

OTOMOBİL EMİSYONU SKANDALI: LABORATUVAR TESTLERİNDEKİ YASAL BOŞLUKLAR*

Volkswagen, 2015 yılında dizel emisyon testlerinde hile yaparken yakalandığında, mühendislerinin ilk eylemlerinden biri, rakip üreticilerin araçlarını temin etmek ve emisyonlarını test etmek için gizli bir proje başlatmak oldu. Amaçları, endüstri genelinde ortak bir hile kanıtı bulmaktı, böylece suçluluk etrafa yayılabilir ve cezaların etkisi azalabilirdi.

Volkswagen Skandalı'na, başka bir deyişle, "Otomobil Skandalı" da denebilir.

Fiat, Hyundai ve diğer firmaların araçları, VW mühendisleri tarafından, 2015'in sonlarından 2016'nın başına kadar, grubun Wolfsburg merkezinde, zararlı nitrojen oksit emisyonları açısından test edildi. Mühendisler basit bir ikilemde kaldılar: VW, laboratuvar testlerinin düşük emisyonlu gösterilmesini sağlayacak yazılıma sahip 11 milyon araç hazırladıklarını itiraf etmişti. VW'nin en iyi mühendisleri bile yasal düzenlemeleri, kasti dolandırıcılığa başvuracak kadar ağır buldularsa, rakipleri ne yapmıştı?

Şirketteki üçüncü bir kişi, testler için daha masum bir açıklaması olduğunda ısrarcı. Asıl aldatmacanın içinde yer almayan mühendisler, rakip otomobilleri, kendi karmaşık yazılımlarını daha iyi anlamak için kontrol değişkenleri olarak kullandıklarını belirtiyor. Bu çalışan, "kendimizi temize çıkarmak için başkalarının adını kirletmedik" diyor.

Volkswagen daha önce bildirilmemiş olan bu bölüm hakkında yorum yapmayı reddetti.

Mühendislerin buldukları onları şok etti. Sonuçları özetleyen bir VW çalışanı araçların yoldaki performansının, "teknik verilere göre tamamen farklı" olduğunu söyledi. Rakiplerin emisyon sonuçlarını çarpıtıp çarpıtmadıklarının sonucu apaçık ortadaydı: "Hile yapan sadece VW değildi."

Belirsiz olan şey, rakiplerin VW ile aynı stratejiyi kullanıp kullanmadıklarıydı. Rakipler testlerle ilgili kuralları esnetmede daha iyi hale geldilerse, bugün hala benzinli araçlarla ilgili bir problem var. Avrupa Komisyonu geçtiğimiz ay yaptığı açıklamada, otomobil üreticilerinin, 2020 emisyon prosedürleri için yasalardaki boşlukları kendi çıkarları adına kullandıklarının ortaya çıktığını açıkladı.

Aralarındaki fark net olmasa da önemli. VW, sınırı aşmanın ve NOx emisyonlarına hile yapmanın sonuçlarına katlandı. Ancak, diğer otomobil üreticilerinin Avrupa'da hem NOx hem de CO₂ testlerini yasal olarak baltalamak için gösterdikleri çabalar hiçbir zaman gerçek cezalarla sonuçlanmadı.

Dieselgate deşifre olduktan yaklaşık 3 yıl sonra, Volkswagen, ABD mahkemesinde NOx emisyon testlerine hile yapan ve düzenleyicilere yalan söylemekten suçlu bulunan tek otomobil üreticisi. Hasarlar 25 milyar doları aştı.

Ancak, Avrupa'da, "diğer emisyon skandalı" olarak adlandırılabilen bir kıyaslama yapılmamış- ya da bir uyum uzmanının "yasal ama kötü yollar" olarak nitelendirdiği, araç üreticilerinin CO₂ emisyonları için mümkün olan en iyi puanları elde etmek için AB yasalarındaki boşlukları yasal olarak istismar ettiği gerçektir.

Otomobil üreticileri, AB laboratuvar testlerini sayısız yollarla değiştiriyorlardı: Aşırı şişirilmiş lastikler, kapılara dokunma, ses sistemini çıkarma ve klima sistemini kapatma, laboratuvarında emisyonları azaltmaya yardımcı olan yöntemlerden sadece birkaçıydı.

2014 yılında, VW dizel skandalının ABD Çevre Koruma Dairesi tarafından açıklanmasından bir yıl önce, bir araştırma, otomobil üreticilerinin belirtilen CO₂ emisyonlarını azaltmak için AB testlerini "optimize etmek" konusunda giderek daha fazla utanmaz hale geldiklerini gösterdi. Temiz Ulaşım Uluslararası Konseyi'ne göre, 2001'den 2013'e kadar, laboratuvarındaki CO₂ emisyonlarındaki boşluk yoldaki sonuçlara oranla yaklaşık yüzde 8'den yüzde 31'e çıktı.

İncelenmekte olan otomobil üreticileri ve kuralları uygulatma konusunda baskı altında olan Avrupalı düzenleyicilerle bile, bu aradaki fark genişledi- 2016'da yüzde 42'ye çıktı. VW mühendisleri, 2016 yılının başında iddia edilen suçlama raporunu tamamladıktan sonra, şirket bunu yayınlamamaya karar verdi. Ve VW devam etti.

Ancak aylar içinde, diğerlerinin yanı sıra Mercedes, Fiat-Chrysler ve Opel'in rol oynadığı suçlamalar da ortaya çıkmaya başladı ve AB düzenleyicileri kendilerinin kapsamlı NOx emisyon testlerini gerçekleştirdiler.

Fakat, temiz enerji grubu Avrupa Ulaştırma ve Çevre Federasyonu Yönetici Müdürü William Todts, "Avrupa, CO₂ testlerini baltalamak için yasal hileler kullananları cezalandırmak adına güçlü bir eylemde bulunmamıştır ve bu yüzden sorunlar devam etmektedir" diyor.

AB sisteminin eleştirmenleri, ulusal otoritelerin bağımsızlığının ve teşviklerinin sorgulanabilir olduğunu söylüyor. Örneğin, Almanya'nın ulaştırma otoritesi olan KBA, ülkede 800.000 çalışanı bulunan bir otomobil endüstrisi için milyarlarca Euro para cezası uygulamakta zorlanıyor.

Nisan 2016'da KBA; Mercedes, Opel ve VW otomobillerinin, test prosedürlerinde bulunmayan sıcaklıklarda emisyon kontrollerini kapatarak kirliliği önemsemediğini ortaya çıkardığında, 630 bin otomobili geri topladı. Para cezası vermedi, ancak otomobil üreticilerine yasalardaki boşluğu kötüye kullanmalarını söyledi.

Brüksel, Fiat-Chrysler'in, emisyon standartlarından kaçınmasına ve hatta yasaları ihlal etmesine izin verildiğini iddia ederek geçen yıl İtalya'ya karşı yasal işlem başlattı. Sanayi Komiseri Elzbieta Bienkowska, Mayıs 2017'de Fiat-Chrysler davasına yanıt olarak, "Emisyon skandalı, yasayı uygulama ve ihlal edenleri cezalandırma sorumluluğunu artık yalnızca bireysel üye devletlere bırakılmayacağını gösterdi" dedi.

Ek olarak, geçen ay komisyonun araştırma kolu, otomobil üreticilerinin- önümüzdeki ay zorunlu hale gelmeden önce- bu yeni CO₂ emisyon testlerini zaten baltaladığını söyledi.

Komisyonun Ortak Araştırma Merkezi, otomobillerin hala NEDC testlerinde düşük sonuçlar verecek şekilde yapılandırıldığını tespit etti. Ancak, gelecek sistem olan Dünya Çapında Harmonize Hafif Araç Test Prosedürü (WLTP) üzerinde daha yüksek emisyonlar yayan farklı bir özellik bulunduğunu keşfetti.

Mantık, 2020 emisyonları için taban çizgisini artırmak. Çünkü 2025 ve 2030'daki hedefler, başlangıç noktasından yüzde indirime dayanmaktadır.

NEDC testinde daha düşük emisyonlar elde etmek için, otomobil üreticileri otomobilleri tam piller üzerinde test edebilir, başlat / durdur motor teknolojisini sağlayabilir ve vitesleri manuel olarak değiştirebilir. WLTP için emisyonları yükseltmek adına, tükenmiş bir bataryayı kullanarak ayrı bir test gerçekleştirir, başlatma / durdurma işlevlerini devre dışı bırakır ve vitesleri daha yavaş değiştirir.

Esasen otomobil üreticileri, mutlak hedeflerin, yüzde cinsinden ölçülen hedeflerle değiştirildiği gerçeğini kötüye kullanıyorlar. Mevcut kurallara göre, bir araba filosunun ortalaması 2020 yılında kilometre başına 95 g'dan fazla CO₂ yaymamalıdır. Aynı araçların daha zorlu test altında sadece 95 g yaymasını beklemek gerçekçi değildir.

2021'de WLTP için hedef değerler henüz belirlenmemiştir. Çevresel gruplar, hedefin 95 g'dan sadece yüzde 10 daha yüksek olması gerektiğine inanıyor, ancak otomobil üreticileri yüzde 20'nin daha uygun olduğunu söylüyor.