

Proyecto de Reglamento

Ministerio Federal de Asuntos Económicos y Energía

Tercer Reglamento por el que se modifica el Reglamento sobre el etiquetado del consumo de energía para turismos

A. Problema y objetivo

A reserva de la adopción por el Bundestag alemán de la Octava Ley por la que se modifica la Ley del impuesto de circulación (BT-Printed Matter 21/2672), se prorroga la exención temporal del impuesto de circulación para los vehículos puramente eléctricos. Los vehículos de motor matriculados por primera vez entre el 18 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2030 estarán exentos del impuesto de circulación durante diez años, pero no más allá de finales de 2035. Está previsto que la prórroga entre en vigor el 1 de enero de 2026.

De conformidad con el artículo 3, apartado 1, en relación con el anexo 1, parte I, punto 8, frase veintisiete, del Reglamento sobre el etiquetado del consumo de energía para turismos (Pkw-EnVKV, por su versión en alemán), la información sobre la exención temporal del impuesto de circulación debe incluirse para los vehículos puramente eléctricos y los vehículos con pila de combustible. Las plantillas del anexo 1, parte II, punto 4 o punto 5, del Pkw-EnVKV, que muestran los requisitos de esta notificación para los vehículos puramente eléctricos (plantilla 4) y los vehículos con pilas de combustible (plantilla 5), contienen cada una en la nota a pie de página 3 las fechas específicas del límite de tiempo de la exención del impuesto de circulación que se aplican hasta que entre en vigor la prórroga de la exención del impuesto de circulación. Si se aprueba la prórroga de la exención del impuesto de circulación, estos datos dejarían de estar actualizados y, por lo tanto, no cumplirían los requisitos del artículo 3, apartado 1, en relación con el anexo 1, parte I, punto 8, frase 27, del Pkw-EnVKV. Por lo tanto, con la ampliación de la exención del impuesto de circulación, sería necesario actualizar la información de la nota a pie de página. El objetivo de este Reglamento es evitar que las fechas indicadas en la nota al pie 3 del anexo 1, parte II, punto 4 (plantilla 4) y punto 5 (plantilla 5) del Pkw-EnVKV dejen de ser correctas.

B. Solución

Las fechas específicas de la nota a pie de página 3 del anexo 1, parte II, punto 4 (plantilla 4) y punto 5 (plantilla 5) del Pkw-EnVKV se sustituyen por marcadores de posición.

C. Alternativas

No hay alternativas.

D. Gastos presupuestarios sin gastos de cumplimiento

No se efectúa ningún gasto presupuestario.

E. Gastos de cumplimiento

No se ha incurrido en gastos de cumplimiento.

E.1 Gastos de cumplimiento para la ciudadanía

Los ciudadanos no incurrirán en ningún gasto de cumplimiento.

E.2 Gastos de cumplimiento para las empresas

Las empresas no incurrirán en ningún gasto de cumplimiento.

E.3 Gastos de cumplimiento para las administraciones públicas

Las agencias gubernamentales no incurrirán en gastos de cumplimiento.

F. Otros costes

No se incurrirá en otros costes directos o indirectos como consecuencia de la modificación del Reglamento sobre el etiquetado del consumo de energía de los turismos. En particular, no se prevé ningún impacto en los precios unitarios ni en los niveles de precios.

Proyecto de Reglamento del Ministerio Federal de Asuntos Económicos y Energía

Tercer Reglamento por el que se modifica el Reglamento sobre el etiquetado del consumo de energía para turismos^{*)}

Fecha...

El Ministerio Federal de Asuntos Económicos y Energía decreta, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, párrafo 2, punto 2, apartado 3, punto 3, y apartado 4, punto 2, de la Ley de etiquetado del consumo energético, de 10 de mayo de 2012 (Boletín Oficial Federal I, p. 1070), modificada por última vez por el artículo 10 bis de la Ley de 16 de julio de 2021 (Boletín Oficial Federal I n.º 3026), en relación con el artículo 1, apartado 2, de la Ley de modificación de competencias de 16 de agosto de 2002 (Boletín Oficial Federal I, p. 3165), modificada por el artículo 7 del Reglamento de 31 de agosto de 2015 (Boletín Oficial Federal I, p. 1474) y el Decreto de Organización de 8 de diciembre de 2021 (Boletín Oficial Federal I, p. 5176) y el Decreto de Organización de 6 de mayo de 2025 (Boletín Oficial Federal 2025 I, n.º 131), de acuerdo con el Ministerio Federal de Medio Ambiente, Protección del Clima, Conservación de la Naturaleza y Seguridad Nuclear y el Ministerio Federal de Transporte:

Artikel 1

Modificación del Reglamento sobre el etiquetado del consumo de energía para turismos

El Reglamento sobre el etiquetado del consumo de energía para turismos, de 28 de mayo de 2004 (Boletín Oficial Federal I, p. 1037), modificado en último lugar por el artículo 1 del Reglamento de 19 de febrero de 2024 (Boletín Oficial Federal 2024 I, n.º 50), se modifica como sigue:

1. En el anexo 1, parte II, los puntos 4 y 5 se sustituyen por los puntos 4 y 5 siguientes:
«4. Plantilla 4 para turismos con accionamiento puramente eléctrico:

^{*)} Notificado de conformidad con la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO L 241, de 17 de septiembre de 2015, p. 1).

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

Marke: Antriebsart: Brennstoffzelle Kraftstoff: entfällt		Handelsbezeichnung: anderer Energieträger: Wasserstoff	
Energieverbrauch (kombiniert): CO₂-Emissionen (kombiniert):		kg/100 km g/km ¹	
CO₂-Klasse Auf Grundlage der CO ₂ -Emissionen (kombiniert)		Weitere Angaben: Kraftstoffverbrauch kombiniert	
		kg/100 km ▪ Innenstadt ▪ Stadtrand ▪ Landstraße ▪ Autobahn	
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			
▪ 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: <i>[Internetadresse der von den Herstellern bestimmten Stelle]</i>. 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. Se suprime el anexo 2, parte II, punto 4, frase primera.

Artikel 2

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación.

Aprobado por el Consejo Federal.

Justificación

A. Parte general

I. Finalidad y necesidad de la reglamentación

El proyecto de Reglamento prevé la aclaración de las modificaciones del Reglamento sobre el etiquetado del consumo de energía para turismos (Pkw-EnVKV) con el fin de eliminar la posible inseguridad jurídica en relación con la indicación del plazo para la exención del impuesto de circulación en la correspondiente nota a pie de página 3 del anexo 1, parte II, números 4 y 5, del Pkw-EnVKV, debido a la ampliación prevista de la exención del impuesto de circulación para los vehículos puramente eléctricos con la Octava Ley por la que se modifica la Ley del impuesto de circulación (BT-Drucksache 21/2672), que se encuentra actualmente en proceso legislativo.

II. Contenido principal del proyecto de Reglamento

En la correspondiente nota a pie de página 3 del anexo 1, parte II, puntos 4 y 5, del Pkw-EnVKV, los datos específicos de las plantillas se sustituyen por los marcadores de posición, de modo que las plantillas ya no puedan desviarse de ningún cambio en el límite de tiempo de la exención del impuesto de circulación.

III. Huella ejecutiva

Los representantes de grupos de interés o terceros autorizados no han ejercido ninguna influencia significativa en el contenido de este Reglamento.

IV. Alternativas

No hay alternativas.

V. Competencia reguladora

La competencia reguladora del Ministerio Federal de Asuntos Económicos y Energía, con el consentimiento del Consejo Federal y de acuerdo con el Ministerio Federal de Medio Ambiente, Protección del Clima, Conservación de la Naturaleza y Seguridad Nuclear y el Ministerio Federal de Transporte, se deriva del artículo 4, apartado 1, párrafo segundo, punto 2, apartado 3, punto 3, y apartado 4, punto 2, de la Ley de etiquetado del consumo de energía.

VI. Compatibilidad con el Derecho de la Unión Europea y los tratados internacionales

El proyecto de Reglamento es compatible con la legislación y los tratados de la Unión Europea en virtud del derecho internacional celebrados por la República Federal de Alemania.

VII. Consecuencias reglamentarias

El proyecto de Reglamento no modifica la situación jurídica. En cambio, la adaptación de las plantillas evita posibles contradicciones en el Pkw-EnVKV y, por lo tanto, crea claridad jurídica general.

VIII. Plazo; evaluación

No se prevé ningún plazo ni evaluación, ya que el Reglamento solo crea seguridad jurídica sin introducir nuevas reglamentaciones.

B. Parte especial

En relación con el artículo 1 (modificación del Pkw-EnVKV)

En relación con el punto 1

Anexo 1, parte II, puntos 4 y 5, del Pkw-EnVKV

La sustitución de los datos específicos que figuran en la nota a pie de página 3 del anexo 1, parte II, puntos 4 y 5, del Pkw-EnVKV por marcadores de posición garantiza que dichos datos específicos ya no se desvíen del plazo real de exención del impuesto de circulación para los vehículos puramente eléctricos de nueva matriculación, en caso de que se modifique.

En relación con el punto 2

Anexo 2, parte II, punto 4, frase 1, Pkw-EnVKV

Esta frase se elimina porque es idéntica a la siguiente frase 2. Por lo tanto, la frase 1 queda derogada como error de redacción.

En relación con el artículo 2 (entrada en vigor)

El Reglamento debe entrar en vigor lo antes posible para evitar cualquier ambigüedad en relación con el contenido pertinente de la orientación.