

Σχέδιο διατάγματος

Ομοσπονδιακό Υπουργείο Οικονομικών και Ενέργειας

Τρίτο διάταγμα για την τροποποίηση του διατάγματος για την επισήμανση της κατανάλωσης ενέργειας για επιβατικά αυτοκίνητα

A. Πρόβλημα και στόχος

Με την επιφύλαξη της έγκρισης του όγδοου νόμου για την τροποποίηση του νόμου περί τελών κυκλοφορίας οχημάτων από το Γερμανικό Ομοσπονδιακό Κοινοβούλιο (BT-Έντυπο Υλικό 21/2672), παρατείνεται η προσωρινή απαλλαγή των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων από τα τέλη κυκλοφορίας οχημάτων. Τα μηχανοκίνητα οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μεταξύ της 18ης Μαΐου 2011 και της 31ης Δεκεμβρίου 2030 θα απαλλάσσονται από τα τέλη κυκλοφορίας οχημάτων για δέκα έτη, αλλά όχι μετά το τέλος του 2035. Η εν λόγω παράταση προγραμματίζεται να τεθεί σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2026.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 σε συνδυασμό με το παράρτημα 1 μέρος I σημείο 8 πρόταση 27 του διατάγματος για την επισήμανση της κατανάλωσης ενέργειας για επιβατικά αυτοκίνητα (Pkw-EnVKV), οι πληροφορίες σχετικά με την προσωρινή απαλλαγή από τα τέλη κυκλοφορίας οχημάτων πρέπει να περιλαμβάνονται στην επισήμανση για τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα και τα οχήματα κυψέλης καυσίμου. Τα υποδείγματα του παραρτήματος 1 μέρος II σημείο 4 ή σημείο 5 του Pkw-EnVKV, τα οποία απεικονίζουν τις απαιτήσεις της εν λόγω κοινοποίησης για τα αμιγώς ηλεκτροκίνητα οχήματα (υπόδειγμα 4) και τα οχήματα κυψέλης καυσίμου (υπόδειγμα 5), περιέχουν το καθένα στην υποσημείωση 3 τις συγκεκριμένες ημερομηνίες της προθεσμίας που αφορά την απαλλαγή από τα τέλη κυκλοφορίας οχημάτων και που ισχύει έως ότου τεθεί σε ισχύ η παράταση της απαλλαγής από τον φόρο μηχανοκίνητων οχημάτων. Εφόσον τεθεί σε ισχύ η παράταση της απαλλαγής από τα τέλη κυκλοφορίας οχημάτων, τα στοιχεία αυτά δεν θα είναι πλέον επικαιροποιημένα και, ως εκ τούτου, θα αποκλίνουν από τις απαιτήσεις του άρθρου 3 παράγραφος 1 σε συνδυασμό με το παράρτημα 1 μέρος I σημείο 8 πρόταση 27 του Pkw-EnVKV. Ως εκ τούτου, με την παράταση της απαλλαγής από τα τέλη κυκλοφορίας οχημάτων, οι πληροφορίες στην υποσημείωση θα πρέπει να επικαιροποιηθούν. Σκοπός του παρόντος διατάγματος είναι να μην προβλέπονται εσφαλμένες ημερομηνίες στην αντίστοιχη υποσημείωση 3 του παραρτήματος 1 μέρος II σημείο 4 (υπόδειγμα 4) και σημείο 5 (υπόδειγμα 5) του Pkw-EnVKV.

B. Λύση

Οι συγκεκριμένες ημερομηνίες στην υποσημείωση 3 του παραρτήματος 1 μέρος II σημείο 4 (υπόδειγμα 4) και σημείο 5 (υπόδειγμα 5) του Pkw-EnVKV αντικαθίστανται από σύμβολα υποκατάστασης (placeholder).

Γ. Εναλλακτικές λύσεις

Δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις.

Δ. Δημοσιονομικές δαπάνες χωρίς δαπάνες συμμόρφωσης

Δεν προκύπτουν δημοσιονομικές δαπάνες.

Ε. Δαπάνες συμμόρφωσης

Δεν προκύπτουν δαπάνες συμμόρφωσης.

Ε.1 Δαπάνες συμμόρφωσης για τους πολίτες

Δεν θα υπάρξει επιβάρυνση των πολιτών με δαπάνες συμμόρφωσης.

Ε.2 Δαπάνες συμμόρφωσης για τις επιχειρήσεις

Δεν θα υπάρξει επιβάρυνση των επιχειρήσεων με δαπάνες συμμόρφωσης.

Ε.3 Δαπάνες συμμόρφωσης για τις κρατικές υπηρεσίες

Δεν θα υπάρξει επιβάρυνση των κρατικών υπηρεσιών με δαπάνες συμμόρφωσης.

ΣΤ. Πρόσθετα έξοδα

Δεν θα προκύψουν άλλα άμεσα ή έμμεσα έξοδα ως αποτέλεσμα της τροποποίησης του διατάγματος για την επισήμανση της κατανάλωσης ενέργειας για επιβατικά αυτοκίνητα. Ειδικότερα, δεν αναμένεται καμία επίδραση στις τιμές μονάδας και στα επίπεδα τιμών.

Σχέδιο διατάγματος του Ομοσπονδιακού Υπουργείου Οικονομικών και Ενέργειας

Τρίτο διάταγμα για την τροποποίηση του διατάγματος για την επισήμανση της κατανάλωσης ενέργειας για επιβατικά αυτοκίνητα^{*)}

Ημερομηνία...

Το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Οικονομικών και Ενέργειας αποφασίζει, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 εδάφιο 2 σημείο 2, παράγραφος 3 σημείο 3 και παράγραφος 4 σημείο 2 του νόμου περί επισήμανσης της κατανάλωσης ενέργειας, της 10ης Μαΐου 2012, (Ομοσπονδιακή Εφημερίδα I, σ. 1070), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με το άρθρο 10α του νόμου της 16ης Ιουλίου 2021 (Ομοσπονδιακή Εφημερίδα I αριθ. 3026) σε συνδυασμό με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του νόμου περί τροποποίησης αρμοδιοτήτων της 16ης Αυγούστου 2002 (Ομοσπονδιακή Εφημερίδα I, σ. 3165), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 7 του διατάγματος της 31ης Αυγούστου 2015 (Ομοσπονδιακή Εφημερίδα I σ. 1474) και το Οργανωτικό Διάταγμα της 8ης Δεκεμβρίου 2021 (Ομοσπονδιακή Εφημερίδα I, σ. 5176) και το Οργανωτικό Διάταγμα της 6ης Μαΐου 2025 (Ομοσπονδιακή Εφημερίδα 2025 I αριθ. 131) σε συμφωνία με το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Περιβάλλοντος, Προστασίας του Κλίματος, Διατήρησης της Φύσης και Πυρηνικής Ασφάλειας και το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών:

Artikel 1

Τροποποίηση του διατάγματος για την επισήμανση της κατανάλωσης ενέργειας για επιβατικά αυτοκίνητα

Το διάταγμα για την επισήμανση της κατανάλωσης ενέργειας για επιβατικά αυτοκίνητα της 28ης Μαΐου 2004 (Ομοσπονδιακή Επίσημη Εφημερίδα I σ. 1037), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με το άρθρο 1 του διατάγματος της 19ης Φεβρουαρίου 2024 (Ομοσπονδιακή Επίσημη Εφημερίδα 2024 I αριθ. 50), τροποποιείται ως εξής:

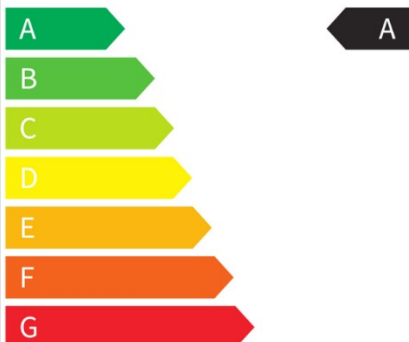
1. Στο παράρτημα 1 μέρος II, τα σημεία 4 και 5 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα σημεία 4 και 5: «4. Υπόδειγμα 4 για επιβατικά αυτοκίνητα με αμιγώς ηλεκτρική μετάδοση κίνησης:

^{*)} Κοινοποιήθηκε σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 241, της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, σ. 1).

Information über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen des neuen Pkw

Marke:	Handelsbezeichnung:
Antriebsart: Elektromotor	
Kraftstoff: entfällt	anderer Energieträger: Strom

Energieverbrauch (kombiniert):	kWh/100 km
CO₂-Emissionen (kombiniert):	g/km ¹
Elektrische Reichweite:	km

<p>CO₂-Klasse Auf Grundlage der CO₂-Emissionen (kombiniert)</p> 	<p>Weitere Angaben:</p> <p>Stromverbrauch kombiniert kWh/100 km</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Innenstadt kWh/100 km ▪ Stadtrand kWh/100 km ▪ Landstraße kWh/100 km ▪ Autobahn kWh/100 km
---	---

Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung:	EUR/Jahr
(Strompreis: _____ ct/kWh, (Jahresdurchschnitt [Jahr]))	
Mögliche CO₂-Kosten über die nächsten 10 Jahre (15.000 km/Jahr):²	
▪ bei einem angenommenen mittleren durchschnittlichen CO ₂ -Preis von _____ EUR/t:	EUR
▪ bei einem angenommenen niedrigen durchschnittlichen CO ₂ -Preis von _____ EUR/t:	EUR
▪ bei einem angenommenen hohen durchschnittlichen CO ₂ -Preis von _____ EUR/t:	EUR
Kraftfahrzeugsteuer:	EUR/Jahr³

Die Informationen erfolgen gemäß der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedures) ermittelt. Der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß eines Pkw sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch den Pkw, sondern auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas.

Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Pkw-Modelle ist unentgeltlich einsehbar an jedem Verkaufsort in Deutschland, an dem neue Pkw ausgestellt oder angeboten werden. Der Leitfaden ist auch hier abrufbar: [Internetadresse der von den Herstellern bestimmten Stelle].

¹ Es werden nur die CO₂-Emissionen angegeben, die durch den Betrieb des Pkw entstehen. CO₂-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Pkw sowie des Kraftstoffes bzw. der Energieträger entstehen oder vermieden werden, werden bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen gemäß WLTP nicht berücksichtigt.

² Aufgrund der CO₂-Bepreisung sind künftig Erhöhungen der Kraftstoffkosten möglich. Die künftige CO₂-Preisentwicklung ist unsicher, daher werden die möglichen CO₂-Kosten anhand von drei angenommenen CO₂-Preisen für den Zeitraum _____ bis _____ berechnet. Die tatsächlichen CO₂-Preise können sowohl höher als auch niedriger als in den hier zugrundeliegenden Modellrechnungen ausfallen. Die CO₂-Kosten sind beim Tanken mit den Kraftstoffkosten zu bezahlen. Weitere Informationen unter www.alternativ-mobil.info.

³ Die Steuerbefreiung wird bei erstmaliger Zulassung des Elektrofahrzeugs in der Zeit vom _____ bis _____ für zehn Jahre ab dem Tag der erstmaligen Zulassung gewährt, längstens jedoch bis zum _____.

Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN):

erstellt am:

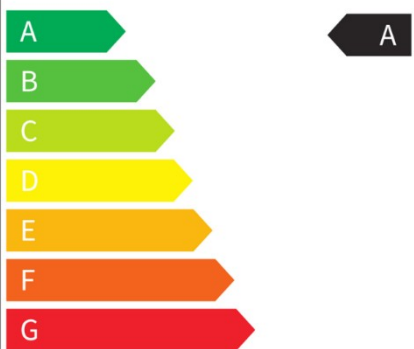
5. Υπόδειγμα 5 για όχημα κυψέλης καυσίμου:

Information über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen des neuen Pkw

Marke:	Handelsbezeichnung:
Antriebsart: Brennstoffzelle	
Kraftstoff: entfällt	anderer Energieträger: Wasserstoff

Energieverbrauch (kombiniert):	kg/100 km
CO₂-Emissionen (kombiniert):	g/km ¹

CO₂-Klasse Auf Grundlage der CO ₂ -Emissionen (kombiniert)	Weitere Angaben:
	Kraftstoffverbrauch kombiniert kg/100 km <ul style="list-style-type: none"> ▪ Innenstadt kg/100 km ▪ Stadtrand kg/100 km ▪ Landstraße kg/100 km ▪ Autobahn kg/100 km



Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung: (Wasserstoffpreis: _____ EUR/kg (Jahresdurchschnitt [Jahr]))	EUR/Jahr
Mögliche CO₂-Kosten über die nächsten 10 Jahre (15.000 km/Jahr):² <ul style="list-style-type: none"> ▪ bei einem angenommenen mittleren durchschnittlichen CO₂-Preis von _____ EUR/t: EUR ▪ bei einem angenommenen niedrigen durchschnittlichen CO₂-Preis von _____ EUR/t: EUR ▪ bei einem angenommenen hohen durchschnittlichen CO₂-Preis von _____ EUR/t: EUR 	
Kraftfahrzeugsteuer:	EUR/Jahr³

Die Informationen erfolgen gemäß der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedures) ermittelt. Der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß eines Pkw sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch den Pkw, sondern auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas.

Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Pkw-Modelle ist unentgeltlich einsehbar an jedem Verkaufsort in Deutschland, an dem neue Pkw ausgestellt oder angeboten werden. Der Leitfaden ist auch hier abrufbar: *[Internetadresse der von den Herstellern bestimmten Stelle]*.

¹ Es werden nur die CO₂-Emissionen angegeben, die durch den Betrieb des Pkw entstehen. CO₂-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Pkw sowie des Kraftstoffes bzw. der Energieträger entstehen oder vermieden werden, werden bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen gemäß WLTP nicht berücksichtigt.

² Aufgrund der CO₂-Bepreisung sind künftig Erhöhungen der Kraftstoffkosten möglich. Die künftige CO₂-Preisentwicklung ist unsicher, daher werden die möglichen CO₂-Kosten anhand von drei angenommenen CO₂-Preisen für den Zeitraum _____ bis _____ berechnet. Die tatsächlichen CO₂-Preise können sowohl höher als auch niedriger als in den hier zugrundeliegenden Modellrechnungen ausfallen. Die CO₂-Kosten sind beim Tanken mit den Kraftstoffkosten zu bezahlen. Weitere Informationen unter www.alternativ-mobil.info.

³ Die Steuerbefreiung wird bei erstmaliger Zulassung des wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenfahrzeugs in der Zeit vom _____ bis _____ für zehn Jahre ab dem Tag der erstmaligen Zulassung gewährt, längstens jedoch bis zum _____.

Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN):

erstellt am:

»

2. Στο παράρτημα 2 μέρος II σημείο 4, η πρόταση 1 διαγράφεται.

Artikel 2

Έναρξη ισχύος

Το παρόν διάταγμα τίθεται σε ισχύ την ημέρα που έπεται της δημοσίευσής του.

Εγκρίθηκε από το Ομοσπονδιακό Συμβούλιο.

Αιτιολόγηση

A. Γενικό μέρος

I. Στόχος και αναγκαιότητα των αποφάσεων

Το σχέδιο διατάγματος προβλέπει τη διευκρίνιση των τροποποιήσεων του διατάγματος για την επισήμανση της κατανάλωσης ενέργειας για επιβατικά αυτοκίνητα (Pkw-EnVKV), προκειμένου να εξαλειφθεί η πιθανή ανασφάλεια δικαίου όσον αφορά την αναγραφή της προθεσμίας για την απαλλαγή από τα τέλη κυκλοφορίας οχημάτων στην αντίστοιχη υποσημείωση 3 του παραρτήματος 1 μέρος II σημεία 4 και 5 του Pkw-EnVKV λόγω της προγραμματισμένης παράτασης της απαλλαγής από τα τέλη κυκλοφορίας οχημάτων για τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα με τον όγδοο νόμο για την τροποποίηση του νόμου περί τελών κυκλοφορίας οχημάτων (BT-Drucksache 21/2672), ο οποίος βρίσκεται επί του παρόντος στο στάδιο της νομοθετικής διαδικασίας.

II. Βασικό περιεχόμενο του σχεδίου διατάγματος

Στην αντίστοιχη υποσημείωση 3 του παραρτήματος 1 μέρος II σημεία 4 και 5 του Pkw-EnVKV, τα συγκεκριμένα δεδομένα στα υποδείγματα αντικαθίστανται από σύμβολο υποκατάστασης (placeholder), έτσι ώστε τα υποδείγματα να μην μπορούν πλέον να αποκλίνουν από τυχόν αλλαγές στην προθεσμία απαλλαγής από τα τέλη κυκλοφορίας οχημάτων.

III. Εκτελεστικό αποτύπωμα

Οι εκπρόσωποι των ομάδων συμφερόντων ή τα εξουσιοδοτημένα τρίτα μέρη δεν έχουν ασκήσει ουσιαστική επιρροή στο περιεχόμενο του παρόντος διατάγματος.

IV. Εναλλακτικές λύσεις

Δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις.

V. Ρυθμιστική αρμοδιότητα

Η ρυθμιστική αρμοδιότητα του Ομοσπονδιακού Υπουργείου Οικονομικών και Ενέργειας, με τη συγκατάθεση του Ομοσπονδιακού Συμβουλίου και σε συμφωνία με το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Περιβάλλοντος, Προστασίας του Κλίματος, Διατήρησης της Φύσης και Πυρηνικής Ασφάλειας και το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών, απορρέει από το άρθρο 4 παράγραφος 1 εδάφιο 2 σημείο 2, παράγραφος 3 σημείο 3 και παράγραφος 4 σημείο 2, του νόμου περί επισήμανσης της κατανάλωσης ενέργειας.

VI. Συμβατότητα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις διεθνείς συνθήκες

Το σχέδιο διατάγματος είναι συμβατό με τη νομοθεσία και τις συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης βάσει του διεθνούς δικαίου που έχει συνάψει η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

VII. Ρυθμιστικές συνέπειες

Η νομική κατάσταση δεν μεταβάλλεται από το σχέδιο διατάγματος. Αντίθετα, η προσαρμογή των υποδειγμάτων αποτρέπει πιθανές αντιφάσεις στο Pkw-EnVKV και δημιουργεί ως εκ τούτου συνολική νομική σαφήνεια.

VIII. Χρονοδιάγραμμα, αξιολόγηση

Δεν προβλέπεται χρονοδιάγραμμα ή αξιολόγηση, καθώς το διάταγμα δημιουργεί μόνο ασφάλεια δικαίου χωρίς να εισάγει νέους κανονισμούς.

B. Ειδικό μέρος

Σχετικά με το άρθρο 1 (Τροποποίηση του Pkw-EnVKV)

Σχετικά με το σημείο 1

Παράρτημα 1 μέρος II σημεία 4 και 5 του Pkw-EnVKV

Η αντικατάσταση των συγκεκριμένων δεδομένων της υποσημείωσης 3 του παραρτήματος 1 μέρος II σημεία 4 και 5 του Pkw-EnVKV με σύμβολα υποκατάστασης διασφαλίζει ότι τα συγκεκριμένα αυτά δεδομένα δεν θα αποκλίνουν πλέον από την πραγματική προθεσμία που αφορά την απαλλαγή από τα τέλη κυκλοφορίας οχημάτων για τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά, σε περίπτωση που τα δεδομένα αυτά μεταβληθούν.

Σχετικά με το σημείο 2

Παράρτημα 2 μέρος II σημείο 4 πρόταση 1 του Pkw-EnVKV

Η πρόταση αυτή διαγράφεται διότι είναι πανομοιότυπη με την επόμενη πρόταση 2. Ως εκ τούτου, η πρόταση 1 καταργείται ως συντακτικό σφάλμα.

Σχετικά με το άρθρο 2 (Έναρξη ισχύος)

Το διάταγμα θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ το συντομότερο δυνατόν, προκειμένου να αποφευχθεί οποιαδήποτε ασάφεια σχετικά με το σχετικό περιεχόμενο των κατευθυντήριων γραμμών.