



Herrn  
Stefan Gelbhaar  
Mitglied des Deutschen Bundestages  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

**Dr. Ulrich Nußbaum**  
Staatssekretär

HAUSANSCHRIFT Scharnhorststraße 34-37, 10115 Berlin  
POSTANSCHRIFT 11019 Berlin

TEL +49 30 18615 7641  
FAX +49 30 18615 5105

DATUM Berlin, 21. Juli 2021

## **Schriftliche Frage an die Bundesregierung im Monat Juli 2021**

### **Frage Nr. 198**

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

seitens der Bundesregierung beantworte ich die Frage wie folgt:

#### **Frage:**

**Inwiefern hat sich die Bundesregierung während der 19. Legislaturperiode dafür eingesetzt, dass der Geltungsbereich der Richtlinie 2009/125/EG und entsprechend auch der Anwendungsbereich des Gesetzes über die umweltgerechte Gestaltung energieverbrauchsrelevanter Produkte (Energieverbrauchsrelevante-Produkte-Gesetz – EVPG) zukünftig auch Verkehrsmittel zur Personen- und Güterbeförderung umfasst (bitte insbesondere auf Elektrofahrräder, Elektrokleinstfahrzeuge (z.B. E-Tretroller), Elektroroller sowie Elektroautos eingehen) und mit welcher Begründung wendet die Bundesregierung die in Anlage 3 der Richtlinie 2006/112/EG aufgeführte Möglichkeit, auf Reparaturdienstleistungen für Fahrräder einen reduzierten Mehrwertsteuersatz zu erheben, im Bundesgebiet nicht an (vgl. Frage 10 auf Bundesdrucksache 19/21374).**

#### **Antwort:**

Gemäß Artikel 1 der Ökodesign-Richtlinie 2009/125/EG gilt diese nicht für Verkehrsmittel zur Personen- oder Güterbeförderung. Bisher hat die EU-Kommission bei der Prüfung zur Einführung von Produktverordnungen eine sehr strenge Auslegung und Abgrenzung vorgenommen. Im Rahmen der Sustainable Products Initiative (SPI) soll die Ökodesign-Richtlinie überarbeitet und das europäische Ökodesign auf „die größtmögliche Bandbreite an Produkten“ ausgedehnt werden. Eine Reihe von Produkten

(IKT-Produkte, Stahl, Zement, Möbel, Textilien) wurden dafür als wichtigste zu regulierende Produktgruppen explizit von der EU-Kommission benannt. Verkehrsmittel zur Personen- oder Güterbeförderung wurden bislang nicht benannt und nach Kenntnis der Bundesregierung von der vorbereitenden Studie zur SPI auch nicht untersucht.

Seitens der Bundesregierung gab es keine Bestrebungen, sich für eine Ausdehnung des Geltungsbereiches einzusetzen. Es liegen bisher keine Untersuchungen dazu vor, inwieweit eine Regulierung im Rahmen von Ökodesign sinnvoll oder geeignet ist und wie andere Faktoren, die den tatsächlichen Energieverbrauch beeinflussen (z.B. Bereifung, Straßenbelag oder das Nutzerverhalten), dabei berücksichtigt werden müssten.

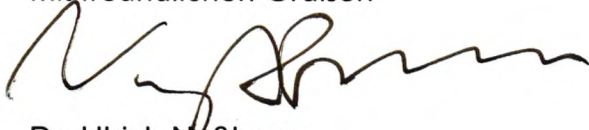
Der Fokus der Verbrauchsregulierung im Verkehr liegt auf der Erreichung der anspruchsvollen Treibhausgasminderungsziele, womit auch eine Steigerung der Energieeffizienz im Verkehr einhergeht. Hierzu gibt es verschiedene spezifischere gesetzliche Anforderungen (z.B. CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte).

Die Festlegung nationaler Ökodesign-Anforderungen ist im Energieverbrauchsrelevante-Produkte-Gesetz – schon aufgrund des höherrangigen europäischen Rechts – nicht vorgesehen. Dieses ermöglicht lediglich die Ausführung der unter der Ökodesign-Richtlinie erlassenen Produktverordnungen auf nationaler Ebene und eine effiziente Marktüberwachung.

Das Mehrwertsteuerrecht ist im Rahmen der EU weitgehend harmonisiert. Aus diesem Grund ist Deutschland an die Bestimmungen der Richtlinie 2006/112/EG des Rates über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem (MwStSystRL) gebunden. Nach Artikel 98 Absatz 1 und 2 MwStSystRL können die Mitgliedstaaten u.a. einen ermäßigten Steuersatz auf Dienstleistungen der in Anhang III genannten Kategorien anwenden. Anhang III Nr. 19 nennt die Möglichkeit, einen ermäßigten Steuersatz auf kleine Reparaturdienstleistungen betreffend Fahrräder, Schuhe und Lederwaren, Kleidung und Haushaltswäsche einzuführen. Im Übrigen ist die Anwendung des ermäßigten Umsatzsteuersatzes auf Reparaturdienstleistungen ausgeschlossen. Insbesondere im Bereich der Fahrradreparatur stellt sich die Frage, was als „kleine“ Reparatur gilt, und welcher Umfang diese Grenze überschreitet. Dies würde Praxis und

Verwaltung vor nicht unerhebliche Abgrenzungsschwierigkeiten stellen. Jedenfalls könnte der Gesetzgeber nicht sicherstellen, dass eine derartige Ermäßigung tatsächlich über die Preise an die Endverbraucherinnen und Endverbraucher weitergegeben wird. In jedem Fall dürften die Effekte einer solchen Steuersatzsenkung aus Verbrauchersicht sehr gering ausfallen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Ulrich Nußbaum