

Von:

Gesendet:

An:

Cc:

Donnerstag, 24. Januar 2019 18:24

[REDACTED]@bmwi.bund.de; [REDACTED]@bmvi.bund.de'

[REDACTED]@diplo.de; [REDACTED]@bmwi.bund.de;

[REDACTED]@bk.bund.de; [REDACTED]@bk.bund.de;

[REDACTED]@bmvi.bund.de; [REDACTED]@bmvi.bund.de;

[REDACTED]@bmvi.bund.de; [REDACTED]

[REDACTED]@bmf.bund.de; [REDACTED]@bmf.bund.de; 'e11-9

@auswaertiges-amt.de; [REDACTED]'e11-14@auswaertiges-amt.de';

[REDACTED]@bmvi.bund.de;

[REDACTED]@bmwi.bund.de; 'IB3@bmf.bund.de; 'BUERO-IVD3

@bmwi.bund.de; 'Ref-G20@bmvi.bund.de; 'Ref-StV23@bmvi.bund.de;

'ref321@bk.bund.de; [REDACTED]'Ref-G21@bmvi.bund.de;

[REDACTED]@bmvi.bund.de; [REDACTED]@diplo.de'

Betreff:

AW: CO2-HDV: Weisungsentwurf: Austausch BO'in mit MS, MdEPs,
Präsidenschaft

Anlagen:

Weisung -- informeller Austausch v2.docx

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

es ist ja genau unsere Absicht, die politischen Punkte, wie sie sich im Augenblick darstellen, frühzeitig gegenüber EP, Präsidenschaft und anderen Mitgliedstaaten zu kommunizieren. Dies bezweckte unser Weisungsentwurf, der erstens die roten Linien DEU aufzeigt und Erwartungen dämpft, und zweitens einen möglichen Kompromissweg benennt. Insofern ist es etwas überraschend, dass BMVI und BMWi dem nicht zustimmen können.

Konkret wird hier das Votum von ChefBK von Anfang dieser Woche zu Grunde gelegt, dass Deutschland der allgemeinen Ausrichtung unter der Bedingung zustimmen kann, dass der Industrie in weiteren technischen Punkten entgegengekommen wird, jedoch in den Verhandlungen mit dem EP keine Flexibilität bei der Höhe der Zielwerte besteht. Dementsprechend wurde für eine mögliche Einigung mit dem EP hervorgehoben, dass generell nur wenig Spielraum für Kompromisse bestehe und die Stoßrichtung der Kompromissfindung über das Anrechnungsverfahren für ZLEVs laufen könne. Es ist doch wichtig, dass wir die roten Linien frühzeitig kommunizieren, um zu verhindern, dass EP z.B. auf Positionen deutlich über 30 % für 2030 besteht.

Eine DEU Position wurde vor dem Umweltrat abgestimmt. Einer Anpassung der Elemente dieser Position post-Umweltrat steht BMU nicht ablehnend gegenüber. Parallel hierzu sollte es BO'in jedoch möglich sein, die oben genannten Verhandlungslinien zu kommunizieren. Sprechen wir dies nicht frühzeitig an, riskieren wir wesentlich ambitioniertere Forderungen des EP.

Zu möglichen Flexibilitäten können wir uns zudem erst konkret positionieren, wenn auch die Verhandlungsposition des EP nach dem nun erfolgten zweiten Trilog näher bekannt ist (Debriefing ist morgen). Es macht keinen Sinn, etwaige Positionen im Kontext Supercredits/ Benchmark im Ressortkreis abzustimmen, wenn noch gar nicht klar ist, wie sich das EP solche Varianten gegenwärtig konkret vorstellt bzw. wie dies zwischen Präsidenschaft und EP diskutiert wird. In der KOM wird ebenfalls über Varianten nachgedacht ohne dass dies bislang konkretisiert wurde. Zu den Punkten, die mit EP diskutiert werden müsste, gehört auch die Frage der strombasierten Kraftstoffe. Auch das sollten wir jetzt noch ausklammern.

Als Kompromiss schlagen wir deswegen die anliegend kenntlich gemachten Änderungen vor: Kommentar zu Benchmarks entfällt; Weisung beschränkt sich auf die Kommunikation des Votums von ChefBK. Ich bitte um Ihre Anmerkungen bis morgen, 11 Uhr.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

IG I 6

Technik der Luftreinhaltung im Verkehr und bei Brenn- und Treibstoffen; Biokraftstoffe

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

Robert-Schuman-Platz 3, 53175 Bonn

Telefon +49 (0)228 99 305- [REDACTED]

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

Internet www.bmu.bund.de

Facebook www.facebook.de/bmu

Twitter twitter.com/bmu

Instagram www.instagram.com/bmu/

Erst denken - dann drucken – der Umwelt zuliebe!

Von: [REDACTED]@bmwi.bund.de <[REDACTED]@bmwi.bund.de>

Gesendet: Donnerstag, 24. Januar 2019 15:36

An: [REDACTED]@bmvi.bund.de; [REDACTED]@bmu.bund.de>

Cc: [REDACTED]@diplo.de; [REDACTED]@bmwi.bund.de; [REDACTED]@bk.bund.de';

[REDACTED]@bk.bund.de'; [REDACTED]@bmvi.bund.de'; [REDACTED]@bmvi.bund.de';

[REDACTED]@bmvi.bund.de'; [REDACTED]@bmf.bund.de'; [REDACTED]@bmf.bund.de';

'e11-9@auswaertiges-amt.de'; [REDACTED]@bmu.bund.de>; 'e11-14@auswaertiges-
amt.de'; [REDACTED]@bmu.bund.de>; [REDACTED]@bmvi.bund.de';

[REDACTED]@bmwi.bund.de; IB3@bmf.bund.de; BUERO-IVD3@bmwi.bund.de; 'Ref-G20@bmvi.bund.de'; 'Ref-
StV23@bmvi.bund.de'; 'ref321@bk.bund.de'; [REDACTED]@bmu.bund.de>; Ref-G21@bmvi.bund.de;

[REDACTED]@bmvi.bund.de'

Betreff: AW: CO2-HDV: Weisungsentwurf: Austausch BO'in mit MS, MdEPs, Präsidentschaft

Lieber Herr [REDACTED]

seitens BMWi bitten wir um Finalisierung der DEU Position in allen Punkten und deren Kommunikation auf EU-
Ebene. Es kann nicht angehen, dass DEU hier nicht sprechfertig ist und die Kommunikation von uns wichtigen
Punkten mit Verweis auf den Diskussionsstand im Trilog (erst technische Punkte) hinausgezögert wird.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Leiter des Referates IVD3 - Fahrzeugindustrie

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BWi)

Hausanschrift: Hannoversche Straße 28-30, 10115 Berlin

Postanschrift: 11019 Berlin

Tel.: 030 18615- [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]@bmwi.bund.de

Internet: <http://www.bmwi.de>

Von: [REDACTED] [mailto:[REDACTED]@bmvi.bund.de]

Gesendet: Donnerstag, 24. Januar 2019 13:40

An: [REDACTED]

Cc: [REDACTED]@diplo.de'; [REDACTED] IVD3; [REDACTED] IVD3; [REDACTED]@bk.bund.de';

[REDACTED]@bk.bund.de'; [REDACTED]@bmvi.bund.de'; [REDACTED]@bmvi.bund.de';

[REDACTED]@bmvi.bund.de'; [REDACTED]@bmf.bund.de'; [REDACTED]@bmf.bund.de';

'e11-9@auswaertiges-amt.de'; [REDACTED] 'e11-14@auswaertiges-amt.de'; [REDACTED]

██████████@bmvi.bund.de'; ██████████, IVD3; 'IB3@bmf.bund.de'; BUERO-IVD3; 'Ref-G20@bmvi.bund.de';
'Ref-StV23@bmvi.bund.de'; 'ref321@bk.bund.de'; ██████████ Ref-G21; ██████████@bmvi.bund.de'
Betreff: AW: CO2-HDV: Weisungsentwurf: Austausch BO'in mit MS, MdEPs, Präsidentschaft

Lieber Herr Kirsch,

das BMVI lehnt eine Mitzeichnung der Weisung ab, auch wenn die Überlegung, durch Gespräche der StÄV bei den europäischen Akteuren aktiv für Verständnis für die DEU-Position zu werben und ggf. auch Kompromissoptionen auszuloten, grundsätzlich mitgetragen wird.

Inhaltlich wären die im letzten Anstrich der Sprechpunkte aufgeführten Aspekte (pooling zwischen OEMs, Aktualisierungen von VECTO, Erhöhung des zGG für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb und eine geänderte Definition für Null- und Niedrigemissionsfahrzeuge) im Rahmen eines Gesamtpaktes vermutlich konsensfähig.

Die politisch relevanten Aspekte, wie die Regelung der Supercredits, die nach der Weisung aufgeweicht werden soll, wurden jedoch zwischen den Ressorts bisher nicht geklärt (ggf. auf AL-, Sts-, Min-Ebene); das letzte Ressortgespräch in dieser Sache fand am 21.09.2018 statt. Auch die Zielwerte, der Umgang mit Realemissionen und der vom EP vorgeschlagene Auftrag an die KOM bis 2020 eine Anrechnungsmethode für synthetische Kraftstoffe zu entwickeln, sind bisher ungeklärt und müssten für ein Kompromisspaket zur Haltung DEU geklärt werden.

Darüber hinaus ist eine Befassung der Hausleitung zu dieser komplexen Regelungsmaterie binnen weniger Stunden nicht leistbar. Ich bitte um Verständnis.

Freundliche Grüße
██████████

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G 20
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Tel.: 0228 / 300 ██████████

Fax: 0228 / 300 807 ██████████

██████████@bmvi.bund.de
ref-g20@bmvi.bund.de

Von: ██████████ [mailto:██████████@bmu.bund.de]

Gesendet: Donnerstag, 24. Januar 2019 12:26

An: ██████████@bmwi.bund.de'; ██████████@bmwi.bund.de'; ██████████@bk.bund.de';
██████████@bk.bund.de'; ██████████@bmvi.bund.de'; ██████████@bmvi.bund.de';
██████████@bmvi.bund.de'; ██████████@bmf.bund.de'; ██████████@bmf.bund.de';
'e11-9@auswaertiges-amt.de'; ██████████'e11-14@auswaertiges-amt.de'; ██████████
'martin.voswinkel@bmvi.bund.de'; ██████████@bmwi.bund.de'; 'IB3@bmf.bund.de'; 'BUERO-
IVD3@bmwi.bund.de'; 'Ref-G20@bmvi.bund.de'; 'Ref-StV23@bmvi.bund.de'; 'ref321@bk.bund.de'; ██████████ Ref-
G21; ██████████@bmvi.bund.de'
Cc: ██████████@diplo.de'

Betreff: CO2-HDV: Weisungsentwurf: Austausch BO'in mit MS, MdEPs, Präsidentschaft

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

anbei ein Weisungsentwurf zu CO2-HDV, der eine Grundlage für Gespräche der AStV-1 Botschafterin mit MdEPs, anderen MS und der Präsidentschaft bilden soll. Entscheidend ist, dass wir es schaffen, die Erwartungen an ein

Verhandlungsergebnis zu dämpfen, das deutlich über die allgemeine Ausrichtung des Rats hinausgeht. Gleichzeitig müssen wir dem EP in einigen Punkten so weit entgegenkommen, dass eine Einigung im Trilog möglich wird, und dabei auch Anliegen der Industrie Rechnung tragen. Der vorliegende Entwurf gibt somit nicht die Position des BMU wieder, sondern unsere Sicht auf mögliche Kompromisslinien im Sinne der Bundesregierung für den weiteren Prozess. Wir sollten hier schnell klare Signale setzen und bitten daher auch darum, im Rahmen dieser Weisung für den informellen Austausch von der Einbringung weiterer Konfliktpunkte zwischen den Ressorts abzusehen. Eine detaillierte Position können wir dann im Rahmen kommender AStV-Sitzungen abstimmen.

Wir bitten um wohlwollende Prüfung und **Rückmeldung bis heute, 16 Uhr.**

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

IG I 6

Technik der Luftreinhaltung im Verkehr und bei Brenn- und Treibstoffen; Biokraftstoffe

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

Robert-Schuman-Platz 3, 53175 Bonn

Telefon +49 (0)228 99 305- [REDACTED]

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

Internet www.bmu.bund.de

Facebook www.facebook.de/bmu

Twitter twitter.com/bmu

Instagram www.instagram.com/bmu/

Erst denken - dann drucken – der Umwelt zuliebe!

AA/ BMWi

Weisung erstellt vom BMU, abgestimmt mit BK, BMVI, BMWi und BMF

für Gespräche der StÄV im Vorfeld des 3. Trilogs (mit MdEP, Präsidentschaft, anderen MS)

Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über CO₂-Zielwerte für neue schwere Nutzfahrzeuge

Weisung

1. Deutsches Verhandlungsziel/ Weisungstenor

- Kommunikation ~~möglicher Kompromisslinien aus roter Linien in den Trilogverhandlungen aus~~ Sicht der Bundesregierung
- Andere MS und MdEP dazu bewegen, technische Punkte, die der Industrie entgegenkommen, zu unterstützen
- Kenntnisnahme der Rückmeldungen der anderen Mitgliedsstaaten, Präsidentschaft und MdEP

2. Sprechpunkte

- Die Bundesregierung konnte der **allgemeinen Ausrichtung des Rats im Dezember nicht zustimmen**. Im Hinblick auf die weiteren Verhandlungen möchte ich Ihnen gerne unsere zentralen Anliegen erläutern.
- Wichtigster Punkt für DEU sind die Zielwerte für 2025 und 2030. Leider haben wir hier **absolut keine Flexibilität**, um dem EP entgegenzukommen. Denn die Industrie sieht über diese Werte hinaus keinerlei weitere Effizienzpotentiale.
- ~~Uns ist schon bewusst, dass das Ambitionsniveau für das EP sehr wichtig ist. Um dem EP entgegenzukommen, prüfen wir derzeit die Ausgestaltung der Supercredits bzw. insbesondere Benchmarks/Schwellenwerts für Null- und Niedrigemissionsfahrzeuge. Auch hier ist unser Spielraum jedoch aller Voraussicht nach sehr begrenzt. Wir sind uns jedoch der Tatsache bewusst, dass es für eine Einigung erforderlich sein wird, dem EP auch bei den politischen Punkten bedingt entgegenzukommen.~~
- ~~Im Gegenzug zur Einführung eines Benchmarks, also eines Schwellenwertes, ab dem die Anreize für Null- und Niedrigemissionsfahrzeuge wirksam werden, wäre für Deutschland ggf.~~

höhere Anreize für Nullemissionsfahrzeuge mit hoher Reichweite

~~denkbar: Derzeit sind elektrische Lkw auf Grund des hohen Gewichts und der Kosten der Batterie in ihrer elektrischen Reichweite stark eingeschränkt. Dieser Vorschlag würde langstreckentauglichere Nullemissionsfahrzeuge verstärkt anreizen.~~

- Einige weitere, eher technische Punkte, die das EP vorgeschlagen hat, wären auch für uns akzeptabel und würden auch bestehenden industriepolitischen Bedenken Rechnung tragen. Finden diese Punkte Berücksichtigung, könnte Deutschland die allgemeine Ausrichtung des Rats gegebenenfalls unterstützen.
 - „Pooling“ wie bei CO₂-Pkw, d.h. die Minderungsziele können zwischen mehreren Herstellern gemeinschaftlich erreicht werden. Das gibt den Herstellern zusätzliche Flexibilität, da sie ihre Ziele bei Bedarf dann nicht mehr einzeln, sondern „in der Summe“ erreichen müssen. Über die Forderung des EP hinaus sollte Pooling (wie in der CO₂-Pkw Verordnung) zwischen beliebigen Herstellern (nicht nur eigentumsrechtlich verbundenen Herstellern) erlaubt sein.
 - Regelmäßige, verbindliche Updates von VECTO (die Software für die Berechnung der CO₂-Emissionen). Das stellt sicher, dass Innovationen seitens der Hersteller auch zeitnah in VECTO abgebildet werden können.
 - Ausnahmen beim zulässigen Gesamtgewicht für das Mehrgewicht von alternativen Antrieben (da zum Beispiel Elektro-Lkw derzeit Einbußen bei der Nutzlast hinnehmen müssen).
 - Definition von Niedrigemissionsfahrzeugen: statt eines Pauschalwerts von 350g CO₂/km lieber 50% des Mittelwerts der Fahrzeuggrößenklasse (sog. Subgruppe). Das berücksichtigt, dass es für einen 40-Tonnen-Fernstrecken-Lkw viel schwieriger ist, die pauschalen 350g zu erreichen, als z.B. für einen 16-Tonner im Verteilerverkehr.

3. Hintergrund

Im Mai 2018 hat die KOM einen Verordnungsvorschlag für die erstmalige Einführung von CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in der EU vorgelegt. Der Vorschlag sieht ein prozentuales CO₂-Emissionsreduktionsziel von 15 % für das Jahr 2025 und 30 % für das Jahr 2030 gegenüber den

Referenzwerten im Jahr 2019 vor. Außerdem ist in dem Vorschlag ein Begünstigungssystem als Anreizmechanismus für die Einführung von Null- und Niedrigemissionsfahrzeugen (ZLEV) vorgesehen (sogenannte „Super-Credits“) sowie sogenannte „Early-Credits“, mit denen Hersteller für frühzeitige Emissionsminderungen belohnt werden können. Das Plenum des Europäischen Parlaments hat sich am 14. November 2018 für eine Steigerung des Ambitionsniveaus auf 20 % für das Jahr 2025 und auf 35 % für das Jahr 2030 ausgesprochen.

Es wurde beim Umweltrat am 20. Dezember eine allgemeine Ausrichtung zum Verordnungsvorschlag zu CO₂-Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge verabschiedet. Die Bundesregierung hatte grundsätzlich den Kommissionsvorschlag unterstützt und konnte dem Text der allgemeinen Ausrichtung auf Grund der Ausgestaltung des Minderungsziels für 2030 (Verbindlichkeit) nicht zustimmen und enthielt sich der Stimme. Alle anderen Mitgliedstaaten unterstützten den Text. Damit können die Trilogverhandlungen aufgenommen werden. Ein Abschluss innerhalb dieser EP-Legislaturperiode wird von der Bundesregierung im Grundsatz unterstützt, allerdings unter dem Vorbehalt, dass eine realistische und industrieverträgliche Regelung erreicht werden.

Die Verhandlungen drehten sich vor allem um das Ambitionsniveau für die Jahre 2025 und 2030 und die Verbindlichkeit der Ziele, um das Verfahren des Reviews sowie die Ausgestaltung des Anreizsystems zur Förderung von Null- und Niedrigemissionsfahrzeugen. Der zwischen den Mitgliedstaaten gefundene Kompromiss beinhaltet folgende Elemente:

- das Minderungsziel für 2030 i.H.v. 30% wird verbindlich ausgestaltet, vorbehaltlich einer Abänderung durch den Review 2022,
- die Höhe der Strafzahlungen für den Zeitraum von 2025 bis 2029 wird von 6.800,- auf 4.000,- EUR abgemildert, und
- der Review 2022 wird um verschiedene Aspekte ergänzt (insb. Pooling zwischen Herstellern, alternative Kraftstoffe, differenzierte Betrachtung von Null- und Niedrigemissionsfahrzeugen).

Mit der allgemeinen Ausrichtung konnten die Trilogverhandlungen aufgenommen werden. Eine Einigung noch in dieser EP-Wahlperiode ist von allen drei Parteien erwünscht. Technische Punkte werden am 22.01. verhandelt. Der dritte Trilog, bei dem eine Einigung zu den wesentlichen politischen Punkten erzielt werden soll, ist auf den 12.02. terminiert.

Deutschland kann die allgemeine Ausrichtung des Rats unterstützen, sofern die folgenden Punkte im Verordnungstext Berücksichtigung finden:

- Pooling: "Pooling" zwischen Herstellern bedeutet, dass diese Hersteller statt separater Flottenziele ein gemeinsames Flottenziel erhalten. Dies gibt den Herstellern zusätzliche Flexibilität. Hypothetisches Beispiel: MAN hängt der Erfüllung seiner Ziele hinterher, während Scania seine Ziele bereits übererfüllt. Ein Pooling zwischen MAN und Scania würde nun dafür sorgen, dass ein gemeinsames MAN-Scania Flottenziel angelegt wird. Damit könnten Strafzahlungen verhindert werden, da jetzt der Rückstand von MAN durch die Übererfüllung von Scania ausgeglichen wird und das gemeinsame Ziel in der Summe erreicht wird. Die allgemeine Ausrichtung des Rats sieht lediglich vor, die Möglichkeit des Pooling in die Überprüfung

der VO im Jahr 2022 aufzunehmen. Das EP fordert hingegen die Aufnahme von Pooling zwischen eigentumsrechtlich mit einander verbundenen Herstellern in die VO.

- Festschreibung regelmäßiger Aktualisierungen des Simulationstools VECTO im Gesetzestext: Bei den Lkw werden Verbrauch und CO₂-Emissionen nicht auf dem Prüfstand bestimmt, sondern auf Grund der hohen Variantenvielfalt per Computersimulation berechnet. Die Industrie fordert daher regelmäßig, Aktualisierungen der Simulationssoftware VECTO möglichst verbindlich festzuschreiben. Das würde sicherstellen, dass Innovationen seitens der Hersteller auch zeitnah in VECTO abgebildet werden können. Diese Forderung der Hersteller wurde auch vom EP übernommen und könnte durch die Bundesregierung unterstützt werden.
- Ausnahmen beim zulässigen Gesamtgewicht von Fahrzeugkombinationen für das Mehrgewicht von alternativen Antrieben: Lkw mit alternativen Antrieben sind oft schwerer als konventionelle Lkw, z.B. Elektro-Lkw wg. der Traktionsbatterie. Das kann für Lkw-Betreiber abschreckend sein, da sie in der Folge Lkw mit alternativen Antrieben entsprechend weniger schwer beladen können. Daher fordert das EP, das Mehrgewicht (bis zu einer Tonne) auf das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeugkombination aufschlagen zu können, damit Betreiber von Lkw mit alternativen Antrieben keine Einbußen bei der Nutzlast hinnehmen müssen.
- Definition von Niedrigemissionsfahrzeugen: statt eines Pauschalwerts von 350g CO₂/km schlägt das EP vor, nach Größenklasse des Fahrzeugs zu differenzieren. Als "emissionsarm" würde ein Fahrzeug gelten, sofern der CO₂-Ausstoß weniger als 50% des Mittelwerts der Fahrzeuggrößenklasse (sog. Subgruppe) beträgt. Das berücksichtigt die Tatsache, dass es für einen 40-Tonnen-Fernstrecken-Lkw viel schwieriger ist, die pauschalen 350g zu erreichen, als z.B. für einen 16-Tonner im Verteilerverkehr. Daher wird die Forderung einer differenzierten Definition auch durch Fahrzeughersteller unterstützt.
- ~~Dem EP könnte Deutschland bei der Einführung eines Benchmarks (ohne Malus) bedingt entgegenkommen, sofern im Gegenzug höhere Anreize für Nullemissionsfahrzeuge mit hoher Reichweite geschaffen werden.~~