



HOW TO INCREASE THE USE OF BUS AND COACH SERVICES TO SUPPORT TOURISM IN THE EU

CÓMO AUMENTAR EL USO DE
LOS SERVICIOS DE AUTOBÚS Y
AUTOCAR PARA APOYAR EL
TURISMO EN LA UE

February 2026 Febrero 2026

INDICE

- 1.. Introduction / Introducción
2. Buses and coaches, the invisible infrastructure of European tourism / Los autobuses y autocares, la infraestructura invisible del turismo europeo
3. Spain as an example: buses and coaches at the service of a tourist powerhouse / España como ejemplo: el autobús al servicio de una potencia turística
4. Regulatory and operational challenges that limit its potential / Retos regulatorios y operativos que limitan su potencial
5. Proposals for political and regulatory action at EU level / Propuestas de acción política y regulatoria a nivel de la UE
6. Conclusion / Conclusión

1. Introduction

1. Introducción

Buses and coaches are an essential pillar for the development of sustainable tourism in the European Union. Tourism represents 10.5% of the EU's GDP. But the contribution of buses and coaches to tourism goes far beyond mobility: it is a key tool for guaranteeing the right to mobility, territorial cohesion, tourism competitiveness, and the ecological transition.

In this context, buses and coaches play a direct role in achieving the Sustainable Development Goals (SDGs), especially SDG 11: Sustainable Cities and Communities, by ensuring safe, affordable, accessible, and sustainable transport systems for all. They are also fully aligned with the EU Urban Agenda, which recognizes public and collective transport as a key tool for reducing congestion, improving air quality, and promoting a more efficient mobility model.

At a time when the European Commission is preparing its future European Sustainable Tourism Strategy (2026), it is essential to recognize and reinforce the role of the buses and coaches as an invisible but indispensable infrastructure of European tourism.

El transporte en autobuses y autocares es un pilar esencial para el desarrollo del turismo sostenible en la Unión Europea. El turismo representa el 10,5 % del PIB de la UE. Pero la contribución de los autobuses y autocares al turismo va mucho más allá de la movilidad: es una herramienta clave para garantizar el derecho a la movilidad, la cohesión territorial, la competitividad turística y la transición ecológica.

En este contexto, los autobuses y autocares desempeñan un papel directo en la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), especialmente el ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles, al garantizar sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos. Asimismo, están plenamente alineados con la Agenda Urbana de la UE, que reconoce el transporte colectivo como un instrumento fundamental para reducir la congestión, mejorar la calidad del aire y fomentar un modelo de movilidad más eficiente.

En un momento en el que la Comisión Europea prepara su futura Estrategia Europea de Turismo Sostenible (2026), resulta imprescindible reconocer y reforzar el papel del autobús y el autocar como infraestructura invisible pero indispensable del turismo europeo.

2. Buses and coaches, the invisible infrastructure of European tourism

2. Los autobuses y autocares, la infraestructura invisible del turismo europeo

European tourism depends on a flexible, resilient, and high-capacity mobility network. In this ecosystem, buses and coaches are irreplaceable.

El turismo europeo depende de una red de movilidad flexible, resiliente y de gran capacidad. En este ecosistema, los autobuses y autocares son insustituibles:

2.1. Connectivity with airports and ports

- Nearly 1 billion air passengers traveled through European airports in 2024.
- In major European air hubs, buses and coaches are the main mode of collective transport for the first and last mile, especially towards regions without direct rail connections.
- In the port sector, cruise tourism —more than 7 million passengers annually in Europe— depends almost exclusively on coaches for shore excursions and transfers.

2.1. Conectividad con aeropuertos y puertos

- Casi 1.000 millones de pasajeros aéreos se movieron por aeropuertos europeos en 2024.
- En los grandes *hubs* aéreos europeos, los autobuses y autocares son el principal modo de transporte colectivo para la primera y última milla, especialmente hacia regiones sin conexión ferroviaria directa.
- En el ámbito portuario, el turismo de cruceros —más de 7 millones de pasajeros anuales en Europa— depende casi exclusivamente de autocares para excursiones en tierra y traslados.

2.2. Organized tourism and group travel

Coach tourism is one of the most established segments of European tourism:

- Cultural tours, organized trips, day trips, senior tourism and educational trips depend mainly on coaches.
- Its flexibility, capacity, and environmental efficiency make it the dominant mode for group tourism.

2.3. MICE Tourism (Meetings, Incentives, Conferences and Events)

Europe is a world leader in conference tourism. Cities like Paris, Barcelona, Vienna, and Madrid host thousands of international events every year. Transporting large numbers of conference attendees is only possible thanks to shuttle services and chartered coaches, which allow for peak demand to be met without clogging urban traffic.

2.2. Turismo organizado y viajes en grupo

El turismo en autocar constituye uno de los segmentos más consolidados del turismo europeo:

- Circuitos culturales, viajes organizados, excursiones de día, turismo senior y viajes educativos dependen mayoritariamente del autocar.
- Su flexibilidad, capacidad y eficiencia ambiental lo convierten en el modo dominante para el turismo colectivo.

2.3. Turismo MICE (reuniones, incentivos, congresos y eventos)

Europa es líder mundial en turismo de congresos. Ciudades como París, Barcelona, Viena o Madrid acogen miles de eventos internacionales cada año. El transporte de grandes volúmenes de congresistas solo es posible gracias a servicios lanzadera y autocares discrecionales, que permiten absorber picos de demanda sin colapsar el tráfico urbano.

2.4. Cultural, leisure and rural tourism

Festivals, concerts, sporting events, cultural routes, historic towns, and rural destinations rely on buses and coaches for accessibility. In many cases, coaches the only viable mode of collective transport, contributing to the fight against depopulation and to local economic development.

2.4. Turismo cultural, de ocio y rural

Festivales, conciertos, eventos deportivos, rutas culturales, pueblos históricos y destinos rurales dependen del autobús para ser accesibles. En muchos casos, el autocar es el único modo de transporte colectivo viable, contribuyendo además a la lucha contra la despoblación y al desarrollo económico local.



3. Spain as an example: buses and coaches at the service of a tourist powerhouse

3. España como ejemplo: el autobús al servicio de una potencia turística

Spain, where the use of buses and coaches accounts for 62% of all collective transport journeys, offers a clear example of the strategic role of buses and coaches in tourism:

- Tourism contributes more than 12% of the Spanish GDP, and almost a quarter of tourist spending (23.1%) is allocated to transport.
- More than 36 million passengers arrive or leave Spanish airports annually by bus and coach (10% of air passengers).
- Cruise tourism generates approximately 174 million euros in land transport, largely associated with coaches.
- Occasional transport linked to agencies and tour operators generates more than 625 million euros annually.
- Spain is the second country in Europe and third in the world in number of international congresses (ICCA).

España, donde el uso del autobús supone el 62 % de todos los viajes en transporte colectivo, ofrece un ejemplo claro del papel estratégico del autobús en el turismo:

- El turismo aporta más del 12 % del PIB, y casi una cuarta parte del gasto turístico (23,1 %) se destina al transporte.
- Más de 36 millones de pasajeros acceden o salen anualmente de aeropuertos españoles en autobús (10 % de los pasajeros aéreos).
- El turismo de cruceros genera cerca de 174 millones de euros en transporte terrestre, en gran medida asociado a autocares.
- El transporte discrecional vinculado a agencias y turoperadores factura más de 625 millones de euros anuales.
- España es el segundo país de Europa y tercero del mundo en número de congresos internacionales (ICCA).

This intensive use of buses and coaches is supported by a market organization based on a public-private partnership model, a capillary network connecting more than 8,000 population centers, and a concession framework that guarantees stability, quality, and territorial coverage. This model can serve as a reference for other Member States.

Este uso intensivo del autobús se apoya en un modelo de colaboración público-privada, una red capilar que conecta más de 8.000 núcleos de población y un marco concesional que garantiza estabilidad, calidad y cobertura territorial. Este modelo puede servir de referencia para otros Estados miembros.



4. Regulatory and operational challenges that limit its potential

4. Retos regulatorios y operativos que limitan su potencial

Despite its importance, the sector faces significant barriers:

4.1. *Taxation (VAT)*

- The VAT system based on kilometers traveled (Art. 48 of the VAT Directive) creates a high level of administrative complexity in cross-border services, unlike air or sea transport, which are exempt in international services.

4.2. *Urban regulatory fragmentation*

- The proliferation of Low Emission Zones (LEZs) and urban access restrictions with heterogeneous criteria between countries, regions and cities creates legal uncertainty and hinders tourism operations.

Pese a su importancia, el sector afronta importantes barreras:

4.1. *Fiscalidad (IVA)*

- El régimen de IVA basado en los kilómetros recorridos (art. 48 de la Directiva del IVA) genera una elevada complejidad administrativa en los servicios transfronterizos, a diferencia del transporte aéreo o marítimo, que está exento en servicios internacionales.

4.2. *Fragmentación normativa urbana*

- La proliferación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y restricciones de acceso urbano con criterios heterogéneos entre países, regiones y ciudades crea inseguridad jurídica y dificulta la operativa turística.

4.3. Shortage of drivers

- Over 80% of the sector's employment is for drivers. There is a staff shortage, exacerbated by the high average age of the workforce and a low replacement rate. Without drivers, there are no transport services.
- Access to the profession (driving licence + CPC) presents economic and administrative barriers that require a harmonized review at the European level.
- In this regard, initiatives such as the Talent Pool and the future Quality Jobs Roadmap can play a role, provided they address the problem of driver shortages.

4.4. Administrative complexity

- Regulations such as the posting of workers or occasional services with third countries are especially complex for a sector made up mostly of SMEs.

4.3. Escasez de conductores

- Más del 80 % del empleo del sector corresponde a conductores. Hay un problema de escasez de personal, agravado por elevada edad media de las plantilla y baja tasa de reposición. Sin conductores, no hay servicios de transporte.
- El acceso a la profesión (permiso + CAP) presenta barreras económicas y administrativas que requieren una revisión armonizada a nivel europeo.
- En este sentido, iniciativas como la Reserva de Talentos (*Talent Pool*) y la futura Hoja de Ruta de Empleos de Calidad pueden jugar un papel siempre que aborden la problemática de la escasez de conductores.

4.4. Complejidad administrativa

- Normas como el desplazamiento de trabajadores o los servicios discrecionales con terceros países resultan especialmente complejas para un sector formado mayoritariamente por pymes.

5. Proposals for political and regulatory action at EU level

5. Propuestas de acción política y regulatoria a nivel de la UE

5.1. Explicitly recognize buses and coaches in European tourism policy

- Integrate bus and coach transport as a strategic element in the future European Sustainable Tourism Strategy.
- Recognize their contribution to the decarbonization, accessibility and resilience of tourism.

5.2. Moving towards a more equitable tax system

- Evaluate a harmonization of VAT treatment in international road passenger transport, aligning it with other collective modes.
- Review the Energy Products Taxation Directive to equate the taxation of buses and coaches with that of other modes of public transport (Article 15.1.e) of Directive 2003/96).

5.1. Reconocer explícitamente al autobús en la política turística europea

- Integrar el transporte en autobús y autocar como elemento estratégico en la futura Estrategia Europea de Turismo Sostenible.
- Reconocer su contribución a la descarbonización, accesibilidad y resiliencia del turismo.

5.2. Avanzar hacia una fiscalidad más equitativa

- Evaluar una armonización del tratamiento del IVA en el transporte internacional de viajeros por carretera, alineándolo con otros modos colectivos.
- Revisar la Directiva de fiscalidad de productos energéticos para equiparar la fiscalidad del autobús con la de otros modos de transporte colectivo (artículo 15.1.e) de la Directiva 2003/96).

5.3. European framework for LEZs and access restrictions

- Develop a harmonized European framework for urban access restrictions and pricing systems, as already foreseen in the [2011 Transport White Paper](#) in its initiative no. 32.
- It is recommended that exclusive bus and coach access be established in those destinations that deserve environmental protection.

5.3. Marco europeo para ZBE y restricciones de acceso

- Desarrollar un marco europeo armonizado para las restricciones de acceso urbano y sistemas de tarificación, tal como ya preveía el [Libro Blanco del Transporte de 2011](#) en su iniciativa nº 32.
- Recomendar que se establezca el acceso exclusivo de autobuses en aquellos destinos que merezcan la protección del medio ambiente.



5.4. “Coach-friendly” cities

- Promote the concept of coach-friendly cities with at least: specific pick-up and drop-off zones, suitable parking and terminals, access protocols for conferences and large events...
- Recommend that local and regional authorities adopt infrastructure measures that are specific to the economic consistency, sustainability, business performance and stability of the occasional and tourist coach transport activity, establishing for this purpose strategic stops in areas of tourist interest and parking areas that serve to take advantage of the potential that tourism brings to sustainable development.
- To highlight and promote the role of transport infrastructure in improving traffic flows and making urban mobility more sustainable in order to have better and more efficient public transport services that contribute to the modal shift away from private vehicles (for example, bus-HOV lanes, modernization and redesign of terminals and interchanges, creation of park and ride areas, establishment of strategic stops for collective transport...).

5.4. Ciudades “coach-friendly”

- Impulsar el concepto de ciudades amigables para el turismo en autocar con al menos: zonas de parada y recogida específicas, aparcamientos y terminales adecuadas, protocolos de acceso para congresos y grandes eventos...
- Recomendar a las autoridades locales y regionales adoptar medidas en materia de infraestructura que sean específicas para la consistencia económica, sostenibilidad, rendimiento empresarial y estabilidad de la actividad del transporte discrecional y turístico, estableciendo para ello paradas estratégicas en zonas de interés turístico y áreas de aparcamiento que sirvan para aprovechar el potencial que el turismo aporta al desarrollo sostenible.
- Destacar y promover el papel de las infraestructuras de transporte en la mejora de los flujos de tráfico y en hacer más sostenible la movilidad urbana para disponer de servicios de transporte colectivo mejores y más eficientes que contribuyan al cambio modal desde el vehículo privado (por ejemplo, carriles bus-VAO, modernización y rediseño de terminales e intercambiadores, creación de zonas de aparcamiento disuasorio, establecimiento de paradas estratégicas para el transporte público...).

5.5. Intermodality and tourist hubs

- Promote the construction and modernization of bus and coach terminals at airports, ports and railway stations, facilitating connections with excursions and tourist circuits.
- Recommend giving priority access to buses and coaches to infrastructure used by other modes of transport, such as airports, to facilitate transfers and passenger pick-up and drop-off operations.
- In line with the recommendation of *Report on the application of Regulation (EU) No 181/2011 on the rights of bus and coach passengers and amending Regulation (EC) No 2006/2004 (COM(2016) 619 final)* to encourage local and national authorities and private investors to ensure multimodal connections between bus and coach stations and other modes of transport, particularly rail and regional and local transport at urban hubs, in accordance with the objectives of the TEN-T Regulation, and to renovate existing bus and coach stations or build new state-of-the-art stations that are also fully accessible to persons with disabilities or reduced mobility. These measures may be supported by the EU under the Connecting Europe Facility if the terminal in question is located at an urban transport hub of the trans-European network, or, failing that, under the European Structural and Investment Funds, which also support the development of public transport.

5.5. Intermodalidad y nodos turísticos

- Promover la construcción y modernización de terminales de autobuses en aeropuertos, puertos y estaciones ferroviarias, facilitando la conexión con excursiones y circuitos turísticos.
- Recomendar el acceso prioritario del autobús a infraestructura de otros modos, como es el caso de los aeropuertos, para facilitar los transbordos y las operaciones de recogida y dejada de viajeros.
- En línea con la recomendación del *Informe sobre la aplicación del Reglamento (UE) n.º 181/2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (COM (2016) 619 final)* animar a las autoridades locales y nacionales y a los inversores privados a garantizar la conexión multimodal de las estaciones de autobuses y autocares con otros medios de transporte, especialmente con el transporte ferroviario y el transporte regional y local en nodos urbanos, de conformidad con los objetivos del Reglamento RTE-T, así como a renovar las estaciones de autobuses y autocares existentes o a construir nuevas estaciones de vanguardia que también sean plenamente accesibles para las personas con discapacidad o con movilidad reducida. Estas medidas pueden recibir apoyo de la UE con cargo al instrumento de financiación denominado Mecanismo «Conectar Europa» si la estación en cuestión está situada en el nodo urbano de transporte de la red transeuropea, o en su defecto, a los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos, que también apoyan el desarrollo del transporte colectivo.

5.6. Drivers: Facilitating access to the profession

- Addressing the driver shortage with a European Plan focused on overcoming the administrative barriers and legal obstacles that prevent access to the profession for both European citizens and third-country nationals (in line with the study carried out by IRU for the European Commission “[Bus and truck drivers from third countries](#)”)
- Review and update European regulations on CPC training.
- Create a harmonized system for the recognition of driving licences from third countries and establish formulas for obtaining the CPC in those third countries that do not have it.
- Reducing the gap between education and effective access to employment.

5.6. Conductores: facilitar el acceso a la profesión

- Abordar la escasez de conductores con un Plan europeo enfocado en cómo superar las barreras administrativas y obstáculos legales que impiden el acceso a la profesión tanto de ciudadanos europeos como de nacionales de terceros países (en línea con el estudio realizado por IRU para la Comisión Europea “[Bus and truck drivers from third countries](#)”)
- Revisar y actualizar la normativa europea sobre formación CAP.
- Crear un sistema armonizado de reconocimiento de permisos de terceros países y establecer fórmulas para la obtención del CAP en aquellos terceros países que no lo tienen.
- Reducir la brecha entre formación y acceso efectivo al empleo.

5.7. European funding

Strengthen financial support for the bus and coach sector within the Multiannual Financial Framework and enable investments in accessible terminals and clean fleets through:

- Structural and Investment Funds for regional and urban development projects (ERDF, ESF, FC)
- Connecting Europe Facility and TEN-T
- Social Climate Fund and ETS II revenues

5.8. Better regulation

- Regulations such as those governing the posting of workers or occasional services with third countries are particularly complex for a sector comprised mainly of SMEs. The regulations affecting this sector should be included in the Better Regulation Agenda to facilitate administrative simplification in an industry made up primarily of SMEs, which find it more difficult to implement such complex rules.

5.7. Financiación europea

Reforzar el apoyo financiero al sector del autobús dentro del Marco Financiero Plurianual y permitir inversiones en terminales accesibles y flotas limpias a través de:

- Fondos Estructurales y de Inversión para proyectos de desarrollo regional y urbano (FEDER, FSE, FC)
- Mecanismo Conectar Europa y RTE-T
- Fondo Social para el Clima e ingresos del ETS II

5.8. Legislar mejor

- Normas como el desplazamiento de trabajadores o los servicios discrecionales con terceros países resultan especialmente complejas para un sector formado mayoritariamente por pymes. Se debe incluir la normativa que afecta al sector en la Agenda Legislar Mejor para realizar un ejercicio de simplificación administrativa en un sector compuesto mayoritariamente por Pymes al que le resulta más complicado aplicar normas tan complejas.

5.9 MICE Tourism

- To recommend that local and regional authorities develop a contingency plan and access protocol for buses and coaches carrying conference groups. This plan should regulate the entry and exit of passengers and the drop-off and pick-up of those attending, thus preventing traffic problems and chaotic situations. This measure is essential for promoting conference tourism in the EU.

5.10. Amendment to Regulation 561/2006

- To review Regulation 561/2006 on driving and rest times for occasional transport. The last modification was made in 2024, specifically for occasional transport. An assessment should be made of what has happened in these two years of application, and efforts should be made to introduce greater flexibility into the regulation to further decouple passenger transport from road freight transport.

5.9 Turismo MICE

- Recomendar a las autoridades locales y regionales el desarrollo de un plan de contingencia y protocolo de acceso para autobuses con grupos para Congresos que permita ordenar la entrada y salida y el depósito y recogida de personas para evitar problemas y situaciones caóticas de tráfico. Se trata de una medida fundamental para fomentar el turismo de Congresos en la UE.

5.10. Modificación Reglamento 561/2006

- Revisar el Reglamento 561/2006 sobre tiempos de conducción y descanso para el transporte discrecional. La última modificación se hizo en 2024, específicamente para transporte discrecional. Se debe evaluar qué ha pasado en estos dos años de aplicación y trabajar para introducir mayor flexibilidad en la norma para disociar aún más el transporte de viajeros del de mercancías por carretera.

5.11. School transport in Sustainable Urban Mobility Plans

- Promoting school transport as a key means of decongesting urban traffic is crucial, as its use contributes effectively and at a low social cost to improving urban traffic flow. Urban congestion during peak hours is partly due to the widespread use of private vehicles to drop off and pick up schoolchildren. Facilitating a widespread and efficient school transport model would save vehicles and reduce negative externalities such as time lost during peak hours, accidents, and emissions of greenhouse gases and other harmful pollutants (PM, NOx).
- Integrate school transport into Sustainable Urban Mobility Plans and create an appropriate regulatory framework to prioritize quality school transport services (for example, by promoting the establishment of a system that allows preferential access by bus and coach to educational centres, thus avoiding congestion of private vehicles at the entrance and making buses and coaches perceived as a serious and effective alternative for transporting children to educational centres).

5.11. Transporte escolar en Planes de Movilidad Urbana Sostenible

- Promover el transporte escolar como medio clave para descongestionar el tráfico urbano puesto que su uso contribuye, de forma eficaz y con un bajo coste social, a mejorar el tráfico urbano. La congestión urbana en hora punta se debe, en parte, al uso generalizado del vehículo privado para dejar y recoger a los escolares. Facilitar un modelo de transporte escolar generalizado y eficiente permitiría ahorrar vehículos y reducir externalidades como la pérdida de tiempo en hora punta, los accidentes y las emisiones de GEI y otras emisiones nocivas (PM, NOx).
- Integrar el transporte escolar en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible y crear un marco regulatorio adecuado para priorizar servicios de transporte escolar de calidad (por ejemplo, promoviendo el establecimiento de un sistema que permita el acceso preferente en autobús y autocar a los centros educativos, evitando así la congestión de vehículos privados en la entrada y haciendo que los autobuses y autocares se perciban como una alternativa seria y eficaz para el transporte de niños a los centros educativos).

5.12. Corporate Mobility Plans

- Promoting the development of Corporate/Mobility Management Plans as part of action "31. Urban Mobility Plans", in line with Initiative 31 of [the 2011 EU White Paper on Transport](#).

5.13. Discover-EU and IMSERSO

- Include bus and coach transport in the scope of EU initiatives that offer young people the opportunity to travel around Europe (in particular the DiscoverEU programme).
- Develop a European-level travel program for senior citizens, similar to those that exist in countries like Spain (IMSERSO, a holiday scheme for pensioners sponsored by the Spanish Government).

5.12. Planes de transporte al trabajo

- Fomento de la elaboración de Planes de Gestión Corporativa/de Movilidad como parte de la acción "31. Planes de Movilidad Urbana", al hilo de la Iniciativa 31 del [Libro Blanco de la UE sobre el Transporte de 2011](#).

5. 13. Discover-EU e IMSERSO

- Incluir al transporte en autobús en el ámbito de aplicación de iniciativas de la UE que ofrecen la oportunidad de viajar por Europa a jóvenes (en particular el programa DiscoverEU).
- Desarrollar programa de viajes a nivel europeo para personas de tercera edad como existen en países como España (IMSERSO).

5.14 Exporting good practices

- Promote the Spanish model of public-private collaboration and capillary network on buses and coaches as a European reference to strengthen territorial cohesion and sustainable tourism.

5.15 Public Procurement

- The revision of EU Public Procurement Directives will be crucial to increase the use of bus and coach services, particularly regarding the tendering procedures by public authorities of bus and coach services not covered by Regulation (EC) No 1370/2007.

5. 14 Exportar buenas prácticas

- Promover el modelo español de colaboración público-privada y red capilar en el autobús como referencia europea para fortalecer la cohesión territorial y el turismo sostenible.

5.15. Contratación Pública

- La revisión de las Directivas de Contratación Pública de la UE tendrá su peso a la hora de aumentar el uso de servicios de autobús para apoyar el turismo, especialmente en la contratación por parte de las autoridades públicas de aquellos servicios de transporte en autobús y autocar no cubiertos por el Reglamento CE nº 1370/2007.

5.16. Sustainability

- In initiatives such as CountEmissionsEU and within the framework of the future 2040 Climate Law, buses and coaches can strengthen their role as a benchmark for low-emission public and collective transport by enabling transparent and comparable measurement of their high environmental efficiency per passenger. These instruments offer an opportunity to highlight the value of road transport compared to more carbon-intensive modes, incentivizing its selection by tour operators and travelers. Integrated into the European strategy for sustainable tourism, buses and coaches can become a key driver for the genuine decarbonization of tourist mobility.

5.16 Sostenibilidad

- En iniciativas como CountEmissionsEU y en el marco de la futura Ley del Clima 2040, el autobús y el autocar pueden reforzar su papel como referencia del transporte colectivo de bajas emisiones, al permitir una medición transparente y comparable de su elevada eficiencia ambiental por pasajero. Estos instrumentos ofrecen la oportunidad de poner en valor el transporte colectivo por carretera frente a modos más intensivos en carbono, incentivando su elección por parte de operadores turísticos y viajeros. Integrados en la estrategia europea de turismo sostenible, los autobuses y autocares pueden convertirse en una palanca clave para la descarbonización real de la movilidad turística.

6. Conclusion

6. Conclusión

There is no sustainable tourism in Europe without efficient collective transport. Buses and coaches constitute the invisible infrastructure that keeps European tourism running, connecting destinations, reducing emissions, and ensuring accessibility for millions of people.

Recognizing their role, removing regulatory barriers and strengthening their integration into European policies is not just a mobility measure: it is a strategic decision for the future of tourism, social cohesion and sustainability in the European Union.

No hay turismo sostenible en Europa sin transporte colectivo eficiente. Los autobuses y autocares constituyen la infraestructura invisible que mantiene en funcionamiento el turismo europeo, conectando destinos, reduciendo emisiones y garantizando accesibilidad para millones de personas.

Reconocer su papel, eliminar barreras regulatorias y reforzar su integración en las políticas europeas no es solo una medida de movilidad: es una decisión estratégica para el futuro del turismo, la cohesión social y la sostenibilidad en la Unión Europea.



Méndez Álvaro, 83. Oficina 14 | Madrid 28045
T. 914 319 864 | E. confebus@confebus.org
www.confebus.org

