

UDKAST

Forslag

til

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

(Kompensation ved fravigelse af støjkraft i forbindelse med infrastruktur-
arbejder på jernbanen i særlige tilfælde)

§ 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 støjkraft

§ 37 a. Transportministeren kan efter forhandling med miljøministeren,
i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller for-
dyrelse af et anlægsprojekt, bestemme, at krav, påbud eller forbud efter lov
om miljøbeskyttelse vedrørende støj ikke finder anvendelse.

§ 37 b. Transportministeren kan i forbindelse med afgørelse truffet i hen-
hold til § 37 a efter anmodning herom give tilbud om midlertidigt ophold
uden for eget hjem eller kontant kompensation til naboer til anlægsprojekter,
der skønnes at støj over, hvad der må anses som tåleligt. Ministeren kan
fastsætte nærmere regler herom.

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.

§ 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:

UDKAST

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

»Fravigelse af støjkrav

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

§ 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 naboer til anlægsprojekter, der skønnes at støje over, hvad der må anses som tåleligt. Ministeren kan fastsætte nærmere regler herom.

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.«

§ 3

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 806 af 8. august 2019, som ændret senest ved § 3 i lov nr. 1181 af 8. juni 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.«

§ 4

Loven træder i kraft den 1. januar 2022.

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
2. *Lovforslagets hovedpunkter*
 - 2.1 *Fravigelse af støjkrav i forbindelse med infrastrukturarbejder på jernbanen*
 - 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. *Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*
4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
5. *Administrative konsekvenser for borgerne*
6. *Klimamæssige konsekvenser*
7. *Miljø- og naturmæssige konsekvenser*
8. *Regionale konsekvenser*
9. *Forholdet til EU-retten*
10. *Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
11. *Sammenfattende skema*

1. Indledning

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

Ved lovforslaget foreslås derfor i jernbaneloven (lov nr. 686 af 27. maj 2015 med senere ændringer) og elektrificeringsloven (lov nr. 609 af 12. juni 2013) indsat en bemyndigelsesbestemmelse om, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan bestemme, at krav, påbud eller forbud efter lov om miljøbeskyttelse vedrørende støj ikke finder anvendelse i det omfang, det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et nærmere defineret jernbaneinfrastrukturarbejde.

Derudover foreslås indsat en bemyndigelsesbestemmelse i jernbaneloven og elektrificeringsloven, der giver transportministeren mulighed for at træffe afgørelse om at tilbyde kompensation, hvor der er tale om meget støjende arbejder. Bestemmelsen forventes delegeret til Banedanmark. Ordningen vil have direkte betydning for de personer, der er berørt af meget støjende arbejder, der udføres om natten.

For at sikre, at den kompensation, som Banedanmark yder efter ordningen, i alle tilfælde vil være skattefri for modtageren, foreslås samtidig en ændring af ligningsloven (lovbekendtgørelse nr. 806 af 8. august 2019 med senere ændringer).

2. Lovforslagets hovedpunkter

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.

En prøvelse af sådanne kommunale afgørelser kan ofte ikke ske inden selve anlægsarbejdernes udførelse, idet klageadgangen i miljøaktivitetsbekendtgørelsen er afskåret, jf. bekendtgørelsens § 21, og klagebehandling af afgørelser efter miljøbeskyttelseslovens § 42 er genstand for en sagsbehandlingstid på 1-2 år.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

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

En prøvelse af sådanne kommunale afgørelser kan ofte ikke ske inden selve anlægsarbejdernes udførelse med en sagsbehandlingstid på 1-2 år. Bannedanmark er derfor nødsaget til at følge restriktive krav vedrørende 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.

Problemstillingen er i gældende ret behandlet ved anlægslove, som eksempel 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. Der eksisterer imidlertid et tilsvarende behov i jernbaneloven og elektrificeringsloven i forhold til de anlægsprojekter, der har hjemmel i disse.

I forbindelse med udførelsen af store anlægsarbejder skal der findes en balance mellem fremdriften af og omkostninger forbundet med anlægsprojektet og miljømæssige hensyn til støj og vibration i forhold til naboer til anlægsprojektet. På baneprojekter kan dette især være et problem, da mange arbejder udføres om natten af hensyn til, at jernbanetrafikken ikke skal afbrydes i dagtimerne.

UDKAST

Jernbaneloven og elektrificeringsloven er henholdsvis en hovedlov og en rammelov, hvis bestemmelser finder anvendelse på en række jernbaneinfrastrukturprojekter i modsætning til anlægslove, der netop fastsætter specielle regler for det enkelte anlægsprojekt.

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 vedrørende støj i det omfang, det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et nærmere defineret jernbaneinfrastrukturarbejde.

Ordningen, hvorefter miljøbeskyttelsesloven kan fraviges, omfatter alene situationer, hvor det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af bestemte jernbaneinfrastrukturarbejder.

Kompensationsordningen foreslås indført, da de anlægsarbejder, der typisk udføres om led i baneprojekter, ofte kun er af meget støjende karakter i kortvarige tidsrum. Ordningen tager sigte på at afhjælpe dem, der er aller værst 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 borgerens 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.

Idet lovforslaget vedrører jernbaneloven og elektrificeringsloven, er den geografiske udstrækning af de omfattede jernbaneinfrastrukturarbejder mere udstrakt end ved 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.

Det forventes at kunne holdes inden for de nuværende budgetrammer i de berørte projekter. Herudover vil lovforslaget reducere risikoen for forsinkelser i projekterne, hvilket kan medføre besparelser for staten, ligesom det ofte vil være til gavn for såvel togoperatører samt rejsende. 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 statsfinansielle konsekvenser.

Anlægsarbejder tilrettelægges med mindst mulig gene for naboer til projekterne for øje. I praksis er det ved et større anlægsarbejde 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

UDKAST

støjende arbejdsprocesser, og arbejdet må på grund af jernbanens placering i visse tilfælde udføres tæt på boligområder. Hertil kommer, at nogle typer af støjende anlægsarbejder 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 anlægsarbejderne. Der kan derfor opstå behov for, at anlægsarbejder gennemføres uden for dagtimerne.

Det foreslås på den baggrund, at transportministeren, i det omfang det er nødvendigt for at undgå en væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægget, efter forhandling med miljøministeren skal kunne bestemme, at krav, påbud eller forbud vedrørende støj, vibrationer m.v. efter miljøbeskyttelsesloven samt regler herom udstedt i medfør af miljøbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse. Med hensyn til det nærmere indhold af lovforslagets § 1, nr. 1, og § 2, nr. 1, henvises til lovforslagets specielle bemærkninger.

For at forberede naboerne på gener fra støj og vibrationer informerer Banedanmark løbende om anlægsarbejdet. Hvis anlægsarbejdet forventes at overskride, hvad der må anses for at være tåleligt, indeholder informationen også en varsel om, hvornår anlægsarbejdet forventes at give støjgener. Det foreslås, at berørte naboer i de tilfælde, hvor ministeren 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 lovbeholdning 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 vedrørende 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 anlægsarbejder gennemføres rettidigt, og at de berørte naboer, der påvirkes af støj, aflastes.

UDKAST

Den foreslåede ordning er som udgangspunkt tiltænkt alene at gælde for støjende anlægsarbejder. Afgørende for, om 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 kommunen. 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. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser 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.

UDKAST

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.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget medfører ingen økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

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

5. Administrative konsekvenser for borgerne

De personer, der er berørt af meget støjende jernbaneinfrastrukturarbejder, vil med lovforslaget have mulighed for at søge midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget medfører ingen klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget medfører miljømæssige konsekvenser. Den foreslåede ordning, hvorefter miljøbeskyttelsesloven kan fraviges, omfatter dog alene situationer, hvor det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af bestemte jernbaneinfrastrukturarbejder, og ordningen betyder, at transportministeren 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 jernbaneinfrastrukturarbejder.

8. Regionale konsekvenser

UDKAST

Lovforslaget kan medføre væsentlige konsekvenser for borgere, der bor i visse dele af de regioner, der er berørt af de omfattede anlægsarbejder. Konsekvenserne vurderes at være negative, idet der i de pågældende områder, kan være tale om høje støjniveauer i bl.a. nattetimerne. Støjarbejderne vil dog typisk være af kortvarig karakter for den enkelte borger, da anlægsarbejderne 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 undgå flere end højst nødvendige forstyrrelser i togtrafikken. 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 anlægsarbejderne langs jernbanen kan derfor påvirke attraktiviteten af de berørte områder.

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 [dd-mm-åå] til den [dd-mm-åå].

[Alfabetisk opstilling af de organisationer og myndigheder, der høres over lovforslaget.

11. 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	JA. Forebygge samfundsøkonomiske merudgifter og forsinkelse af anlægsprojekter	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen

UDKAST

Administrative konsekvenser for borgerne	JA. Visse særlig støjramte borgere/naboer kan få midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation.	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter	
[Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Over-implementering 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 udstedt 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, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et anlægsarbejde, kan bestemme, at krav, påbud eller forbud efter lov om miljøbeskyttelseslov samt regler udstedt i medfør af heraf vedrørende støj ikke finder anvendelse.

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

UDKAST

indebære, at anlægsarbejdet 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 anlægsarbejdet – hvis betingelserne herfor konkret er opfyldt – prioriteres højere end eksisterende grænser for støj. Samtidig vil de berørte naboer til anlægsprojektet 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 pkt. 2.1.3 i de almindelige bemærkninger, vil anlægsprojekterne blive tilrettelagt, så det 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 anlægsarbejdet. Transportministeren vil i medfør af den foreslåede § 37 a i sådanne tilfælde kunne fastsætte nye grænser for de støjende arbejder, som gør det muligt at gennemføre de pågældende anlægsarbejder.

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 anlægsperiode. Imidlertid betyder hensynet til oprettholdelse af togtrafikken, at det også vil være nødvendigt, at der arbejdes i aften- og nattetimer. Ligeledes medfører nogle typer anlægsarbejder behov for, at der arbejdes længerevarende 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 anlægsarbejdet. Om betingelsen vil være opfyldt, beror på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde ud fra bl.a. karakteren af de støjende anlægsarbejder. Det er dog klart, at ikke enhver form for forsinkelse eller fordyrelse af anlægsarbejdet 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 anlægsprojekt, efter omstændighederne være tale om en forsinkelse af væsentlig betydning.

Det er forudsat, at anlægsarbejdet 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 anlægsprojekt. Hvis det er muligt at tilpasse anlægsprojektets overordnede tidsplan, så et forsinket delprojekt ikke har indflydelse på det samlede anlægsprojekts tidsplan, vil delprojektets forsinkelse ikke udgøre en

UDKAST

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 anlægsprojekt 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 anlægget vil ligeledes afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et hensyn, om det pågældende anlægsprojekt 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 anlægsprojektet, herunder eventuelt afledte effekter på andre anlægsprojekter, 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. Forslaget indebærer således, at transportministeren, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsarbejdet, vil kunne bestemme, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelseslovens bestemmelser, samt regler udstedt i medfør heraf, vedrørende støj ikke finder anvendelse.

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.

Med jernbanelovens § 37 b, 1. pkt. 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 naboer til anlægsprojekter, der skønnes at støje over, hvad der må anses for tåleligt.

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 § 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.

Naboer, 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.

Naboer, der ønsker at modtage kontant kompensation, kan ligeledes modtage dette efter anmodning. Kompensationen fastsættes efter nærmere angivne takster. Disse forventes udmøntet ved bekendtgørelse, jf. § 37 b, 2. pkt.

UDKAST

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 ejet 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 i forbindelse med beslutning om, at kommunens afgørelse 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 anlægsarbejderne udføres i natperioden, og 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 inddra-

UDKAST

ges 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.

Den foreslåede bestemmelse til jernbanelovens § 37 b, stk. 2 vil medføre, 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 vil ikke medføre 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 anlægsprojektet 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.

Til § 2

Til nr. 1

Gældende regler om regulering af støjende anlægsarbejder følger af miljøbeskyttelsesloven, samt regler udstedt 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.

Der har ikke mulighed for kompensation i henhold til de gældende regler i jernbaneloven eller elektrificeringsloven.

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

UDKAST

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 anlægsarbejdet 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 anlægsarbejdet – hvis betingelserne herfor konkret er opfyldt – prioriteres højere end eksisterende grænser for støj. Samtidig vil de berørte naboer til anlægsprojektet kunne tilbydes midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation, således at hensynet til naboerne forsat varetages, jf. den foreslåede § 14 b, jf. nedenfor.

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.3, vil anlægsprojekterne 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 anlægsarbejdet. Transportministeren vil i medfør af den foreslåede § 14 a i sådanne tilfælde kunne fastsætte nye grænser for de støjende arbejder, som gør det muligt at gennemføre de pågældende anlægsarbejder.

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 anlægsperiode. Imidlertid betyder hensynet til opretholdelse af togtrafikken, at det også vil være nødvendigt, at der arbejdes i aften- og nattetimer. Ligeledes medfører nogle typer anlægsarbejder behov for, at der arbejdes længerevarende, 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 anlægsarbejdet. Om betingelsen vil være opfyldt, beror på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde ud fra bl.a. karakteren af de støjende anlægsarbejder. Det er dog klart, at ikke enhver form for forsinkelse eller fordyrelse af anlægsarbejdet 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 anlægsprojekt, efter omstændighederne, være tale om en forsinkelse af væsentlig betydning.

Det er forudsat, at anlægsarbejdet 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 anlægsprojekt. Hvis det er muligt at tilpasse anlægsprojektets overordnede tidsplan, så et forsinket delprojekt ikke har indflydelse på det samlede anlægsprojekts 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 anlægsprojekt 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 anlægget, vil ligeledes afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et hensyn, om det pågældende anlægsprojekt 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 anlægsprojektet, herunder eventuelt afledte effekter på andre anlægsprojekter, 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. Forslaget indebærer således, at transportministeren, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsarbejdet, vil kunne bestemme, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelseslovens bestemmelser vedrørende støj, samt regler udstedt i medført heraf, ikke finder anvendelse.

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.

Med elektrificeringslovens § 14 b, 1. pkt. 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 naboer til anlægsprojekter, der skønnes at støje over, hvad der må anses for tåleligt.

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.

Naboer, 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.

UDKAST

Naboer, der ønsker at modtage kontant kompensation, kan ligeledes modtage dette efter anmodning. Kompensationen fastsættes efter nærmere angivne takster. Disse forventes udmøntet ved bekendtgørelse, jf. elektrificeringslovens § 14 b, 2. pkt.

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 ejet 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 i forbindelse med afgørelsen om, at kommunens afgørelse 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 anlægsarbejderne udføres i natperioden, og 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.

UDKAST

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.

Den foreslåede bestemmelse til lov om elektrificering af jernbanen § 14 b, stk. 2 vil medføre, 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 vil ikke medføre 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 anlægsprojektet 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.

Til § 3

Til nr. 1

Efter gældende regler følger beskatningen af erstatninger eller kompensationer de grundlæggende principper i statsskattelovens §§ 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 for den nuværende ordning til afsnit 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

UDKAST

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.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke gælde for beløb, som ejeren af en beboelsesejendom modtager, hvis ejendommen overtages af Banedanmark. Sådanne beløb behandles skattemæssigt på samme måde som en salgssum efter reglerne i ejendomsavancebeskatningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 132 af 25. januar 2019 om beskatning af fortjeneste ved afståelse af fast ejendom. Det vil for boliger, som bebos af ejeren, typisk betyde skattefrihed.

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.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>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:</p>
	<p>1. Efter § 37 indsættes før overskriften før § 38:</p> <p>»Fravigelse af støjkrav</p> <p>§ 37 a. Transportministeren kan efter forhandling med miljøministeren, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et anlægsprojekt, bestemme, at krav, påbud eller forbud efter lov om miljøbeskyttelse vedrørende støj ikke finder anvendelse.</p> <p>§ 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 naboer til anlægsprojekter, der skønnes at støje over, hvad der må anses som tåleligt. Ministeren kan fastsætte nærmere regler herom.</p> <p>Stk. 2. Beløb ydet efter reglerne i stk. 1 indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser</p>

UDKAST

	fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser.«
	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>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:</p>
	<p>1. Efter § 14 indsættes før overskriften før § 15:</p> <p>» Fravigelse af støjkrav</p> <p>§ 14 a. Transportministeren kan efter forhandling med miljøministeren, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et anlægsprojekt, bestemme, at krav, påbud eller forbud efter lov om miljøbeskyttelse vedrørende støj ikke finder anvendelse.</p> <p>§ 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 compensation til naboer til anlægsprojekter, der skønnes at støje over, hvad der må anses som tåleligt. Ministeren kan fastsætte nærmere regler herom.</p> <p>Stk. 2. Beløb ydet efter reglerne i stk. 1 indgår ikke ved vurderingen</p>

UDKAST

	af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser.«
	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 806 af 8. august 2019, som ændret senest ved § 3 i lov nr. 1181 af 8. juni 2021, foretages følgende ændring:</p>
	<p>1. I § 7 indsættes som <i>nr. 37</i>:</p> <p>»37) Kompensation efter regler fastsat i medfør af § 37 b i jernbaneloven og § 14 b i lov om elektrificering af jernbanen.«</p>