

# 德国快讯

2015 年第 18 期 · 总第 642 期

同济大学德国学术中心·德国问题研究所·《德国研究》编辑部

---

## 本期主要信息

### 政治动态：难民危机

- | 德国“难民峰会”达成协议，联邦出资 40 亿欧元
- | 每个州应该接纳多少名难民？——德国的难民分配争端
- | “我希望欧洲经受住这次考验”——默克尔的政府声明
- | 欧盟启动针对德国等成员国的违法调查
- | 欧盟特别峰会强行通过 12 万难民分配方案

### 经济纵横：大众危机

- | 大众汽车尾气排放事件事实梳理
- | 顶尖经济学家就“大众危机”发出警告

\*\*\*\*\*

**热点透析：**大众丑闻在全球引起德国形象滑坡

### 德国“难民峰会”达成协议，联邦出资 40 亿欧元

《时代周报》网络版 9 月 25 日报道 面对难民危机，德国联邦政府和联邦州政府就分摊成本和新的管理措施等达成了一致意见。这是联邦总理默克尔在总理府举行的难民峰会后宣布的。联邦向联邦州按每位难民每月 670 欧元的标准提供资助，资助时限从登记的第一天开始计算，终止于至避难程序结束之日。以 80 万难民计，德国联邦政府将为此支出 35 亿欧元，其中包括为无陪伴的未成年人提供的 3.5 亿欧元。总理说，联邦政府将由此承担避难申请程序耗费时日 and 申请人数众多的风险。

峰会的决议长达 10 页，其内容还包括：联邦出资 5 亿欧元建设安置处。联邦最终向各联邦州提供 40 亿欧元。

内阁计划于下周二召开咨询会，新的法律将在未来的几周内交由联邦议院和联邦参议院表决，希望能在 11 月 1 日生效。“对于地方来说，今天是一个好日子，”默克尔说。

为了加速避难申请处理程序，峰会决定把阿尔巴尼亚、黑山和科索沃宣布为所谓的“安全来源国”。这一决议受到参与方的一致欢迎，默克尔说。巴登-符腾堡州州长温弗里德·克莱齐曼（Winfried Kretschmann）（绿党）托人转达了他的意见：他同意峰会的所有决议，但是无法保证该州是否在联邦参议院最终投赞成票。

此外，难民在第一次抵达的收容营基本只能得到救助物资，而不是现金；预支现金额度仅限于一个月；如果避难申请被拒，则得到的救助也相应削减。

联邦政府负责把难民和避难申请人分配到各联邦州，并且为新到来的难民设立“等候中心”。建设难民收容设施的具体方案将在 10 月初提交给各州州长。为了加快难民住所的建设，连《建设规划法》也要在一定时间内放宽标准。

获准留在德国的难民应该尽快地融入社会和就业。避难申请人和暂时获准留下的人应该参加社会融入课程。如果他们属于某些行业的稀缺专业人才，可以在 3 个月以后作为劳务派遣人员进入劳动市场。

勃兰登堡州州长迪特玛·沃伊德克（Dietmar Woidke）（社民党）说，他对达成一致意见“非常、非常高兴”。萨克森-安哈尔特州州长赖因纳·哈泽洛夫（Reiner Haseloff）称之为一大“突破”，联邦政府提供的资助是“结构性的、长期的”，“这保证了可计划性”，因为社会融入需要多年的时间。而且，“错误的诱导因素”也在协议中得以清除。

联邦财政部长沃尔夫冈·朔伊布勒认为，2016 年的联邦预算仍旧有可能实现财政平衡。如果情况发展比较稳定的话，“我们还是可以做到的，”这位基民盟的部长周四晚间对德国电视一台如是说。至于究竟上述措施能否收到成效，要等到明年才能见分晓。但是“没有增税的计划”。与之相反，联邦正在和各州商谈“有限的减税措施”以加快住房建设。

### 每个州应该接纳多少名难民？——德国的难民分配争端

《明镜在线》9 月 24 日讯 难民在德国是按照所谓的“柯尼希施泰因方案”（Königsteiner Schlüssel）分配到各州的，但是面对目前的危机，这一分配体系已经不再适用。在联邦和联邦州峰会之前，局势究竟如何？

慕尼黑、帕骚、弗莱拉兴：这都是难民危机中德国首当其冲的地方。在过去的数周之内，成千上万的难民来到这里，部分又登上特别列车前往其他联邦州。

欧盟各国为了难民名额的分配争吵不停，那么德国内部的难民分配合理吗？这个话题可能也是本周四联邦和联邦州“难民危机”峰会的讨论内容。

应对目前的危机需要资金、后勤服务和住所等。慕尼黑市长迪特·莱特（Dieter Reiter）抱怨因为难民人数过多导致德国民众的援助意愿下降。除了对北莱茵-威斯特法伦州之外，

他对其他联邦州的态度都表示失望。“这简直太可笑了，”他说。慕尼黑现在承担的是一项全国性的任务。

巴伐利亚州州长霍尔斯特·泽霍费尔（Horst Seehofer）抱怨分配机制失效。巴登-符腾堡州州长温弗里德·克莱齐曼在夏天就已经建议暂时搁置原有的分配方案。但是这一建议马上被萨克森-安哈尔特州州长赖因纳·哈泽洛夫驳回：“原有方案是经过实践考验的，绝不应该放弃。”

难民的分配应该如此操作：所谓的“柯尼希施泰因方案”规定了每个联邦州应该接纳的难民比例。具体比例是按照税收收入和居民人口计算出来的。按照这种方案，北威州必须接纳超过五分之一的难民。

问题是，这个方案数周以来难以按计划执行，因为单单登记难民和通过计算机程序分配难民就需要耗时数日、甚至数周。但是难民即使在等待期间也要有地方落脚。所以有些州接纳的难民数量始终高于应有的配额。

而且在联邦州内部的分配也成了问题。汉堡州和柏林州的收容处据说一有空位马上就填补上，无论如何避免让难民露天过夜。

这一局面从9月初默克尔允许叙利亚难民入境以来逐渐恶化。按照“柯尼希施泰因方案”的分配体系自此失效。巴伐利亚州只能直接和一些联邦州直接协商，规范难民接纳问题。自本周开始，联邦会在与联邦州协调的基础上接管难民分配问题。

目前各州接纳难民的情况究竟如何？《明镜》网络版询问了各个联邦州。大家不应该把下面的数据进行直接对比，但是这些数据毕竟反映了全貌。其中有些州的局面尤为严峻。

**巴伐利亚州：**9月份抵达巴伐利亚的难民人数超过今年前8个月的总和，即超过了13.5万人。其中多少人去了其他州，巴伐利亚内政部也说不清。

**北莱茵-威斯特法伦州：**很多趟难民专列从巴伐利亚直发北威州，因此这里的难民人数也是急剧上升：7月最后一周来了7000人，9月第一周来了10000人，第二周更是来了15000人。

**柏林州：**自9月5日以来，柏林州接纳了8400人。

**汉堡州：**8月份有6676名难民抵达，9月中旬内政部在几天之内统计的人数就比上月翻番。

**黑森州：**法兰克福是德国重要的交通枢纽。来到黑森州的难民一多半会被分配到其他联邦州，不过他们要在黑森州的首次收容所中进行登记。

**不来梅州：**不来梅州抱怨自己在过去4周接纳了1700名难民，其中500人还没有进行首次收容登记。不来梅总共接纳了“柯尼希施泰因方案”规定人数的两倍。

**石勒苏益格-荷尔施泰因州：**从9月5日到21日间，共有7200余名难民入境，比“柯尼希施泰因方案”规定应接纳人数多出1300人。

**萨克森州：**8月份迎来5759人，其中2500人没有经过计算机分配系统统计。9月1日至今又来了6000多人。

**下萨克森州：**该州估计从年初至今已经接纳了61000名难民，其中3800人是9月以来从巴伐利亚转来的，近9000人在首次收容所里尚未登记。

联邦州和地方接纳的难民人数越多，相应的支出也就越高。而这一数据据说在2015年上半年就应经很不平均了：在下萨克森州、北威州和莱茵兰-普法尔茨州，地方财政平均每位居民要为难民支出20欧元，而萨尔州人均只需要支出8欧元，巴伐利亚州人均支出13欧元。由此看来，联邦、联邦州和地方之间的争端将会继续下去。

## “我希望欧洲经受住这次考验”——默克尔的政府声明

《法兰克福汇报》网络版9月24日讯 默克尔总理在联邦议院发布政府声明，呼吁大

家付出更大努力应对难民危机。来到德国的难民必须尊重德国的规则和价值观。

默克尔总理把应对此次难民危机称为“全国的、欧洲的和全球的努力”。自二战结束以来，从来没有如今这么多人在逃难，默克尔在政府声明中说。“我希望欧洲经受住这次社会、经济、文化和道德的考验。”

默克尔说，这不仅仅是一场对于欧洲的挑战，而是一个全球的问题，每个地区都应该为解决这一危机做出自己的贡献。“人们越是清晰地应对这场挑战，也就能够越快成功解决它。”欧盟在人道主义和如何对待难民方面尤其面临挑战。默克尔说：“我们如何应对这场危机将会在很长一段时间内决定欧洲的面貌。”

“欧盟是一个价值观的、权利的和责任的共同体，”默克尔强调道。欧洲必须在为难民提供食宿和处理避难申请方面坚守最低标准，“这一点目前在欧盟的边境上并没有一直得以遵守。”

默克尔总理呼吁来到德国的难民主动融入德国社会。克服难民危机除了要应对目前的挑战之外，还有“长期的任务，即尽快让那些将长期留下的人融入社会”。默克尔接着说：“这其中也包括：我们希望他们尊重我们宪法规定的规则和价值观，并且以此为基础融入我们的社会，”尤其要有意愿“学习并掌握德语”。

在接下来的联邦议院辩论中，社民党议院党团主席托马斯·奥珀曼(Thomas Oppermann)指出，因为不清楚究竟还会有多少难民来到德国，所以很多德国百姓有一种恐惧感。“我们必须严肃对待这种恐惧。”很多人可能会想，明年会不会又来一百万人，或者更多。奥珀曼因此公开支持为接纳难民数设定上限。

为了降低难民前来欧洲的速度，必须改善叙利亚周边国家内难民的生活条件，奥珀曼说。欧盟决定提供的救助是不够的。努力寻求政治解决叙利亚冲突也同样重要，这就不能对叙利亚的实权人物阿萨德避而不见。“我们必须和阿萨德交谈，”奥珀曼说。

奥珀曼同时警告说，不要把叙利亚难民怀疑成伊斯兰极端主义分子。重要的是，在他们到达德国的最初时间里为他们提供细致周到的帮助。

## 欧盟启动针对德国等成员国的违法调查

**《时代周报》网络版、《明镜在线》9月23日讯** 欧盟日前启动程序，开始调查19个成员国是否违反协议。这些国家受指控违反了共同的避难标准。

在欧盟难民危机特别峰会之前，欧盟委员会针对19个欧盟成员国启动了40项调查程序，其中包括德国。这些国家受到的指控是，没有完全执行欧盟现有的避难法律法规。具体的指的是难民身份认定规定、避难申请程序最低标准规定、避难申请人收容条件规定等，这是欧盟委员会公布的通知中指出的。

受到调查的国家除了德国之外，还有法国、意大利、奥地利、西班牙、荷兰和匈牙利等。欧盟委员会主席容克已经在两周前宣布将针对某些没有遵守共同避难政策决议的成员国启动调查程序。

但是，对于成员国的指控具体内容究竟如何，还不是很清楚。欧盟委员会的通知中仅仅指出成员国违反了两条欧盟条令即“指令2013/32/EU”和“规定2013/33/EU”，前者规范了“承认和撤销承认国际保护”的共同程序，后者规定了“申请国际保护者的收容标准”。

从内容上看，两项条令规范了一系列收容难民时面临的法律问题和义务。欧盟委员会在致当事国政府的警告信中对调查程序的具体指控进行了说明，当事国政府必须在两个月内对警告信作出答复。“我们共同的避难体系只有在大家都遵守规则的前提下才能运转，”欧盟委员会副主席弗兰斯·提莫曼斯(Frans Timmermans)说。“而眼下只有5个欧盟成员国完全遵守了欧盟避难规定。”

希腊共收到3封警告信，奥地利收到1封。如果欧盟委员会对成员国政府在规定时间内

的答复不满意，就会发出第二轮更为详细的警告信。保加利亚和西班牙现在就面临第二轮警告，两国被指控额外违反另一条令，即涉及第三国国民和无国籍者申请避难程序时的最低标准。如果两国的答复不令人满意，欧盟委员会就可以在欧洲法院提起诉讼。如果两国在诉讼中败诉，则可能面临罚款处理。

## 欧盟特别峰会强行通过 12 万难民分配方案

**《明镜在线》9月22日讯** 欧盟成员国内政部长在布鲁塞尔特别峰会上以多数票通过了 12 万名难民分配方案。据欧盟外交官透露，有 4 个国家对这一方案投了反对票。

首先是东欧国家反对接收从疲于应付的意大利和希腊转来的难民。捷克的内政部长通过推特透露，捷克、罗马尼亚、斯洛伐克和匈牙利对方案投了反对票，芬兰弃权。

这 12 万名需要分配的难民指的是从希腊分出 50400 人、从意大利分出 15600 人以及原定从匈牙利分出 54000 人，但是匈牙利拒绝了这一方案，因此希腊和意大利理论上可以转移给其他国家更多的难民，卢森堡外交和移民部部长让·阿瑟博恩（Jean Asselborn）说。

具体的成员国应该接收的难民人数是按照欧盟委员会建议的比例计算出来的。德国将接收 12 万人中的 31000 人即 26%，这在德国内政部长德迈齐埃看来虽然不少，但对德国来说也是“减负”，因为目前德国基本接收了难民的半数。

但是投反对票的国家对这一决定十分愤怒。斯洛伐克政府首脑罗伯特·费科（Robert Fico）称之为“多数派的强制命令”，并且宣布将拒绝执行。捷克内政部长在推特中写道：“今天，正常的人类思维宣告失败。”波兰在投票时改变了此前的立场，转投了赞成票。“按照今天的决议，匈牙利也必须接收分配来的一定数量的难民，”让·阿瑟博恩补充道。他用“紧急状态”来说明这一方案的必要性，因而无法等待全体成员国取得一致意见。“如果我们不行动起来，欧洲就会继续分裂，欧洲就会丧失可信度。”

## 经济纵横

### 大众汽车尾气排放事件事实梳理

**《明镜在线》9月22日讯** 大众汽车尾气排放事件目前已经明了的事实如下：

**大众汽车在尾气检测上存在欺诈**大众汽车在美国大规模操控其所产汽车的尾气检测值。是美国环境署（Epa）的复检使此事曝光，而复测建议来自德国著名研究机构国际清洁交通委员会（ICCT）。装备了 EA-189 型号柴油驱动机构的汽车在实验室条件下的常规尾气检测中并无明显异常，但在真实行驶情况下进行的尾气复检中，有害物质排放却高得多，部分情况下甚至超出限额 35 倍。

**大众汽车承认了操控行为**出现上述尾气检测差异的情况是因为使用了一种专门的软件。这种软件能识别出汽车在检测台上处于被检状态，能适时根据检测情况优化发动机和变速器参数。大众汽车承认使用了这种控制软件，将其安装在 1100 万辆汽车的发动机上。

**检测台上的欺诈是这样实现的**如今，自动识别实验室检测状态是毫无技术障碍的，因为现在的汽车都装有许多传感器。横摆率传感器是服务于车身电子稳定系统（ESP）的一个重要部件，它把车尾的运动状态和方向盘操作动作联系起来，从而识别出汽车发生了打滑。这个传感器能发现，车辆的方向盘不动但车轮却在加速，并由此判断出车辆位于检测台上。

**日常使用的后果是这样的**根据 ICCT 的调查，在实际行驶中，至少在帕萨特和捷达车型，上述控制软件会大大调低对尾气的处理，于是车辆排放出不合格的尾气。帕萨特车型是通过喷尿素（AdBlue）的方式净化尾气，由此把氮氧化物转化为水和氮气。在美国市场上的帕萨特上，尿素的喷射量显然被刻意调低了。捷达车型是采用另一种技术，氮氧化物沉积在所谓的氮氧化物催化器的表面，积满后，车辆会在行驶过程中额外喷射燃料来再生催化器。在

实际使用中，这样的再生只是部分发生，或根本不发生。

还有一些问题目前尚不知答案：

**其他汽车生产商也使用了类似技术吗？**早已有所谓“检测台模式”的传言，但即便是像 ADAC 这样定期进行车辆检测的机构至今也未能发现有关于此的确凿证据。ICCT 在日常行驶中对车辆进行检测，发现其他汽车生产商的产品也存在严重的数据偏差，因此有可能其他产商也使用类似的软件工具。

**大众汽车究竟为何要操纵检测数值？**目前有两种猜测，都与用户体验有关。第一种猜测：油耗。尾气净化最终都会增加油耗。因为整个净化系统都是位于尾气排放系统中，会阻碍尾气的排放，因此还会影响到汽车的动力性能。第二种猜测：舒适性。净化尾气所必须的尿素通常在车辆检修时由汽修厂灌注，否则就必须由消费者自己灌注。美国在这些方面特别不利：首先是美国地域辽阔，汽车行驶里程普遍很长，这缩短了加注尿素的时间间隔，而可以加注尿素的加油站网点又很稀疏。其次，只有最新一代的柴油车的加注口位于加油口旁边，操作较为简便。另外，尿素有很强的腐蚀性，泼溅出来的液体会立即腐蚀漆面。

## 顶尖经济学家就“大众危机”发出警告

**《商报》网站 9 月 24 日讯** 大众汽车总裁文德恩已然辞职，但问题仍未解决。经济学家们警告称，尾气事件将可能对经济景气造成严重后果。

科隆德国经济研究所 (IW) 所长米夏埃尔·胥特 (Michael Hüther) 在接受《商报》采访时说：“就像在金融危机中，我们经历的这一事件具有系统性的危机性质：它涉及到零部件供应商网络，对整个汽车行业造成连带损害，‘德国制造’这个品牌发生贬值，股市市值下降。”它与金融危机的区别仅仅在于它是一种德国的，而非全球性的现象。

德国经济研究所 (DIW) 所长马塞尔·弗拉舍 (Marcel Fratzscher) 也认为不能排除大众尾气事件可能对经济景气造成负面影响。他说：“虽然我们不知道该事件将对德国经济造成什么样的影响，但由于德国高度依赖出口，因此风险很大。”因此现在必须“赶紧全面控制该事件对大众汽车以及对德国出口企业造成的损害”。

为了在一定程度上平息风波，大众汽车总裁文德恩于昨天晚上宣布辞职。现年 68 岁的文德恩在沃尔夫斯堡表示，他为曝光的柴油发动机违规事件负责，并因此要求与企业监事会达成一项解职协议。“大众汽车需要一个新的开始——包括在人事方面”，文德恩说。他的辞职将为此扫清障碍。“我对过去几天发生的事感到震惊。我很惊愕大众汽车集团内怎么可能发生这样规模的罪行。”

德国中央合作银行 (DZ Bank) 首席国民经济学家施特凡·比尔迈耶 (Stefan Bielmeier) 也对大众危机可能引起的后果充满忧虑。“如果德国汽车生产厂商在美国的持续受到影响，将给德国的整体经济带来巨大风险。”“据测算，如果德国对美国的汽车出口因为这一丑闻下降 20%，德国的整体经济增长将减少 0.2%。”此外，出口的下降还可能影响到劳动力市场。“过去几年员工数量不断增长的状况将难以为继。”

德国工商大会 (DIHK) 主席马丁·万斯勒本 (Martin Wansleben) 对这桩丑闻的评价是“重磅炸弹”。他在接受采访时说，目前的当务之急是照大众汽车的说法尽快实现“透明”。德国批发和外贸联合会 (BGA) 主席安东·伯尔纳 (Anton Börner) 呼吁汽车制造商“尽快坦白一切”。“这事关德国产品的形象是否会受到连带损害。”但他们两人都强调，“德国制造”的品质标签并不仅仅依赖某一家企业。

但大众汽车并不是普通的“某一家”企业。贝尔吉施-格拉德巴赫的汽车管理中心主任施特凡·布拉策尔 (Stefan Bratzel) 说，大众汽车及其子公司奥迪是德国汽车工业的招牌，因此这一丑闻关乎全德。德国汽车工业的年销售额达 3680 亿欧元，直接从业人员 77.5 万人，是德国最大的工业部门。而且在过去几年中其重要性还在不断增加。1995 年至今，汽车工

业在德国经济总价值创造中所占比重从 2.8% 上升至 4.0%，从业人员数量在工业界从业人员总数中从 10.9% 增长至 12.8%。如果没有汽车工业的拉动，1995 年至今德国的经济增长率将减少 2 个百分点。

基于这样的背景，巴伐利亚金融中心主任沃尔夫冈·格尔克（Wolfgang Gerke）认为德国经济增长将受到严重影响。“大众汽车将对德国的整体经济造成负面影响。如果把零部件工业一并计算在内，汽车工业将成为经济风险的集中爆发点。”而且大众的“犯罪行为”将影响到德国出口的整体声誉。

大众汽车的股价也遭重挫，周一跳水 19%，周二时再重挫 23%，跌至 101 欧元，周三方才企稳并有小幅上涨。自丑闻爆发以来，大众的市值已经缩水三分之一，约 250 亿欧元。

分析人士普遍不看好大众公司的未来。德意志银行的专家提姆·洛克萨（Tim Rokossa）在一份评论中写道：“罚款将十分沉重。”即便大众解决尾气事件，目前计算出的最高 180 亿美元的罚款可能还不是全部。“过去历次汽车召回事件告诉我们，损失很少止步于‘第一笔’。”他预计 2015 年至 2017 年大众的盈利将减少 35%，并把对大众股票的评定从“买入”调整为“持有”。摩根大通、巴符州银行和德国中央合作银行的分析家都认可上述判断。

除了企业形象受损、巨额罚款和召回成本，大众还可能遭到失望的顾客和持股人的索赔。

## 热点透析：大众丑闻在全球引起德国形象滑坡

《明镜在线》9 月 24 日讯 默克尔总理刚刚获得海外媒体的盛赞：这位总理说德国是难民危机中的第一收容地，谴责排外主义，声称如何对待移民是国家大事。现在，德国汽车也巨头大众却因尾气丑闻而成为众矢之的。大众的尾气事件究竟对德国在海外的形象造成什么样的影响？德国因实施银行救助、能源转型以及难民政策而积累下来的良好口碑还剩多少？

### 美国人贬低“榜样式的德国人”

美国人为自己揭穿了大众汽车的欺诈行为感到十分自豪。当奥巴马在白宫接待教皇时把环保署（Epa）署长吉娜·麦卡锡（Gina McCarthy）安排在第一排，这并非出于偶然。这里暗中传达出这样的信息：气候保护现在是我们关注的核心问题之一。美国人对自己的教育工作感到十分满意，有些人幸灾乐祸地看着德国汽车制造商栽跟头，他们并不认为大众的操控是一个孤立事件，而是恰恰相反。《华盛顿邮报》写道，大众汽车的阴谋使人们对整个行业产生怀疑：“在不到一周的时间里，丑闻就损害了整个德国汽车工业的声誉。”“德国技术”在全球都是可靠性的代名词，“突然消费者开始怀疑，是否还能相信这种承诺。”

有些美国人想得更多：大众丑闻发生后，德国将慢慢从道德高地走下来。华盛顿曾很明显地感受到，德国政府在欧元危机中如何地好为人师，对其他国家指手画脚。许多美国人很讨厌德国政府多年来以环保先锋的面目示人，时常在世界各国面前批评美国和中国不够积极。现在德国恰恰在气候保护问题上栽了个大跟头，这让美国人十分受用。《纽约时报》周四在一篇长文中描述了这种感受，该报尖锐地写道：大众汽车丑闻触及了德国“坚硬的核心”。“一家有着悠久传统的德国企业系统性地做手脚，这沉重地打击了德国想要成为一个正义国家的自信心。”

### 法国眼看着德国“坠入地狱”

《费加罗报》用德语“灾难”这个词来评论发生在邻国的丑闻，报道的标题非常富有戏剧性，叫“坠入地狱”。左翼的《解放报》认为，“柴油门”震惊了德国经济界。《世界报》

则看到“偶像的陨落”。《巴黎人报》在报道时用的是“恶毒的谎言”这个说法，并警告德国“整个经济界”的形象将受重创，“德国制造”的声誉毁于一旦。

而德国生产商特别喜欢在法国强调原产地。例如欧宝的电视广告（有时里面会有德国名模克劳迪娅·希弗）就是德语加法语字幕：适用于“法国高速公路”的车载电脑、数据处理、速度控制，一切都是“德国品质”。广告短片称：“无需会德语就能明白，欧宝是辆真正的德国车。”奥迪法国广告片的最后是“以技术跃进”，大众汽车广告的最后则是德语广告语“VW - Das Auto”。

现在一切都成为过去。《鸭鸣报》讽刺“清洁引擎”、“绿色汽车”这些说辞是居心叵测的“漂绿”，并嘲讽说：“德国经济的新胜利 -- 大众汽车发明了谎言柴油。”

#### 中国人心碎

和许多亚洲其他国家的人一样，中国人喜欢德国人以及一切来自德国的东西，尤其是德国汽车。大众丑闻的曝光颠覆了许多人价值观的一部分。“大众汽车使我心碎。”“大众，你太让我失望了。”“现在有谁能告诉我，12万到15万元该买什么车？”中国人在微博上写道。其实在中国几乎没有柴油乘用车销售，但人们在互联网上并不关心这些技术细节：“原来‘德国制造’是这么造的。”“大众汽车破产吧！”“把它赶出中国市场！”

中国是大众汽车最大的销售市场。中国市场的销售在大众集团的总销售额中占到三分之一，有不同来源的消息称，集团总盈利的一半至三分之二来自中国。

但也有中国人非常实用主义：“现在是买入大众股票的好时机。”也有人说：“大众汽车一定很快会降价。”

#### 俄罗斯认为美国也有责任

俄罗斯从未与任何海外汽车制造商建立起像与大众汽车这样的亲密关系。大众集团是俄罗斯足球国家队的赞助商，并大力支持了普金的2014年索契冬奥会。在大有前途的俄罗斯市场，大众汽车位列第三。9月初，大众在偏僻的小城卡卢加开设了第一家发动机工厂。俄罗斯媒体因此非常关注大众事件的发展。

评论家们认为丑闻的原因与其说是德国企业高层犯下的罪行，不如说是，“美国人每打翻一杯热咖啡都要上法庭”（《生意人报》语）。气候保护至今在俄罗斯仍是个边缘性的话题。俄罗斯汽车工业目前有完全不同的问题：8月，上牌新车数量再次暴跌20%。俄罗斯汽车市场的萎缩已历时数年。

俄罗斯市场的大众汽车是否涉事，目前尚不得而知。工业部和环境部都无法提供相关信息。柴油乘用车在俄罗斯也很少见。因此俄罗斯人关注的焦点是文德恩的离职。这位下台的大众总裁与克里姆林宫曾有着良好的关系，并常常为俄罗斯领导人说话。例如2013年他曾在接受采访时说，普金想要“在俄罗斯推行民主”。而普金曾在9月初公开盛赞文德恩是一个“真正可靠的人、可靠的企业家”。

**《德国快讯》信息均来源于德国相关媒体，除特别注明外，欢迎转载。但敬请在转载时注明由本刊提供。**

《德国快讯》半月刊  
每月10日、25日出版

2015年9月25日

<http://dgyj.tongji.edu.cn>

<http://german-studies-online.tongji.edu.cn>

编辑出版：《德国研究》编辑部

责任编辑：胡春春

地址：200092 上海市同济大学

电话：65980918, 65983997

E-mail: [dgyj@tongji.edu.cn](mailto:dgyj@tongji.edu.cn)