

Talemanuskript til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål D den 14. november 2019

Samrådsspørgsmål

Hvordan vil de merudgifter som følger af lovforslaget om ændring af byggeloven (L 13) fordele sig år for år på hhv. offentligt ejede bygninger og privatejede bygninger, herunder bygninger til erhvervsmæssig brug? Vil ministeren herunder redegøre for, om – og i givet fald hvordan – regeringen vil sikre, at både de offentligt og privatejede bygninger kompenseres for de merudgifter, som lovforslaget medfører?

Besvarelse

(Indledning)

Regeringen har store ambitioner på klimaområdet.

Det har EU også, og i EU er det derfor besluttet, at udrulningen af elbiler i Europa skal være nemmere, og at bygningers energiforbrug skal mindskes. For at understøtte det, er der i bygningsdirektivet indført krav om ladestandere til elbiler og om bygningsautomatiserings- og kontrolsystemer i byggeri.

Jeg vil minde om, at ændringerne af bygningsdirektivet er forhandlet på plads under den tidligere regering.

Det har derfor ligget på mit bord, at de nye regler i bygningsdirektivet skal indarbejdes i dansk lovgivning, og det er

baggrunden for den ændring af byggeloven, som der er indkaldt til samråd om i dag.

Det er kravene om ladestandere, der medfører økonomiske omkostninger, så jeg går ud fra, at det er den del af lovforslaget, der spørges til.

Samrådsspørgsmålet handler om to forhold - en redegørelse af de økonomiske konsekvenser, som følger af den foreslåede ændring af byggeloven og et spørgsmål om, hvorvidt regeringen vil kompensere for de udgifter til både offentligt ejede bygninger og de privatejede bygninger, som lovforslaget medfører.

(Kompensation for de økonomiske konsekvenser)

Jeg vil gerne starte med det sidste først.

Med lovforslaget gennemføres der minimumsimplementering af bygningsdirektivets krav, så udgifterne for de berørte bygningsejere holdes så lave som muligt.

Det er forventningen, at der som led i den generelle udvikling mod grønnere transportformer vil være en del bygningsejere, der vælger at investere i ladestandere uanset, om der er krav om det. Det vil de, enten fordi de selv ejer elbiler, eller fordi de gerne vil tilbyde opladning til deres medarbejdere og kunder.

Der kan endvidere peges på det forhold, at markedet for ladestandere er frit. Derfor kan bygningsejere indgå aftaler med udbydere af ladestandere om etablering af ladestandere, og der kan laves opkrævningsordninger, så omkostningerne ved etableringen kan tjenes hjem.

Som det er tilfældet med en række af byggelovgivningens regler, og sådan set med lovgivning mere generelt, kan der være udgifter forbundet med overholdelse af de regler, der indføres.

På den baggrund er der ikke planer om at kompensere for udgifterne ved de privatejede bygninger.

Men der må forventes at blive rejst DUT-krav fra kommuner og regioner. Hvordan den regning præcis ser ud, vil vi se nærmere på i forbindelse med bekendtgørelsesarbejdet, hvor der også vil være en DUT-høring.

Så der følger altså en regning med kravene om ladestandere. Det vil jeg ikke lægge skjul på.

(Udspecificering af de økonomiske konsekvenser)

Det fører mig til den første del af samrådsspørgsmålet om de konkrete udgifter, som følger af lovforslaget – og nu bliver det en smule teknisk. Jeg vil forsøge at gøre det kort.

Indledningsvist skal jeg gøre udvalget opmærksom på, at de økonomiske beregninger, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, ikke er helt nøjagtige.

Mit ministerium er blevet opmærksom på, at de beregninger, der er lavet i forbindelse med lovforslaget, ved en misforståelse er beregnet ud fra, at kravene for nybyggeri og ombygninger først skal gælde fra den 10. marts 2021. Men som det fremgår af lovforslaget, skal kravene gælde fra den 10. marts 2020.

Det skal jeg selvfølgelig beklage. Misforståelsen bunder i, at der i bygningsdirektivet er en mulighed for at udskyde ikrafttrædelsestidspunktet for nybyggeri og ombygninger med 1 år.

Men med lovforslaget er det lagt til grund, at kravene skal gælde fra den 10. marts 2020. Det betyder så også, at de anslåede økonomiske udgifter for nybyggeri og ombygninger er højere end det, der er oplyst i lovforslaget. Konkret skønnes udgifterne ift. nybyggeri samlet til ca. 68 mio. kr. frem mod 2025, i stedet for ca. 55 mio. kr. som angivet i lovforslaget.

De økonomiske beregninger peger således på, at kravene om ladestandere samlet set vil beløbe sig til omkring 490 mio. kr. fra 2020 til 2025.

Det svarer i gennemsnit til ca. 100 mio. kr. om året, fra kravene træder i kraft og frem til 2025, hvor ladestanderne skal være etableret i de eksisterende bygninger. Der vil dog formentlig blive etableret flest ladestandere op mod fristen i slutningen af perioden.

De samlede omkostninger ved nybyggeri og ombygninger er vurderet til at være knap 68 mio. kr. frem til 2025, mens omkostningerne ved eksisterende byggeri forventes at udgøre omkring 420 mio. kr. i alt.

Beregningerne peger således på samlede årlige omkostninger på ca. 13,5 mio. kr. til nybyggeri og større ombygninger. For

eksisterende byggeri skønnes de årlige omkostninger til 84 mio. kr.

(Offentligt ejede bygninger)

For så vidt angår de offentligt ejede bygninger, vurderes det på baggrund af en analyse af bygningsmassen, at ca. 20 pct. af de samlede udgifter til ladestandere vil være udgifter for offentligt ejede bygninger. Det vil derfor dreje sig om ca. 97 mio. kr. i alt frem til 2025. Heraf vurderes udgifterne ved nybyggeri og ombygninger at være på omkring 14 mio.kr. og ved eksisterende byggeri ca. 84 mio. kr. Det svarer til årlige udgifter på godt 3 mio. kr. for offentligt nybyggeri og ombygninger og i gennemsnit knap 17 mio. kr. for eksisterende offentlige bygninger.

(Privat ejede bygninger)

For de privat ejede bygninger peger beregningerne på samlede udgifter på knap 390 mio.kr. frem til 2025, hvoraf nybyggeri og ombygninger tegner sig for omkring 54 mio.kr. og det eksisterende byggeri for 336 mio. kr. Dermed vil de årlige udgifter udgøre ca. 11 mio. kr. for nybyggeri og ombygninger og

i gennemsnit omkring 67 mio. kr. for eksisterende byggeri frem mod 2025.

Jeg skal bemærke, at tallene beror på skøn og beregninger, der er forbundet med en vis usikkerhed.

(Afrunding)

Det er svært at spå om fremtiden. Der er således usikkerhed om beregningerne, da man ikke med sikkerhed kan sige, hvor mange nye bygninger der vil blive opført, eller hvor mange bygninger der vil blive bygget om. Særligt usikkert er det, hvor mange parkeringspladser bygningerne har – og det er antallet af parkeringspladser, som kravene er knyttet op på.

I den forbindelse vil jeg benytte lejligheden til at præcisere, at det ikke er alle bygninger, der skal etablere ladestandere, og at der for boligbyggeri fx slet ikke skal etableres ladestandere, men kun forberedes til det på parkeringspladsen.

Kravene om ladestandere er som nævnt opdelt i krav til nybyggeri, ombygninger og eksisterende bygninger, der ikke er beboelse. Derudover vil det kun være bygninger med mere end 10 eller 20 parkeringspladser, der skal etablere ladestandere eller forberede parkeringspladsen til det. Det vil jeg ikke gå

mere ind i her, da det fremgår af lovforslagets bemærkninger, og det er heller ikke det, samrådet i dag handler om.

Som I nok har bemærket, vedrører merudgifterne især de eksisterende bygninger.

Derfor synes jeg, at udgangspunktet om, at ladestanderne ved de eksisterende bygninger først fysisk skal være etableret senest den 1. januar 2025, er fornuftigt. På den måde lever vi op til bygningsdirektivets krav samtidig med, at de pågældende bygningsejere får tid til at omstille sig til ændringen og får tid til at planlægge etableringen og finansieringen af ladestanderne.

Jeg synes derfor grundlæggende, at der med lovforslaget er fundet en fornuftig balance mellem de økonomiske konsekvenser for bygningsejerne og ambitionsniveauet for ladestandere i byggeriet.

Der er tale om en bunden opgave, som vi må forsøge at løse den på den mest hensigtsmæssige måde.

Som nævnt er der en mulighed i bygningsdirektivet for, at vi kan vælge at være mindre ambitiøse og udskyde ikrafttrædelsen for nybyggeri og ombygninger med 1 år. Det er umiddelbart ikke

det, jeg lægger op til med lovforslaget, da den grønne dagsorden efter min mening skal fremmes. Men jeg er sådan set åben for en drøftelse af muligheden for at udnytte den undtagelsesbestemmelse, som direktivet indeholder.

Så jeg foreslår, at spørgsmålet om ikrafttrædelse for nybyggeri og ombygninger fra 2020 eller 2021 afklares i forbindelse med lovbehandlingen i Boligudvalget.

Der er ikke tvivl om, at grøn omstilling af personbilerne til et klimavenligt drivmiddel, som el jo er, er et vigtigt element i bestræbelserne på at få en reduktion af CO₂-udledningen på 70 pct. frem mod 2030.

Meldinger fra både EU, bilindustrien og fra eksperter på området lyder da også på, at elbiler er fremtidens personbil og formentlig vil gøre sit store indtog fra midten af næste årti. Den udvikling skal vi selvfølgelig understøtte og fremme, så Danmark er klar til elbiler.

Så jeg er overbevist om, at de fleste virksomheder eller andre ejere af større bygninger med parkeringsmuligheder tilknyttet er klar over, at udviklingen går i retning af et grønnere Danmark og tænker langsigtet.

For at være helt ærlig har jeg svært ved at forestille mig at større virksomheder, indkøbscentre eller lignende større bygninger med parkeringspladser til sine kunder eller ansatte ikke af egen drift sikrer etablering af ladestandere. Det giver således god mening for virksomhederne at tilpasse sig den efterspørgsel, der forventes at være på dette område – på samme måde, som fx hoteller, restauranter og caféer tilbyder WIFI til deres kunder, selvom der ikke er krav om det.

Og jeg har også svært ved at se, at kommuner eller regioner med en grøn dagsorden ikke af selv vil sikre lademuligheder på parkeringsområder tilknyttet deres bygninger.

Den udvikling, der vil finde sted, uanset om der stilles krav eller ej, er således medregnet i de økonomiske konsekvenser af kravene - selvom de berørte bygningsejere af helt egen drift vil sikre etableringen af lademulighederne.