



Bundesgesetzblatt

Teil I

2026

Ausgegeben zu Bonn am 5. März 2026

Nr. 55

Dritte Verordnung zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung*

Vom 2. März 2026

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie verordnet aufgrund des § 4 Absatz 1, 2 Nummer 2, Absatz 3 Nummer 3 und Absatz 4 Nummer 2 des Energieverbrauchskennzeichnungsgesetzes vom 10. Mai 2012 (BGBl. I S. 1070), das zuletzt durch Artikel 10a des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 3026) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, sowie dem Organisationserlass vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5176) und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit sowie dem Bundesministerium für Verkehr:

Artikel 1

Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung

Die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung vom 28. Mai 2004 (BGBl. I S. 1037), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 19. Februar 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 50) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Anlage 1 Teil II Nummer 4 und 5 wird durch die folgenden Nummern 4 und 5 ersetzt:

* Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

„4. Muster 4 für Personenkraftwagen mit rein elektrischem Antrieb:

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:	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.

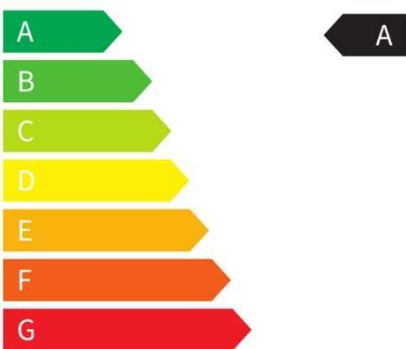
³ Die Steuerbefreiung wird bei erstmaliger Zulassung des Elektrofahrzeugs in der Zeit vom _____ bis _____ für zehn Jahre ab dem Tag der erstmaligen Zulassung gewährt, längstens jedoch bis zum _____.

Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN):

erstellt am:

5. Muster 5 für ein Brennstoffzellenfahrzeug:

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 <table border="0"> <tr> <td></td> <td>kg/100 km</td> </tr> <tr> <td>▪ Innenstadt</td> <td>kg/100 km</td> </tr> <tr> <td>▪ Stadtrand</td> <td>kg/100 km</td> </tr> <tr> <td>▪ Landstraße</td> <td>kg/100 km</td> </tr> <tr> <td>▪ Autobahn</td> <td>kg/100 km</td> </tr> </table>		kg/100 km	▪ Innenstadt	kg/100 km	▪ Stadtrand	kg/100 km	▪ Landstraße	kg/100 km	▪ Autobahn	kg/100 km	
	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 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: [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. Anlage 2 Teil II Nummer 4 Satz 1 wird gestrichen.

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 2. März 2026

Die Bundesministerin
für Wirtschaft und Energie
Katherina Reiche