

Udkast til bekendtgørelse

Forbundsministeriet for økonomi og energi

Tredje bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelsen om energiforbrugsmærkning af personbiler

A. Problem og målsætning

Med forbehold af den tyske Bundestags vedtagelse af den ottende lov om ændring af motorkøretøjsafgiftsloven (BT-tryksag 21/2672) forlænges den midlertidige fritagelse for motorkøretøjsafgift for rent elektriske køretøjer. Motorkøretøjer, der er registreret første gang mellem den 18. maj 2011 og den 31. december 2030, vil være fritaget for motorkøretøjsafgift i ti år, men ikke efter udgangen af 2035. Denne forlængelse planlægges at træde i kraft den 1. januar 2026.

I henhold til § 3, stk. 1, sammenholdt med bilag 1, del I, nr. 8), 27. punktum, i bekendtgørelsen om energiforbrugsmærkning af personbiler (Pkw-EnVKV) skal oplysningerne om den midlertidige fritagelse for motorkøretøjsafgift inkluderes for rent elektriske køretøjer og brændselscellekøretøjer. Modellerne i bilag 1, del II, nr. 4) eller 5), i Pkw-EnVKV, som visualiserer kravene til denne meddelelse for rent eldrevne køretøjer (model 4) og brændselscellekøretøjer (model 5), indeholder i fodnote 3 hver især de specifikke datoer for tidsfristen for den fritagelse for motorkøretøjsafgift, der finder anvendelse, indtil forlængelsen af fritagelsen for motorkøretøjsafgift træder i kraft. Forudsat at forlængelsen af fritagelsen for motorkøretøjsafgift træder i kraft, vil disse oplysninger ikke længere være ajourførte og vil derfor afvige fra kravene i Pkw-EnVKV's § 3, stk. 1, sammenholdt med bilag 1, del I, nr. 8), 27. punktum. Med forlængelsen af fritagelsen for motorkøretøjsafgift vil oplysningerne i fodnoten derfor skulle ajourføres. Denne bekendtgørelse har til formål at forhindre, at datoerne i den respektive fodnote 3 i bilag 1, del II, nr. 4) (skabelon 4) og nr. 5) (skabelon 5), i Pkw-EnVKV bliver ukorrekte.

B. Løsning

De specifikke datoer i fodnote 3 i bilag 1, del II, nr. 4) (skabelon 4) og nr. 5) (skabelon 5), til Pkw-EnVKV erstattes af pladsholdere.

C. Alternativer

Der findes ingen alternativer.

D. Budgetudgifter uden tilpasningsomkostninger

Der påløber ingen budgetudgifter.

E. Overholdelsesomkostninger

Der påløber ingen overholdelsesomkostninger.

E.1 Overholdelsesomkostninger for borgere

Borgere vil ikke pådrage sig nogen overholdelsesomkostninger.

E.2 Overholdelsesomkostninger for virksomheder

Virksomheder vil ikke pådrage sig nogen overholdelsesomkostninger.

E.3 Overholdelsesomkostninger for offentlige myndigheder

Offentlige myndigheder vil ikke pådrage sig nogen overholdelsesomkostninger.

F. Yderligere omkostninger

Der vil ikke opstå andre direkte eller indirekte omkostninger som følge af ændringen af bekendtgørelsen om energiforbrugsmærkning af personbiler. Navnlig forventes der ingen indvirkning på enhedspriser og prisniveauer.

Udkast til bekendtgørelse fra forbundsministeriet for økonomi og energi

Tredje bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelsen om energiforbrugsmærkning af personbiler^{*)}

Dateret den...

Forbundsministeriet for økonomi og energi dekreter i henhold til § 4, stk. 1, nr. 2), punkt 2, stk. 3, nr. 3) og stk. 4, nr. 2), i lov om mærkning af energiforbrug af 10. maj 2012 (Tysklands forbundslovtidende I, s. 1070), senest ændret ved artikel 10a i lov af 16. juli 2021 (Tysklands forbundslovtidende I, nr. 3026) sammenholdt med § 1, stk. 2, i lov om ændring af kompetencer af 16. august 2002 (forbundslovtidende I, s. 3165), ændret ved artikel 7 i bekendtgørelse af 31. august 2015 (Tysklands forbundslovtidende I, s. 1474), organisatorisk dekret af 8. december 2021 (Tysklands forbundslovtidende I, s. 5176) og organisatorisk dekret af 6. maj 2025 (Tysklands forbundslovtidende 2025 I, nr. 131) efter aftale med forbundsministeriet for miljø, klimabeskyttelse, naturbeskyttelse og nuklear sikkerhed samt forbundstransportministeriet:

Artikel 1

Ændring af bekendtgørelsen om energiforbrugsmærkning af personbiler

Bekendtgørelse om energiforbrugsmærkning af personbiler af 28. maj 2004 (Tysklands forbundslovtidende I, s. 1037), senest ændret ved artikel 1 i bekendtgørelse af 19. februar 2024 (Tysklands forbundslovtidende 2024 I, nr. 50), ændres som følger:

1. Bilag 1, del II, nr. 4) og 5), erstattes af følgende stk. 4 og 5: "4. Skabelon 4 for personbiler med rent elektrisk fremdriftssystem:

^{*)} Meddelt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (EUT L 241 af 17. september 2015, s. 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 ▪ 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 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. Skema 5 for et brændselscellekøretøj:

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 ▪ 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	
▪ 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 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. Bilag 2, del II, nr. 4), 1. punktum, udgår.

Artikel 2

Ikrafttrædelse

Denne bekendtgørelse træder i kraft dagen efter offentliggørelsen.

Godkendt af forbundsrådet.

Begrundelse

A. Generel del

I. Afgørelsernes målsætning og nødvendighed

Udkastet til bekendtgørelse indeholder præciserende ændringer af bekendtgørelsen om energiforbrugsmærkning af personbiler (Pkw-EnVKV) med henblik på at fjerne den potentielle retlige usikkerhed vedrørende angivelsen af tidsfristen for fritagelse for motorkøretøjsafgift i den pågældende fodnote 3 i bilag 1, del II, nr. 4) og 5), i Pkw-EnVKV på grund af den planlagte forlængelse af fritagelsen for motorkøretøjsafgift for rent elektriske køretøjer med den ottende lov om ændring af loven om motorkøretøjsafgift (BT-tryksag 21/2672), som i øjeblikket er under behandling.

II. Udkastet til bekendtgørelses væsentlige indhold

I den pågældende fodnote 3 i bilag 1, del II, nr. 4) og 5), til Pkw-EnVKV erstattes de specifikke data i skabelonerne deri af pladsholdere, således at skabelonerne ikke længere kan afvige fra eventuelle ændringer af tidsfristen for fritagelsen for motorkøretøjsafgift.

III. Ledelsens fodafttryk

Repræsentanter for interessegrupper eller bemyndigede tredjeparter har ikke haft nogen væsentlig indflydelse på indholdet af denne bekendtgørelse.

IV. Alternativer

Der findes ingen alternativer.

V. Reguleringskompetence

Forbundsministeriet for økonomi og energi har med samtykke fra forbundsrådet og efter aftale med forbundsministeriet for miljø, klimabeskyttelse, naturbeskyttelse og nuklear sikkerhed samt forbundsministeriet for transport reguleringskompetence i henhold til § 4, stk. 1, nr. 2), punkt 2, stk. 3, nr. 3), og stk. 4, nr. 2), i lov om mærkning af energiforbrug.

VI. Forenelighed med EU-retten og internationale traktater

Udkastet til bekendtgørelse er foreneligt med Den Europæiske Unions lovgivning og traktater i henhold til folkeretten, som Forbundsrepublikken Tyskland har indgået.

VII. Reguleringsmæssige konsekvenser

Den juridiske situation ændres ikke af udkastet til bekendtgørelse. I stedet forhindrer tilpasningen af skabelonerne potentielle uoverensstemmelser i Pkw-EnVKV og skaber dermed generel juridisk klarhed.

VIII. Tidsbegrænsning, evaluering

Der er ikke fastsat nogen tidsfrist eller evaluering, da bekendtgørelsen kun skaber retssikkerhed uden at indføre nye regler.

B. Særlig del

Ad artikel 1 (ændring af Pkw-EnVKV)

Ad nr. 1)

Bilag 1, del II, nr. 4) og 5), til Pkw-EnVKV

Ved at erstatte de specifikke data i fodnote 3 i bilag 1, del II, nr. 4) og 5), i Pkw-EnVKV med pladsholdere sikres det, at disse specifikke data ikke længere afviger fra den faktiske tidsfrist for fritagelsen for motorkøretøjsafgift for nyregistrerede rent elektriske køretøjer, hvis denne ændres.

Ad nr. 2)

Bilag 2, del II, nr. 4), første punktum, til Pkw-EnVKV

Dette punktum slettes, fordi det er identisk med følgende andet punktum. Det første punktum ophæves derfor som en redaktionel fejl.

Ad artikel 2 (Ikrafttrædelse)

Bekendtgørelsen bør træde i kraft så hurtigt som muligt for at undgå enhver tvetydighed med hensyn til det relevante indhold i vejledningen.