VDA | Verband der Automobilindustrie

Position

Aussetzen der Verschärfung des PHEV Utility Factor

Politische Forderung

Die Verschärfung des Utility Factors zum 1. Januar 2026 sollte ausgesetzt und anstehende Änderungen des Utility Factors an die Entscheidungen im Rahmen des CO_2-Reviews geknüpft werden.

Vorwort

Die deutsche Automobilindustrie steht entschlossen hinter den Zielen des Pariser Klimaabkommens. Dazu investiert sie von 2025 bis 2029 rund 320 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung; hinzu kommen 220 Milliarden Euro für den Umbau der Werke. Der Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA) spricht sich bei der Defossilisierung des Straßenverkehrs grundsätzlich für einen technologieoffenen Ansatz aus.

Die CO_2-Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge [Verordnung (EU) 2019/631] regelt die Begrenzung des durchschnittlichen CO_2-Ausstoßes von Neuwagenflotten. Automobilhersteller sind verpflichtet, sicherzustellen, dass der durchschnittliche CO_2-Ausstoß aller in der EU jährlich zugelassenen Neufahrzeuge definierte Zielwerte nicht überschreitet. Der durchschnittliche CO_2-Ausstoß betrug 2020 110,1 g CO_2/km im WLTP und sinkt 2025 um 15 Prozent auf 93,6 g CO_2/km, 2030 um 55 Prozent auf ca. 49,5 g CO_2/km und 2035 auf 0 g CO_2/km.

Im Zuge des geplanten Reviews zur CO_2-Flottenregulierung Pkw und leichte Nutzfahrzeuge spricht sich der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) für eine Reihe an Flexibilisierungen aus. Eine davon ist die stärkere Berücksichtigung der Rolle von PHEVs über 2035 hinaus und das Aussetzen der geplanten Anpassung des Utility Factors ab 2026.

Der PHEV Utility Factor

Bei einem „Plug-in-Hybrid“ (Plug-In Hybrid Electric Vehicle, PHEV) handelt es sich um ein Fahrzeug, das sowohl über einen elektrischen als auch einen verbrennungsmotorischen Antriebsstrang verfügt und dessen Batterie extern aufgeladen werden kann. Der PHEV fährt eine bestimmte Strecke rein elektrisch. Im Gegensatz zu nicht-extern aufladbaren Hybriden können PHEV an einer Ladesäule, Wallbox oder Haushaltssteckdose aufgeladen werden. Der Vorteil von PHEVs ist, dass sie darauf ausgelegt sind, möglichst rein elektrisch oder kombiniert (Hybridmodus) gefahren zu werden und der Verbrennungsmotor nur bei hohen Leistungsanforderungen bzw. bei niedrigem Ladezustand der Batterie einspringt. Der batterieelektrische Antrieb eignet sich für emissionsfreie Fahrten im Stadtverkehr und mittlere Strecken, wogegen der Verbrennungsmotor nur selten, beispielsweise auf Langstrecken und Fernreisen genutzt wird. PHEVs bieten eine Reihe von Vorteilen. Zum einen ist ihr Kraftstoffverbrauch geringer im Vergleich zu herkömmlichen Verbrennern und Hybridfahrzeugen. Darüber hinaus kann mit dem unterstützenden Verbrennungsmotor das Argument der Reichweitenangst reduziert werden und beispielsweise in Umweltzonen rein elektrisch gefahren werden.

Der PHEV Gewichtungsfaktor (Utility Factor) ist eine für die CO_2-Bestimmung und im Nachgang für die Flottenregulierung hinterlegte Berechnungsformel und spiegelt eine Annahme wider, zu welchen Anteilen ein PHEV im Durchschnitt elektrisch betrieben wird. Ein Utility Factor von 1 bedeutet, ein PHEV wird zu 100 Prozent elektrisch betrieben, ein Utility Factor von beispielsweise 0,3 bedeutet, dass ein PHEV zu 30 Prozent elektrisch betrieben wird. Dabei gilt: je kleiner der Utility Factor, desto geringer der Anteil elektrischer Fahrten und desto höher der CO_2-Wert. Der Utility Factor hat direkten Einfluss auf die offiziellen CO_2-Emissionen von PHEV in der Flottenregulierung.

Im Jahr 2023[1] wurde beschlossen, den PHEV Utility Factor in zwei Phasen anzupassen, um die realen Emissionen von PHEV besser abzubilden. Dabei wird der angenommene Anteil der elektrischen Fahrleistung zunächst ab 2025 und noch einmal ab 2027 reduziert. Das Messverfahren selbst bleibt dabei jedoch unverändert.

Bei der ersten Verschärfung werden ab 1. Januar 2025 zunächst für neue PHEV-Fahrzeugtypen und ab 1. Januar 2026 für sämtliche neu zugelassenen PHEV die Anforderungen angehoben. Grund ist die strengere Emissionsnorm EURO 6e. Bei der zweiten Verschärfung werden ab 1. Januar 2027 zunächst für neue PHEV-Typen und ab 1. Januar 2028 für sämtliche neu zugelassenen PHEV die Anforderungen angehoben. Grund ist die strengere Emissionsnorm EURO 6e-bis FCM. Folglich müssen PHEVs ihre elektrische Reichweite zukünftig deutlich steigern, um weiterhin niedrige CO_2-Emissionswerte aufzuweisen.

Die Verbrauchsangaben für PHEVs stammen aus zwei Messwerten: Einerseits wird die Batterie des Fahrzeugs während des Tests entladen und das Fahrzeug fährt fast ausnahmslos elektrisch (charge depleting mode); andererseits mit ausgeglichener Batterie überwiegend verbrennungsmotorisch (charge sustaining mode). Beide Messergebnisse werden anschließend durch den Utility Factor gewichtet. In den Verschärfungen wird von einem deutlich reduzierten elektrischen Betrieb des PHEVs ausgegangen. Dabei wird die Referenzdistanz des Fahrzeugs im Testzyklus von 800 km[2] auf 2.200 km (2025) und 4.260 km (2027) angehoben. Die Erklärung der größeren Distanzen haben keine mathematische oder physikalische Begründung, sondern wurden gewählt, um über einen reduzierten Gewichtungsfaktor die Realemissionen von PHEVs zukünftig in der Flottenregulierung abzubilden.

Zwar werden seit 2021 die Anteile des batterieelektrischen und des verbrennungsmotorischen Betriebs durch die OBFCM-Daten (On-Board Fuel Consumption Monitoring) erhoben und statistisch ausgewertet. Allerdings ist die bisherige Datenerhebung noch unzureichend, so dass die ursprünglich vorgesehene Anpassung des Utility Factors an per OBFCM übermittelte Fahr- und Ladedaten noch nicht umsetzbar ist.

---

[1] *Verordnung (EU) 2023/443 der Kommission vom 8. Februar 2023 „zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1151 hinsichtlich der Emissionstypgenehmigungsverfahren für leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge“.*

[2] *Diese Distanz entspricht etwa der Reichweite einer Tankfüllung eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor.*

Die Verschärfung des PHEV Utility Factors kann anhand folgender Abbildung nachvollzogen werden:

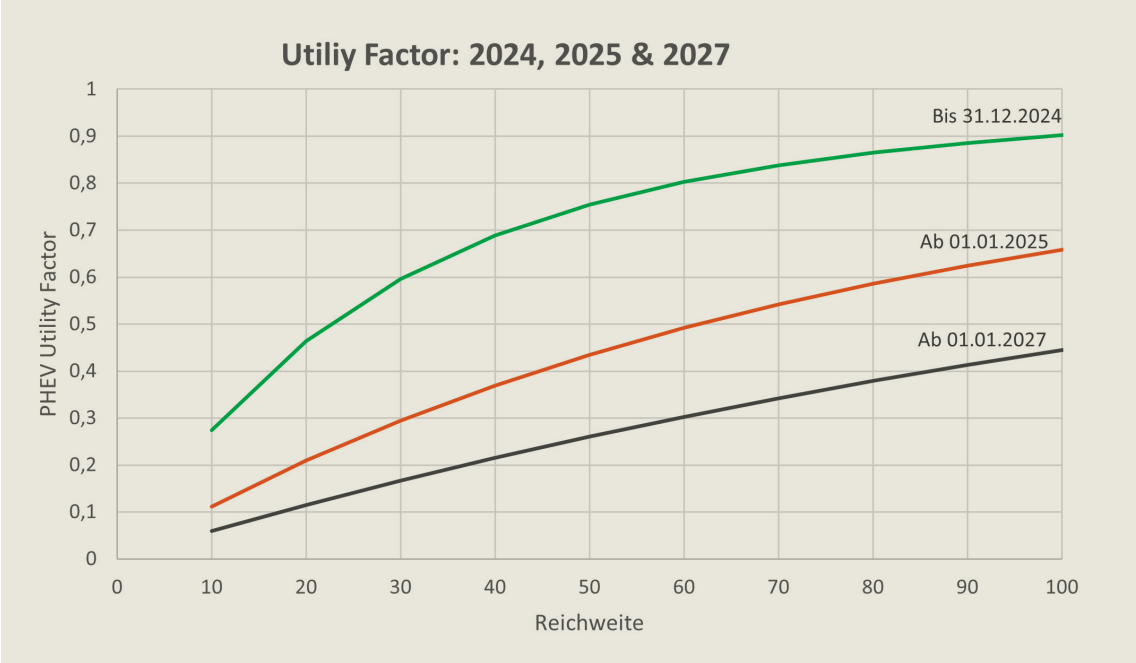

Abb. 1: Utility Factor: 2024 und beschlossene Verschärfungen 2025 & 2027.
Quelle: Eigene Darstellung nach Anlage 5 Tabelle A8.App5/1, Verordnung (EU) 2023/443 zur Änderung von Verordnung (EU) 2017/1151.

Die Grafik zeigt: Wurde bei einem Fahrzeug mit 60 km elektrischer Reichweite bis 31. Dezember 2024 noch der elektrische Fahranteil mit dem minimalen Kraftstoffverbrauch mit ca. 80 Prozent angesetzt, sind es seit 1. Januar 2025 nur noch ca. 50 Prozent und ab 1. Januar 2027 nur noch ca. 30 Prozent.

Der Vorschlag der EU-Kommission zur Novelle der europäischen Energiesteuer-Richtline (ETD) sieht die Möglichkeit von Steuervorteilen für emissionsgeminderte Kraftstoffe vor. Eine solche Absenkung der europäischen Mindeststeuersätze wäre sehr zu begrüßen, da eine weitgehende Steuerbefreiung erneuerbarer Kraftstoffe mit hoher Treibhausgasminderung einen wirksamen Kundenanreiz darstellen würde. Eine Verständigung auf eine entsprechende Novellierung der ETD sollte auf europäischer Ebene weiter mit Nachdruck vorangetrieben werden. Bei der Umsetzung in nationales Recht sollten die EU-Mitgliedstaaten von dieser Möglichkeit Gebrauch machen und nationale Konzepte für die steuerliche Behandlung klimaneutraler Antriebe vorlegen.

Die Ausweitung des europäischen Emissionshandels auf die Verkehrs- und Gebäudesektoren (ETS-2) ist zu begrüßen. Dabei sollten erneuerbare Kraftstoffe mindestens entsprechend ihrer Treibhausgasminderung von der Berichtspflicht befreit werden. In jedem Fall sollte es nicht zu einer Schlechterstellung im Vergleich zur aktuellen Regelung im nationalen Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) kommen, in dem Biomasseanteile und strombasierte Kraftstoffe von der Berichtspflicht ausgenommen sind, sofern sie die Nachhaltigkeitskriterien erfüllen.

VDA-Forderungen und ihre Umsetzung

I. Stärkung der Rolle der PHEV-Antriebstechnologie im Rahmen des anstehenden CO_2-Review

Angesichts des verlangsamten Markthochlaufs batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) und der wirtschaftlich angespannten Lage vieler Hersteller und Zulieferer setzen wir uns mit Nachdruck dafür ein, die zukünftige Rolle von PHEVs im Rahmen des anstehenden CO_2-Reviews zu stärken. Eine solche Stärkung der PHEV-Antriebstechnologie ist aus unserer Sicht geboten, denn die anstehende schrittweise Schlechterstellung der PHEVs benachteiligt diese Antriebstechnologie aus unserer Sicht in unangemessener Weise.

II. Aussetzen der anstehenden Verschärfung des Utility Factors, solange bis das CO_2 Review endgültig abgeschlossen ist.

Eine Stärkung der PHEV-Technologie bedingt, dass die PHEV-Technologie nicht vorschnell schlechter gestellt wird, sondern Entscheidungen über die zukünftige Behandlung von PHEVs erst nach einem fundierten Assessment getroffen werden. Dies bedingt zunächst ein Aussetzen der geplanten schrittweisen Verschlechterung der UFs.

Für dieses Aussetzen ist Eile geboten, denn derzeit ist geplant, den Utility Factor ab dem 1. Januar 2026 im Rahmen von Euro 6e-bis (EB, All Types) zu verschärfen.

Eine politische Entscheidung für ein Aussetzen dieser Verschärfung und eine umfassende Betrachtung im Rahmen des CO_2-Reviews muss noch im zweiten Quartal 2025 angestoßen werden, um regulatorisch wirksam zum 1. Januar 2026 umgesetzt werden zu können. Die Anpassung ist auch angesichts der Vorlaufzeiten bei Typgenehmigungen von hoher Dringlichkeit.

Erklärungen

I. PHEVs als Baustein der Elektrifizierung

- **Technologischer Übergang für breite Nutzergruppen**
  PHEVs sind ein praktikabler Einstieg in die Elektromobilität, insbesondere für Nutzer ohne eigene Lademöglichkeit. Sie bieten Flexibilität für Laternenparker, Vielfahrer und Nutzer mit hohem Zeitbedarf und vermeiden so eine Marktverengung durch zu strenge Regulierungen.
- **Signifikante CO_2-Reduktionen im Mittel- und Kurzstreckenbetrieb**
  Im Pendelverkehr oder städtischen Alltag können PHEVs dank heute bereits sehr hoher elektrischer Reichweiten von bis zu 130 km und mehr den Großteil der Fahrten emissionsfrei abdecken. Bei regelmäßigem Laden werden so im urbanen Raum substanzielle CO_2-Einsparungen erzielt.
- **Einstiegstechnologie in vielen internationalen Zielmärkten**
  In Regionen ohne flächendeckende Ladeinfrastruktur ermöglichen PHEVs Elektrifizierung überhaupt erst. Sie dienen in Exportmärkten wie Osteuropa, Südamerika oder Teilen Italiens als CO_2-reduzierende Alternative, was durch EU-Regulierungen nicht gefährdet werden sollte.

II. Technisches Potenzial und regulatorische Gefährdung der PHEV-Weiterentwicklung

- **Erweiterte elektrische Reichweiten neuer Modelle**
  Aktuelle PHEVs erreichen bereits 130 km und mehr elektrische Reichweite und ermöglichen somit auch ohne tägliches Nachladen eine elektrische Nutzung vieler Alltagsfahrten. Diese Fortschritte müssen regulatorisch berücksichtigt werden.
- **Verbesserte Ladeleistung und Ladegeschwindigkeit**
  Neue Modelle bieten höhere AC-Ladeleistungen (7,4–11 kW) und zum Teil DC-Schnellladung (bis zu 60 kW), was ein effizientes Zwischenladen ermöglicht. Dadurch lässt sich auch bei intensiver Nutzung ein hoher elektrischer Fahranteil realisieren.
- **Technologische Weiterentwicklung: Smarte Betriebsstrategien, Longrange-PHEVs und Range Extender**
  Mit Funktionen wie Geofencing, intelligenten Betriebsstrategien sowie Longrange-PHEVs (über 120 km Reichweite) und Range-Extender-Systemen wird der elektrische Fahranteil weiter erhöht. Diese Entwicklungen benötigen jedoch regulatorische Planungssicherheit.
- **Einordnung: PHEVs als gezielt steuerbares Instrument zur Defossilisierung des Straßenverkehrs**
  Moderne PHEVs erreichen reale elektrische Fahranteile von 40 bis 60 Prozent. Durch politisch steuerbare Maßnahmen wie Umweltzonen-Pflicht im E-Modus kann das CO_2-Minderungspotenzial gezielt genutzt werden – vorausgesetzt, die Regulierung unterstützt dies.
- **Wirtschaftliche Rahmenbedingungen: Stromkosten vs. Kraftstoffkosten als Nutzungsbarriere**
  Hohe Stromkosten an öffentlichen Ladesäulen (teilweise weit über 40 ct/kWh) machen das elektrische Fahren in der Praxis teils teurer als mit Kraftstoff. Das verringert die Nutzungsmotivation und verzerrt die Annahmen zum elektrischen Fahranteil im Utility Factor.
- **Beitrag erneuerbarer Kraftstoffe bei PHEVs besonders wirksam**
  Neben steigenden elektrischen Fahranteilen wächst auch der Anteil erneuerbarer Energien im Kraftstoffsektor, wodurch der verbrennungsmotorische Teil nicht mehr vollständig fossil betrieben wird. Laut EU-Datenbank SHARES lag er 2023 bei über fünf Prozent – dadurch verbessert sich die Klimabilanz von PHEVs auch im verbrennungsmotorischen Teil.
- **Anreizverlust für Reichweitensteigerung**
  Wird der Utility Factor zu stark abgesenkt, verlieren Hersteller den Anreiz, größere Batterien oder effizientere Strategien zu entwickeln. Investitionen lohnen sich nicht mehr – was den technologischen Fortschritt ausbremst.
- **Strategischer Rückzug aus der PHEV-Entwicklung**
  Einige Hersteller erwägen bereits den Ausstieg aus der PHEV-Entwicklung. Der regulatorische Nutzen sinkt, obwohl die Technologie in vielen Fällen klimatisch sinnvoll ist. Der Markt könnte sich so frühzeitig aus einem relevanten Segment zurückziehen.
- **Verminderte Vielfalt für unterschiedliche Nutzerbedürfnisse**
  Für Haushalte ohne Lademöglichkeit oder mit langen Distanzen bleiben bei einem Rückzug von PHEVs nur CO_2-intensivere Verbrenner. PHEVs füllen hier eine wichtige Lücke, die nicht durch BEVs ersetzt werden kann.

III. PHEVs als Beitrag zum ZLEV-Benchmark

- **ZLEV-Anrechnung für PHEVs mit hohem Utility Factor**
  PHEVs, die unter 50 g/km CO_2 ausstoßen, können als ZLEV angerechnet werden. Moderne Modelle erfüllen diese Werte bei realistischer Nutzung – eine Utility Factor-Verschärfung könnte diese Möglichkeit jedoch systematisch verhindern.
- **PHEVs stärken den ZLEV-Anteil in Mischflotten**
  In Flotten mit weiterhin nötigen Verbrennern helfen PHEVs, den Anteil emissionsarmer Fahrzeuge zu erhöhen. Damit sind sie ein Steuerungsinstrument für Hersteller, das bei Utility Factor-Abwertung an Wirkung verliert.
- **ZLEV-Benchmark als Brücke**
  PHEVs können helfen, den Übergang zur vollständigen Elektrifizierung zu gestalten. Sie erhöhen die CO_2-Effizienz von Flotten, wenn ihr Nutzen regulatorisch anerkannt wird.

IV. Faire Bewertung statt pauschaler Abwertung

- **Nutzer mit regelmäßigem Ladeverhalten dürfen nicht benachteiligt werden**
  Privatnutzer, die bewusst elektrisch fahren, werden durch pauschale Utility Factor-Absenkungen mit Dienstwagen gleichgesetzt. Das entwertet ihr Engagement und steht im Widerspruch zu politisch geforderter emissionsarmer Nutzung.

Ansprechpartner

Dr. Marcus Bollig
Geschäftsführer

marcus.bollig@vda.de

Götz Schneider
Leiter Abteilung Verkehr & Transport | Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit

goetz.schneider@vda.de

Dr. Jakob Seiler
Referent Antriebe der Zukunft & Elektromobilität

jakob.seiler@vda.de

Eric Woydte
Referent Klimaschutz, Wasserstoff, Kraftstoffe

eric.woydte@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber	Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA) Behrenstraße 35,10117 Berlin www.vda.de
	Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243 EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright	Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)
	Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung ist nur mit Angabe der Quelle gestattet

Version	Mai 2025