



**Deutsche Autoindustrie klagt gegen Klimaschutzgesetz
Kaliforniens - Umweltorganisationen fordern Zurücknahme**

Hintergrundpapier zur Pressekonferenz der Umweltverbände am 21.3.05

Isabel van de Sand und Christoph Bals

Impressum

Autoren: Isabel van de Sand und Christoph Bals

Herausgeber:

Germanwatch e.V.

Büro Bonn

Dr. Werner-Schuster-Haus

Kaiserstr. 201

D-53113 Bonn

Telefon 0228/60492-0, Fax -19

Büro Berlin

Voßstr. 1

D-10117 Berlin

Telefon 030/288 8356-0, Fax -1

Internet: <http://www.germanwatch.org>

E-mail: bals@germanwatch.org

Stand: 21.3.05

Bestellnr.: 05-2-02

Dieses Hintergrundpapier kann im Internet abgerufen werden unter:

<http://www.germanwatch.org/rio/auto05hg.htm>

Inhalt

1	Einleitung	4
1.1	Hohe CO ₂ -Emissionen im Verkehrssektor	4
1.2	Die Verordnung	5
2	Die Position der Autokonzerne.....	6
2.1	Die Verordnung schadet dem Verbraucher	7
2.2	Die Regulierung wird keinen merklichen Effekt auf den Klimawandel haben ...	7
2.3	Das Gesetz wird die Gesundheit der Kalifornier nicht verbessern	7
2.4	Der Verbraucher sollte über die Technologien der Zukunft entscheiden	8
3	Die Position der Umweltverbände.....	9
4	Literatur	11
5	Anhang.....	12

1 Einleitung

Das Kyoto-Protokoll ist vor wenigen Wochen in Kraft getreten. Dieses Ereignis wurde an vielen Orten der Welt feierlich begangen. Doch in die Feierlichkeiten mischten sich auch kritische Töne, denn es ist klar, dass das Kyoto-Protokoll in seiner jetzigen Form nur ein erster und kleiner Schritt zur wirksamen Bekämpfung des Klimawandels sein kann.

Die USA weigern sich noch immer, ihrer klimapolitischen Verantwortung als größter Treibhausgasemittent der Welt gerecht zu werden. Die EU und Deutschland bemühen sich daher seit langem intensiv, die USA in die globalen Klimaschutzanstrengungen einzubinden. Die Verabschiedung des Deutsch-amerikanischen Aktionsprogrammes für umweltfreundliche und effiziente Energie, Entwicklung und Klimaschutz während des Deutschlandbesuches von US-Präsident Bush war ein Versuch, zumindest wieder den Dialog dazu aufzunehmen. Der kommende G8-Gipfel ist vom Versuch, die USA für weitergehende Schritte in Richtung Klimaschutz zu gewinnen, geprägt. Doch die deutsche Autoindustrie gibt sich alle Mühe diese politischen Anstrengungen zu konterkarieren.

Anstatt notwendige klimapolitische Ansätze in einigen amerikanischen Bundesstaaten zu unterstützen, versuchen die deutschen Autokonzerne BMW, Daimler-Chrysler, Porsche und Volkswagen zusammen mit anderen Mitgliedern der Auto Alliance ein Klimaschutzgesetz für die Autobranche in Kalifornien durch eine Klage zu blockieren. Mit diesem Vorgehen schaden sie nicht nur ihrer eigenen klimapolitischen Glaubwürdigkeit, sondern untergraben zudem noch alle Bemühungen der Politik.

Dieses Papier befasst sich näher mit der Klage der Autoalliance gegen das kalifornische Gesetz zur Reduzierung von Treibhausgasen in Neuwagen. Der erste Teil des Papiers erläutert die Notwendigkeit für eine solche Regulierung und fasst die wichtigsten Aspekte der Regulierung zusammen. Der zweite Teil setzt sich mit den Argumenten der Autohersteller auseinander. Im dritten Teil wird schließlich die Position der Umweltverbände dargelegt.

1.1 Hohe CO₂-Emissionen im Verkehrssektor

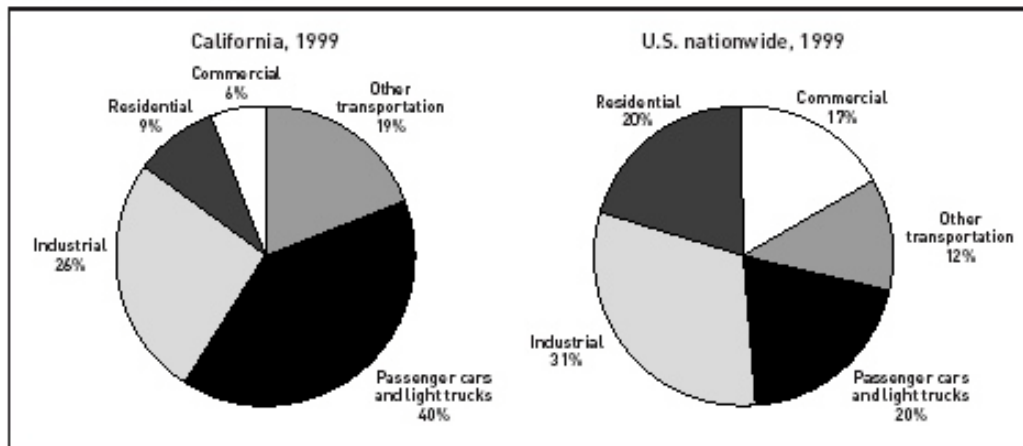
In Kalifornien ist der Anteil des Verkehrssektors am CO₂-Ausstoß besonders groß. Er macht fast 60 Prozent der CO₂-Emissionen in Kalifornien aus. Allein die Emissionen von PKWs und Geländewagen sind für 40 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen verantwortlich (DeCicco & Larsen, 2004). Vor diesem Hintergrund muss jede Klimaschutzregulierung in diesem US-Bundesstaat zuallererst bei einer Verringerung der Verkehrsemissionen ansetzen.

Kalifornien gilt schon lange als Vorreiter, was die Bekämpfung von Luftverschmutzung durch den Verkehrssektor angeht. Bereits 1966 - ein Jahr vor dem "clean air act" auf der Bundesebene - führte es als erster Staat der USA Emissionsstandards für Autos ein. Es darf als einziger Staat der USA strengere Emissionsstandards als die der Bundesebene haben (Section 209b, Clean Air Act). Andere Staaten haben die Wahl, ob sie die Standards von Kalifornien oder die schwächeren Standards der Bundesebene annehmen.



Abb 1: CO₂-Emissionen in Kalifornien

CO₂ emissions by sector



Source: Based on statistics from California Energy Commission and U.S. Department of Energy

Abb. 2: CO₂-Emissionen nach Sektoren

Auch die Verabschiedung des Klimaschutzgesetzes AB 1493 für den Autobereich im Juli 2002 durch Kaliforniens Governor Gray Davis wird als historisches Ereignis gewertet, da es innerhalb der USA das erste Gesetz ist, das Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels ergreift (California Air Resources Board, 2002). Das Gesetz verlangt, dass der California Air Resources Board bis zum 1. Januar 2005 eine Verordnung zur Reduzierung von Treibhausgasen von PKWs und "light duty trucks" ab dem Modelljahr 2009 verabschiedet.

1.2 Die Verordnung

Der California Air Resources Board hat die Verordnung zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen von Neuwagen im September 2004 gebilligt. Sie wird zur Zeit von der Legislative geprüft und wird voraussichtlich am 1. Januar 2006 in Kraft treten. Das Gesetz betrifft alle Neuwagen und Geländewagen/Pickups ("light-duty trucks") ab dem Modelljahrgang 2009.

Die Verordnung setzt Emissionsstandard für die Jahre 2009 bis 2016 fest. Dabei werden zwischen zwei Kategorien von Fahrzeugtypen unterschieden: Kategorie PC/LDT1 beinhaltet PKWs ohne Gewichtsbeschränkung und Geländewagen/Pickups ("light-duty

trucks") mit einem zulässigen Gesamtgewicht ("loaded vehicle weight") von ca. 1698,7 kg (3750 pounds). Kategorie LDT2 beinhaltet Geländewagen/Pickups ("light-duty trucks") mit einem Gesamtgewicht zwischen ca. 1700 kg und 3850,5 kg (3751 - 8500 pounds)¹.

Die Verordnung ermöglicht den Autoherstellern einen relativ großen Spielraum, um die Reduktionsziele zu erreichen. So gelten die Standards als Durchschnittswert für die gesamte Flotte, wodurch die Hersteller hohe Emissionswerte einzelner Modelle ausgleichen können. Erreichen die Hersteller die Standards schon vor dem spezifizierten Zeitraum, können sie sich diese zertifizieren lassen, um sie dann aufzubewahren (wobei sie allerdings zunehmend an Wert verlieren) oder sie an andere Hersteller, die ihr Ziel nicht erreichen, zu verkaufen. Auch gibt die Verordnung den Autoherstellern ausreichend Zeit, die Emissionsstandards zu erreichen: Die Standards werden erst für Neuwagen ab 2009 eingeführt und in einem Zeitraum von acht Jahren schrittweise erhöht² (California Environmental Protection Agency Air Resources Board, 2004). Der California Air Resources Board geht davon aus, dass die Verordnung die Treibhausgasemissionen bis 2012 um insgesamt 22 Prozent und bis 2016 um 30 Prozent verringern wird. (Für das Jahr 2008/9 sieht das kalifornische Gesetz für den Durchschnitt der Flotte 247 g CO₂/km, für 2012 194 g CO₂/km vor. Für eine ausführliche Darstellung der Verordnung siehe California Environmental Protection Agency Air Resources Board, 2004.

2 Die Position der Autokonzerne

Die Autohersteller waren von Anfang an gegen das Gesetz AB1493 und die nachfolgende Verordnung und haben versucht, diese durch aktive Lobbyarbeit zu verhindern. Wie Kaliforniens Governor Gray Davis in einem Zeitungsartikel der Washington Post vom 22. Juli 2002 schreibt: "Die starke Lobbyarbeit der Autohersteller hat im Kongress zu einigen Erfolgen geführt und hat das kalifornische Gesetz fast zum Stillstand gebracht, aber letztendlich hat der gesunde Menschenverstand gesiegt" ("A vigorous lobbying campaign by automakers was successful in Congress and nearly stalled California's carbon pollution law, but common sense prevailed"). Allerdings war der Sieg des gesunden Menschenverstandes doch noch nicht ganz vollständig: Nach Verabschiedung der Verordnung durch das Californian Air Resources Board hat die Alliance of Automobile Manufacturers, zu der neben Ford, General Motors, Mazda, Mitsubishi und Toyota auch die deutschen Autokonzerne BMW, DaimlerChrysler, Porsche und Volkswagen gehören, am 7. Dezember 2004 Klage eingereicht. BMW, DaimlerChrysler und Volkswagen bekennen sich ausdrücklich zu der Klage. Porsche verweist darauf, dass es nicht stimmberechtigtes Mitglied der Alliance sei.

Hauptargument der Gruppe ist, dass die Verordnung "fuel economy standards" regelt, was nach Bundesrecht nur der National Highway Traffic Safety Administration vorbehalten ist. Die Union of Concerned Scientist hält dagegen, dass die Verordnung Luftverschmutzung reguliere, wozu Kalifornien durch den Clean Air Act befugt sei.

¹ California Environmental Protection Agency Air Resources Board (2004: 48)

Der folgende Abschnitt setzt sich mit weiteren Argumenten der Autoindustrie auseinander.

2.1 Die Verordnung schadet dem Verbraucher

In der Presseerklärung (siehe Anhang) argumentiert die Alliance of Automobile Manufacturers, dass das Gesetz negative Auswirkungen für die Käufer haben wird. Insbesondere würden sich die Preise für Neuwagen um durchschnittlich US\$ 3000 erhöhen. Auch würde das Gesetz die Auswahl der bestehenden Automodelle stark reduzieren. Beide Argumente erweisen sich nach näherer Hinsicht als nicht stichhaltig. Wie bereits oben erwähnt, gelten die Standards als Durchschnitt für die gesamte Flotte der einzelnen Autohersteller. Einzelne Modelle, die höhere Emissionswerte haben, können also durch Modelle mit niedrigeren Werten ausgeglichen werden, womit sich die Auswahl der bestehenden Modelle nicht zwangsläufig schmälern wird. Auch das Kostenargument scheint wenig stichhaltig. Zwar ist es richtig, dass das Gesetz zu höheren Preisen bei Neuwagen führen wird. Das California Air Resources Board geht aber davon aus, dass die Preise nur um durchschnittlich US\$ 1000 im Jahr 2016 steigen werden. 2009, im ersten Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung, wird der durchschnittliche Preisanstieg auf nur US\$ 17 geschätzt. Auch rechnet das Board vor, dass die höheren Preise - im Gegensatz zu den Behauptungen der Autoindustrie - im Laufe der Lebensdauer des Wagens durch geringeren Spritverbrauch mehr als wett gemacht wird. Das Board wirft der Autoindustrie vor, mit dem angegebenen Preis übertrieben zu haben. In der Vergangenheit habe sich gezeigt, dass Schätzungen der Autoindustrie zu Kosten von vorgeschlagenen Verordnungen die tatsächlichen Kosten um einen Faktor von 2-10 übertroffen hätten³.

2.2 Die Regulierung wird keinen merklichen Effekt auf den Klimawandel haben

Ein weiteres Argument der Alliance ist, dass das kalifornische Gesetz keinen merklichen Einfluss auf den Klimawandel habe, da es die weltweiten Treibhausgasemissionen nur zu einem geringen Prozentsatz verringern würde. Allerdings ist zu erwarten, dass das Gesetz, nachdem es in Kraft getreten ist, keineswegs nur in Kalifornien angewandt wird. Zahlreiche andere Staaten der USA, unter anderem New York, Massachusetts, New Jersey, Maine, Connecticut, Rhode Island, Vermont und Washington, haben ebenfalls ihr Interesse bekundet, die kalifornische Regelung zu übernehmen. Und auch Kanada ist daran interessiert, eine ähnliche Regulierung für Neuwagen einzuführen. Es wird geschätzt, dass damit 30 Prozent des nordamerikanischen Auto-Marktes von einer solchen Regelung betroffen wären (An & Sauer, 2004). Keine kleine Zahl - wenn man die Größe des nordamerikanischen Automarktes bedenkt.

2.3 Das Gesetz wird die Gesundheit der Kalifornier nicht verbessern

Weiterhin behauptet die Alliance, dass das Gesetz keine positiven Auswirkungen auf die Gesundheit der Bewohner Kaliforniens habe, da Kohlendioxid, im Gegensatz zu Smog,

² California Environmental Protection Agency Air Resources Board (2004: 9)

keinen "Gefahrenherd" für die menschliche Gesundheit darstelle. Auch diese Aussage ist widerlegbar. Erstens stellt der Klimawandel eine erhöhte Gefahr für die menschliche Gesundheit dar. Der Dritte IPCC-Sachstandsbericht (2001) geht davon aus, dass die durch den Klimawandel verursachte Intensivierung und Verstärkung von Hitzewellen zu einer Erhöhung von Todesfällen, insbesondere in städtischen Gebieten, führen kann. Für Kalifornien bedeutet dies, dass sich die Zahl der Menschen, die in den Städten Sacramento, San Francisco, Los Angeles und San Bernardino an den Folgen von Hitzewellen sterben, bis 2050 um durchschnittlich 60 bis 180 Prozent erhöhen könnte. Ende des Jahrhunderts geht man sogar von einer Steigerung der entsprechenden Todesfälle von bis zu 500 Prozent aus (Union of Concerned Scientists, 2004). Die Environmental Protection Agency geht ebenfalls davon aus, dass sich die Zahl der durch Hitzewellen verursachten Todesfälle in Kalifornien erhöhen wird. Auch könnten erhöhte Temperaturen zu höheren Ozonwerten führen, was ebenfalls negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit haben wird (EPA, 1997).

Zweitens wird die Regulierung nicht nur den CO₂-Ausstoß verringern, sondern als erwünschter Nebeneffekt auch die Smog verursachenden Emissionen mindern. Das California Air Resources Board schätzt, dass sich dadurch die Emissionen von Kohlenwasserstoffen und Stickstoffoxiden bis 2020 um 6 Tonnen pro Tag, bis 2030 sogar bis 10 Tonnen pro Tag verringern wird (California Environmental Protection Agency Air Resources Board, 2004)⁴. So wird die Verordnung durch die Minderung des CO₂-Ausstoßes nicht nur dazu beitragen, den Klimawandel und die dadurch verbundenen gesundheitlichen Risiken zu schmälern, sondern durch die Minderung von Smog verursachenden Emissionen zusätzlich noch einen direkten positiven Einfluss auf die Gesundheit der Bewohner Kaliforniens haben.

2.4 Der Verbraucher sollte über die Technologien der Zukunft entscheiden

Auch fordert die Alliance von der Regierung, dass sie den Verbraucher entscheiden lassen sollte, welche Technologien sie für sinnvoll erachten. Es scheint aber so, dass die Verbraucher durchaus eine staatliche Treibhausgasregulierung befürworten. Einer Umfrage des Public Policy Institutes in Kalifornien zufolge befürworten 81 Prozent der Kalifornier eine Verordnung, die den Treibhausgasausstoß von Neuwagen ab 2009 reduziert.

³ California Environmental Protection Agency Air Resources Board (2004: 10-11)

⁴ S16

3 Die Position der Umweltverbände

Umweltverbände der ganzen Welt kritisieren das Verhalten der Autokonzerne auf das Schärfste.

Germanwatch hat von den deutschen Autokonzernen BMW, DaimlerChrysler, Porsche und Volkswagen Stellungnahmen zu deren Teilnahme an der Klage der Alliance eingefordert. Darin bestätigen uns alle Konzerne (Porsche mit der Einschränkung, nicht stimmberechtigtes Mitglied der Alliance zu sein), die Klage der Alliance zu unterstützen. Als Hauptgrund geben die Konzerne an, dass die Entwicklung zukunftsweisender und Kohlendioxid mindernder Technologien gleiche Rahmenbedingungen erfordere. Kalifornien handelt aber keineswegs in Isolation, wie von der Auto-Lobby gerne behauptet wird. Wie bereits erwähnt, ist zu erwarten, dass zahlreiche Staaten Nordamerikas - auch Kanada - dem guten Beispiel Kaliforniens folgen werden. Damit würde also zunehmend ein Markt mit "gleichen Rahmenbedingungen" geschaffen. Ähnliche Regulierungen zur Minderung des CO₂-Ausstoßes gibt es auch in anderen Staaten der Welt. In der EU hat sich die Autoindustrie gegenüber der Europäischen Kommission freiwillig zu einem CO₂-Emissionsziel von 140g CO₂/km bis 2008 verpflichtet. Auch China und Japan haben für die kommenden Jahre Emissionsstandards eingeführt.

Vor diesem Hintergrund ist es um so bizarrer, dass sich die Autokonzerne entschlossen haben, gegen das kalifornische Gesetz zu klagen, anstatt sich aktiv für eine weltweite Harmonisierung der Standards einzusetzen. Die Stellungnahme von DaimlerChrysler betont sogar ausdrücklich den Bedarf von weltweit harmonisierten Rahmenbedingungen. Darin heißt es "Bei allen unseren Anstrengungen ist es für uns von entscheidender Bedeutung, dass wir stabile, zuverlässige, möglichst weltweit harmonisierte Rahmenbedingungen haben, um unsere Technologieentwicklung auch konsequent und nachhaltig betreiben zu können." Und auch die Association of International Automobile Manufacturers erwähnt die Bedeutung von internationalen Regelungen im Bezug auf die Minderung von Treibhausgasemissionen von Autos. (Unlike tailpipe emissions which lead to smog, where impacts are primarily local, the emissions covered by the CARB regulation disperse throughout the atmosphere. Therefore, climate change issues are better addressed at the national and international levels, as appropriate).

Diese Aussagen scheinen wenig glaubwürdig, denn die amerikanische Autolobby ist bislang nicht als Vorreiter für den Beitritt der USA in ein internationales Klimaschutzabkommen aufgetreten. Im Gegenteil, sie war einer der Hauptfinanziers der öffentlichen Kampagnen dagegen.

Die Teilnahme der deutschen Autokonzerne halten wir noch aus anderen Gründen für äußerst kritisch. Anstatt gegen einzelne Regelungen zu protestieren, wäre es wesentlich sinnvoller, mehr in zukunftsweisende und klimafreundlichere Technologien zu investieren, um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben. Dass die deutschen Autohersteller nicht unbedingt mehr zu den Marktführern in Sachen Umweltschutz und Klimaschutz zählen, lässt sich an der diesjährigen Umweltliste vom Verkehrsclub Deutschland ablesen. Dort ist erstmals seit 1996 kein deutsches Auto mehr auf Platz eins vertreten. Und auch in der Top Ten sieht es für die deutschen Autohersteller eher dürftig aus: Dominiert wird die Top Ten von den japanischen Autoherstellern, die insgesamt auf sechs Plätzen vertreten

sind. Den ersten Platz belegt ebenfalls ein Japaner: Der Toyota Prius besticht vor allen Dingen durch seine verbrauchsarme Hybrid-Technik (VCD, 2004). In Sachen Hybrid-Technik hinken die deutschen Autohersteller der Konkurrenz momentan hinterher. Einer Studie des World Resources Institute und SAM zufolge könnte sich das zögerliche Investment insbesondere von VW und BMW in die Hybrid- und Brennstoffzellen-Technologie später nachteilig auf deren Wettbewerbsfähigkeit auswirken. Die Studie stellt auf der Basis der Kosten- und Managementqualitätsbeurteilung außerdem fest, dass in einer treibhausgasbegrenzten Welt der Shareholder Value schon zwischen 2003 und 2015 bei Volkswagen und BMW leiden könne (Austin et al., 2003). Eine weitere Studie des World Resources Institute befasst sich mit den Auswirkungen der chinesischen Standards auf internationale Autohersteller (Sauer & Wellington, 2004). Auch nach dieser Studie werden die deutschen Hersteller erhebliche Summen investieren müssen, um die dortigen Standards ab 2008 zu erreichen. Bei dem französischen Konkurrenten PSA sieht die Lage anders aus: dessen gesamte Flotte hat schon jetzt den Standard für 2008 erreicht. Daraus könnten sich langfristig Marktverschiebungen und ökonomische Nachteile für die deutschen Autokonzerne ergeben.

Aus diesen Gründen fordern die Umweltverbände Deutschlands gemeinsam die deutschen Autokonzerne auf, sich umgehend von der Klage der Alliance of Automobile Manufacturers zu distanzieren und ihren Einfluss geltend zu machen, um die Alliance zu einem Rückzug der Klage zu bewegen.

Die Schriften sind im Anhang beigefügt.

Es bleibt zu hoffen, dass die deutschen Autohersteller gerade im Hinblick auf die Geburtsstunde des Kioto-Protokolls ein Zeichen setzen auf dem Weg, ihre klimapolitische Glaubwürdigkeit wieder herstellen.

4 Literatur

- AIAM (2005)** International Automakers Seek to Block California Action to Regulate Greenhouse Gases. http://www.aiam.org/main_pre_det.asp?PRID=99
- An, F. & Sauer, A. (2004)** Comparison of Passenger Vehicle Fuel Economy and GHG Emission Standards Around The World. Pew Center on Global Climate Change. http://www.pewclimate.org/global-warming-in-depth/all_reports/fuel_economy/index.cfm
- Austin, D., Rosinski, N., Sauer, A., & le Duc, C. (2003)** Changing Drivers. Der Einfluss von Klimaschutzstrategien auf Wettbewerb und Shareholder Value in der Automobilindustrie. <http://www.sam-group.com/changingdrivers/>
- California Air Resources Board (2002)** Governor Davis Signs Historic Global Warming Bill 07/22/2002. News Release: 2002-7-22 AB 1493 Global Warming Bill. <http://www.arb.ca.gov/cc/pressrel.htm>
- California Environmental Protection Agency Air Resources Board (2004)** Report to the Legislature and the Governor on Regulations to Control Greenhouse Gas Emissions from Motor Vehicles. <http://www.arb.ca.gov/cc/cc.htm>
- Davis, G. (2002)** California Takes on Air Pollution and Greenhouse Gases. Washington Post, 22 July 2002. <http://www.mapcruzin.com/news/cc072202a.htm>
- DeCicco, J. & Larsen, K. (2004)** Automaker Carbon Burdens in California. Environmental Defense. <http://www.environmentaldefense.org>
- EPA (Environmental Protection Agency) (1997)** Climate Change and California. [http://yosemite.epa.gov/oar/globalwarming.nsf/UniqueKeyLookup/SHSU5BNNKT/\\$File/ca_impct.pdf](http://yosemite.epa.gov/oar/globalwarming.nsf/UniqueKeyLookup/SHSU5BNNKT/$File/ca_impct.pdf)
- IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) (2001)** Climate Change 2001: Impacts, Adaptation, and Vulnerability. Cambridge University Press. <http://www.ipcc.ch/pub/reports.htm>
- PPIC (Public Policy Institute of California)** The Green State: Californians Want Environmental Protection Despite Economic, Financial Costs. <http://www.ppic.org/main/pressrelease.asp?i=503>
- Sauer, A. und Wellington, F. (2004)**. Taking the high (fuel economy) road. What do the new Chinese fuel economy standards mean for foreign automakers? World Resources Institute. http://climate.wri.org/pubs_description.cfm?PubID=4003
- Union of Concerned Scientists (2004)** Climate Change in California: Choosing our future. <http://www.climatechoices.org>
- Union of Concerned Scientists.** Automakers v. the People? http://www.ucsusa.org/general/special_features/page.cfm?pageID=1534 und <http://www.ucsaction.org/action/display/wacmoreinfo.asp?item=22412>
- VCD (Verkehrsclub Deutschland) (2004)** Auto-Umweltliste 2004/2005. <http://www.vcd.org/themen/02a.html>

5 Anhang

- Presseerklärung
- Stellungnahme der Autokonzerne
- Kopie des Briefes an die Autokonzerne

Anhang eins:

Presseerklärung der Alliance of Automobile Manufacturers

For Immediate Release
December 07, 2004

AUTOMAKERS AND DEALERS CITE FEDERAL LAW, MARKETPLACE PRINCIPLES IN CHALLENGING CARBON DIOXIDE LAW

Washington, DC -- The Alliance of Automobile Manufacturers today announced that it has joined a group of automobile dealers in California's Central Valley to challenge regulation of motor vehicle fuel economy under California's greenhouse gas law.

"Federal law is designed to ensure a consistent fuel economy program across the country," said Fred Webber, president & CEO, Alliance. "There's a better way to improve fuel economy than this regulation, such as providing consumer tax incentives for the purchase of our new advanced technology vehicles."

The Alliance cited five principles that guide its legal challenge, as well as any future regulation of fuel economy:

- * Principle #1: Regulators must follow the law.

Federal law grants sole authority to the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) to set a uniform, national fuel economy standard. Only a national standard that can flexibly accommodate the diverse needs and demands of the American public makes sense.

Consumers would suffer higher prices and severely restricted choice of vehicles if each state were deciding for itself which new vehicles ought to be produced and sold.

Automakers and dealers filed their challenge in the U.S. District Court in Fresno, California.

* Principle #2: Fuel economy should continually improve, but it must be balanced with safety, jobs and other concerns.

Carbon dioxide and fuel economy are synonymous. In fact, the U.S. Environmental Protection Agency measures carbon dioxide to determine the fuel efficiency labels on new vehicles. But Congress gave exclusive authority to NHTSA to set the maximum feasible fuel economy standards. To do this, NHTSA must balance technological feasibility, affordability, safety, emissions controls, consumer choice and effects on American jobs. The Alliance continues to work constructively with NHTSA to improve fleet fuel economy. Today, automakers offer for sale more than 30 vehicles that achieve more than 30 miles per gallon.

* Principle #3: Consumer choice must be preserved with all consumer impacts considered.

Under the greenhouse gas regulation, all Californians purchasing a new vehicle would pay significantly more than consumers in other states. When all costs are considered, not just those costs selected by regulators, Californians would pay an average of \$3,000 more for a new automobile and would never recoup those extra, up-front dollars through savings at the gas pump.

According to California new vehicle dealers, consumers could also expect to see fewer models on sales lots. Under this regulation, some models of vehicles would become rare or extinct. Some manufacturers may cease to produce certain classes of vehicles, such as full-size pickups with large engines suitable as work vehicles.

* Principle #4: Regulations must be achievable, and regulations should provide social benefits worth their costs.

The regulation outlines a theoretical vehicle never before built, and the automobile envisioned by regulators would not achieve the expected fuel efficiency.

If every automobile in California were eliminated, there would be no identifiable change in temperature or climate in the state. The regulation would only reduce greenhouse gases by 1/10 of 1% globally. Californians would see no health benefits from this regulation. The regulation only addresses carbon dioxide, not smog. Unlike smog, carbon dioxide poses no health hazard. Indeed, plant life needs carbon dioxide to live.

* Principle #5: Advanced technology should be driven by consumer demand.

There is a better way to improve fuel economy and develop new technology. Automakers are investing billions of dollars to develop and introduce new fuel-efficient automobiles with cutting-edge technologies like cylinder deactivation, hybrid-electric power trains, clean diesel, continuously variable transmissions, hydrogen internal combustion engines, and fuel cells. Consumer tax incentives can help spur sales of these vehicles. It is imperative that these incentives are technology neutral. The government should not pick winners and losers, but rather let consumers and the marketplace choose which technologies make sense for them.

"This regulation is inconsistent with federal law, as well as fundamental principles for sound regulation of motor vehicles. It leaves us with no alternative but to join dealers in a legal challenge on behalf of automakers, dealers and consumers," said Webber.

The Alliance of Automobile Manufacturers is a trade association of nine car and light truck manufacturers including BMW Group, DaimlerChrysler, Ford Motor Company, General Motors, Mazda, Mitsubishi Motors, Porsche, Toyota and Volkswagen. One out of every 10 jobs in the U.S. is dependent on the automotive industry. No other industry is linked to so much U.S. manufacturing or generates more retail business and employment. For more information, visit www.autoalliance.org.

Anhang zwei: Stellungnahmen der Autokonzerne

Stellungnahme von Volkswagen:

Volkswagen Kommunikation

- Newsroom -

Wolfsburg

13. Dezember 2004

Tel: 0 53 61 / 9 - 2 12 41

Fax: 0 53 61 / 9 - 7 31 28

Guenther.Scherelis

Stephan Herbst

Stellungnahme für Anfrage GermanWatch

Zur Entwicklung einer nachhaltigen, individuellen Mobilität und zur Senkung von Kohlendioxid-Emissionen hat der Volkswagen-Konzern eine integrierte Antriebs- und Kraftstoffstrategie erarbeitet, die einerseits die Weiterentwicklung der derzeitigen Konzepte und Kraftstoffe und andererseits den Einsatz von Kraftstoffen aus nachwachsenden Rohstoffen sowie die Entwicklung von Hybrid- und Brennstoffzellen-Fahrzeugen umfasst.

In den USA ist der Volkswagen-Konzern deshalb Mitglied in der California Fuel Cell Partnership und kooperiert mit dem größten amerikanischen Agrar-Konzern, Archer Daniels Midlands, bei Entwicklung und Vermarktung von Biokraftstoffen.

Die Entwicklung der zukunftsweisenden und Kohlendioxid mindernden Technologien erfordert wegen der hohen Investitionen gleiche Rahmenbedingungen in allen 50 Bundesstaaten der USA. Dieses sollte dazu führen, das Kosten treibende Ausufern in eine Vielzahl regionaler Spezifikationen und Bauvorschriften zu vermeiden.

Aus diesem Grund hat sich Volkswagen of America der Klage der "Alliance of Automobile Manufacturers" gegen einen Sonderweg Kaliforniens angeschlossen. Dessen ungeachtet will Volkswagen seinen Marktanteil von derzeit etwa zwei Prozent in Kalifornien auch mit Hilfe der neuen, Kohlendioxid mindernden Technologien steigern.

Hiervon unberührt bleibt die Volkswagen-Konzernstrategie, die CO₂-Emissionen in den nächsten Jahren mit effizienten Technologien und Antrieben gemeinsam mit Politik und Gesellschaft weltweit zu senken.

Stellungnahme von DaimlerChrysler:

Sehr geehrter Herr Bals,

die Reduktion des Flottenverbrauchs und damit verbunden der CO₂-Emissionen ist eines der wichtigsten Ziele von DaimlerChrysler. In den letzten zehn Jahren konnte DaimlerChrysler in Europa die Kohlendioxid-Emissionen seiner Pkw-Flotte stärker reduzieren als jeder andere Automobilhersteller, beispielsweise in Deutschland seit 1990 um über 28%. Durch den Einsatz der Common-Rail Direkteinspritzung sank in diesem Zeitraum der Verbrauch der Diesel-Pkw um ein Viertel. Ein Potential, dass wir auch in USA erschließen möchten. Mitte des Jahres 2003 haben wir zudem den weltweit ersten synthetischen Kraftstoff aus Biomasse vorgestellt. Er setzt bei seiner Verbrennung nur so viel Kohlendioxid frei, wie die Pflanzen vorher aus der Luft aufgenommen haben.

Die weitere Reduktion von Kraftstoffverbrauch und CO₂ -Emissionen ist das zentrale Thema unserer Anstrengungen für eine nachhaltige Mobilität. Erster Schritt auf dem Weg dorthin ist die kontinuierliche Optimierung des klassischen Verbrennungsmotors, dessen Potenzial noch lange nicht ausgeschöpft ist. Verbesserte sowie neue synthetische Kraftstoffe sind weitere Elemente. Und schließlich arbeiten wir intensiv an alternativen Antriebskonzepten. Hybridtechnologie betrachten wir dabei als einen wichtigen Zwischenschritt auf dem Weg zum Brennstoffzellenantrieb, dem langfristig die Zukunft gehören wird.

Bereits heute rollen 30 Mercedes-Benz Busse mit dieser Technologie durch zehn europäische Großstädte, drei weitere werden in diesem Jahr an die westaustralische Hauptstadt Perth ausgeliefert. Die ersten von 60 Mercedes-Benz A-Klassen vom Typ "F-Cell" wurden bereits zur Alltagserprobung in Kundenhand übergeben, gerade Kalifornien wird ein Schwerpunkt unserer Erprobungen sein. Damit hat DaimlerChrysler die größte Brennstoffzellenflotte aller Automobilhersteller im täglichen Einsatz - ein Beleg für unsere Kompetenz in der Umsetzung zukunftsorientierter Technologien.

Bei allen unseren Anstrengungen ist es für uns von entscheidender Bedeutung, dass wir stabile, zuverlässige, möglichst weltweit harmonisierte Rahmenbedingungen haben, um unsere Technologieentwicklungen auch konsequent und nachhaltig betreiben zu können. Vor diesem Hintergrund tragen wir auch als Mitglied der Automotive Alliance die von Ihnen genannte Klage mit, da nach unserer Auffassung die Verbrauchsgesetzgebung in USA auf nationaler Ebene geregelt ist und damit auch nach amerikanischem Recht bundesstaatliche Regelungen nicht zulässig sind.

Mit freundlichen Grüßen

Toni Melfi

Udo Hartmann

Stellungnahme BMW:

Hallo Herr Bals,

zu Ihren zwei Fragen kann ich Ihnen jetzt Antwort geben:

BMW hat sich der Klage der Alliance of Automobile Manufactures angeschlossen.

Grund: Die weitere Entwicklung von zukunftsweisenden Technologien zur Minderung von Emissionen im Sinne einer effizienten Dynamik muss auf gleichen Rahmenbedingungen in allen Bundesstaaten der USA erfolgen können.

Wir treiben diese Technologien intensiv voran (Valvetronic, neue Motorengenerationen, CleanEnergy Strategie mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor, Forschungsprojekt Aktivgetriebe/Efficient Dynamics ...). Um das weiterhin sehr effizient tun zu können, sind aber stabile Rahmenbedingungen auch auf US Bundesebene notwendig.

Herzliche Grüße

Michael Blabst

BMW Group
Michael Blabst
Leiter Technologiekommunikation
Telefon: +49-89-382-24697
Fax: +49-89-382-23927
mailto: Michael.Blabst@bmw.de
Url: <http://www.bmwgroup.com>

Stellungnahme Porsche:

Sehr geehrter Herr Bals,

alle namhaften Automobilhersteller, welche auf dem amerikanischen Markt präsent sind, sind Mitglied der " Alliance of Automobile Manufacturers". Porsche ist ein assoziiertes (stimmrechtsloses) Mitglied. Deshalb dürfen wir Sie bitten, sich wegen Details der Veröffentlichung direkt an die Alliance zu wenden.

Unabhängig vom eingeleiteten Verfahren der Alliance und dessen Ausgang wird Porsche auch zukünftig mit hoher Priorität an der Senkung des Kraftstoffverbrauches seiner Fahrzeugflotte arbeiten. Eine Reihe von Technologien zur CO₂-Reduktion, die die Umweltbehörde CARB in ihrem Gesetzgebungsvorschlag aufführt, wird deshalb in unseren zukünftigen Fahrzeugbaureihen eine Rolle spielen.

Wir bitten Sie um Ihr Verständnis, dass wir uns zu Details derzeit noch nicht äußern wollen.

Mit freundlichen Grüessen / With very kind regards,

Herbert Ampferer

Tel: +49 (0)711/ 911 - 4213 Fax: +49 (0)711/911 - 3043 E-mail:

herbert.ampferer@porsche.de

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG -- Umwelt und Energie / Environment and Energy

-- Porschestrasse -- D-71287 Weissach

Anhang drei: Brief der deutschen Umweltverbände an die Vorstände der deutschen Automobilkonzerne (hier: BMW)



BMW Group
Herrn Dr. Helmut Panke
Vorsitzender des Vorstands
80788 München

21. März 2005

Klage gegen kalifornisches Klimaschutzgesetz

Sehr geehrter Herr Dr. Panke,

wir wenden uns heute an Sie, weil wir mit großer Sorge sehen, dass sich Ihr Unternehmen der Klage der Alliance of Automobile Manufacturers gegen das kalifornische Gesetz zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen von Neuwagen angeschlossen hat. Wir betrachten das Vorgehen, auf notwendige Klimaschutzregulierungen mit Klagen statt mit einer zukunftsweisenden Modellpolitik zu reagieren, als einen Verstoß gegen das öffentliche Interesse des Klimaschutzes, der zudem nicht im Sinne der Verbraucher und Ihrer eigenen Aktionäre ist.

Dieser Verstoß liegt nicht im Interesse der EU und Deutschlands. Vor wenigen Tagen wurde das völkerrechtliche Inkrafttreten des Kyoto-Protokolls gefeiert. Deutschland und Europa bemühen sich seit langem intensiv, die USA auf verschiedenen Ebenen in die Klimaschutzanstrengungen der internationalen Gemeinschaft einzubinden. Gerade jüngst hat der britische Premierminister Tony Blair vor dem Weltwirtschaftsforum in Davos eindrucksvoll auf die Notwendigkeit hingewiesen, dass auch die USA ihrer klimapolitischen Verantwortung gerecht werden müssen. Der nächste G8-Gipfel im Juli 2005 wird sich intensiv mit dieser Thematik beschäftigen. In diesem Zusammenhang ist es unverzichtbar, das Engagement einzelner amerikanischer Staaten zu unterstützen, sich aktiv für den Klimaschutz und eine Reduzierung von Treibhausgasen einzusetzen. Dies gilt insbesondere auch für den Verkehrssektor, der in den USA 32 Prozent der energiebedingten CO₂-Emissionen ausmacht - das sind mehr als die des Industriesektors⁵. In Kalifornien

⁵ Energy Information Administration (2004). Emissions of Greenhouse Gases in the United States

beträgt der Anteil des Verkehrssektors am energiebedingten CO₂-Ausstoß sogar mehr als 50 Prozent⁶. Vor diesem Hintergrund muss jede Klimaschutzregulierung in diesem Land bei einer Verringerung der Verkehrsemissionen ansetzen.

BMW, DaimlerChrysler und Volkswagen haben uns gegenüber schriftlich die Beteiligung an der Klage bestätigt. (Porsche weist darauf hin, das Unternehmen sei nicht stimmberechtigtes Mitglied der Alliance of Automobile Manufacturers, was man wohlwollend als ersten Schritt einer Distanzierung begreifen kann.) Als Hauptgrund geben Sie in Ihrer schriftlichen Stellungnahme an, dass für eine Entwicklung zukunftsweisender Technologien zur Minderung von Treibhausgasemissionen "gleiche Rahmenbedingungen" in allen Bundesstaaten der USA erforderlich seien, um das Kosten treibende Ausufernde in eine Vielzahl regionaler Spezifikationen und Bauvorschriften zu vermeiden.

Aus ökonomischer Sicht erweist sich dieses Argument spätestens bei einem zweiten Blick als nicht stichhaltig. Kalifornien gilt mit fast 30 Millionen zugelassenen Pkw (13 Prozent aller in den USA zugelassenen Pkw)⁷ als der größte Automarkt in den USA. Zudem haben einige Staaten, unter anderem New York, Massachusetts, New Jersey, Maine, Connecticut, Rhode Island, Vermont und Washington sowie Kanada jetzt schon angekündigt, dass sie dem Beispiel Kaliforniens folgen wollen. Es wird geschätzt, dass damit 30 Prozent des nordamerikanischen Automobilmarktes von einer solchen Regelung betroffen wären.⁸ Es geht also nicht um unterschiedliche Regulierungen kleiner Regionen. Umgekehrt: Das Fehlen entsprechender Treibhausgasregulierungen für Autos in den USA spaltet zunehmend den internationalen Markt. Die Selbstverpflichtung der europäischen Auto-Industrie (1998) geht über die kalifornischen Regulierungen hinaus. Auch in Japan und China sind für die kommenden Jahre Grenzwerte vorgesehen. Das Zurückbleiben des US-Marktes verhindert, dass ein effektiver Weltmarkt für treibhausgaseffiziente Autos entsteht.

Die Taktik, einzelne Regulierungen mit Lobbyarbeit bis hin zur Klage zu bekämpfen, anstatt mehr Ressourcen für die Entwicklung zukunftsweisender Technologien aufzuwenden, halten wir auch noch aus anderen Gründen für äußerst risikoreich: Einer Studie des World Resources Institute zufolge werden deutsche Autokonzerne erhebliche Summen investieren müssen, um die absehbaren Emissionsstandards der chinesischen Regierung ab 2008 erfüllen zu können. Beim französischen Konkurrenten PSA sieht die Lage anders aus: dessen gesamte Flotte hat schon jetzt den Standard für 2008 erreicht.⁹ Daraus könnten sich langfristig Marktverschiebungen und ökonomische Nachteile für die deutschen Autokonzerne ergeben. Ein Hinweis darauf, dass die deutsche Auto-Industrie gegenwärtig nicht genug in zukunftsweisende Technologien investiert, könnte auch sein, dass die diesjährige Auto-Umweltliste, die vom Verkehrsclub Deutschland herausgegeben wird, erstmals seit 1996 nicht von einem deutschen Auto angeführt wird. Eine weitere Studie von SAM und dem World Resources Institute kommt ebenfalls zu dem Schluss,

⁶ California Energy Commission (2002). Inventory of California Greenhouse Gas Emissions and Sinks 1990 - 1999

⁷ Eigene Berechnung nach Daten von der Alliance of Automobile Manufacturers

⁸ Sauer, A., und An, F. (2004). Comparison of Passenger Vehicle Fuel Economy and Greenhouse Gas Emission Standards Around the World. Pew Center on Global Climate Change

⁹ Sauer, A. und Wellington, F. (2004). Taking the high (fuel economy) road. What do the new Chinese fuel economy standards mean for foreign automakers? World Resources Institute

dass sich das zögerliche Investment insbesondere von BMW und VW in die Hybrid- und Brennstoffzellen-Technologie später nachteilig auf deren Wettbewerbsfähigkeit auswirken könnte. Die Studie stellt auf der Basis der Kosten- und Managementqualitätsbeurteilung außerdem fest, dass in einer Welt mit begrenztem Treibhausgasausstoß der Shareholder Value schon zwischen 2003 und 2015 bei Volkswagen und BMW leiden könne.¹⁰

Was mögliche Auswirkungen auf die Aktienbesitzer angeht, scheinen uns Ihre Aussagen nicht konsistent. Einerseits erwecken Sie in Ihren Stellungnahmen den Eindruck, dass Sie Ihre Modellpolitik ohnehin an Klimaschutznotwendigkeiten ausrichten. Daraus könnte man ableiten, dass Sie ohne Probleme die kommenden Standards in Kalifornien erreichen werden. In diesem Fall wäre es unverständlich, warum Sie eine Klage unterstützen, die allenfalls für US-amerikanische Wettbewerber nachteilig ist.

Andererseits weisen Sie in Ihrer Klageschrift darauf hin, dass massive Kapitalinvestitionen notwendig werden, um die Erfordernisse des kalifornischen Gesetzes zu erfüllen ("Beginning no later than early 2005, the automobile industry will have to make intensive capital investments in the A.B. 1493 rule in order to be ready to produce the technologies envisioned by the CARB staff by the calendar year 2008." (Complaint, paragraph 85.)). Wenn dies aber tatsächlich der Fall ist, dann scheinen uns die Informationen, die Sie im Rahmen des Carbon Disclosure Projektes an die Investoren geliefert haben, nicht vollständig. Dort (Frage 1) war ausdrücklich nach kommerziellen Risiken durch Klimaschutzpolitiken gefragt worden. Es wurde in Ihren Antworten nicht erwähnt, dass "massive Investitionen" durch das kalifornische Gesetz, zum Zeitpunkt der letzten Antwort durchaus schon als Entwurf bekannt, notwendig werden könnten. Oder sehen Sie diese nicht als kommerzielle Risiken, die Ihren Aktionären berichtet werden müssen? [Im Fall von DaimlerChrysler: Wir würden außerdem gerne verstehen, ob Sie davon ausgehen, dass die angekündigten "intensiven Kapitalinvestitionen" als finanzrelevante Risiken zu verstehen sind, die der US Security Exchange Commission dargelegt werden müssen.]

Wir als Umweltverbände erwarten, dass Sie Ihrer Verantwortung gerecht werden und Ihren Einfluss geltend machen, damit die Klage der Alliance of Automobile Manufacturers zurückgezogen wird. Auf jeden Fall aber fordern wir Sie auf, sich umgehend von der Klage zurückzuziehen sowie sich davon öffentlich zu distanzieren und dies gegenüber der Alliance, dem Gericht, Ihren Aktionären und der Öffentlichkeit unmissverständlich klarzustellen.

Überzeugen Sie durch zukunftsfähige Qualität, nicht durch rückwärtsgewandte Lobbyarbeit!

Wir freuen uns auf Ihre Stellungnahme bis zum 15. April und verbleiben mit freundlichen Grüßen

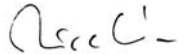
¹⁰ Austin, D., Rosinski, N., Sauer, A., und Le Duc, C. (2003). Changing Drivers: The impact of climate change on competitiveness and value creation in the automotive industry. World Resources Institute und Sustainable Asset Management (SAM)



Angelika Zahrt, Vorsitzende des BUND



Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe e.V.



Jürgen Maier, Leiter der Projektstelle Forum Umwelt & Entwicklung



Klaus Milke, stellvertr. Vorsitzender Germanwatch



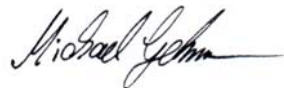
Brigitte Behrens, Geschäftsführerin von Greenpeace Deutschland



Leif Miller, Politischer Bundesgeschäftsführer des NABU



Jürgen Sattari, Vorstandssprecher ROBIN WOOD



Michael Gehrman, Bundesvorsitzender des VCD



Dr. Peter Prokosch, Geschäftsführer des WWF Deutschland