

Matthias Wissmann

Präsident

VDA

Verband der
Automobilindustrie

Büro der Kanzlerin							
BK'in	Chf. BK	1	2	3	4	5	6
Nr.: 15986/11		Anl.:					
13. MAI 2013							
<input type="checkbox"/> z. K.	<input type="checkbox"/> Bearw.						
<input type="checkbox"/> AE	<input type="checkbox"/> Termin						
<input type="checkbox"/> WV	<input checked="" type="checkbox"/> Kopie	Anzahl BK: 15/5					
<input type="checkbox"/> B. R.		H. G. L. 3222					

Behrenstr. 35
10117 Berlin

Tel. +49 30 897842-110
Fax +49 30 897842-601

wissmann@vda.de

8. Mai 2013

Frau Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel, MdB
11012 Berlin

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin,

Liebe Angela,

im Nachgang zu unserem Gespräch in der vergangenen Woche komme ich noch einmal auf den Vorschlag zurück, den die EU-Kommission im Sommer 2012 zur künftigen CO₂-Regulierung von Pkw vorgelegt hat. Dieser sehr ambitionierte und in weiten Teilen unausgewogene Vorschlag wurde mittlerweile vom federführenden Umweltausschuss des EU-Parlaments behandelt. Mit seinem Votum hat der Umweltausschuss den Entwurf an einigen Stellen geringfügig verbessert – in anderen Teilen aber sogar noch verschlechtert. Es kommt nun entscheidend auf den Ministerrat und damit auf die Position der Bundesregierung an.

Ich bitte Sie vor diesem Hintergrund, sich in den kommenden Wochen für Verbesserungen einzusetzen, um die Regulierung in eine ökologische und ökonomische Balance zu bringen.

Die für unsere Unternehmen wichtigen Themen sind ein Verzicht auf die heutige Grenzwertfestlegung für 2025, eine stärkere Anrechenbarkeit besonders effizienter Modelle auf den Flottendurchschnitt eines Herstellers (Supercredits) sowie die Sicherstellung eines verlässlichen Messverfahrens für die CO₂-Emissionen von Pkw.

- ❖ Es wäre aus unserer Sicht eine verhängnisvolle strategische Weichenstellung, wenn bereits heute ein Zielkorridor für das Jahr 2025 festgelegt würde. Das Ziel von 95 Gramm in 2020 beschreibt bereits eine hohe Messlatte, die nur mit einem erfolgreichen Markthochlauf alternativer Antriebe übersprungen werden kann. Diesen Markterfolg streben die Unternehmen mit allem Ehrgeiz an, aber garantieren können wir ihn heute nicht. Die absehbare konjunkturelle Perspektive in der EU sowie die Marktakzeptanz alternativer Antriebe sind derzeit sehr ungewiss. Angesichts dessen wäre es nicht seriös, schon jetzt weitere Zielvorgaben für das Jahr 2025 ohne ein entsprechendes Impact Assessment zu definieren. Aus Sicht der deutschen Automobilindustrie gelten diese Einwände umso mehr, als wir unser leistungsfähiges und starkes Premiumsegment, das fast 60 Prozent der Arbeitsplätze unserer Automobilhersteller in Deutschland ausmacht, nicht über willkürlich gesetzte Grenzwerte buchstäblich „kaputt“ regulieren lassen dürfen. Letztlich geht es bei dieser und bei weiteren Regelungen um die Frage, ob die Verordnung wettbewerbsneutral ausgestaltet und damit die Vielfalt innerhalb der europäischen Automobilindustrie berücksichtigt wird. Das war auch der Kern

des dankenswerterweise zwischen Ihnen und dem damaligen französischen Präsidenten Sarkozy 2008 ausgehandelten Kompromisses.

- ❖ Um alternative Antriebskonzepte und damit Innovationen zu unterstützen, ist es zwar richtig, dass der Umweltausschuss die bereits in der geltenden CO₂-Regulierung enthaltenen Mehrfachanrechnungen besonders sparsamer Fahrzeuge auf den Flottendurchschnitt eines Herstellers, die sog. Supercredits, auch für 2020 und darüber hinaus weiterführen will. Allerdings wird das Anreizpotential dieses Instruments nicht ausgeschöpft, wenn der frühzeitige Absatz dieser Fahrzeuge in der Zeit zwischen 2016 – 2020 nicht belohnt wird. Daher sprechen wir uns für die zeitliche Verrechnung auch vor 2020 erworbener Supercredits (sog. Banking) ab dem Jahr 2020 aus. Die Höhe der Multiplikatoren sollte auf ein zumindest mit den USA vergleichbares Niveau gehoben werden. So kann der Markthochlauf von besonders umweltfreundlichen Modellen schon vor Inkrafttreten des neuen Grenzwerts beschleunigt werden, ohne dass staatliche Finanzhilfen notwendig wären.

Darüber hinaus sollten wir nicht nur Fahrzeuge mit Supercredits belohnen, die pauschal einen CO₂-Wert von unter 50 Gramm aufweisen – so wie es der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments will. Das würde die hoch effizienten Fahrzeuge der deutschen Premi-umhersteller benachteiligen.

- ❖ Schließlich ist ein vermeintliches technisches Detail – das so genannte CO₂-Messverfahren („Testzyklus“) – von politischer und praktischer Relevanz. Über diesen Testzyklus wird der amtliche CO₂-Ausstoß eines Pkw – zur Vergleichbarkeit unter definierten Testbedingungen – ermittelt. Aktuell gibt es den von uns unterstützten Plan, die Differenzen zwischen diesem Messverfahren und dem tatsächlichen Spritverbrauch im nicht genormten Gebrauchsalltag eines Pkw zu verringern. Allerdings haben wir Anlass zur konkreten Sorge, dass die CO₂-Ziele über diese Umstellung abermals verschärft werden – erst recht, da die Umstellung faktisch in alleiniger Hoheit der Kommission erfolgen könnte. Die erforderliche Rechtssicherheit sollte am einfachsten dadurch gewährleistet werden, dass der aktuelle Testzyklus zumindest die Grundlage für die Einhaltung der CO₂-Regulierung bis 2020 bleibt. Vor dem Hintergrund drohender Strafzahlungen sollte ein zeitlich geordnetes Verfahren für die Zeit bis und nach 2020 eigentlich selbstverständlich sein.

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin, gestatten Sie mir ergänzend noch den Hinweis, dass zeitgleich zu der Pkw-Verordnung auch die CO₂-Regulierung für leichte Nutzfahrzeuge fortgeschrieben wird. Auch hier hat der Umweltausschuss ohne ein Impact Assessment ein unrealistisches Langfristziel für das Jahr 2025 festgelegt. In diesem ebenso von der wirtschaftlichen Lage in Europa betroffenen Segment gelten die oben dargelegten Argumente sinngemäß. Hierbei ist zu beachten, dass es sich bei Transportern ohnehin um ein auf Effizienz ausgerichtetes Investitionsgut handelt, das der Nachfrage entsprechend stetig verbessert wird.

Überzogene Regulierungen in Europa dürfen sich nicht gegen gesunde Industriekerne wenden. Der VDA weiß sich in dieser Einschätzung mit der IG Metall einig, wie der 1. Vorsitzende der IGM, Herr Berthold Huber, das jüngst erst gegenüber verschiedenen Europapolitikern in einem

Schreiben deutlich gemacht hat. Ich darf Ihnen versichern, dass unsere Mitgliedsfirmen und der VDA diesen Appell auch an die anderen Regierungen in Europa richten, die sich nach wie vor industrieller Wertschöpfung gegenüber verbunden fühlen.

Ein gleichlautendes Schreiben habe ich auch den Bundesministern für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wirtschaft und Technologie sowie Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit übermittelt.

Mit bestem Dank für Ihre Unterstützung

und herzlichen Gruß

Heinrich Heine