

BT-Umweltausschuss zu CO₂-Emissionsnormen für schwere
Nutzfahrzeuge

am 12.12.2018

Referat IG I 6

RefL: [REDACTED]

Ref.: [REDACTED]

Berlin, 6.12.2018

Hausruf: [REDACTED]

**Vorbericht zum EU-Umweltministerrat (am 20. Dezember in Brüssel) im
BT-Umweltausschuss am 12.12.2018**CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge (Allgemeine Ausrichtung)

Hinweis: Die Verhandlungen zum Dossier laufen (AStV-Befassung am 7.12.), es besteht kurzfristiger Aktualisierungsbedarf. RefL IG I 6 begleitet die AfU-Sitzung.

A. Sprechpunkte

- Die Bundesregierung hat den Verordnungsvorschlag der Kommission zur Einführung der CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge **intensiv geprüft**.
- Schwere Nutzfahrzeuge machen in Deutschland inzwischen rund ein Drittel der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen aus, mit steigender Tendenz. Schwere Nutzfahrzeuge tragen somit erheblich zu den ebenfalls insgesamt zunehmenden Emissionen aus dem Verkehrssektor bei. Deswegen ist es **unverzichtbar, dass schnell eine wirksame Regelung** zur Begrenzung des CO₂-Emissionsausstoßes im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge **eingeführt wird**. Nur so können wir diesem Trend entgegenwirken.
- Die EU ist in diesem Bereich Nachzügler. Unter anderem in JAP, den USA, CAN und CHN bestehen teilweise bereits seit vielen Jahren solche Grenzwerte.
- Mit den Grenzwerten können bereits heute vorhandene, erhebliche Effizienzpotenziale zur Anwendung kommen.
- Die Bundesregierung unterstützt den Kommissionsvorschlag und insbesondere die **vorgeschlagenen Minderungsziele für 2025 und 2030** gegenüber dem Basisjahr 2019 (15% bis 2025, 30% bis 2030). Auch wenn die Studien darüber hinaus gehende Minderungspotenziale im konventionellen Bereich identifiziert haben, streben wir nicht an, darüber hinauszugehen.

- Die Bundesregierung unterstützt außerdem den Vorschlag des **Super-Credit-Systems** der Kommission, d.h. die stärkere Anrechnung von Null- und Niedrigemissionsfahrzeugen. Über die genaue Ausgestaltung des Systems wird in der Bundesregierung noch beraten.
- Auch wird von der Bundesregierung das sog. „**Banking and Borrowing**“-**System** unterstützt. Minderungen und Mehremissionen gegenüber der Regelentwicklung können so bis 2029 miteinander verrechnet werden.
- Strafzahlungen sollen in einem nachvollziehbaren Verhältnis zu den Grenzvermeidungskosten stehen. Die Bundesregierung hat hierzu die Kommission um weitere Informationen zur Berechnungsgrundlage gebeten.
- Eine Einigung zu dem Dossier im Rahmen der aktuellen Legislaturperiode ist der Bundesregierung ausgesprochen wichtig. Das hat auch die Umweltministerin beim letzten Umweltrat im Oktober deutlich gemacht.

B. Mögliche Nachfragen und Antworten

I. Fragen, die im breiteren Kontext für die MdB von Interesse sein könnten

Fehlt es nicht an der notwendigen Infrastruktur für alternative Antriebe?

- Die Europäische Kommission hat die möglichen Fahrzeugtechnologien und Kosten unter Beteiligung der Fahrzeugindustrie eingehend untersuchen lassen. Für die Höhe der Zielwerte wurden die **Potentiale konventioneller Antriebstechnologien** zugrunde gelegt.
- Die Kommission geht davon aus, dass die **Minderungen mit Verbesserungen bei konventionellen Fahrzeugen erreichbar** sind. Emissionsfreie Antriebe sind aus Sicht der Kommission somit keine Voraussetzung zur Erreichung der vorgeschlagenen Ziele. Das Vorhandensein einer entsprechenden Infrastruktur somit auch nicht.

II. Fragen zu Hauptdiskussionspunkten und -argumenten; insbesondere Begründung zentraler deutscher Positionen, die von anderen wichtigen

Akteuren (z.B. KOM, Ratsmehrheit/wichtigen MS, EP, BTag, Bundesrat) abweichen.

Zu welchen Punkten besteht noch keine Einigung im Ressortkreis?

- Es gibt noch keine abgestimmte Position zur Anrechenbarkeit von Fahrzeugen der Kategorien M2 (Busse), M3 (Reisebusse) und von bestimmten Fahrzeugen der Kategorie N (Kleinlastwagen inkl. Arbeitsfahrzeuge) im **Anreizsystem für Null- und Niedrigemissionsfahrzeuge**.
- **Banking and Borrowing:** Über die Höhe der Begrenzung der erlaubten Emissionslastschriften in diesem System besteht noch keine Einigung (Vorschlag der Kommission: 5 %).
- Es gibt noch keine Festlegung hinsichtlich der geeigneten **Höhe der Pönale**.

Wie bewertet die Bundesregierung das Ambitionsniveau bzw. das Ziel, Emissionen bis 2030 um 30 % zu mindern?

- Wie auch die BK'in bereits sagte: der **Verkehrssektor ist beim Klimaschutz das Sorgenkind**. Hier muss generell dringend mehr passieren.
- Die Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass bis 2030 der Straßengüterverkehr weiter deutlich wächst.
- Wir betrachten den Vorschlag der Kommission als eine **gute Grundlage**. Wir denken, dass es wichtig ist, dass der Vorschlag umweltpolitisch ambitioniert ausgestaltet wird, aber gleichzeitig für die Industrie keine unnötigen Strukturbrüche bewirkt. Die **industriepolitischen und ökologischen Ziele** der Bundesregierung lassen sich mit dem Vorschlag **gut vereinbaren**.

Ist das Ambitionsniveau des KOM-Vorschlags für die Industrie überhaupt leistbar? Ist der Vorschlag nicht zu ambitioniert?

- Nein. Der Vorschlag der Europäischen Kommission stützt sich auf ein **umfassendes Impact Assessment** der Europäischen Kommission, das mit verschiedenen, sehr detaillierten Gutachten hinterlegt ist. In den Analysen werden mögliche Fahrzeugtechnologien und Kosten unter Beteiligung der Fahrzeugindustrie eingehend untersucht.

- Wir können davon ausgehen, dass wir mit dem Vorschlag der Kommission ein **gutes Mittelmaß zwischen technischer Machbarkeit** für die Hersteller **und ambitioniertem Klimaschutz** wählen.

III. Sonstige Aspekte, die von Verbänden o.ä. problematisiert werden könnten.

C. Hintergrund

Die Bundesregierung hat sich bereits zu dem Verordnungsvorschlag weitgehend positioniert und unterstützt grundsätzlich den Vorschlag der Europäischen Kommission - insbesondere hinsichtlich der vorgeschlagenen Minderungsziele.

Entscheidend wird sein, dass es eine allgemeine Ausrichtung beim Umweltrat gibt. Auch mit einer solchen Ausrichtung wird es noch schwierig werden, mit dem EP bis zur letzten Möglichkeit der Plenarabstimmung (März 2019) eine Einigung zu erzielen. Die neue Ratspräsidentschaft (ROU) befasst sich noch nicht intensiv mit dem Dossier.

Das größte Risiko besteht also darin, dass es keine Entscheidung mehr in dieser EP-Wahlperiode gibt. Die Emissionsminderung durch eine Verschiebung in die nächste EP-Wahlperiode würde sich allein für DEU um 2 bis 5 Mio. Tonnen CO₂ verringern.

Anders als bei dem Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission zur Fortführung von Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist der Vorschlag zur Einführung von Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge hinreichend ambitioniert – und auch qualitativ durchdacht.

Dies zeigt sich auch daran, dass die Forderungen des EPs und der ambitionierteren Mitgliedstaaten gegenüber den weniger ambitionierten Staaten bezüglich des Ambitionsniveaus nicht so weit auseinanderliegen, wie etwa bei dem Vorschlag für Pkw. Eine Einigung scheint zu diesem Verordnungsvorschlag wesentlich leichter zu erreichen, als zu dem Verordnungsvorschlag für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

Trotzdem besteht – auch innerhalb des Ressortkreises – weiterhin Dissens zu kleineren Punkten, wie der Anrechenbarkeit von zusätzlichen Fahrzeugen der Kategorien M2 (Busse), M3 (Reisebusse) und von bestimmten Fahrzeugen der Kategorie N (Kleinlastwagen inkl. Arbeitsfahrzeuge) im Rahmen des Anreizmechanismus, oder der Höhe der Begrenzung der erlaubten Emissionslastschriften im „Banking und Borrowing“-System (KOM-Vorschlag: 5 %).

Im Einzelnen:

Verordnungsvorschlags der KOM

- Wesentliche Eckpunkte des Verordnungsvorschlags der KOM (Mai 2018) für schwere Nutzfahrzeuge:
- Ambitionsniveau als prozentuale Reduktion für schwere Nutzfahrzeuge
 - Ab 2025: CO₂-Minderung von 15 % ggü. 2019

- Ab 2030: CO₂-Minderung von mind. 30 % ggü. 2019 (ggf. Anpassung des Ziels nach Review)
- Begünstigungssystem (Super-Credits) für Null- und Niedrigemissionsfahrzeugen (ZLEV) vorgesehen, die eine Erleichterung um bis zu 3 % der herstellereinspezifischen Zielwerte bewirken können.
- Early-Credits: Hersteller können vorzeitige Minderungen ab 2020 auf ihre künftigen Zielwerte anrechnen lassen.
- Review-Mechanismus: Ein Review im Jahr 2022 soll den 2030-Zielwert und weitere Elemente der Regulierung überprüfen.

Position des Europäischen Parlaments

- Der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments hat am 18. Oktober 2018 einen Bericht vorgestellt, in dem eine Steigerung des Ambitionsniveaus unterstützt wird.
- Am 14. November 2018 wurde im Plenum des Europäischen Parlaments über den Vorschlag abgestimmt. Das EP hat sich für eine Steigerung des Ambitionsniveaus auf 20 % für das Jahr 2025 und auf 35 % für das Jahr 2030 ausgesprochen, wobei auch das 2030-Ziel verbindlich sein soll.
- Das EP hat sich außerdem für ein Benchmark System (wie bei CO₂ Pkw) anstatt für ein Super-Credit-System (KOM-Vorschlag) beim Anreizmechanismus für Null- und Niedrigemissionsfahrzeuge ausgesprochen.

Stand der Verhandlungen

- Umweltratssitzung vom 9. Oktober 2018:
 - Erste allgemeine Aussprache der Mitgliedsstaaten zu dem Dossier
- Die letzte Ratsarbeitsgruppe fand am 26. November 2018 statt, Kernstreitpunkte zwischen den Mitgliedstaaten sind:
 - Ambitionsniveaus für die Jahre 2025 und 2030 (ambitionierte Staaten wollen Erhöhung um jeweils 5 %) und die Art des 2030-Ziels (indikativ wie im KOM-Vorschlag oder verbindlich)
 - Anrechenbarkeit von Bussen und kleinen Lkw im Anreizmechanismus für Null- und Niedrigemissionsfahrzeuge
 - Benchmark anstatt Super-Credit-System (KOM-Vorschlag) für den Anreizmechanismus für Null- und Niedrigemissionsfahrzeuge
- Die Ratspräsidentschaft strebt eine allgemeine Ausrichtung für die Umweltratssitzung am 20. Dezember 2018 und einen Abschluss der Verhandlungen zu dem Dossier in dieser Legislaturperiode an. Auf Grundlage eines neuen Textvorschlags der Präsidentschaft fand am 7.12. eine Befassung im AStV 1 statt.



Mitteilung

Berlin, den 6. Dezember 2018

**Die 25. Sitzung des Ausschusses für Umwelt,
Naturschutz und nukleare Sicherheit
findet statt am**

**Mittwoch, dem 12. Dezember 2018, 9:30 Uhr
10117 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, Sitzungssaal: 4.300**

Sekretariat
Telefon: +49 30 227-37245
Fax: +49 30 227-36250

Sitzungssaal
Telefon: +49 30 227-30298
Fax: +49 30 227-36298

Tagesordnung – nichtöffentliche Ausschussberatung

Tagesordnungspunkt 1

**Beschlussfassung über die Durchführung einer
öffentlichen Anhörung
zu dem**

**Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung
des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BT-Drs. 19/...**

am Mittwoch, 30. Januar 2019

Selbstbefassung 19(16)SB-53



Tagesordnungspunkt 2

Beschlussfassung über die Durchführung eines öffentlichen Fachgesprächs anlässlich des Jahrestages der Nuklearkatastrophe von Fukushima im Jahre 2011

mit Vertreterinnen und Vertretern von

- Bundesgesellschaft für Endlagerung mbH (BGE),
- Bundesamt für kerntechnische
Entsorgungssicherheit (BfE),
- Nationales Begleitgremium (NBG)

am Mittwoch, 13. März 2019

Selbstbefassung 19(16)SB-54

Folgende Tagesordnungspunkte - Mitberatungen

Tagesordnungspunkt 3

Unterrichtung durch die deutsche Delegation in der
Parlamentarischen Versammlung der OSZE

**27. Jahrestagung der Parlamentarischen
Versammlung der OSZE vom 7. bis 11. Juli 2018 in
Berlin, Deutschland**

BT-Drucksache 19/5285

Federführend:

Auswärtiger Ausschuss

Mitberatend:

Verteidigungsausschuss

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare
Sicherheit

Ausschuss für Menschenrechte und humanitäre
Hilfe

Ausschuss für wirtschaftliche Zusammenarbeit und
Entwicklung

Ausschuss für die Angelegenheiten der
Europäischen Union

Frist für die Abgabe der Voten: 12.12.2018

Tagesordnungspunkt 4

Unterrichtung durch die Delegation des Deutschen
Bundestages in der Ostseeparlamentarierkonferenz

**27. Jahrestagung der
Ostseeparlamentarierkonferenz vom 26. bis 28.
August 2018 in Mariehamn, Åland-Inseln**

BT-Drucksache 19/5949

Federführend:

Auswärtiger Ausschuss

Mitberatend:

Verteidigungsausschuss

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare
Sicherheit

Ausschuss für Tourismus

Ausschuss für die Angelegenheiten der
Europäischen Union

Frist für die Abgabe der Voten: 12.12.2018



Tagesordnungspunkt 5

Unterrichtung durch die Bundesregierung

**Bericht zur Risikoanalyse im Bevölkerungsschutz
2016**

BT-Drucksache 18/10850

Federführend:

Innenausschuss

Mitberatend:

Verteidigungsausschuss

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare
Sicherheit

Tagesordnungspunkt 6

Unterrichtung durch die Bundesregierung

**Demografiepolitische Bilanz der Bundesregierung
zum Ende der 18. Wahlperiode**

**Jedes Alter zählt – Für mehr Wohlstand und
Lebensqualität aller Generationen**

BT-Drucksache 18/11145

Federführend:

Innenausschuss

Mitberatend:

Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft

Ausschuss für Arbeit und Soziales

Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare
Sicherheit

Ausschuss für Bildung, Forschung und
Technikfolgenabschätzung

Ausschuss für Tourismus

Ausschuss Digitale Agenda

Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und
Kommunen

Tagesordnungspunkt 7

Unterrichtung durch die Bundesregierung

**Fortschrittsbericht zur Nationalen Politikstrategie
Bioökonomie**

BT-Drucksache 18/9589

Federführend:

Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft

Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare
Sicherheit

Ausschuss für Bildung, Forschung und
Technikfolgenabschätzung



Tagesordnungspunkt 8

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1308/2013 über eine gemeinsame Marktorganisation für landwirtschaftliche Erzeugnisse, (EU) Nr. 1151/2012 über Qualitätsregelungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel, (EU) Nr. 251/2014 über die Begriffsbestimmung, Beschreibung, Aufmachung und Etikettierung von aromatisierten Weinerzeugnissen sowie den Schutz geografischer Angaben für aromatisierte Weinerzeugnisse, (EU) Nr. 228/2013 über Sondermaßnahmen im Bereich der Landwirtschaft zugunsten der Regionen in äußerster Randlage der Union und (EU) Nr. 229/2013 über Sondermaßnahmen im Bereich der Landwirtschaft zugunsten der kleineren Inseln des Ägäischen Meeres

Ende der Subsidiaritätsfrist: 24. September 2018

KOM(2018)394 endg.: Ratsdok.-Nr. 9556/18

UBW 10.07.2018

Ressortbericht BMEL 15.06.2018

EU-Folgedokumente:

9556/1/18 REV 1 vom 01.06.2018

9556/1/18 REV 1 COR 1 vom 07.06.2018

19/37 vom 08.06.2018

10677/18 vom 29.06.2018

10874/18 vom 06.07.2018

12829/18 vom 10.10.2018

13131/18 vom 15.10.2018

13210/18 vom 16.10.2018

13404/18 vom 22.10.2018

13411/18 vom 22.10.2018

13578/18 vom 25.10.2018

13891/18 vom 07.11.2018

14012/18 vom 09.11.2018

14069/18 vom 09.11.2018

14198/18 vom 14.11.2018

14195/18 vom 30.11.2018

EuDoX-Dossier

Federführend:

Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft

Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare
Sicherheit

Ausschuss für die Angelegenheiten der
Europäischen Union

Frist für die Abgabe der Voten: 12.12.2018



Tagesordnungspunkt 9

- a) Genetisch veränderte Zuckerrüben der Sorte H7 1 (KM 000H71 4)

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 3. Mai 2018 zu dem Entwurf eines Durchführungsbeschlusses der Kommission zur Erneuerung der Zulassung des Inverkehrbringens von Lebensmitteln und Futtermitteln, die genetisch veränderte Zuckerrüben der Sorte H7-1 (KM-000H71-4) enthalten, aus ihr bestehen oder aus ihr gewonnen werden, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1829/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates über genetisch veränderte Lebensmittel und Futtermittel (D055630-01 – 2018/2651(RSP))

P8 TA-PROV(2018)0197

EuDoX-Dossier

Federführend:

Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft

Mitberatend:

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Frist für die Abgabe der Voten: 12.12.2018

- b) Genetisch veränderter Mais der Sorte GA21 (MON-00021-9)

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 30. Mai 2018 zu dem Entwurf eines Durchführungsbeschlusses der Kommission zur Erneuerung der Zulassung des Inverkehrbringens von Erzeugnissen, die gentechnisch veränderten Mais der Sorte GA21 (MON-00021-9) enthalten, aus ihm bestehen oder aus ihm gewonnen werden, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1829/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates über genetisch veränderte Lebensmittel und Futtermittel (D056125-02 – 2018/2698(RSP))

P8 TA-PROV(2018)0221

EuDoX-Dossier

Federführend:

Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft

Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Frist für die Abgabe der Voten: 12.12.2018



- c) **Genetisch veränderter Mais der Sorte 1507 × 59122 × MON 810 × NK603 und genetisch veränderte Maissorten, in denen zwei oder drei der Sorten 1507, 59122, MON 810 und NK603 kombiniert werden**
Entschließung des Europäischen Parlaments vom 30. Mai 2018 zu dem Entwurf des Durchführungsbeschlusses der Kommission über die Zulassung des Inverkehrbringens von Erzeugnissen, die genetisch veränderten Mais der Sorte 1507 × 59122 × MON 810 × NK603 enthalten, aus ihm bestehen oder aus ihm gewonnen werden, und von genetisch veränderten Maissorten, in denen zwei oder drei der Sorten 1507, 59122, MON 810 und NK603 kombiniert werden, und zur Aufhebung der Entscheidungen 2009/815/EG, 2010/428/EU und 2010/432/EU gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1829/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates über genetisch veränderte Lebensmittel und Futtermittel (D056123-02 – 2018/2699(RSP))

P8 TA-PROV(2018)0222

EuDoX-Dossier

Federführend:

Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft

Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare
Sicherheit

Frist für die Abgabe der Voten: 12.12.2018

- d) **Erneuerung der Zulassung von genetisch verändertem Mais der Sorte NK603 × MON 810**
Entschließung des Europäischen Parlaments vom 24. Oktober 2018 zu dem Entwurf eines Durchführungsbeschlusses der Kommission zur Erneuerung der Zulassung des Inverkehrbringens von Erzeugnissen, die gentechnisch veränderten Mais der Sorte NK603 × MON 810 (MON-00603-6 × MON-00810-6) enthalten, aus ihm bestehen oder aus ihm gewonnen werden, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1829/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (D058360/01) – 2018/2872(RSP))

P8 TA-PROV(2018)0416

EuDoX-Dossier

Federführend:

Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft

Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare
Sicherheit

Frist für die Abgabe der Voten: 12.12.2018



- e) Zulassung von gentechnisch verändertem Mais der Sorte MON 87427 × MON 89034 × 1507 × MON 88017 × 59122

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 24. Oktober 2018 zu dem Entwurf des Durchführungsbeschlusses der Kommission über die Zulassung des Inverkehrbringens von Erzeugnissen, die genetisch veränderten Mais der Sorte MON 87427 × MON 89034 × 1507 × MON 88017 × 59122 enthalten, aus ihm bestehen oder aus ihm gewonnen werden, und von genetisch veränderten Maissorten, in denen zwei, drei oder vier der Transformationsereignisse MON 87427, MON 89034, 1507, MON 88017 und 59122 kombiniert werden, und zur Aufhebung des Beschlusses 2011/366/EU (D058361/01 – 2018/2873(RSP))

P8 TA-PROV(2018)0417

EuDoX-Dossier

Federführend:

Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft

Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Frist für die Abgabe der Voten: 12.12.2018

Tagesordnungspunkt 10

Vorschlag für eine Verordnung des Rates über das Programm der Europäischen Atomgemeinschaft für Forschung und Ausbildung (2021-2025) in Ergänzung des Rahmenprogramms für Forschung und Innovation „Horizont Europa“

KOM(2018)437 endg.; Ratsdok.-Nr. 9871/18

Ressortbericht BMWi 25.06.2018

UBW 05.09.2018

EU-Folgedokumente:

10656/18 vom 05.07.2018

10656/1/18 REV 1 vom 11.07.2018

10656/2/18 REV 2 vom 12.07.2018

12754/18 vom 03.10.2018

EuDoX-Dossier

Federführend:

Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung

Mitberatend:

Ausschuss für Inneres und Heimat

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Ausschuss Digitale Agenda

Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

Frist für die Abgabe der Voten: 12.12.2018



Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Tagesordnungspunkt 11

Unterrichtung durch den Präsidenten des Deutschen Bundestages

Bericht über die Zusammenarbeit von Bundesregierung und Deutschem Bundestag in Angelegenheiten der Europäischen Union in der 18. Wahlperiode

BT-Drucksache 18/13150

Federführend:

Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

Mitberatend:

Auswärtiger Ausschuss
Innenausschuss
Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz
Finanzausschuss
Verteidigungsausschuss
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
Ausschuss Digitale Agenda

Tagesordnungspunkt 12

**Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen
Arbeitsprogramm 2019 der Kommission
Versprechen einlösen und unsere Zukunft gestalten**

KOM(2018)800 endg.; Ratsdok.-Nr. 13590/18

Ressortbericht AA 15.11.2018

EU-Folgedokumente:

14788/18 vom 26.11.2018

EuDoX-Dossier

Federführend:

Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

Mitberatend:

Ausschuss für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung
Auswärtiger Ausschuss
Ausschuss für Inneres und Heimat
Sportausschuss
Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz
Finanzausschuss
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft
Ausschuss für Arbeit und Soziales
Verteidigungsausschuss
Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend
Ausschuss für Gesundheit
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
Ausschuss für Menschenrechte und humanitäre Hilfe
Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung
Ausschuss für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
Ausschuss für Tourismus
Ausschuss für Kultur und Medien
Ausschuss Digitale Agenda
Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen
Haushaltsausschuss



Folgende Tagesordnungspunkte - Federführungen

Tagesordnungspunkt 13

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie - Aktualisierung 2018

BT-Drucksache 19/5700

Federführend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Mitberatend:

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz
Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung
Ausschuss für Tourismus
Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen

Berichterstatter/in:

Abg. Rüdiger Kruse [CDU/CSU]
Abg. N. N. [SPD]
Abg. Dr. Rainer Kraft [AfD]
Abg. Judith Skudelny [FDP]
Abg. Ralph Lenkert [DIE LINKE.]
Abg. Steffi Lemke [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

Voten angefordert für den: 12.12.2018

Tagesordnungspunkt 14

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Umweltradioaktivität und Strahlenbelastung im Jahr 2016

BT-Drucksache 19/5350

Federführend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Mitberatend:

Ausschuss für Gesundheit

Berichterstatter/in:

Abg. Marie-Luise Dött [CDU/CSU]
Abg. N. N. [SPD]
Abg. Dr. Rainer Kraft [AfD]
Abg. Judith Skudelny [FDP]
Abg. Hubertus Zdebel [DIE LINKE.]
Abg. Steffi Lemke [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

Voten angefordert für den: 12.12.2018



Tagesordnungspunkt 15

a) **Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verringerung der Auswirkungen bestimmter Kunststoffprodukte auf die Umwelt**

Ende der Subsidiaritätsfrist: 25. Juli 2018

KOM(2018)340 endg.; Ratsdok.-Nr. 9465/18

Hierzu wurde/wird verteilt:

19(16)70 Sachstandsbericht

UBW 11.07.2018

Ressortbericht BMU 04.06.2018

EU-Folgedokumente:

9465/18 COR 1 vom 30.05.2018

11401/18 vom 24.07.2018

11832/18 vom 05.09.2018

12269/18 vom 24.09.2018

13162/18 vom 25.09.2018

12767/18 vom 09.10.2018

13239/18 vom 19.10.2018

P8 TA-PROV(2018)0411 vom 24.10.2018

13495/18 vom 26.10.2018

13773/18 vom 31.10.2018

13995/18 vom 16.11.2018

14555/18 vom 21.11.2018

EuDoX-Dossier

Federführend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Mitberatend:

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

Berichterstatter/in:

Abg. Björn Simon [CDU/CSU]

Abg. Michael Thews [SPD]

Abg. Andreas Bleck [AfD]

Abg. Judith Skudelny [FDP]

Abg. Ralph Lenkert [DIE LINKE.]

Abg. Steffi Lemke [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

Voten angefordert für den: 12.12.2018

b) **Europäische Strategie für Kunststoffe in der Kreislaufwirtschaft
Entschließung des Europäischen Parlaments vom
13. September 2018 zur europäischen Strategie für
Kunststoffe in der Kreislaufwirtschaft
(2018/2035(INI))**

P8 TA-PROV(2018)0352

EuDoX-Dossier

Federführend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Mitberatend:

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz
Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Berichterstatter/in:

Abg. Björn Simon [CDU/CSU]

Abg. Michael Thews [SPD]

Abg. Andreas Bleck [AfD]

Abg. Judith Skudelny [FDP]

Abg. Ralph Lenkert [DIE LINKE.]

Abg. Steffi Lemke [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

Voten angefordert für den: 12.12.2018



Tagesordnungspunkt 16

**Vorbericht des Bundesministeriums für Umwelt,
Naturschutz und nukleare Sicherheit**

**zum EU-Ministerrat (Umwelt)
am 20. Dezember 2018 in Brüssel**

Selbstbefassung 19(16)SB-52

Tagesordnungspunkt 17

**Bericht des Bundesministeriums für Umwelt,
Naturschutz und nukleare Sicherheit**

**zu den Ergebnissen und Verhandlungen der
14. Vertragsstaatenkonferenz der Konvention für
Biologische Vielfalt in Sharme El-Scheikh vom
17. bis 29. November 2018**

Selbstbefassung 19(16)SB-55

Sylvia Kotting-Uhl, MdB
Vorsitzende

Abgestimmt mit: BMWi, BMVI, BMF und BK

Ratstagung der Europäischen Union (Umwelt) am 20. Dezember 2018

TOP: Regulation on CO₂ standards for heavy-duty vehicles (first reading)

A. Verhandlungsziel

1. Ziel des Vorsitzes

Erlangung einer allgemeinen Ausrichtung

2. Deutsches Gesprächsziel

Einigung auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags

B. Gesprächspunkte

- Im Gegensatz zu anderen Sektoren gibt es im Verkehrssektor kaum Fortschritte, was die CO₂-Emissionen betrifft. Sowohl in Deutschland als auch in Europa sind die Emissionen in den letzten Jahren gestiegen. ~~Dies ist unter anderem dem Lkw-Verkehr geschuldet, der deutlich zugenommen hat, und absehbar auch noch weiter wachsen wird.~~ Dies ist unter anderem dem Lkw-Verkehr geschuldet, der deutlich zugenommen hat, und absehbar auch noch weiter wachsen wird.
- Die Einführung von CO₂-Standards für Lkw in Europa ist daher ein sehr wichtiger Schritt, um bei den Emissionen im Verkehr eine Trendwende einzuleiten ~~bei den Emissionen im Verkehr eine Trendwende einzuleiten den Verpflichtungen beim Klimaschutz nachzukommen.~~ Um die nationalen und internationalen Klimaschutzziele zu erreichen braucht es erhebliche Anstrengungen in allen Bereichen des Verkehrs.
- ~~In anderen großen Lkw-Märkten wie den USA, China und Japan gibt es schon seit Jahren CO₂-Standards. Wir in Europa müssen hier nachziehen. Ansonsten~~

riskieren wir, auch in der Technologieführerschaft um effiziente Antriebe ins Hintertreffen zu geraten. In anderen großen Lkw-Märkten wie den USA, China und Japan gibt es schon seit Jahren CO₂-Standards. Wir in Europa müssen hier nachziehen, auch um unsere Technologieführerschaft bei effizienten Antrieben zu sichern.

- Was die Ausgestaltung betrifft, so halten wir den Vorschlag der europäischen Kommission für eine wirklich gute Grundlage, vor allem, was die vorgeschlagenen Minderungsziele für 2025 und 2030 betrifft. Über diese Ziele sollten wir nicht hinausgehen. Auch die technischen Änderungen, die in den Entwürfen der Ratspräsidentschaft eingebracht wurden, unterstützen wir.
- [Platzhalter Kommentar zu Anreizmechanismus]
- Auch die Weiterentwicklung des Simulationstools VECTO, mit dem die CO₂-Emissionen der Lkw bestimmt werden, sollten wir möglichst verbindlich festschreiben.
- Wir sind sehr daran interessiert, heute mit Ihnen allen zu einer Einigung zu kommen. Und die gute Nachricht ist: unsere Positionen liegen deutlich näher aneinander als bei den CO₂-Standards für Pkw. Und die gute Nachricht ist: so weit wie kürzlich bei den CO₂-Standards zu Pkw liegen unsere Positionen ja gar nicht auseinander. Wir brauchen diese Regelung und sollten uns in der Einführung keine weiteren Verzögerungen erlauben – das wäre weder umwelt- noch industriepolitisch klug.

C. Sachstand

Derzeit abgestimmte Position der Bundesregierung

- Die Bundesregierung unterstützt den Vorschlag der Europäischen Kommission; dies gilt insbesondere für die vorgeschlagenen Minderungsziele für 2025 und 2030 gegenüber dem Basisjahr 2019. Deutschland ist der Auffassung, dass nicht über diese Ziele hinausgegangen werden sollte. Deutschland hat aber zu mehreren spezifischen Regelungsinhalten noch Prüfbedarf.
- DEU dankt der Österreichischen Ratspräsidentschaft für die Vorbereitung des neuen Textvorschlags. Die darin vorgeschlagenen Kompromisse wird die Bundesregierung prüfen. Dies gilt insbesondere für die Frage der

Anrechenbarkeit der Fahrzeuge der Klassen M2, M3 und bestimmter Fahrzeuge der Kategorie N im Anreizmechanismus aber auch für den Vorschlag, im Rahmen des Review-Prozesses zu prüfen, ob die Einführung eines Benchmarks-Systems als Alternative für Super-Credits sinnvoll ist.

- Wie bereits in der RAG Umwelt am 20.11.2018 vorgestellt regt Deutschland die folgenden Punkte an:
 - DEU schlägt vor die Idee der mindestens zweijährigen Aktualisierung bzw. Erweiterung von **VECTO** in einem Erwägungsgrund aufzunehmen;
 - DEU unterstützt das **Supercredit-System** bis mindestens 2025;
 - DEU unterstützt die Vorschläge zum **Banking und Borrowing** und möglicherweise eine Ausweitung der Begrenzung der Emissionslastschriften;
 - Aus Sicht der BReg sollten die **Strafzahlungen** in einem angemessenen Verhältnis oberhalb der Grenzvermeidungskosten liegen;
 - Die Bundesregierung unterstützt eine Ausgestaltung des **Reviews 2022**, die alle relevanten Parameter und Rahmenbedingungen für das Inverkehrbringen von emissionsarmen Fahrzeugtechnologien explizit nennt und das 2030 Ziel ergebnisoffen auf seine Realisierbarkeit hin prüft; wobei hierbei eine Veränderung der **Milage- und Payload-Faktoren** berücksichtigt werden soll;
 - Die Bundesregierung begrüßt grundsätzlich eine **Erfassung der Realemissionen**, insofern dafür eine fundierte Methodik mit repräsentativen Stickproben verwendet wird und dadurch keine zusätzlichen Belastungen für die Hersteller oder Fahrzeugbetreiber entstehen oder Rückschlüsse auf individuelle Fahrzeugbetreiber möglich sind.

Kommentiert [FK1]: Aus AStV-Weisung

Vorschlag der Kommission

- Wesentliche **Eckpunkte des Verordnungsvorschlags der KOM** (Mai 2018) für schwere Nutzfahrzeuge:
- Ambitionsniveau als prozentuale Reduktion für schwere Nutzfahrzeuge
 - Ab 2025: CO₂-Minderung von 15 % ggü. 2019
 - Ab 2030: CO₂-Minderung von mind. 30 % ggü. 2019 (ggf. Anpassung des Ziels nach Review)
- Begünstigungssystem (Super-Credits) für ZLEV vorgesehen, die eine Erleichterung um bis zu 3 % der herstellereinspezifischen Zielwerte bewirken können.
- Early-Credits: Hersteller vorzeitige Minderungen ab 2020 auf ihre künftigen Zielwerte anrechnen lassen (sog. Early-Credits).
- Review-Mechanismus: Ein Review im Jahr 2022 soll den 2030-Zielwert und weitere Elemente der Regulierung überprüfen.

Positionen des EP

- Am 14. November 2018 wurde im Plenum des Europäischen Parlaments über den Vorschlag abgestimmt. Das EP hat sich hiermit für eine Steigerung des Ambitionsniveaus auf 20 % für das Jahr 2025 und auf 35 % mit einem verbindlichen Ziel für das Jahr 2030 ausgesprochen.
- Das EP hat sich außerdem für ein Benchmark System (wie bei CO₂ Pkw) anstatt für ein Super-Credit System (KOM-Vorschlag) beim Anreizmechanismus für Null- und Niedrigemissionsfahrzeuge ausgesprochen.

Verlauf und Stand der Verhandlungen

Am 5. Dezember 2018 hat die Österreichische Ratspräsidentschaft einen neuen Textvorschlag zirkuliert. Der Text bietet Kompromissvorschläge zu unterschiedlichen Standpunkten, die von Mitgliedsstaaten im Rahmen der Befassung in den Ratsarbeitsgruppen aufgebracht wurden. Insbesondere werden im Vorschlag Busse und Reisebusse vom Anreizsystem für Null- und Niedrig-Emissionsfahrzeuge (Zero and Low Emission Vehicles, ZLEV) ausgenommen und die Festlegung von Benchmarks als Teil der Überprüfung (Review) in 2022 verankert. Ziel der Präsidentschaft ist es, den Weg für Verhandlungen zu ebnen und diese noch vor Ende der Legislaturperiode abzuschließen.

Im Rahmen einer ASTV-Befassung zum neuen Textvorschlag, äußerten sich nahezu alle MS sowie KOM grundsätzlich unterstützend zum PRÄS-Vorschlag und dem Zeitplan. Zahlreiche MS wünschten jedoch höhere Ambitionsniveaus für 2025 bzw. 2030. Nur BGR sah den Zeitpunkt für eine Allgemeine Ausrichtung als verfrüht an.

	Präs-Vorschlag	Kommentare DEU AStV	Ressorts: Positionsvorschläge	Möglicher Kompromiss
ZLEV- Anreizmechanismus	Supercredits, aber mit Review-Klausel: <i>with a view to, from 2025 onwards, replacing the supercredit system as foreseen in Article 5 with an incentive mechanism based on setting appropriate benchmarks for the annual sales of zero- and low-emission heavy-duty vehicles.</i>	PV <i>DEU unterstützt das Supercredit-System bis mindestens 2025.</i>	BMU: Unterstützung des Präs-Vorschlags, ggf. <i>from 2026 onwards</i> BMWi: Supercredits bis 2030, Erhöhung des ZLEV-Caps von 3% auf 5% BMVI (LV): wie BMU	Supercredits bis 2030. Keine Erhöhung des Caps, da hierdurch deutliche Schwächung der Regulierung.
Anrechnung nichtregulierter Fahrzeugkategorien	Keine Anrechnung von Bussen (M2, M3), weiterhin Anrechnung aller Fahrzeuge der Kategorie N, die nicht bereits in CO2-Pkw/LNF reguliert sind.	PV	BMU: Keine Anrechnung von Bussen (M2, M3), weiterhin Anrechnung aller Fahrzeuge der Kategorie N >7,5 t zGG (da sonst Gefahr, dass „schwere“ Lieferwagen mit Pkw-Technik angerechnet werden). BMWi: Beibehaltung von Bussen und Lkw <7,5t im Anreizmechanismus. BMVI (LV): wie BMU	Wie Präsidenschaft: keine Anrechenbarkeit von Bussen. Keine Anrechnung von Fahrzeugen <7,5t wäre ebenfalls gut.
Strafzahlungen	Wie KOM (max. 6.800€/g/tkm)	<i>Aus Sicht der BReg sollten die Strafzahlungen in einem angemessenen Verhältnis oberhalb der Grenzvermeidungskosten liegen</i>	BMU: 2025-2029: max. 5.000€/g/tkm 2030: max. 6.800€/g/tkm BMWi: 2025-2029: max. 3.500 €/g/tkm 2030: Berechnungsverfahren und Festlegung der Strafhöhe 2030 im Rahmen des Reviews	2025-2029: max. 4.500€/g/tkm 2030: max. 6.800€/g/tkm, aber Überprüfung im Rahmen des Reviews.

	Präs-Vorschlag	Kommentare DEU AStV	Ressorts: Positionsvorschläge	Möglicher Kompromiss
			BMVI (LV): wie BMU BMF : wie BMU, aber 2030-Wert von 6.800 € im Review zu überprüfen.	
PtX-Regelung (nachhaltig hergestellte synthetische Kraftstoffe)	Keiner	Keine	BMWi/BMVI : Regelung analog zum Pkw-Dossier: Überprüfung des potentiellen Beitrags fortschrittlicher erneuerbarer Kraftstoffe und PtX im Rahmen des Reviews.	Wie BMWi/BMVI

4. Ressortgespräch zu CO₂ – HDV

am 16.11.2018

[REDACTED]

Von: IG I 6
Gesendet: Montag, 3. Dezember 2018 11:12
An: [REDACTED]
Betreff: WG: St-Vorlage 8015: Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung zur Einführung von CO2-Flottenzielwerten für schwere Nutzfahrzeuge
Anlagen: 578DD0A1-19E6-4078-B296-E58C51AF0A89.pdf; ATT00001.txt
Kennzeichnung: Zur Nachverfolgung
Kennzeichnungsstatus: Gekennzeichnet

zK. und zdA.

Grüße

[REDACTED]

Von: Leitungsregistratur
Gesendet: Montag, 3. Dezember 2018 10:01
An: IG I 6 <IGI6@bmu.bund.de>; Sahler, Gertrud <Gertrud.Sahler@bmu.bund.de>; [REDACTED]
[REDACTED]@bmu.bund.de>; Büro Florian Pronold <Buero.Florian.Pronold@bmu.bund.de>; Büro Rita Schwarzelühr <buero.schwarzeluehr@bmu.bund.de>; Flasbarth Büro <Buero.Flasbarth@bmu.bund.de> [REDACTED]
[REDACTED]@bmu.bund.de>; [REDACTED]@bmu.bund.de>; P I 2 <PI2@bmu.bund.de>; P I 3 <PI3@bmu.bund.de>; P I 4 <PI4@bmu.bund.de>; P I 5 <PI5@bmu.bund.de>; P II 1 <PII1@bmu.bund.de>; P II 2 <PII2@bmu.bund.de>; P II 5 <PII5@bmu.bund.de>; [REDACTED]
[REDACTED]@bmu.bund.de>
Cc: [REDACTED]@bmu.bund.de>; Leitungsregistratur <Leitungsregistratur@bmu.bund.de>
Betreff: WG: St-Vorlage 8015: Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung zur Einführung von CO2-Flottenzielwerten für schwere Nutzfahrzeuge

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

anliegende elektronische Vorlage zurück.

Dieser Vorgang lief rein elektronisch - es folgt KEIN separater Rücklauf in Papierform.

Viele Grüße

[REDACTED]

Ministerbüro

-P I 1-

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Stresemannstraße 128 - 130, 10117 Berlin

Telefon +49 (0)30 18 305- [REDACTED]

E-Mail [REDACTED]@bmu.bund.de

Internet www.bmu.de

Facebook www.facebook.de/bmu

Twitter twitter.com/bmu

Instagram www.instagram.com/bmu/

Erst denken - dann drucken – der Umwelt zuliebe!

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: [REDACTED]

Gesendet: Montag, 3. Dezember 2018 09:36

An: Leitungsregistratur <Leitungsregistratur@bmu.bund.de>

Betreff: St-Vorlage 8015: Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung zur Einführung von CO2-Flottenzielwerten für schwere Nutzfahrzeuge

[REDACTED]

Von: IG I 6
Gesendet: Montag, 26. November 2018 11:40
An: [REDACTED]
Betreff: WG: RAG Umwelt: CO2 in HDV - follow-up to the WPE on 20 November - DE comments - EN courtesy translation
Anlagen: WK14260.add 1.en18.zip
Kennzeichnung: Zur Nachverfolgung
Kennzeichnungsstatus: Gekennzeichnet

zK. und zdA.

Grüße

[REDACTED]

Von: IK II 1
Gesendet: Montag, 26. November 2018 10:25
An: IG I 6 <IGI6@bmu.bund.de>
Cc: [REDACTED]@bmu.bund.de; [REDACTED]@bmu.bund.de;
[REDACTED]@bmu.bund.de; [REDACTED]@bmu.bund.de; [REDACTED]@bmu.bund.de;
[REDACTED]@bmu.bund.de; [REDACTED]@bmu.bund.de; [REDACTED]@bmu.bund.de;
[REDACTED]@bmu.bund.de; [REDACTED]@bmu.bund.de; [REDACTED]@bmu.bund.de;
[REDACTED]@bmu.bund.de;
Betreff: WG: RAG Umwelt: CO2 in HDV - follow-up to the WPE on 20 November - DE comments - EN courtesy translation

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,
folgende Anlagen z.K.

Freundliche Grüße

[REDACTED]

Referat IK II 1

Büro: [REDACTED]

Hausruf: [REDACTED]

Von: [REDACTED] <wi-s2-eu@brue.auswaertiges-amt.de>
Gesendet: Freitag, 23. November 2018 15:47
An: IK II 1 <IKII1@bmu.bund.de>
Cc: [REDACTED] <wi-umw-1-eu@brue.auswaertiges-amt.de>; [REDACTED] <wi-umw-2-eu@brue.auswaertiges-amt.de>; [REDACTED] <wi-umw-3-eu@brue.auswaertiges-amt.de>; [REDACTED] <wi-umw-4-eu@brue.auswaertiges-amt.de>
Betreff: RAG Umwelt: CO2 in HDV - follow-up to the WPE on 20 November - DE comments - EN courtesy translation

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

als Anlage erhalten Sie Dokument „WK 14260 2018 ADD 1“, das zum im Betreff genannten Thema bei der RAG Umwelt ins Delegates Portal gestellt wurde.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

■■■■■ |

Ständige Vertretung der Bundesrepublik Deutschland bei der EU

Referat Umwelt & Bau

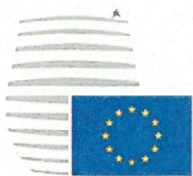
8-14, Rue Jacques de Lalaing

B-1040 Brüssel

Tel. +32-2-787-■■■■■

Fax +32-2-787-■■■■■

E-Mail: ■■■■■eu@brue.auswaertiges-amt.de



Council of the European Union
General Secretariat

**Interinstitutional files:
2018/0143(COD)**

Brussels, 23 November 2018

WK 14260/2018 ADD 1

LIMITE

**ENV
CLIMA
TRANS
MI
CODEC
IA**

This is a paper intended for a specific community of recipients. Handling and further distribution are under the sole responsibility of community members.

CONTRIBUTION

From:	General Secretariat of the Council
To:	Delegations
Subject:	CO2 in HDV - follow-up to the WPE on 20 November - DE comments - EN courtesy translation

Delegations will find attached a courtesy translation of the comments from Germany received in document WK 14260/18 previously.



20 November 2018

Comments on the proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL setting CO₂ emission performance standards for heavy-duty vehicles

The Federal Government is currently undertaking a political assessment of the Commission proposal. We can already share the following preliminary considerations:

- In principle, Germany supports the Commission proposal and particularly the proposed **reduction targets** for 2025 and 2030 compared to the 2019 baseline. Germany believes that those targets should not be increased. However, Germany has need of further scrutiny regarding some of the specific regulatory content.
- We cannot yet comment in more detail on the **incentive system** for zero- and low-emission vehicles, especially on the inclusion of buses and smaller lorries. Generally, we think that super-credits are an appropriate incentive system up to at least 2025.
- For Germany, the continuous further development of **VECTO** is essential. VECTO is the basis for assessing the CO₂ emissions of heavy-duty vehicles. Therefore, updating and extending VECTO at least every two years should be made binding. This should be incorporated into a recital and be considered in future revisions of the legislation on certification.
- In principle, we support the proposed design of the **banking and borrowing** mechanism. According to the Commission proposal, the total emission debt may not exceed 5% of the emission target in 2025. Generally, we think that it is necessary to limit the allowed emission debt; however, we cannot yet make a specific comment on the proposed 5% limit. We might support extending the limit of emission debt.
- It should be ensured that **penalties** significantly exceed marginal abatement costs while remaining in reasonable proportion to these costs. Germany asks the Commission to submit a written statement clarifying the content and explaining how the proposed penalty stands in relation to the expected marginal abatement costs in the individual regulated subgroups of vehicles.
- We support a **Review** in 2022, which explicitly names all relevant parameters and conditions for placing technologies for low-emission vehicles on the market, which impartially assesses the achievability of the 2030 reduction target and finalises that target. Any change of the mileage and payload factors should be taken into consideration when reviewing and finalising the reduction targets. Moreover, we are in favour of an unbiased examination of the continuation of the regulation beyond 2030 as part of the review.

- In principle, we welcome the planned **real-world emissions data** collection, as long as this places no significant additional burden on the vehicle manufacturers or operators and provided the data is collected and made available without enabling inferences to be drawn regarding the individual operators concerned. It has to be ensured that a well-founded method for data measurement, storage, processing and publishing is developed first. Should the collected and published data be based on samples, it has to be ensured that these samples are representative.