

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie erhalten hiermit den Brief, der heute an den Präsidenten, die Vize-Präsidenten und alle Mitglieder der Europäischen Kommission gegangen ist.

Ansprechpartner:

DaimlerChrysler AG

Christoph Horn: +49 (0) 160-8 62 00 32

Edith Meissner: +49 (0) 160-8 61 48 29

=====

BRIEF

an den Präsidenten, die Vizepräsidenten und alle Mitglieder der Europäischen Kommission

26. Januar 2007

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren,

in den nächsten Tagen entscheidet die Europäische Kommission über eine Mitteilung zur zukünftigen CO₂-Strategie im Automobilssektor und greift damit nachhaltig in die Zukunft der deutschen Automobilindustrie ein. Der erst vor einem Jahr in der hochrangigen CARS 21 Gruppe mit Zustimmung der Kommissare Verheugen, Barrot und Dimas entwickelte Ansatz, alle CO₂-Verursacher im Verkehrssektor mit in die Verantwortung zu nehmen, soll offenbar verworfen werden. Statt dessen soll die Last einseitig auf die Schultern der Automobilindustrie gelegt werden, indem ab dem Jahr 2012 ein Grenzwert von 120 g CO₂ pro Kilometer gelten soll, den alle Automobilhersteller ausschließlich durch technische Maßnahmen zu erfüllen hätten.

Je nach dem, ob dieser Grenzwert für jedes Modell individuell, für den Durchschnitt aller Modelle eines Hersteller oder für den Durchschnitt aller neuen Modelle aller Hersteller gelten soll, wird dadurch entweder die Entwicklung, die Produktion und der Vertrieb bestimmter Fahrzeugsegmente in Europa unmöglich gemacht oder zumindest so verteuert, dass es zu schwersten Verwerfungen in der Automobil- und Zulieferindustrie kommen muss. Die

Kommissions-interne Gesetzesfolgenabschätzung geht davon aus, dass Auto-Exporte leiden und -Importe steigen, der Absatz von Ober- und Mittelklassewagen dramatisch zurück gehen würden und Arbeitsplätze aus der EU verlagert würden.

Diese Maßnahmen bedeuteten eine massive industriepolitische Intervention zu Lasten der gesamten europäischen, aber im Besonderen der deutschen Automobilindustrie. Ein alleine auf die Automobilindustrie bezogener Grenzwert von 120 g CO₂/km für 2012 ist nicht Ziel führend und innerhalb eines 5-Jahres-Zeitraums technisch nicht erfüllbar. Die Absenkung von 140 g CO₂/km auf 120 g CO₂/km führt bis 2012 lediglich zu einer kumulierten Einsparung von 10,9 Mio. t CO₂; allein durch das rechtzeitige Erreichen der indikativen Ziele der EU zum Biokraftstoff würde diese Einsparung um ein Vielfaches überkompensiert.

Eine solch kategorische Zielsetzung kann daher von uns nicht akzeptiert werden, denn durch diese gravierende Verzerrung des Wettbewerbs würde die Wettbewerbsfähigkeit zahlreicher Standorte in Europa massiv geschwächt. Eine Abwanderung zahlreicher Arbeitsplätze bei den Automobilherstellern, wie auch in der Zulieferindustrie aus Deutschland und anderen Produktionsstandorten in Europa wäre die unmittelbare Folge.

Es steht außer Zweifel, dass wir weiterhin alle technisch und wirtschaftlich möglichen Maßnahmen treffen werden, um die Energieeffizienz unserer Autos zu steigern. Um aber das Ziel einer signifikanten CO₂-Minderung zu einem für den Kunden vertretbaren Preis und gesellschaftlich ausgewogen zu erreichen, müssen alle anderen CO₂-Verursacher ebenfalls und in gleichem Umfang in die Pflicht genommen werden. Nur eine solch umfassende und konstruktive Initiative, die sowohl wirksame Maßnahmen zu Infrastruktur und Verkehrsmanagement sowie die Produktion von Biokraftstoffen beinhaltet, als auch die Nutzer der Fahrzeuge einbezieht, ist geeignet, den Ausstoß von CO₂ nachhaltig zu reduzieren.

Statt eines unrealistischen kollektiven CO₂-Minderungszieles benötigen wir

- wettbewerbsneutrale Minderungsziele, die der Vielfalt der europäischen Automobilindustrie gerecht werden,
- die Einbeziehung nicht fahrzeugbezogener CO₂-Minderungsmaßnahmen insbesondere durch einen deutlich gestiegenen Anteil von Biokraftstoffen im Sinne des Integrierten Ansatzes,
- eine zeitliche Erweiterung der Strategie über 2012 hinaus, um die Planungssicherheit zu verbessern,

- eine konkrete Gesetzesfolgenabschätzung inklusive einer Kosten-Nutzen-Analyse, die jedem Gesetzesvorhaben vorangehen muss.

Wir sind seit geraumer Zeit in konstruktiven Gesprächen über die Realisierung eines solchen nachhaltigen Ansatzes, der aus unserer Sicht den effizientesten und wirksamsten Erfolg verspricht.

Mit freundlichen Grüßen

Norbert Reithofer
BMW Group

Bernhard Mattes
Ford-Werke GmbH

Hans Demant
Adam Opel GmbH

Martin Winterkorn
Volkswagen AG

Dieter Zetsche
DaimlerChrysler AG