



Council of the European Union
General Secretariat

**Interinstitutional files:
2023/0042 (COD)**

Brussels, 31 July 2023

WK 8625/2023 ADD 1

LIMITE

CLIMA

ENV

TRANS

MI

CODEC

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:	Working Party on the Environment
Subject:	Revision of CO2 standards for heavy duty vehicles: follow-up to the WPE meeting on 26 May 2023 - comments from a delegation

Following the call for comments (WK 7004/23), delegations will find attached the contribution received from DE delegation and its courtesy translation.

Courtesy translation:

German position on CO₂ standards for heavy-duty vehicles¹

Germany is committed to ambitious CO₂ standards for heavy-duty vehicles and therefore takes a positive view of the Commission proposal. We consider the Commission proposal to be a mostly balanced and important contribution to achieving the EU climate targets – also taking into account employment effects and technical and economic feasibility. We should not fall below the level of ambition of the Commission proposal over the course of the further negotiations. We believe it is crucial to reach a General Approach in October and to aim for a trilogue agreement before the end of this legislative period. The main adjustments required in our view are outlined below.

1. Increase the CO₂ reduction targets for trucks to 50% from 2030 and 70% from 2035.

In view of the climate targets, taking into account technical and economic feasibility, Germany supports an increase in the CO₂ reduction targets for trucks (N₂, N₃) from 43% to 50% from 2030 and 64% to 70% from 2035.

2. Decrease the CO₂ reduction targets for semi-trailers to 7.5%, due to the current limited technical possibilities for more far-reaching emission reductions.

The proposal regulates trailers and semi-trailers for the first time. In contrast to motorized vehicles, their manufacturers are often small and medium-sized enterprises. The proposal's 15% CO₂ reduction target for semi-trailers is not readily achievable under current applicable type approval regulations and VECTO with currently available options to optimize aerodynamics, rolling resistance and weight, and should therefore be lowered to 7.5%.

3. Further points

- a. **Intermodal transport** should not be disadvantaged through CO₂ reduction targets for trailers. The Commission should therefore consider an adjustment of the mileage of trailers suitable for intermodal operation (in Annex I, point 2.6.3.) within the framework of a delegated act and be empowered to do so.
- b. With regard to the **zero-emission target for urban buses**, Germany still has a scrutiny reserve. A conceivable option for ensuring the target can be achieved without disproportionate costs for manufacturers and users would be to include inter-urban low-floor buses (31-L2 and 33-L2) among the coaches.

¹ COM(2023) 88 final; Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EU) 2019/1242 as regards strengthening the CO₂ emission performance standards for new heavy-duty vehicles and integrating reporting obligations, and repealing Regulation (EU) 2018/956

- c. The **review** proposed by the Commission should be brought forward from 2028 to **2027**. The review should examine in particular the development up to the target year 2030, including possible actions needed regarding the expansion of charging infrastructure, the scope and design of the flexibility mechanisms, and the level of penalties.
- d. The **base year** envisaged by the Commission for the new vehicle groups falling under the regulation is 2025. Therefore, the new vehicle groups have to meet the same reduction target in a shorter period than the previously regulated vehicle groups. However, CO₂-certification for certain newly regulated vehicle groups has already been in place since 2020. Therefore, we would like to ask the Commission to consider applying earlier base years where this is possible.
- e. Germany explicitly supports that the **ZEV definition** includes hydrogen combustion engines. A reduced threshold of 1-2 grams per tonne-kilometer or passenger-kilometer seems appropriate and technically feasible while preserving environmental and climate benefits compared to the threshold of 5 grams per tonne-kilometer or passenger-kilometer proposed by the Commission.
- f. Germany **supports the other elements** of the Commission proposal, including the further flexibilities in the Commission proposal (e.g. incentive for zero and low emission vehicles, exemptions for small manufacturers and vehicle transfer).

Deutsche Position zu CO₂-Flottengrenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge¹

Deutschland setzt sich für eine ambitionierte Ausgestaltung der CO₂-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge ein und steht vor diesem Hintergrund dem Kommissionsvorschlag positiv gegenüber. Den Kommissionsvorschlag halten wir für einen weitgehend ausgewogenen, wesentlichen Beitrag zur Erreichung der EU-Klimaziele – auch unter Berücksichtigung von Beschäftigungseffekten sowie der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit. Das Ambitionsniveau des Kommissionsvorschlags sollte in den weiteren Verhandlungen nicht unterschritten werden. Wir halten es für entscheidend, eine allgemeine Ausrichtung im Oktober zu erreichen und eine Trilogieeinigung noch in dieser Legislaturperiode anzustreben. Im Folgenden sind die wesentlichen aus unserer Sicht erforderlichen Anpassungen dargestellt.

1. Anhebung der CO₂-Minderungsziele für Lkw für 2030 auf 50% und 2035 auf 70%.

In Anbetracht der Klimaziele, unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit, unterstützt Deutschland eine Anhebung der CO₂-Minderungsziele für Lkw (N₂, N₃) von 43% auf 50% ab 2030 und von 64% auf 70% ab 2035.

2. Absenkung der CO₂-Minderungsziele für Auflieger auf 7,5%, aufgrund der aktuell limitierten technischen Möglichkeiten für weitreichendere Emissionsminderungen.

Im Vorschlag werden erstmals Anhänger und Auflieger reguliert. Im Gegensatz zu motorisierten Fahrzeugen sind deren Hersteller vielfach kleine und mittelständische Betriebe. Das im Vorschlag angesetzte CO₂-Minderungsziel von 15% für Auflieger ist unter den aktuellen geltenden Typgenehmigungsvorschriften und VECTO mit aktuell verfügbaren Optionen zur Optimierung von Aerodynamik, Rollwiderstand und Gewicht nicht gut darstellbar und sollte daher auf 7,5% abgesenkt werden.

3. Weitere Punkte

- a. Der **Intermodal-Verkehr** sollte durch die CO₂-Minderungsziele für Auflieger nicht benachteiligt werden. Die KOM sollte daher im Rahmen eines delegierten Rechtsakts eine Anpassung der Laufleistung von für den intermodalen Betrieb geeigneten Aufliegern (in Annex I, Punkt 2.6.3.) prüfen und dafür eine entsprechende Ermächtigung erhalten.

¹ COM(2023) 88 final; Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956

- b. Bei der **Nullemissions-Vorgabe für Stadtbusse** behält sich Deutschland noch Änderungsbedarf vor. Um sicherzustellen, dass das Ziel ohne unverhältnismäßige Kosten für Hersteller und Anwender erreicht werden kann, wäre unter anderem denkbar, die sog. inter-urbanen Niederflurbusse (31-L2 und 33-L2) zu den Reisebussen zu zählen.
- c. Der von KOM für 2028 vorgesehene **Review sollte auf 2027 vorgezogen werden**. Im Rahmen des Review soll insbesondere die Entwicklung bis zum Zieljahr 2030 geprüft werden einschließlich möglicher Handlungserfordernisse beim Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie betreffend den Umfang und die Ausgestaltung der Flexibilitätsmechanismen und die Höhe der Strafzahlungen.
- d. Das von KOM vorgesehene **Basisjahr** für die neuen, erstmals unter die Regulierung fallenden Fahrzeuggruppen ist 2025, sodass die neuen Fahrzeuggruppen das gleiche Minderungsziel in einem kürzeren Zeitraum als die bisher regulierte Fahrzeuggruppen erfüllen müssen. Für gewisse Fahrzeuggruppen werden die CO₂-Werte jedoch bereits seit 2020 deklariert. Daher wird KOM gebeten, zu prüfen, ob – wo immer möglich – frühere Basisjahre angesetzt werden sollten.
- e. Deutschland unterstützt ausdrücklich, dass die **ZEV-Definition** Wasserstoffverbrennungsmotoren einschließt. Ein reduzierter Schwellenwert von 1-2 Gramm pro Tonnenkilometer oder Passagierkilometer erscheint uns angemessen und technisch machbar bei gleichzeitiger Wahrung des Umwelt- und Klimanutzens, im Vergleich zu dem von der KOM vorgeschlagenem Schwellenwert von 5 Gramm pro Tonnenkilometer oder Passagierkilometer.
- f. Deutschland **unterstützt die weiteren Elemente** des Kommissionsvorschlags, einschließlich der weiteren Flexibilitäten im Kommissionsvorschlag (z.B. Anreiz für Null- und Niedrigemissionsfahrzeuge, Ausnahmen für kleine Hersteller und Fahrzeug-Transfer).