

Projekt rozporządzenia

Federalne Ministerstwo Gospodarki i Energii

Trzecie rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie etykietowania zużycia energii przez samochody osobowe

A. Problem i cel

Z zastrzeżeniem przyjęcia przez niemiecki Bundestag ósmej ustawy zmieniającej ustawę o podatku od pojazdów silnikowych (BT – druk 21/2672), tymczasowe zwolnienie pojazdów wyłącznie elektrycznych z podatku od pojazdów silnikowych zostaje przedłużone. Pojazdy silnikowe zarejestrowane po raz pierwszy w okresie od 18 maja 2011 r. do 31 grudnia 2030 r. będą zwolnione z podatku od pojazdów silnikowych przez dziesięć lat, ale nie dłużej niż do końca 2035 r. To przedłużenie ma wejść w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.

Zgodnie z sekcją 3 ust. 1 w związku z załącznikiem 1 część I pkt 8 zdanie 27 rozporządzenia w sprawie etykietowania zużycia energii przez samochody osobowe (Pkw-EnVKV) informacje dotyczące tymczasowego zwolnienia z podatku od pojazdów silnikowych muszą być zawarte w odniesieniu do pojazdów wyłącznie elektrycznych i pojazdów zasilanych ogniwami paliwowymi. Wzory zawarte w załączniku 1 część II pkt 4 lub pkt 5 Pkw-EnVKV, przedstawiające wymogi tego powiadomienia dla pojazdów wyłącznie elektrycznych (wzór 4) i pojazdów zasilanych ogniwami paliwowymi (wzór 5), zawierają w przypisie 3 konkretne daty upływu terminu zwolnienia z podatku od pojazdów silnikowych, które mają zastosowanie do czasu wejścia w życie przedłużenia zwolnienia z podatku od pojazdów silnikowych. W przypadku wejścia w życie przedłużenia zwolnienia z podatku od pojazdów silnikowych dane te nie będą już aktualne i w związku z tym będą niezgodne z wymogami określonymi w sekcji 3 ust. 1 w połączeniu z załącznikiem 1 część I pkt 8 zdanie 27 Pkw-EnVKV. Wraz z rozszerzeniem zwolnienia z podatku od pojazdów silnikowych należałoby zatem zaktualizować informacje zawarte w przypisie 3 załącznika 1 część II pkt 4 (wzór 4) i pkt 5 (wzór 5) Pkw-EnVKV stałyby się nieprawidłowe.

B. Rozwiązanie

Daty szczegółowe w przypisie 3 załącznika 1 część II pkt 4 (wzór 4) i pkt 5 (wzór 5) Pkw-EnVKV zastępuje się symbolami zastępczymi.

C. Alternatywy

Alternatywy nie występują.

D. Wydatki budżetowe bez kosztów przestrzegania przepisów

Nie poniesiono żadnych wydatków budżetowych.

E. Koszty przestrzegania przepisów

Nie poniesiono żadnych kosztów przestrzegania przepisów.

E.1 Koszty przestrzegania przepisów obciążające obywateli

Obywatele nie będą ponosić żadnych kosztów przestrzegania przepisów.

E.2 Koszty przestrzegania przepisów obciążające przedsiębiorstwa

Przedsiębiorstwa nie będą ponosić żadnych kosztów przestrzegania przepisów.

E.3 Koszty przestrzegania przepisów obciążające przez administracje rządowe

Administracje rządowe nie będą ponosić żadnych kosztów przestrzegania przepisów.

F. Dodatkowe koszty

W wyniku zmiany rozporządzenia w sprawie etykietowania zużycia energii przez samochody osobowe nie będą ponoszone żadne inne koszty bezpośrednie ani pośrednie, w szczególności nie przewiduje się wpływu na ceny jednostkowe i poziomy cen.

Projekt rozporządzenia Federalnego Ministerstwa Gospodarki i Energii

Trzecie rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie etykietowania zużycia energii przez samochody osobowe^{*)}

Datowano...

Federalne Ministerstwo Gospodarki i Energii zarządza, na podstawie sekcji 4, ust. 1 akapit 2 pkt 2, ust. 3 pkt 3 i ust. 4 pkt 2 ustawy o etykietowaniu zużycia energii z dnia 10 maja 2012 r. (Federalny Dziennik Ustaw I s. 1070), ostatnio zmienionej art. 10a ustawy z dnia 16 lipca 2021 r. (Federalny Dziennik Ustaw I nr 3026) w związku z sekcją 1 ust. 2 ustawy o zmianie kompetencji z dnia 16 sierpnia 2002 r. (Federalny Dziennik Ustaw I, s. 3165), zmienionej art. 7 rozporządzenia z dnia 31 sierpnia 2015 r. (Federalny Dziennik Ustaw I s. 1474) i dekretem organizacyjnym z dnia 8 grudnia 2021 r. (Federalny Dziennik Ustaw I s. 5176) oraz dekretem organizacyjnym z dnia 6 maja 2025 r. (Federalny Dziennik Ustaw 2025 I nr 131), w porozumieniu z Federalnym Ministerstwem Środowiska, Ochrony Klimatu, Ochrony Przyrody i Bezpieczeństwa Jądrowego oraz Federalnym Ministerstwem Transportu:

Artikel 1

Zmiana rozporządzenia w sprawie etykietowania zużycia energii przez samochody osobowe

W rozporządzeniu w sprawie etykietowania zużycia energii przez samochody osobowe z dnia 28 maja 2004 r. (Federalny Dziennik Ustaw I s. 1037), ostatnio zmienionym art. 1 rozporządzenia z dnia 19 lutego 2024 r. (Federalny Dziennik Ustaw 2024 I nr 50), wprowadza się następujące zmiany:

1. Załącznik 1 część II pkt 4 i 5 zastępuje się następującymi pkt 4 i 5: „4. Wzór 4 dla samochodów osobowych z napędem wyłącznie elektrycznym:

^{*)} Notyfikowano zgodnie z dyrektywą (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. L 241 z 17 września 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 B C D E F G A	Weitere Angaben: Stromverbrauch kombiniert kWh/100 km - Innenstadt kWh/100 km - Stadttrand 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 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. Wzór 5 dla pojazdu zasilanego ogniwami paliwowymi:

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. Skreśla się załącznik 2 część II pkt 4 zdanie 1.

Artikel 2

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie w dniu następującym po jego ogłoszeniu.

Zatwierdzone przez Radę Federalną.

Uzasadnienie

A. Część ogólna

I. Cel i konieczność stworzenia regulacji

Projekt rozporządzenia przewiduje doprecyzowanie zmian w rozporządzeniu w sprawie etykietowania zużycia energii przez samochody osobowe (Pkw-EnVKV) w celu wyeliminowania potencjalnej niepewności prawnej dotyczącej wskazania terminu zwolnienia z podatku od pojazdów silnikowych w odpowiednim przypisie 3 załącznika 1 część II pkt 4 i 5 Pkw-EnVKV ze względu na planowane rozszerzenie zwolnienia z podatku od pojazdów silnikowych dla pojazdów wyłącznie elektrycznych na mocy ósmej ustawy zmieniającej ustawę o podatku od pojazdów silnikowych (BT – druk 21/2672), która jest obecnie w trakcie procesu legislacyjnego.

II. Istotna treść projektu rozporządzenia

W odpowiednim przypisie 3 załącznika 1 część II pkt 4 i 5 Pkw-EnVKV konkretne dane we wzorach zostały zastąpione symbolami zastępczymi, tak aby wzory nie odbiegały od zmian terminu zwolnienia z podatku od pojazdów silnikowych.

III. Ślad wykonawczy

Przedstawiciele grup interesu ani upoważnione osoby trzecie nie miały znaczącego wpływu na treść niniejszego rozporządzenia.

IV. Alternatywy

Alternatywy nie występują.

V. Kompetencje regulacyjne

Kompetencje regulacyjne Federalnego Ministerstwa Gospodarki i Energii, za zgodą Rady Federalnej i w porozumieniu z Federalnym Ministerstwem Środowiska, Ochrony Klimatu, Ochrony Przyrody i Bezpieczeństwa Jądrowego oraz Federalnym Ministerstwem Transportu, wynikają z sekcji 4, ust. 1 akapit 2 pkt 2, ust. 3 pkt 3 i ust. 4 pkt 2 ustawy o etykietowaniu zużycia energii.

VI. Zgodność z prawem Unii Europejskiej i umowami międzynarodowymi

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawodawstwem Unii Europejskiej oraz z umowami międzynarodowymi zawartymi przez Republikę Federalną Niemiec.

VII. Konsekwencje regulacyjne

Projekt rozporządzenia nie zmienia sytuacji prawnej. Zamiast tego dostosowanie wzorów zapobiega potencjalnym sprzecznościom w Pkw-EnVKV, zapewniając tym samym ogólną jasność prawną.

VIII. Limit czasowy; ocena

Nie przewidziano żadnego limitu czasowego ani oceny, ponieważ rozporządzenie zapewnia jedynie pewność prawną, nie wprowadzając żadnych nowych przepisów.

B. Część specjalna

Dot. art. 1 (zmiana Pkw-EnVKV)

Dot. pkt 1

Załącznik 1 część II pkt 4 i 5 Pkw-EnVKV

Zastąpienie szczegółowych danych w przypisie 3 załącznika 1 część II pkt 4 i 5 Pkw-EnVKV symbolami zastępczymi gwarantuje, że te szczegółowe dane nie będą już odbiegać od faktycznego terminu zwolnienia z podatku od pojazdów silnikowych dla nowo zarejestrowanych pojazdów wyłącznie elektrycznych, jeżeli zostanie on zmieniony.

Dot. pkt 2

Załącznik 2 część II pkt 4 zdanie 1 Pkw-EnVKV

To zdanie zostało usunięte, ponieważ jest identyczne z następującym zdaniem 2. Zdanie 1 zostaje zatem uchylone jako błąd redakcyjny.

Dot. art. 2 (Wejście w życie)

Rozporządzenie powinno wejść w życie jak najszybciej, aby uniknąć wszelkich niejasności dotyczących odpowiedniej treści wytycznych.