

6. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget har ikke EU-retlige aspekter.

7. Høring

Lovforslaget er sendt i høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår nedenfor. Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til. Følgende myndigheder og organisationer er blevet hørt:

Kommunernes Landsforening, Danske Regioner, Trafikselskabet Movia, DSB og DSB S-tog A/S, Metroselskabet By & Havn, Metro Service, Dansk Industri, Arriva Tog Danmark, Railion Denmark A/S, CFL Cargo Danmark ApS, Hovedstadens Lokalbanel A/S, Lokalbanel A/S, Nordjyske Jernbaner A/S, Aktieselskabet Hads-Ning Herreders Jernbane, Vestsjællands

Lokalbanel A/S, Aktieselskabet Lollandsbanen, Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S, Vestbanen A/S c/o Sydtrafik, Dansk Jernbaneforbund, Jernbanernes Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Statsansattes Kartel (STK), Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, HK Trafik og Jernbane, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, NOAH Trafik, Trafikforbundet, Danske Erhverv, Brancheforeningen Danske Advokater, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, AKT, Dansk Transport & Logistik, Fælles Fagligt Forbund 3F, Teknisk Landsforbund, Dansk Vejforening, Forenede Danske Motorejere (FDM), HIS, Handelstransport- og serviceerhvervene, Kommunal Teknisk Chefforening, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Dansk Cyklist Forbund, Danmarks Naturfredningsforening, Danske Busvognmænd.

8. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet og borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget har ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1, 2, 4, 6 og 7

Det foreslås at anvende betegnelsen jernbaneinfrastrukturforvalter i § 84, § 86 og § 87 i stedet for jernbanestyrelse/jernbane i overensstemmelse med gældende praksis i forbindelse med anvendelse af bestemmelserne i loven, og således at terminologien bringes i overensstemmelse med de begreber, som anvendes i jernbaneloven.

Til nr. 3

Det foreslås, at den gældende bestemmelse om, at vejbestyrelsen eller vejmyndigheden udarbejder forslag om nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler i § 86, stk. 1, ophæves. Forslaget er i stedet at give ministeren en bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om godkendelse.

I medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil der i samarbejde med de involverede myndigheder blive fastsat en bekendtgørelse, hvorefter det er jernbaneinfrastrukturforvalteren, som stiller forslag om sikkerhedsforanstaltningerne. Jernbaneinfrastrukturforvalteren, der i forvejen er ansvarlig for sikkerheden i jernbaneoverkørslen efter gældende EU-direktiver, bør også være den, som sørger for, at der udarbejdes forslag vedrørende sikkerheden, ligesom at den fornødne myndighedsgodkendelse indhentes.

Forslaget vil ikke betyde store praktiske ændringer, idet jernbaneinfrastrukturforvalteren (Banedanmark for så vidt angår statens jernbaner) allerede udarbejder forslag om sikkerheden i jernbaneoverkørslen.

Det er fastsat i § 85 i lov om offentlige veje, at sikkerhedsforanstaltningerne eksempelvis er oversigtsarealer, lyssignaler og automatiske bomanlæg. I den nye bekendtgørelse vil det være hensigtsmæssigt præcist at definere, hvad der hører til jernbaneinfrastrukturforvalters ansvarsområde (selve jernbaneoverkørslen med de sikkerhedsforanstaltninger, der er nødven-