

8. oktober 2025

## Høringsnotat om forslag til lov om ophævelse af 37 love på Transportministeriets område

### Indholdsfortegnelse

Høringsnotat om forslag til lov om .....	1
1. Høringen .....	1
1.1. Høringsperiode .....	1
1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v. ....	2
2. Høringssvarene .....	5
2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget .....	6
2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget .....	7
2.2.1. Ophævelse af yderligere love .....	7
2.2.2. Ophævelse af love med bestemmelser om statens overtagelsesret .....	8
3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet .....	9

### 1. Høringen

#### 1.1. Høringsperiode

Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om ophævelse af 37 love på Transportministeriets område har i perioden fra den 25. juni 2025 – 22. august 2025 (58 dage) været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 25. juni 2025 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.



Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 25. juni 2025.

*1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.*

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringsspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringssparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag. Det bemærkes, at oversigten er tilpasset i forlængelse af enkelte høringssparters orientering om navneskift, således at høringssparternes nye navne indgår. Høringsspart, som er ophørt, er ikke medtaget.

Derudover er der på egen foranledning fremsendt høringssvar fra Michael Andersen og Christian Schmidt.

Høringspart	Hørings-svar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger	Ønsker ikke at afgive høringssvar
Ankenævnet for Bus, Tog og Metro				
Arriva Danmark A/S				
AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening)				
AutoBranchen Danmark				
Banedanmark				
Bilbranchen				



Bornholmstrafik- ken Holding A/S				
Danmarks Motor Union				
Danmarks Skibs- mæglerforening				
Dansk Bilbran- cheråd				
Dansk Forening for International Motorkøretøjs- forsikring (DFIM)				
Dansk Jernbane- forbund				
Dansk Jernbane- Klub				
Dansk Mobilitet				
Dansk Person- Transport				
Dansk Transport og Logistik – DTL				
Dansk Vejfor- ening				
Danske Havne				
Danske Havne- virksomheder, Brancheforenin- gen				
Danske Regioner				



Danske Side- vogns Klub				
DB Cargo Scan- dinavia A/S				
DI Transport				
DSB	X		X	
DTU Transport				
Forenede Danske Motorejere - FDM				
Fynbus				
HK Trafik og Jernbane				
Jernbanenævnet				
Lokaltog A/S				
Metroselskabet I/S	X		X	
Midtjyske Jern- baner				
Midttrafik	X			
Movia				
Nordjyske Jern- baner				
Region Hoved- staden				
Region Midtjyl- land				



Region Nordjylland				
Region Sjælland				
Region Syddanmark				
Rådet for Sikker Trafik				
Sund & Bælt Holding A/S				
Sydtrafik				
Trafikforbundet				
Trafikselskaberne i Danmark				
Trafikstyrelsen				
Udviklingsselskabet By & Havn I/S				
Vejdirektoratet				
Vestbanen A/S				
Aarhus Letbane I/S				

## 2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne hørings-svar om udkastet til lovforslag.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.



Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne hørings-svar, men er foretaget på Transportministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

### *2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget*

Michael Andersen og Christian Schmidt bakker op om lovforslaget og om Transportministeriets fortsatte oprydning i forældede love.

Christian Schmidt fremkommer med en række forslag til opbygning og udformning af Transportministeriets fremtidige lignende lovforslag ligesom, at der foreslås forbedringer vedrørende visse loves tilgængelighed på platformen statens juridiske online informationssystem Retsinformationen.

Det foreslås yderligere, at lovforslagets § 8 udgår, da det er en ændringslov.

Det nævnes samtidig, at der i lovforslagets almindelige bemærkninger punkt 2.1.8.1 nævnes om § 13 i lov nr. 156 af 27. maj 1908 om nye jernbaneanlæg m.v., at bemyndigelsen til at meddele af eneret til anlæg af de i lovens § 6 nævnt jernbaner udløber 1. april 1925. Denne dato er ved § 5 i lov nr. 185 af 20. marts 1918 om forskellige privatbaneanlæg ændret til 1. april 1935. I punkt 2.1.9.2 nævnes, at bemyndigelsen gælder indtil 1. april 1925, hvilket således ikke er korrekt.

Derudover spørges der om, hvorvidt de øvrige eksisterende ældre love på Transportministeriets område, der ikke er nævnt i lovforslaget, også skal ophæves.

Der foreslås ligeledes diverse forbedringer af visse loves og ændringsloves tilgængelighed på statens juridiske online informationssystem Retsinformation.

*Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at yderligere ældre love på Transportministeriet område, der ikke er nævnt i*



*lovforslaget, ikke vurderes at skulle ophæves på nuværende tidspunkt. Transportministeriet vil videreformidle bemærkningerne vedrørende statens juridiske online informationssystem Retsinformation til Justitsministeriet, der er rette myndighed.*

*For så vidt angår bemærkningen til lovforslagets § 8, er Transportministeriet enig i, at ændringslove normalt ikke ophæves særskilt, og at bestemmelsen derfor er unødvendig, eftersom den lov, ændringsloven ændrer i, også ophæves med lovforslaget. Lovforslagets § 8 er derfor taget ud af det endelige lovforslag.*

*For så vidt angår datoen nævnt i lovforslagets almindelige bemærkninger punkt 2.1.8.1 er ministeriet enig i, at den korrekte dato er 1. april 1935. Dette er justeret i lovforslaget.*

*Transportministeriet vil derudover have diverse forbedringsforslag med i et evt. videre arbejde med lignende lovforslag.*

## *2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget*

### *2.2.1. Ophævelse af yderligere love*

Michael Andersen foreslår, at lov af 14. december 1857 indeholdende nogle Forskrifter om Gader, Veie og Vandløb i København også bør ophæves. Derudover foreslås ophævelse og øvrige ændringer af en række andre love, som ikke hører under Transportministeriets område.

Christian Schmidt foreslår yderligere ophævelse af en række konkrete love under Transportministeriets ressort:

- lov nr. 56 af 25. marts 1872 om anlæg og drift af en lolland-falstersk jernbane
- lov nr. 54 af 29. marts 1904 om Københavns personbane-gård m.m.
- lov nr. 240 af 7. juni 1972 om videreførelse af Køgebugtbanen fra Vallensbæk til Køge.
- lov nr. 72 af 4. februar 1998 om visse hovedlandevejsstrækninger.

*For så vidt angår **lov af 14. december 1857 indeholdende nogle Forskrifter om Gader, Veie og Vandløb i København**, er det ministeriets vurdering, at loven på nuværende tidspunkt ikke skal ophæves.*



*I den tidligere privatvejslov 70 var en ændring af lov af 14. december 1857, hvor man affattede lovens § 8, stk. 1, således:*

*”Det påhviler ejerne af de til en privat gade, vej, plads eller sti grænsende ejendomme at forsyne gaden med forsvarligt afløb for gaden og for de ved gaden liggende bygninger, når dette ikke tilstrækkeligt afledes på anden måde. Magistraten bestemmer, på hvilken måde de til gaderne hørende vandløb skal istandsættes og vedligeholdes, hvilken andel af arbejdet hver enkelt ejer skal lade udføre, og hvornår det skal være fuldført. Udføres arbejdet ikke, foranstalter magistraten det udført for vedkommendes regning.”*

*I bemærkningerne til loven (fra 1971) står der i de specielle bemærkninger til § 70, at ”Vandløbsbestemmelsen i den københavnske lovs § 8 må bibeholdes, medens paragraffen i øvrigt ophæves, jfr. § 69, stk. 3.”*

*Med den ”nye” privatvejslov fra 2010 har man ikke forholdt sig til den gamle lov fra 1857, hvorfor en evt. ophævelse kræver grundig undersøgelse. Loven ophæves derfor ikke på nuværende tidspunkt.*

*For så vidt angår **lov nr. 54 af 29. marts 1904 om Københavns personbanegård** er det Transportministeriets vurdering, at loven ikke skal ophæves på nuværende tidspunkt. Lovens § 4 indeholder bestemmelse om skatter, afgifter og byrder i henhold til de grunde og bygninger, der benyttes eller er erhvervet i statsøjemed. Det kan derfor ikke udelukkes, at loven fortsat vil finde anvendelse, hvorfor det ikke vil blive foreslået at ophæve denne lov. Lov nr. 54 af 29. marts 1904 om Københavns personbanegård medtages derfor ikke i lovforslaget.*

*For så vidt angår **lov nr. 56 af 25. marts 1872 om anlæg og drift af en lolland-falstersk jernbane, lov nr. 240 af 7. juni 1972 om videreførelse af Køgebugtbanen fra Valensbæk til Køge og lov nr. 72 af 4. februar 1998 om visse hovedlandeveisstrækninger** er Transportministeriet enig i, at de tre love med fordel også kan ophæves. Disse love er derfor tilføjet i det endelige lovforslag.*

*2.2.2. Ophævelse af love med bestemmelser om statens overtagelsesret*

Midttrafik bemærker, at flere af de love, som foreslås ophævet, indeholder bestemmelser om statens adgang til vederlagsfri overta-





gelse af privat jernbaneinfrastruktur ved nedlæggelse, og at en ophævelse heraf kan medføre en ændring i den retlige situation. Midttrafik efterspørger klarhed om fremtidig håndtering af en sådan nedlæggelse af privat jernbaneinfrastruktur.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der er tale om seks love, som indeholder bestemmelser om statens adgang til vederlagsfri overtagelse af privat jernbaneinfrastruktur ved nedlæggelse. Det er Transportministeriets vurdering, at disse love ikke længere er relevante.*

*Ministeriet kan bekræfte, at en ophævelse af lovene vil være en materiel ændring af den gældende retstilstand, da staten herved vil give afkald på retten til, ved privatbanernes nedlæggelse, vederlagsfrit at overtage den pågældende jernbaneinfrastruktur.*

*Hvis der skulle opstå et efterfølgende ønske om, at staten kan overtage jernbaneinfrastrukturen, fx. i forbindelse med en omorganisering af den kollektive transport, vil en overdragelse kunne løses på anden vis, fx ved en ny særskilt lovgivning, idet der i så fald må forventes alligevel at skulle ske en justering af bl.a. jernbaneloven.*

*Transportministeriet skal i den forbindelse påpege, at ophævelsen af disse love ikke påvirker den eksisterende infrastrukturen, herunder drifts- og vedligeholdelsesforpligtelser for banestrækningen. Det drejer sig alene om statens overtagelsesret ved fremtidig nedlæggelse af privat jernbaneinfrastruktur.*

### **3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet**

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

- Lovforslagets § 8 er udgået.
- I punkt 2.1.8.1 er datoen den 1. april 1925 ændret til den 1. april 1935.
- Lov nr. 56 af 25. marts 1872 om anlæg og drift af en lolland-falstersk jernbane, lov nr. 240 af 7. juni 1972 om videreførelse af Køgebugtbanen fra Vallensbæk til Køge og lov nr. 72 af 4. februar 1998 om visse hovedlandeveisstrækninger er tilføjet lovforslaget.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.