

Układy ze związkami pogrążyły szefów Volkswagena

25 stycznia 2007 roku Peter Hartz, były dyrektor w fabryce samochodów Volkswagen, za udział w skandalu korupcyjnym, został skazany przez sąd w Braunschweig na dwa lata więzienia w zawieszeniu i grzywnę w wysokości 560 tysięcy euro.

Przed surowszym wyrokiem uchroniła go ugoda z prokuratorem.



Śledztwo wykazało, że dyrektorzy w największej fabryce samochodów w Europie oraz członkowie związków zawodowych otrzymywali bonusy w postaci drogich wycieczek zagranicznych *Lustreisen* i usług prostytutek, które przybywały specjalnie z Brazylii.

Hartz, uważany za architekta czterodniowego tygodnia pracy, który na początku

lat 90-tych ubiegłego wieku pozwolił oszczędzić tysiące miejsc pracy i główna postać reform w systemie zatrudnienia, przeprowadzonych przez byłego kanclerza Gerharda Schroedera, zatwierdzał płatności dla przedstawicieli potężnych związków zawodowych. *Nielegalne przelewy* miały zapewnić brak sprzeciwu wobec polityki kierownictwa fabryki. W tym celu Klaus Volkert otrzymał od Hartza blisko 2 miliony euro.

Sąd skazał również byłego dyrektora ds. kadrowych Klauusa-Joachima Gebauera na rok więzienia w zawieszeniu. Kierując się wskazówkami Hartza, Gebauer zajmował się organizowaniem ekskluzywnych podróży dla związkowców.

Volker i Gebauer zostali uznani za głównych sprawców *korupcyjnego procederu* w Volkswagenie, który miał swój początek latem 2005 roku. Jednak podczas rozprawy sądowej Hartz przyznał, że łapówki były

wypłacane w latach 1995-2004, ułatwiając relacje ze związkami.

System nazwany *kodyfikacją*, nakazywał przyznanie połowy miejsc w radzie nadzorczej przedsiębiorstw związkom zawodowym. Miało to niewątpliwie wpływ na kontrolę związkowców nad sposobem zarządzania przedsiębiorstwem. Przyznana im władza otwierała drzwi do *korupcji*, tym bardziej, że przewodniczący miał dodatkowy głos, co powodowało, iż mógł blokować decyzje, doprowadzając do rozłamu między kierownictwem a związkowcami.

Skandal spowodował olbrzymie poruszenie wśród Niemców, poddając w wątpliwość zapoczątkowany po wojnie system zarządzania przedsiębiorstwem i jego podatność na nadużycia. Dla niektórych afera w Volkswagenu ukazała głębszy problem, który mógł być podstawą ekonomicznej stagnacji kraju.

System zarządzania, który w założeniu miał zapewnić równowagę między interesem pracowników i dyrekcji dużych przedsiębiorstw, przekształcił się w podstępny związek, którego istotą było zachowanie status quo.

Wybór

przewodniczącego rady nadzorczej i dyrektorów uzależniono od głosów reprezentantów związków zawodowych. Stąd, zamiast decydować się często na niepopularne decyzje, dotyczące np. restrukturyzacji, czy redukcji zatrudnienia, kadra kierownicza przymilała się do szefów związków zasiadających w radzie.

*Źródła: corpwatch.org;
spiegel.de;
articlesbase.com;
businessweek.com*