



BOLIGMINISTEREN

Boligudvalget
Folketinget

Dato 26. november 2019
J. nr. 2019-5923

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Boligudvalget har i brev af 20. november 2019 stillet mig følgende spørgsmål (BOU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Heidi Bank (V).

Spørgsmål nr. 7:

Vil ministeren redegøre for, om der er tale om minimumsimplementering for hver af de elementer i bygningsdirektivet, der med lovforslaget er lagt op til skal indarbejdes i dansk lovgivning?

Svar:

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 med RV, SF og EL indgår et stop for salg af alle nye diesel- og benzinbiler i 2030 og skærpede miljøzoner. 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.

Den tidligere regering nedsatte i februar 2019 en kommission for grøn omstilling af personbiler, og dette arbejde har denne regering valgt at videreføre. En af kommissionens opgaver er at se på behovet for tilgængelig ladeinfrastruktur.

Dilemmaet i forbindelse med implementeringen af direktivet har været, at direktivets tiltag næppe vil være fuldt tilstrækkelige i forhold til en indfrielse af såvel denne regerings som den tidligere regerings mål om en grøn omstilling af personbiler. Men på den anden side har jeg ikke ønsket at foregribe bilkommissionens konklusioner.

Der er derfor med det fremsatte lovforslag tale om en minimumsimplementering i den forstand, at den baserer sig på direktivets krav og ikke søger at foregribe bilkommissionens konklusioner. Det er derfor meget muligt, at vi kommer til at lave reglerne om igen, når bilkommissionens anbefalinger foreligger.

Hvis spørgsmålet går på, om lovforslaget udnytter ethvert tænkeligt smuthul i direktivet, så er svaret nej. Men det mener jeg heller ikke giver mening i forhold



til den ambition om grøn omstilling, der deles af et bredt flertal af Folketingets partier.

Side 2/6

For så vidt angår kravene om ladestandere, indeholder bygningsdirektivet seks fleksibilitetsmekanismer, der kan skrues på alt efter ambitionsniveau. Fem af dem er reelle undtagelsesbestemmelser og et er et fleksibelt krav. Derudover indeholder direktivet krav om bygningsautomatiserings- og kontrolsystemer. I det følgende redegøres der i detaljer for lovforslagets implementering af disse mekanismer.

Krav om ladestandere

Små og mellemstore virksomheder (SMV'er)

I bygningsdirektivets artikel 8, stk. 4, fremgår det, at medlemslandene kan beslutte ikke at fastsætte kravene om ladestandere for erhvervsbygninger, hvis bygningen ejes og benyttes af små eller mellemstore virksomheder - de såkaldte SMV'er.

En sådan bestemmelse ville imidlertid være meget vanskelig at administrere i praksis, da krav til nybyggeri og ombygninger fastsættes til bygningen i byggetilladelsen og ikke til ejeren. På dette tidspunkt ved man ikke nødvendigvis, hvem ejeren eller brugeren af bygningen vil være, da det kan være en bygning, der skal lejes ud eller sælges kort tid efter. Derudover vil ejerskabsforhold typisk ændre sig over tid.

Ved ansøgning om byggetilladelse forholder kommunen sig derfor ikke til, om det er en privatperson eller en stor eller mindre virksomhed, der ejer eller skal anvende bygningen. Den ekstra byggesagsbehandling, som udnyttelse af denne undtagelse ville medføre, vil derfor kunne indebære et væsentligt større administrativt arbejde for bygherrer, ejere og kommuner.

Derudover fastsætter byggelovgivningen krav til byggeri ud fra anvendelsen af bygningen og ikke ud fra ejerforhold.

Hertil kommer, at en sådan bestemmelse ville åbne en kattelem for omgåelse, idet ejerskabet til bygningen også i en større virksomhed formelt kunne placeres i en virksomhed, der var en SMV.

Hvis bygninger, der anvendes af små og mellemstore virksomheder, ikke er en del af de bygninger, der etablerer ladestandere, vil vi ydermere ikke komme i mål med den grønne omstilling til elbiler.

På den baggrund vurderes det ikke hensigtsmæssigt at anvende denne undtagelse, hvorfor der ikke lægges op til at indføre den i ladestanderbekendtgørelsen.



Krav om ladestandere ved ombygning

I bygningsdirektivets artikel 8, stk. 2 og 5, fremgår det, at man kan nøjes med at stille krav om ladestandere i forbindelse med større ombygninger af eksisterende bygninger, hvis der er den rette kombination af renoveringsarbejdets omfang og placering af parkeringspladserne. Denne begrænsning i anvendelsesområdet af direktivet vil indgå i definitionen af større ombygninger i ladestanderbekendtgørelsen.

I artikel 8, stk. 6, litra c, i direktivet fremgår det, at man kan undlade at stille krav om ladestandere i forbindelse med større ombygninger, hvis omkostningerne vil overstige 7 pct. af den samlede omkostning til ombygningen. Denne begrænsning i anvendelsesområdet af direktivet vil ligeledes indgå i definitionen af større ombygninger i ladestanderbekendtgørelsen.

Ved definitionen af en større ombygning i ladestanderbekendtgørelsen vil der således indføres en så lempelig definition, som det er muligt.

Udskyde ikrafttrædelse for nybyggeri og ombygninger med 1 år

I bygningsdirektivets artikel 8, stk. 6, litra a, fremgår det, at man kan undtage nye bygninger og bygninger, der bliver ombygget, fra krav om ladestandere, hvis der søges om byggetilladelse senest 10. marts 2021. Ved udnyttelse af denne bestemmelse udskydes ikrafttrædelse for nybyggeri og ombygninger således fra direktivets udgangspunkt om ikrafttrædelse den 10. marts 2020 til den 10. marts 2021.

Jeg skal bemærke, at Boligudvalget med brev den 18. november 2019 er blevet bedt om at tilkendegive, hvorvidt de mener, at implementeringen af direktivets krav skal være mindre ambitiøs ved at anvende muligheden for at udskyde ikrafttrædelse med ét år.

Nødvendig kabelføringsinfrastruktur

I bygningsdirektivets artikel 8, stk. 6, litra b, fremgår det, at man kan undtages fra kravene om ladestandere, hvis den krævede kabelinfrastruktur vil være afhængig af mikroisolerede systemer. Det vil typisk dreje sig om små øsamfund, der ikke er koblet til det overordnede elnet. Eftersom der ikke vil være bygninger med mere end 10 eller 20 parkeringspladser på øer uden forbindelse til elnettet, er det derfor ikke relevant for bygninger i Danmark.

Denne mulighed benyttes derfor ikke i ladestanderbekendtgørelsen.

Sammenlignelige krav i AFI-direktivet



I bygningsdirektivets artikel 8, stk. 6, litra d, fremgår det, at man kan undlade at stille krav om ladestandere, hvis bygningen er omfattet af sammenlignelige krav i direktiv om Alternative Fuels Infrastructure (AFI-direktivet). Hvis der allerede er en ladestander, eller hvis ladestanderen installeres af andre grunde end ladestanderbekendtgørelsen, vil bygningen dermed leve op til ladestanderbekendtgørelsen. Denne tilgang anvendes i ladestanderbekendtgørelsen, der svarer til muligheden i bygningsdirektivet.

Fastsættelse af antal ladestandere

I bygningsdirektivets artikel 8, stk. 3, fremgår det, at medlemsstaterne skal stille krav om etablering af et minimum af ladestandere ved eksisterende ikke-beboelsesbygninger med mere end 20 parkeringspladser.

Det fremgår ikke, hvor mange ladestandere et minimum er. EU-Kommissionen har oplyst, at nul ladestandere ikke kan være et minimum. Dette minimum er derfor i byggelovforslaget fortolket til minimum én ladestander, hvilket udgør en minimumsimplentering af kravet. Derudover skal ladestanderen ved disse eksisterende bygninger efter direktivet være etableret senest den 1. januar 2025. Dette indføres svarende til direktivets minimumsomfang.

Efter bygningsdirektivets artikel 8, stk. 2, skal der, for nybyggeri og ombygninger med mere end 10 parkeringspladser, stilles krav om etablering af mindst én ladestander og forberedelse på hver femte parkeringsplads. Dette indføres svarende til direktivets minimumsomfang.

Beboelsesbygninger

Efter bygningsdirektivets artikel 8, stk. 5, skal der ved nye beboelsesbygninger eller ombygninger heraf med mere end 10 parkeringspladser stilles krav om forberedelse til etablering af ladestandere på hver femte parkeringsplads. Dette indføres svarende til direktivets minimumsomfang.

Bygningsautomatiserings- og kontrolsystemer (byggningsautomatik)

I bygningsdirektivets artikel 14, stk. 4 og 15, stk. 4, fremgår det, at medlemslandene skal stille krav om etablering af bygningsautomatiserings- og kontrolsystemer i eksisterende bygninger, der ikke er beboelsesbygninger.

Nedenstående krav indføres i bygningsreglementet svarende til direktivets minimumsomfang.

Bygningsdirektivets begrænsning til bygninger med varme- og ventilationsanlæg med en samlet nominel nytteeffekt på over 290 kW, indføres i bygningsreglementet. Det vil typisk være bygninger på over 5.000 m².



Kravet om installation af bygningsautomatik vil alene gælde, såfremt det er teknisk og økonomisk muligt. Det indføres således i bygningsreglementet, at man er undtaget fra kravet, hvis installationen ikke er rentabel. En løsning, der ikke er teknisk mulig eller en løsning, der vil være meget kompliceret at udføre, vil være omkostningsfuld og vil derfor være undtaget fra kravet.

Derudover følger bygningsreglementets definition af, hvad bygningsautomatiserings- og kontrolsystemerne skal være i stand til, direktivets definition.

Kravet om installation af bygningsautomatik vil træde i kraft den 10. marts 2020, men skal først fysisk være installeret i de omfattede eksisterende bygninger ved udgangen af 2025.

Afslutningsvis kan jeg oplyse, at mit ministerium er blevet opmærksomt på, at angivelsen i byggelovforslaget af det antal parkeringspladser, der udløser kravene om ladestandere, ikke svarer til direktivets formulering.

Af byggelovforslaget fremgår det, at kravene om ladestandere omfatter de nærmere definerede bygninger med *mindst* henholdsvis 10 eller 20 parkeringspladser. I bygningsdirektivet er dette antal angivet som *mere end* henholdsvis 10 eller 20 parkeringspladser.

Udmøntningen af de konkrete krav i ladestanderbekendtgørelsen vil være i overensstemmelse med direktivet, hvilket hele tiden har været hensigten. Af ladestanderbekendtgørelsen vil der således være krav om ladestandere ved de omfattede bygninger med *mere end* henholdsvis 10 og 20 parkeringspladser, som det fremgår af direktivteksten.

Da det hele tiden har været hensigten at følge direktivet på dette punkt, vil jeg fremsætte et ændringsforslag, der retter op på dette. Det indebærer, at vurderingen af de økonomiske konsekvenser af lovforslaget nedjusteres. Ved afgrænsningen af, hvilke bygninger der omfattes af kravene om ladestandere, er der således anvendt et grundlag, hvor bygninger med henholdsvis 10 og 20 parkeringspladser indgår i opgørelsen.

De samlede økonomiske konsekvenser af lovforslaget, herunder ikrafttrædelse af regler om ladestandere den 10. marts 2020 for nybyggeri og ombygninger, skønnes med denne nedjustering til ca. 430 mio. kr. frem til 2025, mens det tidligere skøn for de økonomiske konsekvenser var ca. 490 mio. kr. frem mod 2025.

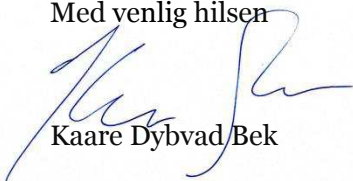
De økonomiske beregninger er generelt behæftet med usikkerhed, da der ikke foreligger data for, hvor mange parkeringspladser bygningerne i Danmark har. Beregningerne derfor baseret på en optælling af parkeringspladser ved bygning-



ger i Køge kommune, som er valgt som en repræsentativ kommune for hele bygningsmassen. Konkret er der tale om en manuel optælling af parkeringspladserne ved hjælp af Google Maps og Kraks Kort.

Side 6/6

Med venlig hilsen



Kaare Dybvad Bek