

Návrh nařízení

Spolkové ministerstvo pro hospodářství a energetiku

Třetí nařízení, kterým se mění nařízení o označování spotřeby energie u osobních automobilů

A. Problém a cíl

S výhradou přijetí osmého zákona, kterým se mění zákon o dani z motorových vozidel, německým Spolkovým sněmem (tiskovna Spolkového sněmu 21/2672) se rozšiřuje dočasné osvobození čistě elektrických vozidel od daně z motorových vozidel. Motorová vozidla, která budou poprvé registrována v období od 18. května 2011 do 31. prosince 2030, budou osvobozena od daně z motorových vozidel na dobu 10 let, nejdéle však do konce roku 2035. Toto prodloužení má vstoupit v platnost dne 1. ledna 2026.

Označení pro čistě elektrická vozidla a vozidla s palivovými články musí podle § 3 odst. 1 ve spojení s přílohou č. 1 část I bod 8 věta 27 nařízení o označování spotřeby energie osobních automobilů (dále jen: „nařízení Pkw-EnVKV“) obsahovat informace o dočasném osvobození od daně z motorových vozidel. Vzory v příloze č. 1 část II bod 4 a bod 5 nařízení Pkw-EnVKV, které vizualizují požadavky na tento údaj pro vozidla poháněná výhradně elektrickou energií (vzor 4) a vozidla s palivovými články (vzor 5), obsahují v poznámce pod čarou 3 konkrétní údaje o časovém omezení osvobození od daně z motorových vozidel platné do vstupu prodloužení osvobození od daně z motorových vozidel v platnost. Pokud by prodloužení osvobození od daně z motorových vozidel vstoupilo v platnost, tyto údaje by již nebyly aktuální a odchylují se tak od požadavků § 3 odst. 1 ve spojení s přílohou č. 1 část I bod 8 věta 27 nařízení Pkw-EnVKV. S prodloužením osvobození od daně z motorových vozidel by tedy musely být aktualizovány údaje v poznámce pod čarou. Tímto nařízením se má zabránit tomu, aby údaje o datech v příslušné poznámce pod čarou 3 přílohy č. 1 části II bodu 4 (vzor 4) a bodu 5 (vzor 5) nařízení Pkw-EnVKV byly nesprávné.

B. Řešení

Konkrétní údaje o datu v poznámce pod čarou 3 přílohy č. 1 části II bodu 4 (vzor 4) a bodu 5 (vzor 5) nařízení Pkw-EnVKV budou nahrazeny zástupnými symboly.

C. Alternativy

Neexistují žádné alternativy.

D. Rozpočtové výdaje bez nákladů na plnění

Nevznikají žádné rozpočtové výdaje.

E. Výdaje na dodržování předpisů

Nevznikají žádné výdaje na dodržování předpisů.

E.1 Výdaje na dodržování předpisů pro občany

Občanům nevzniknou žádné výdaje na dodržování předpisů.

E.2 Výdaje na dodržování předpisů pro podniky

Podnikům nevzniknou žádné výdaje na dodržování předpisů.

E.3 Výdaje vládních správ na dodržování předpisů

Vládě nevzniknout žádné výdaje na dodržování předpisů.

F. Další náklady

V důsledku změny nařízení o označování spotřeby energie u osobních automobilů nevznikají žádné další přímé ani nepřímé náklady. Zejména se neočekávají žádné dopady na jednotlivé ceny a cenovou hladinu.

Návrh nařízení Spolkového ministerstva pro hospodářství a energetiku

Třetí nařízení, kterým se mění nařízení o označování spotřeby energie u osobních automobilů^{*)}

Dne...

Spolkové ministerstvo pro hospodářství a energetiku nařizuje podle § 4 odst. 1 druhého pododstavce bodu 2, § 3 bodu 3 a § 4 bodu 2 zákona o označování spotřeby energie ze dne 10. května 2012 (Spolk. věst. I, s. 1070), naposledy pozměněného článkem 10a zákona ze dne 16. července 2021 (Spolk. věst. I, č. 3026) ve spojení s § 1 odst. 2 zákona o změně pravomocí ze dne 16. srpna 2002 (Spolk. věst. I, s. 3165), pozměněného článkem 7 nařízení ze dne 31. srpna 2015 (Spolk. věst. I, s. 1474), a organizačním výnosem ze dne 8. prosince 2021 (Spolk. věst. I, s. 5176) a organizačním výnosem ze dne 6. května 2025 (Spolk. věst. 2025 I, č. 131) po dohodě se Spolkovým ministerstvem životního prostředí, ochrany klimatu, ochrany přírody a jaderné bezpečnosti a Spolkovým ministerstvem dopravy:

Artikel 1

Změna nařízení o označování spotřeby energie u osobních automobilů

Nařízení o označování spotřeby energie u osobních automobilů ze dne 28. května 2004 (Spolk. věst. I, s. 1037), naposledy pozměněné článkem 1 nařízení ze dne 19. února 2024 (Spolk. věst. z roku 2024 I, č. 50), se mění takto:

1. Příloha č. 1 část II body 4 a 5 se nahrazují těmito body 4 a 5: „4. Vzor 4 pro osobní automobily s čistě elektrickým pohonem:

^{*)} Oznámeno v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti (Úř. věst. L 241 ze dne 17.09.2015, s. 1).

Marke: Antriebsart: Elektromotor Kraftstoff: entfällt	Handelsbezeichnung: 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)	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: 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 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/Jahr	
Die Informationen erfolgen gemäß der Pkw-Energieverbrauchs-kennzeichnungsverordnung. 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 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. Vzor 5 pro vozidlo s palivovými články:

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/Jahr ³	
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. Příloha č. 2 část II bod 4 věta 1 se zrušuje.

Artikel 2

Vstup v platnost

Toto nařízení nabývá účinnosti den následující po jeho vyhlášení.

Schváleno Spolkovou radou.

Odůvodnění

A. Obecná část

I. Cíl a nezbytnost předpisů

Návrh nařízení stanoví vyjasnění změn nařízení o označování spotřeby energie u osobních automobilů (dále jen „nařízení Pkw-EnVKV“), aby se odstranila potenciální právní nejistota ohledně uvedení lhůty pro osvobození od daně z motorových vozidel v příslušné poznámce pod čarou 3 přílohy 1 části II č. 4 a 5 nařízení Pkw-EnVKV prostřednictvím plánovaného prodloužení osvobození od daně z motorových vozidel pro čistě elektrická vozidla podle osmého zákona, kterým se mění zákon o dani z motorových vozidel (tiskovina Spolkového sněmu 21/2672), který je v současné době v legislativním procesu.

II. Hlavní obsah návrhu nařízení

V příslušné poznámce pod čarou 3 přílohy č. 1 části II č. 4 a 5 nařízení Pkw-EnVKV jsou konkrétní údaje ve vzorech nahrazeny zástupnými symboly, aby se vzory nemohly odchýlit od případných změn lhůty pro osvobození od daně z motorových vozidel.

III. Exekutivní stopa

Zástupci zájmových skupin nebo pověření třetí strany neměli na obsah tohoto nařízení žádný podstatný vliv.

IV. Alternativy

Neexistují žádné alternativy.

V. Regulační pravomoc

Regulační pravomoc Spolkového ministerstva hospodářství a energetiky se souhlasem Spolkové rady a po dohodě se Spolkovým ministerstvem životního prostředí, ochrany klimatu, ochrany přírody a jaderné bezpečnosti a Spolkovým ministerstvem dopravy vyplývá z § 4 odst. 1, 2 bodu 2, odst. 3 bodu 3 a odst. 4 bodu 2 zákona o označování spotřeby energie.

VI. Slučitelnost s právem Evropské unie a mezinárodními smlouvami

Návrh nařízení je slučitelný s právními předpisy a smlouvami Evropské unie podle mezinárodního práva, které uzavřela Spolková republika Německo.

VII. Regulační důsledky

Návrh nařízení nemění právní situaci. Místo toho se úpravou vzorů předchází potenciálním rozporům v EnVKV pro osobní automobily, a tím se celkově zajišťuje právní jasnost.

VIII. Časové omezení; hodnocení

Není stanoveno žádné omezení platnosti ani hodnocení, protože nařízení pouze zajišťuje právní jistotu, aniž by stanovilo nové předpisy.

B. Zvláštní část

K článku 1 (změna nařízení Pkw-EnVKV)

K bodu 1

Příloha č. 1 část II body 4 a 5 nařízení Pkw-EnVKV

Nahrazení konkrétních údajů v poznámce pod čarou 3 přílohy 1 části II bodů 4 a 5 nařízení Pkw-EnVKV zástupnými symboly zajišťuje, že tyto konkrétní údaje se již nebudou lišit od skutečného časového omezení osvobození od daně z motorových vozidel pro poprvé registrovaná čistě elektrická vozidla, pokud dojde k jeho změně.

K bodu 2

Příloha č. 2 část II bod 4 věta 1 nařízení Pkw-EnVKV

Tato věta se zrušuje, protože je totožná s následující větou 2. Věta 1 se proto zrušuje jako redakční chyba.

Ke článku 2 (Nabytí platnosti)

Nařízení by mělo nabýt účinnosti co nejdříve, aby se předešlo nejasnostem ohledně příslušného obsahu pokynů.