

Talemanuskript til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål A og B den 26. november 2019

Samrådsspørgsmål

Samrådsspørgsmål A

Vil ministeren redegøre for, hvorfor ministeren på det åbne samråd i Finansudvalget den 14. november 2019 om merudgifter i anledning af lovforslaget siger, at regeringen i relation til lovforslaget ønsker at være ambitiøse og dermed giver det indtryk, at regeringens lovforslag går videre, end EU-direktivet lægger op til, når det af lovforslaget omvendt fremgår, at der er tale om en minimumsimplentering af EU-direktivet?

Samrådsspørgsmål B

Mener ministeren, at det er udtryk for god skik, når ministeren på åbent samråd i Finansudvalget om merudgifter i anledning af lovforslaget orienterer om, at de økonomiske konsekvenser som følge af lovforslaget er højere, end det der er oplyst i lovforslaget, og at ministeren ikke forud for samrådet har orienteret Folketinget om ændringerne i økonomien i lovforslaget - særligt i lyset af, at den planlagte betækningsafgivelse var fastsat på samme dag som samrådet?

Besvarelse

(Indledning)

Tak for samrådsspørgsmålene, som jeg gerne vil besvare samlet. Jeg vil gerne starte med det sidste spørgsmål først.

Svar på spørgsmål B

Den 14. november 2019 var jeg indkaldt til samråd i Finansudvalget om merudgifterne som følge af byggelovforslaget.

Ud fra en formel betragtning er en orientering af Finansudvalget naturligvis også en orientering af Folketinget. Men da det er Boligudvalget, der behandler lovforslaget, er jeg enig i, at Boligudvalget burde have været orienteret senest samtidig med Finansudvalget, og det beklager jeg.

Som jeg også sagde på samrådet, er mit ministerium blevet opmærksomt 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 beklagede jeg på samrådet i Finansudvalget, og det beklager jeg gerne igen på samrådet her i dag.

Misforståelsen bunder som nævnt i, at der i bygningsdirektivet er en mulighed for at udskyde ikrafttrædelsestidspunktet for nybyggeri og ombygninger med ét 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 omkring 13 mio. kr. højere end det, der er oplyst i lovforslaget.

Jeg blev gjort bekendt med misforståelsen dagen inden samrådet og forsøgte sammen med mit ministerium at håndtere situationen bedst muligt inden for den korte tidshorisont, vi havde at arbejde med.

I forlængelse heraf kan jeg oplyse, at det har hele tiden været min hensigt, at Boligudvalget skulle orienteres om misforståelsen. Derfor sendte jeg efterfølgende et brev om misforståelsen til Boligudvalget.

Men Boligudvalget burde være blevet orienteret senest samtidig med samrådet, så udvalget var oplyst om det, inden den planlagte betækningsafgivelse.

Jeg har fuld forståelse for, at spørgeren på samrådet i Finansudvalget og på samrådet i dag er utilfreds med, at der ikke forinden var blevet orienteret om misforståelsen og de ændrede udgifter.

På baggrund af misforståelsen har jeg bedt om, at både lovforslaget og direktivet gås igennem i sømmene. Ved det gennemsyn er mit ministerium blevet opmærksomt på, at angivelsen i lovforslaget af det antal parkeringspladser, der udløser kravene om ladestandere, ikke er formuleret på fuldstændig samme måde som i direktivet.

Af lovforslaget 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.

Formuleringen i lovforslaget er ikke en formulering, der strider mod direktivet, men den giver bemyndigelse til, at forpligtelsen kan indtræde ved én parkeringsplads mindre, end det er krævet i direktivet. Og det har ikke været hensigten. Derfor har jeg stillet et ændringsforslag, der retter op på det.

Her vil formuleringen *mere end* 10 og 20 parkeringspladser således fremgå, præcis som det fremgår af direktivteksten.

Med ændringsforslaget nedjusteres skønnet for de økonomiske konsekvenser af lovforslaget.

Ved afgrænsningen af, hvilke bygninger der omfattes af kravene om ladestandere, har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen af uransagelige årsager anvendt et datagrundlag, hvor bygninger med henholdsvis 10 og 20 parkeringspladser indgår i opgørelsen, selvom forpligtelsen ifølge direktivteksten først indtræder ved 11 og 21 parkeringspladser.

De samlede økonomiske konsekvenser af lovforslaget skønnes herefter at være ca. 430 mio. kr. frem til 2025, hvor de før var vurderet til at være ca. 490 mio. kr. fra ikrafttræden 10. marts 2020 og frem mod 2025.

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

Svar på spørgsmål A

For så vidt angår det første spørgsmål om, hvorfor jeg på samrådet i Finansudvalget siger, at regeringen i relation til lovforslaget ønsker at være ambitiøse, når det af lovforslaget fremgår, at der er tale om en minimumsimplementering af bygningsdirektivet, skal jeg gøre opmærksom på, at jeg på samrådet også sagde, at jeg *ikke* kan garantere, at der vil blive

foretaget minimumsimplementering af bygningsdirektivets krav.

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 Radikale Venstre, SF og Enhedslisten 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 var 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. Det er derfor meget muligt, at vi kommer til at lave reglerne om igen, når bilkommissionens anbefalinger foreligger.

Det fremsatte lovforslag er således et minimum i forhold til regeringens klimapolitik.

Vi kunne fx have valgt ikke kun at stille krav om én ladestander ved nybyggeri og ombygninger. Vi kunne have valgt at stille krav om tre ladestandere - eller flere.

Eller vi kunne have valgt ikke kun at stille krav om *forberedelse* ved beboelsesbyggeri.

Og vi kunne have valgt, at ladestanderne ved de eksisterende erhvervsbygninger med mere end 20 parkeringspladser skulle være etableret før 2025. Eller at *mindre* end 20 parkeringspladser ville udløse kravet. Her kunne vi også have valgt at stille krav om flere ladestandere end *én*.

Det, der er lagt op til med forslaget, er, at vi gør det, som direktivet siger. Det gælder også kravene om ladestandere for nybyggeri og ombygninger, der ifølge lovforslaget skal gælde fra den 10. marts 2020, som er udgangspunktet for implementering i direktivet. Vi lægger således ikke op til at udnytte den mulighed, der er i direktivet for at udskyde ikrafttrædelsen for nybyggeri og ombygninger med ét år.

Jeg mener, at bygningsdirektivets krav som udgangspunkt er ambitiøse i forhold til, hvad der gælder i dag. Kravene i bygningsdirektivet ligger i tråd med regeringens ambitioner for klimapolitikken og bringer os et stort skridt mod et grønnere Danmark – det er jeg godt tilfreds med.

Som sagt kunne vi godt – i lyset af vores grønne ambitioner – have anlagt en endnu mere ambitiøs implementering af direktivets krav. Men jeg ønsker ikke at foregribe bilkommissionens anbefalinger. Og som bekendt følger der også en regning med.

Merudgifterne ved kravene om ladestandere vedrører 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.

Med den implementering, der er lagt op til med byggelovforslaget, vil den danske lovgivning være i overensstemmelse med direktivets krav samtidig med, at vi tager hensyn til de udgifter, der følger med.

Det synes jeg, er en hensigtsmæssig implementering.

Vi skal sørge for, at der er den nødvendige infrastruktur og tilstrækkelige lademuligheder til grønne personbiler, så vi får et grønnere Danmark – det er det, der bør være fokus på i denne sag.

(Afrunding)

Jeg er derfor rigtig ærgerlig over, at uklarhed om implementeringen er genstand for drøftelsen i dag frem for at tale om det, der er det vigtige – nemlig vores ambitioner for den grønne omstilling.

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

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

Som jeg nævnte på samrådet i Finansudvalget, og som jeg efterfølgende oplyste Boligudvalget om, er der i bygningsdirektivet en 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 udgifter vil være ca. 13 mio. kr. lavere.

Det er umiddelbart ikke det, jeg lægger op til med lovforslaget. Men jeg er som nævnt åben over for en drøftelse af muligheden for at udnytte den udskydelse, som direktivet giver mulighed for, og jeg har med mit brev lagt op til, at Boligudvalget drøfter dette spørgsmål i forbindelse med betænkningen.