

ONDER DE MOTORKAP

corruptie in de auto-industrie en in de samenleving



JAN VELSEN

Uitgeverij:
Velsen & Partner B.V.
Vliegeniersweg 65
2171 PD Sassenheim

Auteur:
Jan Velsen

Redactie:
Ellen Smink

Eerder verscheen: *Organisatieopstellingen. Nieuwe inzichten en praktische toepassingen.*
Uitgave © 2025 Velsen & Partner B.V., Sassenheim. ISBN: 9789465126104.

Eerder verscheen: *Familieopstellingen. Nieuwe inzichten en praktische toepassingen.*
Uitgave © 2025 Velsen & Partner B.V., Sassenheim. ISBN: 9789465017518.

Eerder verscheen: *Memoires. Jan Velsen.*
Uitgave © 2023 Velsen & Partner B.V., Sassenheim. Uitverkocht.

Eerder verscheen: *3-D Systemisch werk. Opleiding Familieopstellingen HBO.*
Uitgave © 2021 Velsen & Partner B.V., Sassenheim.

Eerder verscheen: *Leven zonder masker. Familieopstellingen Nieuwe Stijl.*
Uitgave © 2020 Velsen & Partner B.V., Sassenheim. ISBN: 9789464800982.

Eerder verscheen: *Descubre tu esencia. Diálogo con tu niño interior.*
Uitgave © 2012 Velsen & Partner B.V., Sassenheim. ISBN 978-90-8171-990-2.

Eerder verscheen: *3-D Systemisch werk. Handboek voor begeleiders van opstellingen.*
Uitgave © 2011 Velsen & Partner B.V., Sassenheim. ISBN 978-90-817199-1-9. Uitverkocht.

Eerder verscheen: *Constelaciones Familiares. Según Bert Hellinger.*
Uitgave © 2011 Velsen & Partner B.V., Sassenheim. ISBN: 9789464801040

Eerder verscheen: *Misjpoge. De familie Velsen & Spanjaard.*
Uitgave © 2011 Velsen & Partner B.V., Sassenheim.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Velsen & Partner B.V.

Kennisgeving aan Lezers: Om de tekst goed leesbaar te houden hebben wij de mannelijke vorm aangehouden. Het spreekt voor zich dat een en ander even goed voor vrouwen geldt. De inhoud is zo aangepast dat de privacy van cliënten gewaarborgd blijft. Om te begrijpen hoe de content van dit boek tot stand is gekomen, stellen wij lezers op de hoogte van het gebruik van AI in ons werk. Alle namen zijn verzonnen om de privacy en ware identiteit van studenten en cliënten te beschermen.

De auteur, de uitgever en andere betrokkenen bij dit boek zijn op geen enkele manier verantwoordelijk en aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor gevolgen van het gebruikmaken of toepassen van de inhoud. Eenieder met serieuze klachten wordt ernstig aangeraden een arts te raadplegen.

ISBN: 9789465127682

INHOUD

VOORWOORD	4
INLEIDING	8
1. ONTSTAAN EN GROEI VAN DE AUTO-INDUSTRIE	12
Mercedes-Benz	14
Groei door massaproductie	16
Economisch wonder	16
Globalisering en duurzaamheid	18
Economische en politieke invloeden	18
Het Daimler schandaal	20
Betalingen en doelgroepen	20
De rol van tussenpersonen	22
Verdoezelen van betalingen	22
Etische en juridische implicaties	22
Schikking en financiële gevolgen	24
Langdurige impact	24
Duurzame verandering in het bedrijf	24
Herstel van reputatie	26
Marktsaturatie	28
Winstmaximalisatie	30
Invloed op innovatie	34
2. HET VW 'DIESELGATE' SCHANDAAL	38
3. ANDERE SCHANDALEN IN DE AUTO-INDUSTRIE	66
FORD	66
GENERAL MOTORS	74
CHRYSLER	76
AUDI	78
RENAULT-NISSAN	80
PEUGEOT-CITROËN	84
KIA-HYUNDA	86
TOYOTA	88
BYD	90

4. CORRUPTIE IN DE AUTO-INDUSTRIE (praktijkvoorbeeld)	92
5. OORZAKEN VAN CORRUPTIE	185
Psychologische oorzaken	200
6. LOBBYACTIVITEITEN	214
Invloed op emissienormen	214
Subsidies voor elektrische voertuigen	215
Gevolgen van lobbyactiviteiten	216
Transparantie en ethiek	219
Invloed op regelgeving	220
Maatschappelijke respons	221
Technologische innovaties	222
7. DE CHINESE AUTO-INDUSTRIE	226
Explosieve groeifase en huidige uitdagingen	227
Strategie van de Chinese overheid	227
Wereldwijde ambities van de Chinese auto-industrie	228
Duurzame mobiliteit en innovatieve technologieën	228
Autonome voertuigen	229
Proactieve internationale strategie	229
GEELY - Financiering en overnames	230
Daimler AG	231
America Europa China (handelsrelaties en beleid)	232
8. SCHANDALEN IN DE SAMENLEVING	234
Tabaks industrie	234
Financiële sector	236
Inlichtingendienst VS	240
Social media	244
Agrarische sector	248
Technologie sector	252
Farmaceutische industrie	254
Voedsel industrie	258
Bankwezen	260
Sport industrie	264
BIJLAGE: DE PANAMA PAPERS	265

VOORWOORD

‘Buiten het zicht van de gemiddelde burger speelt zich een intense strijd af tussen China en de Verenigde Staten (en het bredere Westen). Deze strijd gaat over de controle van kritieke grondstoffen.

Wat is er precies aan de hand?

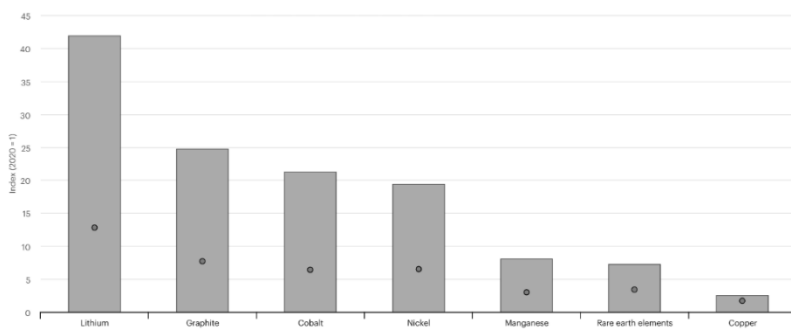
Kritieke grondstoffen zoals kobalt, lithium, nikkel, koper en zeldzame aardmetalen zijn onmisbaar in onze moderne economie. De productie van smartphones, medische hulpmiddelen en eigenlijk alles waar een chip en batterij in zit is niet mogelijk zonder deze grondstoffen. Ze zijn ook van vitaal belang voor de defensie-industrie in de productie van geavanceerde wapensystemen.

De technologieën die de energietransitie aandrijven, waaronder elektrische voertuigen (EV's), windturbines en zonnepanelen zijn ook compleet afhankelijk van deze grondstoffen. Zonder voldoende toegang tot mineralen kan het Westen zijn ‘groene ambities’ niet waarmaken. Het Internationale Energieagentschap (IEA) voorspelt dat de vraag naar mineralen voor groene energie door de energietransitie in 2040 tot wel zes keer zo groot is dan in 2020. De vraag naar mineralen voor gebruik in EV's en batterijopslag groeit in die periode minstens 30 keer. Lithium kent de snelste groei, met een vraag die meer dan 40 keer zo groot kan worden tegen 2040. De vraag naar grafiet, kobalt en nikkel groeit met 20 tot 25 keer. De uitbreiding van elektriciteitsnetwerken betekent ook dat de vraag naar koper voor het elektriciteitsnetwerk in dezelfde periode meer dan verdubbelt.

CHINA'S DOMINANTIE

Eerder schreven wij al dat de Chinezen steeds dominanter worden op het gebied van goud en zilver. China is de strijd om kritieke grondstoffen momenteel ook aan het winnen. Het land heeft zijn positie als wereldleider in het delven en verwerken van kritieke grondstoffen de afgelopen decennia gestaag opgebouwd.

Beijing beheerst momenteel ongeveer 60% van de wereldwijde productie van zeldzame aardmetalen en verwerkt bijna 90% van de wereldwijde output.



Groei in vraag naar mineralen, 2040 vergeleken met 2020 volgens het IEA¹⁾

- 1) De IEA staat voor de International Energy Agency, een autonome organisatie die bestaat uit 31 lidstaten en is opgericht in 1974. De IEA is gericht op het bevorderen van energieveiligheid, economische groei en milieubescherming over de hele wereld.

Hoewel China niet altijd de grootste producent van grondstoffen voor batterijen is, beheerst het vaak wel de verwerking ervan. China's aandeel in raffinage is ongeveer 35% voor nikkel en 50 tot 70% voor lithium en kobalt.

Chinese bedrijven hebben ook aanzienlijke investeringen gedaan in buitenlandse activa. Beijing heeft hierdoor aanzienlijke invloed in de mijnbouwsector en verwerkende industrie in landen zoals de Democratische Republiek Congo (DRC) en Indonesië.

Dit geeft China een strategisch voordeel en maakt het Westen kwetsbaar voor verstoringen in de toeleveringsketen, omdat China de marktprijzen en beschikbaarheid kan controleren. Het is meer dan slechts een mogelijkheid; de Chinese overheid heeft herhaaldelijk haar controle gebruikt als geopolitiek instrument. In december heeft China de export van technologieën voor de productie van zeldzame-aardemagneten verboden, en eerder werden exportbeperkingen ingesteld op gallium en germanium.

AFHANKELIJKHEID VAN CHINA VERMINDEREN

De Verenigde Staten en hun bondgenoten hebben ingezien dat ze hun afhankelijkheid van Chinese kritieke mineralen moeten verminderen. Biden heeft verschillende maatregelen genomen om de binnenlandse productie en verwerking te stimuleren. Zo werd de Inflation Reduction Act geïntroduceerd, die subsidies biedt voor de productie van EV-batterijen met mineralen die in de VS of in bevriende landen zijn gewonnen en verwerkt. Daarnaast zijn strategische partnerships een belangrijk onderdeel van de Westerse strategie om de levering van kritieke mineralen veilig te stellen.

De Chinese overheid leende Afrikaanse landen van 2000 tot 2022 meer dan \$160 miljard voor infrastructuurprojecten middels hun 'belt and road initiative'. Dat bedrag is de afgelopen jaren enorm afgenomen. In 2022 leende China nog maar een kleine \$1 miljard uit aan Afrikaanse landen vergeleken met \$8,5 miljard in 2019. De VS probeert hier nu gebruik van te maken.

In december 2022 ondertekende de VS een trilateraal Memorandum of Understanding met de DRC en Zambia. Deze overeenkomst beoogt een volledige waardeketen te ontwikkelen, van het delven van mineralen tot de productie van batterijen.

De DRC en Zambia behoren tot de wereldleiders in de productie van bepaalde kritieke mineralen. De DRC produceert in de Katanga provincie bijna 70 procent van alle kobalt in de wereld en Zambia is één van Afrika's grootste koperproducenten.

Een belangrijk project om minder afhankelijk te worden van China is daarom ook gericht op die landen.

Dit project omvat investeringen in de aanleg en verbetering van een spoorlijn in de 'Lobito Corridor'. De mineraalrijke gebieden in het slecht bereikbare binnenland van de DRC en Zambia zullen worden verbonden met de Angolese haven aan de Atlantische Oceaan. Deze spoorlijn zal de transporttijd vanuit de Katanga provincie aanzienlijk verminderen en de exportmogelijkheden vergroten. Het Westen wil de economische groei in de hele regio stimuleren en ontwikkelen.

CONCLUSIE

De strijd om kritieke mineralen is een cruciaal onderdeel van de bredere geopolitieke strijd tussen de Verenigde Staten en China. Beijing is momenteel dominant en probeert zijn positie te handhaven. Het Westen wil de afhankelijkheid van China voor kritieke grondstoffen verminderen en werkt hard aan het opbouwen van eigen toeleveringsketens. Projecten zoals in de Lobito Corridor en het ontwikkelen van de relaties met Afrikaanse landen zijn een belangrijke stap in deze richting maar China lijkt voorlopig nog de dominante speler op deze markt te blijven.'

Yael Potjer

INLEIDING



Jan Velsen

De automobiellndustrie heeft een rijke en invloedrijke geschiedenis die teruggaat tot de vroege jaren van de automobilitet. Duitsland wordt vaak beschouwd als de bakermat van de auto-industrie, mede door pioniers als Karl Benz, die in 1886 de eerste praktische auto, de Benz Patent-Motorwagen, ontwikkelde.

De vroege 20e eeuw markeerde het begin van een opwindende fase in de wereldwijde auto-industrie, met de opkomst van verschillende iconische merken die de aandacht trokken van automobilisten over de hele wereld.

Een van de meest prominente daarvan is Volkswagen, opgericht in 1937, dat met de ontwikkeling van de 'Volkswagen Kever' de Duitse automobiellmarkt veroverde en wereldwijde populariteit verwierf. Deze auto vertegenwoordigde een nieuw tijdperk van mobiliteit voor de massa en het heeft Volkswagen in de decennia erna gevestigd als een van de grootste autofabrikanten ter wereld.

Na de verwoestingen van de Tweede Wereldoorlog herstelde de Duitse auto-industrie zich snel, sterk ondersteund door de economische bloei die volgde en de Marshallhulp.

De auto-industrie werd de motor van het 'Wirtschaftswunder' (economisch wonder) waarvan Duitsland profiteerde, resulterend in een sterke binnenlandse vraag naar voertuigen. Merken zoals BMW, Audi, Porsche en Mercedes-Benz kregen wereldwijd faam en bevestigden hun reputatie op het gebied van kwaliteit, innovatie en technologische vooruitgang.

In de jaren '90 en 2000 zorgde de economische integratie binnen Europa ervoor dat de concurrentiepositie van de Duitse auto-industrie verder werd versterkt. Duitsland ontwikkelde zich tot een centrum voor geavanceerde technologieën zoals dieselmotoren en veiligheidssystemen.

Duitsland begon met de productie van luxe en premium voertuigen die wereldwijd populair werden, gekenmerkt door vakmanschap en uitmuntende engineering.

Echter, de sector werd ook geconfronteerd met onvermijdelijke druk door veranderingen in consumentengedrag en de opkomst van elektrische voertuigen.

Mondialisering en de groei van opkomende markten, zoals China, verhoogden de concurrentie, terwijl consumenten steeds vaker vroegen om duurzame en milieuvriendelijke alternatieven.

Bovendien werd de Duitse automobielsector, die bekend staat om zijn technologische expertise, geconfronteerd met verschillende schandalen, waarvan de meest beruchte het 'Dieselgate' was - het Volkswagen-emissieschandaal, dat niet alleen de reputatie van Volkswagen aantastte, maar ook die van de gehele Duitse automobiel-industrie.

Het thema van corruptie in de auto-industrie is van cruciaal belang om verschillende redenen. Eerst en vooral heeft de auto-industrie een directe impact op de wereldwijde economie. Deze sector is verantwoordelijk voor miljoenen banen bij autofabrikanten, evenals in toeleveringsketens, distributie en after-sales services.

Schandalen zoals Dieselgate tonen aan dat corrupt gedrag kan leiden tot enorme financiële verliezen, wat gevolgen heeft voor de werkgelegenheid en de economische gezondheid.

Daarnaast speelt de auto-industrie een cruciale rol in milieu- en duurzaamheidskwesties. De gevolgen van schadelijke emissies zijn evident, met een directe impact op de luchtkwaliteit en volksgezondheid; corruptie die leidt tot het negeren van emissievoorschriften ondermijnt inspanningen voor een schonere wereld. Het onderzoeken van corruptie kan bedrijven onder druk zetten om verantwoordelijk te handelen en milieuvriendelijke oplossingen te ontwikkelen.

Bovendien is er een sterke sociale component aan corruptie in de auto-industrie. Consumenten hebben recht op transparantie en eerlijke informatie over de producten die ze kopen.

Corruptie ondermijnt dit vertrouwen en kan leiden tot misleiding over de veiligheid en milieu-impact van voertuigen. Het is van essentieel belang dat het publiek wordt geïnformeerd over deze praktijken, zodat zij weloverwogen keuzes kunnen maken en bedrijven ter verantwoording kunnen roepen.

De juridische en politieke dimensie van corruptie in de auto-industrie is ook aanzienlijk. Overheden spelen een cruciale rol in het vaststellen van regelgeving en het handhaven van ethische normen. Het benadrukken van corruptie kan leiden tot betere wetgeving, strenger toezicht en een eerlijker speelveld, wat essentieel is voor het herstel van vertrouwen in de industrie.

Dit boek biedt een grondige analyse van corruptie in de auto-industrie, met de specifieke focus op mechanismen, gevolgen en bredere implicaties.

Mede door het gebruik van het Dieseldgate-schandaal als voorbeeld, streef ik ernaar het publieke bewustzijn te vergroten over de ethische uitdagingen waarmee de industrie te maken heeft en de impact op milieu, consumenten en economie.

Het boek is opgezet in verschillende hoofdstukken, die stuk voor stuk een specifiek aspect van corruptie binnen de auto-industrie belichten. In het eerste hoofdstuk schets ik de historische context van de Duitse automobielsector, inclusief de opkomst van iconische merken en hun rol in de wereldeconomie. Dit biedt een basis voor het begrijpen van de structurele en culturele factoren die corruptie mogelijk maken.

Jan Velsen | Sassenheim | 2025



Benz Patent-Motorwagen 1886

1. ONTSTAAN EN GROEI VAN DE AUTO-INDUSTRIE

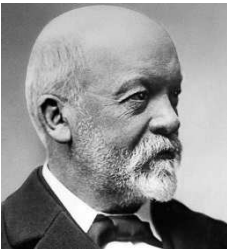


Karl Benz

De ontwikkeling van de automobiel begint met Karl Benz, die in 1886 de Benz Patent-Motor-wagen bouwde. Dit wordt vaak beschouwd als 's werelds eerste echte auto. Het chassis van zijn eerste 'automobiel' had veel weg van een combinatie van een rijwiel en een paardenrijtuig.

Op 29 januari 1886 ontving Karl Benz het patent op zijn voertuig onder octrooinummer 36423. In dit patent werd de grondslag voor de hedendaagse auto vastgelegd.

Twee jaar later maakten echtgenote Bertha Benz en haar beide zoons een tocht van tweehonderd kilometer om Karl ervan te overtuigen dat zijn uitvinding betrouwbaar was en het vervoermiddel zeer praktisch was. In hetzelfde jaar exposeerde Benz zijn driewieler op de Motortentoonstelling van München. Weldra kwamen er veel bestellingen uit Frankrijk en later ook uit Engeland. De eerste autofabriek ter wereld met al snel vijftig man personeel leverde de eerste bestellingen uit. De auto was geboren!



Gottlieb Daimler

Gottlieb Daimler was een Duits ingenieur, ontwerper en industrieel. Hij was een hoofdrolspeler in de ontwikkeling van de benzinemotor en de automobiel. Daimler ontwikkelde in 1885 's werelds eerste motorfiets. In 1886 ontwikkelde hij als eerste een vierwielig motorvoertuig.

In 1890 richtten Karl Benz en Gottlieb Daimler samen het bedrijf Benz & Cie. op. Ongeveer gelijktijdig met de oprichting van Benz & Cie. richtte Daimler samen met zijn partner Wilhelm Maybach de Daimler-Motoren-Gesellschaft op in Untertürkheim, Duitsland. Het bedrijf was gericht op het produceren van motoren voor verschillende toepassingen, inclusief auto's.

In 1926, in het kader van de economische groei en de uitdagingen van de tijd, fuseerden Benz & Cie. en Daimler-Motoren-Gesellschaft tot Daimler-Benz AG; mijn vroegere werkgever.



Mercedes 35 HP

MERCEDES-BENZ



Mercédès Jellinek

De oorsprong van de naam 'Mercedes-Benz' is een interessant verhaal dat teruggaat naar het einde van de 19e en het begin van de 20e eeuw, twee cruciale periodes in de ontwikkeling van de automobiellindustrie. Het begint met Emil Jellinek, een visionaire zakenman en auto-importeur.

Emil Jellinek was een invloedrijk figuur in de vroege auto-industrie. Geboren in 1853 in Leipzig, was hij een zakenman en auto-enthousiasteling die een cruciale rol speelde in de ontwikkeling van automerken, met name Mercedes-Benz.

Jellinek was gefascineerd door technologie en auto's en raakte betrokken bij het Duitse bedrijf Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG). Hij was instrumentaal in de creatie van het merk Mercedes, genoemd naar zijn dochter, Mercédès Jellinek. In 1900 gaf hij DMG de opdracht om een nieuw soort auto te produceren, wat leidde tot significante verbeteringen in autodesign en prestaties, met als hoogtepunt de Mercedes 35 PK. Dit model was een opmerkelijke vooruitgang in de auto-engineering en legde de basis voor modern autodesign met zijn lichte constructie en krachtige motor.

De Mercedes 35 PK had een laag zwaartepunt en een brede wielbasis, wat zorgde voor verbeterde stabiliteit en rijcomfort. Hij was uitgerust met een 35 pk-viercilindermotor, wat destijds een aanzienlijke hoeveelheid vermogen was. De auto had een honingraatradiator, wat zorgde voor een effectieve motorkoeling, een ontwerp dat later standaard werd in de auto-industrie. Het ontwerp was slanker en aerodynamischer dan zijn voorgangers, zonder de gebruikelijke hoogte en vorm van koetswerk.

De Mercedes 35 HP maakte een grote indruk en was zeer succesvol in races, wat aanzienlijk heeft bijgedragen aan zijn populariteit en het imago van het merk Mercedes heeft versterkt.

Deze auto wordt door velen beschouwd als een keerpunt in de autogeschiedenis, die de overgang markeerde van rijtuigen zonder paarden naar moderne auto's.



VW Prototype 1934



Bouwjaar 1951



Bouwjaar 1953



Bouwjaar 1973

GROEI DOOR MASSAPRODUCTIE (1900s – 1930s)

Met de opkomst van massaproductie in de vroege 20e eeuw, geïnspireerd door de productieprocessen van Henry Ford in de VS, begonnen Duitse bedrijven ook efficiënter te produceren. Dit leidde tot een vermindering van de kosten en een toename van de productiecapaciteit.

In 1936 begon Volkswagen met de productie van de 'Volkswagen Kever', ontworpen door Ferdinand Porsche, wat het eerste model werd dat massaal werd geproduceerd.

De stijgende welvaart na de Eerste Wereldoorlog droeg bij aan de groeiende vraag naar auto's. In de jaren '20 en '30 werd het autobezit steeds gebruikelijker, hoewel de Grote Depressie in 1929 ook negatieve gevolgen had voor de industrie. Desondanks bleef Volkswagen zich richten op het aanbieden van betaalbare voertuigen voor de massa.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de Duitse auto-industrie voornamelijk ingezet voor militaire doeleinden. Fabrieken produceerden tanks, voertuigen en andere militaire apparatuur, waardoor de civiele productie stopt.

Na de oorlog kon de industrie zich via herstructurering weer ontwikkelen. Volkswagen, dat tijdens de oorlog goed was gefinancierd, werd het symbool van de wederopbouw en groei in Duitsland.

ECONOMISCH WONDER

In de jaren '50 beleefde Duitsland een grote economische groei, bekend als het 'Wirtschaftswunder'. Dit ging gepaard met een toenemende vraag naar auto's. Volkswagen begon massaal met de productie van de Kever, die wereldwijd populair werd.

In deze periode kwamen meerdere merken naar voren, zoals BMW, die ook internationaal erkenning kreeg met sportieve modellen zoals de BMW 2002. Mercedes-Benz introduceerde luxe modellen, wat leidde tot de oprichting van een markt voor premium voertuigen.

Dit was ook een tijd van technologische vooruitgang, met ontwikkelingen in veiligheid, zoals de introductie van veiligheids gordels en verbeteren van rijcomfort en prestaties.

DAIMLERCHRYSLER



GLOBALISERING EN DUURZAAMHEID

In de jaren '90 en 2000 begon de industrie zich te globaliseren, waarbij Duitse autofabrikanten fabrieken opzetten in opkomende markten in Azië en Oost-Europa. Er werden ook samenwerkingsverbanden en fusies aangegaan, zoals de fusie van Daimler-Benz en Chrysler in 1998.

De 21e eeuw heeft geleid tot een grotere nadruk op duurzaamheid en de overgang naar elektrische voertuigen. Na de onthullingen van Dieselgate¹⁾ in 2015 werd er grote druk uitgeoefend op de industrie om emissies te verminderen en te investeren in EV-technologie.

ECONOMISCHE EN POLITIEKE INVLOEDEN

Corruptie in de Duitse auto-industrie heeft aanzienlijke economische en politieke invloeden gehad.

Volkswagen en andere betrokken bedrijven hebben miljarden euro's aan boetes en rechtskosten moeten betalen. In 2019 schatte Volkswagen dat het totale kostenplaatje van Dieselgate meer dan 30 miljard euro had bereikt, inclusief boetes, schikkingen en kosten voor terugroepacties.

De onthullingen rond corruptie leidden tot een daling van de aandelenkoersen van VW en andere betrokken bedrijven. Dit hadt niet alleen economische schade voor de bedrijven zelf veroorzaakt, maar ook voor aandeelhouders en investeerders.

Een schandaal van deze omvang ondermijnt het vertrouwen van consumenten in de merkintegriteit. Dit resulteert vaak in verlaagde verkoopcijfers en een grotere terughoudendheid om auto's van betrokken merken te kopen. De economische gevolgen leiden tot ontslagen en een vermindering van werkgelegenheid in de sector.

Bij het terugdringen van kosten om de financiële impact van schandalen te compenseren, kunnen bedrijven noodgedwongen personeel ontslaan of bezuinigingen doorvoeren.

Bedrijven die met corruptieschandalen worden geconfronteerd, kunnen minder bereid zijn om te investeren in innovatieve technologieën.

1) Zie hoofdstuk 2



DAIMLER AG



Daimler AG met de divisies Cars & Vans werd per 1 februari 2022 omgedoopt tot Mercedes-Benz Group AG. Hiermee is de historische herindeling die in 2021 begon, voltooid.

HET DAIMLER SCHANDAAL

De corruptie rondom DAIMLER AG kwam aan het licht in de jaren vóór en rond de schikking die het bedrijf in 2010 trof. De werkzaamheden en betalingen die aan de corruptie gekoppeld zijn, dateren van de jaren 1990 tot en met de jaren 2000.

Het onderzoek dat leidde tot de schikking door de Amerikaanse autoriteiten omvatte waarschijnlijk activiteiten die al eerder waren begonnen, maar de formele onthullingen en juridische gevolgen hebben plaatsgevonden in deze periode. Daimler erkende bijvoorbeeld dat het bedrijf van 1998 tot 2008 betalingen had gedaan aan buitenlandse functionarissen.

BETALINGEN EN DOELGROEPEN

De betalingen aan overheidsfunctionarissen en tussenpersonen in verschillende landen waren bedoeld om gunstige contracten en vergunningen te verkrijgen, vooral in markten met een hoge mate van bureaucratie en corruptie.

De betalingen zijn gedaan aan overheidsfunctionarissen in landen met een aanzienlijke machtsafstand in de automotive-sector. De Amerikaanse autoriteiten, die het onderzoek leidden, hebben gesuggereerd dat de betalingen betrokken waren in verschillende landen, waaronder:

- **Rusland:** Betalingen aan functionarissen om contracten te verkrijgen voor de levering van voertuigen.
- **China:** Betalingen aan lokale officials om goedkeuringen en contracten te vergemakkelijken.
- **Griekenland:** Betalingen die betrokken waren bij overheidscontracten.
- **Bahrein:** Betalingen aan functionarissen die verband hielden met militaire contracten.
- **Tussenpersonen:** Zoals lokale agenten of consultants, die werden ingehuurd om de toegang tot overheidscontracten te faciliteren, werden vaak als middel gebruikt om steekpenningen te verdoezelen.



DE ROL VAN TUSSENPERSONEN

Tussenpersonen zoals lokale agenten en consultants werden ingehuurd door Daimler om hen te helpen bij het navigeren door de complexe bureaucratie in opkomende markten. Tussenpersonen werden gebruikt om toegang te krijgen tot lucratieve contracten en vergunningen die anders moeilijk te verkrijgen zouden zijn. Ze dienden als schakel tussen Daimler en overheidsfunctionarissen, vaak door hun lokale kennis en netwerk te benutten.

VERDOEZELLEN VAN BETALINGEN

De betalingen aan deze tussenpersonen werden vaak verscholen in complexe financiële structuren, wat het moeilijk maakte voor toezichthouders om de ware aard van de transacties te begrijpen.

Betalingen aan tussenpersonen werden soms gecategoriseerd als consultancy- of servicekosten, waardoor ze als legaal werden gepresenteerd terwijl ze in werkelijkheid als steekpenningen fungeerden.

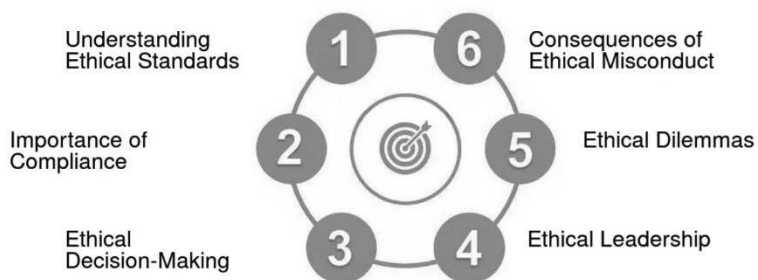
Ongebruikelijke hoge vergoedingen konden een rode vlag zijn voor toezichthouders maar werden vaak genormaliseerd binnen de context van de lokale zakelijke omgeving.

ETHISCHE EN JURIDISCHE IMPLICATIES

Het gebruik van tussenpersonen roept verschillende ethische en juridische vragen op. Door tussenpersonen in te schakelen, kon Daimler de verantwoordelijkheid voor de betalingen ontlopen, hoewel ze in wezen alsnog betrokken waren bij corrupt gedrag.

Het inschakelen van tussenpersonen vergrootte de risico's op schendingen van anti-corruptiewetten zoals de Foreign Corrupt Practices Act (FCPA).

De schandalen rondom de betalingen aan tussenpersonen leidden tot strengere eisen voor interne controles en due diligence-processen binnen Daimler. Daimler moest zijn selectieprocedures voor tussenpersonen herzien om ervoor te zorgen dat zij geen banden hadden met corrupt gedrag. Er werd meer nadruk gelegd op training van medewerkers over het risico van het inschakelen van tussenpersonen en het belang van transparante en eerlijke zakelijke praktijken.



SCHIKKING EN FINANCIËLE GEVOLGEN

De schikking die Daimler AG in 2010 bereikte met de Amerikaanse autoriteiten was een belangrijk keerpunt in de bestrijding van bedrijfscorruptie. De totale schikking van meer dan 185 miljoen dollar bestond uit verschillende onderdelen, met een combinatie van civiele en strafrechtelijke boetes.

Een deel van de schikking was specifiek bedoeld om te compenseren voor de voordelen die Daimler had verkregen door onwettige betalingen.

De schikking erkende dat Daimler voordeel had gehad van de contracten die waren verkregen door middel van corruptie en de boetes waren, voor een deel, bedoeld om de situatie te corrigeren en recht te zetten.

Daimler stemde ermee in zijn interne compliance programma's te versterken om te voorkomen dat een dergelijke situatie zich opnieuw zou voordoen.

Dit omvatte het versterken van audits, het verhogen van transparantie en het implementeren van gedegen training voor medewerkers met betrekking tot ethisch zakendoen. Daimler werd verplicht om regelmatig rapportages en updates te geven aan de autoriteiten over hun voortgang bij het verbeteren van hun financiële controles en anti-corruptieprogramma's.

LANGDURIGE IMPACT

De reputatie van het bedrijf werd zwaar getroffen, wat leidde tot een verhoogde focus op ethische bedrijfspraktijken binnen de industrie. Het zette een precedent voor andere bedrijven die internationaal opereren, met verhoogde nadruk op compliance met anti-corruptiewetgeving.

DUURZAME VERANDERING IN HET BEDRIJF

De scherpe lessen uit deze schikking hebben Daimler ertoe aangezet om vanaf dat moment een meer proactieve houding aan te nemen ten aanzien van bedrijfsethiek en compliance.

Het bedrijf heeft sindsdien ervoor gezorgd dat hun interne processen en houding om corruptie en oneerlijkheid aan te pakken beter zijn geïntegreerd in hun dagelijkse bedrijfsvoering.



HERSTEL VAN DE REPUTATIE

Daimler AG heeft zich sinds het corruptieschandaal en de schikking in 2010 opmerkelijk hersteld en verschillende veranderingen en strategische aanpassingen doorgevoerd. Het bedrijf heeft zijn compliance programma's versterkt, waaronder training voor werknemers over ethisch zakendoen en anti-corruptiebeleid en er is een grotere nadruk gelegd op transparante bedrijfsvoering en interne audits om toekomstige incidenten te voorkomen. Daimler heeft zijn strategieën herzien om in te spelen op veranderende marktomstandigheden. Het bedrijf heeft aanzienlijke investeringen gedaan in elektrische voertuigen en duurzame technologieën en heeft de ambities geuit om zijn aanbod van elektrische voertuigen aanzienlijk uit te breiden. Er is een groeiende focus op digitale innovaties in mobiliteit, zoals connected cars en mobiliteitsdiensten, waardoor Daimler zich kan positioneren als een speler in de toekomst van mobiliteit.

In 2021 werd bekend dat Daimler AG zijn naam zou veranderen in Mercedes-Benz Group AG, met een focus op de automobielpductie.

Mercedes-Benz Group AG heeft in recente jaren sterke financiële prestaties gerealiseerd, ondanks de uitdagingen van de wereldwijde autosector. De verkoop van Mercedes-Benz voertuigen blijft robuust, met een focus op premium segmenten die hogere marges bieden. Recent heeft Daimler besloten om de structuur van het bedrijf te herzien. Deze reorganisatie stelde het bedrijf in staat om zich meer te concentreren op de kernactiviteiten van het merk Mercedes-Benz en de ontwikkeling van nieuwe mobiliteitsoplossingen.

Daimler heeft ook stappen gezet om zijn sociale en milieu-verantwoordelijkheid te versterken, met doelstellingen voor duurzaam ondernemerschap en emissiereductie. Het bedrijf heeft zich gecommitteerd aan de doelen van de Duurzame Ontwikkeling van de Verenigde Naties. Daimler AG heeft zich hersteld van het schandaal door significante veranderingen door te voeren en een duidelijke strategie te volgen terwijl het in de toekomst blijft investeren in technologie en duurzaamheid.



BYD Auto is een Chinese autofabrikant, opgericht in 2003.
De slogan van BYD Auto is **Build Your Dreams**.