

'Afspraken auto-industrie een van grootste kartelaffaires ooit in Duitsland'

By **Juurd Eijsvooel**, www.nrc.nl
juli 21ste, 2017

De grote Duitse autoproducenten hebben mogelijk jarenlang verboden kartelafspraken gemaakt. In geheime werkgroepen zouden Volkswagen, Audi, Porsche, BMW en Daimler (moederconcern van Mercedes) sinds de jaren negentig hun beleid op elkaar hebben afgestemd, om zo de onderlinge concurrentie te beperken.

Het zou een van de grootste kartelaffaires uit de Duitse geschiedenis zijn. De autobedrijven hadden vrijdagavond nog niet op het nieuws gereageerd.

Zestig werkgroepen

Volgens Der Spiegel, dat het bericht vrijdagmiddag publiceerde, heeft VW het bestaan van de meer dan zestig werkgroepen vorige zomer al schriftelijk aan de mededingingsautoriteiten opgebiecht. Zo heeft de autoproducent uit Wolfsburg tegelijk zichzelf aangegeven én alle branchegenoten erbij gelapt. Mogelijk hoopte het bedrijf daarmee op een mildere bestraffing. Eerder zou ook Daimler al een 'zelfaangifte' hebben gedaan.

Meer dan 200 mensen zouden betrokken zijn geweest bij het geheime overleg

De aangifte van VW gebeurde enkele dagen nadat de Duitse justitie een inval bij het concern had gedaan in verband met het zogeheten dieselschandaal, en daarbij was gestuit op documenten die wezen op kartelafspraken. Inmiddels zou de kartelwaakhond van de Europese Commissie zich met de zaak bezighouden.

In de loop der jaren zouden meer dan 200 mensen betrokken zijn geweest bij het geheime overleg. Er werd gesproken over techniek, strategie, markten, kosten en toeleveranciers - en ook over het probleem van de hoge uitstoot van schadelijke gassen bij dieselvoertuigen.

Dieselschandaal

Met dat laatste zou de basis zijn gelegd voor het dieselschandaal. In 2015 kwam naar buiten dat VW zijn dieselauto's voorziet van software, die ervoor zorgt dat de auto's in testsituaties een aanzienlijk lagere uitstoot van schadelijke gassen hebben dan op de weg.

Sindsdien is duidelijk geworden dat ook andere autoproducenten, in Duitsland en daarbuiten, trucs gebruiken om de uitstoot lager voor te stellen dan ze in de praktijk is. Zo werd onlangs bekend dat ook Daimler daarvan wordt verdacht. Het bedrijf riep daarop drie miljoen auto's terug naar de garage voor het aanbrengen aanpassingen om de uitstoot te beperken. Vrijdag werd bekend dat ook Volkswagen-dochter Audi een massale terugroepactie houdt: voor 850.000 dieselauto's.

Een pikant voorbeeld van de kartelafspraken betreft de vele bijeenkomsten die sinds 2006 gewijd zijn aan de vloeistof AdBlue. Dat middel wordt in de hete uitlaatgassen van dieselmotoren ingespoten, om de schadelijke stikstofoxiden daarin om te zetten in onschadelijk stikstof en water en zo de auto schoner te laten rijden. Met deze technologie, beweerden autoproducenten, werden „de schoonste diesels van de wereld”

gemaakt.

Al eerder was duidelijk dat die bewering in veel gevallen niet houdbaar was en op bluf berustte. Audi gaf dit voorjaar het gebruik van deze praktijken in de VS al toe, wat de onderneming om een miljardenboete kwam te staan. Ook de Europese Commissie nam Audi onder de loep.

Afspraken over kleine tanks

Nu blijkt volgens Der Spiegel dat de grote Duitse autoconcerns onderling afspraken maakten over de grootte van de aparte tanks die voor AdBlue in auto's zijn aangebracht. Het plaatsen van grote tanks zou het voordeel hebben gehad dat automobilisten niet vaak naar de garage hoeven om ze te laten bijvullen met het kleverige goedje. Maar kleinere tanks zijn lichter en goedkoper - en leiden dus tot aanzienlijke kostenbesparing.

De Duitse autoconcerns kwamen onderling overeen - op het niveau van de raden van bestuur, volgens het Handelsblatt - om hoofdzakelijk kleine tanks te plaatsen. Om te voorkomen dat die snel leeg raakten, wordt er met behulp van speciale software voor gezorgd dat er minder van het spul wordt ingespoten - zo gaat de inhoud langer mee. Maar dat gaat wel ten koste van het reinigende effect waar het allemaal om begonnen was. Om dat weer te verdoezelen werd de zogeheten 'sjoemelsoftware' ontwikkeld, die de kern vormt van het dieselschandaal.

Cruciale sector

De auto-industrie is een cruciale sector in de Duitse economie. Meer dan 800.000 mensen werken bij de autoproducenten en hun toeleveranciers. Maar hoewel de bedrijven grote winsten maken, en de export floreert, is de toekomst voor de branche onzeker.

Niet alleen hangen veel bedrijven hoge boetes en juridische procedures boven het hoofd in verband met het dieselschandaal (VW betaalde daarvoor in de VS al 22 miljard dollar) en straks mogelijk ook voor de kartelvorming. Maar daar komt bij dat de industrie worstelt met de vraag of de dieselmotor, waarop ze zo zwaar heeft ingezet, gezien de uitstoot eigenlijk nog wel toekomst heeft. En omdat ook de benzinemotor in verband met de klimaatverandering uit de gratie raakt, is de dringende vraag hoe snel men kan overschakelen naar de productie en verkoop van auto's met elektromotor. Dat er veel minder mankracht nodig is voor het bouwen van elektrische auto's maakt dat de hele kwestie extra gevoelig ligt.