



Marike Stellinga

Nou, Europa, ben je er voor burgers of bedrijven?

Nog even wachten met die kerstgedachte. Het dieselschandaal verdraagt geen vrede en welwillendheid. Er is wat mij betreft te weinig ophef over een schokkend rapport over dit schandaal. Deze week kwam een enquêtecommissie van het Europees Parlement met zijn conceptrapport over de fraude met de uitstoot van dieselauto's. U weet wel, september 2015 bekende Volkswagen met behulp van software zijn auto's schoner te hebben voorgedaan dan ze waren. Die bekentenis kwam niet vanzelf, Volkswagen werd ertoe gedwongen door Amerikaanse autoriteiten. Wat hier ook misgaat in Europa, het moet kennelijk door de Amerikanen worden ontdekt. Dat was bij de fraude met de Europese Liborrente ook al zo. Bij nader inzien bleken dieselauto's van andere fabrikanten ook minder schoon dan gedacht. Onderwerp van onderzoek was dan ook: de rol van 'Europa', te weten de lidstaten, de toezichthouders, de Europese Commissie. Hoe kon dit zijn gemist?

Een van de twee onderzoekers is D66-europarlementariër Gerben-Jan Gerbrandy. „Ik ben niet helemaal naïef, maar het was toch fascinerend om een keer heel goed te bestuderen hoe Europa echt functioneert”, zei hij in een interview met mijn collega Carola Houtekamer. Wat hij vervolgens vertelde deed me verslikken in mijn koffie. Tests die de daadwerkelijke uitstoot moesten meten werden „buitensporig vertraagd” door Italië, Frankrijk en Spanje. In de technische werkgroepen die daarover besloten, kwam vaak meer dan de helft van de aanwezigen uit de auto-industrie. Notulen ontbreken al te vaak. „Dat dat mag in de 21ste eeuw, dat is ongelooflijk.”

Als je over dieselgate leest, weet je het: de EU is er voor bedrijven, zelfs als dat ten koste gaat van de gezondheid van mensen

De lidstaten komen hun wettelijke verplichtingen niet na, nationale toezichthouders deden weinig. En de Europese Commissie besloot bewust niet te handhaven, ook al wist ze dat de normen voor schadelijke stoffen worden overschreden. Het belang van de industrie stond boven het belang van volksgezondheid en milieu. Wanbestuur noemt Gerbrandy het.

Nu denk je, oké, fouten gemaakt, leren we van. Gaat vast nu al beter. Maar nee. Geen boetes, geen verplichte terugroepacties voor de vieze auto's, niks. Sterker nog, we gaan door met cynische politiek bedrijven. Gerbrandy had namelijk in zijn conclusies harder willen zijn over de Commissie maar, en nu komt het, dat willen de christendemocratische europarlementariërs in de onderzoekscommissie niet, aldus Gerbrandy. Waarom niet, vraagt u? Omdat de verantwoordelijke eurocommissaris, de Italiaan Antonio Tajani, tussen 2010 en 2014 commissaris van Industrie, kandidaat-voorzitter is van het Europees Parlement. Tajani wilde een stop op regels voor de auto-industrie vanwege de crisis, terwijl hij een bezorgde brief had van zijn collega-commissaris over de luchtkwaliteit. Zijn naam staat niet in het rapport. Oh, en de huidige commissie werkte niet echt mee met de onderzoekers. Documenten werden na hoorzittingen geleverd, dat soort ongein.

In het onbehagen over de Europese Unie klinkt overal de vraag: is de Unie er voor bedrijven of voor gewone mensen? Als je over dieselgate leest, weet je het antwoord: voor bedrijven, zelfs als dat ten koste gaat van de gezondheid van mensen. Mag ik een kerstbal in de boom van commissiebazen Jean-Claude Juncker en Frans Timmermans hangen? Er staat in glitterrode letters op: schande.

Marike Stellinga is econoom en schrijft elke zaterdag op deze plek over politiek en economie.