

Volkswagen 'Dieselgate' Skandalı

1. Giriş

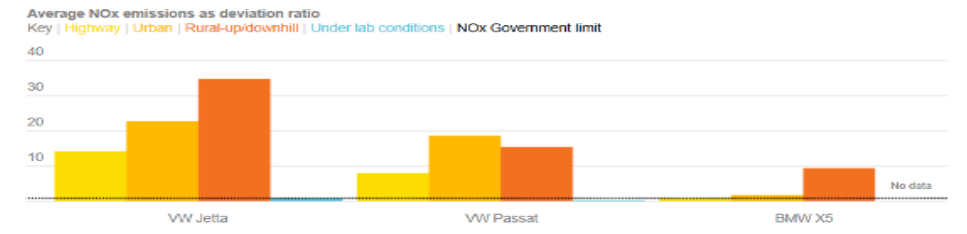
Volkswagen Grubu (VW), 2015 yılında küresel otomotiv pazarındaki konumunu, düşük yakıt tüketimi ve yüksek tork kapasitesini düşük emisyon değerleriyle optimize ettiği iddia edilen 'Clean Diesel' teknolojisi üzerine kurgulamıştır. Bu slogan, 18 Eylül 2015 tarihinde ABD Çevre Koruma Ajansı (EPA) tarafından yapılan resmi bildirimle yok olmuştur. EPA, VW'nin Azot Oksit (NOx) emisyon testlerini atlatmak amacıyla araç yazılımlarına sistematik bir müdahalede bulunduğunu kamuoyuna duyurmuştur.

2. Hile Cihazı ve Ortaya Çıkış Süreci

2.1. Hile Cihazı

Volkswagen'in kullandığı "hile cihazı", aslında aracın motor kontrol ünitesine entegre edilmiş bir yazılımdı. Bu yazılımın temel işlevi, aracın ne zaman emisyon testinde olduğunu algılamak ve motorun çalışma şeklini buna göre değiştirmektir.

- **Laboratuvar Koşullarında Uyumluluk (Görünen Durum):** Araç, bir laboratuvardaki test koşullarını (sabit hız, direksiyon hareketlerinin olmaması, hava basıncı vb.) algıladığında, yazılım otomatik olarak tam emisyon kontrol sistemini devreye sokuyordu. Bu modda, araç yasal NOx limitlerini karşılayarak testlerden başarıyla geçiyordu.
- **Gerçek Sürüş Koşullarında İhlal (Gerçek Durum):** Araç yolda olduğunu algılandığında, yazılım emisyon kontrol sistemlerinin etkinliğini önemli ölçüde azaltıyordu. Bu durum, aracın performansını ve yakıt ekonomisini artırırken, zararlı emisyonları serbest bırakıyordu. Sonuç olarak, araçlar normal kullanımda yasal sınırların 10 ila 40 katına kadar daha fazla NOx gazı salarak çevreyi ve kamu sağlığına zarar veriyordu.



Test Sonuçları

2.2. İhlalin Keşfi ve VW'nin İtirafı

Skandalın ortaya çıkışı, bağımsız araştırmacılar ve düzenleyici kurumların ortak çabasıyla gerçekleşmiştir. Süreç, VW'nin inkâr ve oyalama taktikleriyle başlamış, ancak kanıtların artmasıyla bir itirafa sonuçlanmıştır.

1. **İlk Bulgular (2014):** Uluslararası Temiz Ulaşım Konseyi (ICCT) ile çalışan West Virginia Üniversitesi'ndeki araştırmacılar, VW dizel araçlarının gerçek yol koşullarındaki emisyonlarının laboratuvar sonuçlarından çok daha yüksek olduğunu tespit etti.

2. **İnkâr ve Oyalama (2014-2015):** Bulguların EPA ve Kaliforniya Hava Kaynakları Kurulu'na (CARB) iletilmesinin ardından VW, bir yıldan uzun bir süre boyunca yüksek emisyon değerlerini "çeşitli teknik sorunlara" bağladı. Aralık 2014'te yaklaşık 500 bin aracı "yazılım hatası" bahanesiyle gönüllü olarak geri çağırdığını ve sorunu çözdüğünü iddia etti.
3. **İsrarcı Testler ve Tehdit:** Ancak EPA ve CARB, geri çağırılan araçlarda yaptıkları yeni testlerde sorunun devam ettiğini gördü. Hileli bir yazılımdan şüphelenen düzenleyiciler, VW'ye yeni model araçların sertifikasyonunu onaylamayacakları tehdidinde bulundu.
4. **İtiraf ve Kamuoyu Duyurusu:** Volkswagen, 3 Eylül 2015 'te düzenleyicilere, araçlarında testleri aldatmak için tasarlanmış bir "defeat device" yazılımı kullandığını itiraf etti. Bu itirafın ardından EPA, 18 Eylül 2015 'te resmi bir ["İhlal Bildirimi" \(Notice of Violation\)](#) yayınlarak skandalı duyurdu.

3. Küresel Hukuki ve Mali Sonuçlar

Dieselgate skandalının ifşa olması, farklı coğrafyalarda farklı ölçeklerde hukuki ve mali yükümlülükler doğurdu.

3.1. Amerika Birleşik Devletleri

ABD, skandalın hem ortaya çıkarılmasında hem de en ağır mali bedelin ödetilmesinde öncü rol oynadı. Ülkedeki güçlü düzenleyici kurumlar (EPA, FTC) ve tüketicilerin toplu olarak hak aramasına olanak tanıyan "class action" (topluluk davası) mekanizması, VW'nin hızla hesap vermesini sağladı. Varılan uzlaşma sonucunda Volkswagen, yalnızca 2.0 litrelik dizel araçlar için 14,7 milyar ABD Doları tutarında rekor bir ödeme yapmayı kabul etti.

Fon Kategorisi	Ayrılan Tutar	Amaç
Tüketiciler İçin Program	10 Milyar Dolar'a kadar	Araç sahiplerine araçlarını geri satma, kiralamalarını sonlandırma veya onaylı bir emisyon onarımından geçme seçenekleri sunuldu. Ayrıca tüketicilere ek tazminat ödendi.
Çevresel Zararı Azaltma Fonu	4,7 Milyar Dolar	Hileli araçların neden olduğu aşırı hava kirliliğini telafi etmek için ülke çapında çevresel projeler finanse edildi ve sıfır emisyonlu araç teknolojisine yatırım yapıldı.

3.2. Almanya

Alman hukuk sisteminde ABD'deki gibi topluluk davası ve cezai tazminat mekanizmalarının bulunmaması, tüketicilerin bireysel olarak hak arama süreçlerini zorlaştırdı

- **Tüketici Aleyhine Kararlar:** Bochum gibi bazı mahkemeler, yazılım güncellemesiyle giderilebilecek olan ayıbı "önemsiz" olarak nitelendirdi. Onarım maliyetinin, aracın satış fiyatının %1'inin altında kalacağı gerekçesiyle tüketicilerin aracı iade taleplerini reddetti.
- **Tüketici Lehine Kararlar:** Buna karşılık Münih ve Krefeld gibi mahkemeler, kasıtlı bir hile ve aldatmanın varlığını ve ayıbın nasıl giderileceğine dair belirsizliği gerekçe göstererek tüketicilerin araçlarını iade etme hakkı olduğuna hükmetti. Tüketici davalarındaki bu belirsizliğin aksine, kurumsal yatırımcılar çok daha net bir tavır sergiledi. Skandalın patlak vermesinin ardından VW hisselerinde yaşanan %40'a varan değer kaybı nedeniyle, aralarında büyük emeklilik fonları ve sigorta şirketlerinin de bulunduğu 278 kurumsal yatırımcı, şirketin kendilerini zamanında bilgilendirmediği gerekçesiyle toplam 3,7 milyar Euro'luk tazminat davası açtı.

3.3. Güney Kore

Güney Kore, VW Grubu'na ağır yaptırımlar uyguladı.

- **Satış Yasağı:** VW Grubu'na ait (VW, Audi, Bentley dahil) toplam 80 modelin satış ruhsatı iptal edildi . Bu, şirketin 2007'den beri ülkede sattığı araçların yaklaşık %68'ine denk geliyordu ve fiilen markanın pazardaki faaliyetlerini durma noktasına getirdi.
- **Mali ve Cezai Yaptırımlar:** Hükümet, şirkete 14,3 milyon Euro idari para cezası kesti ve daha da ileri giderek bir VW yöneticisi hakkında tutuklama kararı çıkardı. Güney Kore'nin bu sert tepkisi, sadece bir düzenleyici refleks olarak değil, aynı zamanda ülkenin kendi otomotiv devi Hyundai'nin en büyük küresel rakiplerinden birine karşı stratejik bir hamlesi olarak da okunabilir.

4. Kurumsal ve Finansal Etkiler

Volkswagen'in mali yapısı, piyasa değeri ve kurumsal yönetimi üzerinde bu skandal çok kötü bir etki yarattı.

4.1. Hisse Senedi Değer Kaybı ve Yatırımcı Güveni

Skandalın 18 Eylül 2015'te kamuoyuna duyurulmasının hemen ardından piyasaların tepkisi sert ve acımasız oldu. Volkswagen hisse senetleri, takip eden günlerde %40'a varan oranda dramatik bir düşüş yaşadı. Bu çöküş, şirketin piyasa değerinden milyarlarca Euro'yu sildi ve yatırımcı güvenini temelden sarstı. Bu finansal yıkım, beraberinde büyük bir hukuki mücadeleyi de getirdi. Hisse senetlerindeki değer kaybından zarar gören yatırımcılar, VW'nin kendilerini emisyon hilesi konusunda zamanında ve doğru bir şekilde bilgilendirmeyerek sermaye piyasası kanunlarını ihlal ettiğini savundu. Bu iddialar, Almanya'da 278 kurumsal yatırımcının VW aleyhine açtığı toplam 3,7 milyar Euro'luk devasa tazminat davası gibi büyük çaplı hukuki süreçleri tetikledi.

4.2. Yönetim Kademesindeki Değişimler ve Marka İtibarı

Kriz, şirketin en üst yönetim kademesini doğrudan hedef aldı. Skandalın boyutlarının ortaya çıkmasıyla birlikte, kurumsal sorumluluk kaçınılmaz hale geldi. Şirketin uzun süredir CEO'su Martin Winterkorn, 23 Eylül 2015'te skandalın sorumluluğunu üstlenerek istifa ettiğini açıkladı.

5. Sonuç

Volkswagen'in Dieseldgate skandalı, dünya çapında yaklaşık 11 milyon aracı etkileyen sistematik ve kasıtlı aldatmanın, büyük araç geri çağırmalarına, milyarlarca dolarlık para cezalarına ve küresel bir itibar krizine nasıl yol açabileceğinin en dikkat çekici örneklerinden biridir. Bu analiz, skandalın yasal ve mali sonuçlarının bölgelere göre nasıl farklılık gösterdiğini ortaya koymaktadır: ABD'de güçlü düzenleyici kurumlar ve toplu dava prosedürleri önemli para cezalarına ve tüketici tazminatlarına yol açarken, Avrupa'da süreç daha zor ve daha uzun sürdü. Küresel otomotiv endüstrisindeki emisyon test rejimlerinin yetersizliği ve laboratuvar koşulları ile gerçek dünya performansı arasındaki büyük fark, bu skandal tarafından acı verici bir şekilde ortaya konmuştur. İşletmelerin düzenleyici boşluklardan nasıl yararlanabileceğini ve denetim prosedürlerinin nasıl kolayca atlatılabileceğini göstermiştir. Skandalın otomotiv endüstrisinin geleceğini hızlandırması, tartışmasız en kalıcı etkisidir. Dieseldgate, dizel motor teknolojisine olan tüketici güvenini önemli ölçüde zedeleyerek, motor tipinin pazar payındaki düşüşü hızlandırmıştır. Otomotiv sektörünün elektrikli araçlara (EV'lere) geçişi, tüketiciler ve düzenleyiciler arasında "temiz dizel" efsanesinin ortadan kalkması nedeniyle stratejik bir zorunluluktur. Bu nedenle, Dieseldgate sadece bir skandal olarak değil, otomotiv sektöründe yeni bir dönemi başlatan önemli dönüm noktalarından biri olarak hatırlanacaktır.

6. Kaynakça

- <https://www.epa.gov/sites/default/files/2015-10/documents/vw-nov-cao-09-18-15.pdf>
- <https://www.justice.gov/opa/pr/volkswagen-spend-147-billion-settle-allegations-cheating-emissions-tests-and-deceiving>
- [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/583793/EPRS_BRI\(2016\)583793_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/583793/EPRS_BRI(2016)583793_EN.pdf)
- <https://theicct.org/publication/european-vehicle-market-statistics-2024-25/>
- <https://www.theguardian.com/business/ng-interactive/2015/sep/23/volkswagen-emissions-scandal-explained-diesel-cars>
- <https://www.theguardian.com/business/2015/sep/22/volkswagen-scandal-us-chief-carmaker-totally-screwed-up-michael-horn>
- <https://www.theguardian.com/business/2015/sep/23/volkswagen-ceo-martin-winterkorn-quits-over-diesel-emissions-scandal>
- <https://www.cnnturk.com/ekonomi/volkswagen-eski-yoneticilerine-dieseldgate-hapis-cezasi-10-yil-sonra-gelen-karar-2289822>
- <https://www.bbc.com/news/business-34324772>

- Pınar, Hamdi (2016). VOLKSWAGEN (VW) GRUBU DİZEL ARABALARINDAKİ EMİSYON MANİPÜLASYONU VE HUKUKİ SONUÇLARI. İstanbul Hukuk Mecmuası, 74(2), 843-877.
- V. E. ALTUK And A. İ. ÇEKİÇ, "Diesel Scandal and a Research on the Reaction of Turkish Investors," İşletme Araştırmaları Dergisi , vol.11, no.3, pp.1388-1400, 2019