

Talemanuskript til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål H den 12. december 2019

Samrådsspørgsmål

Samrådsspørgsmål H

Vil ministeren begrunde, hvad der er baggrunden for den besluttede overimplementering af EU's bygningsdirektiv i lovforslag nr. L 13 om ændring af byggeloven og hvorfor vil regeringen ikke vil afvente anbefalingerne fra den nedsatte kommissionen om den grønne omstilling og lade disse anbefalinger indgå i implementeringen i lovforslaget herunder også specifikt i forhold til indretningen af infrastrukturen og herudover redegøre for ekstra erhvervsøkonomiske konsekvenser heraf for dansk erhvervsliv?

Besvarelse

(Indledning)

Tak for samrådsspørgsmålet.

På baggrund af de foregående samråd går jeg ud fra, at spørgsmålet vedrører ikrafttrædelsestidspunktet for nybyggeri og ombygninger samt undtagelsesmuligheder for små og mellemstore virksomheder i direktivet.

(Overimplementering)

I lovforslaget og i den efterfølgende udmøntning af kravene i bekendtgørelse er der lagt op til at indføre de krav, som er udgangspunktet i direktivet.

Vores fælles grønne ambitioner kunne godt have talt for at anlægge en mere ambitiøs linje i forhold til direktivets krav. Som jeg ser det, er det fremsatte lovforslag derfor et minimum i forhold til den klimapolitik, som et stort flertal i Folketinget nu står bag.

Men det er korrekt, at bygningsdirektivet indeholder nogle bestemmelser, som giver medlemslandene en vis fleksibilitet i implementeringen.

(Udskyde ikrafttrædelse med 1 år)

Som jeg nævnte på samrådet i Finansudvalget, og som jeg efterfølgende også har oplyst Boligudvalget om, er der i bygningsdirektivet mulighed for, at vi kan vælge at være mindre ambitiøse og udskyde ikrafttrædelsen for nybyggeri og ombygninger med ét år. Det vil betyde, at de økonomiske omkostninger på kort sigt vil være ca. 13,5 mio. kr. lavere. Heraf vedrører halvdelen bygninger, der er ejet af selskaber.

Som jeg har nævnt før, foretrækker jeg, at vi i lyset af vores klimamål holder fast i ikrafttrædelse den 10. marts 2020, som der med lovforslaget er lagt op til.

Ved nybyggeri og ombygninger kan man tænke kabling for ladestandere med i projekteringen fra start. Merudgiften er derfor meget begrænset for nybyggeri og ombygning i forhold til udgiften ved at etablere ladestandere i eksisterende byggeri.

Ved en udskydelse af ikrafttrædelsen er der derfor en risiko for, at der bliver en besparelse på kort sigt, men en væsentligt større merudgift for bygningsejerne på længere sigt, når ladestanderne på et senere tidspunkt alligevel skal etableres. Så jeg vil godt tillade mig at stille spørgsmålstegn ved, om besparelsen ved en udskydelse overhovedet er en reel besparelse på længere sigt.

Men som jeg også har nævnt før, er jeg åben over for at udnytte muligheden for udskydelse med et år.

Jeg har derfor bedt Boligudvalget om at tilkendegive deres syn på ikrafttrædelsen for nybyggeri og ombygninger i betænkningen til lovforslaget.

Hvis udvalget kommer frem til, at vi skal udnytte muligheden for at udskyde ikrafttrædelsen med et år, vil udmøntningen af kravene i ladestanderbekendtgørelsen følge den beslutning.

(Bilkommissionens anbefalinger)

Hvad angår bilkommissionens anbefalinger, har dilemmaet ved implementeringen af bygningsdirektivet været, at direktivets tiltag næppe vil være fuldt tilstrækkelige til indfrielse af såvel denne regerings som den tidligere regerings mål om en grøn omstilling af personbiler.

Men omvendt har jeg ikke ønsket at foregribe bilkommissionens konklusioner.

Derfor er der med lovforslaget lagt op til, at kravene om ladestandere for nybyggeri og ombygninger følger direktivets udgangspunkt og træder i kraft den 10. marts 2020.

Det synes jeg, er en hensigtsmæssig implementering – og særligt i lyset af den retning, vi gerne vil have Danmark i klimamæssigt.

Men det er meget muligt, ja måske endda sandsynligt, at vi kommer til at lave reglerne om igen, når bilkommissionens anbefalinger foreligger. Og det kan kun gå i retning af skrapper krav.

(SMV'er)

Hvad angår de små og mellemstore virksomheder – de såkaldte SMV'er - kan jeg forstå, at Venstre ønsker en mere lempelig implementering.

Problemet ved at undtage SMV'er er, at krav til nybyggeri og ombygninger i byggetilladelsen fastsættes til bygningen og ikke til ejeren. På det tidspunkt, hvor byggetilladelsen gives, ved man ikke nødvendigvis, hvem den endelige ejer eller bruger af bygningen vil være, da det kan være en bygning, der skal lejes ud eller sælges kort tid efter.

Det er derfor ikke ligetil at implementere en SMV-undtagelse for nybyggeri og ombygninger, og det vil afstedkomme administrative byrder hos både kommuner og bygningsejere. Samtidig vil der også være risiko for omgåelse af reglerne.

Derudover er det svært at se, hvordan udnyttelsen af den undtagelse passer sammen med såvel denne regerings som den tidligere regerings mål om en grøn omstilling af personbiler.

Men for at komme videre herfra har jeg vendt en løsning for SMV'er med nogle af ordførerne, som jeg her vil skitsere.

For nybyggeri og ombygninger fastholdes forslaget som det står. Og da man som nævnt allerede i de første faser af byggeprojektet kan tænke kabling med, vil kravene ikke vil betyde store merudgifter. Der vil som sagt snarere være tale om en besparelse i forhold til, hvis ladestanderne skal etableres på et senere tidspunkt.

Merudgifterne ved kravene om ladestandere vedrører især de eksisterende bygninger.

For eksisterende byggeri er jeg derfor indstillet på at udnytte undtagelsen for små og mellemstore virksomheder, så længe bygningen ejes og benyttes af en SMV, som det fremgår af direktivet. Denne undtagelse vil kunne gennemføres i ladestanderbekendtgørelsen.

For det eksisterende byggeri skønnes krav om ladestandere at beløbe sig til i alt 290 mio. kr. for privat ejet byggeri frem mod 2025, hvoraf 180 mio. kr. vedrører bygninger ejet af selskabet.

Undtagelse fra krav om ladestandere for eksisterende byggeri ejet af SMV'er vil mindske de samlede udgifter, men det er ikke muligt ud fra datagrundlaget at skønne, hvor meget det drejer sig om.

Jeg vil endnu engang bemærke, at de økonomiske beregninger er behæftet med usikkerhed, fordi der ikke findes data for, hvor mange parkeringspladser bygningerne i Danmark har.

(Afrunding)

Jeg vil slutte med at opsummere, at som jeg lige ser det, er der to forhold, som skal afklares, nemlig ikrafttrædelse af krav til nybyggeri og ombygninger samt en mulig udnyttelse af undtagelsen af SMV'er for så vidt angår krav til det eksisterende byggeri.

Jeg håber, at Boligudvalget vil tage stilling til disse spørgsmål snarest, så vi kan få direktivet implementeret rettidigt. Jeg er selvfølgelig indstillet på at fastsætte reglerne i den kommende ladestanderbekendtgørelse i overensstemmelse med tilkendegivelserne i Boligudvalgets kommende betænkning over lovforslaget.

Samtidig er det min forståelse, at der er bred enighed blandt Folketingets partier om, at der i de kommende år skal ske en omstilling af bilparken fra benzin og diesel til elektrisk drift.

I regeringens forståelsespapir indgår således et stop for salg af alle nye diesel- og benzinbiler i 2030 og skærpede miljøzoner.

Og også i den tidligere VLAK-regerings klima- og luftudspil fra oktober 2018 var målet, at den sidste nye benzin- og dieselbil var solgt i 2030, og forventningen var, at der i 2030 ville være én million elbiler, plug-in hybridbiler eller tilsvarende grønne biler i Danmark.

Med de politiske ambitioner vil der være behov for en massiv udbygning af ladeinfrastrukturen, og det vil dette lovforslag kunne give et bidrag til.