>](#)

Vedr. udkast til rapport fra arbejdsgruppe om regler på campingområdet.

Følgende er kommentarer fra Varde Kommune til rapportudkastet fremsendt d. 15. maj. Varde Kommune deltager i arbejdsgruppen om repræsentant for KL.

Afsnit 3, side 8:

Hvad er kilden til den opgørelse, og hvornår bliver den gentaget?

Generelt har vi brug for bedre kvantitative data vedrørende autocampergæsterne. Det gælder både antal overnatninger, nationalitet og forbrug. Pt. er det vanskeligt, fordi et større, ukendt antal overnatter uden for de officielle overnatningspladser som campingpladser og havne.

Afsnit 7.3, side 19:

De lempeligere regler bør ikke gælde på campingpladser, som er omgivet af arealer med særlige landskabs-, natur- og kulturhistoriske interesser. Nogle steder er der lavet en kommuneplanramme for campingpladsen, som gør, at udpegningerne ikke gælder dér. Campingpladsen er dog fortsat omgivet af arealer, hvilket kan betyde, at vintercamping i større omfang er uhensigtsmæssig og bør vurderes.

Af hensyn til forståelsen og sagsbehandlingen anbefales det, at man enten i loven eller som minimum i vejledningen præciserer, hvilke konkrete udpegninger der er tale om – såsom bevaringsværdigt landskab, større sammenhængende landskab, Grønt Danmarkskort osv.

Generelt bør man dog overveje, om det er hensigtsmæssigt med mere lempelige regler på campingpladser længere inde i landet, uden for de bevaringsværdige landskaber. Det er ofte her, der kan opstå udfordringer i forhold til helårsbeboelse på pladsen. Det skyldes formentlig, at disse campingpladser ikke betjener nær så mange udefrakommende turister, men i højere grad lever af "fastligere", som til tider udvikler sig til beboere.

Afsnit 9.1, side 23–24:

Vi bakker op om, at man arbejder med en udvidelse af begrebet bondegårdscamping, så det fremadrettet kan omfatte op til 10 pladser. Det er afgørende, at man samtidig tilpasser begrebet 'bondegårdscamping'. Ifølge reglementet er bondegårdscamping et supplement til landbrugsdriften, og der kan kun opnås landzonetilladelse, hvis man har en form for jordbrug, husdyrbrug, hobbylandbrug eller som minimum har "klappedyr" – ikke hvis man bortforpagter jorden.

Derfor er det begrænset, hvor mange ejendomme der kan tilbyde bondegårdscamping. Vi foreslår, at kravet om landbrugspligt i forbindelse med bondegårdscamping fjernes, så det fx bliver en mulighed på landejendomme, hvor jorden bortforpagtes.

I disse år bliver der færre og færre ejendomme på landet, hvor der drives landbrug, og samtidig skabes der nye naturområder, som giver rekreative oplevelsesmuligheder, der ikke er forbundet med dyrehold eller jordbrug.

En opdatering af 'bondegårdscamping' med mulighed for op til 10 pladser i tilknytning til en landejendom vil skabe grundlag for nye udviklingsmuligheder i landdistrikterne. Etablering skal kræve landzonetilladelse, hvor antallet af enheder (fra 0 til 10) og den konkrete placering vurderes og behandles, så man sikrer en hensigtsmæssig placering på grunden – i tilknytning til bebyggelse og under hensyntagen til landskabet.

Afsnit 9.2, side 25:

Formuleringen "hvor der ikke må sættes borde og stole ud" virker som en stramning i forhold til tidligere praksis. I en afgørelse fra Planklagenævnet henvises der til skiltning, der siger, at borde og stole skal pakkes ned for natten (Sag 20/14110).

Afsnit 9.2.2, side 27 – om regler, der begrænser overnatning i autocampere:

I det tidligere rapportudkast indgik følgende anbefaling:

"Såfremt arbejdsgruppen ønsker det, kan det undersøges nærmere, om der kan indføres regler om, at overnatning i/camping med autocampere kun kan ske på campingpladser eller autocamperpladser/stellpladser."

Denne indsats bør fastholdes, og det er derfor beklageligt, at den blev udeladt i forbindelse med det fjerde møde, hvor repræsentanter for autocamperbrugerne deltog.

Vi mener, at muligheden for at forhindre overnatning i autocampere på steder, der ikke egner sig til formålet, er helt nødvendig for en bæredygtig udvikling af autocamperturismen. Reglerne skal give kommunerne mulighed for at forbyde overnatning i autocampere på steder, hvor det er til gene for naturen, borgerne og andre besøgende – ved hjælp af officiel, permanent skiltning og uden behov for private parkeringsvagter. Sådanne regler (som kommunerne i øjeblikket ikke har til rådighed) vil bidrage til at friholde naturområder og offentlige faciliteter fra uhensigtsmæssig brug samt fastholde lokalbefolkningens opbakning til turismen.

Ambitionen i den nationale turismestrategi er bæredygtig turismevekst. Hvis det stigende antal autocampergæster skal bidrage til denne ambition, er det nødvendigt med regler, der begrænser overnatning i autocampere til dertil indrettede pladser. Målet er en stigning i kommercielle overnatninger og turismeomsætning, samtidig med at den danske befolkning fortsat bakker op om turismen.

Med denne målsætning er det en forudsætning, at udviklingen af overnatningspladser til autocampergæster sker med et erhvervspolitisk sigte og ikke bliver en udgiftstung kommunal opgave. Listen over lande med regler, der begrænser overnatning i autocampere til særligt indrettede pladser, indikerer, at en stærkere styring og planlægning på området er nødvendig i mindre lande med begrænsede frie arealer og høj befolkningstæthed. Regler, der begrænser overnatning i autocampere til campingpladser og autocamperpladser, vil kunne bidrage positivt til den produktudvikling, der er nødvendig for at kunne tilbyde autocampergæster et kvalitetspræget, kommercielt produkt, der er tilpasset deres behov.

Afsnit 9.2.2, side 27 – vedr. konkret forslag:

Vi bakker op om forslaget, der vurderes at kunne imødekomme langt de fleste af de forespørgsler, kommunerne modtager. Det vil sikre ordnede forhold på pladserne og give autocamperturisterne mulighed for at udfolde sig mere på pladsen.

For at sikre, at vi ikke får alt for mange spredte pladser af denne type, bør man overveje, om der skal være et maksimum eller minimum for antallet af pladser.

Det vurderes, at dette forslag betyder, at satellitpladsmodellen bliver overflødig. Hvis dette forslag realiseres, vurderes det, at der ikke er behov for at arbejde videre med modellen med campingpladsdrevne satellitpladser til autocampere.

Afsnit 9.2.2, side 27 – nederst:

På havne og andre pladser, hvor autocampere overnatter på parkeringsvilkår, holder de ofte meget tæt. Et af de vigtigste elementer, som bør håndteres i forbindelse med en udlejningstilladelse, er brandsikkerhed – herunder afstand mellem enheder og andre brandværnsforanstaltninger, som højner sikkerheden for de overnattende autocampergæster.

Kommentarer fra Varde Kommune til punkt 9.3 i rapporten fra Arbejdsgruppen for regler på campingområdet

Generelt er der behov for, at kommunerne får bedre mulighed for at understøtte udviklingen af attraktive – gerne kommercielle – overnatningstilbud til gæster i autocampere. Private aktører, der ønsker at udvikle et kommercielt og attraktivt overnatningsprodukt til autocampere, har brug for et større mulighedsrum og mere klart definerede rammer. Samtidig er der behov for, at kommunerne kan forhindre overnatning i autocampere på arealer, hvor deres ophold ikke er hensigtsmæssigt.

Vedr. punkt 1:

Vi har brug for klare regler, der adskiller erhvervsmæssig udlejning af overnatning til autocampere fra almindelig parkering. Det forudsætter, at mulighederne for etablering af kommercielle autocamperpladser forbedres og reguleres. Som det er i dag, er mulighederne for at etablere kommercielle overnatningstilbud meget begrænsede – der er behov for, at man kan etablere overnatningspladser, der ligger mellem de tre enheder til bondegårdscamping og de 100 enheder på en traditionel campingplads. Det er vigtigt, at alle typer overnatningspladser placeres hensigtsmæssigt med hensyn til natur, landskab, attraktioner og bymæssig bebyggelse.

Vedr. punkt 2:

Det bør fremgå af et revideret campingreglement og tilhørende vejledning, at større pladser med et vist antal enheder kan udløse lokalplanpligt. I sidste ende skal det bero på en kommunal vurdering, men der er behov for en rettesnor, som denne vurdering kan tage udgangspunkt i.

I forhold til brandsikkerhed bør campingreglementet indeholde klart definerede krav til afstand mellem autocampere. Forholdsregler vedrørende brand bør også gælde på almindelige parkeringspladser, hvor overnatning i autocampere er muligt.

Vedr. punkt 3:

Også på lystbådehavne er klart definerede afstandskrav afgørende for brandsikkerheden.

Vedr. punkt 4:

Varde Kommune ser gerne en udvidelse, så der er mulighed for 1–10 pladser. Vi ser gerne, at en tilsvarende udvidelse af bondegårdscamping indgår i anbefalingerne, således at der også her bliver mulighed for yderligere 7 pladser til autocampere.

Der er behov for en konkretisering af, hvad betegnelsen "større og veletablerede besøgsvirksomheder" dækker over.

Vi oplever interesse for etablering af mindre pladser med op til 10 enheder. Det kan føre til mange små pladser, som kræver udlejningstilladelse og tilsyn fra kommunen. Vi ser gerne, at der kan gives

landzonetilladelse til langtidsparkering med mulighed for overnatning i autocamper – uden krav om udlejningstilladelse – men med krav om regulering af tidsrum og maksimalt antal overnatninger.

Vedr. punkt 5:

Som nævnt indledningsvist er det afgørende, at kommunerne får bedre mulighed for at indføre lokale forbud mod overnatning i autocampere på offentlige arealer, hvor det er u hensigtsmæssigt. De gældende regler resulterer i pt. i mange forskellige løsninger og forsøgsordninger, som er svære at afkode for autocamperturister, der bevæger sig gennem landet.

Der er behov for ensartede, nationale løsninger, som skaber genkendelighed for gæsterne og forebygger lokale konflikter og dårlige oplevelser – både for gæster og lokale borgere.

En mulig løsning kunne være en ændring af færdselsloven, så hensyn til sikkerhed, miljø, landskab og lokale erhvervsdrivende kan stå alene som saglige begrundelser for at forbyde parkering med overnatning i autocampere lokalt på udvalgte parkeringspladser. Der er behov for, at man kan indføre parkeringsforbud rettet specifikt mod køretøjer indrettet til overnatning. I øjeblikket skal man begrænse parkering for alle køretøjer eller indføre et generelt forbud mod natparkering, hvis man vil undgå overnattende autocampister – eksempelvis på parkeringspladser i naturområder.

Derudover er der behov for en ensartet, national skiltning, der tydeligt signalerer, hvor overnatning i autocampere ikke er tilladt. Skiltningen skal være styret af afmærkningsbekendtgørelsen og vejreglerne, så vi får en ensartet skiltning, der er genkendelig for gæsterne.

Fra: Tina Farup Christensen <tinc@varde.dk>

Sendt: 23. september 2025 16:48

Til: Hanne Vibeke Berg <HanBer@plst.dk>

Emne: SV: Endeligt udkast til rapport fra arbejdsgruppen om reglerne på campingområdet - frist den 24. september kl. 10.00

Kære Hanne

Tak for materialet. Der er opbakning herfra til de anbefalinger, der er medtaget i afsnit 9.

Vi har ikke yderligere bemærkninger til rapporten.

Tak for en god og veltilrettelagt proces.

Med venlig hilsen

Tina Farup Christensen
Specialkonsulent, Turisme

Plan, Gis og Bæredygtig Udvikling

Direkte 29 66 79 11
Mobil 29 66 79 11
Mail tinc@varde.dk

Bytoften 2, 6800 Varde
www.vardekommune.dk



[Læs her](#), hvordan vi behandler dine personoplysninger.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen
Att.: Christian Vind

Vedr. arbejdsgruppen på campingområdet

Tak for det fremsendte endelige udkast til rapport fra arbejdsgruppen om reglerne på campingområdet fremsendt d. 17. september.

Plan- og landdistriktsstyrelsen beder om, at der i denne sidste runde kun kommenteres på indhold der er gengivet forkert. Dette gøres herunder. Dog vil Dansk Industri gerne indlede med den bemærkning, at vi fortsat mener at branchens signalement af muligheder og behov i rapporten er underbelyst i forhold til **"Kommissorium for arbejdsgruppe om reglerne på campingområdet og muligheden for at planlægge for campingpladsdrevne stellpladser"**. I kommissoriet understreges tydeligt et ønsket fokus på branchens behov og muligheder. Dette fokus manifesterer sig i den endelige rapport ved, at branchens indspark til drøftelserne er udpenslet i underafsnittet "Arbejdsgruppens drøftelser" under hvert tema – sideordnet med f.eks. natur- og friluftinteressenternes og brugerinteressenternes. Derved vurderes ønsket i kommissoriet ikke at være opfyldt – hvilket vi sammen med den øvrige branche har påpeget på både møder i arbejdsgruppen og i et tidligere skriftligt høringssvar.

Kommentarer til indholdet

Dansk Industri har følgende kommentarer til indholdet, fsva at sikre en rammende gengivelse af drøftelserne i arbejdsgruppen:

Afsnit 4.1 / Side 14, afsnit 1: "Den ønsker friere rammebetingelser for at kunne styrke konkurrenceevnen i forhold til **andre turismeformer** og ønsker at kunne bidrage yderligere til udvikling og arbejdspladser i landområderne." bør være "Den ønsker friere rammebetingelser for at kunne styrke konkurrenceevnen i forhold til **nabolande** og ønsker at kunne bidrage yderligere til udvikling og arbejdspladser i landområderne." De friere rammebetingelser handler ikke om at kunne konkurrere med andre turismeformer – f.eks. hoteller og sommerhuse – i Danmark, men om at kunne konkurrere med vores nabolande, som for en stor dels vedkommende har mere lempelige og dermed konkurrencedygtige vilkår for campinghvervet.

Afsnit 5.1 / Side 16, afsnit 1: "Det er vigtigt, at kravet om mobilitet for de enkelte vogne overholdes." Det fremgår ikke hvem dette er vigtigt for. Det er efter vores erindring ikke noget der

har været italesat fra et flertal i arbejdsgruppens side, hvorfor det må være et indlæg fra Plan- og landdistriktsstyrelsen. I så fald bør dette flyttes til afsnit 5.2. Det bemærkes endvidere, at det fuldt ud er muligt at have ikke-mobile enheder på campingpladserne i dag, så længe disse er forsynet med den grønne ID-plade, som kan bruges som identifikation overfor den tilsynspligtige kommune.

Afsnit 5.1 / Side 18, afsnit 1: *"Dele af branchen påpegede, at der var stor forskel på kommunernes sagsbehandling, og hvad der tillades."* Det foreslås, at ordet "for" (stor) tilføjes således, at der står *"for stor forskel på kommunernes sagsbehandling"*, samt at der tilføjes *"...hvilket kan give en høj grad af konkurrencemæssig ulighed på tværs af kommunegrænser."*, da netop denne pointe er essentiel ift. at sikre størst mulig ensretning på tværs af kommuner.

Afsnit 6.1 / Side 20, afsnit 1: *"Branchen foreslog, at der kan indføres en definition af glampingtelte, der adskiller sig fra sædvanlige campinghytter ved, at glampingtelte er midlertidigt opstillede og skal pakkes væk, når vejret bliver for koldt og fugtigt."* Dansk Industri er ikke enige i, at det med gult markerede har været et forslag fra branchen. Bør udgå for at undgå uhensigtsmæssig detailregulering.

Afsnit 8.1 / Side 27, afsnit 1: *"Man kan i eventuelle nye regler for satellitpladser fx betinge en udlejningstilladelse af, at en eksisterende campingplads maks. må have to satellitpladser, som maksimalt må ligge i en afstand mellem 5-10 km. fra "modercampingpladsen". Herved vil man kunne undgå en ubegrænset spredning af mange små autocamperpladser rundt om i landet."* Hele dette afsnit synes at være en bemærkning fra Plan- og landdistriktsstyrelsen, hvorfor det bør flyttes til afsnit 8.2.

Afsnit 9.1.2 / Side 34, afsnit 1 (fortsat fra forrige side): *"(..) ligesom der skal kunne stilles krav til brandsikkerhed."* På side 22 (sidste afsnit) bemærker styrelsen fsva ønsket om at fastholde gamle afstandskrav for hytter der renoveres, at det ikke kan lade sig gøre grundet nye brandsikkerhedsmæssige hensyn. Det kan derfor kalde på nærmere forklaring, hvorfor eksisterende autocampering der ikke lever op til brandsikkerhed skal kunne fortsætte som hidtil.

Yderligere kommentarer til afsnit 9

Dansk Industri kan overordnet set, bakke op om de reviderede anbefalinger i afsnit 9, dog med følgende forbehold:

- 1) I tidligere fremsendte rapportudkast indgik en anbefaling om, at det skal undersøges, om der kan indføres bedre mulighed for at indføre lokale forbud mod autocamperes ophold og overnatning bestemte steder. Denne anbefaling er udgået, og er nu blot nævnt som et diskussionspunkt under pkt. 9.1.3. Det er en anbefaling som Dansk Industri oplevede stor

opbakning til fra samtlige interessenter undtagen brugergrupperne. Denne anbefaling bør derfor genindskrives i den endelige rapport.

- 2) I anbefalingerne under punkt 9.3. lægges op til, at der skal arbejdes videre med tre forskellige typer tilladelser til autocamperpladser, hvor der lægges op til at lystbådehavnene skal have særlige vilkår. Dansk Industris opfattelse af drøftelserne er, at det har været drøftet hvordan der kunne skabes én samlet tilladelse til at godkende mindre autocamperpladser, uanset beliggenhed. Vi foreslår derfor, at de forskellige *bullits* her sammenskrives, så det ikke fremstår som om, at arbejdsgruppen bredt set har ønsket at der laves særlige regler for lystbådehavne, idet disse efter Dansk Industris opfattelse bør være underlagt samme regelsæt som den øvrige branche.

Vi håber at ovenstående rettelser kan indføres i den endelige rapport, og ser frem til at modtage denne.

Med venlig hilsen

Lars Bertolt Winther
Chef for DI Turisme, Kultur & Oplevelser
labw@di.dk
tlf. 5218 5925

Den 24. september 2025

Bemærkninger til endeligt udkast af Rapport fra arbejdsgruppe om reglerne på campingområdet

Dansk Erhverv takker endnu engang for muligheden for at bidrage til arbejdsgruppen om reglerne på campingområdet og for muligheden for at levere bemærkninger til det endelige udkast til arbejdsgruppens afrapportering.

Generelle bemærkninger

Arbejdsgruppe om reglerne på campingområdet blev nedsat i 2024 med opgaven at se nærmere på og drøfte reglerne for campingbranchen, herunder campingreglementet ift. branchens udviklingsmuligheder og -behov. Arbejdsgruppen skulle i den forbindelse afdække evt. barrierer i de nuværende regler og komme med forslag til justeringer.

Efter nu fem arbejdsgruppemøder har Plan- og Landdistriktsstyrelsen forelagt arbejdsgruppen et endeligt udkast til rapport og anbefalinger, der desværre ikke indeholder de for branchen nødvendige justeringer. Det skyldes, at enhver anbefaling skal leveres på baggrund af konsensus i arbejdsgruppen. Da arbejdsgruppen bl.a. består af organisationer ("natur- og fritidsinteressenterne") uden en erhvervsmæssig interesse i campingbranchen, er muligheden for konsensus meget begrænset, hvilket tydeligt fremgår af det endelige udkast.

Dansk Erhverv understreger, at skal camping som erhvervsmæssig overnatningsform forløse sit kommercielle potentiale, og fremtidssikres til gavn for vækst, udvikling og arbejdspladsskabelse i egnene uden for de store byer, skal virksomhederne have markant bedre rammer at udvikle og drive forretning under.

Dansk Erhverv henviser derfor til vores tidligere fremsendte erhvervs- og brancheinput (vedlagt), udarbejdet i samarbejde med HORESTA, DI og Camping Outdoor Danmark, der dels udpeger udfordringer, dels giver konkrete forslag til justeringer i de gældende regler for campingbranchen.

Bemærkninger til reviderede anbefalinger i kapitel 9

Dansk Erhverv bakker op om de reviderede anbefalinger i kapitel 9. Det er vigtigt, at de danske lystbådehavne fortsat kan indgå som central del af Danmark som autocamperdestination med deres tilbud af attraktivt maritimt miljø og liv, som efterspørges af forbrugerne. Samtidig udgør havnene en betydelig overnatningskapacitet for autocampere, der ikke må reduceres.

Det skal understreges, at nye regler i form af en ny og forenklet type tilladelse for lystbådehavnene ikke indebærer for store risici for videreførelse af eksisterende arealer til autocamperophold på havnene. Samtidig skal en ny model indebære så begrænset administrative byrder som muligt for både de ansøgende havne og de kommunale tilladelsesmyndighederne.

Med venlig hilsen

Lasse Fridberg Bilstrup
Chefkonsulent

Til

Plan- og Landdistriktsstyrelsen

Att.: Hanne Vibeke Berg

Den 24. sept. 2025

Arbejdsgruppen på campingområdet – Bemærkninger til endeligt rapportudkast

Plan- og Landdistriktsstyrelsen har den 17. sept. fremsendt det endelige udkast til rapport fra arbejdsgruppen på campingområdet.

Udkastet indeholder – i forhold til tidligere udgaver af rapporten - nogle ændringer i de anbefalinger der er indeholdt i afsnit 9 om autocampere.

HORESTA har følgende bemærkninger:

1. Anbefalingen (i tidligere rapportudkast) om, at det skal undersøges, om der kan indføres bedre mulighed for at indføre lokale forbud mod autocamperes ophold og overnatning bestemte steder er udgået, og er nu blot nævnt som et diskussionspunkt under pkt. 9.1.3.

Når man læser afsnit 9.1.3 er det en anbefaling som alle – bortset fra brugergrupperne – bakker op om, og det er derfor uklart, hvorfor man har valgt at tage denne anbefaling ud af afsnit 9.3 (opsamlingen)

HORESTA kan ikke bakke op om, at denne anbefaling er fjernet, og ser således gerne, at det fortsat fremgår som en anbefaling, at det undersøges, om der kan skabes bedre muligheder for at indføre lokale forbud mod autocamperes overnatning og parkering.

2. Under pkt. 9.3 er der en anbefaling om at arbejde videre med en ny type forenklet tilladelse til etablering af godkendte mindre autocamperpladser generelt (1. dot). Derudover er der en anbefaling om, at arbejde om at arbejde videre med en ny type forenklet tilladelse til etablering af godkendte mindre autocamperpladser ved større og velbesøgte besøgsvirksomheder i landzone (2. dot) og endelig er der en anbefaling om at arbejde videre med en ny type forenklet tilladelse til etablering af godkendte mindre autocamperpladser på lystbådehavnene (3. dot)

HORESTA ser gerne, at der ikke sondres mellem godkendelser til mindre autocamperpladser generelt og godkendelser til hhv. besøgssteder og lystbådehavne.

Det er således HORESTA's opfattelse, at det som gruppen har drøftet er én mulighed for at godkende mindre autocamperpladser *uanset*, hvor disse er beliggende, dvs. uafhængigt af, om de er beliggende i lystbådehavne, besøgssteder eller andre steder.

HORESTA skal derfor foreslå, at de ovennævnte 3 dots sammenfattes i én samlet anbefaling om, at arbejde videre med en ny type forenklet tilladelse til etablering af godkendte mindre autocamperpladser generelt, dvs. uafhængigt, at hvor en sådan

plads er beliggende. Evt. kan man lave en bemærkning om at en sådan tilladelse også vil kunne søges af f.eks. lystbådehavne eller større besøgssteder.

Derudover er HORESTA gerne, at bemærkningen om, at de autocamperpladser, som der er i lystbådehavnene i dag som udgangspunkt kan fortsætte som hidtil udgår. Det er således HORESTA's opfattelse, at mange lystbådehavne i dag agerer i strid med campingreglementet, hvorfor en sætning om, at lystbådehavnen kan fortsætte som hidtil, vil være en blåstempling af havnenes ulovlige praksis.

Med venlig hilsen



Kaare Friis Petersen
Erhvervsjuridisk chef

Emily Nygaard Christensen-Greth

Fra: Frederik Lund <nfl@campingoutdoordanmark.dk>
Sendt: 14. august 2025 08:31
Til: Sommerhusloven; Hanne Vibeke Berg; Emily Nygaard
Emne: VS: Arbejdsgruppe på campingområdet
Vedhæftede filer: Bemærkninger til arbejdsgruppens rapport fra HORESTA, DI, Dansk Erhverv, Landdistrikternes Fællesråd og Camping Outdoor Danmark.pdf

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Hanne og Emily,

Camping Outdoor Danmark vil også gerne lige bidrage med et enkelt punkt udover det som er skrevet i de bemærkninger som Lasse har sendt.

I følgebrevet står der følgende: "Som oplyst på det seneste møde har sekretariatet foretaget mindre rettelser og præcisering af rapportudkastets kapitel 1-8, på baggrund af jeres kommentarer til disse kapitler. Det drejer sig fx om, at et opsamlingspunkt til kapitel 5 er blevet slettet, da der alligevel ikke var enighed om, at man som noget nyt skulle indføre mulighed for at opstille flagstænger og andre faste elementer på enhedspladsen". Det mener vi ikke korrekt. Det blev slet ikke nævnt på sidste møde udover at Eric Christensen fra Hedebo Strand Camping ved mødets afslutning sagde, at det ikke specifikt var flagstænger og antenner som branchen ønskede. For begge dele er ikke vigtige i forhold til at give enhedspladsen et mere permanent præg. Campingbranchen ønsker stadigvæk, at der kan tilføjes faste elementer på enhedspladsen. Det er et vigtigt udgangspunkt for at campingpladserne kan udvikle sig og differentiere sig i markedet.

Med venlig hilsen

Niels Frederik Lund
Direktør
Camping Outdoor Danmark
Isabellahøj 3
7100 Vejle

Tlf.+45 44 11 59 89
nfl@campingoutdoordanmark.dk
www.codk.dk

Fra: Lasse Fridberg Bilstrup <lafb@danskerhverv.dk>
Sendt: 13. august 2025 17:11
Til: sommerhusloven@plst.dk
Cc: Frederik Lund <nfl@campingoutdoordanmark.dk>; Lars Bertolt Winther <labw@di.dk>; Kaare Friis Petersen <k.petersen@horesta.dk>; 'formand@landdistrikterne.dk' <formand@landdistrikterne.dk>; Mads Borch Hee <mah@horesta.dk>; Hanne Vibeke Berg <HanBer@plst.dk>; Emily Nygaard <eminyg@plst.dk>
Emne: Arbejdsgruppe på campingområdet

Kære Hanne og Emil

Vi håber, at I har haft en god sommer.

Tak for muligheden for at indsende skriftlige bemærkninger til det opdaterede udkast til arbejdsgruppens rapport.

Vedhæftet finder I det samlede bidrag med bemærkninger fra HORESTA, DI, Dansk Erhverv, Landdistrikternes Fællesråd og Camping Outdoor Danmark, som vi først fremsendte tirsdag den 10. juni 2025. Der er i dokumentet fokus på de områder, hvor der er enighed blandt organisationerne. De enkelte organisationer kan derfor yderligere indsende selvstændige skriftlige bidrag med nuancerende bemærkninger.

De nævnte organisationer repræsenterer som bekendt en væsentlig del af campingbranchen samt den øvrige turisme i landdistrikterne – og de geografiske områder, hvor camping spiller en særlig rolle for lokal vækst, jobskabelse og udvikling – men vores vurdering er desværre, at det fremsendte bidrag ikke er reflekteret i den opdaterede udgave af rapporten, hvorfor det genfremsendes.

I forlængelse heraf har vi yderligere to konkrete ønsker til rapportens endelige form.

- Det bør indledningsvis fremhæves, at rapportens opsamlingspunkter er formuleret på baggrund af styrelsens ønske om konsensus blandt arbejdsgruppens deltagere. Rapportens opsamlingspunkter afspejler som følge heraf langt fra branchens ønsker eller behov, og det er afgørende for os, at det ikke fremstår anderledes.
- For at sikre, at rapporten lever op til kommissoriets formål om at belyse campingbranchens udviklingsmuligheder og barrierer, bør der indarbejdes særligt markerede afsnit om branchens ønsker. Det vil give gennemsigtighed, tydeliggøre branchens perspektiver og sikre, at vores bidrag tydeligt fremgår i overensstemmelse med mandatet i kommissoriet.

Vi ser frem til det fortsatte arbejde.

Med venlig hilsen

Lasse Fridberg Bilstrup

Chefkonsulent

M.: +4524676508

T.: +4533746317

lafrb@danskerhverv.dk



Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for et af verdens mest handlekraftige erhvervsliv.

Vi handler på vegne af 18.000 medlemsvirksomheder og 100 brancheforeninger.

Det er vores vision, at Danmark skal være verdens bedste land at drive virksomhed i. Det starter med erhvervslivets rammevilkår.

DANSK ERHVERV

Børsgade 4

DK-1215 København K

CVR nr. 43232010

info@danskerhverv.dk

T. +45 3374 6000

www.danskerhverv.dk



[Læs vores persondatapolitik online](#)

Fra: Frederik Lund <nfl@campingoutdoordanmark.dk>
Sendt: 24. september 2025 09:13
Til: Sommerhusloven <sommerhusloven@plst.dk>
Cc: Hanne Vibeke Berg <HanBer@plst.dk>
Emne: Arbejdsgruppens rapport bemærkninger - revideret!

Kære Hanne,

Jeg glemte noget første kommentar, jeg sendte for 10 minutter siden. Her er den igen. Så du sletter bare den anden.

Relevante oplysninger som bør komme med i endelig rapport.

Først vil vi gerne gøre opmærksomme på, at der tegnes et for positivt billede af campingbranchen. Det er fint at i skriver at campingpladserne har oplevet en væsentlig mindre stigning i antallet af overnatninger end de øvrige overnatningsformer. Men reelt drejer det sig om tab af markedsandele i forhold til andre ferieformer. Det kan tydelig ses på denne side fra Danmarks Statistik:

<https://www.dst.dk/da/Statistik/nyheder-analyser-publ/bagtal/2023/2023-07-11-faerre-campingvogne> hvor det udover at gøre opmærksom på færre campingvogne, nederst angiver at vi er gået fra at have en andel af alle turistovernatninger på 31% i 1992 til 20% i 2022, og nu er vi reelt nede på 18-19%. Der er stor ledig kapacitet på campingpladserne også i højsæson. se <https://www.horesta.dk/vores-branche/camping/campingpladser-i-tal/> hvor i kan læse at belægningsprocenten i højsæsonen er 43%.

Det vil være fint hvis i også fik tal med om campingvognssalget, da i for øjeblikket kun har for autocampere. Ellers har i ikke hele billedet med. Salget af campingvogne har stor indflydelse på campingpladsernes fødekæde af nye gæster. Campingvognssalget er i de seneste år faldet med ca. 20-25% om året. I 2019 blev der solgt 2554 vogne. I år ender vi på ca. 1100 vogne (Se statistik fra Bilstatistik - må kun bruges til intern brug).

Nr.	Mærke	Periode		Periode året før		Ændring, Antal
		Antal	Andel	Antal	Andel	
	Total for rapport	1.039	100,00 %	1.331	100,00 %	-21,94 % ▼

Se også oversigt over den samlede bestand i artikel fra Danmarks Statistik:

<https://www.dst.dk/da/Statistik/nyheder-analyser-publ/bagtal/2024/2024-07-11-tyve-pct-faerre-campingvogne-paa-ti-aar>

Der bør i rapporten også gøres opmærksom på, at ca. 40% af campingmarkedet er fastliggere, og at fastholdelse af denne kundegruppe er af største vigtighed for branchens overlevelse. Specielt for de pladser der ligger væk fra de store turishotspots.

Kommentar til punkt 9

Brancheforeningen bakker op om anbefalingerne i kapital 9.

Det er dog også klart at plan- og landdistriktsstyrelsens forslag ikke er optimalt for branchen.

Det er fint, at andre udbydere af campingovernatninger nu også bliver lagt under campingreglementet og skal have udlejningstilladelse. Ligesom at der kommer yderligere vejledning om, hvornår der er

taleom arealer, der erhvervsmæssigt udlejes til dag- og natophold til autocampere, kontra hvornår der er tale om arealer, der reelt er rene parkeringsarealer.

Men vi gik ind i dette arbejde med håbet om, at vi kunne få en lempelse af reglerne for campingpladserne. Det ligger forslaget i punkt 9 ikke op til. Resten af rapporten har også kun få lempelser at tilbyde campingpladserne. Det vil sige, vi stadig står med et campingreglement og andre regler, som gør det svært at konkurrere med andre ferieformer og andre landes campingindustri.

Vi så helst, at hvis der gives tilladelse til stellpladser og dermed et discountcampingprodukt til autocampere, så vil campingpladserne også få lempet deres rammebetingelser, så det bliver muligt at satse på luksuscampingsegmentet. Fx i form af selvbestemmelse på udvikling af enhedspladserne: At der kan etableres luksusenheder med terrasser og diverse løse faciliteter som grill, haveborde eventuelt spa med mere. Løse træriste er ikke tilstrækkeligt.

Ligeledes så vi gerne at campering og lempelse af strandbeskyttelsesreglerne på lystbådehavne også leder til lempelser for campingpladser beliggende i kystnærhedszonen etableret før strandbeskyttelsesreglerne.

Ydermere er det ærgerligt, at der ikke gives en tydelig definition på, hvornår der er tale om campering versus parkering. Der ligger op til at autocampere under de nye regler for havne ved ophold kan slå solsejl ud og opsætte borde og stole. Men det ville være godt, hvis det blev gjort klart og tydeligt, at når markise, borde og stole er ude, så drejer det sig om camping.

Vi så gerne at forslaget i opsamlingspunkt 9 fra forrige udkast: "Arbejdsgruppen anbefaler endeligt?at det undersøges?om der kan indføres bedre mulighed for at indføre lokale forbud mod autocamperes ophold og overnatning bestemte steder; Lokale forbud skal i givet fald kunne besluttes af kommunerne?når der er saglige?herunder planlægningsmæssig begrundelse herfor; Det videre arbejde forudsætter?at andre myndigheder inddrages i forberedelsen af et forslag herom? ?bliver genindsat i den endelige rapport. Det er i branchens, borgernes, naturens og KLs interesse, at kommunerne har værktøjerne til at regulere parkering af autocampere og campingvogne, hvor det ikke er hensigtsmæssigt.

Erhvervet har flere gange indskærpet, at det er af yderste vigtighed at myndighederne og planstyrelsen hævder ordlyden i autocampernotatet: At der camperes, hvis der fremsættes stole, borde eller på anden vis hygges omkring autocamperen. Der bør en klar definition i campingreglementet hvornår der er tale om campingadfærd, så det kan foregå på steder, hvor camping er tilladt. Alternativet er, at en hvilken som helst lovlig parkeringsplads eller andet areal kan drives som en campingplads, i lighed med hvad der foregår i dag.

Med venlig hilsen

Niels Frederik Lund
Direktør
Camping Outdoor Danmark
Isabellahøj 3
7100 Vejle

Tlf. +45 44 11 59 89
nfl@campingoutdoordanmark.dk
www.codk.dk