



Fremsat den 6. oktober 2021 af transportministeren (Benny Engelbrecht)

## Forslag

til

# Lov om ændring af jernbaneloven, lov om elektrificering af jernbanen og ligningsloven

(Fravigelse af støjkrav i forbindelse med jernbaneprojekter i særlige tilfælde og kompensation herfor)

### § 1

I jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 434 af 16. marts 2021, foretages følgende ændring:

1. Efter § 37 indsættes før overskriften før § 38:

#### »Fravigelse af støjkrav

§ 37 a. Transportministeren kan efter forhandling med miljøministeren bestemme, at krav, påbud eller forbud efter lov om miljøbeskyttelse, og regler fastsat i medfør heraf, om støj ikke finder anvendelse, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et jernbaneprojekt.

§ 37 b. Transportministeren kan i forbindelse med afgørelse truffet i henhold til § 37 a efter anmodning give tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojekter omfattet af § 37 a, der udføres i nattetimerne og skønnes at støje over, hvad der må anses som tåleligt.

Stk. 2. Beløb ydet efter reglerne i stk. 1 indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om rammerne for den kompensation, der tilbydes, jf. stk. 1.«

### § 2

I lov nr. 609 af 12. juni 2013 om elektrificering af jernbanen, som ændret ved § 5 i lov nr. 658 af 8. juni 2016 og § 5 i lov nr. 1730 af 27. december 2016, foretages følgende ændring:

1. Efter § 14 indsættes før overskriften før § 15:

#### »Fravigelse af støjkrav

§ 14 a. Transportministeren kan efter forhandling med miljøministeren bestemme, at krav, påbud eller forbud efter lov om miljøbeskyttelse, og regler fastsat i medfør heraf, om støj ikke finder anvendelse, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et jernbaneprojekt.

§ 14 b. Transportministeren kan i forbindelse med afgørelse truffet i henhold til § 14 a efter anmodning give tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojekter omfattet af § 14 a, der udføres i nattetimerne og skønnes at støje over, hvad der må anses som tåleligt.

Stk. 2. Beløb ydet efter reglerne i stk. 1 indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om rammerne for den kompensation, der tilbydes, jf. stk. 1.«

### § 3

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1735 af 17. august 2021, foretages følgende ændring:

1. I § 7 indsættes som nr. 37:

»37) Kompensation efter § 37 b i jernbaneloven og § 14 b i lov om elektrificering af jernbanen.«

### § 4

Loven træder i kraft den 1. januar 2022.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
  - 2.1 Fravigelse af støjkrav i forbindelse med jernbaneprojekter
    - 2.1.1. Gældende ret
    - 2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.2. Skattefritagelse ved udbetaling af kompensation
    - 2.2.1. Gældende ret
    - 2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. Regionale konsekvenser herunder for landdistrikterne
4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Klima- og miljømæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10. Sammenfattende skema

### 1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at give transportministeren hjemmel til at fravige reglerne i miljøbeskyttelsesloven (lovbekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019 med senere ændringer), samt regler fastsat i medfør heraf, om støj med henblik på, at sikre at jernbaneprojekter kan udføres uden væsentlig forsinkelse eller fordyrelse og på ensartede vilkår på tværs af kommunegrænser.

Ved lovforslaget foreslås derfor i jernbaneloven (lov nr. 686 af 27. maj 2015 med senere ændringer) og lov om elektrificering af jernbanen, herefter benævnt elektrificeringsloven (lov nr. 609 af 12. juni 2013 med senere ændringer) indsat en bestemmelse om, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan bestemme, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven, og regler fastsat i medfør heraf, om støj ikke finder anvendelse i det omfang, det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et nærmere defineret jernbaneprojekt.

Derudover foreslås indsat en bestemmelse i jernbaneloven og elektrificeringsloven, der giver transportministeren mulighed for at træffe afgørelse om at tilbyde kompensation, hvor der er tale om meget støjende arbejder. De nærmere regler herom fastsættes ved bekendtgørelse. Bestemmelsen forventes delegeret til Banedanmark. Ordningen vil omfatte de beboere, der er berørt af meget støjende arbejder, der udføres om natten.

For at sikre, at den kompensation, som Banedanmark yder

efter den foreslåede ordning, i alle tilfælde vil være skattefri for modtageren, foreslås samtidig en ændring af ligningsloven (lovbekendtgørelse nr. 1735 af 17. august 2021).

### 2. Lovforslagets hovedpunkter

#### 2.1. Fravigelse af støjkrav i forbindelse med jernbaneprojekter

##### 2.1.1. Gældende ret

Miljøbeskyttelsesloven har til formål at medvirke til at værne om natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet, jf. § 1, stk. 1.

Efter miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, kan de enkelte kommuner i forbindelse med offentlige bygge- og anlægsarbejder give påbud om, at støjforurening skal nedbringes, herunder påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. På baggrund af denne bestemmelse og på baggrund af miljøaktivitetsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 844 af 23. juni 2017 om miljøregulering af visse aktiviteter) kan kommunerne således fastsætte vilkår for udførelsen af støjende anlægsarbejder på jernbanen.

Efter miljøaktivitetsbekendtgørelsens § 21 er administrativ klageadgang af sådanne kommunale afgørelser afskåret. Afgørelser efter miljøbeskyttelseslovens § 42 kan påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet.

Der er efter gældende ret ikke hjemmel i jernbaneloven eller

elektrificeringsloven til at fravige krav, påbud eller forbud om støj, i forbindelse med jernbaneprojekter, der udspringer af disse love. Der er som følge heraf heller ikke gældende regler om mulighed for kompensation ved sådanne fravigelser.

Der kan imidlertid henvises til en række anlægslove, hvor der findes regler herom. Dette er bl.a. tilfældet for lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge, lov nr. 1542 af 13. december 2016 om etablering af en ny jernbane til Aalborg Lufthavn med tilhørende anlæg, lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark med tilhørende bekendtgørelse nr. 1196 af 4. juni 2021 om kompensation som følge af forurening og gener fra visse arbejder i forbindelse med anlæg af Femern Bælt-tunnelen samt bekendtgørelse nr. 1197 af 4. juni 2021 om forurening og gener fra visse arbejder i forbindelse med anlæg af Femern Bælt-tunnelen og lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring med senere ændringer bl.a. lov nr. 748 af 25. juni 2014 og tilhørende bekendtgørelse nr. 1804 af 21. december 2018 om forurening og gener fra anlægget af Cityringen samt bekendtgørelse nr. 768 af 25. juni 2014 om kompensation, genhusning og overtagelse som følge af forurening og gener fra anlægget af Cityringen med senere ændringer.

### *2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Den eksisterende praksis med kommunale påbud om, at støjforurening skal nedbringes, er uhensigtsmæssig, idet jernbaneprojekter ofte udføres på tværs af mange kommunegrænser og dermed vil risikere at blive udført under vidt forskellige krav fastsat af de enkelte kommuner. Dette kan efter omstændighederne medføre væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af en række jernbaneprojekter, ligesom det ofte vil være forbundet med betydelige gener for såvel togoperatører samt rejsende.

Kommunale støjvilkår kan i nogle tilfælde medføre, at arbejder relateret til jernbaneprojekter ikke kan gennemføres som projekteret og planlagt, hvis kravene til reducere af støjen fastsættes meget restriktivt.

En prøvelse af kommunale afgørelser med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42 kan ofte ikke ske inden selve arbejdernes planlagte udførelse, idet klageinstansen ofte har en sagsbehandlingstid på 1-2 år. Bandedanmark er derfor nødsaget til enten at følge restriktive krav om støj eller udskyde projekterne. I nogle tilfælde er det dog ikke en reel mulighed at følge sådanne restriktive krav om for eksempel udførelse af arbejderne i dagtimerne, da det vil betyde en væsentlig forlængelse af projekterne med flere sporspæringer til følge, som ikke vil kunne ske rettidigt inden for de nuværende lovgivningsmæssige rammer eller aftaler med jernbanevirksomhederne.

I forbindelse med udførelsen af store jernbaneprojekter skal

der findes en balance mellem på den ene side fremdriften af projektet samt omkostninger forbundet hermed og på den anden side miljømæssige hensyn til f.eks. støj og vibration i forhold til naboer til projektet. For jernbaneprojekter kan dette især være et problem, da mange arbejder udføres om natten af hensyn til, at jernbanetrafikken ikke skal afbrydes i dagtimerne.

Lovforslaget har ikke til hensigt at foretage væsentlige ændringer i forhold til miljøbeskyttelsesloven eller kommunernes rolle og ansvar som støjmyndigheder. Tværtimod er hensigten med nærværende lovforslag, at der alene skal ske fravigelse af krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven, og regler fastsat i medfør heraf, om støj i det omfang, det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et nærmere defineret jernbaneprojekt.

Ordningen, hvorefter miljøbeskyttelsesloven vil kunne fraviges, omfatter alene situationer, hvor det vil være nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af bestemte jernbaneprojekter. Lovforslagets bestemmelser forventes således at have et snævert anvendelsesområde.

Kompensationsordningen foreslås indført, da de arbejder, der typisk udføres som led i baneprojekter, ofte kun er af meget støjende karakter i kortvarige tidsrum. Den foreslåede ordning tager sigte på at afhjælpe dem, der er allerværst ramt, mens almindelige, støjende arbejder generelt må anses for at skulle accepteres af borgere, der er naboer til jernbanen. Ordningen foreslås indført således, at den giver valgfrihed mellem midlertidigt ophold uden for eget hjem og kontant kompensation. Dette sikrer, at ordningen indeholder en vis fleksibilitet for såvel naboerne som anlægsmyndigheden. Således kan der opstå tilfælde, hvor borgernes mulighed for enkeltstående overnatninger uden for eget hjem er begrænset, ligesom anlægsmyndigheden kan have vanskeligheder ved at finde egnede overnatningsmuligheder i rimelig nærhed af naboernes hjem. Det er kun fysiske personer, som foreslås omfattet af ordningen om tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation. Personer og selskaber, som driver erhverv m.v. i nærheden af sådanne arbejder, vil således ikke være omfattet af ordningen.

Idet lovforslaget vedrører jernbaneloven og elektrificeringsloven, er den geografiske udstrækning af de omfattede jernbaneprojekter mere udstrakt end ved projekter med hjemmel i anlægslovene. Det betyder alt andet lige, at intensiteten og den tidsmæssige udbredelse af meget støjende arbejder er mindre. På den baggrund er det hensigten at etablere en enkel og gennemskuelig mulighed for at tilbyde midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation som et konkret afhjælpende tiltag for natarbejder.

Jernbanearbejderne tilrettelægges med mindst mulig gene for naboer til projekterne for øje. I praksis er det ved et større jernbaneprojekt imidlertid vanskeligt at holde sig under, hvad der normalt anses for at være tålelige støj- og vibrationsgrænser. Der er begrænsede muligheder for at bruge

mindre støjende arbejdsprocesser, og arbejdet må på grund af jernbanens placering i visse tilfælde udføres tæt på boligområder. Hertil kommer, at nogle typer af støjende arbejder skal gennemføres i tidsmæssig sammenhæng og således ikke kan stoppes ved almindelig arbejdstids ophør. Derudover er det nødvendigt at tage hensyn til afviklingen af togtrafikken ved planlægningen af arbejderne. Der kan derfor opstå behov for, at visse arbejder gennemføres uden for dagtimerne.

For at forberede naboerne på gener fra støj og vibrationer informerer Banedanmark løbende om arbejdet. Hvis arbejderne forventes at overskride, hvad der må anses for at være tåleligt, indeholder informationen også en varsel om, hvornår støjgener forventes. Det foreslås, at berørte naboer i de tilfælde, hvor transportministeren har truffet afgørelse om, at en kommunes afgørelse tilsidesættes, kan tilbydes midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation. Med hensyn til det nærmere indhold af lovforslagets § 1, nr. 1, og § 2, nr. 1, henvises til lovforslagets specielle bemærkninger. Transportministerens kompetence vedrørende tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation forventes delegeret til Banedanmark.

Det er ikke med lovforslaget tiltænkt at ændre på de eksisterende kompetenceforhold i forhold til fastsættelse af tålegrænser for støj, der varetages af domstolene og i visse tilfælde af Ekspropriationskommissionerne. Ekspropriationskommissionerne er uafhængige instanser, der efter bemyndigelse fra transportministeren behandler forslag om ekspropriation og fastsætter erstatning for de ekspropriationer, som foretages i henhold til ekspropriationsloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom med senere ændringer).

Den foreslåede ordning om tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation finder alene anvendelse på de enkeltstående situationer, hvor transportministeren har truffet afgørelse om at krav, påbud eller forbud efter lov om miljøbeskyttelse, og regler fastsat i medfør heraf, om støj, ikke finder anvendelse. En sådan afgørelse vil som konsekvens gå forud for og evt. træde i stedet for en allerede afsagt kommunal afgørelse med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42 vedrørende støj. Ordningen påvirker dog ikke domstolenes og Ekspropriationskommissionernes kompetence til at fastsætte erstatning for naboretlige gener.

Med ændringen søges det sikret, at de nødvendige jernbaneprojekter gennemføres rettidigt, og at de berørte naboer, der påvirkes af støj, aflastes.

Den foreslåede ordning er som udgangspunkt tiltænkt alene at gælde for støjende anlægsarbejder. En forudsætning for, at den foreslåede ordning om tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation træder i kraft, er imidlertid, at de støjende arbejder er omfattet af miljøbeskyttelseslovens regler, herunder miljøaktivitetsbekendtgørelsens § 2, og således er anmeldt til kommu-

nen. Af pågældende regelsæt fremgår, at alene anlægsstøj er omfattet. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at nogle typer fornyelses- og vedligeholdelsesprojekter har en sådan størrelse, varighed og karakter, at de må anses for at være omfattet af regelsættet og dermed potentielt kan udløse, at ordningen om tilbud om midlertidigt ophold eller kontant kompensation træder i kraft. Der skal dog under alle omstændigheder være tale om, at sådanne typer arbejder væsentligt forsinkes eller fordyres, før ordningen kan gælde for sådanne arbejder. Som udgangspunkt er kommunerne myndighed for at afgøre, hvilke typer støjende arbejder der skal anmeldes i henhold til henholdsvis miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør heraf.

## 2.2. Skattefritagelse ved udbetaling af kompensation

### 2.2.1. Gældende ret

Efter gældende ret er erstatninger, der udbetales som en løbende ydelse, skattepligtige for modtageren, uanset hvad den løbende ydelse tjener som erstatning for. Udbetales erstatningen som et engangsbeløb, afhænger den skattemæssige behandling for modtageren af, hvilke tab eller hvilken skade erstatningen er kompensation for. Hvis erstatningen er en kompensation for en del af indkomstgrundlaget, er den skattefri. Ved erhvervelse af en erstatningssum, der dækker et formuetab, er det afgørende for skattefriheden, at der sker en sumudbetaling, evt. i form af en ratevis betaling af et beløb, der er fastsat på forhånd.

### 2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det vurderes hensigtsmæssigt, at kompensationen i medfør af den foreslåede ordning i alle tilfælde vil være skattefri for modtageren. Da kompensationen i øvrigt udmåles under forudsætning om skattefrihed, foreslås der med dette lovforslag indført en regel i ligningsloven om, at kompensation efter regler udstedt i medfør af den foreslåede § 37 b i jernbaneloven og den foreslåede § 14 b i lov om elektrificering af jernbanen i alle tilfælde gøres skattefri for modtageren. Skattefriheden gælder, uanset om kompensationen ydes i form af midlertidigt ophold uden for eget hjem eller som kontant kompensation.

## 3. Regionale konsekvenser herunder for landdistrikterne

Lovforslaget kan medføre væsentlige konsekvenser for borgere, der bor i visse dele af de regioner, der er berørt af de omfattede jernbaneprojekter. Konsekvenserne vurderes at være negative, idet der i de pågældende områder, kan være tale om høje støjniveauer i nattetimerne. Støjarbejderne vil dog typisk være af kortvarig karakter for den enkelte borger, da arbejderne ofte vil være i bevægelse langs jernbanen. Lovforslaget indeholder dog også positive konsekvenser, idet der kan opnås kompensationsmulighed i form af hotelophold eller kontant kompensation for de borgere, der er særlig hårdt ramt. Derudover vil lovforslaget være med til at forhindre forsinkelser i anlægsarbejdet og dermed undgås flere end højst nødvendige forstyrrelser i togtrafik-

ken. Det vurderes, at der er tale om væsentlige konsekvenser, idet intensiteten af støjniveauerne i nogle tilfælde kan være høj. Risikoen for midlertidige øgede støjgener omkring jernbanen kan derfor påvirke attraktiviteten af de berørte områder.

#### *4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*

Det forventes, at udgifterne forbundet med lovforslaget kan holdes inden for de nuværende budgetrammer til de berørte projekter. Herudover vil lovforslaget reducere risikoen for forsinkelser af projekterne, hvilket kan medføre besparelser for staten. Der forventes derfor ikke at være behov for øget bevilling i forbindelse med lovforslaget, der indfører en kompensationsordning, og forslaget forventes dermed ikke at have økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Omkostninger i forbindelse med tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem og kontant kompensation forventes at være af begrænset størrelse og vil kunne afholdes inden for de eksisterende bevillinger.

Den foreslåede skattefritagelse er neutral over for de offentlige finanser, da kompensationen er fastsat under forudsætning om skattefritagelse. Skattefritagelsen har karakter af en skatteudgift på mellem 1 mio. kr. og 4 mio. kr. mio. kr., svarende til værdien af indkomstbeskatning af kompensationen, såfremt det var skattepligtigt. Skattefritagelsen har ingen konsekvenser for kommuner og regioner.

Lovforslaget har positive økonomiske konsekvenser for det offentlige, idet lovforslaget er med til at sikre, at for eksempel arbejderne relateret til elektrificeringen af jernbanen ikke bliver yderligere forsinket eller fordyret som følge af kommunale afgørelser om støj, der efter omstændighederne kan påføre Banedanmark yderligere udgifter. Lovforslaget vurderes således potentielt at give Banedanmark en besparelse på anlægsudgifterne sammenholdt med den situation, hvor Banedanmark skulle have afholdt yderligere omkostninger forbundet med at udføre arbejderne uden den foreslåede ordning.

#### *5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*

Lovforslaget har ingen økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Det er Transportministeriets vurdering, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for nærværende lovforslag.

#### *6. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har positive konsekvenser for de borgere, der er berørt af meget støjende jernbaneprojekter, da der med lovforslaget vil være mulighed for at søge midlertidigt op-

hold uden for eget hjem eller kontant kompensation. Lovforslaget har dog ligeledes negative konsekvenser for borgere, der er naboer til jernbaneprojekterne, der omfattes af lovforslaget, idet der skal ansøges om kompensation ved Banedanmark, såfremt denne ønskes. Der vil således blive stillet administrative krav til borgerne forud for modtagelse af kompensationen.

#### *7. Klimamæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ingen klimamæssige konsekvenser.

#### *8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser*

Lovforslaget har miljømæssige konsekvenser, idet borgerne kan risikere yderligere støjforurening, som ellers ikke ville være påført den enkelte borger. Den foreslåede ordning, hvorefter miljøbeskyttelsesloven kan fraviges, omfatter dog alene situationer, hvor det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af bestemte jernbanefrastrukturarbejder, og ordningen betyder, at transportministeren kun efter forhandling med miljøministeren kan bestemme, at krav, påbud eller forbud efter lov om miljøbeskyttelse vedrørende støj ikke finder anvendelse.

Konkret kan dette medføre, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren bestemmer, at et krav om max decibel for natarbejde fraviges, hvor det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af bestemte jernbaneprojekter.

#### *9. Forholdet til EU-retten*

Lovforslaget har ingen relevante EU-retlige aspekter.

#### *10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.*

Lovforslaget har været i høring fra den 2. juli 2021 til den 18. august 2021 ved følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation, Arriva Danmark A/S, Banedanmark, Boligselskabernes Landsforening, CFL Cargo Danmark ApS, COWI, Danmarks Lejerforeninger, Dansk Banegods, Dansk Byggeri, Dansk Jernbaneforbund, Danske Advokater, Danske Boligadvokater, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Danske Regioner, Danske Udlejere, DB Cargo Scandinavia A/S, Den Danske Dommerforening, DSB, EjendomDanmark, Ejerlejlighedernes Landsforening, Erhvervslejerens Landsorganisation, Fritidshusejernes Landsforening, Green Cargo AB, Grundejeren.dk, Hector Rail AB, Jernbanenævnet, Kommunernes Landsforening (KL), Landsdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Lejernes Landsorganisation i Danmark, Lokaltog A/S, Midtjyske Jernbaner, Miljø- og Fødevarerklagenævnet, Nordjyske Jernbaner, Parcelhusejernes Landsforening, Rådet for Bæredygtig Trafik og TX Logistik AB.

## II. Sammenfattende skema

## Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Lovforslaget forebygger samfundsøkonomiske merudgifter og forsinkelser af jernbaneprojekter	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Visse særlig støjramte naboer kan få midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation.	Naboerne opnår alene de positive konsekvenser, såfremt der ansøges Banedanmark herom. Borgerne pålægges således en mindre administrationsbyrde.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Naboer til jernbanen risikerer at opleve en forøget støjforurening
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ  X

## Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

## Til § 1

Til nr. 1

Gældende regler om regulering af støjende anlægsarbejder følger af miljøbeskyttelsesloven, samt regler fastsat i medfør heraf. Heraf følger det bl.a. af § 42, stk. 1, at kommunerne i forbindelse med offentlige bygge- og anlægsarbejder kan meddele påbud om, at forureningen skal nedbringes, herunder påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. Det fremgår af § 68, at kommunerne skal foranledige et ulovligt forhold lovliggjort, medmindre forholdet har underordnet betydning. Ifølge § 69 kan kommunerne påbyde den ansvarlige at genoprette den hidtidige tilstand. Kommunerne varetager i deres afgørelser bl.a. hensynet til støjpåvirkede naboer, og der kan med dette regelsæt fastsættes vilkår, der nedbringer de støjende aktiviteter ud fra dette hensyn.

Med jernbanelovens § 37 a foreslås det, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan bestemme, at

krav, påbud eller forbud efter lov om miljøbeskyttelseslov, og regler fastsat i medfør heraf, om støj ikke finder anvendelse, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et jernbaneprojekt.

Baggrunden for forslaget er, at for eksempel et kommunalt påbud om støjreduktion vil kunne medføre en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af projektet. Det vil bl.a. være tilfældet, hvis overholdelsen af et påbud måtte indebære, at arbejderne i forbindelse med et jernbaneprojekt i en kortere eller længere periode kun må udføres i et begrænset tidsrum af døgnet. I sådanne tilfælde vil den foreslåede § 37 a indebære, at jernbaneprojektet – hvis betingelserne herfor konkret er opfyldt – prioriteres højere end eksisterende grænser for støj. Samtidig vil de berørte naboer til jernbaneprojektet kunne tilbydes midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation, således at hensynet til naboerne fortsat varetages, jf. den foreslåede § 37 b, jf. nedenfor.

Som det fremgår af afsnit 2.1.2. i de almindelige bemærkninger, vil jernbaneprojekterne blive tilrettelagt, så de ikke medfører unødige støjgener. Det vil i nogle tilfælde imidler-

tid ikke kunne undgås, at der i perioder vil ske overskridelse af de normalt anvendte grænser for støj, som kommunerne typisk anvender i forbindelse med vurdering af støjgener i forbindelse med anlægsarbejde. Det kan således ikke udelukkes, at kommunerne i nogle tilfælde vil finde grundlag for på baggrund af de normalt anvendte støjgrænser at fastsætte bindende støjkrav i form af for eksempel krav, påbud eller forbud i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 42 i forbindelse med jernbaneprojekter. Transportministeren vil efter forhandling med miljøministeren i medfør af den foreslåede § 37 a i sådanne tilfælde sædvanligvis kunne fastsætte nærmere grænser for de støjende arbejder, som gør det muligt at gennemføre de pågældende jernbaneprojekter.

Arbejdet vil så vidt muligt blive gennemført i dagtimerne. Dette begrænser generne for de fleste naboer og giver samtidig både den billigste løsning og den korteste samlede projektperiode. Imidlertid betyder hensynet til opretholdelse af togtrafikken, at det også vil være nødvendigt, at der arbejdes i aften- og nattetimer. Ligeledes medfører nogle typer arbejder i forbindelse med jernbaneprojekter behov for, at der arbejdes længere end det, der kan nås i dagtimerne, bl.a. nedrivning, der af sikkerhedsmæssige årsager ikke kan standses, før nedrivningen er tilendebragt.

Det vil ifølge den foreslåede bestemmelse være en betingelse for at fravige støjkrav fastsat af en kommune, at en efterlevelse af støjkravet vil indebære en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af jernbaneprojektet. Om betingelsen vil være opfyldt, beror på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde ud fra bl.a. karakteren af de støjende arbejder. Det er dog klart, at ikke enhver form for forsinkelse eller fordyrelse af jernbaneprojektet vil være omfattet. Eksempelvis vil en mindre forsinkelse på for eksempel få dage således som altovervejende udgangspunkt ikke være tilstrækkeligt til at begrunde, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse. Omvendt kan der i særlige tilfælde, hvor en forsinkelse på få dage helt konkret medfører vidtrækkende konsekvenser for den rettidige gennemførelse af et samlet jernbaneprojekt, efter omstændighederne være tale om en forsinkelse af væsentlig betydning.

Det er forudsat, at jernbaneprojektet gennemføres i henhold til en realistisk tidsplan, inklusiv mulighed for eventuelle mindre forsinkelser. Ved vurderingen af, om en forsinkelse er væsentlig, bør der lægges vægt på, om en forsinkelse af et delprojekt også i sig selv medfører en forsinkelse af det samlede jernbaneprojekt. Hvis det er muligt at tilpasse projektets overordnede tidsplan, så et forsinket delprojekt ikke har indflydelse på det samlede jernbaneprojekts tidsplan, vil delprojektets forsinkelse ikke udgøre en væsentlig forsinkelse i bestemmelsens forstand. Hvorvidt en forsinkelse i øvrigt er væsentlig, vil afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et hensyn, om det samlede jernbaneprojekt forsinkes med enkelte måneder eller om planlagte sporspæringer ikke kan udnyttes optimalt. Det er en forudsætning, at den forventede forsinkelse i overvejende grad kan tilskrives krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttel-

seslovens bestemmelser vedrørende støj, samt regler udstedt i medfør heraf.

Hvorvidt der er tale om en væsentlig fordyrelse af jernbaneprojektet vil ligeledes afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et hensyn, om det pågældende jernbaneprojekt fordyres med samlede udgifter af en størrelse, der må anses at ligge ud over, hvad der vurderes at være almindelige og forventelige fordyrelser. Det må her antages, at der som minimum er tale om en overskridelse af det samlede korrektionstillæg på 30 pct. af anlægsbudgettet. Den samlede fordyrelse for hele jernbaneprojektet, herunder eventuelt afledte effekter på andre jernbaneprojekter, bør tages med i betragtning. Det er en forudsætning, at den forventede fordyrelse i overvejende grad kan tilskrives krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelseslovens bestemmelser vedrørende støj.

Det bemærkes, at lignende ordninger findes i anlægslovene lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge og lov nr. 1542 af 13. december 2016 om etablering af en ny jernbane til Aalborg Lufthavn med tilhørende anlæg.

Efter gældende ret er der ikke mulighed for at tilbyde berørte borgere kompensation som følge af arbejder på jernbanen, medmindre dette er særskilt reguleret ved en anlægslov. Dette er bl.a. tilfældet ved lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge, lov nr. 1542 af 13. december 2016 om etablering af en ny jernbane til Aalborg Lufthavn med tilhørende anlæg, lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark med tilhørende bekendtgørelse nr. 1196 af 4. juni 2021 om kompensation som følge af forurening og gener fra visse arbejder i forbindelse med anlæg af Femern Bælt-tunnelen samt bekendtgørelse nr. 1197 af 4. juni 2021 om forurening og gener fra visse arbejder i forbindelse med anlæg af Femern Bælt-tunnelen og lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring med senere ændringer bl.a. lov nr. 748 af 25. juni 2014 og tilhørende bekendtgørelse nr. 1804 af 21. december 2018 om forurening og gener fra anlægget af Cityringen samt bekendtgørelse nr. 768 af 25. juni 2014 om kompensation, genhusning og overtagelse som følge af forurening og gener fra anlægget af Cityringen med senere ændringer.

Med jernbanelovens § 37 b, stk. 1, foreslås det, at transportministeren i forbindelse med afgørelse truffet i henhold til § 37 a efter anmodning herom kan give tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojekter omfattet af § 37 a, der udføres i nattetimerne og skønnes at støje over, hvad der må anses for tåleligt. Bestemmelsen forventes delegeret til Banedanmark.

Beboere, der er naboer til støjende arbejder vil skulle varsles, før arbejderne påbegyndes. Såfremt transportministeren har truffet afgørelse om, at krav, påbud og forbud vedrøren-

de støj fraviges efter den foreslåede § 37 a, vil naboerne samtidigt skulle vejledes om, at det er muligt at modtage tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation.

Beboere, der ønsker ophold uden for eget hjem, kan efter anmodning herom modtage dette tilbud. Der vil være tale om ophold på et nærliggende hotel eller lignende. Ordningen vil således ikke indebære tilbud om en egentlig genhusning. Eventuelle øgede transportomkostninger, der måtte være forbundet med opholdet, er ikke omfattet af ordningen. Beboere, der ønsker at modtage kontant kompensation, kan ligeledes modtage dette efter anmodning.

I dag kan beløb, der udbetales fra det offentlige efter omstændighederne indgå i vurderingen af om en person har ret til offentlige ydelser eller indgå i vurderingen af om der skal ske reduktion af sådanne ydelser.

Med jernbanelovens § 37 b, *stk. 2*, foreslås det, at beløb ydet i forbindelse med regler fastsat i medfør af *stk. 1*, ikke indgår ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og heller ikke medfører reduktion af sådanne ydelser.

Efter bestemmelsen skal der derfor ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige efter den øvrige lovgivning samt ved beregningen af disses størrelse, bortses fra beløb, der er modtaget som kompensation for forurening og gener som følge af jernbaneprojektet efter de regler, der er udstedt i medfør af *stk. 1* (kompensationen). Dette gælder både for ydelser til dækning af tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem og kontant kompensation udbetalt efter *stk. 1*. Der foretages desuden ikke fradrag i ydelserne fra det offentlige for beløbene.

Tilsvarende ordning kendes bl.a. fra lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark og lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring med senere ændringer bl.a. lov nr. 748 af 25. juni 2014.

Med jernbanelovens § 37 b, *stk. 3*, foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om rammerne for den kompensation der tilbydes jf. *stk. 1*.

Taksterne for kompensationen og de nærmere rammer for ansøgning om og udbetaling af kompensationen forventes udmøntet ved bekendtgørelse. Bestemmelsen forventes delegeret til Banedanmark.

Kredsen af naboer, der kan modtage tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation, afgrænses ved hjælp af støjberegninger foretaget af anlægsmyndigheden. På baggrund af beregningerne fastsættes en polygon, der udgør omfanget af de støjende aktiviteter og dermed kredsen af naboer, der vil have mulighed for at anmode om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation. Ordningen omfatter ikke støjende arbejder i dagtimerne.

Såfremt en borger, der ikke er omfattet af støjudbredelseskortet, oplever støjgener, kan vedkommende henvende sig til Banedanmark, som herefter vil foretage en konkret vurdering med henblik på at afklare, hvorvidt vedkommende er berettiget til midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation.

Processen, hvorved der tilbydes midlertidigt ophold uden for eget hjem, skal være lettilgængelig og smidig for borgerne, ligesom Banedanmark, efter delegation af kompetencen, med kort varsel skal kunne behandle ansøgninger om midlertidigt ophold uden for eget hjem. I de tilfælde, hvor såvel varslingen som vejledningen af naboerne sker via e-boks eller sms, kan Banedanmark eksempelvis fremsende et link til en ansøgningsblanket, så de berørte naboer let kan søge om tilbuddet.

Grænsen for, hvad der må anses for at være tåleligt, afgøres af transportministeren efter forhandling med miljøministeren i forbindelse med beslutning om, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven, og regler fastsat i medfør heraf ikke finder anvendelse. Det er ikke med den foreslåede ordning tiltænkt, at der skal ske en ændring af den eksisterende kompetence til at fastsætte den naboretlige tålegrænse. Denne kompetence varetages af domstolene og i visse tilfælde af Ekspropriationskommissionerne, der fastsætter denne grænse. Det er således tiltænkt, at ordningen om tilbud om midlertidigt ophold eller kontant kompensation skal eksistere sideløbende med kommissionernes kompetence.

Muligheden for at tilbyde berørte naboer ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation forventes primært anvendt i tilfælde, hvor støjniveauet overskrider 55 dB, da dette niveau i henhold til støjvejledninger er særligt relevant i forhold til søvnforstyrrelser.

Varigheden af anlægsstøjen bør i vurderingen tillægges afgørende vægt, idet støjgener af kortere varighed formentlig ikke kan anses som skadelig eller meget forstyrrende. Det gælder for eksempel støj, der ikke varer en hel nat. Det må endvidere tillægges betydning, hvorvidt der er tale om enkeltstående støjende arbejder, der udføres over få døgn, eller om de støjende arbejder udføres over en længere sammenhængende periode.

Det bør i vurderingen ligeledes inddrages, at naboer langs banen allerede er støjpåvirkede. Ordningen kan således først træde i kraft, når der er tale om en væsentlig overskridelse af den støj, som de pågældende naboer normalt påvirkes af. En række andre forhold kan dog i særlige tilfælde inddrages i vurderingen af, om der er tale om støj, der har en så forstyrrende karakter, at der kan tilbydes midlertidigt ophold uden for eget hjem. Her kan nævnes støj, der reflekteres på facader eller særlige forhold omkring ramning, der gør, at en større kreds af naboer påvirkes.



## Til § 2

### Til nr. 1

Gældende regler om regulering af støjende anlægsarbejder følger af miljøbeskyttelsesloven, samt regler udstedt i fastsat heraf. Heraf følger det bl.a. af § 42, stk. 1, at kommunerne i forbindelse med offentlige bygge- og anlægsarbejder kan meddele påbud om, at forureningen skal nedbringes, herunder påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. Det fremgår af § 68, at kommunerne skal foranledige et ulovligt forhold lovliggjort, medmindre forholdet har underordnet betydning. Ifølge § 69 kan kommunerne påbyde den ansvarlige at genoprette den hidtidige tilstand. Kommunerne varetager i deres afgørelser bl.a. hensynet til støjpåvirkede naboer, og der kan med dette regelsæt fastsættes vilkår, der nedbringer de støjende aktiviteter ud fra dette hensyn.

Med elektrificeringslovens § 14 a foreslås det, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan bestemme, at krav, påbud eller forbud efter lov om miljøbeskyttelseslov, og regler udstedt i fastsat heraf, om støj ikke finder anvendelse, i det omfang, det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et jernbaneprojekt.

Baggrunden for forslaget er, at for eksempel et kommunalt påbud om støjreduktion vil kunne medføre en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af anlægget. Det vil bl.a. være tilfældet, hvis overholdelsen af et påbud måtte indebære, at arbejderne i forbindelse med et jernbaneprojekt i en kortere eller længere periode kun må udføres i et begrænset tidsrum af døgnet. I sådanne tilfælde vil den foreslåede § 14 a indebære, at jernbaneprojektet – hvis betingelserne herfor konkret er opfyldt – prioriteres højere end eksisterende grænser for støj. Samtidig vil de berørte naboer til jernbaneprojektet kunne tilbydes midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant compensation, således at hensynet til naboerne fastsættes, jf. den foreslåede § 14 b, jf. nedenfor.

Som det fremgår af afsnit 2.1.2. i de almindelige bemærkninger, vil jernbaneprojekterne blive tilrettelagt, så de ikke medfører unødige støjgener. Det vil i nogle tilfælde imidlertid ikke kunne undgås, at der i perioder vil ske overskridelse af de normalt anvendte grænser for støj, som kommunerne typisk anvender i forbindelse med vurdering af støjgener i forbindelse med anlægsarbejde. Det kan således ikke udelukkes, at kommunerne i nogle tilfælde vil finde grundlag for på baggrund af de normalt anvendte støjgrænser at fastsætte bindende støjkrav i form af for eksempel krav, påbud eller forbud i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 42 i forbindelse med jernbaneprojekter. Transportministeren vil efter forhandling med miljøministeren i medfør af den foreslåede § 14 a i sådanne tilfælde sædvanligvis kunne fastsætte nærmere grænser for de støjende arbejder, som gør det muligt at gennemføre de pågældende jernbaneprojekter.

Arbejdet vil så vidt muligt blive gennemført i dagtimer-

ne. Dette begrænser generne for de fleste naboer og giver samtidig både den billigste løsning og den korteste samlede projektperiode. Imidlertid betyder hensynet til opretholdelse af togtrafikken, at det også vil være nødvendigt, at der arbejdes i aften- og nattetimer. Ligeledes medfører nogle typer arbejder i forbindelse med jernbaneprojekter behov for, at der arbejdes længere, end det der kan nås i dagtimerne, bl.a. nedrivning, der af sikkerhedsmæssige årsager ikke kan standses, før nedrivningen er tilendebragt.

Det vil ifølge den foreslåede bestemmelse være en betingelse for at fravige støjkrav fastsat af en kommune, at en efterlevelse af støjkravet vil indebære en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af jernbaneprojektet. Om betingelsen vil være opfyldt, beror på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde ud fra bl.a. karakteren af de støjende arbejder. Det er dog klart, at ikke enhver form for forsinkelse eller fordyrelse af jernbaneprojektet vil være omfattet. Eksempelvis vil en mindre forsinkelse på for eksempel få dage således som altovervejende udgangspunkt ikke være tilstrækkeligt til at begrunde, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse. Omvendt kan der i særlige tilfælde, hvor en forsinkelse på få dage helt konkret medfører vidtrækkende konsekvenser for den rettidige gennemførelse af et samlet jernbaneprojekt, efter omstændighederne, være tale om en forsinkelse af væsentlig betydning.

Det er forudsat, at jernbaneprojektet gennemføres i henhold til en realistisk tidsplan, inklusive mulighed for eventuelle mindre forsinkelser. Ved vurderingen af, om en forsinkelse er væsentlig, bør der lægges vægt på, om en forsinkelse af et delprojekt også i sig selv medfører en forsinkelse af det samlede jernbaneprojekt. Hvis det er muligt at tilpasse projektets overordnede tidsplan, så et forsinket delprojekt ikke har indflydelse på det samlede jernbaneprojekts tidsplan, vil delprojektets forsinkelse ikke udgøre en væsentlig forsinkelse i bestemmelsens forstand. Hvorvidt en forsinkelse i øvrigt er væsentlig, vil afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et hensyn, om det samlede jernbaneprojekt forsinkes med enkelte måneder, eller om planlagte sporspæringer ikke kan udnyttes optimalt. Det er en forudsætning, at den forventede forsinkelse i overvejende grad kan tilskrives krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelseslovens bestemmelser vedrørende støj, samt regler udstedt i medfør heraf.

Hvorvidt der er tale om en væsentlig fordyrelse af jernbaneprojektet, vil ligeledes afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et hensyn, om det pågældende jernbaneprojekt fordyres med samlede udgifter af en størrelse, der må anses at ligge ud over, hvad der vurderes at være almindelige og forventelige fordyrelser. Det må her antages, at der som minimum er tale om en overskridelse af det samlede korrektionstillæg på 30 pct. til anlægsbudgettet. Den samlede fordyrelse for hele jernbaneprojektet, herunder eventuelt afledte effekter på andre jernbaneprojekter, bør tages med i betragtning. Det er en forudsætning, at den

forventede fordyrelse i overvejende grad kan tilskrives krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelseslovens bestemmelser vedrørende støj.

Det bemærkes, at lignende ordninger findes i anlægslove så som lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge og lov nr. 1542 af 13. december 2016 om etablering af en ny jernbane til Aalborg Lufthavn med tilhørende anlæg.

Efter gældende ret er der ikke mulighed for at tilbyde berørte borgere kompensation som følge af arbejder på jernbanen, medmindre dette er særskilt reguleret ved en anlægslov. Dette er bl.a. tilfældet ved lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge, lov nr. 1542 af 13. december 2016 om etablering af en ny jernbane til Aalborg Lufthavn med tilhørende anlæg, lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark med tilhørende bekendtgørelse nr. 1196 af 4. juni 2021 om kompensation som følge af forurening og gener fra visse arbejder i forbindelse med anlæg af Femern Bælt-tunnelen samt bekendtgørelse nr. 1197 af 4. juni 2021 om forurening og gener fra visse arbejder i forbindelse med anlæg af Femern Bælt-tunnelen og lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring med senere ændringer bl.a. lov nr. 748 af 25. juni 2014 og tilhørende bekendtgørelse nr. 1804 af 21. december 2018 om forurening og gener fra anlægget af Cityringen samt bekendtgørelse nr. 768 af 25. juni 2014 om kompensation, genhusning og overtagelse som følge af forurening og gener fra anlægget af Cityringen med senere ændringer.

Med elektrificeringslovens § 14 b, stk. 1, foreslås det, at transportministeren i forbindelse med afgørelse truffet i henhold til § 14 a efter anmodning herom kan give tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojekter omfattet af § 14 a, der udføres i nattetimerne og skønnes at støje over, hvad der må anses for tåleligt. Bestemmelsen forventes delegeret til Banedanmark.

Beboere, som er naboer til støjende arbejder vil skulle varsles, før arbejderne påbegyndes. Såfremt transportministeren har truffet afgørelse om, at krav, påbud og forbud vedrørende støj fraviges efter den foreslåede § 14 a, vil berørte naboer samtidigt skulle vejledes om, at det er muligt at modtage tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation.

Beboere, der ønsker ophold uden for eget hjem, kan efter anmodning herom modtage dette tilbud. Der vil være tale om ophold på et nærliggende hotel eller lignende. Ordningen vil således ikke indebære tilbud om en egentlig genhusning. Eventuelle øgede transportomkostninger, der måtte være forbundet med opholdet, er ikke omfattet af ordningen. Beboere, der ønsker at modtage kontant kompensation, kan ligeledes modtage dette efter anmodning.

I dag kan beløb, der udbetales fra det offentlige efter omstændighederne indgå i vurderingen af om en person har ret til offentlige ydelser eller indgå i vurderingen af om der skal ske reduktion af sådanne ydelser.

Med elektrificeringslovens § 14 b, stk. 2, foreslås det, at beløb ydet i forbindelse med regler fastsat i medfør af stk. 1, ikke indgår ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og heller ikke medfører reduktion af sådanne ydelser.

Efter bestemmelsen skal der derfor ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige efter den øvrige lovgivning samt ved beregningen af disses størrelse, bortses fra beløb, der er modtaget som kompensation for forurening og gener som følge af jernbaneprojektet efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 (kompensationen). Dette gælder både for ydelser til dækning af tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem og kontant kompensation udbetalt efter stk. 1. Der foretages desuden ikke fradrag i ydelserne fra det offentlige for beløbene.

Tilsvarende ordning kendes bl.a. fra lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark og lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring med senere ændringer bl.a. lov nr. 748 af 25. juni 2014.

Med elektrificeringslovens § 14 b, stk. 3, foreslås det at transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om kompensationsordningen jf. stk. 1.

Taksterne for compensationen og de nærmere rammer for ansøgning om og udbetaling af compensationen forventes udmøntet ved bekendtgørelse. Bestemmelsen forventes delegeret til Banedanmark.

Kredsen af naboer, der kan modtaget tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation, afgrænses ved hjælp af støjberegninger foretaget af anlægsmyndigheden. På baggrund af beregningerne fastsættes en polygon, der udgør omfanget af de støjende aktiviteter og dermed kredsen af naboer, der vil have mulighed for at anmode om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation. Ordningen omfatter ikke støjende arbejder i dagtimerne.

Såfremt en borger, der ikke er omfattet af støjudbredelseskortet, oplever støjgener, kan vedkommende henvende sig til Banedanmark, som herefter vil foretage en konkret vurdering med henblik på at afklare, hvorvidt vedkommende er berettiget til midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation.

Processen, hvorved der tilbydes midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation, skal være lettilgængelig og smidig for borgerne, ligesom Banedanmark, når denne kompetence er delegeret, med kort varsel skal kunne behandle ansøgninger om midlertidigt ophold uden for eget hjem. I de tilfælde, hvor såvel varslingen som vejledningen

af naboerne sker via e-boks eller sms, kan Banedanmark eksempelvis fremsende et link til en ansøgningsblanket, så de berørte naboer let kan søge om tilbuddet.

Grænsen for, hvad der må anses for at være tåleligt, afgøres af transportministeren efter forhandling med miljøministeren i forbindelse med beslutning om, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven, og regler fastsat i medfør heraf ikke finder anvendelse. Det er ikke med den foreslåede ordning tiltænkt, at der skal ske en ændring af den eksisterende kompetence til at fastsætte den naboretlige tålegrænse. Denne kompetence varetages af domstolene og i visse tilfælde af Ekspropriationskommissionerne, der fastsætter denne grænse. Det er således tiltænkt, at ordningen om tilbud om midlertidigt ophold eller kontant kompensation skal eksistere sideløbende med kommissionernes kompetence.

Muligheden for at tilbyde berørte naboer ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation forventes primært anvendt i tilfælde, hvor støjniveauet overskrider 55 dB, da dette niveau i henhold til støjvejledninger er særligt relevant i forhold til søvnforstyrrelser.

Varigheden af anlægsstøjen bør i vurderingen tillægges afgørende vægt, idet støjgener af kortere varighed formentlig ikke kan anses som skadelig eller meget forstyrrende. Det gælder for eksempel støj, der ikke varer en hel nat. Det må endvidere tillægges betydning, hvorvidt der er tale om enkeltstående støjende arbejder, der udføres over få døgn, eller om de støjende arbejder udføres over en længere sammenhængende periode.

Det bør i vurderingen ligeledes inddrages, at naboer langs banen allerede er støjpåvirkede. Ordningen kan således først træde i kraft, når der er tale om en væsentlig overskridelse af den støj, som de pågældende naboer normalt påvirkes af. En række andre forhold kan dog i særlige tilfælde inddrages i vurderingen af, om der er tale om støj, der har en så forstyrrende karakter, at der kan tilbydes midlertidigt ophold uden for eget hjem. Her kan nævnes støj, der reflekteres på facader, eller særlige forhold omkring ramning, der gør, at en større kreds af naboer påvirkes.

### *Til § 3*

Til nr. 1

Efter gældende regler følger beskatningen af erstatninger el-

ler kompensationer de grundlæggende principper i statsskatteovens §§ 4-6 (lov nr. 149 af 10. april 1922 om indkomst- og formueskat til staten med senere ændringer). Hvorvidt en erstatning er skattefri afhænger bl.a. af, hvad erstatningen træder i stedet for, og om der er tale om et engangsbeløb eller en løbende ydelse. Den kompensation, der foreslås givet efter de foreslåede bestemmelser i § 37 b i jernbaneloven og § 14 b i lov om elektrificering af jernbanen, kan i nogle tilfælde være skattepligtig og i andre tilfælde skattefri.

Det foreslås, at der indsættes et nyt *nr. 37* i ligningslovens § 7, hvorefter kompensation efter regler fastsat i medfør af § 37 b i jernbaneloven og § 14 b i lov om elektrificering af jernbanen er skattefri.

Banedanmark vil efter de foreslåede regler kunne udbetale visse beløb skattefrit. Det drejer sig om kontant kompensation for støjgener samt kompensation i form af midlertidigt ophold uden for eget hjem. Der henvises til afsnit 2.1.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger om den foreslåede ordning.

Bestemmelsen vil indebære, at den kompensation, som Banedanmark yder efter de foreslåede bestemmelser i jernbanelovens § 37 b og § 14 b i lov om elektrificering af jernbanen, ikke skal medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst for modtageren. Der ydes kun kontant kompensation og midlertidigt ophold uden for eget hjem til private beboere. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til de foreslåede bestemmelser i jernbanelovens § 37 b og § 14 b i lov om elektrificering af jernbanen, jf. lovforslagets § 1, nr. 1, og § 2, nr. 1.

Skattefriheden vil omfatte alle beløb, der udbetales af Banedanmark på dette grundlag, herunder når kompensationen består af tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem. Dette vil også gælde, hvis udbetaling af beløb på dette grundlag sker i overensstemmelse med afgørelser ved domstolene.

### *Til § 4*

Det foreslås i lovforslagets § 4, at loven træder i kraft den 1. januar 2022.

Ændringsloven vil ikke gælde for Færøerne og Grønland, da hverken jernbaneloven, lov om elektrificering af jernbanen eller ligningsloven gælder for Færøerne og Grønland og heller ikke kan sættes i kraft.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

## § 1

I jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 434 af 16 marts 2021, foretages følgende ændring:

§ 37. ---

Stk. 1-5. ---

1. Efter § 37 indsættes før overskriften før § 38:

## »Fravigelse af støjkrav

§ 37 a. Transportministeren kan efter forhandling med miljøministeren bestemme, at krav, påbud eller forbud efter lov om miljøbeskyttelse, og regler fastsat i medfør heraf, om støj ikke finder anvendelse, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et jernbaneprojekt.

§ 37 b. Transportministeren kan i forbindelse med afgørelse truffet i henhold til § 37 a efter anmodning herom give tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojekter omfattet af § 37 a, der udføres i nattetimerne og skønnes at støje over, hvad der må anses som tåleligt.

Stk. 2. Beløb ydet efter reglerne i stk. 1 indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om den kompensation der tilbydes jf. stk. 1.«

## § 2

I lov nr. 609 af 12. juni 2013 om elektrificering af jernbanen, som ændret ved § 5 i lov nr. 658 af 8. juni 2016 og § 5 i lov nr. 1730 af 27. december 2016, foretages følgende ændring:

§ 14. ---

1. Efter § 14 indsættes før overskriften før § 15:

**»Fravigelse af støjkrav**

**§ 14 a.** Transportministeren kan efter forhandling med miljøministeren bestemme, at krav, påbud eller forbud efter lov om miljøbeskyttelse, og regler fastsat i medfør heraf, om støj ikke finder anvendelse, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et jernbaneprojekt.

**§ 14 b.** Transportministeren kan i forbindelse med afgørelse truffet i henhold til § 14 a efter anmodning herom give tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojekter omfattet af § 14 a, der udføres i nattetimerne og skønnes at støje over, hvad der må anses som tåleligt.

*Stk. 2.* Beløb ydet efter reglerne i stk. 1 indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om rammerne for den kompensation der tilbydes jf. stk. 1.«

**§ 3**

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1735 af 17. august 2021 foretages følgende ændring:

1. I § 7 indsættes som nr. 37:

»37) Kompensation efter regler fastsat i medfør af § 37 b i jernbaneloven og § 14 b i lov om elektrificering af jernbanen.«

§ 7. Til den skattepligtige indkomst medregnes ikke:

1)-36). ---