

Niemiecka afera samochodowa – drugie dno

26 lipca 2017

Największe niemieckie koncerny samochodowe zawierały w latach dziewięćdziesiątych tajne porozumienia. O co chodziło?

Przedstawiciele koncernów Audi, BMW, Daimler, Porsche i Volkswagen przez całe lata w wąskim gronie umawiali się odnośnie kosztów produkcji pojazdów, dostawców, podejścia do tematyki emisji spalin silników wysokoprężnych (Diesel) oraz cen. Według magazynu „Der Spiegel”, koncerny Daimler i VW złożyły donos na siebie w Urzędzie Antymonopolowym.

O znamionach monopolu mówi się wówczas, kiedy takie umawianie się ogranicza lub wręcz uniemożliwia uczciwą konkurencję. Do takich ustaleń należy umawianie się odnośnie cen, ale i wysokości produkcji, odnośnie podziału stref dystrybucji i innych kwestii kooperacyjnych. Monopole są dopuszczalne, kiedy przynoszą korzyść konsumentom, lub kiedy np. potrzebna jest modernizacja jakiejś branży. Wtedy potrzebna jest zgoda Komisji Europejskiej lub Federalnego Urzędu Antymonopolowego. VW, Audi, Porsche i Daimler od 1996 roku utrzymują wspólny ośrodek badawczo-rozwojowy ADA – Abgaszentrum der Automobilindustrie – zajmujący się problematyką emisji spalin. Federalny Urząd Antymonopolowy wydał wg, Handelsblatt w 1997 roku oświadczenie, że nie będzie śledził tego przedsięwzięcia z punktu widzenia prawa antymonopolowego.

Według niemieckiego rządu, strażnicy antymonopolowi w Brukseli zajęli się już tą sprawą. Także Federalny Urząd Antymonopolowy posiada odpowiednie informacje, dokładna kontrola ma zostać jednak podjęta przez odpowiednią instytucję, czego jednak nie potwierdza Bruksela. Czy te wszystkie informacje wystarczą, aby otworzyć postępowanie antymonopolowe, pozostaje sprawą otwartą. Wiemy tylko, że jakiś urząd będzie to prowadzić.

Ponieważ Urząd Federalny nie kwapi się do tego, sprawę podsunie się prawdopodobnie wiceprzewodniczącemu Komisji Jyrki Katainenowi, co wskazuje na to, że w Unii sprawa traktowana jest poważnie.

Aby oczyścić spaliny silnika wysokoprężnego (Diesla), do wylotu spalin wtryskiwany jest tzw. AdBlue (mocznik rozpuszczony w zdemineralizowanej wodzie), który wiąże substancje szkodliwe. Aby oczyścić spaliny ze zużycia 100 litrów paliwa, potrzeba według niezależnych ekspertów około 4 – 6 litrów AdBlue, co czyni zbiorniki na tę substancję relatywnie dużymi. Dlatego – to podejrzenie – producenci samochodów umówili się na wspólne przekraczanie norm, aby te zbiorniki mogły być mniejsze. Mimo to wielkość zbiorników AdBlue jest dość różna – od 11 litrów w VW Touran do 38,7 litrów w dużym SUV Mercedesa. Wielkości zbiorników nie budzą zatem podejrzeń. Wszystkie jednak są za małe, co potwierdza Gerd Lottsiepen z Verkehrsclub Deutschland. Federalny Urząd Ruchu Drogowego musiał już dawno być świadom faktu, że producenci oszukują. „Podejrzewam, że wszystkie urzędy federalne były ślepe, albo musiały być ślepe. Między Federalnym Urzędem Ruchu Drogowego i przemysłem samochodowym od lat istnieje zażyłość, urzędnicy odwracają wzrok.” Podejrzenia nielegalnych umów powinny już dawno być przekazane do Urzędu Antymonopolowego. Ekspert samochodowy Stefan Bratzel z Center of Automotive Management w Bergisch Gladbach mówi o generalnej „kulturze odwracania wzroku” od przemysłu samochodowego.

Jest kompletnie niewiarygodne, jakoby politycy nie mieli o niczym pojęcia. Przedstawiciele przemysłu samochodowego regularnie wchodzi i wychodzi przez drzwi ministerstw, biur poselskich w Bundestagu oraz Urzędu Kanclerskiego. Z tego powstają zażyłości. „Naturalnie nie było żadnego oficjalnego meldunku o tajnych porozumieniach, ale jest nieprawdopodobne, że rząd o niczym nie wiedział” – stwierdza rzecznik prasowy Die Linke Sabine Leidig. Poseł Zielonych, Oliver Krischer

twierdzi: „Informacje o za małych zbiornikach na AdBlue napływają od dawna. Naturalnie powstaje podejrzenie, że rząd federalny ignorował Urząd Antymonopolowy i zaniedbał swoje obowiązki kontrolne. To wyjaśnimy na posiedzeniu komisji ds. ruchu drogowego.” Rzecznik ds. komunikacji CDU, Ulrich Lange: „Oczekuję od odpowiedzialnych urzędów szybkich i dokładnych kontroli. Jeśli producenci samochodów od lat porozumiewają się nielegalnie, to czy mamy do czynienia z monopolem? Do tej pory czekam na jasną odpowiedź urzędującej – odpowiedzialnej za konkurencję i politykę gospodarczą, pani minister Brigitte Zypries!”

Wiele przemawia za tym, że istnienie tego kartelu przyczyniło się do tzw. afery spalinowej. Niemiecki przemysł samochodowy działał kolektywnie, aby poprzez aktywność lobbystyczną w Berlinie i Brukseli zapobiec twardszym wymaganiom odnośnie oczyszczania spalin. Żaden z nich nie podjął próby uzyskania przewagi nad konkurencją poprzez podjęcie produkcji „czystszych” pojazdów – dlatego ani VW, ani Daimler czy BMW nie wymagały od polityki jasnych reguł odnośnie ochrony środowiska. Zamiast tego, na zlecenie falang budowniczych aut, rząd federalny dziurawił w Brukseli wszelkie normy emisji spalin. „Producenci samochodów mogli być pewni, że konkurencja nie wpadnie na podwyższoną emisję tlenków azotu. Zadziwiającym jest fakt, że Volkswagen tak długo pozwolił, aby stać sam pod prężierzem.” Dla Komisji Europejskiej będzie teraz interesujące, jak daleko idące szkody z tytułu zakrzywionej konkurencji ponieśli inni producenci. Na przykład francuska Grupa PSA z markami Peugeot i Citroën.

Postępowanie antymonopolowe może potrwać lata. Dla porównania: w 2011 roku Komisja Europejska rozpoczęła postępowanie odnośnie nielegalnych porozumień cenowych. Dopiero w 2016 roku nałożono miliardowe kary. Komisja może nakładać kary w wysokości do 10% obrotów rocznych przedsiębiorstwa. Obroty VW w 2016 roku wyniosły 217 miliardów euro, czyli kara może wynosić maksymalnie 21,7 miliardów euro.

Tajne porozumienia odnośnie dostawców, parametrów technicznych itd. itp. mogą przynieść konsumentom korzyści, gdyż w efekcie powinny się przełożyć na obniżenie kosztów produkcji, jednak równoczesne porozumienia odnośnie cen pojazdów pozwalają szczerze wątpić w dobre intencje uczestniczących w nich firm. Oszukiwanie klientów, poprzez dostarczanie pojazdów niespełniających norm, na dodatek po zawyżonej cenie, a następnie oferowanie „przeprogramowania” sterowników, które w wielu przypadkach nic nie wnosi, albo może być wręcz szkodliwe dla silnika, może się okazać zgubne dla tej branży niemieckiego przemysłu i jego pracowników – nie tylko w Niemczech, ale i w innych krajach, m.in. w Polsce. O płamie na marce Made in Germany nie wspominając. A wszystko ze zwykłej chciwości. W USA wydano już listy gończe za pierwszymi managerami.

A w Polsce...?

Obecnie w Niemczech do właścicieli pojazdów dotkniętych aferą spalinową nadchodzą urzędowe wezwania do przeprogramowania systemów sterowania silnikiem, inaczej grozi wyrejestrowanie pojazdu i cofnięcie zgody na udział w ruchu drogowym.

Źródło: DziennikBerlinski.eu