

Afera Volkswagena: problem ze standardami w niemieckim biznesie?

Konrad Popławski

20 września amerykańska Agencja Ochrony Środowiska zarzuciła Volkswagenowi (VW), że od 2009 roku dzięki instalacji specjalnego oprogramowania w silnikach diesla fałszował wyniki emisji zanieczyszczeń samochodów własnej produkcji, co może dotyczyć 15 mln aut. W rzeczywistości emitowały one 40 razy więcej szkodliwych substancji, niż dopuszczają amerykańskie normy. Firma przyznała się do zarzutów, grozi jej kara w wysokości 18 mld dolarów, co jest równe jej rocznemu zyskowi. Akcje Volkswagena w ciągu dwóch kolejnych dni spadły o ponad 40%, a innych niemieckich koncernów o ponad 6%. Kanclerz Angela Merkel zażądała wyjaśnień od prezesa VW, a minister infrastruktury Niemiec powołał komisję śledczą w tej sprawie. Przedstawiciele Zielonych, powołując się na odpowiedź rządu federalnego na interpelację poselską z lipca br., w której stwierdzono, że system pomiarów emisji ma wady, oskarżyli rząd, że od dawna wiedział o manipulacjach koncernów motoryzacyjnych. Domagają się oni dymisji prezesa Volkswagena, w którym 20% udziałów ma land Dolnej Saksonii. Rządy Australii, Kanady, Korei Południowej, Niemiec, Włoch zarządziły sprawdzenie samochodów VW jeżdżących po drogach tych krajów. Władze Wielkiej Brytanii i Włoch zażądały, aby sprawę zbadała Komisja Europejska.

Komentarz

- Opublikowane informacje zaciążą na wizerunku Volkswagena, największego koncernu motoryzacyjnego Niemiec i trzeciego największego producenta aut na świecie, co może mieć negatywne konsekwencje dla niemieckiej gospodarki. Właśnie silniki diesla, promowane jako „czysty diesel”, pozwoliły odnotować dynamiczny wzrost sprzedaży na rynku amerykańskim, co skłoniło cały niemiecki sektor motoryzacyjny do promowania tej technologii w USA.
- Afera może też być symptomem coraz większych problemów niemieckiego przemysłu motoryzacyjnego z wdrażaniem norm ekologicznych. Niemieckie koncerny specjalizują się głównie w produkowaniu większych samochodów z silnikami spalinowymi, podczas gdy np. producenci z Japonii i USA dysponują coraz bardziej wydajnymi silnikami elektrycznymi. Również ekologiczne ustawodawstwo UE sprawia problemy największym firmom samochodowym. Rząd federalny w ubiegłych latach kilkakrotnie hamował plany Komisji Europejskiej wprowadzenia surowych norm emisji CO₂, gdyż uderzało to w firmy niemieckie, a było korzystne dla koncernów motoryzacyjnych z Francji czy Włoch,

specjalizujących się w samochodach kompaktowych.

- Ujawnienie oszustwa Volkswagena jest szokiem nie tylko dla niemieckiego sektora motoryzacyjnego, ale i dla całej gospodarki. Rok temu okazało się, że największy niemiecki klub samochodowy ADAC przez wiele lat fałszował wyniki wyborów samochodu roku na korzyść niemieckich producentów. W ubiegłych latach sądy w takich krajach jak Brazylia, Grecja czy USA kilkakrotnie karały niemieckie podmioty za pranie brudnych pieniędzy (Deutsche Bank i Commerzbank) oraz zdobywanie kontraktów metodami korupcyjnymi (Deutsche Bank, Daimler, MAN, Siemens, Thyssen Krupp). Szczególnie problematyczna jest sytuacja Deutsche Banku, który boryka się z 6 tys. procesów sądowych, m.in. dotyczących manipulacji i oszustw w sprzedaży różnych produktów finansowych w ostatnich latach.

Konrad Popławski