

Proiect de regulament

Ministerul Federal al Afacerilor Economice și Energiei

Al treilea regulament de modificare a Regulamentului privind etichetarea consumului de energie al autoturismelor

A. Problema și obiectivul

Sub rezerva adoptării de către Bundestagul german a celei de-a opta legi de modificare a Legii privind impozitul pe autovehicule (BT-Printed Matter 21/2672), se prelungește scutirea temporară de la plata impozitului pe autovehicule a vehiculelor pur electrice. Autovehiculele înmatriculate pentru prima dată între 18 mai 2011 și 31 decembrie 2030 vor fi scutite de la plata impozitului pe autovehicule timp de 10 ani, dar nu mai târziu de sfârșitul anului 2035. Această extindere urmează să intre în vigoare la 1 ianuarie 2026.

În conformitate cu articolul 3 alineatul (1) coroborat cu anexa 1 partea I punctul 8 teza 27 din Regulamentul privind etichetarea consumului de energie al autoturismelor (Pkw-EnVKV), informațiile privind scutirea temporară de la plata impozitului pe autovehicule trebuie incluse pentru vehiculele pur electrice și vehiculele cu pilă de combustie. Modelele din anexa 1 partea II punctul 4 sau punctul 5 din Pkw-EnVKV, care ilustrează cerințele prezentei notificări pentru vehiculele cu propulsie exclusiv electrică (modelul 4) și vehiculele cu pilă de combustie (modelul 5), conțin fiecare în nota de subsol 3 datele specifice ale termenului de expirare a scutirii de la plata impozitului pe autovehicule care se aplică până la intrarea în vigoare a prelungirii scutirii de la plata impozitului pe vehicule. Cu condiția ca extinderea scutirii de la plata impozitului pe autovehicule să intre în vigoare, aceste date nu ar mai fi actualizate și, prin urmare, ar devia de la cerințele articolului 3 alineatul (1) coroborat cu anexa 1 partea I punctul 8 teza 27 din Pkw-EnVKV. Prin urmare, odată cu extinderea scutirii de la plata impozitului pe autovehicule, informațiile din nota de subsol ar trebui actualizate. Prezentul regulament este menit să împiedice ca datele din nota de subsol 3 respectivă din anexa 1 partea II punctul 4 (modelul 4) și punctul 5 (modelul 5) din Pkw-EnVKV să devină incorecte.

B. Soluție

Datele specifice din nota de subsol 3 din anexa 1 partea II punctul 4 (modelul 4) și punctul 5 (modelul 5) la Pkw-EnVKV se înlocuiesc cu spații rezervate.

C. Alternative

Nu există alternative.

D. Cheltuieli bugetare fără costuri de conformare

Nu se înregistrează cheltuieli bugetare.

E. Costuri de conformare

Nu sunt suportate costuri de conformare.

E.1 Costuri de conformare pentru cetățeni

Cetățenii nu vor suporta costuri de conformare.

E.2 Costuri de conformare pentru întreprinderi

Întreprinderile nu vor suporta costuri de conformare.

E.3 Costuri de conformitate pentru administrațiile guvernamentale

Administrațiile guvernamentale nu vor suporta costuri de conformare.

F. Costuri suplimentare

Nu vor fi suportate alte costuri directe sau indirecte ca urmare a modificării Regulamentului privind etichetarea consumului de energie al autoturismelor. În special, nu se anticipează niciun impact asupra prețurilor unitare și asupra nivelurilor prețurilor.

Proiect de regulament al Ministerului Afacerilor Economice și Energiei

Al treilea regulament de modificare a Regulamentului privind etichetarea consumului de energie al autoturismelor*

Adoptată la...

Ministerul Federal al Afacerilor Economice și Energiei dispune, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) al doilea paragraf punctul 2, alineatul (3) punctul 3, și alineatul (4) punctul 2 din Legea privind etichetarea consumului de energie din 10 mai 2012 (Monitorul Oficial Federal I, p. 1070), modificată ultima dată prin articolul 10a din Legea din 16 iulie 2021 (Monitorul Oficial Federal I nr. 3026) în coroborare cu articolul 1 alineatul (2) din Legea de modificare a competențelor din 16 august 2002 (Monitorul Oficial Federal I, p. 3165), modificată prin articolul 7 din Regulamentul din 31 august 2015 (Monitorul Oficial Federal I, p. 1474) și Decretul de organizare din 8 decembrie 2021 (Monitorul Oficial Federal I, p. 5176) și Decretul de organizare din 6 mai 2025 (Monitorul Oficial Federal 2025 I nr. 131), în acord cu Ministerul Federal al Mediului, Protecției Climei, conservarea naturii și siguranța nucleară și cu Ministerul Federal al Transporturilor:

Artikel 1

Modificarea Regulamentului privind etichetarea consumului de energie al autoturismelor

Regulamentul privind etichetarea consumului de energie al autoturismelor din 28 mai 2004 (Monitorul Oficial Federal I, p. 1037), modificat ultima dată prin articolul 1 din Regulamentul din 19 februarie 2024 (Monitorul Oficial Federal 2024 I, nr. 50), se modifică după cum urmează:

1. În anexa 1 partea II, punctele 4 și 5 se înlocuiesc cu următoarele puncte 4 și 5: „4. Modelul 4 pentru autoturisme cu acționare pur electrică:

*

*Notificată în conformitate cu Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO L 241, 17.9.2015, p. 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

CO₂-Klasse Auf Grundlage der CO ₂ -Emissionen (kombiniert) A	Weitere Angaben: Stromverbrauch kombiniert kWh/100 km <table border="0"> <tr> <td>▪ Innenstadt</td> <td>kWh/100 km</td> </tr> <tr> <td>▪ Stadtrand</td> <td>kWh/100 km</td> </tr> <tr> <td>▪ Landstraße</td> <td>kWh/100 km</td> </tr> <tr> <td>▪ Autobahn</td> <td>kWh/100 km</td> </tr> </table>	▪ Innenstadt	kWh/100 km	▪ Stadtrand	kWh/100 km	▪ Landstraße	kWh/100 km	▪ Autobahn	kWh/100 km
▪ Innenstadt	kWh/100 km								
▪ Stadtrand	kWh/100 km								
▪ Landstraße	kWh/100 km								
▪ Autobahn	kWh/100 km								

Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung: (Strompreis: _____ ct/kWh, (Jahresdurchschnitt [Jahr]))	EUR/Jahr
Mögliche CO₂-Kosten über die nächsten 10 Jahre (15.000 km/Jahr):² ▪ 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 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. Modelul 5 pentru un vehicul cu pilă de combustie:

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

Marke: Antriebsart: Brennstoffzelle Kraftstoff: entfällt	Handelsbezeichnung: anderer Energieträger: Wasserstoff
Energieverbrauch (kombiniert): _____ kg/100 km CO₂-Emissionen (kombiniert): _____ g/km ¹	
CO₂-Klasse Auf Grundlage der CO ₂ -Emissionen (kombiniert) A B C D E F G ➔ A	Weitere Angaben: Kraftstoffverbrauch kombiniert kg/100 km ▪ Innenstadt kg/100 km ▪ Stadtrand kg/100 km ▪ Landstraße kg/100 km ▪ Autobahn kg/100 km
Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung: _____ EUR/Jahr (Wasserstoffpreis: _____ EUR/kg (Jahresdurchschnitt [Jahr])) Mögliche CO₂-Kosten über die nächsten 10 Jahre (15.000 km/Jahr):² ▪ 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: <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. Anexa 2 partea II punctul 4 prima teză se elimină.

Artikel 2

Intrare în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare promulgării sale.

Aprobată de Consiliul Federal.

Justificare

A. Partea generală

I. Obiectivul și necesitatea dispozițiilor

Proiectul de regulament prevede clarificarea modificărilor aduse Regulamentului privind etichetarea consumului de energie al autoturismelor (Pkw-EnVKV), pentru a elimina potențiala incertitudine juridică în ceea ce privește indicarea termenului de scutire de la plata taxei pe autovehicule în nota de subsol 3 din partea II punctul 1 și, respectiv, punctul 4 din anexa 5 la Pkw-EnVKV, ca urmare a extinderii planificate a scutirii de la plata impozitului pe autovehicule pentru vehiculele pur electrice prin cea de a opta lege de modificare a Legii privind impozitul pe autovehicule (BT-Drucksache 21/2672), care se află în prezent în proces legislativ.

II. Conținutul de bază al regulamentului

În nota de subsol 3 din anexa 1 partea II punctele 4 și 5 din Pkw-EnVKV, datele specifice din modelele respective sunt înlocuite cu spații rezervate, astfel încât modelele să nu mai poată devia de la modificările termenului de scutire de la plata impozitului pe autovehicule.

III. Amprenta executivă

Reprezentanții grupurilor de interese sau terții împuterniciți nu au avut nicio influență semnificativă asupra conținutului prezentului regulament.

IV. Alternative

Nu există alternative.

V. Competența de reglementare

Competența de reglementare a Ministerului Federal al Economiei și Energiei, cu acordul Consiliului Federal și în acord cu Ministerul Federal al Mediului, Protecției Climatice, Conservării Naturii și Securității Nucleare și cu Ministerul Federal al Transporturilor, derivă din articolul 4 alineatul (1) al doilea paragraf punctul 2, alineatul (3) punctul 3 și alineatul (4) punctul 2 din Legea privind etichetarea consumului de energie.

VI. Compatibilitatea cu dreptul Uniunii Europene și cu tratatele internaționale

Proiectul de regulament este compatibil cu legislația și tratatele de drept internațional ale Uniunii Europene încheiate de Republica Federală Germania.

VII. Consecințe de reglementare

Situația juridică nu este modificată de proiectul de regulament. În schimb, adaptarea modelelor previne potențialele contradicții din Pkw-EnVKV și, prin urmare, creează claritate juridică generală.

VIII. Termen-limită; evaluare

Nu este prevăzută nicio limită de timp sau evaluare, întrucât regulament creează doar certitudine juridică, fără a introduce noi reglementări.

B. Partea specială

Referitor la articolul 1 (Modificarea Pkw-EnVKV)

Referitor la punctul 1

Anexa 1 partea II punctele 4 și 5 din Pkw-EnVKV

Înlocuirea datelor specifice din nota de subsol 3 din anexa 1 partea II punctele 4 și 5 din Pkw-EnVKV cu spații rezervate asigură faptul că aceste date specifice nu mai deviază de la limita de timp reală a scutirii de la plata impozitului pe autovehicule pentru vehiculele pur electrice nou înmatriculate, în cazul în care aceasta ar fi modificată.

Referitor la punctul 2

Anexa 2 partea II punctul 4 prima teză Pkw-EnVKV

Această teză se elimină deoarece este identică cu următoarea teză 2. Prin urmare, teza 1 este abrogată ca eroare de redactare.

Referitor la articolul 2 (Intrare în vigoare)

Regulamentul ar trebui să intre în vigoare cât mai curând posibil pentru a evita orice ambiguitate în ceea ce privește conținutul relevant al orientării.