
Odklopna naprava, potrošniška goljufija in namerno ogrožanje okolja v zadevi Dieselgate

VARSTVOSLOVJE,
letn. 19
št. 3
str. 215–233

Gregor Hočevar, Katja Eman

Namen prispevka

Manipulacija s programsko opremo ali izdelki samimi je postala v 21. stoletju neizbežno dejstvo, ki se mu človek skorajda ne more izogniti. Namerna zastarelost izdelkov ali delovanje le-teh v nasprotju z obljubljenim pri prodaji ni več nobena skrivnost, v podjetjih se s tem ukvarjajo celotni razvojni oddelki, o čemer priča tudi afera Dieselgate. Namen prispevka je analizirati in predstaviti primer Dieselgate, v katerega je vpleten Volkswagen, ter njegove posledice, nastale zaradi manipulacije s programsko opremo, predvsem z vidika zavajanja potrošnikov in ogrožanja okolja.

Metode

Avtorja z uporabo deskriptivne analize primarnih in sekundarnih virov ter s primerjalno analizo predstavita primer Dieselgate in ravnanje podjetja Volkswagen z vidika potrošniške goljufije, izpostavita oblike oškodovanja potrošnikov ter pri tem z vidika kritične ekološke kriminologije izpostavita izrabo okolja oziroma okolju prijaznega tržnega marketinga za doseganje dobička, na škodo le-tega.

Ugotovitve

Razkritje, da je Volkswagen kar šest let vgrajeval prepovedano programsko opremo v svoje dizelske avtomobile, je močno presenetilo javnost. Skoraj 11 milijonov avtomobilov po vsem svetu vsebuje prepovedano odklopno napravo, ki povzroči, da avtomobili v realnih pogojih izpuščajo tudi do 40-krat več škodljivih izpustov. Dušikov oksid, glavni produkt dizelskih avtomobilov je zelo nevaren onesnaževalec, ki lahko povzroči mnoge zdravstvene težave, velik vpliv pa ima tudi na okolje. Ugotovitve analize so pokazale, da je šlo za namerno zavajanje potrošnikov, kršitve okoljevarstvene zakonodaje in izrabo prodaje 'okolju prijaznega avtomobila' kot strategijo za pridobivanje dobička.

Izvirnost/pomembnost prispevka

Izvirnost prispevka se kaže v tem, da analizira primer Dieselgate z varstvoslovnega vidika in opozori na ogrožanje varnosti in zdravja posameznikov ter poskusi predlagati oblike preprečevanja le-tega.

UDK: 343.3/.7:504

Ključne besede: Dieselgate, Volkswagen, potrošniška goljufija, ogrožanje okolja

Defeat Device, Consumer Fraud and Intentional Environmental Harm in the Dieselpgate Case

Purpose:

Software and products manipulation have become an inevitable fact in 21st century and one can hardly avoid it. Intentional obsolescence of products or the performance that is contrary to what was promised in a sale are no secret and companies have whole development departments dealing with that, as witnessed in the Dieselpgate case. The purpose of this paper is to analyse and present the Dieselpgate case, which involves Volkswagen, and its consequences, caused by software manipulation, in particular from the viewpoint of consumer misconduct and environmental threats.

Methods:

Using the descriptive analysis of primary and secondary sources and the comparative analysis, the authors present the example of Dieselpgate and the behaviour of Volkswagen from the point of view of consumer fraud, point out forms of consumer damage, and, from the point of view of critical green criminology, point out the misuse of environment or environment-friendly marketing to achieve profit, to the detriment of environment.

Findings:

Disclosure that Volkswagen was equipping its diesel vehicles with forbidden defeat devices for six years, caught everyone by surprise. Almost 11 million cars worldwide contain prohibited device, which causes the cars to emit up to 40 times more emissions in real conditions. Nitric oxide, the main product of diesel cars is very dangerous pollutant that can cause many health problems and it also has huge impact on the environment. The findings of the analysis showed that it was deliberate misleading of consumers, violation of environmental legislation and the use of the sale of an 'environment-friendly car' as a strategy for profit.

Originality:

The originality of the article is reflected in the fact that it analyses Dieselpgate case from the criminal justice and security perspective, warns about the threats to the safety and health of individuals and attempts to propose ways of preventing those threats.

UDC: 343.3/.7:504

Keywords: Dieselpgate, Volkswagen, consumer fraud, environmental harm

1 UVOD

Ljudje kupujemo izdelke različnih blagovnih znamk in pri tem marsikdaj verjamemo, da res kupujemo tisto, kar nam je ponujeno. Po mnenju Kanduča (2009) smo namreč nenehno izpostavljeni zavajajočemu oglaševanju, ki nas nagovarja h kupovanju različne porabniške krame in k izražanju naše identitete v obliki blaga. V zadnjih letih se je pojavilo precejšnje število primerov lažnivega

oglaševanja, zadnji takšen pa je primer Volkswagnovega goljufanja, ki ga v prispevku podrobneje analiziramo.

V primeru Dieselgate je Volkswagen v svoje dizelske avtomobile vgrajeval programsko opremo, ki je predstavnikom podjetja omogočala goljufanje na emisijskih testih ter s tem prikrije previsokih nivojev emisij, ki jih proizvajajo. Poleg izigravanja sistema je težava tudi v tem, da je Volkswagen svoje dizelske izdelke oglaševal kot »okolju prijazne« in z nizkimi emisijami.

Koncern Volkswagen je največji evropski proizvajalec avtomobilov in je sestavljen iz več avtomobilskih znamk, med katerimi so poleg Volkswagna tudi znamke, kot so Audi, Seat in Bentley (Bowler, 2015), avtomobili z vgrajeno programsko opremo pa so bili znamk Volkswagen, Škoda, Audi ter Seat (Zveza potrošnikov Slovenije, 2015). Sedež podjetja je v nemškem Wolfsburgu. Volkswagen ima 120 obratov, od tega največ v Evropi (71) ter v Aziji (31). Poleg avtomobilov je Volkswagen aktiven tudi na drugih področjih industrije, saj proizvajajo opremo za različne stroje, zračne turbine, kompresorje in podobno (Volkswagen AG, n. d.).

Ključno vlogo v primeru igra odklopna naprava oz. angl. »defeat device«. To je sistem, čigar cilj je, da vozilo prestane testiranje emisij, pri tem pa prikrije dejansko proizvodnjo izpustov, saj resnični rezultati testiranja ne bi prestali (Engineering Explained, 2015). Kljub temu, da je pojem odklopne naprave širši javnosti postal znan šele z afero Dieselgate, pa so nekatera podjetja uporabljala odklopne naprave že v 90-ih letih prejšnjega stoletja. Ameriška Agencija za varstvo okolja (Environmental Protection Agency – EPA) je namreč obravnavala avtomobilska proizvajalca Hondo in Forda, ki naj bi leta 1996 na svojih modelih iz let 1996 in 1997 uporabljala odklopne naprave, ki so prirejale izvedbo njunih avtomobilov (United States Environmental Protection Agency, 1998).

Ena glavnih kršitev, ki se očita Volkswagnu, je potrošniška goljufija. To področje je razmeroma slabo raziskano, Oddelek za ekonomijo Združenih držav Amerike pa je do sedaj opravil tri raziskave na temo potrošniške goljufije, kjer ugotavljajo, kdo je najbolj izpostavljen takšnim goljufijam in katere so najpogostejše. Sem uvrščajo predvsem klasične goljufije, kot so goljufije s čeki, plačilnimi karticami, zavarovalniške goljufije ter kreditne goljufije (Bureau of Economics, Federal Trade Commission, 2013). Sicer pa se v Sloveniji, v 232. členu Kazenskega zakonika (KZ-1, 2008), za potrošniško goljufijo smatra razpečevanje izdelkov z oznako, v kateri so podatki, ki ne ustrezajo vsebini ali kakovosti blaga, ali pa se razpečuje izdelke, ki niso takšne kakovosti, kot se pri njih domneva (KZ-1, 2008). Pri definiranju potrošniške goljufije lahko naletimo na težave, saj angleški jezik poleg izraza »consumer fraud« pozna še dva sorodna pojma, to sta »commercial fraud« oz. komercialna goljufija, ki predstavlja zavajanje potrošnikov ter javnosti na nivoju reklamiranja in prodaje, ter »corporate fraud« ali korporacijska goljufija, ki predstavlja goljufijo, izvršeno s strani korporacije oz. podjetja. Ker je ravnanje Volkswagna zelo kompleksno, bi lahko ta primer uvrstili v vse tri kategorije omenjenih goljufij. Opisane oblike gospodarske kriminalitete bi lahko opredelili tudi kot gospodarsko-poslovno kriminaliteto ali podjetniško-skupinsko odklonkost, kot jo je leta 1975 opisal Pečar (1975, str. 260), in sicer gre za:

»skupnost pravno sankcioniranih ravnanj (kazniva dejanja, prestopki in prekrški), kršitev poslovnih navad in morale ter vedenje, s katerim se gospodarska razmerja zlorablajo v skupinske ali osebne koristi in škodujejo gospodarski ureditvi«.

Pečar (1979) je glede tega opozoril, da je gospodarsko-poslovna kriminaliteta izredno škodljiva v vsaki družbenopolitični ureditvi in vsakemu načinu gospodarjenja ter pomeni veliko nevarnost zaradi mednarodne prepletenosti in sodelovanja med gospodarskimi in političnimi krogi. Dodatno teži Volkswagnovemu početu dodaja dejstvo, da je šlo za potrošniško goljufijo na škodo okolja, saj so ljudem prodajali »okolju bolj prijazna vozila«, ki so bila zaradi tega tudi nekoliko dražja od ostalih, pa se je na koncu izkazalo, da so prav tako velik onesnaževalec okolja kot vsa »normalna« vozila.

1.1 Kršitve zakonodaje kot možnost oziroma strategija za pridobivanje dobička

Volkswagen je s svojim ravnanjem kršil precej zakonov in predpisov. Eden takšnih je ameriški Zakon o čistem zraku (Clean Air Act, 1970), ki ureja zračne emisije iz mobilnih ter stacionarnih virov. Zakon v 203. členu prepoveduje izdelavo, prodajo ali namestitev kakršnikoli naprav, ki bi namerno kršile EPA standarde z odklopi, obhodi ali katerimi drugimi načini goljufanja. Isti člen prepoveduje tudi prodajo motornih vozil in motorjev, ki niso veljavno certificirani (Clean Air Act, 1970). S tem je zakon opisal Volkswagnovo odklopno napravo in prepovedal njeno namestitev, poleg tega pa tudi prodajo vozil, ki bi takšno napravo vsebovale, zaradi česar so Volkswagnove kršitve tega člena zelo specifične. Z 207. členom pa tudi EPA dobi vsa potrebna pooblastila za varovanje javnega zdravja in nadzorovanje emisij nevarnih onesnaževalcev (Clean Air Act, 1970). Volkswagnu se odškodninskimi tožbam in kazenskemu procesu v Ameriki ni uspelo izogniti, zato je priznal zavajanje in sprejel kazen 4,3 milijarde dolarjev (G. V., 2017).

Poleg ameriške zakonodaje je Volkswagen kršil tudi akte oz. direktive iz evropske zakonodaje. Tu naj omenimo Zakon o zmanjševanju emisij ogljikovega dioksida v potniških vozilih (European Parliament and the European Council, 2009b), ki določa meje za izpuščene količine ogljikovega dioksida in Zakon o čistih in varčnih transportnih vozilih (European Parliament and the European Council, 2009a), ki si prizadeva za znižanje emisij pri cestnih vozilih in promocijo okolju prijaznih vozil. Omenimo naj tudi Evropsko strategijo o »zelenih« vozilih (European Commission, 2010), s katero je komisija želela spodbuditi k izdelovanju takšnih vozil, ki bi imela manjši učinek na okolje, poleg tega pa bi povečali tekmovalnost v avtomobilski industriji. Čeprav je preiskava Evropske komisije pokazala, da je Volkswagen kršil zakone v vsaj 20 od 28 članic Evropske unije (med njimi je tudi Slovenija), do obsodbe in kaznovanja še ni prišlo. Evropska komisija je potrdila kršitve Direktive o potrošniškem blagu in Direktive o poslovnih praksah, ki sta zelo zaščitniški do potrošnika. Pri tem pa velja dodati, da je Volkswagen v Evropi z goljufivo kodo opremil kar 8,5 milijona vozil (G. V., 2017).

Pri zakonskih kršitvah naj omenimo tudi kršitev mednarodnega Kjotskega protokola (United Nations, 1998), ki podpisnice zavezuje, da bodo ustvarjale mednarodno veljavne standarde za zmanjševanje okoljskih izpustov. V skladu

s protokolom morajo države dosegati zastavljene cilje z ukrepi na nacionalni ravni, protokol pa ponuja pomoč z dodatnimi sredstvi ter v obliki različnih mehanizmov. Cilj slednjih je spodbujanje v »zeleno« investiranje in pomoč podpisnicam protokola, da dosegajo cilje na učinkovite in finančno ugodne načine (United Nations, 1998). V prvem odstavku drugega člena Kjotskega protokola (United Nations, 1998) so zapisani splošni ukrepi, ki naj jih države upoštevajo in sprejemajo za doseg zastavljenih ciljev. Prvi odstavek tretjega člena protokola pa narekuje, da morajo podpisnice, samostojno ali v sodelovanju, zagotavljati, da vsote ogljikovega dioksida in ostalih toplogrednih plinov ne presegajo predpisanih mej (United Nations, 1998). Volkswagen je tako poleg ogljikovega dioksida v okolje izpuščal tudi ogromne količine dušikovega dioksida, s čimer je kršil omenjeni člen. Težava nastane, ker Volkswagen ni neposreden podpisnik Kjotskega protokola, temveč je to Nemčija kot država, kjer ima podjetje svoj sedež. Tu se poraja vprašanje, ali bi v tem primeru morala Nemčija odgovarjati za vse zgoraj naštetih kršitve. Menimo, da bi se odgovornost Nemčije zahtevala le v primeru neizpodbitnih dokazov, da so nemška vlada in njeni pristojni organi vedeli, kaj se dogaja v Volkswagnu, za kar pa bi bile potrebne dodatne preiskave, ki bi zadevo otežile, pri tem pa odvrgle pozornost od Volkswagna in njegovega primera.

Slovenija se v medijih sicer ne pojavlja kot ena izmed držav, ki bi zoper Volkswagen sprožila preiskavo, vseeno pa nam vpogled v našo okoljevarstveno zakonodajo razkrije, da bi se v primeru ugotovljenih kršitev lahko tudi Slovenija pridružila tožbi. Zakon o varstvu okolja (ZVO-1, 2004) v 3. členu opredeljuje emisije kot neposredno ali posredno izpuščanje snovi v kakršnem koli stanju, energije, kot so sevanje, toplota in svetloba, ter organizmov ali mikroorganizmov iz posameznega vira v okolje. 8. člen istega zakona opisuje prepoved uporabe odklopnih naprav, saj pravi, da je uvajanje novih tehnologij, proizvodnih postopkov in izdelkov dopustno le, če ob upoštevanju stanja znanosti in tehnike ter možnih varstvenih ukrepov ni pričakovati nepredvidljivih škodljivih učinkov na okolje ali zdravje ljudi (ZVO-1, 2004). V primeru, če bi Slovenija ugotovila povišane nivoje dušikovega oksida, bi to pomenilo, da je Volkswagen kršil tudi 9. člen zakona, ki navaja, da je povzročitelj obremenitve odgovoren za odpravo vira obremenjevanja okolja in njegovih posledic, v nasprotnem primeru bi bila v skladu z 11. členom za odpravo posledic odgovorna Slovenija (ZVO-1, 2004).

Kot omenjeno, je Volkswagen v primeru Dieseltgate kršil številna pravna določila na nacionalni, evropski, ameriški in mednarodni ravni ter s svojim ravnanjem povzročil večje ogrožanje zdravja in življenja ljudi, kot pa je obljubljal. Le-to pa niso bile edine kršitve, zato je namen prispevka analizirati in predstaviti izbrani primer, razpravljati o oblikah kršitev, vzrokih za le-te in nastalih posledicah zaradi manipulacije s programsko opremo pri dizelskih avtomobilih. Članek skuša odgovoriti na vprašanje, kaj takšna potrošniška goljufija pomeni za ogrožanje okolja in zdravja ter ne nazadnje tudi življenja ljudi. Z vidika potrošniške goljufije so kupci utrpeli tudi premoženjsko škodo.

2 PREGLED PRETEKLIH ŠTUDIJ

Kot smo že omenili, so avtomobilska podjetja odklopne naprave uporabljala že veliko pred Volkswagnom. Primer, ki je podoben Volkswagnovemu, se je zgodil leta 1998, ko je ameriško tožilstvo sprožilo tožbo proti več proizvajalcem motorjev in jih obtožilo, da so njihovi tovornjaki opremljeni z odklopnimi napravami, ki omogočajo manipuliranje s programsko opremo. Podobno kot pri Volkswagnu, so tovornjaki prestali test EPE, v dejanskih pogojih pa so izločali 3-krat več dušikovega oksida. EPA je skupaj s tožilstvom tožbo dobila, podjetja pa so bila prisiljena v plačilo milijarde dolarjev (Orlove, 2015).

Omenimo naj še dva primera s konca 90-ih let. Prvi je primer Honde, ki je zaradi prodaje avtomobilov z izklopljenimi sistemi za zaznavanje emisij skupno plačala slabih 270 milijonov dolarjev za celotno poravnavo (Honda settles emission suit, 1998). Zanimivo, da je za drugi primer odgovoren General Motors, čigar nedavne manipulacije bomo opisali v nadaljevanju članka. Že leta 1995 je bil General Motors obtožen uporabe odklopnih naprav, zaradi česar je bil primoran vpoklicati 470.000 vozil Cadillac. Podjetje je moralo plačati tudi 45 milijonov stroškov in popravil (Myers, 1995), kar je neverjetno nizka vsota v primerjavi z odškodninami, ki se plačujejo v aktualnih primerih.

Kljub temu, da primer Volkswagen še vedno ni dobil epiloga, so bile že opravljene študije, ki se na primer navezujejo z različnih vidikov. Čeprav je mogoče najti precejšnje število opravljenih raziskav, se je večina avtorjev osredotočala na enake vidike škandala, zaradi česar se ugotovitve v člankih pogosto ponavljajo.

Wilson (2015) se je v svojem prispevku osredotočil na analizo vodstva in kulture Volkswagna, pri čemer je navedel Volkswagnov primer kot primer slabega oz. spodletelega upravljanja podjetja. Navaja, da bo pri preiskovanju ključnega pomena vprašanje, ali je vodstvo Volkswagna odobrilo oz. vodilo prevaro, ali pa jim prevare zgolj ni uspelo preprečiti. Ne glede na razplet in ugotovljeno krivdo vodstva incident namiguje, da v podjetju obstaja kultura, ki dovoljuje ali celo spodbuja goljufanje, kar vodi do mnogih vprašanj v zvezi z vodenjem podjetja. Struktura upravljanja v Volkswagnu namreč ne daje občutka, da vsebuje ključne komponente dobrega upravljanja; premoženje podjetja je v večinski lasti Ferdinanda Piecha in družine Porsche, manjšinske deleže pa imata nemška deželna vlada in katarsko investicijsko podjetje Qatar Investment Authority. Uprava je neodvisna in skoraj nenadzorovana, podjetje pa je v upravo namestilo veliko ožjih družinskih članov, pri čemer podjetje ni ponudilo nobenih konkretnih informacij o kompetentnosti in usposobljenosti novih članov (Wilson, 2015).

Georgievski in Al Qudah (2016) sta opravila primerjavo Volkswagnovega primera s Toyotinim, pri tem pa sta analizirala vidike, kot sta učinek na prihodnost podjetja ter tveganja, ki jih Volkswagnov primer predstavlja za podjetje in za nemško ekonomijo. Kot neizbežne posledice avtorja navajata finančne izgube, ki jih bo podjetje utrpelo zaradi vpoklica avtomobilov in kazni, ter izguba ugleda, ki so ga pridobili skozi leta. Avtorja kot ključno razliko med Volkswagnom in Toyoto navajata način goljufanja; Volkswagnov primer temelji na goljufanju emisijskih testov, zaradi česar ga označujeta kot manj problematičnega kot Toyotinega,

ki je bila neposredno odgovorna za več prometnih nesreč.¹ To je vodilo tudi do dejstva, da so Toyotini avtomobili izgubili status enih najbolj varnih avtomobilov, medtem ko Volkswagen še vedno velja za razmeroma varnega, vendar pa ne tudi okolju prijaznega (Georgievski in Al Qudah, 2016).

Tudi Mansouri (2016) se je v svoji analizi Volkswagnove situacije posvetil nastalim posledicam ter izpostavil učinek izpustov na zdravje, padec v prodaji avtomobilov, padec delnic in vrednosti podjetja. Ugotavlja, da je namesto dodatnega finančnega kaznovanja Volkswagna, boljša ideja razvoj »zelene« tehnologije, ki bi pripomogla k izboljšanju okolja ter razvoju obstoječe tehnologije, ki bi pripomogla k zmanjševanju izpustov v okolje. S tem bi pomembno vplivali tudi na avtomobilsko industrijo, Volkswagen pa je tudi že napovedal, da bo v prihodnosti pozornost posvetil predvsem električnim vozilom. V praksi bi večje število Volkswagnovih električnih avtomobilov pomenilo nekakšno kompenzacijo za vozila s povečanimi izpusti, večje število električnih vozil pa bi lahko imelo pozitiven učinek tudi na ekonomijo, saj bi se pojavila povečana potreba po baterijah, kar bi lahko vodilo do porasta izdelovalcev avtomobilskih baterij.

Cavico in Mujtaba (2016) sta se osredotočila na zakonske in etične posledice škandala Dieseltgate. Najpomembnejša ugotovitev avtorjev je ta, da bo preganjanje Volkswagna zaradi okoljskih zločinov v ZDA zelo problematično, in sicer zaradi luknje v zakonu, ki jo vsebuje Zakon o čistem zraku (Clean Air Act, 1970) iz leta 1970. Slednji je namreč odpravil kazenske sankcije za zločine zoper okolje, kljub temu pa lahko tožilstvo Volkswagen toži zaradi krive izpovedbe, zavajanja vladnih nadzornikov, goljufivega prikrivanja ter oviranja preiskave. Vodstvo podjetja je namreč dlje časa oviralo poskuse vlade pri odkrivanju resnice, poleg tega pa so podajali tudi lažnive in zavajajoče informacije med preiskavo. Kar se tiče etičnih posledic, Cavico in Mujtaba (2016) menita, da je etični izziv za vsakega menedžerja, da sprejema odločitve in uresničuje dejanja, ki so v najboljšem interesu organizacije (etični egoizem), so kulturno kompetentne (etični relativizem) in nasploh dosegajo splošno blagostanje (utilitarizem).

Volkswagen pa ni prvi avtomobilski proizvajalec, ki se je znašel v nezavidljivem položaju zaradi manipuliranj z vozili in kasnejših poskusov prikritja nastale situacije. Poleg omenjenega primera Toyote je leta 2014 sledil še en primer; General Motors je bil obtožen smrti 13 ljudi in povzročitve 33 prometnih nesreč, do katerih naj bi prišlo zaradi zavlačevanja z vpoklicem okvarjenih vozil. Težavo pri vozilih General Motorsa naj bi predstavljal vzmetni del kontaktnega stikala, ki preprečuje kontaktnemu ključu izpad iz položaja in s tem nenadno ugasnitev motorja. Kot zatrjujejo žrtve, je prišlo do tega, da je kontaktni ključ res izpadel iz primerne položaja, kar je vodilo do ugasnitve motorja in posledično do odpovedi vseh ostalih varnostnih funkcij. Največkrat se tu omenja odsotnost zračne blazine, ki naj bi bila tudi najpogostejši vzrok za smrt (Rotich, 2014).

¹ 2011 je bila Toyota tarča obtožb, da je manipulirala s svojimi avtomobili, zaradi česar je prihajalo do nenadnih pospeševanj. Vpoklicanih je bilo približno 9,2 milijona vozil, ki so imela težave z avtomobilskimi talnimi podlogami, zavorami ter »lepljivimi« pedali za pospeševanje, ki so vodili do nenadnih pospeševanj. Do slednjih je prišlo zaradi premajhne oddaljenosti med pedalom za pospeševanje ter talno podlogo, ki se je zataknila za pedal. Preiskave drugih malverzacij niso pokazale, tudi poročilo vodstva je navajalo, da so bili avtomobili opremljeni z neprimernimi talnimi podlogami (Opoku, 2011).

Sicer pa naj bi, podobno kot pri Volkswagnu, tudi pri General Motorsu šlo za ignorantsko vedenje zaposlenih in težave v organizacijski kulturi, saj naj bi precejšnje število ekipe na vseh nivojih podjetja vedelo za težave, pa skoraj desetletje niso storili ničesar (Arthur W. Page Society, 2015). Vidimo lahko, da ima Volkswagen že dva predhodnika, ki sta se znašla v podobni situaciji. Pri tem je treba izpostaviti, da ima Volkswagnov primer veliko več vzporednic z General Motorsom kot pa s Toyoto; od prikrivanja napake na vozilih, problemov v kulturi in vodenju podjetja pa do ignoriranja problema in pasiven odnos do iskanja rešitve. Na drugi strani je glavna razlika med Toyoto in Volkswagnom ta, da so Toyotini inženirji svoje znanje usmerili v iskanje rešitve za nastalo situacijo ter tudi ustvarili rešitev, ki je učinkovita, enostavna in cenovno ugodna za podjetje.

Pred analizo primera bomo predstavili kronološko dogajanje v zadevi Dieseltgate, saj menimo, da je pomembno za razumevanje dejanj podjetja in drugih vzporednih dogodkov, ki so podjetju olajšali izvedbo potrošniške goljufije ter jim omogočili lažje izogibanje prevzemu odgovornosti za nastale posledice. Zgoraj opisani primeri in študije pa kažejo, da Volkswagen ni bil prvi in edini, ki je zavajal potrošnike in kršil zakonodajo zaradi pridobivanja dobička.

3 VOLKSWAGNOVA POTROŠNIŠKA GOLJUFIJA V ZADEVI DIESELGATE

Javnost je bila o škandalu obveščena 18. septembra 2015, ko je ameriška EPA objavila, da je Volkswagen kršil ameriško okoljevarstveno zakonodajo s tem, ko je med 2009 in 2015 v svoje dizelske avtomobile nezakonito vstavljaj programsko opremo, ki je zaznavala, kdaj je motor testiran ter za ta namen vključila nadzor emisij, zaradi katerega je vozilo izločalo zmanjšane količine strupenih snovi. Takšno delovanje avtomobila je vodilo do povečanega izpusta strupenih snovi, ki po nekaterih ocenah presegajo dovoljene nivoje kar za štiridesetkrat (Boncelj, 2015; Coleman, 2015).

Do kršitve ameriške zakonodaje je prišlo zaradi dejstva, da si je Volkswagen prizadeval za širitev dizelskih avtomobilov na ameriški trg, saj se v ZDA delež dizelskih vozil giblje zgolj okrog 1 %. ZDA imajo poleg tega tudi izjemno stroge zakonske omejitve glede emisij in Volkswagen se je tega zavedal. Prav visoke regulatorne omejitve naj bi bile razlog, da se je vodstvo podjetja pred desetletjem odločilo, da bodo goljufali na testiranjih, saj so prišli do spoznanj, da nikakor ne bodo mogli doseči ameriških standardov o čistosti zraka, vsaj ne nezakonit način (Smith in Parloff, 2016).

Celotna zadeva se je začela leta 2011, ko so vladni nadzorniki opravili različna testiranja za preverjanje avtomobilskih izpustov. Evropska komisija je tedaj razkrila, da dizelski avtomobili v zrak spuščajo do sedemkrat več dušikovih oksidov na cestah kot v laboratoriju. Seveda ti rezultati (še) niso pomenili, da so proizvajalci uporabljali odklopne naprave, kljub temu pa so inženirji pri Mednarodnem svetu za čisti transport (The International Council on Clean Transport – ICCT) sumili, da je vsaj nekaj odstopanj mogoče razložiti z uporabo prepovedane opreme. Da bi opravili ustrezne raziskave, je ICCT pooblastil skupino inženirjev na West

Virginia University, da primerjajo izpuste dušikovih oksidov pri treh ameriških dizelskih avtih, v laboratoriju in izven njega. Raziskovalci so se lotili projekta s hipotezo, da bodo kakršnekoli razlike veliko manjše kot tiste, ki so jih izmerili v Evropi, zaradi strožjega ameriškega regulatornega režima (Smith in Parloff, 2016).

Za testiranje so nadzorniki uporabili avto znamke BMW X5 ter Volkswagnova Jetto in Passata (Bigalow, 2015). V testnih vožnjah se je BMW odzival po pričakovanjih in je potrdil postavljeno hipotezo, nivoji emisij so bili enaki na cesti in v laboratoriju ter v mejah normale. Ko pa so raziskovalci analizirali izide Volkswagnovih modelov, so ugotovili velika neskladja med rezultati vozil BMW in Volkswagna, čeprav bi moral imeti Volkswagnov Passat zaradi napredne tehnologije najnižje rezultate (Bigalow, 2015; Neate, 2015).

Kljub temu, da sta bili na testiranju zgolj dve vozili in bi lahko šlo le za okvaro, se je Volkswagen znašel pod drobnogledom Kalifornijskega odbora za upravljanje zraka (California Air Resources Board – CARB). Volkswagen je predlagal, da, ker že planira vpoklic nekaterih avtomobilov zaradi težav z dotrajano strojno opremo v izpušnem sistemu, lahko opravi še spremembe programske opreme. Po vpoklicu, ki je bil opravljen spomladi 2015, so nadzorniki sicer opazili upad dušikovih oksidov, vendar ta ni bil takšen, da bi opustili nadaljnje preiskave (Smith in Parloff, 2016).

Nadzorniki so prišli do preboja, ko so laboratorijske teste priredili tako, da so vozilo ukanili misleč, da ni več na testiranju, temveč nazaj v običajni uporabi. Programska oprema je izklopila nadzor emisij, te so nenadzorovano poskočile in postalo je jasno, da je imelo vozilo vgrajeno odklopno napravo. V luči teh dogodkov je v naslednjih tednih Volkswagen končno priznal, da že od 2009 vstavljajo programsko opremo v dizelske avte, ki sprožijo »sekundarno kalibracijo, ki je namenjena le za čas testiranja« ter da je skoraj 11 milijonov avtomobilov po celem svetu opremljenih s škodljivo programsko opremo, od tega približno 8 milijonov samo v Evropi (Smith in Parloff, 2016).

Odkritje, ki ga je razkrila EPA, je v ZDA vključevalo 482.000 avtomobilov, med katerimi so Volkswagnovi modeli Jetta, Beetle, Golf, Passat in Audi A3, ki ga izdeluje Volkswagen (Hotten, 2015). Poleg tega je EPA Volkswagnu očitala, da je sporno programsko opremo nameščal še na 3-litrške V6 TDI motorje, ki poganjajo vozila Audi A6, A7, A8 in Q5 quattro, VW Touareg in Porsche Cayenne. Volkswagen je te obtožbe zanikal, vendar je le 21 dni kasneje Audijev oddelek priznal, da imajo tudi 3-litrski motorji vgrajene odklopne naprave, kar nanese dodatnih 75.000 okvarjenih vozil (Smith in Parloff, 2016).

V Evropi je primer dobil popolnoma nove razsežnosti, saj je nekdanji grški finančni minister Janis Varufakis menil, da so bili o Volkswagnovem početju v Bruslju popolnoma na tekočem, vendar pa niso imeli namena posredovati. Financial Times je v ospredje postavil nekdanjega komisarja za industrijo, Italijana Antonia Tajanija. Temu je takratni slovenski komisar pristojen za okolje, Janez Potočnik, leta 2013 pisal o »pomembnih razlikah« med emisijami v testnih in realnih pogojih ter izpostavil, da je to eden izmed pglavitnih razlogov, da se kvaliteta zraka v Evropi ne izboljšuje. Tajanija je pozval k takojšnjemu ukrepanju, vendar so njegove pobude naletete na gluha ušesa (Švab, 2015).

Da takšne navedbe mogoče le niso popolnoma neutemeljene, kaže dejstvo, da je EU sprejela odločitev, da pristaja na zrahljanje omejitev onesnaževanja, čeprav so po Volkswagnovem škandalu vsi pričakovali ravno nasprotno, torej zaostritve pravil. Odločitev, da dovoljene emisije dušikovih oksidov povečajo skoraj za polovico, je seveda naletela na glasno neodobravanje, predvsem pri okoljevarstvenikih, pokazala pa je tudi, da bo EU v tem škandalu v bran stopila avtomobilski industriji, ki zaposluje skoraj 12 milijonov Evropejcev (Švab, 2015). Slednje dejanje EU kaže na tesno povezanost politike in velikih industrijskih koncernov, pri čemer pogosto zaradi lobiranja prihaja do kršitev na škodo potrošnikov, o čemer bo govora v nadaljevanju.

3.1 Posledice zadeve Diesalgate in oškodovanje okolja

Volkswagen je zaradi svojega ravnanja postal tarča številnih preiskav, ki potekajo po vsem svetu. Najslabše kaže Volkswagnu v ZDA, kjer zelo resno jemljejo beloovratniško in ekološko kriminaliteto, posledično ima Okoljevarstveni oddelek pravosodnega ministrstva Združenih držav Amerike pooblastila, da sproži pregon tako zoper posameznike kot tudi zoper podjetja (Coleman, 2015). Z obtožbami v Združenih državah Amerike sta se pred Volkswagnom soočala že omenjena Toyota in General Motors. Oba primera sta se končala s privolitvijo v t. i. »odloženi pregon«, kjer imajo podjetja na voljo določeno obdobje, da uredijo zadeve, zaradi katerih so v postopku, to pa pomeni, da so lahko obtožbe kasneje tudi ovržene. Lahko bi dejali, da gre za nekakšno obdobje »pogojnega izpusta« za podjetja. To se zdi vsekakor privlačna in najugodnejša možnost za Volkswagen, vendar pa tožilci z Okoljevarstvenega oddelka zahtevajo, da se podjetja izrečejo za krive ali pa sprejmejo svoje možnosti na sodišču (Coleman, 2015).

Poleg pravosodnega ministrstva v ZDA so tožbe napovedali še EPA, ki je odgovorna za razkritje Volkswagnovega goljufanja, FBI, vseh 50 ameriških zveznih držav, preiskave zoper Volkswagen pa so napovedane tudi drugje po svetu. Tako želijo Kanada, Južna Koreja, Avstralija, Francija, Velika Britanija in Nemčija preveriti, kako razširjena je težava dizelskih avtomobilov v njihovi državi (Anderson, 2015). Poleg tega se Volkswagnu obetajo tudi civilne tožbe, pri čemer gre predvsem za ogoljufane stranke, ki tožijo Volkswagen zaradi kršitve pogodbe, v katerih so lažnivo predstavljali svoja vozila in njihove značilnosti. Tožbe bi lahko podale tudi Volkswagnove prodajalne, njihovi delničarji zaradi izgube vrednosti delnic ter okoljevarstvene skupine (Coleman, 2015).

Poleg kazenskoprnih sankcij bodo posledice škandala vidne tudi na okolju in ljudeh. Glavni produkt Volkswagnovih emisij je dušikov dioksid, ki je nevaren že sam po sebi, v primeru, da pride do stika z drugimi škodljivimi izpusti v našem ozračju, pa lahko kombinacija tega vodi do nastanka ozona in »finih delcev« oz. PM delcev. Prisotnost teh delcev sicer ni novost; z večanjem splošne uporabe dizelskih goriv in napredovanjem dizelskih vozil, so naraščali tudi nivoji PM delcev, zato so bile že leta 1997 opravljene intenzivne študije o posledicah in izpostavljenosti tem delcem (Arden Pope III in Dockery, 2006). Izsledki takratnih raziskav kažejo, da so posledice PM delcev na zdravje ljudi odvisne od koncentracije delcev in trajanja izpostavljenosti le-tem, ponavljajoče se izpostavljanje pa običajno prinaša

hude zdravstvene težave kardiovaskularnega sistema. Arden Pope III in Dockery (2006) navajata, da se krajša izpostavljenost PM delcem povezuje z bolnišničnimi sprejemi glede kapi in težav z dihali, možna sta tudi spremenjeno bitje srca in prezgodnja smrt (Selin, 2015).

Najbolj zaskrbljena je lahko evropska populacija, saj dizelski avtomobili v Evropi predstavljajo okoli 50 % vseh avtomobilov, poleg tega pa je po ocenah nekaterih strokovnjakov onesnažen zrak povzročitelj približno 3 milijonov prezgodnjih smrti na leto (Sanger-Katz in Schwartz, 2015; Smith in Parloff, 2016). Poleg posledic, ki jih lahko NOx pusti na ljudeh, so lahko posledice vidne tudi v naravi; kislost tokov in jezer, poškodovanje gozdov in polj, vplivanje na sam ekosistem, poškodbe so lahko vidne tudi na kamnu in ostalih materialih, posledično torej na kulturnih in drugih pomembnih zgradbah (Clean Air Technology Center, 1999).

Še najboljše jo bo Volkswagen odnesel na evropskih tleh. Nemško državno tožilstvo je sprva preiskavo sprožilo samo zoper posameznike, ne pa tudi zoper podjetje, saj tamkajšnje kazensko pravo daje veliko večji poudarek na osebno odgovornost. Zaradi kompleksnosti nemškega kazenskega prava bi se lahko tožbe zvrstile tako zoper Volkswagen kot tudi zoper posameznike, vendar pa so možnosti za takšen razplet izjemno nizke, saj bi takšne sankcije finančno uničile tako koncern kot tudi Spodnjo Saško – zvezno deželo, ki je ena izmed glavnih delničarjev družbe (Švab, 2015).

Zaradi tega si Volkswagen v Nemčiji lahko obeta razmeroma »ugoden« razplet, to pa podpira tudi EU, saj je, kot že omenjeno, sprostila okoljske zahteve glede izpustov v avtomobilski industriji. Razloge za to najdemo v tem, da avtomobilska industrija zaposluje milijone ljudi po celotni Evropi, obenem pa je tudi ena najbolj dobičkonosnih gospodarskih panog v svetu. Poleg tega menimo, da EU ni pripravljena žrtvovati tako donosnih panog in s tem tvegati ogrožitev ekonomske situacije v Evropi, še posebej ne zaradi emisijskih izpustov v okolje, ki je v zadnjih letih drugotnega pomena in vse preveč zapostavljeno. Poraja se torej vprašanje, čemu toliko okoljevarstvenih akcij, kampanj in projektov ter financiranja raziskovalnih programov, če potem z enim samim dejanjem reševanja velikega avtomobilskega proizvajalca uničimo vse, za kar so se državljani EU več let trudili. In zakaj država oziroma EU ni nikoli tako razumevajoča in popustljiva, ko gre za posameznika? Čemu plačujemo EKO nalepko za vožnjo po nekaterih nemških mestih, ko pa nekateri avtomobili kršijo vse okoljevarstvene predpise?

4 RAZPRAVA

Že vrsto let naša dejanja prizadevajo naravo, pa se tega sploh ne zavedamo, saj naravo jemljemo kot nekaj popolnoma samoumevnega in si pred dejstvi zatiskamo oči. Ljudje se že desetletja soočamo s spoznanjem, da je naše preživetje pogojeno s preživetjem okolja, katerega nezamenljivi del smo. Uničevanje našega okolja je povezano z obstojem sodobnih družb, pri katerih pa imata pomembno vlogo tudi gospodarstvo in proizvodnja. In čeprav avtomobilska industrija ni edina panoga, ki onesnažuje tako med proizvodnjo kot tudi ob uporabi končnega izdelka, se je Volkswagen lotil goljufanja, in s tem škodovanja okolju, prav z vidika

gospodarstva in dobičkonosnosti svojih izdelkov. Zaradi takšnih primerov, kot je Volkswagen, je zelo pomembno, da zaščitimo okolje in v največji možni meri omejimo in preprečimo njegovo onesnaževanje in uničevanje. Pričakovati bi bilo, da bi zaradi afere Dieseldgate mnoge države in (kon)federacije razmišljale o rekonstrukciji in nadgradnji svojih politik varstva okolja, a vse kaže, da temu ne bo tako.

Tonry in Farrington (1995) predlagata štiri strategije, ki se, poleg ostalih področij, lahko aplicirajo tudi na področju ekološke kriminalitete in bi vzpostavile učinkovite sisteme preprečevanja ekološke kriminalitete. Prva je t. i. »law enforcement«, kjer ključno vlogo igra sprejetje in izvajanje okoljevarstvenih zakonov, pri tem pa gre lahko za zakone na podlagi ukaza in nadzora oz. »command and control« zakone, ki predpišejo načine, s katerimi podjetje obvladuje onesnaževanje ter zakone, usmerjene v izvedbo oz. »performance oriented« zakone, ki organizacijam pustijo svobodne roke pri izbiri sredstev za doseganje okoljevarstvenih ciljev. Avtorja tu navajata še koncepte »razvojne prevencije«², »prevencijo v skupnosti«³ in »situacijsko prevencijo«⁴, glede na dano situacijo v primeru Volkswagna pa bi bila za uporabo najbolj primerna prva strategija, saj se je treba usmeriti v reševanje nastalega problema, kar pa se lahko doseže predvsem s sprejetjem morda tudi nekoliko strožjih zakonov, pri čemer bodo imeli zadnjo besedo pristojni organi pregona, saj je ključno dosledno izvajanje zakonodaje. Tudi sicer menimo, da bo treba najpomembnejše spremembe uveljaviti v zakonodajah, tako na državni kot tudi mednarodni ravni, dodatno pozornost pa bo treba nameniti ostrejšim sankcijam ter podrobnejšemu in celovitemu nadzoru avtomobilskih proizvajalcev. Pri tem bo treba upoštevati dejstva, ki so jih raziskovalci ugotovili pri Volkswagnovem primeru, ter se usmerjati k razvijanju novih načinov testiranja, ki jih bo v prihodnje težje prelisčiti. Verchick in Steinzorjeva (2015), strokovnjaka s področja prava in varstva okolja, poudarjata pomembno vlogo regulatornih zakonov v takšnih »aferah«, poleg tega pa ugotavljata, da o omenjenih škandalih najbrž še vedno ne bi vedeli nič, če se v primeru Dieseldgate raziskovalcem ne bi posrečilo prelisčiti odklopne naprave. Pri tem pa preseneča Volkswagnova drznost kršenja obširnega pravnega varstva okolja in potrošnikov ter regulatorjev. In kljub temu, da bo treba v prihodnosti

2 Razvojno prevencijo bi najlažje opisali kot posredovanje z namenom preprečevanja razvoja kriminalnega potenciala pri posameznikih (Tonry in Farrington, 1995). White in Heckenberg (2014) razvojno prevencijo prikažeta na primeru ljubiteljskega ribarjenja: metode, ki mladostnike v zgodnjih fazah otroštva seznanijo s programi, ki lahko spremenijo njihovo dožemanje okolja in ribarjenja, bi lahko vodile do oblikovanja strateških rešitev od metode »ujemi in spusti« pa vse do opravljanja zadolžitev na temo učinka klimatskih sprememb na ribe.

3 Cilj prevencije v skupnosti je sprememba socialnih pogojev, ki vplivajo na kazniva ravnanja v stanovanjskih naseljih. V sklopu prevencije v skupnosti je treba ozaveščati prebivalce, naj izvajajo preventivne ukrepe in oblikujejo sosedske straže (Tonry in Farrington, 1995). V okviru ekološke kriminalitete pa White in Heckenberg (2014) predlagata, da prebivalci obveščajo pristojne organe npr. o odlaganju strupenih odpadkov, izločanju škodljivih izpustov v okolje ter nezakonitem izkoriščanju naravnih virov.

4 Situacijska prevencija temelji na predpostavki, da je velik del kriminalitete kontekstualnega in priložnostnega izvora (Tonry in Farrington, 1995). White in Heckenberg (2014) opisujeta vrsto pristopov oz. ukrepov, s katerimi se lahko zmanjša verjetnost priložnostnih kaznivih dejanj, najpomembnejši med temi pa so povečanje truda za izvedbo kaznivega dejanja, povečanje tveganj za izvršitev ter zmanjšanje »nagrade« oz. dobička.

usmeriti pozornost na ustrezne zakonodaje, Brisman in South (2015) menita, da lahko, namesto zanašanja na zakone in predpise, učinkovitejšo prevencijo okoljske kriminalitete dosežemo z informiranjem širše javnosti o tem, kaj se dogaja z našim okoljem, o škodljivih posledicah onesnaževanja ter kaj lahko storimo sami, da izboljšamo stanje našega planeta in življenjskih pogojev za nas same.

Ko je govora o ekoloških posledicah primera, naj izpostavimo tudi dejstvo, da še ni bila opravljena raziskava, pri kateri bi se raziskovalci lotili merjenja natančne količine izpustov dušikovega oksida v okolje. V teoriji bi za izvedbo takšnih meritev potrebovali podatke o stanju onesnaženosti pred izbruhom afere, podatke o trenutni onesnaženosti, raziskava pa bi morala biti izvedena na območju, ki je bilo takšnemu onesnaževanju najbolj izpostavljeno. Izvedba takšne raziskave ni preprosta, saj obstaja mnogo ovir, ki bi morebitno izvedbo takšne raziskave precej ovirale; omenimo naj upoštevanje vseh izpustov iz drugih virov, npr. izpuste iz tovarn, v primeru, da Volkswagnovi avtomobili ostanejo na cestah, bi bilo treba upoštevati tudi nadaljevanje njihovih izpustov, poleg tega pa je od razkritja primera preteklo že kar nekaj časa, kar bi za izvedbo raziskave predstavljalo še dodatno težavo.

Primer je problematičen tudi z vidika gospodarske oz. beloovratniške kriminalitete. Kot smo omenili, ZDA tovrstno kriminaliteto jemljejo zelo resno, v Evropi pa je ukrepanje zoper gospodarsko kriminaliteto marsikdaj drugotnega pomena. O tem priča tudi vpletenost Bruslja v Volkswagrove mahinacije, pri čemer je očitno, da je bila gospodarska dobičkonosnost postavljena pred dobrobit našega okolja in zdravja ljudi, saj avtomobilska industrija zaposluje približno 12 milijonov Evropejcev (Švab, 2015). Če sledimo Pečarjevim (1979) besedam, v zadevi Dieselgate ne gre samo za klasično gospodarsko kriminaliteto v obliki goljufij(e) ali posebne gospodarske kriminalitete v obliki potrošniške goljufije, ali klasične kriminalitete belih ovratnikov, ampak gre za gospodarsko-poslovno kriminaliteto, ki jo je nazorno opisal Wright Mills (1956, str. 95):

»Bolje je – slikovito povedano – vzeti od vsakega izmed desetih milijonov ljudi po deset centov s finančnimi operacijami gospodarskih podjetij, kot z revolverjem od desetih bank po sto tisoč dolarjev.«

Prav to se je zgodilo v primeru Dieselgate. Volkswagen je od več sto tisočih kupcev dobil večjo kupnino, kot bi jo, če ne bi lagal o lastnostih porabe in izpustov pri avtomobilih. Še bolj pereče pa je dejstvo, da je veliko ljudi zavestno šlo v nakup dražjega avtomobila, ki je po zagotovilih proizvajalca prijaznejši do okolja (ima manj izpustov), saj so naklonjeni varstvu okolja, zgodilo pa se je ravno obratno.

S tem, ko je EU znižala meje dovoljenih emisij in s tem ugodila celotni avtomobilski industriji, se je potrdilo Pečarjevo (1979) opozorilo, da je gospodarsko-poslovna kriminaliteta izredno škodljiva zaradi mednarodne prepletenosti in sodelovanja med gospodarskimi in političnimi krogi. Vodilo gospodarsko-poslovne kriminalitete je pridobitev koristi za izbrano skupino (bogatih) ljudi, kar je v vseh pogledih pomembnejše od splošne dobrobiti ali posameznih prednosti za vse (Pečar, 1979). V 21. stoletju se tovrstna korist pogosto dosega na račun okolja (in družbe ali skupnosti, ki tam živi). Na gospodarske procese vplivajo mikro dejavniki (kupci, dobavitelji, širša javnost, konkurenca) in makro dejavniki (politični in tehnološki dejavniki, ekonomska stabilnost,

demografsko stanje), pri čemer pa ne gre pozabiti, da je pri vseh (skoraj) vedno v ozadju človek. In če okoliščine niso dobre za podjetje, se lahko z lobiranjem in pravimi poznanstvi situacijo hitro popravi. Slednje je bilo zelo nazorno vidno v administraciji nekdanjega ameriškega predsednika Georga Busha (npr. podpora zakonodaje, ki je v primeru Enron vodilnim omogočila manipulacije in goljufije) ter sedanjega predsednika Donalda Trumpa (npr. odobritev izgradnje spornih naftovodov Keystone XL in Dakota Access). Podobno podporo politike lahko zasledimo tudi v primeru Dieselgate, ko je EU dovolila večje izpuste z namenom rešitve podjetja Volkswagen iz nastale zagate.

Kršitve norm so za takšna podjetja možnost oziroma strategija za pridobivanje dobička (Pečar, 1975), kar so uporabili tudi v avtomobilski industriji 21. stoletja. Dejansko govorimo o množičnem zajedavstvu, ko posamezne elite živijo na račun drugih. Pečar (1979) je že leta 1979 opozoril, da se pri gospodarsko-poslovni kriminaliteti ne kršijo samo pravne norme, ampak tudi poklicne, politične, moralne in druge norme, kar se je pokazalo tudi v primeru Volkswagna. Kršitvam so sledile laži lastnikov, zanikanje odgovornosti, za konec pa še lobiranje na ravni EU in dosežena sprememba meje dovoljenih izpustov zgolj z izgovorom ohranitve proizvodnje in delovnih mest.

Kamaluddin in Salin (2011) na podlagi analize malezijskih primerov gospodarske kriminalitete navajata razloge, zaradi katerih pogosto prihaja do izvršitve gospodarskih kaznivih dejanj. Eden izmed teh je neučinkovito vodenje, ki ga Schwartz, Dunfee in Kline (2005) opisujejo kot nezmožnost direktorjev učinkovito opravljati svoje dolžnosti. Ob tem Kamaluddin in Salin (2011) dodajata, da pomembno vlogo igrajo pomanjkljivi zakoni, ki direktorjem omogočajo neetično vedenje. Podjetja bi morala že sama stremeti k etičnemu načinu poslovanja, kjer bi bilo goljufanje in zlorabljanje produktov ustrezno kaznovano, vendar je to precej utopično pričakovati, še posebej v primerih, kakršen je Volkswagen, v katerem so v goljufanje vpletene vodilne osebe v podjetju. Wilson (2015) dodaja, da je do nameščanja opreme prišlo zaradi izvedene analize tveganja in koristi oz. angl. »risk and benefit« analize, s katero so spoznali, da je namestitev sporne opreme prava poslovna odločitev predvsem zaradi dejstva, da inženirji v podjetju niso bili zmožni doseči cenovnih, okoljskih ter izvedbenih standardov.

Na drugi strani poleg strožjega nadzora in enotnega kaznovanja vseh vpletenih, tudi politikov, ki družbam omogočajo pridobivanje koristi – ne nazadnje naj bi bili vsi enaki pred zakonom (kar že dolgo ne velja več oziroma nikoli ni), je na voljo bolj malo učinkovitih načinov odzivanja. Pečar (1979) opozarja, da pri tej obliki kriminalitete nevtralizacijske in racionalizacijske tehnike iz kriminoloških teorij niso uspešne, saj ti storilci nimajo občutkov (ali vesti), pomembna jim je samo korist. Zaradi tega se tudi poraja vprašanje, kaj bi pravzaprav bila učinkovita »kazen« za storilce takšnih kaznivih dejanj.

Kot razlog, zaradi katerega prihaja do gospodarske kriminalitete, Kamaluddin in Salin (2011) navajata še politični nadzor nad organizacijami. In čeprav je občasni nadzor politike nad podjetji dobrodošel in zagotavlja potreben nadzor, avtorja navajata, da pretirano vmešavanje politike v odločitve podjetja daje vtis, da so pravila in predpisi zgolj formalnosti ter da je politična agenda tista, ki v podjetjih nekaj velja. Kljub temu, da se opisani razlogi navezujejo na gospodarsko

kriminaliteto v popolnoma drugačni kulturi, kot je zahodna, lahko brez težav potegnemo vzporednice med analiziranimi primeri s primerom Volkswagen.

Dejstvo, da so odklopne naprave končno razkrite, bi lahko spodbudilo avtomobilске proizvajalce v iskanje novih načinov za goljufanje. Vendar preden se posvetimo prihodnosti, je treba zaključiti še vsa trenutno nerešena vprašanja v zvezi s primerom Volkswagen. Med drugim imamo v mislih usodo zmanipuliranih vozil, saj še vedno ni stoođtoto jasno, kaj se bo zgodilo z njimi. Menimo, da se ta problem lahko reši na dva načina. Prvi je ta, da se vozila pustijo na cestah, denar, ki bi bil sicer namenjen njihovem popraviljanju in uničevanju, pa se porabi za boj proti zmanjševanju onesnaževanja. Podobnega mnenja je tudi Mansouri (2016), ki navaja, da bi bilo investiranje v razvoj tehnologije za zmanjševanje izpustov koristno tako za naše okolje kot tudi za povrnitev ugleda Volkswagna. Negativna stran tega predloga je, da bi v tem primeru avtomobili še naprej izpuščali emisije in dvigovali nivoje onesnaženosti. Poudarimo naj tudi, da obstaja tveganje, da se bodo, če se Volkswagnu dovoli zgolj poravnati »odškodnino« in pri tem pozabi sankcije, v prihodnosti ostala podjetja lažje odločala za kršenje zakonodaje, saj bodo za zgled jemali lahko rešitev Volkswagna.

V drugem primeru pa se Volkswagen kaznuje z denarnimi sankcijami, ki lahko presežejo več sto tisoč evrov oziroma še več, če sem dodamo odškodnine, ter kazenskopравни sankcijami za vodilne, kjer pa je obsodba na zaporno kazen malo verjetna, ter z obveznim vpoklicem in popravilom avtomobilov. Slednjega so v Sloveniji deloma že izvedli; od približno 45.000 avtomobilov so do 17. oktobra 2016 vpoklicali 5.933 vozil. Vpoklici se še naprej izvajajo, pri čemer pa pregledi na vozilih Audi in Volkswagen potekajo brez natančnih časovnih omejitev, medtem ko za znamki Škoda in Seat še ni znano, kdaj se bodo lastniki dolžni zglasiti na popravilo (Zveza potrošnikov Slovenije, 2016).

Kot že omenjeno, primer Volkswagna ni edini primer nepravilnosti v avtomobilski industriji. Toyota in General Motors sta že pred tem sprejela sporne odločitve glede opreme v svojih izdelkih, vendar pa tema dvema primeroma v javnosti ni bilo posvečene pretirane pozornosti, predvsem zaradi posledic, ki v javnosti niso dvignile toliko prahu. Obe omenjeni podjetji sta jo tudi odnesli z razmeroma ugodnimi posledicami, ki pa pri nasprotujočih straneh puščajo grenak priokus nepravilnosti. Menimo, da bi morala vlada oz. pristojni kazenskopravni organi v okviru situacijske prevencije sprejeti ukrepe, ki bi povečali trud za kaznivo dejanje in hkrati zmanjšali možnost dobička. Izrecna in jasna določila ter striktno izvajanje nadzorovanja, v Volkswagnovem primeru testiranja vozil, lahko tudi proizvodnje, bi v veliki meri zmanjšala možnosti za kršitve okoljevarstvene zakonodaje na osnovi prekomernih izpustov. Hkrati bi morali Volkswagen ostreje kaznovati kot njegove predhodnike in s tem postaviti Volkswagen kot vzgojni primer za kaznovanje takšnih goljufij, s čimer bi vsi potencialni kršitelji v prihodnosti dvakrat premislili, preden bi se odločili za takšno ravnanje.

Tudi raziskava Evropske komisije je potrdila (G. V., 2017), da je v primeru Dieselgate Volkswagen uporabil metode gospodarsko-poslovne kriminalitete – kriminalitete elit, ki zaradi moči, denarja, vezi in politične podpore velikokrat zaobide pravne norme in kazenske sankcije. Izkazalo se je, da so se različne države na Volkswagnove kršitve različno odzvale; Amerika je izterjala priznanje krivde

in plačilo odškodnine, prav tako Kitajska in Avstralija, Evropa oziroma EU pa se je postavila na stran podjetja. Ravnanje EU, ko je pozornost preusmerila v reševanje delovnih mest in spremenila (zmanjšala) omejitve izpustov v zrak, je bilo jasno sporočilo javnosti, da pred zakonom nismo vsi enaki, zato se poraja vprašanje, ali morda gospodarsko-poslovna odklonskost odraža splošne družbeno-gospodarske razmere sodobnega časa. Ali kot je zapisal Aristotel (v Kiernan, 1962, str. 398): »Največje hudodelstvo ni storjeno zaradi pridobivanja potrebnega, ampak zaradi preobilnega.« Kar je tudi cilj sodobnih elit – malverzacija za vsako ceno zaradi okoriščanja. To nas privede nazaj do vprašanja, ki smo ga postavili v članku. Čemu plačujemo EKO nalepko za vožnjo po nekaterih nemških mestih, ko pa nekateri avtomobili kršijo vse okoljevarstvene predpise in vodilni menedžerji ter državniki vedo za to. Gre tukaj za to, da podjetja goljufajo državo, ali za to, da podjetja goljufajo potrošnika, ali morda za to, da podjetja od podpori države goljufajo potrošnika. In kaj ob tem lahko naredi posameznik? V želji po varovanju okolja je bil pripravljen kupiti okolju bolj prijazen avtomobil, ki je bil zaradi tega dražji, na koncu pa je spoznal, da ga je podjetje ogoljufalo in mu prodalo avtomobil z odklopno napravo, tako da je plačal več za avtomobil, ki je okolju še manj prijazen kot prejšnji avtomobil. Za nameček pa mu hrbet obrne še država oziroma EU, ki podjetja ne kaznuje z izgovorom izgube delovnih mest. Kot je že davnega leta 1975 opozarjal Pečar (1975), se kriminaliteta elit in države vedno konča oziroma realizira na plečih malega človeka.

UPORABLJENI VIRI

- Anderson, E. (29. 9. 2015). Volkswagen crisis: How many investigations is the car maker facing? *The Telegraph*. Pridobljeno na <http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/industry/11884872/Volkswagen-crisis-how-many-investigations-is-the-carmaker-facing.html>
- Arden Pope III, C. in Dockery, D. W. (2006). Health effects of fine particulate air pollution: Lines that connect. *Journal of the Air & Waste Management Association*, 56(6), 709–742.
- Arthur W. Page Society. (2015). *General Motors' corporate culture crisis: An assessment of the ignition switch recall*. Pridobljeno na <http://www.awpagesociety.com/attachments/1edd5184509636aabbdc07ef0c3546e0facf5c0c/store/00f8d9b37cec4d725c881b7235467635aeab21b4d2333398c819839d426b/General-Motors-Case-Study-2015.pdf>
- Bigalow, P. (23. 9. 2015). West Virginia researcher describe show Volkswagen got caught. *Autoblog*. Pridobljeno na <http://www.autoblog.com/2015/09/23/researcher-how-vw-got-caught/>
- Boncelj, G. (21. 9. 2015). Volkswagnov škandal z dizelskimi emisijami. *Delo*. Pridobljeno na <http://www.delo.si/svet/ekonomija/volkswagnu-se-zda-lahko-zgodi-visoka-kazen.html>
- Bowler, T. (2. 10. 2015). Volkswagen: From the third reich to emissions scandal. *BBC News*. Pridobljeno na <http://www.bbc.com/news/business-34358783>
- Brisman, A. in South, N. (2015). An assessment of Tonry and Farrington's four major crime prevention strategies as applied to environmental crime and harm. *Varstvoslovje*, 17(2), 127–151.

- Bureau of Economics, Federal Trade Commission. (2013). *Consumer fraud in the United States 2011*. Pridobljeno na https://www.ftc.gov/sites/default/files/documents/reports/consumer-fraud-united-states-2011-third-ftc-survey/130419fraudsurvey_0.pdf
- Cavico, F. J. in Mujtaba, B. G. (2016). Volkswagen emissions scandal: A global case study of legal, ethica land practical consequences and recommendations for sustainable management. *Global Journal of Research in Business & Management*, 4(2), 303–311.
- Clean Air Act. (1970). *United States Code*, (88/206).
- Clean Air Technology Center. (1999). *Nitrogen oxides (NOx), why and how they are controlled*. Pridobljeno na <https://www3.epa.gov/ttnecat1/dir1/fnoxdoc.pdf>
- Coleman, C. (24. 9. 2015). VW could facelong legal nightmare. *BBC News*. Pridobljeno na <http://www.bbc.com/news/business-34352243>
- Engineering explained: What's all the hype about VW and emissions cheating? (22. 9. 2015). *Carthrottle*. Pridobljeno na <https://www.carthrottle.com/post/engineering-explained-whats-all-the-hype-about-vw-and-emissions-cheating>
- European Commission. (2010). »Green« vehicles: A European strategy. Pridobljeno na <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=URISERV:en0020&from=EN>
- European Parliament and the European Council. (2009a). *Directive 2009/33/EC*. Pridobljeno na <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033&from=EN>
- European Parliament and the European Council. (2009b). *Regulation (EC) No 443/2009*. Pridobljeno na <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0443&from=EN>
- G. V. (11. 1. 2017). Volkswagen priznal zavajanje ZDA in sprejel kazen 4,3 milijarde dolarjev. *MMC RTV SLO*. Pridobljeno na <https://www.rtvlo.si/gospodarstvo/volkswagen-priznal-zavajanje-zda-in-sprejel-kazen-4-3-milijarde-dolarjev/412244>
- Georgievski, B. in Al Qudah, A. (2016). The effect of the Volkswagen Scandal (a comparative case study). *Research Journal of Finance and Accounting*, 7(2), 54–57. Pridobljeno na https://www.researchgate.net/publication/292615368_The_Effect_of_the_Volkswagen_Scandal_A_Comparative_Case_Study
- Honda settles emission suit. (8. 6. 1998). *Money CNN*. Pridobljeno na <http://money.cnn.com/1998/06/08/companies/honda/>
- Hotten, R. (10. 12. 2015). Volkswagen: The scandal explained. *BBC News*. Pridobljeno na <http://www.bbc.com/news/business-34324772>
- Kamaluddin, N. in Salin, A. S. (2011). *Unstoppable fraud, scandals and manipulation – an urgent callforan Islamic-based code of ethics*. Prispevek na konferenci International Conference on Sociality and Economics Development, Kuala Lumpur, Malasia. Pridobljeno na https://www.researchgate.net/publication/272831466_Unstoppable_Fraud_Scandals_and_Manipulation_-_An_Urgent_Call_for_an_Islamic-based_Code_of_Ethics
- Kanduč, Z. (2009). Prevarare, prevarantstvo in prevaranti: Preliminarna kriminološka analiza. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 60(3), 223–237.
- Kazenski zakonik [KZ-1]. (2008, 2009, 2011, 2012, 2015, 2016, 2017). *Uradni list RS*, (55/08, 66/08, 39/09, 91/11, 50/12, 54/15, 6/16, 38/16, 27/17).

- Kiernan, T. P. (ur.). (1962). *Aristotle dictionary*. New York: Philosophical Library.
- Mansouri, N. (2016). A case study of Volkswagen unethical practice in diesel emission test. *International Journal of Science and Engineering Applications*, 5(4), 211–216.
- Myers, L. (1. 12. 1995). GM forced to recall Cadillacs with emission »defeat device«. *AP News Archive*. Pridobljeno na <http://www.apnewsarchive.com/1995/GM-Forced-to-Recall-Cadillacs-With-Emission-Defeat-Device/id-4b030c7601a14dcc8208fcc1d1bd30cc>
- Neate, R. (26. 9. 2015). Meet John German: The man who helped expose Volkswagen's emissions scandal. *The Guardian*. Pridobljeno na <https://www.theguardian.com/business/2015/sep/26/volkswagen-scandal-emissions-tests-john-german-research>
- Opoku, D. (2011). *The case of Toyota recall*. Pridobljeno na <https://solvesolution.files.wordpress.com/2011/05/toyota-case-study.pdf>
- Orlove, R. (21. 9. 2015). How The EPA won \$1 billion from Diesel cheaters long before VW. *Jalopnik*. Pridobljeno na <http://jalopnik.com/how-the-epa-won-1-billion-from-diesel-cheaters-long-be-1732109485>
- Pečar, J. (1975). Gospodarska poslovna odklonskost (ali koristne malverzacije in nezakonitosti v gospodarstvu). *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 26(4), 260–273.
- Pečar, J. (1979). Podjetniško-skupinska (gospodarsko-poslovna) odklonskost. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 30(4), 270–282.
- Rotich, N. (2014). *General Motors ignition switch recalls – 2014: A perspective from ethics of technology*. Prispevek na konferenci Philosophy of Science for Postgraduate Students (PhD), Lappeenranta University of Technology, Finland. Pridobljeno na https://www.researchgate.net/publication/270553837_General_Motors_Ignition_switch_Recalls_-_2014_A_Perspective_from_Ethics_of_Technology
- Sanger-Katz, M. in Schwartz, J. (28. 9. 2015). How many deaths did Volkswagen's deception cause in the U. S.? *The New York Times*. Pridobljeno na http://www.nytimes.com/2015/09/29/upshot/how-many-deaths-did-volkswagens-deception-cause-in-us.html?_r=0
- Schwartz, M. S., Dunfee, T. W. in Kline, M. J. (2005). Tone at the top: An ethics code for directors? *Journal of Business Ethics*, 58, 79–100.
- Selin, N. E. (30. 9. 2015). One of the biggest consequences of the Volkswagen diesel scandal. *Fortune*. Pridobljeno na <http://fortune.com/2015/09/30/volkswagen-diesel-scandal-consequences/>
- Smith, G. in Parloff, R. (15. 3. 2016). Hoaxwagen. *Fortune*. Pridobljeno na <http://fortune.com/inside-volkswagen-emissions-scandal/>
- Švab, N. (4. 11. 2015). VW škandal – drugič: prizadetih okoli 800.000 vozil, tudi 'bencinarji'. Vozila Volkswagen, Audi, Škoda in Seat na teste. *24ur.com*. Pridobljeno na <http://www.24ur.com/novice/gospodarstvo/vw-2.html>
- Tonry, M. in Farrington, D. P. (1995). Strategic approaches to crime prevention. V M. Tonry in D. P. Farrington (ur.), *Building a safer society: Strategic approaches to crime* (str. 7–8). Chicago: University of Chicago
- United Nations. (1998). *Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change*. Pridobljeno na <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpeng.pdf>

- United States Environmental Protection Agency. (1998). Clean Air Act Prohibits »DefeatDevices« in Vehicles, Engines. *Enforcement Alert*, 1(2). Pridobljeno na <https://www.epa.gov/sites/production/files/2014-06/documents/defeat.pdf>
- Verchick, R. R. M. in Steinzor, R. (30. 9. 2015). VW and GM scandals show why regulation matters. *The Hill*. Pridobljeno na <http://thehill.com/blogs/congress-blog/255328-vw-and-gm-scandals-show-why-regulation-matters>
- Volkswagen AG. (n. d.). *Group*. Pridobljeno na <https://www.volkswagenag.com/en/group.html>
- White, R., in Heckenberg, D. (2014). *Green criminology: An introduction to the study of environmental harm*. London; New York: Routledge.
- Wilson, J. (2015). *VW: A case study in failed governance*. Pridobljeno na <http://cornerstonecapinc.com/wp-content/uploads/2015/09/VW-A-Case-Study-in-Failed-Governance-25-Sept-2015.pdf>
- Wright Mills, C. (1956). *The power elite*. New York: Oxford University Press.
- Zakon o varstvu okolja [ZVO-1]. (2004, 2006, 2008, 2009, 2012, 2013, 2015, 2016). *Uradni list RS*, (41/04, 39/06, 66/06, 70/08, 108/09, 108/09, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16).
- Zveza potrošnikov Slovenije. (22. 10. 2015). *Vse o Volkswagnovem škandalu*. Pridobljeno na <https://www.zps.si/index.php/avto/navigacija-2/7607-vse-o-volkswagnovem-skandalu>
- Zveza potrošnikov Slovenije. (12. 12. 2016). *Afera VW: Ko skušajo utišati potrošnike*. Pridobljeno na <https://www.zps.si/index.php/avto/navigacija-2/8208-afere-vw-ko-skusajo-utisati-potrosnike>

O avtorjih:

Gregor Hočevar, univ. dipl. var., študent magistrskega študijskega programa Varstvoslovje na Fakulteti za varnostne vede Univerze v Mariboru, Ljubljana. E-pošta: gregor.hocevar@student.um.si

Dr. Katja Eman, docentka za kriminologijo na Fakulteti za varnostne vede Univerze v Mariboru. E-pošta: katja.eman@fvv.uni-mb.si