

„MAŁPIA AFERA” VOLKSWAGENA JEST NIEISTOTNA. KONCERN ROBIŁ DUŻO GORSZE RZECZY

Niemieckie koncerny testowały emisyjność silników na małpach – taka wiadomość obiegała w tym tygodniu światowe media. Wywołała ona falę oburzenia, spotęgowanego tym, że firmy rodem z RFN reklamują się jako przyjazne środowisku. Jednakże, reakcja opinii publicznej jest przesadzona, zwłaszcza, że spółki zamieszane w „małpią aferę” dopuszczały się w przeszłości dużo gorszych rzeczy – chodzi o aferę Dieselgate, z którą porównuje się doniesienia o testach emisyjności na małpach.

Mała małpka zamknięta w zaparowanym terrarium – taki obraz posłużył za ilustrację procedury, w który zaangażowane były czołowe niemieckie firmy (m.in. Volkswagen). Chodzi o testy wpływu spalin z silników Diesla, jakie prowadzono w 2014 roku na zlecenie Europejskiej Grupy Badawczej ds. Zdrowia i Środowiska w Sektorze Transportu (EUGT). Informację o tych działaniach ujawnił New York Times.

Według doniesień gazety, w ramach badań 10 małp zamykanych było w uszczelnionym pomieszczeniu, w którym musiały przez cztery godziny wdychać spaliny samochodu VW Beetle. Aby utrzymać zwierzęta w spokoju, pracownicy laboratorium puszczały im kreskówki w telewizji - podała "NYT. Badania miały na celu zakwestionowanie decyzji Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) z 2012 roku o uznaniu spalin z silnika Diesla za rakotwórcze.

Reakcja zamieszanych w testy firm była natychmiastowa. BMW, Daimler i Volkswagen wydały oświadczenie, w którym stwierdziły, że szczegóły badań nie są im znane. Koncerny potępiły testy na zwierzętach. Sam VW przeprosił dodatkowo za wszelkie nieprawidłowości.

Jednakże, szybciej niż spółki zareagował Internet, który skupił się na krytyce Volkswagena. Zdjęcie przerażonej małpki w terrarium było masowo kolportowane w mediach społecznościowych z błędnymi opisami, takimi jak wskazanie, że testy odbywały się w niemieckiej siedzibie VW, podczas gdy w rzeczywistości miały one miejsce w centrum badawczym Lovelace Respiratory Research Institute (LRRRI) w Albuquerque w stanie Nowy Meksyk. Zaczęto też tworzyć memy. Jeden z nich polegał na przerobieniu sloganu VW „Das Auto” na „Gas Auto”. Z kolei polscy internauci rozpowszechniali cytaty, że „małp nie gazowali Niemcy, tylko volkswageniści”.

Cała sytuacja sprawiła, że Volkswagen błyskawicznie zdymisjonował szefa relacji zewnętrznych, lobbystę Thomasa Stega. Nawiasem mówiąc, Steg pracował jako rzecznik skompromitowanego przez relacje z rosyjskim sektorem energetycznym niemieckiego kanclerza Gerharda Schrödera.

Medialne zamieszanie wokół „małpiej afery” sprawiło, że część dziennikarzy i publicystów przypomniało sobie o poprzednim skandalu dotyczącym (między innymi) Volkswagena. Chodzi mianowicie o tzw. aferę Dieselgate, której skala i znaczenie biją na głowę testy na małpach.

Korzenie tzw. Dieselgate sięgają roku 2005. Według ustaleń dziennikarzy Frankfurter Allgemeine

Zeitung, właśnie wtedy koncern Volkswagen zaczął instalować w swych samochodach specjalne programy, które umożliwiały manipulowanie emisjami podczas testów. W roku 2007 weszło w życie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów. Zakazało ono manipulowania emisją poprzez instalowanie urządzeń mogących wpływać na produkcję spalin podczas badań laboratoryjnych. W 2014 roku Międzynarodowa Rada Czystego Transportu opublikowała raport, w którym wytknęła Volkswagenowi nadmierną emisyjność niektórych modeli aut. Rok później, amerykańska Agencja Ochrony Środowiska (EPA) oskarżyła niemiecki koncern o zainstalowanie 500 000 urządzeń, które manipulowały produkcją spalin. Niemiecki koncern nie podjął walki sądowej – otwarcie przyznał się do tych praktyk. Wartość jego akcji poszybowała w dół, a prezes Martin Winterkorn podał się do dymisji.

Kryzys jednak trwał. Z zarzutami podobnymi do amerykańskich występowały kolejne kraje (m.in. Francja, Norwegia, Volkswagen kompletnie nie radził sobie z narastającą falą krytyki – koncern nie umiał ułożyć spójnej polityki komunikacyjnej, przez co kompromitował się jeszcze dobitniej.

Volkswagen wygoszparował ponad 16 miliardów euro celem pokrycia kosztów afery. Pieniądze uzbierano m.in. kosztem zwolnień, wstrzymania produkcji w niektórych zakładach oraz dzięki cięciom płac kadry zarządzającej. Jednakże, publicyści wyliczyli, że całość Dieselgate kosztowała niemiecki koncern ok. 25 miliardów.

Co ciekawe, afery ta nie odbiła się widocznie na sprzedaży nowych aut Volkswagena. Koncern zdołał też utrzymać pozycję największego światowego producenta samochodów, produkując w 2016 roku 10,3 mln sztuk.

Zestawianie „małpiej afery” z Dieselgate jest istotnym strywializowaniem tego drugiego skandalu. Jakkolwiek testy spalin na zwierzętach to rzecz okrutna, to jednak nie można porównać tego do narażenia milionów ludzi na emisje szkodliwych tlenków azotu i dwutlenku węgla, a właśnie taki efekt miała Dieselgate. Dlatego też, porównywanie tych dwóch wydarzeń jest szkodliwe dla rzeczywistego obrazu sytuacji.