

Liever valsspelen dan een goed geweten

Ewald Engelen

De langetermijnbelangen van mens, dier en planeet wegen niet op tegen de kortetermijnbelangen van de aandeelhouder. Waarom niet, wil Ewald Engelen weten. Waarom handelen burgers doorgaans vanuit morele overtuiging, maar mogen multinationals zich verschuilen achter de kille rationaliteit van de bedrijfseconomie?

Het was een kort berichtje in [The Guardian](#) van deze week. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) wil iets doen aan de immense uitstoot van schepen, en verlaagt in 2020 het toegestane zwavelgehalte van de stookolie die zij gebruiken van 3,5 procent naar 0,5 procent. Het antwoord van de reders? Het merendeel van de grote reders van plan om de stookolie aan boord te reinigen en de eruit gefilterde zwavel vervolgens in zee te spoelen.

Dat bereikt precies het tegenovergestelde van wat de IMO beoogt: meer vervuiling, in plaats van minder. De aanpak van de reders staat daarmee haaks op het Verdrag van Parijs, dat door het recente, [omineuze rapport](#) van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) alleen maar meer urgentie heeft gekregen.

Bedrijfseconomisch is het echter puur rationeel. Volgens het scheepvaartblog *More than Shipping* is het prijsverschil tussen zwavelhoudende en zwavelarme stookolie zo groot en zijn de kosten voor het installeren van een zwavelreinigingsinstallatie dusdanig laag, dat de keuze voor gewoon doorstoken en in zee spoelen een *no-brainer* is. Volgens het blog heb je de kosten van zo'n reinigingsinstallatie er [in zes maanden](#) alweer uit.

Het lijkt als twee druppels water op dieselgate. U weet wel: heel Europa moest aan de schone diesel, dat troetelkindje van de Europese automobiellindustrie. Toen heel Europa eindelijk blij in zijn dieseltje rondtuft en de boel toch niet zo schoon bleek als gedacht, stelde de toezichthouder strengere eisen aan de toegestane uitstoot van stikstof. De reactie van Fiat, Citroën, Volkswagen, BMW en Mercedes? Ze wierpen zich niet op de ontwikkeling van een schonere motor, maar besloten bestaande motoren uit te rusten met een verkliekkertje dat de motor elektronisch waarschuwde als hij werd getest en hem in staat stelde tijdelijk zijn stikstofuitstoot te verlagen.

Er tekent zich een patroon af: winstmaximalisatie boven alles

Voor mens, dier en milieu was het rampzalig. Maar bedrijfseconomisch viel er niets tegenin te brengen. De kosten van de ontwikkeling van een alternatieve krachtbron zijn nu eenmaal vele malen hoger dan de [miljardenboetes](#) die de autoproducenten aan Amerikaanse en Europese toezichthouders moesten betalen, ook al heeft Europa mede daardoor [het nakijken](#) wat betreft de ontwikkeling van alternatieve automotoren.

Deze week [werd bekend](#) dat een groep van vermogensbeheerders en institutionele beleggers die samen 2000 miljard dollar beheren, een brief op hoge poten heeft geschreven aan 55 Europese multinationals omdat ze publiekelijk weliswaar de doelen van het Verdrag van Parijs zeggen te onderschrijven, maar achter de schermen alles doen om beleid te blokkeren. De multinationals, waaronder zeven

automobielproducenten en tien oliebedrijven, waren komen bovendrijven in een [onderzoek van de ngo InfluenceMap](#) naar het verschil tussen de publieke statements van multinationals en de activiteiten van de lobbyorganisatie waarbij zij zijn aangesloten.

Zulke praktijken zijn desastreus voor elke poging om op nationaal en Europees niveau tot effectief milieubeleid te komen, en brengen dus grote ecologische kosten met zich mee. Om maar te zwijgen van de schade die ze toebrengen aan het vertrouwen van burgers in politiek en democratie als die dubbelhartigheid uitkomt, zoals bij dieselgate gebeurde.

Maar bedrijfseconomisch gezien is er – opnieuw – geen speld tussen te krijgen. De miljoenen die de Europese automobielabrikanten spenderen aan lobbyen en andere vormen van politieke beïnvloeding, vallen in het niet bij de honderden miljarden die investeringen in Parijs-conforme technologieën [zouden vereisen](#). Geconfronteerd met de keuze tussen een paar miljoen en honderden miljarden is de beslissing kennelijk niet moeilijk.

Er tekent zich een patroon af. In alle genoemde gevallen wegen de langetermijnbelangen van mens, dier en planeet niet op tegen de kortetermijnbelangen van de aandeelhouder: winstmaximalisatie boven alles. De logica ervan lijkt evident. Als je als multinational moet kiezen tussen hoge kosten om *echt* iets te doen aan klimaatverandering en lage kosten die weliswaar de toezichthouder tevreden stellen, maar het klimaatprobleem ongemoeid laten of misschien zelfs verergeren, is de keuze snel gemaakt. Liever valsspelen dan een goed geweten.

Niet alles is te koop. Waarom geldt dat niet ook voor multinationals?

Waarom lijkt dit zo evident? In ons persoonlijke leven spelen economische overwegingen uiteraard een rol. Maar dat zijn zeker niet de enige factoren die ons handelen bepalen. Zo helpen we onze burens omdat het zo hoort, doen wij vrijwilligerswerk omdat we nou eenmaal zo zijn opgevoed, stemmen wij omdat we een burgerplicht hebben, en proberen we zo duurzaam mogelijk te leven omdat we ons zorgen maken over de toekomst van onze planeet. En als dat ons tijd, energie of geld kost, dan is dat maar zo. Dat is voor ons in ieder geval geen reden om het te laten.

Dat wil zoveel zeggen als dat wij in een pluralistisch moreel universum leven, zoals filosofen het zo mooi noemen. Onze morele overwegingen stellen paal en perk aan de economische logica. Om met de Amerikaanse filosoof Michael Sandel te spreken: [niet alles is te koop](#).

Waarom geldt dat niet ook voor multinationals? Waarom zijn wij burgers moreel, maar mogen zij op alles de hardvochtige rationaliteit van de amorele bedrijfseconomie loslaten? En als wij vinden dat ook multinationals morele pluralisten zouden moeten zijn, hoe organiseren we dat dan? Was het Rijnlandse corporate governance-model van voor de ruige neoliberale bevrijding van de jaren tachtig en negentig niet precies dat: een juridische erkenning van het feit dat ondernemingen niet alleen de kortzichtige belangen van aandeelhouders dienen, maar bestaan uit meerdere gemeenschappen met diverse belangen en dus ook uiteenlopende morele rechten en eisen? En is dat niet exact de definitie van moreel pluralisme? De in 2015 overleden Franse econoom Michel Albert vond van wel – en hij was de munter van het begrip [‘Rijnlands kapitalisme’](#).

Wat mij betreft zijn we toe aan een nieuw Rijnland, om multinationals een pluralistisch moreel universum in te schoppen. En daarmee bedoel ik niet alleen dat multinationals de belangen van werknemers, klanten en toeleveranciers

serieus zouden moeten nemen, maar ook die van de planeet en al zijn inwoners, nu en straks. Noem het Rijnland 2.0.

Over de auteur

Ewald Engelen

Gevolgd door 1439 leden

FTM-columnist van het eerste uur, financieel geograaf aan de UvA en actief voor de Partij voor de Dieren.

Volg deze auteur en blijf op de hoogte via e-mail

Volg Ewald Engelen