

ZdA 40478/19

IVA5

Von: [redacted]@bmw.de  
Gesendet: Dienstag, 12. Juni 2012 15:27  
An: [redacted]  
Cc: [redacted]  
Betreff: AW: EU CO2  
Anlagen: 120611 BMW Position zum aktuellen Vorschlag der EU Kommission zur EU CO2 2020 Regulierung.pdf

72/6

Sehr geehrter Herr [redacted]  
vielen Dank für Ihre Nachricht. Anliegend schicke ich Ihnen unsere Bewertung, über die ich heute früh auch bereits kurz mit [redacted] sprach. Das Papier spricht alle Punkte an, die Sie in Ihrer mail erwähnen. Um es klar zu sagen: Bereits ohne die unerwartete Veränderung der Lastenverteilung zu unseren Ungunsten wären die Flexibilitäten für uns sehr wichtig.

Bitte sagen Sie mir Bescheid, wenn Sie zusätzliche Informationen benötigen. Zu den Details stehe ich Ihnen ebenso zur Verfügung wie mein Kollege [redacted] den Sie in meiner Abwesenheit gerne ansprechen können.

Viele Grüße

[redacted]

BMW Group

[redacted]

Leiter Politik / Vice President Governmental Affairs  
D 80788 München  
Tel: +49 (0)89 382 [redacted]  
Mobil: +49 (0)176 601 [redacted]  
mailto: [redacted]@bmw.de  
Url: <http://www.bmwgroup.com>

-----  
Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft  
Vorstand: Norbert Reithofer, Vorsitzender,  
Frank-Peter Arndt, Herbert Diess, Klaus Draeger,  
Friedrich Eichlner, Harald Krüger, Ian Robertson  
Vorsitzender des Aufsichtsrats: Joachim Milberg  
Sitz und Registergericht: München HRB 42243  
-----

Von: [redacted]@bmw.bund.de [mailto:[redacted]@bmw.bund.de]  
Gesendet: Dienstag, 12. Juni 2012 14:57  
An: [redacted] AK-4  
Betreff: EU CO2

Sehr geehrter Herr [redacted]

Sie hatten [redacted] eine detaillierte Bewertung der KOM-Entwürfe angekündigt. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie uns wg der Eilbedürftigkeit ggf. auch direkt einbinden würden. Mit [redacted] vom VDA stehe ich bereits in Kontakt.

Einen Schwerpunkt der Kommentierung - neben der slope-Problematik - wollen wir ggf auf die unzureichende Flexibilisierung legen. Hierfür wäre interessant zu erfahren, was BMW sich hier in puncto  
- super credits (Mehrfachanrechnung, unverändert 50 g oder nur für Nullemissionsfahrzeuge vorschlagen?)  
- Bonusregelung für Fahrzeuge mit Biokraftstoffen (Fortführung sinnvoll oder nicht?)

- debit-System (wäre es klug, diese Debatte jetzt anzustoßen, ggf. mit Blick auf post 2020 sinnvoll; wie könnte eine Regelung im Verhältnis zur Abgabe aussehen?)
- Öko-Innovationen (was wäre hier vorzuschlagen, sollte Art. 12 geändert / ergänzt werden oder lieber gar nicht anfassen?) vorstellen könnte.

Mit freundlichen Grüßen

████████████████████  

---

Referat IVA5 - Fahrzeugindustrie  
Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie  
Scharnhorststraße 34-37, 10115 Berlin  
Telefon: 030 18615-██████████  
Fax: 030 18615-██████████  
E-Mail: ██████████@bmwi.bund.de  
Internet: <http://www.bmwi.de>

## **BMW Position zum Entwurf der EU Kommission für die Revision der CO2-Verordnung PKW für das Zieljahr 2020.**

### **1. Ausgangslage**

Die aktuell geltende Verordnung zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Pkw hat das Gesamtziel von 95 g/km CO<sub>2</sub> als indikative Zielmarke für 2020 definiert. Damit wurde bereits zu einem frühen Zeitpunkt ein Signal an die Industrie gesetzt, dass nach den bis 2015 geforderten massiven Minderungen noch einmal verschärfte Anforderungen gestellt würden.

Mit dem jetzt vorgelegten Vorschlag für eine Revision der Verordnung zur Implementierung des 2020er Ziels hält die DG Climate Action am Zielwert von 95 g/km fest. Diesen Zielwert akzeptiert die BMW Group.

Der Gesamtflottenzielwert ist jedoch nur einer von vielen Parametern, welche die Erreichbarkeit der Anforderungen für einen einzelnen Hersteller definieren. Die wichtigsten weiteren Faktoren, die entscheiden, ob die BMW Group in der Lage ist, die künftigen Ziele zu realisieren sind die folgenden:

1. Einbeziehung von anderen, die gemessenen CO<sub>2</sub>-Werte im Fahrzeug nicht beeinflussenden Faktoren, wie etwa die in der jetzt geltenden Verordnung angerechneten Elemente des Integrated Approach (Biotreibstoffe, Autoklimaanlagen, Reifendruckkontrollsysteme usw.)
2. Der zur Definition der fahrzeugspezifischen Ziele herangezogenen technische Parameter (Gewicht)
3. Die Verteilung der Lasten zwischen den Fahrzeugen unterschiedlicher Größe (slope)
4. Die gewählte Verbrauchsmessmethodik (NEDC vs. WLTP)
5. Behandlung nicht zyklusrelevanter neuer Technologien mit messbarem Einsparpotential (Eco Innovations)
6. Die Schaffung von zusätzlichen Anreizen für besonders CO<sub>2</sub>-arme bzw. emissionsfreie Fahrzeuge (Super credits v.a. für E-Fahrzeuge)
7. Die Behandlung der Minderungsdynamik auf der Zeitachse (Credit/Banking).

Diese Größen betreffen die "Ist-Seite" der politischen Gleichung in Relation zum Soll-Wert von 95 g/km und müssen so ausgestaltet werden, dass für alle Hersteller gleichermaßen ambitionierte, aber auch erreichbare Anforderungen gestellt werden. Zugleich sollten die Anforderungen in der EU auch im weltweiten Kontext gesehen werden.

In der langen Frist ist zu beachten, dass die Festlegung der Ziele für 2025 und 2030 erst erfolgen sollte, wenn valide Erfahrungen mit dem neuen, noch zu definierenden Testzyklus WLTP und der Marktdurchdringung von elektrifizierten Antrieben vorliegen.



## 2. Bewertung des Vorschlags der DG Climate Action

Die jetzt vorgelegten Vorschläge sind aus Sicht der BMW Group wie folgt zu bewerten:

1. Der vorgeschlagene vollständige Entfall des Integrated Approach fordert die gesamte Zielerreichung allein mit fahrzeugtechnischen Maßnahmen. Die Folge: Verglichen mit der jährlich im Durchschnitt in der EU-Gesamtflotte geforderten Minderung in dem Zeitraum 2006-2015 von ca. 2% (von 160 g/km auf 130 g/km) bedeutet das Ziel von 95 g/km eine deutlich höhere Anspannung von ca. 5% jährlich. Dies ist eine ambitioniertere Minderung als sie gegenwärtig in allen anderen Hauptmärkten (USA, China, Japan, Korea) vorgesehen ist und deutlich über der technisch machbaren Reduktion im konventionellen Antriebsbereich von 2-3% p.a., die auch von ICCT so bestätigt wurde.
2. Der Vorschlag, den Parameter Gewicht beizubehalten, ist konsistent mit der bisherigen Regelung und kompatibel mit allen anderen Märkten außer den USA, die angesichts der völlig anderen Flottenstruktur, aber vor allem auch aus industriepolitischen Gründen den Parameter Footprint gewählt haben. Zugleich ist der von Kritikern des Gewichtsparameters gefürchtete Gewichtszuwachs in der EU ausgeblieben. In den USA ist es umgekehrt zu keinem Schub in Richtung Leichtbau gekommen, wie es der Fall hätte sein müssen, wenn die Anhänger des Footprint Recht hätten. BMW unterstützt daher diesen Teil des Vorschlags (Annex I).
3. Bereits die im heute geltenden Recht definierte Steigung der CO<sub>2</sub>-Geraden von 0,0457 stellt deutlich überproportionale Anforderungen an die deutschen Premiumhersteller

Letztere erreichen Effizienzwerte weit oberhalb dessen, was vergleichbare Produkte von Massenherstellern leisten. Den Volumenherstellern werden somit schon jetzt weit geringere Investitionen in neue Technologien abverlangt.

Mit dem Vorschlag der DG Climate Action, die neue Zielgerade auf der Basis der Ist-Situation des Jahres 2009 zu berechnen – verbunden mit einer zusätzlichen Abflachung der Geraden („slope 60%“), erfolgt eine massive zusätzliche Lastenverlagerung (Annex I). Die Steigung der CO<sub>2</sub>-Zielwertkurve wird insgesamt um ein Drittel deutlich auf 0,0296 abgeflacht, was die relativen Lasten der Kleinwagen nochmals deutlich mindert. Der Grund: Die zugunsten vor allem der Massenhersteller ergriffenen Massnahmen wie die Abwrackprämien in vielen EU-Mitgliedsstaaten haben 2009 zu einem weit höheren Anteil von Kleinwagen gg. der Basis der jetzigen Regelung in 2006 geführt und verzerren damit die statistische Basis nachhaltig.

Ein weiterer Grund für die Abflachung der Markt-Regressionsgeraden in 2009 sind die „early actions“ insbesondere der Premiumhersteller.

Diese überproportionale Reduzierung im schwereren Fahrzeugsegment

führte ebenfalls zu einer Abflachung der Markt-Geraden. Somit werden gerade die Hersteller, die in den vergangenen Jahren frühzeitig CO<sub>2</sub>-Minderungsmaßnahmen konsequent eingeführt haben um die vereinbarten Zielwerte langfristig zu erreichen, durch den Ansatz der EU Kommission bestraft.

Insbesondere wird die weitere künstliche Abflachung (slope 60%, bezogen auf die Marktgerade von 2009) vollkommen unverständlich, wenn man die Empfehlung der Consultants der EU-Kommission (TNO u.a.) zugrundelegt:

*„The 100% slope for the 2020 mass-based limit function based on 2009 data is a much flatter absolute slope than the 100% slope for the 2015 limit function based on 2006 data. The 100% limit function for 2020 based on 2009 data is even slightly flatter than the limit function for the 130 g/km target for 2015, which was a 60% slope function based on 2006 sales data. As the 2015 limit function was found to be sufficiently flat to prevent gaming, the slope for 2020 does not need to be lowered below 100%“<sup>1</sup>*

Die Vermutung liegt nahe, dass es sich bei dieser Maßnahme um originär industriepolitisch motivierte Kompensation für die nicht erfüllten Forderungen einiger europäischer Hersteller nach weiteren EU-Hilfen zum Kapazitätsabbau handelt.

Dies führt dazu, dass im Kleinwagensegment kaum Notwendigkeit zu technischer Innovation besteht und insbesondere auf Elektrifizierung in diesem Segment weitgehend verzichtet werden kann.

4. DG Climate Action stellt in Aussicht, dass es durch die Einführung eines neuen Verbrauchsmeßverfahrens zu keiner indirekten Zielverschärfung kommen soll.

Insbesondere der Verfahrensweg des „delegated acts“, wie er von der Kommission vorgeschlagen wird, lässt eine breite Varianz der am Ende gültigen Korrelationsregelung zu. Der einfachste und für die Unternehmen Planungssicherheit schaffende Weg besteht deshalb darin, jetzt festzuschreiben, dass die Erfüllung des 95 g/km-Ziel mit dem heutigen Zyklus (NEDC) festgestellt wird und erst die für den weiteren Zeithorizont nach 2020 geltenden Werte auf Basis des neuen Zyklus definiert werden (Art. 1 Abs. 2, sowie Art. 13, Abs. 7 (neu)). Dies schließt die Anwendung des WLTP zur Kundeninformation u.a. Zwecken vor 2020 selbstverständlich nicht aus.

1



5. Der aktuelle Vorschlag sieht die grundsätzliche Beibehaltung der Regelung zu den Eco-Innovations vor. Dies ist zwar grundsätzlich zu begrüßen. Nur: Die Praxis der Kommission bei der Anerkennung dieser Maßnahmen hat sich in den letzten Jahren als zu restriktiv erwiesen. Insbesondere die 1 g/km-Schwelle sowie die schwer nachweisbaren Markt-Durchdringungsraten stellen hier ein massives Problem dar (Art. 12). Bisher konnte von der BMW Group noch keine Öko-Innovation angemeldet werden. Eine Vereinfachung des Verfahrens ist daher dringend geboten.
6. Bereits die Erreichung des 95 g/km-Ziels ist [REDACTED] ohne einen erfolgreichen Start von Elektrofahrzeugen ausgeschlossen. [REDACTED]

Aber: Der aktuelle Vorschlag verschärft nicht nur durch den flacheren Slope die Anforderungen [REDACTED] erheblich, sondern sieht darüber hinaus vor, dass es bei dem Auslaufen der Supercredits gemäß der geltenden Verordnung in 2015 bleibt (Art. 5). Gleichzeitig incentivieren aber die USA diese Fahrzeuge mit einem Multiplikator von 2,5. China diskutiert sogar eine 5-fache Anrechnung von Batteriefahrzeugen mit 0 g/km. Zugleich haben sich die bisherigen Anreizprogramme der EU-Mitgliedsstaaten als wenig erfolgreich erwiesen, wie die allgemein als enttäuschend gewerteten Absatzzahlen der heute verfügbaren EVs zeigen.

Ohne wirksame zusätzliche Anreize auch in der Flottenverbrauchsgesetzgebung droht die EU im weltweiten Vergleich nachhaltig ins Hintertreffen zu geraten und würde die eigene Position beim Wettbewerb um diese Schlüsseltechnologie schwächen. Daher ist eine Regelung zur Mehrfachanrechnung von Elektrofahrzeugen, also neu definierte Supercredits auch nach 2015 zwingend nötig.

7. DG Climate Action schlägt ausschließlich einen im Jahr 2020 zu erreichenden Wert vor. Das sogenannte Phase-In soll entfallen, was nachvollziehbar ist. Um gleichwohl der Tatsache Rechnung zu tragen, dass sich CO<sub>2</sub>-Minderungen in Schüben vollziehen (z.B. bei der Einführung einer neuen Motorengeneration) sollte vorgesehen werden, auf der Basis eines herstellerspezifischen linearen Minderungspfades die Verrechnung zwischen den Jahren zu ermöglichen. Wer z.B. in 2017 mehr leistet als gefordert, sollte dies im Folgejahr angerechnet bekommen. Umgekehrt erscheint es sinnvoll ggfs. ein Jahr lang einen "Überziehungskredit" zu erhalten. Dieser Ansatz würde die Einführung von freiwilligen Zwischenzielen in den Jahren 2016-2019 erfordern (mit zugehöriger Zielformel), die nur dann zum Einsatz kommen würden, wenn ein Hersteller diese „credit-debit-banking“ Regelung auch nutzen möchte.

Die EU Kommission hat vorgeschlagen, die Festlegung der Ziele für 2025 und 2030 spätestens im Jahr 2014 abzuschließen (Art. 13, Abs. 5 neu). Der richtige Zeitpunkt zur Festlegung der Ziele für 2025 ist aus unserer Sicht jedoch erst gegeben, wenn durch Abschluss der WLTP-Definition (Zyklus und Testbedingungen) die Auswirkungen eines neuen Zyklus für die Industrie berechenbar werden. [REDACTED]

### 3. Fazit

Zusammenfassend wäre die unveränderte Umsetzung des jetzt vorliegenden Papiers für die BMW Group somit trotz einiger positiver Elemente mit erheblichen, unfairen Mehrbelastungen im Vergleich zu anderen Herstellern verbunden. Die [REDACTED] Markteinführung von Elektrofahrzeugen würde in der EU weit weniger honoriert als in den beiden wichtigsten anderen Märkten, den USA und China. Die Einführung frühzeitiger CO<sub>2</sub>-Minderungsmaßnahmen in den vergangenen Jahren zur langfristigen Erreichung der vereinbarten Zielwerte würde durch eine Umsetzung des Vorschlags der EU Kommission bestraft. [REDACTED]

Wir schlagen daher vor, unter Beibehaltung des Ziels von 95 g/km in 2020 einige Punkte des Vorschlags kritisch zu überprüfen – insbesondere die Festlegung der Steigung der Zielgeraden auf den 2008 mit allen Institutionen vereinbarten Wert von 0,0475 (Deutsch-Französischer Kompromiss bzw. gemäß Empfehlung TNO et al. Zugleich sollte dieser um wichtige Elemente ergänzt werden (Supercredits, Credit-Debit-Banking, Festschreibung des aktuellen Meßverfahrens NEDC bis 2020 direkt in der Verordnung).



IVA5

IVA5-440478/1

Von: [redacted] IVA5  
Gesendet: Dienstag, 4. Juni 2013 14:48  
An: [redacted] IVA5  
Betreff: WG: Super Credit Banking inkl. Zielverschärfung.  
Anlagen: 20130604 Super Credit Banking inkl. Zielverschärfung.pptx

04.06.13

b. zdA

Von: [redacted], IVA5  
Gesendet: Dienstag, 4. Juni 2013 13:29  
An: [redacted] IVA5  
Betreff: WG: Super Credit Banking inkl. Zielverschärfung.

[redacted]  
Beraterleiter  
IV A 5 - Fahrzeugindustrie -  
Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie  
Scharnhorststraße 34-37  
D-10115 Berlin  
Telefon 030 2014 [redacted]

Von: [redacted]@bmw.de [mailto:[redacted]@bmw.de]  
Gesendet: Dienstag, 4. Juni 2013 12:13  
An: [redacted]@bmu.bund.de; [redacted] IVA5; [redacted]@bk.bund.de  
Cc: [redacted]@bmw.de; [redacted]@bmw.de; [redacted]@bmw.de; [redacted]@bmw.de  
Betreff: Super Credit Banking inkl. Zielverschärfung.

Sehr geehrte Herren,  
anliegend schicke ich Ihnen mit Bezug auf unsere letzten Telefonate die zusammengefasste Darstellung der u.E.  
geeigneten Option für eine optionale Zielverschärfung 2021ff. Aus meiner Sicht und im Lichte der Aussagen auch von Hr.  
[redacted] bietet dies die Chance im folgenden Sinne ein nicht unattraktives Paket  
- schnüren:

- Klare berechenbare Akzeptanz einer Zusatzminderung von kumuliert 25 g/km zwischen 2020 und 2024 durch jeden Hersteller, der SC und Banking nutzen will. Diese Minderung übertrifft jede plausible Zielaufweichung durch SC.

- Dies festgelegt durch einseitige bindende Erklärung der betreffenden Hersteller (in 2015) mit Inkaufnahme der vollen Sanktionen bei Zielverfehlung.
- Keine Änderung für die Hersteller aus I und T und andere an SC/Banking desinteressierte Player.
- Keine höheren Multiplikatoren als von EP (vor 2020) und KOM (nach 2020) bereits vorgeschlagen.
- Vermeidung der Risiken durch sofortige Festlegung eines allgemeinen LTT als absoluter Flottenwert.



[REDACTED]

Die Kollegen und ich sind natürlich permanent für weiteren Input erreichbar.

Viele Grüße

[REDACTED]

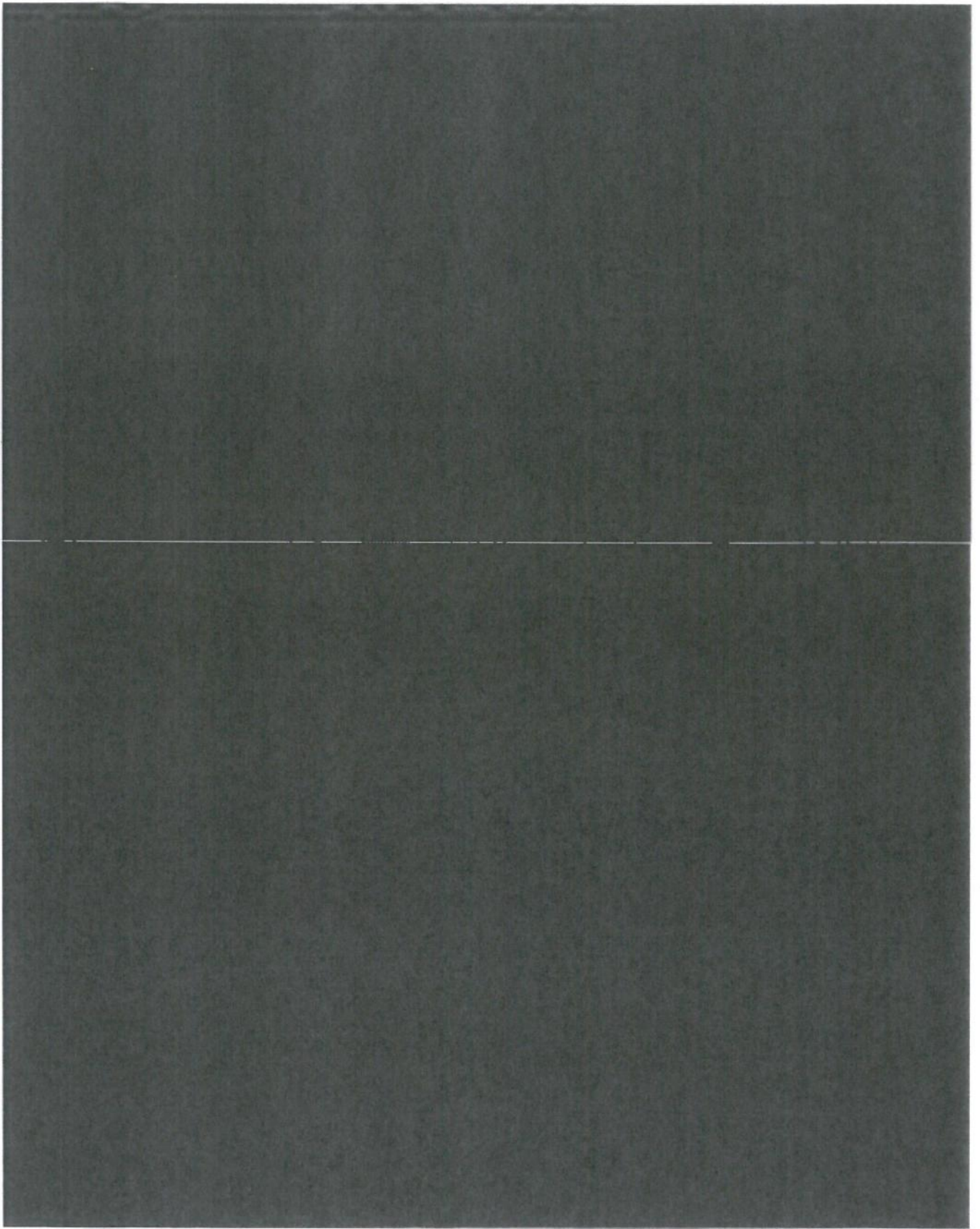
BMW Group

[REDACTED]  
Leiter Politik, Kommunikation China, Amerika /  
Vice President Governmental Affairs, Communication China, Americas  
D 80788 München  
Tel: +49 (0)89 382 [REDACTED]  
Mobil: +49 (0)176 601 [REDACTED]  
mailto: [REDACTED]@bmw.de  
Url: <http://www.bmwgroup.com>

---

Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft  
Vorstand: Norbert Reithofer, Vorsitzender,  
Mitsugros Caiña Carreiro-Andree,  
Herbert Diess, Klaus Draeger, Friedrich Eichner,  
Harald Krüger, Peter Schwarzenbauer, Ian Robertson  
Vorsitzender des Aufsichtsrats: Joachim Milberg  
Sitz und Registergericht: München HRB 42243

---





ORIGINAL

Berlin, 20. Juni 2013

## Gesprächsvorbereitung

Herrn Minister  
a.d.D.

**Betr.:**

**CO2-Regulierung von Pkw  
- Ihr Telefongespräch mit BMW-Chef Reithofer**

Dr.

Für den Termin am: 21.06.2013, 16:30 - 17:00

Die Staatssekretärin und die Staatssekretäre haben  
Abdruck erhalten.

Anlage: Infovorlage an StHe vom 20.6.13

### Angaben zur Person des Gesprächspartners

1. Dr.-Ing. Nobert Reithofer
2. Vorsitzender des Vorstands der BMW AG
3. Lebenslauf
  - Jahrgang 1956
  - 1991 - 1994 Leiter Hauptabteilung "Karosserierohbau"
  - 1994 - 1997 Technischer Direktor BMW Südafrika
  - 1997 - 2000 Präsident BMW Manufacturing Corporation, USA (South Carolina)
  - 2000 - 2006 Mitglied des Vorstandes; Produktion
  - Seit 1. September 2006 Vorsitzender des Vorstands der BMW AG

Das Büro von Dr. Reithofer wird sich im VZ BM melden.

### I. Gesprächsziel und Interessenlage

Dr. Reithofer hat um das Gespräch gebeten. Sie hatten sich bereits am Abend des 19.6.13 beim Besuch von Präsident Obama kurz ausgetauscht. Herr Reithofer wird Sie auf die CO2-Regulierung von Pkw ab 2020 ansprechen. Gestern fand eine wichtige

Vom Leitungsbereich auszufüllen	
TGB-Nr.	
Eingang Leitung	20.06.2013
V-/U-Nr.	2854
Abzeichnungsliste	
St	4. 20/6
AL	IVA 20.06.13
UAL	IVA 20.06.13
Referatsinformationen	
Referats- leiter	gez. IVA5, 20.6.13
Bearbei- ter	
Mit- zeichnung	
Referat und AZ	IV A 5 - 44 04 78/19

IVA 5/7  
AS  
4/7  
5/7  
Zeit 5/7

Sitzung des AStV statt. Dabei wurde der irischen Ratspräsidentschaft das Mandat für den 3. Trilog mit dem EP erteilt. Nun zeichnet sich ein Endergebnis der Trilogverhandlungen ab, mit dem die deutschen Premiumhersteller nicht einverstanden sind.

Ab 2020 soll der niedrigere Flottenzielwert von im Durchschnitt 95 g CO<sub>2</sub>/km gelten. Dieser Wert ist für BMW nur schwer erreichbar. BMW fordert deshalb ein Banking. Bei Banking geht es um das Ansparen von vor 2020 für besonders emissionsarme Fahrzeuge erlangten Supercredits und deren Anrechnung auf die Zielerfüllung in späteren Jahren. BMW hätte von Banking in besonderem Maße profitiert, weil BMW in den Jahren vor 2020 mehrere E-Fahrzeuge in den Markt einführen wird und potentiell in den Genuss von Supercredits gekommen wäre. Die Übertragung und spätere Anrechnung der Supercredits hätte BMW die Zielerreichung ab 2020 erleichtert.

Die Bundesregierung hat im AStV vehement für ein Banking geworben. Der Widerstand dagegen war enorm. Deshalb hat DE die Forderung nach einem Banking in der Sitzung des AStV am 19.6.13 aufgegeben und statt dessen die großzügige Gewährung von Supercredits ohne Ansparmöglichkeit (mit einem abnehmenden Faktor von 3 ab 2020) verlangt. Aber auch das ist schwer durchzusetzen.

Diese deutsche Forderung nach Supercredits geht im europäischen Vergleich sehr weit. Gleichwohl sehen die deutschen Premiumhersteller die deutsche Verhandlungslinie als unzureichend. Diese Sicht wird von VW und Volumenherstellern wie Ford nicht geteilt, denn sie sind auf Supercredits viel weniger angewiesen. In Folge hat der VDA auf Arbeitsebene signalisiert, dass er mit der deutschen Verhandlungslinie im AStV am 19.6.13 zufrieden sei.

In Brüssel wird auch heftig über die Festlegung von neuen weitergehenden Zielwerten für die Zeit nach 2020 gestritten. DE verweigert sich der Nennung solcher fester Zielwerte in der jetzigen Verordnung. Das EP aber verlangt eine solche Nennung. Es zeichnet sich ab, dass es einen Deal im Rahmen der Trilogverhandlungen mit der Frage der Supercredits gibt.



Herr Reithofer dürfte nun seine Unzufriedenheit über die DE-Verhandlungsführung ausdrücken und die (negativen) Auswirkungen für sein Unternehmen und die frühe Markteinführung von E-Fahrzeugen (Ziel der BReg von 1 Mio. E-Fahrzeugen bis 2020) im Besonderen darstellen.

Sie könnten den Verhandlungsverlauf darlegen und auf die mangelnde Unterstützung durch andere Mitgliedstaaten für eine weitgehende Gewährung von Supercredits verweisen.

Auch die öffentlich publizierte Haltung anderer großer deutscher Hersteller war nicht hilfreich (VW hatte erklärt, das neue Flottenziel auch ohne Supercredits erreichen zu können (#■■■■ 20/06#)).

Nun bleibt das Ergebnis der letzten Trilogverhandlungen am 24.6.13 abzuwarten. DE muss in der kommenden Woche beraten, ob <sup>er</sup> das Ergebnis akzeptieren kann. Über ein mögliches Veto hat die BReg bislang noch nicht beraten, ~~es dürfte aber keine realistische Option sein~~ (#■■■■ 20/06#). Es ist unklar, ob ein Scheitern der Trilogverhandlungen (in Folge käme es zu weiteren Verhandlungen unter litauischer Präsidentschaft) zu einem besseren Endergebnis führen würde.

## II. Gesprächselemente

- Auch ich bin sehr unzufrieden mit dem Verlauf der Verhandlungen über den KOM-Vorschlag.
- Wir haben uns von Beginn an stark für eine Banking-Option eingesetzt. Allerdings haben wir bis zuletzt nur sehr wenig Unterstützung erhalten.
- Es gab massiven Widerstand gegen Banking von Seiten Frankreichs und Italiens. Auch die EU-Kommission hat Banking scharf abgelehnt ebenso wie der federführende Umweltausschuss des Europäischen Parlaments.
- Nicht geholfen hat uns in der Verhandlung aber auch die Uneinigkeit der deutschen Fahrzeughersteller. BMW war sehr aktiv, andere haben sich dagegen zurückgehalten.

- Die BReg hat in der AStV-Sitzung am Mittwoch (19.06.) die Banking-Forderung aufgegeben.
- Wir haben uns sehr eingesetzt für eine großzügigere Supercredits-Regelung mit mehr Flexibilität bei der Verrechnung im Zeitraum 2020 bis 2023. Doch selbst die Forderung nach einer gewissen Erhöhung des Multiplikators von 1,5 (EP-Vorschlag) auf ~~2,5~~<sup>(# 20/06#)</sup> **3,0 in 2020, danach jährlich um 0,5 fallend**<sup>(# 20/06#)</sup> (DE-Vorschlag) wurde von einer Mehrheit der Mitgliedstaaten abgelehnt.
- Die BReg wird jetzt das Ergebnis des 3. Trilog mit dem EP abwarten. Dann werden wir entscheiden, ob das Ergebnis insgesamt noch akzeptabel ist.
- Sie werden verstehen, ~~wenn~~<sup>(# 20/06#)</sup> **dass**<sup>(# 20/06#)</sup> Deutschland allein eine Einigung mit dem EP nicht blockieren kann.
- Ich will keine faulen Kompromisse. Aber ich weiß auch nicht, ob eine Verzögerung der Entscheidung zu einem besseren Endergebnis kommen würde.
- Welche Optionen für die Durchsetzung unserer berechtigten Interessen sehen sie noch?



### III. Sachverhalt

#### **Zum KOM-Regelungsvorschlag**

Die KOM hat im Juli 2012 Vorschläge für **verschärfte CO<sub>2</sub>-Emissionszielwerte ab 2020** und **Modalitäten zu deren Erreichung** vorgelegt. Zentrale Punkte sind:

- o Festlegung des CO<sub>2</sub>-Flottenziels für Pkw auf 95 g/km und für LNF auf 147 g/km ab 2020.
- o Die Kurve zur Definition der fahrzeugspezifischen Zielwerte für Pkw wird weiter abgeflacht (Steigungswinkel der Grenzwertkurve sinkt von 0,0457 auf 0,0333): dadurch werden schwerere Fahrzeuge nochmals stärker belastet.
- o Besonders emissionsarme Pkw (unter 35 g CO<sub>2</sub>/km) können in geringem Umfang (20.000 Fahrzeuge je Hersteller) im Zeitraum 2020-2023 mit dem Faktor 1,3 angerechnet werden. Die bisherige Begünstigung von emissionsarmen Pkw (unter 50 g CO<sub>2</sub>/km) endet 2015. Es gibt also eine Lücke zwischen 2016 und 2019.
- o Emissionsminderungen durch Maßnahmen außerhalb des Textzyklus (Öko-Innovationen) werden weiter angerechnet. Die Umsetzung wird durch KOM-Verordnung geregelt.
- o KOM soll Ende 2014 Vorschläge für eine Zielverschärfung nach 2020 vorlegen.

#### **Meinungsstand im Rat**

AStV (19.06.) das Mandat der irischen Ratspräsidentschaft für den 3. Trilog (24.06.) mit dem EP, DE hat weisungsgemäß nicht widersprochen.

Die DE-Forderung nach Banking, die nochmals und auf Basis des vorletzte Woche kommunizierten Kompromisspapiers (Banking „light“) vorgetragen wurde, fand auch gestern nicht ansatzweise eine Mehrheit, selbst eine Sperrminorität war nicht erkennbar. Unterstützung bzw. eine wohlwollende Prüfung signalisierten lediglich SK, HU und abgeschwächter BG (flexibel); CZ und PL blieben unspezifisch. Ablehnung erklärten dagegen FR (sehr scharf, Banking zerstöre das Gleichgewicht der Lastenteilung), IT, GB, ES, BE, LU, SE, Auch der NL-Vorschlag zum Banking erhielt keine Zustimmung.

Gegen eine Erhöhung des Multiplikators über 1,5 hinaus sprachen sich neben KOM insbesondere FR, IT und BE aus. Für eine Faktorerrhöhung votierten neben DE (degressiver Faktor beginnend mit 3 in 2020) insbesondere SK, CZ (mind. Faktor 2), HU, AT (Faktor 2,5) sowie PL. NL äußerte informell Unterstützung für Faktor 2.

Eine große Mehrheit erklärte ihre Unterstützung für den vom EP vorgeschlagenen Qualifizierungswert von 50 g CO<sub>2</sub>/km (neben DE insbes. IT, SK, CZ, ES, BG, HU, AT, RO, PT und SE).

Die wegen der fehlenden Unterstützung des Banking vorgetragene DE-Rückfallposition (großzügigere Supercredits ab 2020) wurde von KOM zwar nicht abgelehnt, sie erklärte aber Prüfbedarf. Es ist erkennbar, dass KOM allenfalls eine Anhebung des Multiplikators von 1,5 auf 2 mitzutragen bereit wäre. Grundsätzliche Unterstützung (aber mit teilweise deutlichen Abweichungen im Detail, siehe oben) kam von HU, CZ, SK und PL. Dagegen plädierten FR (scharf die DE-Position ablehnend) und IT entgegen dem DE-Vorschlag für Beibehaltung des Faktors 1,5 als ohnehin großem Zugeständnis.

Die Ratspräsidentschaft erklärte, dass sie das Mandat für den 3. Trilog auf folgende Elemente stelle:

- Qualifizierungswert von 50 g CO<sub>2</sub>/km soll dem EP zugestanden werden,
- der Multiplikator bleibt geklammert in unbestimmter Höhe („x“),
- kein Banking,
- Supercredits erst ab 2020 (bis 2023),
- Deckelung von 2,5 g CO<sub>2</sub>/km pro Kalenderjahr im Zeitraum 2020-2023; die von DE geforderte Durchschnittsberechnung wurde nicht aufgenommen.

### **DE-Verhandlungsposition**

Die „Banking“-Option – unser Kernanliegen - fand weder im EP (kein Interesse) noch im Rat größere Unterstützung. Deshalb hat DE am 31.05.2013 eine leicht veränderte Position in Brüssel vorgeschlagen, um Isolation DEs zu vermeiden. Die neue Linie war ein (letzter) Versuch, ein Banking durchzusetzen. Der Vorstoß hat bei anderen MS keinerlei Unterstützung gefunden. Deshalb wurde auf UAL-Ebene am 13.06.2013 eine Rückfallposition entwickelt. Kernelement ist die Forderung nach einer großzügigen Gewährung von Supercredits im Zeitraum 2020-2023 bei Verzicht auf Banking. Diese sollen für Fahrzeuge gewährt werden, die unter 50 g CO<sub>2</sub>/km ausstoßen. In den Jahren 2020 bis 2023 sollen diese Fahrzeuge mit folgenden Faktoren angerechnet werden: 3 in 2020; 2,5 in 2021; 2 in 2022; 1,5 in 2023. Die Anrechnung wird gedeckelt, das heißt, die Anrechnung darf nur zu einer Zielverfehlung des individuellen Flottenzielwerts von 2,5 g CO<sub>2</sub>/km führen. Dieser Wert gilt im Durchschnitt der Jahre 2020 bis 2023, was den Herstellern eine große Flexibilität bei der Anrechnung der Supercredits erlaubt. Diese Durchschnittsbetrachtung ist ein Vorschlag, der in Brüssel bisher noch von keiner Delegation vorgebracht wurde, aber für die Fahrzeugindustrie sehr günstig ist. Zugleich ist die Anrechnung im Durchschnitt der Jahre aus Sicht des Klimaschutzes neutral.

### **Weiterer Fahrplan**

- Nächste Verfahrensschritte (Pkw-Dossier):

- \* 3. Trilog am 24.06. – umfassende Einigung wird angestrebt.





Berlin, 20. Juni 2013

## Informationsvorlage

St He  
a.d.D.

**Betr.:**  
CO2-Regulierung von Pkw ab 2020

Die Staatssekretärin und die Staatssekretäre haben  
Abdruck erhalten.

Vom Leitungsbereich auszufüllen	
TGB-Nr.	
Eingang Leitung	
V-/U-Nr.	
Abzeichnungsliste	
St	
AL	██████████
UAL	██████████████████
Referatsinformationen	
Referats- leiter	██████████████████ gez. █████, IVA5, 20.6.13
Bearbei- ter	██████████████████
Mit- zeichnung	
Referat und AZ	IV A 5 - 44 04 78/19

### I. Kernsatz

AStV erteilte der Ratspräsidentschaft gestern das Mandat für den 3. Trilog (24.06.) mit dem EP. Banking ist nicht Teil des Mandats, auch DE-Rückfallforderung nach großzügigeren Supercredits ab 2020 konnte nicht fest verankert werden. Erste Reaktionen aus der Automobilindustrie, insbesondere bei den Premiumherstellern, zeigen große Unzufriedenheit. Egal wie das erwartbare Ergebnis der Verhandlungen mit dem EP am Ende aussehen wird, von der nun erwartbaren Supercredits-Regelung wird weder ein wirksamer Anreiz für den frühzeitigen Markthochlauf für besonders emissionsarme Fahrzeuge ausgehen noch gewährleistet die Regelung den Herstellern im Premiumsegment die dringend benötigte Flexibilität bei der Erreichung des verschärften Flottenziels in den ersten Jahren ab 2020.

Es ist absehbar, dass die Verhandlungen mit dem EP bestenfalls auf eine geringfügige Verbesserung des Supercredits-Vorschlags des EP hinauslaufen werden. Das würde den Interessen jedenfalls der Premiumhersteller nicht ausreichend Rechnung tragen.

## II. Sachverhalt

AStV beschloss gestern das Mandat der irischen Ratspräsidentschaft für den 3. Trilog (24.06.) mit dem EP.

Die DE-Forderung nach **Banking**, die nochmals und auf Basis des vorletzte Woche kommunizierten Kompromisspapiers (Banking „light“) vorgetragen wurde, fand auch gestern nicht ansatzweise eine Mehrheit, selbst eine Sperrminorität war nicht erkennbar. Unterstützung bzw. eine wohlwollende Prüfung signalisierten lediglich SK, HU und abgeschwächter BG (flexibel); CZ und PL blieben unspezifisch. Ablehnung erklärten dagegen FR (sehr scharf, Banking zerstöre das Gleichgewicht der Lastenteilung), IT, GB, ES, BE, LU, SE, Auch der NL-Vorschlag zum Banking erhielt keine Zustimmung.

Gegen eine Erhöhung des **Multiplikators** über 1,5 hinaus sprachen sich neben KOM insbesondere FR, IT und BE aus. Für eine Faktorerhöhung votierten neben DE (degressiver Faktor beginnend mit 3 in 2020) insbesondere SK, CZ (mind. Faktor 2), HU, AT (Faktor 2,5) sowie PL. NL äußerte informell Unterstützung für Faktor 2.

Eine große Mehrheit erklärte ihre Unterstützung für den vom EP vorgeschlagenen **Qualifizierungswert** von 50 g CO<sub>2</sub>/km (neben DE insbes. IT, SK, CZ, ES, BG, HU, AT, RO, PT und SE).

Die wegen der fehlenden Unterstützung des Banking vorgetragene **DE-Rückfallposition** (großzügigere Supercredits ab 2020) wurde von KOM zwar nicht abgelehnt, sie erklärte aber Prüfbedarf. Es ist erkennbar, dass KOM allenfalls eine Anhebung des Multiplikators von 1,5 auf 2 mitzutragen bereit wäre. Grundsätzliche Unterstützung (aber mit teilweise deutlichen Abweichungen im Detail, siehe oben) kam von HU, CZ, SK und PL. Dagegen plädierten FR (scharf die DE-Position ablehnend) und IT entgegen dem DE-Vorschlag für Beibehaltung des Faktors 1,5 als ohnehin großem Zugeständnis.

FR erklärte, dass es eine Mandaterteilung ablehne, wenn ein Faktor über 1,5 Gegenstand des Trilogs sei. Im Gegensatz dazu stellte DE-Vertreter eine solche

Bedingung (also dass DE Mandat nicht zustimmen könne, wenn es keinen Faktor über 1,5 gebe) nicht auf.

Die Ratspräsidentschaft erklärte, dass sie das Mandat für den 3. Trilog auf folgende Elemente stelle:

- Qualifizierungswert von 50 g CO<sub>2</sub>/km soll dem EP zugestanden werden,
- der Multiplikator bleibt geklammert in unbestimmter Höhe („x“),
- kein Banking,
- Supercredits erst ab 2020 (bis 2023),
- Deckelung von 2,5 g CO<sub>2</sub>/km pro Kalenderjahr im Zeitraum 2020-2023; die von DE geforderte Durchschnittsberechnung wurde nicht aufgenommen.



### III. Stellungnahme

Die DE-Forderung nach Banking erhielt gestern keine nennenswerte Unterstützung. Aber auch DE-Rückfallposition zu großzügigeren Supercredits ab 2020 wurde nicht von Mehrheit mitgetragen. Das beschlossene Mandat trägt somit den DE-Forderungen nicht ausreichend Rechnung.

Erste Reaktionen aus Automobilindustrie (Daimler, BMW) zeigen eine große Unzufriedenheit mit der DE-Verhandlungsführung und dem Mandat. Es ist nun ein Verhandlungsergebnis des Trilogs zu erwarten, dass bei der Supercredits-Regelung für die Hersteller von Premiumfahrzeugen unzureichend ist. Abgesehen davon, dass der Qualifizierungswert von 50 g CO<sub>2</sub>/km nur von wenigen Premiumfahrzeugen mit Hybridantrieben in 2020 erreichbar sein dürfte, bleibt das mögliche Supercredits-Volumen zu gering. Die Supercredits-Regelung wird daher nicht zu einer nennenswerten Entlastung der Premiumhersteller bei der Erreichung ihrer deutlich verschärften Flottenzielwerte in den ersten Jahren ab 2020 beitragen können. In einer Situation, wo die geplante weitere Abflachung der Grenzwertkurve insbesondere die deutschen Premiumhersteller erneut überproportional zusätzlich belasten wird, dürften diese von der Supercredits-Regelung am Ende nur unterproportional profitieren.

Ein betroffener Dritter wendet sich gegen die Offenlegung dieser Passage und hat deswegen Antrag auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Berlin vom 18.02.2015 eingelegt.

Dem Vernehmen nach hat es bereits Gespräche zwischen den Vorstandsvorsitzenden Zetsche und Reithofer gegeben. Nun versuchen Daimler und BMW, durch Kontaktaufnahme mit der politische Leitung der Bundesregierung Einfluss zu nehmen. BM wird am 21. Juni 2013 mit Herrn Reithofer telefonieren. Aber eine Gewährung von Supercredits, wie sie beide Unternehmen wünschen (die Rede ist von einer erforderlichen Zielverfehlung von 20 g CO<sub>2</sub>/km), ist nach jetzigem Verhandlungsstand völlig ausgeschlossen.

