

Klimaschutz unter den Rädern

Wie die Autoindustrie die Klimapolitik torpediert

“Die Bekämpfung des Klimawandels ist für die Zukunft unseres Planeten entscheidend. Der Klimaschutz eröffnet Europa beachtliche neue Möglichkeiten. Wir sollten diese Chance jetzt beherzt beim Schopf packen”¹
José Manuel Barroso, Präsident der Europäischen Kommission, Jänner 2008

Einleitung

Diesen Herbst sollen das Europaparlament und der Ministerrat endgültig Richtlinien zu den CO₂ Emissionen für Pkw abstimmen. Europa stellt sich als weltführend beim Klimaschutz dar, hat sich jedoch gegen die Autolobby bisher nie durchgesetzt. Sollte die Europäische Kommission es verabsäumen, effektive Maßnahmen für höhere Treibstoffeffizienz zu beschließen, ist ihr selbstgestecktes Ziel zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen bis 2020 in Gefahr.

Durch den Verkehr verursachte Emissionen, die bereits 22% des Kohlendioxid-Ausstoßes der EU ausmachen, sind weiter im Steigen begriffen.² Pkw sind für einen Großteil dieser Emissionen verantwortlich; Effizienzsteigerungen sind ein wichtiges Mittel, um diese Emissionen zu senken.

Bis jetzt haben die europäischen PolitikerInnen jedoch dem politischen Druck der Automobilindustrie nachgegeben. Die Autolobby, angeführt von der deutschen Automobilindustrie, hat die Kraftstoffeffizienzziele der EU erfolgreich verzögert und abgeschwächt und verlangt weitere Zugeständnisse. Ihre Kampagne zur Unterminierung einer effektiven Emissionsgesetzgebung erhielt Unterstützung durch PolitikerInnen in Schlüsselpositionen. Viele PolitikerInnen sind der irrigen Ansicht, dass was die Autoindustrie als gut für sie erachtet auch gut für Europa sei.

Eigentlich sollte Umweltkommissar Divas die Europäische Kommission (die Kommission) mit der Gesetzgebung zur Treibstoffeffizienz beauftragen, doch dahingehende Bestrebungen wurden durchwegs vom Büro von Industriekommissar Verheugen, einem Anhänger der Autolobby, vereitelt.

Die Auswirkungen des Klimawandels sind bereits jetzt spürbar. Wird nichts dagegen unternommen, werden hunderte Millionen mehr Menschen dem Risiko extremer Wittersituationen und Wasser- und Lebensmittelknappheit ausgesetzt sein. Wie Kommissionspräsident Jose Barroso sagte, ist die Bekämpfung des Klimawandels für die Zukunft unseres Planeten entscheidend.

Wenn Europa den Klimawandel ernsthaft bekämpfen will, muss es sich in der entscheidenden Abstimmung diesen Herbst der Autolobby entgegenstellen. Es darf keine Verzögerung mehr geben und keine politischen Deals, bei denen die Industrie gewinnt und das Klima verliert.

Bisher hat die Industrie erfolgreich:

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

- Gesetzgebungsmaßnahmen durch das Forcieren von freiwilligen Abkommen als Alternative verzögert
- die Zielvorgaben verwässert und den Zeithorizont für deren Umsetzung gestreckt
- die Verantwortung für die CO₂-Reduktion den Autoherstellern abgenommen und mit dem integrierten Ansatz allen aufgeböhrtet
- einen Keil in die Europäische Kommission, besonders zwischen die Umweltkommissar und Industriekommissar, getrieben. Die Industriekommissar Verheugen übernimmt regelmäßig die Positionen der Autolobby und hat den Auftrag des Umweltkommissar, Richtlinien zur Reduktion der CO₂-Emissionen festzulegen, unterminiert.
- aggressives Marketing von "Öko-Modellen" und "Öko-Versionen" traditioneller Modelle als Verschleierungstaktik betrieben, um gleichzeitig nach wie vor immer schwerere und stärkere Autos zu produzieren.

Die Hersteller haben eine Verschiebung des ursprünglichen Zeitrahmens für die Erreichung der CO₂-Reduzierungsziele von 2005 (im Jahr 1995 festgelegt) auf 2012³ erreicht. Nun kämpft die Industrie für einen nochmaligen Aufschub um weitere drei Jahre. Wenn sie damit durchkommen bedeutet das eine Verdopplung der ursprünglich geplanten Zeit, bis wesentliche Emissionsreduktionen stattfinden.

1.1 Die Autolobby - gefangen in der Vergangenheit?

"Deutschland produziert einige der schnellsten und luxuriösesten Autos der Welt, doch ist das das Geschäft der Vergangenheit?" The Economist⁴

Die deutsche Automobilindustrie, mit Unterstützung von hochrangigen PolitikerInnen, war immer vorn dabei, wenn es darum ging, Verordnungen zu verhindern. Ihre Lobbytätigkeit bekam Unterstützung von politischen Schlüsselfiguren wie der deutschen Kanzlerin Angela Merkel und Kommissionsvizepräsidenten Günter Verheugen.

Die deutsche Automobilindustrie hat sich schon immer, mehr als die französische oder italienische, darauf spezialisiert, den Traum von Kraft, Komfort und (unbeschränkter) Geschwindigkeit zu verkaufen. Doch der Klimawandel, die in schwindelnde Höhen kletternden Rohölpreise und die Kreditklemme verändern die Spielregeln der Wirtschaft.

KonsumentInnen in Europa und den USA treffen rationalere Kaufentscheidungen beim Auto. Auch in den Schwellenländern Asiens und Südamerikas wächst die Nachfrage nach kleinen, funktionellen und sparsamen Modellen⁵. Die New York Times stellte fest, dass in den USA "ständig steigende Benzinpreise den Trend zum kleineren Auto in einen regelrechten Massenansturm verwandelt haben."

Die Zeitung druckte ein Zitat von Fords Absatzanalyst, der sagte, dieser Trend sei "die dramatischste Marktverschiebung, die ich in meinen 31 Jahren hier miterlebt habe."⁶

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

The Economist berichtet von einem wachsenden Verdacht, dass die deutschen Autohersteller auf die bevorstehenden grundlegenden Veränderungen in der Nachfrage - einerseits hin zu treibstoffsparendem "bewusstem Autofahren", besonders in den höher entwickelten Ländern, und andererseits hin zu "cheap and cheerful" Autos, besonders in Asien - absolut nicht vorbereitet seien.⁷

Auch die Kommission hat festgestellt, dass höhere Treibstoffeffizienz die Wettbewerbsfähigkeit von Europas Automobilindustrie stärken wird, da es, auch von führenden FinanzmarktexpertInnen, immer mehr Hinweise darauf gibt, dass Treibstoffeffizienz zu einem immer wichtigeren Wettbewerbsfaktor für Autohersteller werden wird, in dem Maße, in dem die Beschränkungen für CO₂-Emissionen weltweit strenger werden.⁸

Trotz dieses Eingeständnisses ließ sich die Kommission jedoch von der Automobilindustrie, insbesondere von der deutschen Lobby, manipulieren und setzte sich nicht genug für das Klima ein.

1.2 Technik für grüne Autos existiert bereits

Untersuchungen zeigen, dass mit bereits verwendeter Technik kurzfristig eine signifikante Schadstoffverringerung möglich ist, sogar ohne größere Veränderungen in der Produktpalette. Mit einem Modell hat der deutsche Automobilklub (ADAC) gezeigt, dass eine CO₂-Reduktion um 19% machbar und rentabel ist, wenn sich auch der Marktpreis durch die verbesserte Technik erhöht.⁹

Die britische Regierungsberaterin für Autos und Klimawandel Julia King hat festgestellt, dass für durchschnittliche Neuwagen durch die Verwendung einer kleinen Auswahl der rentabelsten Technologien in 5 bis 10 Jahren eine 30%ige Reduktion erzielt werden kann.¹⁰ Sie betont, dass jedwede Verzögerung bei der Umsetzung der europäischen CO₂-Emissionswerte vermieden werden müsse.¹¹

Es gibt also keine technischen oder markttechnischen Hindernisse für die Erreichung der festgelegten CO₂-Reduktionsziele. Doch anstatt das zum Anlass zu nehmen, um treibstoffsparendere Modelle zu bauen, verwendet die Automobilindustrie die verbesserte Technik dazu, sie in immer größere und stärkere Autos mit einem immer höheren Schadstoffausstoß einzubauen. Es gab keine Gesetzgebung, die sie daran gehindert hätte.

Strikte Verordnungen sind unerlässlich, um die Bemühungen um größere Treibstoffeffizienz anzukurbeln. Nichtsdestotrotz hat die EU der Automobilindustrie immer wieder erlaubt, ihre Gesetzesvorschläge massiv abzuschwächen...

1.3 Dringender Handlungsbedarf

Es besteht dringender Handlungsbedarf, doch es ist noch nicht zu spät. Mit einer starken Führung können die EU-PolitikerInnen die Machtverhältnisse verändern und die Wirksamkeit der Gesetzesvorlagen erhöhen.

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

Die Abstimmung diesen Herbst ist entscheidend. Die europäischen PolitikerInnen können und müssen sich für den Klimaschutz einsetzen.

Um die CO₂-Emissionen von Pkw signifikant zu senken muss die EU-Verordnung:

- die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Neuwagen verbindlich bis 2012 auf 120 Gramm (g) / Kilometer (km) und bis 2020 auf 80g CO₂/km senken, mit ständig verschärften Zielvorgaben;
- die Anreize für ein geringeres Gewicht der Autos verstärken, indem die Fahrzeugstandfläche und nicht die Masse als Parameter dient;
- Verstöße gegen die Verordnung durch die Festsetzung von Flottengrenzwerten für jeden Hersteller unterbinden, an die Mindestsanktionen von €150 pro Gramm über dem Grenzwert pro verkauftem Auto geknüpft sind;
- CO₂-Emissionsgrenzwerte für jeden Autotyp festsetzen, die durch die Typzulassungsverordnung der EU¹, welche Autos mit sehr hohem Schadstoffausstoß verbietet, durchgesetzt werden.

| EU-Vorschläge ¹² | Klimaschutzerfordernisse |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Einen Kraftstoffeffizienzrichtwert von 130g CO ₂ pro gefahrenem km | 120g CO ₂ /km, wie ursprünglich im Jahr 1995 von der Kommission vorgeschlagen |
| Andere Effizienzmaßnahmen können bis zu 10g des Richtwerts ausmachen | Diese Maßnahmen müssen zusätzlich zum 120g-Grenzwert gesetzt werden |
| Eine einzige Zielvorgabe für 2012 | Eine weitere Zielvorgabe von 80g bis 2020 und die Verpflichtung zu ständiger Verschärfung |
| Niedrigere Zielvorgaben für die Hersteller schwererer Autos (Masse als Parameter) | Ein Richtwert, der die Größe eines Autos und nicht seine Masse berücksichtigt (Fahrzeugstandfläche als Parameter) |
| Die Option, Autos mit hohem Verbrauch durch Niedrigemissionsfahrzeuge auszugleichen | Eine Obergrenze für CO ₂ -Emissionen für jedes Auto |
| Strafen ab €20/g pro Auto, die bis 2015 auf maximal €95/g pro Auto ansteigen | Strafen, die zur Einhaltung der Vorgaben führen; €150/g pro Auto ab 2012 |
| Ausnahmen für Hersteller, die weniger als 10.000 Autos produzieren | Keine Ausnahmen |

¹ Nur typgenehmigte Fahrzeuge dürfen am Binnenmarkt verkauft werden. Um die Typgenehmigung zu erhalten, müssen sie den EU-Bestimmungen, die in einer Reihe von Verordnungen dargelegt sind, entsprechen. Hersteller müssen bei ihrer nationalen Behörde formal um die Typgenehmigung ansuchen. <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/regulatoryframework.htm>

2. Der Propagandakrieg tobt

“Die Industrie ist politisch unglaublich mächtig und findet normalerweise einen Weg, die meisten Gesetze zu verhindern.”
Ein führender europäischer Automobilanalyst¹³

2.1 Die “3D”-PR-Kampagne

Beinahe 20 Jahre lang verhinderte die Automobilindustrie erfolgreich die Beschließung von Gesetzen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen.

Nachdem der Klimawandel zu einem wichtigen tagespolitischen Thema geworden war und klar wurde, dass die freiwillige Verpflichtung der Automobilindustrie nicht funktionierte, erkannte die Kommission die Notwendigkeit von Regulierungsmaßnahmen an. Die Automobilindustrie kämpft jedoch noch immer erbittert für den Erhalt ihres unhaltbar gewordenen gewohnten Geschäftsmodells.

Sie hat eine einfache, doch ausgeklügelte Public Relations-Strategie, die so genannte “3 D”-Strategie, verwendet. Die 3 D stehen für: **Deny** (Leugnen, dass es ein Problem gibt), **Delay** (Gesetzgebungsmaßnahmen verzögern) und, sobald die Rechtsvorschriften nicht weiter verzögert werden können, **Dominate** (die politischen Reaktionen dominieren).¹⁴ Die Autoindustrie hat versucht, die Notwendigkeit zu handeln, um den Klimawandel zu bekämpfen, herunterzuspielen (deny); auf freiwilligen Verpflichtungen zur Reduzierung der Emissionen zu bestehen (delay); und politische Konzepte einzuführen, die die Automobilindustrie begünstigen (dominate).

In den USA waren internationale Autoritäten wie Chrysler, Ford und General Motors sowie der Verband der Amerikanischen Fahrzeughersteller besonders darum bemüht, den Klimawandel zu leugnen. In den 1990er Jahren wurden sie Mitglieder der Global Climate Coalition, eine einflussreiche Gruppe, die als Lobby für Geschäftsinteressen agierte und die Kampagne der Autoindustrie anführte, die wissenschaftlichen Beweise für den Klimawandel zu unterminieren, und dadurch das Argument für Gesetzgebungsmaßnahmen zu schwächen.¹⁵ Vor kurzem versuchten die Autoindustrie und Händler, die Gesetzgeber davon abzubringen, die strikten Regelungen zu übernehmen, die der Staat Kalifornien einführt, um die Treibhausgasemissionen zu kontrollieren.¹⁶

In Europa hat die größte Lobbyorganisation der Autoindustrie, der Verband der Europäischen Fahrzeughersteller ACEA, mehrmals versucht, den Bedarf an Regulierungsmaßnahmen zu leugnen (**deny**). Im Jahr seiner Gründung, 1991, kündigte der ACEA ein präventive freiwillige Verpflichtung zur Reduzierung der Emissionen von Pkw zwischen 1993 und 2005 um 10% an. Das war sein erster Versuch, den Plänen der EU zur Einführung von gesetzlichen Maßnahmen zur Stabilisierung der CO₂-Emissionen auf dem Stand von 1990 bis zum Jahr 2000 zuvorzukommen. Während die Autolobby und die Kommission über die beste Methode zur Reduzierung der CO₂-Emissionen stritten, kündigte der ACEA an, ein neues Konzept zu unterstützen: den “integrierten Ansatz” (siehe Kapitel 2.2).

Im Mai 2006, als die Bedenken der Politik angesichts der Unfähigkeit der Automobilindustrie, etwas gegen die zu hohen Emissionswerte zu unternehmen,

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

stärker wurden, schrieb der neue Präsident des ACEA, Sergio Marchionne, an Kommissar Günter Verheugen, den Vorsitzenden der GD Unternehmen. In dem Brief stand, dass der ACEA fand, dass es "zum jetzigen Zeitpunkt unangebracht" sei, "einen Gesetzesvorschlag zu CO₂-Emissionen vorzulegen."¹⁷ Der EU-Umweltkommissar Stavros Dimas, österreichische MinisterInnen (die zu jener Zeit den EU-Vorsitz innehatten) und französische und deutsche MinisterInnen erhielten eine Kopie des Briefes.

Im Oktober 2006 verlangte Dimas eine "baldige Gesetzgebung zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von Pkw." Diesmal schrieb der ACEA direkt an ihn mit dem Argument, dass jegliche Regelung "verfrüht" sei. Der ACEA sei "überrascht, dass Sie den Medien gegenüber erwähnten, dass der ACEA seine freiwillige Verpflichtung zur Reduktion der CO₂-Emissionen von Pkw nicht erfüllen würde und die GD Umwelt daher dafür eintrete, die freiwillige Verpflichtung durch gesetzliche Regelungen zu ersetzen."¹⁸

Der ACEA schrieb weiter, dass er an seiner freiwilligen Verpflichtung festhalte, die "bis 2008 umzusetzen ist und deren endgültige Ergebnisse nicht vor 2010 feststehen werden."¹⁹ Implizit kam zum Ausdruck, dass vor 2010 nichts unternommen werden sollte.

Im Jahr 2007 von der NRO Transport and Environment veröffentlichte Zahlen²⁰ zeigten, dass die Automobilindustrie die Grenzwerte, zu denen sie sich freiwillig verpflichtet hatte, durchwegs nicht erreicht hatte, und dass es für den ACEA praktisch unmöglich war, seine Emissionsreduktionsziele zu erreichen. Die Bemühungen der Autohersteller in den einzelnen Ländern fielen jedoch sehr unterschiedlich aus. Während die Emissionen der deutschen Automobilindustrie 2006 sogar um 0,6% anstiegen, drosselten die französischen, italienischen (und japanischen) Hersteller ihre Emissionswerte um 1,6% im selben Jahr.²¹ Der ACEA versuchte auch stets, das Zieldatum nach hinten zu verschieben (**delay**). 1995 verkündete die Europäische Kommission ein Ziel von 120g/km für durchschnittliche Emissionen von Neuwagen bis zum Jahr 2005. Ein Jahr später gelang es der Autolobby, dieses Datum nach hinten zu verschieben, sodass der Zeitrahmen nun lautete "bis 2005 oder spätestens 2010."²² Als die Kommission 1998 das freiwillige Abkommen mit dem ACEA unterzeichnete, verschob sich die Frist auf 2012.²³ Die Autoindustrie setzt sich nun mit Unterstützung von Verheugen für eine weitere Verschiebung der Frist auf 2015 ein.²⁴

Zu den Bemühungen, den Handlungsbedarf zu leugnen und die Gesetzgebung zu verzögern, gesellten sich Versuche, die politische Debatte in Europa zu dominieren (**dominate**). Ein wichtiger Erfolg war die Einführung des "integrierten Ansatzes", der andere Interessengruppen miteinbezog, und als einzige Möglichkeit dargestellt wurde, "bei diesem Thema nachhaltige Fortschritte zu erzielen."²⁵ Der ACEA dominierte erfolgreich die von der Kommission eingesetzte hochrangige Arbeitsgruppe CARS 21 (siehe Kapitel 2.3) und konnte so sicherstellen, dass der "integrierte Ansatz" zur halboffiziellen politischen Strategie der Kommission wurde.

2.2 Der integrierte Ansatz

Die Automobilindustrie hat den "integrierten Ansatz" in Verhandlungen mit der Politik seit 1991 forciert. Der "integrierte Ansatz" fordert von anderen Interessengruppen wie Ölfirmen, AutofahrerInnen und Behörden, Verantwortung

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

für Treibstoffeffizienz zu übernehmen, und sieht die Entwicklung effizienterer Kraftstoffe, eine umweltfreundliche Fahrweise und verbesserte Verkehrsflüsse in den Innenstädten vor.²⁶ Natürlich sind alle Gruppen dafür verantwortlich, den CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge zu reduzieren, doch das muss **zusätzlich** zu einer effektiven Regelung der Kraftstoffeffizienz geschehen. Die Autoindustrie hat dieses Konzept als Taktik verwendet, um von der eigenen Verantwortung für Kraftstoffeffizienz abzulenken.²⁷

Je mehr für den "integrierten Ansatz" plädiert wird, desto mehr spritfressende Oberklassewagen werden weiterhin produziert. BMW und Mercedes führen zum Beispiel ins Treffen, dass auch andere Industriezweige reagieren müssen, und bauen Autos, die noch größer und stärker als ihre Vorgängermodelle sind.²⁸

Im April 2004, als der CO₂-Ausstoß von Fahrzeugen zu einem wichtigen Thema für die Kommission wurde, bat der ACEA die Kommission vorsorglich, "bei der Festsetzung von Emissionsgrenzwerten ab 2008 eine breitere Palette an Faktoren" zu berücksichtigen. Der Vorschlag des ACEA, der altbekannte "integrierte Ansatz", beinhaltete ein Plädoyer für alternative Kraftstoffe und Biokraftstoffe², bessere Verkehrsleitsysteme, Infrastrukturdesign und eine bessere Ausbildung der AutofahrerInnen.²⁹

Hermann Meyer, der damalige Leiter für Umweltpolitik des ACEA, sagte unverblümt: "Die Grenzkosten der CO₂-Reduktion durch Fahrzeugtechnologie steigen dramatisch an. Es gibt nicht mehr viel Spielraum."³⁰ Die Botschaft war klar: "Wir haben unseren Teil getan."

Die Kampagne der Automobilindustrie war so erfolgreich, dass der "integrierte Ansatz" mittlerweile als Grundpfeiler der Kommissionspolitik zum Thema Auto gesehen wird. Im Februar 2006 stand in einem Briefing für Verheugen für ein Treffen mit dem ACEA-Präsidenten Sergio Marchionne, dass "die zukünftige Strategie der Kommission zum CO₂ auf einem integrierten Ansatz basieren wird, der unabkömmlich ist, um die Lasten gerecht zu verteilen."³¹ Die Autoindustrie kämpfte nicht nur für die Einführung des "integrierten Ansatzes", sondern auch für eine möglichst breite Definition desselben.

Je größer der Aufgabenbereich der anderen Wirtschaftszweige und Personengruppen, desto weniger muss die Autoindustrie selbst beitragen. Im Juli 2006 schrieb der ACEA-Generalsekretär Ivan Hodac an die Kommission für Industrie und die Kommission für Umwelt.

Hodac sagte, es sei "von größter Wichtigkeit, dass alle Glieder des integrierten Ansatzes... geprüft werden, um über eine korrekte Basis für zukünftige Politikentscheidungen zu verfügen."³²

Im September 2006 sagte der ACEA auf einer Tagung des European Climate Change Programme, dass im Rahmen des "integrierten Ansatzes" alle Maßnahmen

² Greenpeace glaubt, dass nachhaltig produzierte Biokraftstoffe nur eine geringe Rolle im Verkehrswesen spielen werden und nicht zu den Effizienzmaßnahmen für Autos gezählt werden sollten. Eine wachsende Zahl wissenschaftlicher Studien zeigt außerdem, dass die meisten momentan produzierten Biokraftstoffe schwerwiegende Umweltauswirkungen haben, ihr Beitrag zur Verringerung der Treibhausgasemissionen jedoch zweifelhaft ist.

berücksichtigt werden sollten und Themen wie "Eco-Driving, Biokraftstoffe² und Besteuerung in g/CO₂/km gemessen werden könnten."³³

Die von der Autoindustrie dominierte Arbeitsgruppe stellte sicher, dass die Anforderungen für Fahrzeughersteller zur CO₂-Reduktion abgeschwächt wurden. Der CARS 21-Abschlussbericht, der von der Autoindustrie freudig aufgenommen wurde, kam zu dem Schluss, dass "die Gruppe dringend die Anwendung eines **integrierten Ansatzes** empfiehlt, der Autohersteller, Öl- und Kraftstofflieferanten, Werkstätten, KundInnen/FahrerInnen und Behörden einbezieht."³⁴ Ein Vertreter der Autoindustrie meinte dazu: "Die Tatsache, dass die Europäische Kommission die kollektive Stimme der Autoindustrie anhört, ist ein Schritt in die richtige Richtung... Eine große Neuerung."³⁵

2.3 CARS 21- Wettbewerbspolitik wird zu Klimapolitik

Die hochrangige Arbeitsgruppe CARS 21 wurde im Jänner 2005 vom damaligen ACEA-Präsidenten Bernd Pischetsrieder und Verheugen eingesetzt. Ihre vorrangige Aufgabe war "die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie."³⁶

Die Kommission behauptete später zwar, dass alle wichtigen Interessengruppen (Mitgliedstaaten, Autoindustrie, NRO und MdEP) in CARS 21 vertreten gewesen seien, doch gab es sieben Sitze für die Autoindustrie, nur einen für NRO (das Institut für Europäische Umweltpolitik) und keinen für KonsumentInnen. Die beiden einzigen MdEP waren langjährige Unterstützer der Automobilindustrie: Malcolm Harbour³⁷ und Garrelt Duin, beide zu diesem Zeitpunkt im Vorstand des Forum for the Automobile and Society. Harbour ist bis heute im Vorstand.³⁸

Die Europäische Verbraucherschutzorganisation (BEUC) kommentierte die Einsetzung von CARS 21 mit den Worten: "Wir befürchten, dass die Gruppe manipuliert und reduziert werden wird auf ein Sprachrohr der Autoindustrie, der sie dazu dienen wird, für ihre Vorstellungen und gegen diverse progressive Maßnahmen zum Konsumenten- und Umweltschutz Stellung zu nehmen, und um alle anderen außer der Autoindustrie selbst für die momentanen Probleme verantwortlich zu machen."³⁹

Ihre Befürchtungen waren nicht unbegründet. CARS 21 wird von der Autolobby in Diskussionen zu Klimawandel und Kraftstoffeffizienz zitiert.

Die Ergebnisse eines Ausschusses, der zum Thema Wettbewerbsfähigkeit gegründet wurde, werden zur Ausarbeitung von Maßnahmen zu Energieeffizienz und CO₂-Emissionen herangezogen. Der größte Erfolg, den die Automobilindustrie durch CARS 21 erreichte, war die Verfolgung des "integrierten Ansatzes" durch die Kommission.

Im Februar 2008 teilte Verheugen dem Forum for the Automobile and Society mit, dass "das Konzept eines integrierten Ansatzes für CO₂-Emissionen von Neuwagen in CARS 21 entwickelt wurde. Ich bin froh, dass dieses Konzept nun in der Praxis umgesetzt wird."⁴⁰ Verheugen irrte sich. Der "integrierte Ansatz" wurde bereits Jahre vor der Einsetzung von CARS 21 von PR-BeraterInnen der Autoindustrie konzipiert.

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10
Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

Doch CARS 21 war ein Schlüsselinstrument der Autolobby für die Übernahme des "integrierten Ansatzes" als halboffizielle Kommissionspolitik.

Die Empfehlungen von CARS 21 sind für die Autoindustrie Vorgaben, denen nicht zuwidergehandelt werden darf, auch wenn Maßnahmen der EU-Mitgliedsstaaten und/oder der Kommission dadurch beeinträchtigt werden.

2.4 Teile und herrsche

Neben intensiver Lobbytätigkeit zur Verzögerung und Abschwächung von Gesetzesmaßnahmen und zur Kontrolle der politischen Reaktion verwendet die Automobilindustrie eine weitere klassische PR-Taktik: Teile und herrsche.

Die Autolobby hat wiederholt versucht, einen Keil in die Kommission zu treiben, indem sie die von der GD Umwelt vertretene Position isoliert oder unterminiert und gleichzeitig eine enge Zusammenarbeit mit der GD Unternehmen gepflegt hat.

Die Automobilindustrie goss Öl ins Feuer eines Streites zwischen Verheugen und Dimas, der sich für ein obligatorisches Ziel von 120g CO₂/km bis 2012 einsetzte.⁴¹

Am 17. Jänner 2007 schrieb der äußerst einflussreiche Verband der Deutschen Automobilhersteller (VDA) an Verheugen. Das Schreiben erwähnte die "weitgehende Einigkeit" über viele Themen und dankte Verheugen für seine "klare Aussage zur Bedeutung der Wettbewerbspolitik für anstehende Entscheidungen - besonders für deutsche Hersteller."⁴² Daraus geht die enge Verbindung der deutschen Automobilindustrie zu Verheugen hervor.

Vier Tage später schrieb ACEA-Präsident Marchionne an Kommissionspräsident Barroso, um die Position der GD Umwelt zu untergraben. "Leider", schrieb Marchionne, "müssen wir feststellen, dass einige Dienste der Kommission den integrierten Ansatz nicht respektieren ... Ich kann nicht genug betonen, wie ernst die Auswirkungen einer solchen Politik auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie und die Beschäftigungssituation wären." Es wäre dem sozialen Gemeinwesen in Europa insgesamt abträglich." Der enge Verbündete der Automobilindustrie Verheugen erhielt eine Kopie des Briefes; Dimas, der Mann, den sie als ihren Feind wahrnahm, nicht.⁴³

Am 25. Jänner 2007 schickte der ACEA ein Schreiben an die GD Unternehmen mit Fragen wie z.B. ob die Position der GD Umwelt "sinnvoll" sei oder "andere Maßnahmen ignorierte". Das Dokument endete mit der Feststellung, dass der Vorschlag der GD Umwelt "sündhaft teuer" sei.⁴⁴

Zwei Tage später schrieb Frank Overmeyer, der Leiter der Abteilung Rechtsstrategie bei DaimlerChrysler ein E-Mail an Reinhard Schulte-Braucks, den Leiter des Referats Automobilindustrie in der GD Unternehmen, der unter Kommissions-Insidern als Freund der deutschen Automobilindustrie gilt,⁴⁵ um ihm "viel Glück mit den internen Bemühungen der Kommission" zu wünschen.⁴⁶

Trotz des großen Einflusses, den Verheugen auf die Gesetzesvorschläge hatte, war er mit dem Ergebnis unzufrieden und plädierte für niedrigere Strafen und noch mehr Flexibilität für die Firmen, um die vorgegebenen Reduktionen zu erreichen. Er verweigerte seine Teilnahme an einer gemeinsamen

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

Pressekonferenz mit Dimas zur Präsentation der Gesetzesvorschläge im Dezember 2007.⁴⁷

Im Mai 2008 zog Verheugen das Jahr 2012 als Frist in Zweifel, als er gegenüber dem deutschen Handelsblatt erwähnte, dass er die Pläne der Kommission zwar "voll und ganz" unterstütze, aber der Meinung sei, dass "die europäische Automobilindustrie [erst] ab 2015 in der Lage sein wird, den Zielwert ohne größere Probleme zu erreichen."⁴⁸

2.5 Verwässerte Bemühungen um verbesserte Kraftstoffeffizienz

Im Februar 2007 kündigte die Kommission einen Bericht über ihre "Strategie zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs" aus dem Jahr 1995 an. Die Kommission war sich einig, dass Gesetzesmaßnahmen notwendig waren.

Als die Kommission ihre Gesetzesvorschläge im Dezember 2007 präsentierte, waren die ursprünglich ehrgeizigen Ziele ziemlich abgeschwächt worden.

Der Druck der Automobilindustrie und fehlgeleitete Sympathie mit den Forderungen der Hersteller hat die Gesetzgebung zur Kraftstoffeffizienz stark verzögert und die Gesetzesvorschläge so sehr verwässert, dass:

- **sie kein ehrgeiziges Ziel mehr setzen**, sondern ein kurzfristiges Ziel für Neuwagen von 130g CO₂/gefahrenem km für 2012 billigen. Das bedeutet eine Abschwächung des ursprünglichen Ziels der EU von 120g CO₂/km, das erstmals 1995 vorgeschlagen wurde. Der Durchschnittswert der Autoindustrie im Jahr 2006 lag bei 160g CO₂/km.
- **sie für die Zeit nach 2012 keine weiteren Reduktionsmaßnahmen vorsehen**, obwohl die Klimaziele der EU bis 2020 angelegt sind.
- Wenn die EU diese Klimaziele ernsthaft erreichen will und dem Anstieg der CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehr ein Ende bereiten will, muss sie sicherstellen, dass die Autohersteller auch nach 2012 die Emissionen weiter reduzieren.
- **sie durch den "integrierten Ansatz" den Autoherstellern die Verantwortung für die Reduktion der CO₂-Emissionen abnehmen.**
- **sie den Spielraum für Effizienzverbesserungen reduzieren**, da die Emissionsziele von der Masse eines Autos abhängen und nicht von seiner Größe. Höheres Gewicht war ein gewichtiger Grund für das Versäumnis der Automobilindustrie, die CO₂-Emissionen in der Vergangenheit radikal zu senken.
- **sie die Hersteller nicht davon abhalten, extrem leistungsstarke Autos mit extrem hohem Schadstoffausstoß zu produzieren, da die Zielwerte auf dem Flottendurchschnitt basieren, der einen Ausgleich durch den Verkauf kleinerer, schadstoffärmerer Autos zulässt.**
- **sie geringe Strafen für Autohersteller vorsehen**, die sich nicht an die Vorgaben halten, und ihnen erlauben, vorerst nichts zu unternehmen, da die volle Höhe der Strafen erst 2015 wirksam wird. Dadurch wird die Umsetzung der Rechtsvorschrift effektiv um drei Jahre verzögert. Um

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

- einen Anreiz für den Bau effizienterer Autos darzustellen, müssen die Strafen höher sein als die Erfüllungskosten.
- sie durch **Ausnahmen für Hersteller, die weniger als 10.000 Autos produzieren**, die Emissionen von einigen spritfressenden Fahrzeugtypen ausklammern.

1. Verwässerte Ziele und Berücksichtigung des integrierten Ansatzes

Bereits im Februar 2007 hatte die Kommission verkündet, dass das Gesamtziel zwar weiterhin 120g CO₂/km bis 2012 betrage, doch die Autohersteller nur 130g CO₂/km selbst erreichen müssten und die restlichen 10g durch "zusätzliche Maßnahmen" erzielt werden könnten.⁴⁹ Dazu sollten Verbesserungen an Reifen und Klimaanlage und der Einbau von Schaltanzeigern sowie Biokraftstoffe und die Förderung eines kraftstoffsparenden Fahrstils zählen, die eindeutig nicht in die Zuständigkeit der Autohersteller fallen.

Weder der Bericht der Kommission noch die im Dezember vorgelegten Legislativvorschläge beinhalteten Maßnahmen für eine weitere Reduktion nach 2012. Die Klimaziele Europas erstrecken sich bis 2020. Wenn die EU diese ernsthaft erreichen will und dem Anstieg der CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehr ein Ende bereiten will, muss sie sicherstellen, dass die Autohersteller auch nach 2012 die Emissionen weiter reduzieren.

Obwohl die Kommission bekanntgab, dass ihr Bericht "auf einem integrierten Ansatz basierte", wurden ihre Empfehlungen vom ACEA heftigst kritisiert, der sie als "willkürlich und zu streng" und "zu sehr auf Fahrzeugtechnologie konzentriert" bezeichnete. Der ACEA befürwortete die Auslegung des "integrierten Ansatzes" von CARS 21, die den anderen Interessengruppen noch mehr Verantwortung übertragen würde.⁵⁰

Verheugen versicherte dem ACEA inoffiziell, dass die GD Unternehmen nach einer langfristigen Lösung suchte, die der Industrie genehm wäre; einer "wettbewerbsneutralen, sozial gerechten und nachhaltigen" Lösung, die "jegliche ungerechtfertigte Wettbewerbsverzerrung zwischen Autoherstellern" vermeiden würde.⁵¹

2. Zielparameter Gewicht

Der ACEA und die deutsche Automobilindustrie konnten auch den von ihnen favorisierten Parameter für die Festsetzung der Herstellerziele durchsetzen, und zwar das Gewicht, was ihnen mehr Flexibilität gibt, um weiterhin schwere Autos wie z.B. Geländewagen und Sportwagen zu produzieren.

Um sicherzugehen, dass alle Autohersteller ihren Teil zur Erreichung der CO₂-Reduktionsziele der EU beitragen, werden die CO₂-Emissionsgrenzwerte für Neuwagen auf Basis eines objektiven Fahrzeugmerkmals gestaffelt. Bei diesem Ansatz wird das CO₂-Ziel als Funktion eines so genannten "Utility"-Parameters definiert. Die zwei in Betracht kommenden Parameter im Legislativvorschlag sind Gewicht und Fahrzeugstandfläche (Spurbreite mal Radstand).

Das Problem bei der Verwendung von Gewicht als Parameter ist, dass die Hersteller das Gewicht eines Modells absichtlich erhöhen können, um eine weniger

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

strenge CO₂-Zielvorgabe zu erreichen. Dieser "verkehrte Anreiz" könnte paradoxerweise zu einer Erhöhung statt einer Verringerung der CO₂-Emissionen führen.

Es ist erwiesen, dass das Gewicht eines Autos Auswirkungen auf die Sicherheit, den Schadstoffausstoß und die Kosten hat. ⁵²Sogar Verheugen gibt zu: "Es ist ein Naturgesetz, dass ich umso mehr Energie brauche, je mehr Masse ich bewege." ⁵³

Einer der Berater der Kommission, Malcolm Fergusson (vom Institut für Europäische Umweltpolitik), sagte auf einer Industriekonferenz: "Ich glaube nicht, dass Masse ein geeigneter Parameter ist, da wir dadurch weiterhin immer schwerere Fahrzeuge bauen könnten, wie das schon in der Vergangenheit geschehen ist". ⁵⁴

Durch die Verwendung der Fahrzeugstandfläche als Parameter sinkt das Risiko dieses "verkehrten Anreizes" ungemein, da die Erhöhung der Fahrzeugstandfläche mit höheren Kosten verbunden ist und der Größe eines Fahrzeugs, im Gegensatz zum Gewicht, unmittelbare Schranken gesetzt sind. Eine Grenzwertkurve auf Basis der Fahrzeugstandfläche ist auch unabhängig von den technologischen Entscheidungen eines Herstellers - jedes Gramm eingesparten CO₂ ist gleich viel wert.

Nur mit einem auf der Fahrzeugstandfläche basierenden System können sich alle Hersteller frei entscheiden, durch welche Maßnahmen sie die CO₂-Reduktion erreichen wollen und das volle Potenzial aller zur Verfügung stehenden Maßnahmen ausschöpfen.

Obwohl einige Mitglieder des ACEA ein System auf Basis der Fahrzeugstandfläche bevorzugten (siehe Kapitel 3.3), setzte sich der Verband für den in Deutschland bevorzugten Parameter Gewicht ein. Die GD Unternehmen unterstützte diese Entscheidung, mit dem Argument, dass das Gewicht als Parameter eine geringere Belastung für die Autohersteller, besonders die deutschen, bedeuten würde. ⁵⁵

3. Flottendurchschnitt

Der Vorschlag der Kommission empfiehlt einen "Hersteller-Flottendurchschnitt." Die Verwendung des Hersteller-Flottendurchschnitts statt Grenzwerten für einzelne Fahrzeugtypen gestattet es den Firmen, weiterhin extrem leistungsfähige Autos mit hohem Schadstoffausstoß zu bauen, da sie deren extrem hohe Emissionen durch kleinere sauberere Autos "ausgleichen" können.

Flottendurchschnittswerte gefährden die Emissionsreduktionen und den Kampf gegen die gefährliche Klimaveränderung. Ein eigener CO₂-Grenzwert für jeden Fahrzeugtyp ist unerlässlich, um die Hersteller davon abzubringen, weiterhin immer schwerere und leistungsfähigere Autos zu bauen.

Verheugens Unterlagen für ein Treffen mit dem ACEA 2007 beinhalten die aufschlussreiche Aussage, dass die "GD Unternehmen sich dafür einsetzen wird, dass das zukünftige System den Herstellern so viel Flexibilität wie möglich bei der Erreichung des Zielwerts gestattet (einschließlich der Möglichkeit, die Emissionen größerer Modelle durch Modelle mit niedrigeren CO₂-Emissionen zu kompensieren)." ⁵⁶

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

Poolbildung - Der Fall Porsche

Während den Autoherstellern weiterhin die Möglichkeit gegeben wurde, Autos mit hohem Treibstoffverbrauch zu bauen, war sich die Kommission bewusst, dass sie ein Problem mit jenen Firmen hatte, die ihre hohen Emissionen nicht "kompensieren" konnten, da sie keine Niedrigemissionsmodelle verkaufen. Porsche ist dafür das klassische Beispiel.

Im Jahr 2006 hatten Porsches Modelle einen durchschnittlichen CO₂-Ausstoß von 286g/km, deutlich mehr als diejenigen des am zweitschlechtesten abschneidenden DaimlerChrysler und über doppelt so viel wie die des Marktführers Peugeot / Citroen mit 142g CO₂/km.⁵⁷

Im Februar 2007 schrieb der Geschäftsführer von Porsche, Wendelin Wiedeking, an Dimas, um seine "tiefe Besorgnis" darüber auszudrücken, dass die Pläne der Kommission "speziell die Wettbewerbsfähigkeit von Porsche beeinträchtigen könnten." Er schrieb weiters: "Porsche ist der einzige Nischenbetrieb, der nicht Teil eines größeren Konzerns ist. Deshalb ist Porsche nicht in der Lage, die Emissionen seiner großen Modelle durch die Emissionen kleiner Modelle desselben Konzerns auszugleichen." Das könnte dazu führen, dass Porsche "höchst unfair" behandelt werde.⁵⁸

Daraufhin führte die Kommission die "Poolbildung" ein. Durch Poolbildung haben Firmen, die nur Premiumautos mit extrem hoher Leistung und extrem hohem Schadstoffausstoß verkaufen, die Möglichkeit, sich mit Firmen, die kleinere und schadstoffärmere Autos produzieren, zusammenzutun. Der Durchschnittswert beider Firmen müsste dann ein Flottenziel erfüllen, das auf dem kombinierten Fuhrpark beruht. Beamte der GD Unternehmen waren sich einig, dass "das Problem von Porsche durch Poolbildung (mit Volkswagen) behoben werden kann".⁵⁹

Porsche ist mit einem Anteil von 31% der Aktien der größte Aktionär von Volkswagen (VW), gefolgt vom deutschen Bundesland Niedersachsen mit 20,36%.

Bis vor kurzem begrenzte das "VW-Gesetz" das Stimmrecht der Aktionäre auf maximal 20%, ungeachtet der Aktienanteile. Im Oktober 2007 wurde das VW-Gesetz jedoch vom Europäischen Gerichtshof für gesetzeswidrig erklärt, da es die Freizügigkeit des Kapitals einschränkt. Diese Entwicklung bedeutet, dass Porsche seinen Anteil an VW weiter vergrößern könnte (≥50%), da sein Einfluss nicht länger beschränkt werden kann.

Wenn Porsche mit der VW-Übernahme erfolgreich ist, wird der Hersteller nicht länger auf Poolbildung angewiesen sein, sondern einfach die kleineren Modelle von VW in seinen Flottendurchschnitt integrieren.

4. Schrittweise Einführung der Strafen

Das ständige Beharren des ACEA, dass 2012 zu früh sei, brachte die Kommission schließlich dazu, eine schrittweise Einführung der Strafen über drei Jahre vorzuschlagen. Das heißt, dass Autohersteller, die die Ziele nicht rechtzeitig

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

erreichen, mit der vollen Höhe der Strafen erst ab 2015 zu rechnen haben, dem vom ACEA angepeilten Starttermin.

Selbst dann noch sind die Strafen zu niedrig; bei maximal €95/g CO₂ pro verkauftem Auto wird es für einige Hersteller billiger sein, das Bußgeld zu zahlen, als die notwendigen Änderungen in der Produktion durchzuführen. Um effektiv zu sein, müssen die Strafen höher ausfallen als die Erfüllungskosten aller Hersteller. Greenpeace empfiehlt eine Mindeststrafe von €150/g CO₂ pro Auto.

5. Ausnahmen für kleine Hersteller

Luxusautos haben eine limitierte Auflage. In Großbritannien gehören dazu der Aston Martin, der Jaguar und der Land Rover. Der Druck der Autohersteller und der britischen Regierung bewegte die Kommission dazu, ihnen einen speziellen Status zu gewähren.

Im Juli 2007 forderte Ford, der ehemalige Besitzer von Jaguar und Land Rover, eine "Nischenhersteller-Ausnahme" von der Kommission: "Ich möchte besonders auf die Notwendigkeit einer speziellen Behandlung für Nischenhersteller hinweisen. Auf nur ein bis zwei Marktsegmente spezialisierte Premiumhersteller sollten von der derzeit für 2012 anvisierten CO₂-Gesetzgebung ausgenommen sein. Sie sollen trotzdem den CO₂-Ausstoß ihrer Flotten senken, aber mit anderen Zielvorgaben. Davon betroffen sind besonders Jaguar, Land Rover, und auch Porsche." ⁶⁰

Die britische Regierung unterstützte diese Forderung. Am 4. Dezember 2007, einige Tage vor der Veröffentlichung der Vorschläge der Kommission, forderten drei britische MinisterInnen - Umweltministerin Hilary Benn, Verkehrsministerin Ruth Kelly und Handelsminister John Hutton - eine Ausnahme für alle kleineren in Großbritannien ansässigen Autohersteller. ⁶¹

3. Treibende Kräfte hinter der Autolobby

"Das Auto darf nicht zum Buhmann der Nation werden."
Angela Merkel, deutsche Kanzlerin⁶²

Schlüsselfiguren in der Autodebatte

BMW, Daimler, VW/Porsche - deutsche Autohersteller
 ACEA - Verband der Europäischen Fahrzeughersteller
 VDA - Verband der deutschen Automobilhersteller
 Deutsche Bundesregierung - vertreten durch Angela Merkel
 Günter Verheugen - Vizepräsident der Europäischen Kommission, Kommissar für Unternehmen und Industrie
 Malcolm Harbour, konservativer britischer Abgeordneter zum EP, auch Ko-Vorsitzender des Forum for the Automobile and Society und Mitglied von CARS 21
 Martin Callanan, konservativer britischer Abgeordneter zum EP

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10
 Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

Jorgo Chatzimarkakis, deutscher Abgeordneter zum EP, von der FDP, Teil der Allianz der Liberalen und Demokraten für Europa

Die Autoindustrie sieht sich selbst als eines der Zugpferde der europäischen Wirtschaft. Laut dem ACEA stellt sie in der EU 36% der Arbeitsplätze in der Fertigungsindustrie.⁶³

Die europäische Automobilindustrie wird von bedeutenden Herstellern beherrscht, die in ihrem jeweiligen Land eng ins politische und kulturelle Geschehen eingebunden sind. In Deutschland wird die Autoindustrie von den "Großen Drei", BMW, Daimler (Hersteller von Mercedes) und dem VW/Porsche-Konzern, dominiert. In Frankreich ist es PSA (Peugeot/Citroën). In Schweden sind die zwei größten Hersteller in ausländischer Hand: Volvo (gehört Ford) und Saab (gehört General Motors). In Italien dominiert Fiat und in Spanien Seat (gehört VW). Die britische Automobilindustrie ist in ausländischer Hand. Die letzte Veränderung war der Verkauf von Land Rover und Jaguar von Ford an Tata Motors 2008.⁶⁴

3.1 Die hochrangigen SympathisantInnen der deutschen Lobby

Deutschland, Frankreich und Italien haben großes politisches Gewicht in der Autodebatte. Die effektivste Autolobby in Europa, und jene mit den besten Verbindungen, existiert in Deutschland, wo ein Drittel der Menschen Luxusautos fahren und ein Siebtel der Arbeitsplätze in der Fertigungsindustrie auf die Autoindustrie entfällt.⁶⁵

Die deutsche Automobilindustrie bekommt Unterstützung von höchster politischer Stelle, so z.B. von der deutschen Kanzlerin Angela Merkel und dem Vizepräsidenten der EU-Kommission Günter Verheugen, aber auch von den deutschen Ministern für Wirtschaft, Michael Glos, und Verkehr, Wolfgang Tiefensee.

Der deutsche Ex-Kanzler Gerhard Schröder saß im Aufsichtsrat von VW. Verheugen ist ein langjähriger politischer Verbündeter von Schröder und der Autolobby, und tatsächlich war es Schröder, der sich für eine zweite Amtszeit von Verheugen als EU-Kommissar einsetzte.⁶⁶ Angela Merkel und ihre Regierung haben die Automobilindustrie durchgehend unterstützt und die Vorschläge der Kommission mehrfach scharf kritisiert.⁶⁷

Im Mai 2007 hielt Glos eine Rede auf der Abschiedsfeier für Bernd Gottschalk, den scheidenden Präsidenten des VDA, der einflussreichsten Gruppe der deutschen Autolobby. Gottschalk bedankte sich in seiner eigenen Rede bei den SympathisantInnen der deutschen Automobilindustrie, einschließlich Merkel, Verheugen und Tiefensee, für ihr "mutiges und weitblickendes" Auftreten, das "in Brüssel keinen Zweifel daran ließ, dass wir einen einzigen gemeinsamen Grenzwert für CO₂, der Klimaschutzpolitik zu Industriepolitik machen würde, nicht akzeptieren werden."⁶⁸

Gottschalks Nachfolger wurde Matthias Wissmann, ein deutscher Politiker, ehemaliger Verkehrsminister und ehemaliger Vorsitzender des Parlamentsausschusses für EU-Angelegenheiten.⁶⁹ Im April 2008 kritisierten sowohl Merkel als auch der VDA erneut die Pläne der Kommission, mit dem

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

Argument von Seiten des VDA, dass der Zeitrahmen zu knapp sei und auf 2015 verschoben werden sollte.

3.2 Sieg der deutschen Automobilindustrie im "Wirtschaftskrieg"

Die Interessen der deutschen Autoindustrie konzentrieren sich auf Autos im Premiumsegment und unterscheiden sich daher wesentlich von denen der französischen und italienischen Autohersteller, die auf kleinere leichtere Massenautos spezialisiert sind. Die deutsche Lobby ist aber so mächtig, dass ihre Position sich immer wieder durchgesetzt hat, sogar trotz der oftmaligen Beeinträchtigung französischer und italienischer Interessen.

Als die Kommission im Februar 2007 ihren Bericht veröffentlichte, sprach der Geschäftsführer von Porsche, Wendelin Wiedeking, zu den Aktionären von einem "Wirtschaftskrieg in Europa. Es sind die Franzosen und Italiener gegen die Deutschen."⁷⁰

Die Kluft zwischen den Herstellern spiegelt sich in den offiziellen Positionen ihrer Länder wider, mit Frankreich auf der einen Seite und Deutschland auf der anderen.

In den diplomatischen Streitigkeiten wird Deutschland unterstützt von der Tschechischen Republik, Ungarn, Österreich und der Slowakei, die alle Knotenpunkte der deutschen Automobilherstellung sind, sowie Schweden, das seine heimischen Hersteller unterstützt. Frankreich wird von Italien, Spanien und Rumänien unterstützt.

Der größte Streitpunkt ist die Aufteilung des EU-Ziels von 130g CO₂/km auf die Hersteller kleinerer und größerer Autos. Weitere Diskussionspunkte sind die "Neigung der Kurve" und Masse vs Fahrzeugstandfläche als Parameter.

Die "Neigung der Kurve" ist die Linie in einem Diagramm, dessen Achsen das durchschnittliche Gewicht der Flotte und den CO₂-Ausstoß darstellen, und die das Gesamtreduktionsziel für einen Hersteller angibt. Je flacher die Kurve, desto mehr Anstrengungen müssen unternommen werden, um den CO₂-Ausstoß von schwereren Autos zu verringern, je steiler die Kurve, desto weniger. Deutschland schlug deshalb eine steile Kurve vor (80-85%). Frankreich und Italien forderten eine flachere Kurve (maximal 20-30%) oder auch gar keine Neigung. Im Endeffekt setzte sich die deutsche Position durch, und der ACEA setzte sich für eine Neigung von 65-75% ein. Die Kommission entschied sich für eine Kurve mit einer Neigung von 60%.⁷¹

Dasselbe geschah in der Parameter-Diskussion; Frankreich und Italien wollten die Fahrzeugstandfläche als Parameter, Deutschland und die Schweiz die Masse. In einem internen Kommissionsdokument steht, dass Frankreich und Italien ein System bevorzugen, das auf einem Flottendurchschnittswert beruht, den jeder Hersteller einzuhalten hat, während die Deutschen ein System auf Basis von Masse und Motorleistung favorisieren.⁷²

Französische Hersteller stellten sich offen gegen die Position des ACEA für Zielvorgaben in Abhängigkeit von der Masse. Im Oktober 2007 verlautbarte die Low Carbon Vehicle Partnership (LCVP): "Der CCFA, der Französische Autohersteller-Verband, gibt an, dass die französischen Autohersteller im Rennen

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

um die Reduzierung der CO₂-Emissionen führen und ist gegen Vorschläge, die CO₂-Emissionsziele für 2012 abhängig vom Fahrzeuggewicht zu staffeln.“⁷³ Trotz der erheblichen Bedenken der französischen Industrie befürwortete der ACEA im Juli 2007 die Masse eines Autos als den geeignetsten Parameter⁷⁴. Damit hatte die deutsche Lobby wieder einmal gewonnen.

In der ersten Debatte im Umweltrat im März 2008 soll es zu "einer deutlichen Uneinigkeit zwischen Deutschland und Frankreich" gekommen sein.⁷⁵ Italien war "besonders unzufrieden mit dem Vorschlag der Kommission, der die Forderungen des Umweltrates aus dem Abschlussbericht seiner Tagung vom Juni 2007 im Wesentlichen missachtet. Besonders im Hinblick auf die Umweltkriterien ist die Einführung von nach Fahrzeugmasse gestaffelten Zielwerten mit dem Verursacherprinzip unvereinbar, das im Vertrag festgeschrieben ist und der einzige Weg zu einer effektiven Emissionsreduktionspolitik ist."⁷⁶

In der Debatte kritisierte die deutsche Regierung erneut die von der Kommission vorgeschlagenen Bußgelder bei Nichterfüllung. Die Kommission hatte ein Bußgeld von €20 pro Auto für jedes zusätzliche Gramm CO₂/km für 2012 vorgeschlagen, das sich bis 2015 auf €95 g/km erhöhen sollte.⁷⁷

Der ACEA hatte die Höhe der von der Kommission vorgeschlagenen Bußgelder bereits früher als "übertrieben und unverhältnismäßig" bezeichnet.⁷⁸ Matthias Machnig, der deutsche Umweltstaatssekretär, erklärte gegenüber den anderen Umweltministern: "Wir müssen die Höhe der Strafen überdenken. Alle Gruppen müssen die Last tragen."⁷⁹

Der französische Umweltminister Jean-Louis Borloo erwiderte, dass "die Einstellung, dass die schwersten und leistungsstärksten Autos ein internationales Recht haben, mehr Schadstoffe als andere auszustoßen, schwer aufrechtzuerhalten" sei.⁸⁰

Es ist jedoch wahrscheinlich, dass über Borloos Kopf hinweg eine Einigung zwischen Frankreich und Deutschland erzielt werden wird. Im März 2008 hatten sich die deutsche Kanzlerin Merkel und der französische Präsident Sarkozy darauf geeinigt, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, die eine bilaterale Einigung zur Kraftstoffeffizienzgesetzgebung erzielen sollte.⁸¹

3.3 "Demontage" der Vorschläge der Kommission

Einzelne der Autolobby nahe stehende MdEP beeinflussen auch aktiv die Kraftstoffeffizienzpolitik der Kommission. Zwei Berichte, die von der Autolobby nahe stehenden MdEP durch das Europaparlament gebracht wurden, sahen die Verzögerung des Umsetzungsdatums und einen höheren g/km-Grenzwert vor.

Der konservative britische Europaparlamentarier Malcolm Harbour ist Ko-Vorsitzender des Forum for the Automobile and Society und ein Mitglied von CARS 21. Er musste im Europaparlament dementieren, dass er ein "Lobbyist für die Automobilindustrie" ist.⁸² Anfang 2008 sagte er: "Wir werden uns für einen Kompromiss einsetzen, der die CO₂-Emissionen von Neuwagen senkt, aber die Automobilindustrie nicht schädigt."⁸³

Laut einem kürzlich in The Independent erschienenen Artikel hat Harbour seit 2004 18 Autos geliehen bekommen, Grand Prix-Rennen besucht und Geländefahrstunden bekommen - alles freundlicherweise von der Autoindustrie zur Verfügung gestellt.

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

Ein weiterer britischer der Autolobby nahestehender MdEP, der Konservative Martin Callanan, akzeptierte von Ford einen Rabatt beim Kauf eines Neuwagens.⁸⁴

2007 brachte Callanan gemeinsam mit dem britischen MdEP Chris Davies (Liberaldemokrat) einen Abänderungsantrag zum Bericht zur "Strategie der Gemeinschaft zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten gewerblichen Fahrzeugen" ein, der vorsah, sowohl die Umsetzung bis 2015 zu verzögern als auch den Grenzwert auf 125g CO₂/km hinaufzusetzen.⁸⁵ KritikerInnen wiesen darauf hin, dass der Abänderungsantrag schlimmer als der ursprüngliche Vorschlag der Kommission von 130g /km bis 2012 war.⁸⁶ Grüne MdEP nannten die Aktion "desaströs".⁸⁷

Ein weiterer wichtiger Sympathisant der Autolobby ist der liberale deutsche Europaparlamentarier Jorgo Chatzimarkakis, der die Reaktion des Europaparlaments auf den Bericht von CARS 21 anführte. Chatzimarkakis teilt größtenteils die Ansichten des in Deutschland mächtigen VDA.

Chatzimarkakis hat öffentlich von der "Demontage" der Kommissionsvorschläge gesprochen⁸⁸, und genau das tat auch ein von ihm aus Eigeninitiative eingebrachter Bericht. Darin erinnerte er "die Kommission an die Tatsache, dass die Entwicklung neuer Personenkraftwagentypen etwa 5-7 Jahre dauert" und deshalb obligatorische Ziele nicht vor 2015 eingeführt werden könnten.

Die entscheidende Argumentation in seinem Bericht ist, dass "ein durchschnittlicher Zielwert von 120g CO₂/km an CO₂-Emissionen für neue Personenkraftwagen ab 2015 zwar durch Fahrzeugtechnologie allein erreichbar sein sollte, ein Ziel von 135g CO₂/km jedoch realistisch ist".⁸⁹ Dieses Ziel gab der Autoindustrie drei zusätzliche Jahre und 5g CO₂/km mehr Spielraum als der ursprüngliche Kommissionsvorschlag. Mit der "Demontage" der Vorschläge nahm Chatzimarkakis dieselbe Position ein wie vor ihm der ACEA.

Werner Langen, der für den Beitrag des Industrieausschusses zur Parlamentsabstimmung über den Gesetzesvorschlag verantwortliche Europaparlamentarier, hat energisch für einen Aufschub bis 2015 argumentiert. Er schlug auch eine Absenkung der Bußgelder auf maximal €40 pro Gramm pro Auto ab 2015 vor.⁹⁰

3.4 Wir können nicht Blau zu Grün machen

Auf den wachsenden Druck von Seiten der Politik und der KonsumentInnen zur Verringerung der CO₂-Emissionen haben die Autohersteller mit der Strategie reagiert, "Öko-Modelle" und "Öko-Versionen" von traditionellen Modellen herauszubringen und zu vermarkten und gleichzeitig die Gesetzgebung zur Kraftstoffeffizienz zu bekämpfen und weiterhin große leistungsstarke Autos mit hohem Schadstoffausstoß zu bauen.

Die schizophrene Natur dieser "Grünfärber"-Offensive blieb BeobachterInnen nicht verborgen. The Economist schreibt: "Im Moment versucht die Autoindustrie beides zugleich: Sie kämpft erbittert gegen das Ziel der Europäischen Kommission... Doch gleichzeitig präsentiert sie sich als grün und brüstet sich mit neuen kraftstoffsparenden Technologien."⁹¹

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10
Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

Auf der Frankfurter Automesse konnte man "Öko-Drinks" an der "Biokraftstoff-Bar" bestellen, bei der Präsentation eines neuen Mercedes-Modells zusehen, die von einem Tanz von "Fluss- und Baumgeistern" begleitet wurde, die ein aus Zweigen und Blättern gebautes Auto trugen, und bei der Präsentation des rein elektrischen Opel Flextram "Bionade" trinken.⁹²

Auf der Genfer Automesse 2008 errechnete Greenpeace, dass der Durchschnittsemissionswert der ausgestellten Autos beachtliche 201g CO₂/km betrug.⁹³ Das hielt die Automobilindustrie jedoch nicht davon ab, sich eifrig in einem neuen grünen Licht darzustellen.

Sowohl BMW als auch Mercedes-Benz hatten Hybridautos ausgestellt und BMW prahlte mit seinem "Efficient Dynamics"-System.⁹⁴ Trotz der grünen Rhetorik gibt der Verkaufs- und Marketingleiter von BMW, Stefan Krause, zu: "Wir können nicht das Blau aus BMW nehmen und zu Grün machen."⁹⁵

BMW pumpt unter dem Schlagwort "Die ultimative Fahrmaschine" weiterhin Millionen Euro in Hochleistungsbenzinmotoren. So wie auch Mercedes, baut der Hersteller weiterhin Autos, die größer als die Vorgängermodelle sind und immer noch leistungstärkere Motoren haben. Mercedes bietet von allen seinen Modellen eine Turbo-Version an.⁹⁶

Das neueste Modell von Mercedes hat einen Schadstoffausstoß von 330g CO₂/km.⁹⁷ Damit wird der aktuelle Kommissionsvorschlag um 220g überschritten - dieses Auto gehört in ein Museum, nicht auf die Straße!

3.5 Autoindustrie "reagiert nicht auf öffentlichen Stimmungswandel"

Im April 2008 bemerkte Global Insight, eine der weltweit angesehensten Prognosefirmen: "Obwohl es für Europas Premiumautohersteller lebenswichtig ist, auf den öffentlichen Stimmungswandel und die immer strengeren Gesetzaufgaben zu reagieren, gibt es noch kaum konkrete Hinweise auf grundlegende Veränderungen im Design und der Produktphilosophie."

Trotz der Tatsache, dass beispielsweise die Verkaufszahlen von VWs "BlueMotion"-Serie so hoch waren, dass die Firma die Lieferungen einschränken musste,⁹⁸ plant GF Martin Winterkorn die Aufnahme von Geländewagen, Pickups und Minivans in die VW-Produktpalette. In einem Interview mit Winterkorn kommentierte Der Spiegel: "Wenn wir böse wären, würden wir sagen: Sie wollen eigentlich so weitermachen wie bisher mit noch mehr PS und Zylindern. Als Alibi gibt es in jeder Modellreihe dann aber eine umweltfreundliche Blue-Motion-Variante."⁹⁹

Doch die Autohersteller werden auf lange Sicht nicht wettbewerbsfähig bleiben, indem sie sich ein grünes Mäntelchen umhängen und unter diesem Deckmantel weitermachen wie bisher.

Die Marktchancen für die Autoindustrie liegen global gesehen in kraftstoffsparenden Fahrzeugen. Gesättigte Märkte werden immer stärker durch "vernünftige" Kaufentscheidungen und legislative Zwänge bestimmt und aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus besteht auch in Wachstumsmärkten Nachfrage nach Niedrigverbrauchsautos.

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

Laut The Economist "ist das grüne Geschäft für BMW, Mercedes, Audi und Porsche ein größeres Problem. Sie loten alle Möglichkeiten aus – Porsche baut sogar eine Hybridversion seines unverschämt schnellen Geländewagens Cayenne – , doch in Zukunft werden sie vielleicht einfach kleinere, weniger starke Autos bauen müssen." ¹⁰⁰

Schlussfolgerung

Die Klimakrise erfordert schnelles Handeln. Trotzdem haben sich die Entscheidungsträger der Europäischen Union bisher von einem der größten Verursacher der Klimakrise - der Autoindustrie, und insbesondere den deutschen Autoherstellern - beeinflussen lassen. Wenn sie sich nicht durchsetzen, riskiert Europa, seine Emissionsreduktionsziele für 2020 zu verfehlen.

Eine gemeinsame Offensive der Automobilindustrie, die durch hochrangige PolitikerInnen unterstützt wurde, führte zur Übernahme vieler Positionen der Autolobby, als die Kommission im Dezember 2007 ihren Gesetzesvorschlag veröffentlichte; darunter der "integrierte Ansatz" und das Gewicht als Parameter. Die "3-D"- PR-Kampagne und die "Teile und herrsche"-Kampagne hatten sich bezahlt gemacht.

Genau wie vom ACEA und der deutschen Automobilindustrie gewünscht, schlug die Kommission vor, dass spezifische CO₂-Reduktionsziele anhand der Masse eines Autos und nicht anhand seiner Größe ermittelt werden sollten. Dadurch verringert sich das mögliche Ausmaß von Effizienzsteigerungen; Gewichtssteigerungen trugen wesentlich Schuld am Scheitern der Autoindustrie bei der Senkung der CO₂-Emissionen.

Dieser abgeschwächte Vorschlag reichte der Autoindustrie noch immer nicht. Sie kämpfen weiterhin gegen den Gesetzesvorschlag.

Doch noch ist nicht alles verloren. MdEP und RegierungsministerInnen haben noch eine Chance, sich gegen die Lobby zu behaupten und zu zeigen, dass sie wirklich die Führungsrolle im Kampf gegen den Klimawandel einnehmen, die ihrer Rhetorik entspricht. Diesen Herbst können sie gegen die verwässerte Gesetzgebung stimmen und sich gegen die von der Autolobby und ihren irreführenden SympathisantInnen propagierten veralteten Methoden zur Wehr setzen.

Um eine signifikante Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu erreichen, muss die EU-Vorschrift:

- eine obligatorische Reduktion des durchschnittlichen CO₂-Ausstoßes von Neuwagen auf 120g CO₂/km bis 2012 und 80g CO₂/km bis 2020 mit ständig verschärften Zielvorgaben enthalten;

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

- die Anreize für ein geringeres Gewicht der Autos verstärken, indem die Fahrzeugstandfläche und nicht die Masse als Parameter dient;
- Verstöße gegen die Verordnung durch die Festsetzung von Flottengrenzwerten für jeden Hersteller unterbinden, an die Mindestsanktionen von €150 pro Gramm über dem Grenzwert pro verkauftem Auto geknüpft sind;
- CO₂-Emissionsgrenzwerte für jeden Autotyp festsetzen, die durch die Typzulassungsverordnung der EU, welche Autos mit sehr hohem Schadstoffausstoß verbietet, durchgesetzt werden.³

³ Nur typgenehmigte Fahrzeuge dürfen am Binnenmarkt verkauft werden. Um die Typgenehmigung zu erhalten, müssen sie den EU-Bestimmungen, die in einer Reihe von Verordnungen dargelegt sind, entsprechen. Hersteller müssen bei ihrer nationalen Behörde formal um die Typgenehmigung ansuchen. <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/regulatoryframework.htm>

Der Bericht "Klimaschutz unter den Rädern" wurde vom englischen Bericht „Driving Climate Change“ von Frau Barbara Ranzenhofer ins Deutsche übersetzt. Es wird darauf hingewiesen, dass auch Zitate aus dem Englischen möglichst wörtlich übersetzt worden sind.

Literaturhinweis

¹ Barosso, J. 2008. Building a global low-carbon economy, 23rd January 2008

² European Environment Agency. 2008. Climate for a transport change.
http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2008_1/en/EEA_report_1_2008_TER_M.PDF

³ The Economist. 2007. The big-car problem. 22nd February 2007. Accessed via private subscription.

⁴ The Economist. 2007. The big-car problem. 22nd February 2007. Accessed via private subscription.

⁵ Naughton, K. 2008. Honey, I Shrank The Car. Newsweek, 14th March 2008. Available via <http://www.newsweek.com/id/123068/output/print>

⁶ Vlastic, B. 2008. As Gas Costs Soar, Buyers Are Flocking to Small Cars. New York Times, 2nd May 2008. Available via
http://www.nytimes.com/2008/05/02/business/02auto.html?_r=1&sq=As%20Gas%20Costs%20Soar,%20Buyers%20Are%20Flocking%20to%20Small%20Cars&st=nyt&adxnnl=1&oref=slogin&scp=1&adxnnlx=1210709006-lyh9bxQCYB8xLyaMh+a6EA

⁷ The Economist. 2008. Losing their vrrrooom? Smaller Cars and greener consumers threaten Europe's most impressive industrial machine. 22nd February 2007. Accessed via private subscription.

⁸ European Union (EU). 2008. MEMO/07/597: Questions and answers on the proposed regulation to reduce CO2 emissions from cars. 19 December 2007. Available via

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/07/597&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

⁹ The model developed by the FIA member ADAC is based on extensive data research on existing vehicle fleets registered between 2001 and 2006. It extrapolates the information to develop market evolution scenarios. The model examines the effect of different factors such as the share of different fuel types, consumer demand patterns and technological developments on the average fleet emissions in 2012. See Fédération Internationale de l'Automobile (FIA).2008.
<http://www.fiabrussels.com>.

¹⁰ HM Treasury (British economics and finance ministry). 2008. The King Review of low-carbon cars. Part I: the potential for CO2 reduction. October 2007.
http://www.hm-treasury.gov.uk./media/9/5/pbr_csr07_king840.pdf

¹¹ West Midlands in Europe. 2008. Presentation by Julia King: The King Review: Low Carbon Cars. 28 April 2008.
http://www.westmidlandsineurope.org/public_docs/Professor_Julia_King.pdf

¹² European Commission. 2008. Commission proposal to limit the CO2 emissions from cars to help fight climate change, reduce fuel costs and increase European competitiveness. IP/07/1965 19th December 2007.

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/07/1965>

¹³ Telephone Conversation with leading analyst, December 2007

¹⁴ Rowell, A. 2002. Greenwash, in Lubbers, E (ed). Battling Big Business - Countering Greenwash, Infiltration and other Forms of Corporate Bullying, Common Courage Press, p21-2

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

¹⁵ Rowell, A. 2002. in Lubbers, E. (ed). Battling Big Business - Countering Greenwash, Infiltration and other Forms of Corporate Bullying. Common Courage Press, Monroe. p21-2.

¹⁶ Power, S. 2008 Auto Industry focuses on States. Wall Street Journal, 5th May 2008, p.A4. Accessed via private subscription.

¹⁷ Marchionne, S. 2006. Proposals for CO2 Legislation in the Framework of Discussions on Pollutant Emissions, Letter to G. Verheugen, 15th May 2006

¹⁸ Hodac, I. 2006. Documents in respect of meetings with any representative of certain organizations and companies, at which CO2 emissions are discussed. Letter to Stavros Dimas, 6th November 2006.

¹⁹ European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). 2008. European Car Industry opposes recent statements of Environment Commissioner Stavros Dimas regarding CO2 Commitment. 5th November 2004. http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/global_warming_european_car_industry_opposes_recent_statement_of_environment/

²⁰ Transport & Environment. 2008. Car industry failing on climate pledge. 19th of April, 2006. Available via <http://www.transportenvironment.org/Article185.html>

²¹ Mason, J. 2007. German carmakers lag France, Italy in CO2 cuts: group. Reuters 15 Nov 2007.

Available via <http://www.reuters.com/article/environmentNews/idUSL154215020071115?sp=true> 27 Dec 2007.

²² European Council, June 1996. Available at: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=PRES/96/188&format=HTML&aged=1&language=EN&guiLanguage=en>

²³ European Commission Recommendation, 1999: (1999/125/EC). Available at <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/99125/en.pdf>

²⁴ Handelsblatt. 2008. Strengere CO2-Vorschriften kommen offenbar später. 11th May 2008. Available via http://www.handelsblatt.com/news/_pv/_p/200051/_t/ft/_b/1428717/default.aspx/index.html

²⁵ Pischetsrieder. B, 2004, Letter to Vice-President Verheugen & Commissioner Dimas, 10th December 2004

²⁶ European Report. 1991. Motor industry: ACEA wants 10% cut in CO2 emissions and more effective recycling. 14th December 1991.

²⁷ European Report. 1991. Motor industry: ACEA wants 10% cut in CO2 emissions and more effective recycling. 14th December 1991.

²⁸ The Economist, 2008, Collision course - New European Union emission rules are bad news for Germany's carmakers, 19th December 2007. Accessed via private subscription.

²⁹ The Engineer. 2008. Off target: the UK must double the pace of its annual emissions reductions to meet targets. 2nd April 2004, p9. Accessed via private subscription.

³⁰ The Engineer. 2008. Off target: the UK must double the pace of its annual emissions reductions to meet targets. 2nd April 2004, p9. Accessed via private subscription.

³¹ European Commission. 2006. Mr Sergio Marchionne - CEO Fiat, Incoming President, ACEA - Briefing for Vice President Verheugen, 27th February 2006

³² Hodac, I. 2006. European Climate Change Programme and Integrated Approach to CO2 Emissions from Cars, Brussels, 31st July 2006. E-Mail to Georgette Lalès (DG Enterprise)&Jos Delbeke (DG Environment)

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

³³ Lücke, K. 2006. ACEA Comments Following 5th Meeting of ECCP2 Group on CO2/ Cars, 26th September 2006. E-Mail to Reinhard Schulte-Braucks (DG Enterprise, head of Automotive Industry Unit)&Marianne Klingbeil (DG Environment)

³⁴ European Commission. 2008. CARS 21 - A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century, Final Report, 12th December 2005. Available via <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

1de Saint-Seine, S. 2008. EU urged to change rules; Panel wants less red tape, more freedom on how to comply, Automotive News Europe, 31st October 2005, p1. Accessed via private subscription.

³⁵ CARS 21. 2008. EU car industry: Commission announces initiatives to boost competitiveness, 13th January 2005. Available via <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/05/31&format=PDF&aged=1&language=EN&guiLanguage=en>

³⁶ CARS 21. 2005. EU car industry: Commission announces initiatives to boost competitiveness, 13th January 2005; Available via <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/05/31&format=PDF&aged=1&language=EN&guiLanguage=en>

Deutsche Version unter:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/05/31&format=PDF&aged=1&language=DE&guiLanguage=de>

³⁷ European Parliament. 2008. Malcolm Harbour homepage. Available via <http://www.europarl.europa.eu/members/expert/alphaOrder/view.do?language=EN&id=4538>

³⁸ The Forum for the Automobile and Society. 2008.

<http://www.autoandsociety.com/> and

<http://www.autoandsociety.com/political.php>

³⁹ Davis, E. 2008. EU's Verheugen, competition officials to clash over car sector reforms. AFX. 13th January, 2005 <http://www.euractiv.com/en/transport/eu-carmakers-square-critics-parliament/article-145384>

⁴⁰ Verheugen, G. 2008. Competitive Automotive Regulatory Framework: Has the EU Delivered it? Forum for the Automobile and Society, 26th February 2008.

Available via

http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/document.cfm?action=display&doc_id=664&userservice_id=1

⁴¹ UK Auto Industry. 2007. Dimas plans to legislate for average 120 gm/km car CO2 limit, 17th January. Available via http://www.autoindustry.co.uk/news/day-15_1_2007#15-01-07_14

⁴² Gottschalk, Prof. Dr. B. 2007. Letter to Günter Verheugen, 17th January 2007

⁴³ Marchionne, S. 2007. Letter to G. J. Barroso, 21st January 2007

⁴⁴ Lücke, K. 2007. DG ENVI Goes Beyond 120g, 25th January 2007. E-Mail to Andreas Veispak (DG Enterprise)

⁴⁵ Unnamed Commission Insider. 2008. Telephone Conversation with Andy Rowell,

⁴⁶ Overmeyer, F. 2007. ECMT Report on Cutting Transport CO2 Emissions, Internationaler Kontext, 27th January 2007. E-Mail to Reinhard Schulte-Braucks (DG Enterprise, head of Automotive Industry Unit)

⁴⁷ Taylor, P. 2008. EU agrees steep fines to cut car CO2 from 2012. Reuters 19th December, 2007.

Available via

<http://www.reuters.com/article/environmentNews/idUSL1973383820071219>

⁴⁸ Handelsblatt. 2008. Strengere CO2-Vorschriften kommen offenbar später. 11th May 2008. Available via

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

http://www.handelsblatt.com/news/_pv/_p/200051/_t/ft/_b/1428717/default.aspx/index.html

⁴⁹ European Union. 2008. Commission plans legislative framework to ensure the EU meets its target for cutting CO2 emissions from cars. 7th February 2007.

Available via

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/07/155&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

⁵⁰ European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). 2007. Proposed CO2 emission targets are arbitrary and too severe. 7th February 2007. Available via http://www.acea.be/images/uploads/pr/Co2Feb07-Press_Statement_EN_-PDF.pdf

⁵¹ European Commission. 2007. Meeting of Vice-President Verheugen with Sergio Marchionne, President of ACEA, 21st February 2007

⁵² Transport & Environment 2007. Danger ahead - Why weight-based CO2 standards will make Europe's car fleet dirtier and less safe, December 2007

⁵³ Transport & Environment 2007. Danger ahead - Why weight-based CO2 standards will make Europe's car fleet dirtier and less safe, December 2007

⁵⁴ Just-auto.com. 2008. UK: Debate rages on structure of CO2 limits, 13th November 2007. Accessed via private subscription

⁵⁵ Commission of the European Communities. 2007. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council - Setting Emission Performance Standards for New Passenger Cars as Part of the Community's Integrated Approach to Reduce CO2 Emissions from Light-Duty Vehicles, 19th December.

⁵⁶ European Commission. 2007. Meeting with Mr. Ivan Hodac, Briefing for VP Verheugen, 5th September 2007

⁵⁷ European Commission. 2007. Meeting With Lewis Booth - Executive Vice President, Ford Motor Company, Briefing for VP Verheugen, 17th July 2007

⁵⁸ Wiedeking, W. 2007. CO2 Strategy - Specific Situation of Porsche AG, 2nd February 2007

⁵⁹ European Commission. 2007. Meeting with Mr. Lewis Booth - Executive Vice President, Ford Motor Company - Chairman of Ford Europe, 9th October 2007.

⁶⁰ Booth, L., 2008. CO2 Legislation - Niche Producer Exemption, 27th July 2007

⁶¹ Power, S., 2008. UK cites Ford brands in emissions appeal, The Wall Street Journal, 14th December 2008, p1. Accessed via private subscription.

⁶² Just-auto. 2008. VDA president criticises EC plans on CO2, 2nd April 2008. Accessed via private subscription.

⁶³ European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). 2008. Employment.

Note: Figures are from 2004. Available via

http://www.acea.be/images/uploads/EMPLOYMENT_2004.pdf

⁶⁴ BBC News. 2008. Tata buys Jaguar in £1.15bn deal, 26th March 2008. Available via

<http://news.bbc.co.uk/1/hi/business/7313380.stm>

⁶⁵ The Economist. 2008. Losing their vrrrooom? Smaller Cars and greener consumers threaten Europe's most impressive industrial machine. 22nd February 2007. Accessed via private subscription.

⁶⁶ T& E Bulletin. 2008. VW links raise German concerns. February 2005. Available via

www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid:332,

Deutsche Welle. 2008. Schröder Wants Verheugen to Remain EU Commissioner, 28th June 2004. Available via <http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,1249166,00.html>

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

BBC News. 2008. Schroeder suffers election rout. 14th June 2004. Available via <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/3805349.stm>

T& E Bulletin. 2008. VW links raise German concerns. February 2005. Available via www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid:332,

⁶⁷ Herald Sun. 2008. German auto makers slam proposed EU fines. 20th December 2007. Available via <http://www.news.com.au/heraldsun/story/0,21985,22952677-5005961,00.html>,

Reuters. 2008. German calls EU CO2 proposals "wrong", "harmful". 19th December 2007, Available via <http://uk.reuters.com/article/oilRpt/idUKBAT00200120071219>

Reuters. 2008. FACTBOX: Reactions to EU car CO2 reduction plan. 19th December 2007. Available via <http://uk.reuters.com/article/worldNews/idUKL1915198720071219>,

AFX News Limited. 2008. Germany's Glos says EU's CO2 reduction plans for cars may cost industry billions. 20th December 2007. <http://www.forbes.com/markets/feeds/afx/2007/12/20/afx4460873.html>

⁶⁸ Hutton, R. 2007. Emissions row divides carmakers, Sunday Times, 18th March 2007, Business; P6

⁶⁹ VDA, 2008. VDA President Prof. Bernd Gottschalk appointed member of honor, New VDA President takes office as the EU seeks a compromise on CO2, Press Release. 23rd May 2007, Available via <http://74.125.39.104/search?q=cache:i1eEFWA3EGwJ:www.vda.de/en/aktuell/presse/index.html+%22VDA+President+Prof.+Bernd+Gottschalk+appointed+member+of+honor%22&hl=de&ct=clnk&cd=1&gl=de>,

VDA, 2008, Matthias Wissmann unanimously elected VDA President by VDA Managing Board, Press Release. 26th March 2007. Available via <http://74.125.39.104/search?q=cache:i1eEFWA3EGwJ:www.vda.de/en/aktuell/presse/index.html+%22VDA+President+Prof.+Bernd+Gottschalk+appointed+member+of+honor%22&hl=de&ct=clnk&cd=1&gl=de>

⁷⁰ Bilefsky, D. 2008. Europe Compromises With Automakers on Carbon Limits. New York Times, 7th February 2007. Available via <http://www.nytimes.com/2007/02/07/business/worldbusiness/07carbon.html?ex=1328504400&en=8319c2aa350f6ead&ei=5088&partner=rssnyt&emc=rss>

⁷¹ European Commission. 2008 Meeting with Dieter Zetsche, Briefing for VP Verheugen, 17th October 2007.

Low Carbon Vehicle Partnership (LCVP). 2008. European Council debates cars and CO2- focus on burden sharing between large and small car makers, 5th March 2008. Available via <http://www.lowcvp.org.uk/news/884/european-council-debates-cars-and-co2--focus-on-burden-sharing-between-large-and-small-car-makers/>

⁷² European Commission. 2008. Meeting with Dieter Zetsche, Briefing for VP Verheugen, 17th October 2007.

⁷³Low Carbon Vehicle Partnership (LCVP). 2008. French car industry breaks ranks on EU CO2 target. 16th October 2007. Available via <http://www.lowcvp.org.uk/news/744/french-car-industry-breaks-ranks-on-eu-co2-targets/>

⁷⁴ European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). 2008. ACEA Answer to Commission Consultation on CO2/ Cars Communication, 13th July 2007. Available via

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/doc_contrib/acea_en.pdf

⁷⁵ Euractiv. 2008. EU governments clash on car CO2 plans, 4th March 2008.

Available via

<http://www.euractiv.com/en/transport/eu-governments-clash-car-co2-plans/article-170716>

Deutsche Version unter:

<http://www.euractiv.com/de/verkehr/eu-regierungen-uneinig-co2-plane-autos/article-170724>

⁷⁶ Council of the European Union. 2008. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council setting emission performance standards for new passenger cars as part of the Community's integrated approach to reduce CO2 emissions from light-duty vehicles, 29th February 2008. Available via

<http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/08/st07/st07027.en08.pdf>

⁷⁷ BBC News. 2008. German ire at EU fine on car CO2. 19th December 2007.

Available via

<http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/7151862.stm>

⁷⁸ European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). 2008. CO2 legislation must reflect car production cycles, 26th February 2008. Available via

http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/co2_legislation_must_reflect_car_production_cycles/

⁷⁹ Ennis, D. 2008. France, Germany draw battle lines on car emissions. Reuters, 3rd March 2008. Available via

<http://uk.reuters.com/article/environmentNews/idUKL0354377420080303>

⁸⁰ European Report. 2008. Environment Council: Ministers Differ On Vehicle Co2 Emissions, 5th March 2008. Accessed via private subscription.

⁸¹ Deutsche Welle. 2008. Merkel, Sarkozy seek common ground on controversial issues. 3rd March 2008. <http://www.dw-world.de/dw/article/0,1432,3162142,00.html>

⁸² Harbour, M. 2007. Community Strategy to reduce CO2 emissions from passenger cars and light-commercial vehicles (debate), 22nd October 2007

⁸³ Mayer, B & McVeigh, P. 2008. EU politicians promise to fight tougher car CO2 rules, Automotive News Europe, 7th January 2008, p4. Accessed via private subscription.

⁸⁴ Rowell, A. 2008. British MEPs took gifts from firms they are meant to regulate. The Independent, 11th May 2008. Available via

<http://www.independent.co.uk/news/uk/politics/british-meps-took-gifts-from-firms-they-are-meant-to-regulate-825919.html>

⁸⁵ European Parliament: Committee on the Environment, Public Health and Food Safety. 2008. Draft Report on the Community Strategy to reduce CO2 emissions from passenger cars and light-commercial vehicles, 8th June 2007. Available via http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/pr/670/670834/670834en.pdf,

European Commission, 2007, Meeting with Dieter Zetsche, Briefing for VP Verheugen, 17th October 2007.

http://www.europarl.europa.eu/sce/data/amend_motions_texts/doc/P6_AMA%282007%290343%28042-042%29_EN.doc

⁸⁶ The Greens/European Free Alliance, October 2007. Putting the brakes on climate change; based on Öko-Institut, July 2007. Kurzgutachten zu den CO2-Minderungspotenzialen der auf EU-Ebene diskutierten Grenzwertvorschläge für neu zugelassene Pkw. Available via

<http://www.greens-efa.org/cms/topics/dokbin/201/201906.pdf>

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

⁸⁷ Rowell, A. 2008. British MEPs took gifts from firms they are meant to regulate. The Independent , 11th May 2008. Available via <http://www.independent.co.uk/news/uk/politics/british-meps-took-gifts-from-firms-they-are-meant-to-regulate-825919.html>

⁸⁸ Chatzi News. 2007. 30th January 2007, YouTube, Accessed April 08. The video has now been removed. <http://www.youtube.com/watch?v=tX-i3Ku0Jbk>

⁸⁹ European Parliament: Committee on Industry, Research and Energy. 2008. Draft Report on CARS 21: A Competitive Automotive Regulatory Framework (2007/2120(INI)). 16th July 2007. Available via <http://jorgo-chatzimarkakis.english.org.liberale.de/sitefiles/downloads/1153/673406en.pdf?PHPSESSID=4b1d692860f8493f2b4b9a8432dad49d>

⁹⁰ European Parliament: Committee on Industry, Research and Energy. 2008. Draft Report on CARS 21: A Competitive Automotive Regulatory Framework (2007/2120(INI)). 16th July 2007. Available via <http://jorgo-chatzimarkakis.english.org.liberale.de/sitefiles/downloads/1153/673406en.pdf?PHPSESSID=4b1d692860f8493f2b4b9a8432dad49d>

⁹¹ The Economist. 2007. The road ahead, The bullish mood in Frankfurt belies an uncertain future for the car giants. 13th September 2007. Accessed via private subscription.

⁹² Gow, D. 2008. Car firms put power before need to go lean and. The Guardian, 12th September 2007. Available via <http://www.guardian.co.uk/business/2007/sep/12/europeanunion.germany>

⁹³ Greenpeace. 2008. CO2 Emissions at the Geneva Motor Show. 14th March 2008 <http://www.greenpeace.org/international/press/reports/co2-emissions-at-geneva-show>

⁹⁴ Franey, J. 2008. BMW will debut fuel-efficient X5 SUV. Automotive News Europe, 3rd March 2008, p18. Available via <http://www.autonews.com/assets/PDF/CA40278229.PDF>

⁹⁵ Kurylko, D. 2008. BMW: We may need a 'green' brand; Separate brand would preserve performance image. Automotive News, 21st January 2008. Available via http://autonewsservice.org/021308/at_an_012108.htm, Automotive News. 2008. Fresh heir: To turn green, must BMW create brand? 24th March 2008, p58.

Accessed via private subscription.

⁹⁶ The Economist, 2007, Collision course - New European Union emission rules are bad news for Germany's carmakers, 20th December 2007; Auto Express. 2007. BMW X6 3.0d - It's BMW's most radical new model of the decade - and Auto Express has driven it first! November 2007

⁹⁷ The Economist, 2007, Collision course - New European Union emission rules are bad news for Germany's carmakers, 20th December 2007; Auto Express. 2007. BMW X6 3.0d - It's BMW's most radical new model of the decade - and Auto Express has driven it first! November 2007

⁹⁸ Barker, P. 2008. Exclusive: VW restricts supply of Bluemotion range. BusinessCar, 16th April.

Available via <http://www.businesscar.co.uk/story.asp?storycode=2819§ioncode=1>

⁹⁹ Spiegel Online. 2008. A Q&A with VW CEO Martin Winterkorn. 7th March 2007. Available via http://www.businessweek.com/globalbiz/content/mar2007/gb20070307_569793.htm

Deutsche Version verfügbar unter:

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

<http://wissen.spiegel.de/wissen/dokument/88/86/dokument.html?titel=%22Solle+n+wir+alle+Trabi+fahren%3F%22&id=50746888&top=SPIEGEL&suchbegriff=winterkorn&quellen=&vl=0>

¹⁰⁰ The Economist. 2007. The road ahead. 13th September 2007. Accessed via private subscription.

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

1100 Wien, Fernkorngasse 10

Tel: (+43 1) 545 45 80, Fax: (+43 1) 545 45 88, Email: service@greenpeace.at

GREENPEACE

www.greenpeace.at