

Draft Ordinance

Federal Ministry for Economic Affairs and Energy

Third Ordinance Amending the Passenger Car Energy Consumption Labelling Ordinance

A. Problem and objective

Subject to the adoption of the Eighth Act Amending the Motor Vehicle Tax Act by the German Bundestag (BT-Printed Matter 21/2672), the temporary exemption of purely electric vehicles from motor vehicle tax is extended. Motor vehicles first registered between 18 May 2011 and 31 December 2030 will be exempt from motor vehicle tax for ten years, but not beyond the end of 2035. This extension is scheduled to come into effect on 1 January 2026.

According to Section 3 Paragraph 1 in conjunction with Annex 1 Part I Point 8 Sentence 27 of the Passenger Car Energy Consumption Labelling Ordinance (Pkw-EnVKV), the information on the temporary exemption from motor vehicle tax must be included for purely electric vehicles and fuel cell vehicles. The templates in Annex 1 Part II Point 4 or Point 5 of the Pkw-EnVKV, which visualise the requirements for this notice for purely electrically powered vehicles (Template 4) and fuel cell vehicles (Template 5), each contain in Footnote 3 the specific dates of the time limit of the motor vehicle tax exemption that apply until the extension of the motor vehicle tax exemption comes into force. Provided that the extension of the motor vehicle tax exemption comes into force, this data would no longer be up-to-date and would therefore diverge from the requirements of Section 3 Paragraph 1 in conjunction with Annex 1 Part I Point 8 Sentence 27 of the Pkw-EnVKV. With the extension of the motor vehicle tax exemption, the information in the footnote would therefore need to be updated. This ordinance is intended to prevent the dates in the respective Footnote 3 of Annex 1 Part II Point 4 (Template 4) and Point 5 (Template 5) of the Pkw-EnVKV from becoming incorrect.

B. Solution

The specific dates in Footnote 3 of Annex 1 Part II Point 4 (Template 4) and Point 5 (Template 5) of the Pkw-EnVKV are replaced by placeholders.

C. Alternatives

There are no alternatives.

D. Budgetary expenditure without compliance expenditure

No budgetary expenditure is incurred.

E. Compliance expenditure

No compliance expenditure is incurred.

E.1 Compliance expenditure for citizens

Citizens will not incur any compliance expenditure.

E.2 Compliance expenditure for businesses

Businesses will not incur any compliance expenditure.

E.3 Compliance expenditure for government administrations

Government administrations will not incur any compliance expenditure.

F. Additional costs

No other direct or indirect costs will be incurred as a result of the amendment to the Passenger Car Energy Consumption Labelling Ordinance, In particular, no impact on unit prices and price levels is anticipated.

Draft Ordinance of the Federal Ministry for Economic Affairs and Energy

Third Ordinance Amending the Passenger Car Energy Consumption Labelling Ordinance^{*)}

Dated...

The Federal Ministry for Economic Affairs and Energy decrees, pursuant to Section 4, Paragraph 1 Subparagraph 2 Point 2, Paragraph 3 Point 3, and Paragraph 4 Point 2, of the Energy Consumption Labelling Act of 10 May 2012 (Federal Law Gazette I p. 1070), last amended by Article 10a of the Act of 16 July 2021 (Federal Law Gazette I No. 3026) in conjunction with Section 1 Paragraph 2 of the Competences Amendment Act of 16 August 2002 (Federal Law Gazette I, p. 3165), amended by Article 7 of the Ordinance of 31 August 2015 (Federal Law Gazette I p. 1474) and the Organisational Decree of 8 December 2021 (Federal Law Gazette I, p. 5176) and the Organisational Decree of 6 May 2025 (Federal Law Gazette 2025 I No. 131) in agreement with the Federal Ministry for the Environment, Climate Protection, Nature Conservation and Nuclear Safety and the Federal Ministry of Transport:

Artikel 1

Amendment to the Passenger Car Energy Consumption Labelling Ordinance

The Passenger Car Energy Consumption Labelling Ordinance of 28 May 2004 (Federal Law Gazette I p. 1037), last amended by Article 1 of the Ordinance of 19 February 2024 (Federal Law Gazette 2024 I, No 50), is amended as follows:

1. Annex 1 Part II, Points 4 and 5 are replaced by the following Points 4 and 5: '4. Template 4 for passenger cars with purely electric drive:

^{*)} Notified in accordance with Directive (EU) 2015/1535 of the European Parliament and of the Council of 9 September 2015 laying down a procedure for the provision of information in the field of technical regulations and of rules on Information Society services (OJ L 241 of 17/09/2015, p. 1).

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

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 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: [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. Template 5 for a fuel cell vehicle:

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	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. Annex 2 Part II Point 4 Sentence 1 is deleted.

Artikel 2

Entry into force

This ordinance shall enter into force on the day following its promulgation.

Approved by the Federal Council.

Justification

A. General part

I. Objective and need for the rulings

The draft ordinance provides for clarifying amendments to the Passenger Car Energy Consumption Labelling Ordinance (Pkw-EnVKV) in order to eliminate the potential legal uncertainty regarding the indication of the time limit for the exemption from motor vehicle tax in the respective Footnote 3 of Annex 1 Part II Points 4 and 5 of the Pkw-EnVKV through the planned extension of the motor vehicle tax exemption for purely electric vehicles with the Eighth Act Amending the Motor Vehicle Tax Act (BT-Drucksache 21/2672), which is currently in the legislative process.

II. Main content of the draft ordinance

In the respective Footnote 3 of Annex 1 Part II Points 4 and 5 of the Pkw-EnVKV, the specific data in the templates there are replaced by placeholders, so that the templates can no longer deviate from any changes to the time limit of the exemption from motor vehicle tax.

III. Executive footprint

Representatives of interest groups or authorised third parties have not exerted any significant influence on the content of this ordinance.

IV. Alternatives

There are no alternatives.

V. Regulatory competence

The regulatory competence of the Federal Ministry for Economic Affairs and Energy, with the consent of the Federal Council and in agreement with the Federal Ministry for the Environment, Climate Protection, Nature Conservation and Nuclear Safety and the Federal Ministry of Transport, derives from Section 4, Paragraph 1 Subparagraph 2 Point 2, Paragraph 3 Point 3, and Paragraph 4 Point 2, of the Energy Consumption Labelling Act.

VI. Compatibility with European Union law and international treaties

The draft ordinance is compatible with European Union legislation and treaties under international law concluded by the Federal Republic of Germany.

VII. Regulatory consequences

The legal situation is not changed by the draft ordinance. Instead, the adaptation of the templates prevents potential contradictions in the Pkw-EnVKV and thus creates overall legal clarity.

VIII. Time limit; evaluation

No time limit or evaluation is foreseen, as the ordinance only creates legal certainty without introducing any new regulations.

B. Special Part

Re Article 1 (Amendment to the Pkw-EnVKV)

Re Point 1

Annex 1 Part II Points 4 and 5 of the Pkw-EnVKV

Replacing the specific data in Footnote 3 of Annex 1 Part II Points 4 and 5 of the Pkw-EnVKV with placeholders ensures that this specific data no longer deviates from the actual time limit of the motor vehicle tax exemption for newly registered pure electric vehicles, should this be changed.

Re Point 2

Annex 2 Part II Point 4 Sentence 1 Pkw-EnVKV

This sentence is deleted because it is identical to the following Sentence 2. Sentence 1 is therefore repealed as an editorial error.

Re Article 2 (Entry into force)

The ordinance should enter into force as soon as possible in order to avoid any ambiguity regarding the relevant content of the guidance.