

Afera dieslowa w niemieckim sektorze motoryzacyjnym

Konrad Popławski

2 sierpnia odbyło się nadzwyczajne spotkanie ministrów finansów, gospodarki, nauki, środowiska i transportu oraz 9 premierów landów RFN z szefami koncernów motoryzacyjnych, poświęcone notorycznemu przekraczaniu norm zanieczyszczenia powietrza tlenkami azotu w niemieckich miastach. Na spotkaniu koncerny zobowiązały się do zmiany oprogramowania w 5,3 mln samochodów z silnikiem diesla, tak by wykluczyć manipulację emisją spalin. Nie udało się uzgodnić wymiany konkretnych urządzeń w samochodach z silnikami diesla, czego domagało się Federalne Ministerstwo Środowiska. Firmy obiecały też dołożyć 250 mln euro do planowanego funduszu na rzecz rozwijania niskoemisyjnego transportu publicznego w miastach. Część koncernów zamierza oferować dopłaty do zakupu nowego samochodu w zamian za oddanie starego diesla. Kontekstem dla rozmów są zapowiedzi największych europejskich, w tym niemieckich miast wprowadzania zakazów ruchu dla samochodów z silnikami diesla.

Spotkanie było zaplanowane w związku z zapoczątkowaną w 2015 roku, wraz z ujawnieniem informacji o manipulacjach emisjami spalin przez Volkswagena, aferą dieslową. Obecnie skandal zatacza coraz szersze kręgi, obejmując inne niemieckie koncerny motoryzacyjne. W lipcu tygodnik *Der Spiegel* doniósł o rzekomym istnieniu kartelu samochodowego, w którym niemieckie firmy Audi, BMW, Daimler, Porsche i Volkswagen od ponad 20 lat miały potajemnie ustalać między sobą zasady współpracy z poddostawcami, rozwój technologii i sposoby obchodzenia przepisów ekologicznych. Przez ten okres ponad 200 pracowników tych firm spotykało się m.in. w ramach powołanego przez pięć koncernów i dofinansowanego ze środków publicznych Motoryzacyjnego Centrum Spalin. Do uczestnictwa w tym projekcie nie zostały dopuszczone firmy zagraniczne posiadające zakłady w RFN, takie jak Ford czy Opel, mimo że próbowały one zaskarżać działania niemieckich firm w Urzędzie ds. Karteli. Z dotychczasowych informacji medialnych wynika, że wszystkie niemieckie koncerny – a nie tylko Volkswagen – wprowadzały oprogramowanie manipulujące emisjami spalin. Komisja Europejska zapowiedziała, że będzie kontrolować, czy niemieckie koncerny nie dopuściły się złamania przepisów konkurencji UE.

Komentarz

- Afera dieslowa stała się istotnym tematem kampanii do Bundestagu. Szczególnie dla Partii Zielonych, której poparcie ostatnio spadało, jest to szansa na poprawę wyników. Z drugiej strony populistyczna Alternatywa dla Niemiec (AfD) włączyła do kampanii

wyborczej postulat gwarancji na użytkowanie samochodów z silnikiem diesla do 2050 roku. Zarazem temat uderza w chadecję, która jest oskarżana o bliską współpracę z koncernami motoryzacyjnymi. W poprzednich latach RFN starała się osłabiać unijne normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych, żeby w ten sposób chronić niemieckie koncerny. W 2013 roku Merkel wywarła presję na sprawującą prezydenturę w UE Irlandię, aby zdjąć z porządku obrad niekorzystną dla producentów z Niemiec kwestię zaostrzenia norm emisji CO₂ dla samochodów. Władze Niemiec dość opieszale podchodzą do kwestii ukarania Volkswagena, w którym 20% udziałów ma państwo za pośrednictwem landu Dolnej Saksonii, choć koncern zapłacił już na zagranicznych rynkach kary za manipulowanie emisjami spalin.

- Rozszerzenie się afery spalinowej na kolejne niemieckie koncerny uderza w ich długoterminową strategię promowania na świecie samochodów z silnikiem czystego diesla jako rozwiązania ekologicznego. Producenci z Niemiec argumentowali, że diesel ze względu na niższe spalanie emituje mniej CO₂ niż silnik benzynowy, a jednocześnie przekonywali konsumentów, że dzięki innowacjom znacznie ograniczone zostało zanieczyszczanie środowiska szkodliwymi tlenkami azotu. Zgodnie z tą strategią niemieckie firmy koncentrowały się na technologii diesla, mniejszą uwagę poświęcając rozwojowi alternatywnych napędów, np. hybrydowych czy elektrycznych. Przed wybuchem afery Volkswagena przynosiło to rezultaty i sprzedaż samochodów z Niemiec rosła m.in. na rynkach Japonii czy USA. Kolejne informacje o manipulowaniu emisjami tlenków azotu przez niemieckie koncerny wydają się jednak ostatecznie kompromitować wizerunek technologii diesla jako ekologicznego napędu dla samochodów. Problemem jest też rosnąca nieufność do tej technologii w samych Niemczech. W miastach z wysokim poziomem zanieczyszczenia powietrza, takich jak Stuttgart, aktywiści miejscy wytaczają procesy lokalnym władzom i żądają wprowadzenia zakazu wjazdu samochodów z dieslem do centrów miast. W ostatnich miesiącach kolejne państwa deklarowały, że wprowadzą zakaz sprzedaży samochodów z silnikami spalinowymi: Norwegia od 2025 roku, Indie i Szwecja od 2030 roku, a Francja i Wielka Brytania od 2040 roku.
- Afera spalinowa będzie skutkowała wysokimi kosztami dla niemieckich koncernów. Do tej pory Volkswagen zapłacił w ramach afery dieslowej łącznie około 18 mld euro z tytułu kar finansowych i ugód sądowych, głównie w USA. Około 300 mln euro zapłacił też Bosch, który był dostawcą dla VW urządzeń manipulujących pomiarem spalin. Rosnąca presja społeczna może doprowadzić do tego, że koncerny poniosą znaczne straty z powodu kar nie tylko w USA, ale też w Europie. Wciąż nie wiadomo, czy koncerny nie naruszyły przepisów o konkurencyjności UE, co mogłoby oznaczać konieczność zapłacenia wielomiliardowych kar. W takim wypadku niemieckie firmy motoryzacyjne będą borykać się z licznymi procesami wytoczonymi przez poddostawców, akcjonariuszy i klientów, co ograniczy ich finansowe możliwości pracy nad innowacjami.
- Wyzwaniem dla niemieckich koncernów są też zmiany technologiczne stawiające pod znakiem zapytania przyszłość silników spalinowych. W ostatnich latach na świecie pojawili się nowi konkurenci w Azji i Stanach Zjednoczonych, tacy jak BYD i Tesla, którzy koncentrują się głównie na rozwijaniu autonomicznych samochodów elektrycznych. Z perspektywy interesów ekonomicznych Niemiec jest to duże zagrożenie, gdyż mogą

utracić miejsca pracy związane z produkcją aut spalinowych, natomiast w produkcji silników elektrycznych mogą nie uzyskać tak silnej pozycji. Producenci z RFN do tej pory nie wykazywali się szczególną determinacją w rozwijaniu elektrycznych modeli samochodów. Ponadto baterie do samochodów stanowiące kluczowy składnik wartości samochodów elektrycznych są produkowane głównie w Azji.