

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf die von ihnen im Februar publizierte "Mitteilung zur Reduzierung von CO2-Emissionen bei Pkw" anbei meine Stellungnahme:

Im Zuge der aktuellen Ausgestaltung der politisch-rechtlichen Rahmenbedingungen für die deutsche Automobilindustrie, welche künftig in der EU gelten sollen, ist darauf zu achten, dass es zu keinen:

- Nachteilen der europäischen Hersteller im globalen Wettbewerb kommt,
- es keine Verzerrungen im Wettbewerb zwischen den Herstellern innerhalb der EU gibt,
- es zu keinen Nachteilen für einzelne Standorte der Automobilindustrie kommt, und zudem
- zu keinen Gefährdungen von bestehenden Arbeitsverhältnissen bei Herstellern und Zulieferern,

Aus diesem Grunde ist es mein Anliegen, dass die Europäische Kommission nachfolgende Punkte bei der Beurteilung der Mitteilung berücksichtigt:

1.) Die Kommission hat in ihrer Mitteilung wesentliche Elemente des „Integrated Approach“ nicht berücksichtigt – namentlich die von CARS 21 noch ausdrücklich

herausgestellten Beiträge einer CO2-basierten Kfz-Besteuerung sowie die Maßnahmen zur Beeinflussung des Fahrverhaltens werden nicht auf die quantitativen

Zielvorgaben angerechnet. Diese Aussagen und die ihnen zugrundeliegenden politischen Bewertungen bedürfen einer dringend Überprüfung.

2.) Es ist zwingend erforderlich, die Einführung eines Regulierungssystems mit den Entwicklungszyklen der Automobilindustrie in Einklang zu bringen.

Eine ganze Reihe der im Jahr 2012 noch neu zugelassenen Pkw-Modelle sind bereits heute fertig entwickelt und können nur noch zu kleinen Teilen modifiziert

werden. Es erscheint daher nicht sinnvoll, diese genauso zu behandeln, wie solche Modelle, deren technologische Planung erst jetzt begonnen wird. Aus diesem

Grund ist eine ausreichende Umsetzungszeit der künftigen Regulierung anzustreben. Damit wird den vereinbarten Grundprinzipien der Initiative CARS 21 Rechnung getragen.

3.) Einheitliche Zielvorgaben lassen die Unterschiede in den Produktstrukturen der Hersteller unberücksichtigt und würden zu massiven Verwerfungen im

Wettbewerb ohne Nutzen für die Umwelt führen. Sie würde die Unterschiede der Verbraucherpräferenzen und die fortschreitende Differenzierung der Märkte

ebenso ignorieren wie die Rolle von Premiumprodukten als Innovationstreiber.

4.) Die effizienteste Form der ökologischen Zielformulierung besteht in der Festlegung differenzierter Emissionsbenchmarks, die einem oder mehreren klar definierten

technischen Parametern des Fahrzeugs (wie Gewicht oder Fahrzeuggröße) einen bestimmten Emissionswert zuordnen. Auf diesem Wege würden alle

Hersteller gefordert, die Effizienz ihrer Produkte zu steigern. Zugleich ist ein solches System neutral gegenüber marktbedingten Effekten

(z.B. dem Wechsel von Kunden zwischen den Herstellern).

Christian Daum