

VOLKSWAGEN (VW) GRUBU DİZEL ARABALARINDAKİ EMİSYON MANİPÜLASYONU VE HUKUKİ SONUÇLARI*

(EMISSION MANIPULATION OF VOLKSWAGEN (VW) GROUP'S DIESEL CARS AND ITS LEGAL RESULTS)

Yard. Doç. Dr./Asst. Prof. Dr. Hamdi Pınar, LL.M.**

Öz

VW grubunun “Dieselgate” olarak adlandırılan skandalı birçok ülkede çok yönlü hukuki tartışmaları gündeme getirmiştir. Dünya çapında tahminen 11 milyon VW grubu dizel arabada emisyon manipülasyonu yolu ile hilekârlık yapılmıştır. Araştırmalar sonucunda bu arabaların kamu sağlığı ve çevre kirliliği açısından ciddi bir tehlike arz ettiği anlaşılmıştır. Manipülasyonun ortaya çıkarıldığı ABD’de ilk grup davasında dünyaya emsal teşkil edebilecek nitelikte bir uzlaşmaya varılmıştır. AB’de ise uzun süre sessiz kalınmış ve son zamanlardaki kamuoyu baskısı ile AB Komisyonu harekete geçmiştir. Almanya ise hem sektörel hem hukuki yönden tam bir karmaşa içindedir. Skandal sonrası Almanya’da alıcıların hakları konusunda mahkemeler birbiriyle çelişen kararlar vermişlerdir. Ayrıca VW hisse senetlerinin değer kaybı sebebiyle Almanya’da VW aleyhine büyük meblağlı tazminat davaları da açılmıştır. VW grubu dizel arabaların en çok tercih edildiği Türkiye’de de olayın hukuki yönlerinin tartışılması gereklidir. Emisyon manipülasyonu yoluyla gerçekleştirilen hilekârlık Türk hukuku açısından hem aldaticılık hem iş şartlarına uymama yolu ile haksız rekabet teşkil etmektedir. Bu arabalar, Türk tüketicisi hukukuna göre ayıplı maldır. Bu arabaları satın almış olan tüketiciler Tüketicisi Kanunundaki seçimlik haklarını kullanabilirler. Bunun dışında Tüketicisi Kanunu gereğince bu arabaların satışının durdurulması dahi mümkündür. Son olarak dizel arabalardaki emisyon hilekârlığı sebebiyle VW grubunun Türk çevre hukuku açısından hukuki ve cezai sorumluluğu vardır.

Anahtar Kelimeler: Dieselgate, emisyon manipülasyonu, Türk haksız rekabet hukuku, tüketicisi hukuku, çevre hukuku

ABSTRACT

The “Dieselgate” scandal of VW Group has triggered legal debates on several aspects. Fraud has been committed in 11 million diesel cars of VW Group through emission manipulation. Researchers have shown that these cars pose a significant danger to the environment and public health. In the US, where the manipulation had been revealed, the first class action regarding the incident has

* Bu makale, 02.11.2016 tarihinde Editörler Kurulu’na ulaşmış olup, 22.11.2016 tarihinde birinci hakem; 24.11.2016 tarihinde ikinci hakem onayından geçmiştir.

** Bilkent Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, hpınar@bilkent.edu.tr.

ended with the settlement of the parties, which is likely to set a precedent for the rest of the world. The EU, on the other hand, had kept silent for a long while, until the EU Commission has finally taken action as a result of increasing public pressure. Germany is currently in an absolute chaos, both sectoral and legally. After the scandal, the courts have rendered contradictory decisions regarding the rights of the buyers. Additionally, actions of damages with great sums have been filed in Germany due to the loss of value of VW company shares. It is necessary to discuss the legal aspects of the case in Turkey, where VW Group diesel cars are the most favored. The fraud committed through emission manipulation constitutes unfair competition on grounds of deceptiveness and not abiding by business conditions in Turkish law. These cars are defective goods according to Turkish consumer law. The customers that had bought these cars could use their alternative rights as foreseen in Turkish Consumer Code. Moreover, the sales of these cars may be suspended in accordance with the Code. Lastly, VW Group is subject to legal and criminal liabilities in respect of Turkish environmental law, because of the emission manipulation in diesel cars.

Keywords:

Dieselgate, emission manipulation, Turkish unfair competition law, consumer law, environmental law.

I. DİZEL ARABALARDAKİ EMİSYON MANİPÜLASYONU

18 Eylül 2015 tarihinde “*Dieselgate*” olarak da adlandırılan VW grubu dizel arabalarındaki skandal tüm dünyada büyük bir yankı uyandırdı. Zira düşük yakıt tüketimi yanında özellikle temiz dizel (“*Clean-Diesel*”) olarak reklamı yapılan VW’nin dizel arabalarının hiç de söylenildiği gibi temiz olmadığı anlaşıldı. ABD Çevre Koruma Kurumu (*US Environmental Protection Agency, EPA*) tarafından yapılan açıklama¹ ile VW grubuna dâhil dizel araçların Amerikan Temiz Hava Kanununu ihlal ettiği kamuoyuna duyuruldu [*the Clean Air Act (CAA)*]. Bu açıklamaya göre VW grubu 2009-2015² model arabalarda kulla-

¹ EPA, California Notify Volkswagen of Clean Air Act Violations / Carmaker allegedly used software that circumvents emissions testing for certain air pollutants (<https://yosemite.epa.gov/opa/admpress.nsf/a883dc3da7094f97852572a00065d7d8/dfc8e33b5ab162b985257ec40057813b!OpenDocument>, erişim: 16.08.2015). Dizel motorların bildirilen emisyon değerlerinden daha fazla zararlı gaz ve diğer zararlı maddeleri egzozlarından attıkları aslında 2014 yılındaki araştırmalarla ortaya çıkmıştır. Bu araştırmalardan sonra Aralık 2014’de VW grubu, yazılım (software) hatasından kaynaklandığını belirterek 500bin dizel arabayı geri çağırıp yeni yazılımları yükleyerek hataların giderildiğini duyurmuştur. Düzeltilmeden sonraki araştırmalarda ise emisyon değerlerinde bir iyileşme olmadığını anlaşılmaması üzerine ilgili kurumlar tarafından yeni piyasaya sürülecek dizel arabaların satış ruhsatlarının iptal edilmesi tehdidiyle muhatap olan VW, 03 Eylül 2015’de yaptığı hilekârlığı itiraf etmek zorunda kalmıştır. Haber için bkz. Antje Blinda, “Test mit Überraschung: So kamen die US-Behörden VW auf die Spur”, in: Spiegel Online. 21.September 2015 (<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/volkswagen-skandal-wie-die-us-behoerden-vw-auf-die-spur-kamen-a-1053972.html>, erişim: 15.08.2016).

² VW Şirketler Topluluğu (Konzern) Gözetim Kurulunun kendi yaptırdığı şirket içi incelemede 2005 ve 2006 yıllarındaki modeller hatta motorun geliştirilmesinden itibaren yazılım manipülasyonunun yapıldığı tespit edilmiştir. Focus Dergisi (28.09.2015),

nılan 2.0 dizel motorların emisyon değerleri olması gerekenden 10 ilâ 40 katına kadar daha fazladır. Bir diğer ifade ile bu dizel araçlar olması gerekenden 10 ilâ 40 katına kadar daha fazla egzoz gazından zehirli maddeler atmakta ve böylece çevreyi daha çok kirletmektedir. Bu manipülasyon, VW tarafından geliştirilen emisyon testlerinde devreye giren bir yazılım (*software*) yolu ile yapılmış ve böylece emisyon değerlerinin testlerde standartlara uygun çıkması sağlanmıştır.

Araştırmalar sonucunda VW dizel motorlarının, emisyon değerleri üzerinde yapılan manipülasyonun rölantide çalışırken yani test esnasında devreye giren bir yazılımla gerçekleştirildiği anlaşılmıştır. Test esnasında devreye giren bu yazılım sayesinde 22 dakika süre ile dizel motorların emisyon ölçümlerinin kurallara uygun limitler içinde kalması sağlanmıştır. Bu sürenin 22 dakika olarak belirlenmesinin nedeni ise ortalama bir muayene sürecinde egzoz ölçümlerinin en fazla 20 dakikayı geçmemesidir. Bu yolla da dizel arabalardaki emisyon değerinin gerçek değerinin altında yasal sınırların içinde çıkması sağlanmış oldu³.

Bu manipülasyon, sadece ABD'deki arabalarla sınırlı olmayıp, bilakis VW grubuna dahil VW dizel motorların tamamında yapılmıştır. Dünya çapında VW grubuna dahil 11 milyon dizel araba satılmış olduğu tahmin edilmektedir⁴. Söz konusu yazılım manipülasyonu olan VW dizel motorları (VW EA288, VW EA189), aynı grubun içinde ama farklı marka (VW, Audi, Seat ve Škoda⁵ altında

(http://www.focus.de/finanzen/boerse/volkswagen-abgas-skandal-moegliche-milliardenkosten-auf-vw-rollt-eine-welle-von-sammelklagen-zu_id_4968824.html, erişim: 15.08.2016).

Ayrıca bölüm yöneticisi olan bir teknisyenin bu şekildeki yasa dışı emisyon değerleri konusunda 2011 yılında uyarıcı bir rapor yazdığı da ortaya çıkmıştır. Rainer Hank / Georg Meck, "Ein VW-Techniker hat schon 2011 gewarnt", in: FAZ.net. 26. September 2015 (<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/vw-abgasskandal/im-vw-dieselsegate-gabes-schon-2011-eine-warnung-13825485.html>, erişim: 15.08.2016).

³ Focus Dergisi (07.08.2016): VW-Skandal im News-TickerSchummel-Software bei Audi: Abgasreinigung schaltet sich nach 22 Minuten ab (http://www.focus.de/finanzen/boerse/vw-skandal-im-news-ticker-schummel-software-bei-audi-abgasreinigung-schaltet-sich-nach-22-minuten-ab_id_5799185.html, erişim: 15.08.2016).

⁴ Focus Dergisi (22.09.2015): Manipulationssoftware in 11 Millionen Autos weltweit im Einsatz, (http://www.focus.de/finanzen/news/vw-konzern-raeumt-ein-manipulationssoftware-in-11-millionen-autos-weltweit-im-einsatz_id_4964048.html, erişim: 15.08.2016).

⁵ Süddeutsche Zeitung (29.09.2015): Auch Skoda und Seat betroffen, (<http://www.sueddeutsche.de/auto/vw-abgas-skandal-auch-skoda-und-seat-betroffen-1.2662796>, erişim: 15.08.2016).

Avrupa Birliğinde 1.2, 1.6 ve 2.0 litreli silindir hacimli EA189-Motor 2008'den 2015'e kadar kullanılmıştır. Bu zaman aralığında üretilen dizel motorlu araçlar ise şunlardır (<https://de.wikipedia.org/wiki/VW-Abgasskandal>, erişim: 15.08.2016):

Audi: A1, A3 8P, A4 B8, A5, A6 C6 „Facelift“, A6 C7, Q3, Q5, TT 8J,

Škoda: Fabia II, Rapid, Roomster, Octavia II, Superb II, Yeti,

Seat: Ibiza IV, Leon II, Toledo III, Toledo IV, Exeo, Altea/Altea XL, Alhambra II,

Volkswagen: Polo V, Golf VI, Golf Plus, Jetta VI, Beetle, Passat B6, Passat B7, CC, Touran I, Sharan II, Tiguan, Scirocco, Amarok, Caddy, T5, Eos.

Yeni çıkan haberler yukarıdaki bilgileri teyit etmiştir. VW grubunun, 1.2 litrelik motor hacimli VW Polo ile Seat Ibiza araçları da dizel motorlardaki emisyon testlerindeki manipülasyon sebebiyle geri çağıracağı basına yansımıştır. Haber için bkz. Spiegel Online (15.08.2016): Abgasskandal: Weitere 460.000 VW-Fahrer können ihre Autos nachrüsten lassen, (<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/vw-skandal-polo-und-seat-ibiza-sollen-jetzt-nachgeruestet-werden-a-1107634.html>, erişim: 15.08.2016).

1.2, 1.6 ve 2.0 litrelik hacimli tüm arabalarda kullanılmıştır⁶. Nitekim çok kısa bir süre sonra VW grubu, 20 Eylül 2016 tarihinde yazılım manipülasyonu yolu ile dizel motorlarda hilekârlık yaptığını resmi açıklama ile kabul etmiş ve ABD’de bu arabaların satışını bizzatı kendisi durdurmuştur⁷. Bu açıklamasından sonra VW grubunun, hisse senetleri dünya çapında %23 oranında değer kaybetmiştir. Şirketler topluluğu olan VW’nin CEO’su *Martin Winterkorn*, manipülasyon yolu ile hilekârlığın bilgisi dâhilinde yapıldığını kabul etmiş ve 23 Eylül 2016’da istifa etmek zorunda kalmıştır⁸. Bir şirketler topluluğu olarak VW grubu *VW, Audi, Skoda, SEAT, Porsche, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Ducati, Scania* ve *MAN* markalardan oluşmaktadır⁹.

Dünya çapında çok yoğun bir rekabetin yaşandığı araba pazarında ortaya çıkan bu skandalın önemli bir diğer yönü ise VW dizel motorlarının gerçekte sağlık ve çevreye ilişkin verdikleri zararlarıdır. ABD Çevre Kurumuna (*EPA*) göre dizel arabaların egzozlarından atılan yüksek orandaki azot oksit gazlar (*NOx*) ve diğer atık maddeler, özellikle astım, nefes yolu hastalıkları, nefes darlığı veya kan dolaşımına ilişkin etkileri sebebiyle erken ölüm gibi muhtelif yönden ağır sağlık etkilerine yol açmaktadır. Bu zararlı atıklar özellikle çocuklar, yaşlılar ve daha önceden nefes yolu hastalığı olan kişilerde daha büyük bir tehlike arz etmektedir¹⁰. Dolayısıyla bu şekildeki arabaların kamu sağlığı¹¹ ve çevre kirliliği açısından ciddi bir tehlike oluşturduğu kabul edilmektedir.

⁶ Nikolaus Doll, “Abgasaffäre: Volkswagen muss 2.460.876 Fahrzeuge umrüsten”, in: Welt Online. 30. November 2015 (<http://www.welt.de/wirtschaft/article149420324/Volkswagen-muss-2-460-876-Fahrzeuge-umruesten.html>, erişim: 16.08.2016); Martin Dowideit / Christian Schnell, “Habe ich einen VW-Schummelmotor?” in: Handelsblatt, 22. September 2015 (<http://www.handelsblatt.com/finanzen/steuern-recht/recht/volkswagen-und-der-ea-189-habe-ich-einen-vw-schummelmotor/12353294.html>, erişim: 15.08.2016).

⁷ Spiegel Online (03.10.2016): VW-Verkäufe brechen weiter ein, <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/vw-verkaefe-in-den-usa-brechen-weiter-ein-a-1115008.html>, erişim: 03.10.2016).

⁸ Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK, 21. September 2015: Volkswagen räumt Manipulationen von Abgastests in den USA ein, (<https://beck-online.beck.de/Treffer/120/Dokument?vpath=bibdata%2Freddok%2Fbecklink%2F2001124.htm&hlwords=on>, erişim: 16.08.2016).

⁹ VW Şirketler Topluluğuna dâhil markalar için bkz. (<http://www.volkswagenag.com>, erişim: 16.08.2016).

¹⁰ EPA, California Notify Volkswagen of Clean Air Act Violations / Carmaker allegedly used software that circumvents emissions testing for certain air pollutants (<https://yosemite.epa.gov/opa/admpress.nsf/a883dc3da7094f97852572a00065d7d8/dfc8e33b5ab162b985257ec40057813b!OpenDocument>, erişim: 16.08.2015).

¹¹ Massachusetts Institute of Technology (MIT) tarafından yürütülen ve 29.10.2015 tarihinde yayımlanan bilimsel bir araştırmaya göre, 2008 ile 2015 arasında VW grubuna ait 482bin manipüle edilmiş dizel arabalar sebebiyle atılan zararlı maddelerin sonucunda ABD’de 59 kişinin erken öldüğü, 31 kişide ise kronik bronşitin ortaya çıktığı ve sosyal sigorta masrafları olarak 450 milyon ABD Doları harcama yapıldığı sonucu ortaya çıkmıştır. Eğer bu dizel arabalar 2016 yılının sonuna kadar geri çekilirse tahminen 130 kişinin daha erken ölümünün önüne geçilebilecektir. Gregor Hackmack, “Volkswagen-Betrug führte zu 59 vorzeitigen Todesfällen”, in: Deutsches Ärzteblatt.29. September 2015, (<http://www.aerzteblatt.de/nachrichten/64617>, erişim: 15.08.2016). Bu raporun tamamı için bkz. Steven RH Barrett / Raymond L. Speth / Sebastian D. Eastham / Irene C. Dedoussi / Akshay Ashok / Robert Malina / David W.Keith, “Impact of the Volkswagen emissions control defeat device on US public health”, in: Environmental Research Letters. Band 10, 2015, doi:10.1088/1748-9326/10/11/

Dizel skandalının basına yansımından sonra çok sayıda ülkede hukuki tartışmalar başlamıştır. Olayın özelliği gereği hukuki yönden tartışma konuları çeşitlilik arz etse ve her ülkede yürütülen hukuki süreçler ülkeden ülkeye farklılık gösterse de olayın esası, VW grubu tarafından dizel arabalarda emisyon testlerinde manipülasyon yolu ile hilekârlık yapıldığı gerçeğine dayanmaktadır. Böyle bir olay ise haksız rekabet hukuku, tüketici hukuku, çevre hukuku gibi alanları doğrudan ilgilendirmektedir. Dolayısıyla bu çalışmada öncelikle bu skandalın ortaya çıkarıldığı ABD'deki gelişmeler başta olmak üzere dünyadaki diğer gelişmelere kısaca değinildikten sonra Türk hukuku açısından ortaya çıkabilecek sonuçlar tartışılacaktır.

II. DÜNYADAKİ GELİŞMELER

1. Amerika Birleşik Devletleri'ndeki Gelişmeler

VW'nin dizel motorlardaki emisyon manipülasyonunu ilk tespit eden ül- ke ABD olduğundan bu hilekârlığa ilişkin hukuki ve cezai müeyyideler de ilk önce bu ülkede gündeme geldi. Dolayısıyla ABD'de sürecin sonunda ortaya çıkacak hukuki ve cezai müeyyidelerin¹² nasıl şekilleneceği tüm dünya tarafından takip edilmektedir. ABD'de bireysel düzeyde ve eyaletler düzeyinde davalar açılmıştır. Bunların dışında federal düzeyde de soruşturular bulunmaktadır. Bu davalardan ortaya çıkacak tazminat ve idari para cezaları sebebiyle VW grubu aleyhine toplam ne kadar tazminata ve/veya para cezasına hükmedile- ceğini söylemek şimdilik zordur¹³. Yürüyen davalar ile soruşturuların hepsi- nin kısa bir sürede tamamlanması mümkün olmayacaktır. Ancak ABD huku- kundaki özellikle topluluk (kollektif, grup) davası (*class action*)¹⁴ ile medeni ceza¹⁵ olarak Türkçede anılan "punitive damages" davası sebebiyle ortaya çıka-

114005; (<http://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/10/11/114005/pdf>, erişim: 15.08.2016).

¹² Amerikan Adalet Bakanlığının 09.09.2016 tarihli beyanına göre uzun yıllar VW'nin merkezinde ve daha sonra ABD'de çalışan VW'nin bir mühendisi itirafçı olmuş ve yaptıkları bu hilekârlık hakkında mahkemeye detaylı bilgi vermiştir. Bu tür bir suçu gerçekleştirenler için Amerikan çevre mevzuatına göre 5 yıla kadar hapis ve 250bin ABD Doları ceza müeyyide vardır. Böyle bir itirafın cezai sonuçları ve bunun kimleri kapsayacağı tartışmasının ilerideki zamanda açıklığa kavuşacağı bildirilmiştir. Bkz. Redak- tion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK, 12. September 2016: Erster VW-Ingenieur gesteht Abgas-Betrug, (<https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2FFreddok%2Fbecklink%2F2004344.htm&pos=1&hlwords=on>, erişim: 28.09.2016).

¹³ Bazı analistler tarafından emisyon testlerindeki manipülasyonu sebebiyle VW grubu tarafından ödenecek toplam miktarın dünya çapında 32milyar ABD Doları bulacağı tahmin edilmektedir. BBC News, VW reaches US deal in emissions scandal, 21 April 2016 (<http://www.bbc.com/news/business-36103903>, erişim: 15.08.2016).

¹⁴ 2011 yılında yürürlüğe giren 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanununda topluluk davası ile ilgili özel düzenlemeler yapılmıştır. Bu konuda Türk hukukundaki en önemli fark, daha doğrusu eksiklik topluluk davası yolu ile grup üyeleri adına tazminat talep edilememesidir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Ramazan Arslan / Ejder Yılmaz / Sema Taşpınar Ayvaz, Medeni Usul Hukuku, Ankara, 2016, s. 308 vd.; yabancı hukuk- larla karşılaştırmalı olarak bkz. Emel Hanağası, Davada Menfaat, Ankara, 2009, s. 192 vd.

¹⁵ ABD hukukundaki medeni cezayı ayrıntılı olarak inceleyen eser için bkz. İbrahim Gül, ABD ve Türk Hukukunda Medeni Ceza, Ankara, 2015, s. 170 vd. Medeni ceza kavramı yerine cezai nitelikte bir tazminat ödemeye yol açan bir kararın çıkması sebebiyle bu kavram karşılığı olarak kısaca "cezaî tazminat" ya da "cezaî tazmin" gibi bir ifadenin tercihinin daha isabetli olacağı düşüncesindeyiz.

cak güncel gelişmeler ve mahkemelerde bulunabilecek çözümler dünyaya da emsal teşkil edebilir nitelikte olacaktır.

ABD Adalet Bakanlığı 4 Ocak 2016 tarihinde VW grubuna karşı ilk hukuki davayı *Detroit*'te açmıştır¹⁶. Araçların satışının artırılması için reklam kampanyalarında kullanılan düşük yakıt ve özellikle reklam kampanyasının en önemli etkenlerden olan "Clean-Diesel" ibaresi dolayısıyla aldatıcı bir reklamın yapıp yapılmadığı araştırması da yetkili kurum olan Federal Ticaret Komisyonu (*Federal Trade Commission, FTC*) tarafından başlatılmıştır¹⁷. 29 Mart 2016 tarihli açıklamasında *FTC*, VW grubunun söz konusu reklamlar sebebiyle tüketicileri aldattığına kanaat getirdiğinden tüketicilerin zararının tazmin edilebilmesi için mahkemeye başvurmayı kararlaştırdığını duyurmuştur¹⁸. Konuya ilişkin olarak 29 Mart 2016 tarihli dilekçe *San Francisco* Mahkemesine sunulmuştur¹⁹. Bunlara ilave olarak söz konusu arabalarda güvenlik problemleri olup olmadığı araştırılmaktadır. Araştırmanın sonucuna göre ayrıca hukuki ve cezai müeyyideler gündeme gelebilir²⁰.

ABD'de VW'nin dizel motorlardaki emisyon testlerinin manipülasyonuna ilişkin henüz kesinleşmemiş ilk karar, ABD'de 26 Temmuz 2016 tarihli uzlaşma kararıdır²¹. Davaların görüldüğü *San Francisco* mahkemesi hâkimi olan *Charles Breyer*, uzlaşmayı dürüst ve ölçülü bir çözüm olarak değerlendirmiştir. Zira bu uzlaşma kararı, VW grubu ile yüzlerce bireysel davacı ve 44 Eyaletin savcıları arasındaki anlaşmanın sonucunda ortaya çıkmıştır. Henüz kesinleşmemiş uzlaşma kararına göre, VW grubunun 14,7 milyar ABD Doları tazminat ödemesi, teknik iyileştirme yapılarak dizel araçların standartlara uygun hale getirilmesi veya yapılamazsa araçların geri satın alınması yönündeki anlaşma teklifi taraflarca kabul edilmiştir. Uzlaşmaya göre öncelikle araç sahiplerine araçların modeline ve üretim yılına göre 5.100 ilâ 10bin Dolar tazminat ödenecek. İlave olarak VW şirketi, araçların geri satın alınması veya dizel araçların standartlara uygun hale getirilmesi için değişikliğin yapılmasını da araç sahiplerine teklif etmek zorunda olacaktır. Yaklaşık 4,7 milyar ABD Doları da çevre kirliliği sebebiyle çevre fonlarına ve emisyonuz arabaların teşviki için ödenecektir. VW şirketler topluluğu adına yapılan açıklamada uzlaşmanın, tüm ilgili

¹⁶ United States Files Complaint Against Volkswagen, Audi and Porsche for Alleged Clean Air Act Violations (<https://www.justice.gov/opa/pr/united-states-files-complaint-against-volkswagen-audi-and-porsche-alleged-clean-air-act>, erişim: 16.08.2016).

¹⁷ Tages Anzeiger (15.10.2015): Mache VW irreführende Werbung? (<http://www.tagesanzeiger.ch/wirtschaft/unternehmen-und-konjunktur/Machte-VW-irrefuehrende-Werbung/story/21748786>, erişim: 17.08.2016).

¹⁸ FTC Charges Volkswagen Deceived Consumers with Its "Clean Diesel" Campaign, (<https://www.ftc.gov/news-events/press-releases/2016/03/ftc-charges-volkswagen-deceived-consumers-its-clean-diesel>, erişim: 17.08.2016).

¹⁹ FTC tarafından hazırlanan dilekçenin tam metni için bkz. https://www.ftc.gov/system/files/documents/cases/160329volkswagen_cmpt.pdf, erişim: 17.08.2016).

²⁰ Wirtschaftswoche: US-Behörde untersucht mögliche Vertuschung von Sicherheitsmängeln, in: Wirtschaftswoche, (<http://www.wiwo.de/unternehmen/auto/vw-us-behoerde-untersucht-moegliche-vertuschung-von-sicherheitsmaengeln/12534940.html>, erişim: 17.08.2016).

²¹ Mahkemedeki duruşma tutanaklarının tam metni için bkz. (http://www.lieffcabraser.com/wp-content/uploads/2016-07-26-VW_MD_L_Preliminary_Hearing_Transcript.pdf, erişim: 16.08.2016).

taraflar için dürüst, sorumluluk bilinciyle ve ölçülü bir çözüm olarak görüldüğü ifade edilmiştir²².

Araç sahipleri, uzlaşma ile varılan anlaşmayı kabul edip etmemekte serbest olup nihai duruşma gününe kadar değerlendirme süreleri bulunmaktadır. Uzlaşma kararı ile sadece 2008'den beri satılan 480bin civarındaki özellikle 2,0 litrelik dizel motorları olan VW grubuna dahil araçlarla ilgilidir. Bu araçlar VW'nin alt markaları olan *Jetta*, *Beetle*, *Golf*, *Passat*, *Tiguan* yanında gruba dahil olan *Audi*, *Skoda* ve *Seat* gibi markaları da kapsamaktadır. Konu, 18 Ekim 2016 tarihinde yapılacak son duruşma ile taraflar dinlenerek nihai olarak karar bağlanacak; uzlaşma kesinleştiği takdirde ödenecek tazminatla ABD'deki hukuki tazminat talepleri dava açılmasına gerek kalmaksızın sona ermiş olacaktır²³.

Bunun dışında 85-90bin civarında olan daha büyük dizel (3.0 gibi) motorlu araçlar (örn. *Touareg*, *Q7* gibi) hakkında ise aynı hâkimin baktığı davada VW'nin avukatı, duruşma tarihi olan 25 Ağustos 2016'ya kadar bir anlaşmaya varılabileceğini ümit ettiğini basına bildirmiştir²⁴.

Dizel skandalı sonrası söz konusu arabaların satışını yapamayan VW grubu, Amerika'daki bayileri ile de Mahkemeye bir uzlaşma teklifi sunmuşlardır. Teklife göre 650 bayi için VW grubu 1,2milyar ABD Doları (1,1milyar Euro) tazminat ödemeyi kabul etmiştir. Bu uzlaşmanın da 18 Ekim 2016 tarihli duruşma ile nihai karara bağlanacağı kararlaştırılmıştı²⁵. Ancak bu tarihteki duruşma sonrasında davaya bakan hakim düşünme ve davayı tekrar değerlendirmek amacıyla kararı 25 Ekim 2016 tarihine bırakmıştır. 25 Ekim 2016 tarihinde mahkeme tarafından yapılan açıklamada uzlaşma kararının kabul edildiği bildirilmiştir. Karara göre, VW grubu şimdilik toplam 16,5milyar ABD Doları tazminat ödeyecektir. Tazminatın önemli bir bölümünü, aşağı yukarı 475bin VW grubu 2.0 litrelik dizel araba sahiplerine 5100 ilâ 10.000 ABD Doları arasında ödenecek olan tazminat tutmaktadır. Söz konusu arabalar VW şirketi tarafından ya teknik standartlara uygun hale getirilecek ya da geri alınacaktır. Tazminatın 4,7milyar ABD Doları iki çevre fonuna aktarılacaktır. VW şirketi, bayiler için de 1,2milyar ABD Dolar tazminat ödeyecektir²⁶. Aynı mahkemede görülmekte olan VW grubu 3.0 litrelik dizel arabalarına ilişkin olarak

²² Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK, 27. Juli 2016: US-Gericht genehmigt Milliarden-Vergleich im VW-Dieselskandal, (<https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2Freddok%2Fbecklink%2F2003972.htm&pos=1&hlwords=on>, erişim: 17.08.2016).

²³ Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK, 27. Juli 2016: US-Gericht genehmigt Milliarden-Vergleich im VW-Dieselskandal, (<https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2Freddok%2Fbecklink%2F2003972.htm&pos=1&hlwords=on>, erişim: 17.08.2016). Bu tarihte yapılan toplantıda karar verilmesi 25 Ekim 2016 tarihine bırakılmıştır.

²⁴ Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK, 27. Juli 2016: US-Gericht genehmigt Milliarden-Vergleich im VW-Dieselskandal, (<https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2Freddok%2Fbecklink%2F2003972.htm&pos=1&hlwords=on>, erişim: 17.08.2016).

²⁵ Bkz. <http://www.finanzen.net/nachricht/aktien/1-2-Milliarden-VW-schliesst-im-Abgas-Skandal-Vergleich-mit-US-Haendlern-5112701>, erişim: 01.10.2016).

²⁶ Süddeutsche Zeitung (26.10.2016): VW darf Diesel-Vergleich in den USA abschließen, <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/abgas-skandal-vw-darf-diesel-vergleich-in-den-usa-abschliessen-1.3222459>, erişim: 26.10.2016).

ayrıntılı bir uzlaşma teklifinin tahminen 3 Kasım 2016 tarihinde açıklanacağı beklenilmektedir²⁷.

San Francisco Mahkemesindeki ilk uzlaşma kararı şimdilik olayın özel hukuktaki tazminat davalarının bir kısmı ile ilgilidir. Bunların dışında VW grubu aleyhine çevre koruma mevzuatını ihlâl ettiği gerekçesiyle *New York, Maryland, Massachusetts ve Washington* olmak üzere 4 Eyalet tarafından yeni davalar açılmıştır²⁸.

ABD'deki tüm davaların tamamlanarak sürecin kesin olarak bitirilmesi uzun süreceği ve bunun sonucunda ortaya çıkacak bireysel düzeyde veya çevre mevzuat ihlali sebebiyle ödenmek zorunda kalınacak tazminatın toplam miktarının çok daha yüksek olabileceği öngörülebilir. Rakamı önceden tahmin etmek güç olmakla birlikte toplamda 32milyar ABD Dolarına kadar çıkabilen tazminat tahminlerinin yapıldığı basına yansımaktadır. Tazminat davaları dışında ABD'de dolandırıcılık sebebiyle cezai soruşturmalar da yürütülmektedir. VW grubunun sadece ABD'de değil, diğer ülkelerde de bu tür davalarla muhatap olacağı beklenilmektedir.

2. Almanya'daki Etkileri

A. Genel Olarak Sektörel ve Hukuki Tartışmalar

Dünyadaki en büyük araba üreticisi ülkelerden biri olan Almanya, dizel skandalı ile ciddi bir şekilde sarsılmıştır. Sektörel etkinin sonuçları²⁹ konusunda tartışmalar dışında hukuki etkiler konusunda tam bir karmaşa vardır. Almanya'da hukuki süreçler ve anlaşma çabaları devam etmekle birlikte olayın çerçevesinin tam olarak netleşmiş olduğunu söylemek mümkün değildir. Zira Almanya'da takriben iki buçuk milyon VW grubu dizel aracın olduğu ve sadece geri çağırma yolu ile teknik düzeltmenin yapılmasının yeterli olamayacağı vurgulanmaktadır³⁰. Bunun yanında garanti veya tazminat durumu da açıklığa kavuşmuş değildir. Ayrıca Alman hukukunda, ABD hukukundaki gibi, topluluk davası (*class action*)³¹ ve medeni ceza (cezaî tazminat, *punitive damages*)

²⁷ Bkz. (<http://www.autobild.de/artikel/vw-abgasskandal-news-und-hintergruende---update-6077591.html>, erişim: 26.10.2016).

²⁸ Neue Zürcher Zeitung (29.07.2016): Weitere Millionen-Strafe für Volkswagen im Abgas-Skandal, (<http://www.nzz.ch/wirtschaft/unternehmen/us-gliedstaat-washington-weitere-millionen-strafe-fuer-volkswagen-im-abgas-skandal-ld.108212>, erişim: 17.08.2016).

²⁹ Son piyasa verilerine göre, Almanya'daki dizel otomobil satışlarında 2012'den beri ilk kez düşüşün olduğunu ortaya koymaktadır. 2016 yılında toplam satışta % 43,5 oranda dizel % 52,6 oranında ise benzinli araba satılmıştır. En dikkat çekici yön ise Ağustos 2016'da 3927 adet hybrid arabanın satılmış olmasıdır. Spiegel Online (05.09.2016): Deutschland verliert die Lust auf Diesel, (<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/dieseld-deutschland-verliert-die-lust-am-selbstzuender-a-1109253.html>, erişim: 03.09.2016).

³⁰ Focus Dergisi (07.08.2016): VW-Skandal im News-TickerSchummel-Software bei Audi: Abgasreinigung schaltet sich nach 22 Minuten ab (http://www.focus.de/finanzen/boerse/vw-skandal-im-news-ticker-schummel-software-bei-audi-abgasreinigung-schaltet-sich-nach-22-minuten-ab_id_5799185.html, erişim: 03.09.2016).

³¹ Almanya'da sadece sermaye piyasası hukukunda yatırımcıların korunması amacıyla 2012 yılında çıkarılan ve 2020 yılına kadar yürürlükte kalacak olan Sermaye Piyasasındaki Uyuşmazlıklarda Emsal Davalar Hakkında Kanun (kısaca Sermaye Yatırımcıları-Emsal Davalar Kanunu olarak adlandırılmaktadır) (Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz - KapMuG) ile emsal niteliğinde tespit davası adıyla bir dava şekli (Musterfeststellungsverfahren) kabul edilmiştir. Kanundaki yeni değişiklikle izah-

imkânı da bulunmamaktadır. Hukuki sorunlar dışında teknik olarak dizel arabalarda değer kaybının ortaya çıkacağı da tahmin edilmektedir. Teknik olarak egzoz emisyon değerlerinin tutturulması için gerekli teknik iyileştirmeler yapıldığı takdirde ortalama tüketiminin artacağı ve arabadaki gücün düşeceğinden tahminen arabaların en az %10 veya daha fazla oranda değer kaybedeceği ifade edilmektedir. Konuya ilişkin nihai kararların mahkemelerce verilmesi beklenilmektedir. Konuya ilişkin olarak özellikle hukukî yönlerin incelendiği araştırma raporları da yayımlanmıştır. Alman Federal Meclis Bilimsel Hizmeti [Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages (WD)] tarafından hazırlanan bir araştırmada satıcılara karşı garantilerin ileri sürülmesi ve şartların varlığı halinde ise üretici şirkete karşı da doğrudan tazminat davalarının açılabilmesi vurgulanmıştır³². Aynı ve benzeri sonuçlara Tüketiciler Merkezleri Federal Birliği [Verbraucherzentrale Bundesverbandes]³³ tarafından hazırlanan hukuki mütalâada³⁴ da ulaşılmıştır³⁵. Gelişmeler üzerine VW şirketi, yazılım hilekârlı-

namedeki (kamu açıklamaları) yanlış, yanıltıcı veya eksik bilgilerden doğan zararlardan dolayı açılacak tazminat davalarıyla sınırlı olmak şartıyla emsal niteliğinde tespit davalarının açılabilmesine imkan sağlanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Heinz-Dieter Assmann in: Assmann / Schütze, Handbuch des Kapitalanlagerechts, § 1 Kapitalanlagerecht im Regelungsgefüge des Kapitalmarkt- und Finanzmarktrechts, 4. Aufl., München, 2015, Rn. 131 (beckonline); Christian Wolf / Sonja Lange, “Wie neu ist das neue Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz?”, NJW, 2012, s. 3751 vd.

Türk hukukunda 6362 sayılı Sermaye Piyasası Kanunu çerçevesinde izahnamedeki yanlış, yanıltıcı veya eksik bilgilerden doğan zararlardan doğan sorumluluk ve hukuki sonuçları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Gökçen Turan, “Türk Hukukunda İzahnameden Doğan Hukuki Sorumluluğun Esasları”, Gazi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. XX, Sayı 1, 2016, s. 191 vd.

³² Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages: Manipulation von Emissionskontrollsystemen durch Autohersteller: Mögliche zivil- und strafrechtliche Implikationen, 15. Oktober 2015, (<https://www.bundestag.de/blob/405432/c61725826babe5c65ae39282800168ef/wd-7-184-15-pdf-data.pdf>, erişim: 18.08.2016).

³³ Bir çatı örgütlenme olarak Tüketiciler Merkezleri Federal Birliği, 16 eyalet tüketici merkezi ile 25 tüketiciyi koruma organizasyonu bünyesinde barındıran ve Almanya’da tüketicilerin etkili bir şekilde korunmasında faaliyet gösteren önemli bir güçtür. 80 milyon üzerindeki tüketicinin temsilcisi olarak bu Birlik, tüketici haklarını siyaset, iktisat ve idareye karşı temsil etmekte ve mahkemelerde tüketici haklarının korunabilmesi için davacı olabilmektedir. Birlik ve faaliyetleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. (<http://www.vzbv.de>, erişim: 18.08.2016).

³⁴ Geulen & Klinger Rechtsanwälte: “Rechtsgutachten zu Verbraucheransprüchen infolge manipulierter Schadstoffwerte bei Personenkraftwagen”, Verbraucherzentrale Bundesverband, 28. Oktober 2015, (<http://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/Rechtsgutachten-VW-manipulierte-Schadstoffwerte-KFZ-Oktober-2015.pdf>, erişim: 19.08.2016).

³⁵ Tüketiciler Merkezleri Federal Birliği’nin en önemli taleplerinden biri de bu vesile ile toplu davanın Alman hukuk sisteminde de yer almasıdır. Ancak bu davanın Amerika’daki gibi hukuk bürolarının iş modeline dönüşmesinin istenmediği de vurgulanmaktadır. Alman Federal Adalet Bakanlığı da 2016 yılı içinde benzeri bir model taslağı çalışmasını kamuoyu ile paylaşacağını duyurmuştur. Amerikan benzeri ticari bir iş modeline dönüşmemesi için kitlesel olaylarda emsal niteliğinde tespit davası/süreci adıyla bir dava (Musterfeststellungsverfahren) öngörülmektedir. Böylece sadece bir dava ile olayın mahkemeye götürülmesi ve olayla ilgili ana esasların açıklığa kavuşturulduktan sonra diğer tüketicilerin de kolay bir şekilde bu sonuçtan istifade etmelerinin mümkün olmasının yolu açılmaktadır. Özellikle somut olaydaki gibi dizel skandalından dolayı araba sahiplerinin hukuki tazminat talepleri, enerji veya telekomünikasyon sektörlerindeki haksız sözleşme şartlarındaki gibi davalarda bu yeni dava yolunun kullanılabilmesi be-

ğına dayalı ayıp sebebiyle ileri sürülebilecek talepler konusunda, eğer bu talepler için zamanaşımı süresi daha önceden bitmemişse, zamanaşımı def'ini 31 Aralık 2016 yılına kadar kullanmayacağını kamuoyuna açıkça taahhüt etmiştir³⁶.

B. Alman Hukuku ve İlgili Mahkeme Kararları

Almanya'da sektörel ve hukuki yönden tartışmalar sürerken kısa bir zaman aralığında Alman hukuk tarihinde ender olabilecek şekilde tamamıyla birbirine zıt mahkeme kararları ortaya çıkmıştır. *Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V.* (= Genel Alman Otomobil Kulübü Derneği) (ADAC) verilerine göre 16 Kasım 2016 tarih itibariyle Alman ilk derece mahkemeleri VW grubu dizel arabalarına ilişkin toplam 22 karar vermiştir. 14 kararda alıcıların sözleşmeden dönme ve bu yolla arabaları iade hakkının bulunmadığına, 1 kararda tazminat talebinin reddine karar verilmiştir. Buna karşılık bir Avusturya olmak üzere 7 kararda ise ayıbın esaslı bir ayıp olduğu kabul edilerek sözleşmeden dönme ve arabaların iadesine karar verilmiştir³⁷.

Alicının sözleşmeden dönme ve satın alınan arabanın iadesi talebinin reddi yönündeki kararların esasen iki gerekçesi bulunmaktadır. Bunlardan ilki, satıcıların hileli bir yanıltmasının bulunmadığı yönündeki mahkeme kanaatidir. İkinci gerekçe ise mahkemelerin, dizel skandalı ile ortaya çıkan ayıbın sözleşmeden dönme hakkı için gerekli olan ayıbın önemli olması şartının somut olayda gerçekleşmediği yönündeki kanaate varmış olmalarıdır. Zira Alman BGB § 323/5'e göre ayıbın önemli bir ayıp olması halinde sözleşmeden dönme hakkı bulunmaktadır³⁸. *Bochum* Asliye Hukuk Mahkemesi 16 Mart 2016 tarihli kara-

lirilmektedir. Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK, 5. Januar 2016: Verbraucherzentralen fordern Kunden-Gruppenklagen, <https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2Freddok%2Fbecklink%2F2002054.htm&pos=1&hlwords=on>, erişim: 18.08.2016).

³⁶ Der Tagesspiegel (31. Oktober 2015): Volkswagen erklärt Verjährungsverzicht im Abgas-Skandal / Bremer Verbraucheranwälte erreichen erstes Einlenken des Autoherstellers gegenüber betroffenen Kunden / Weitergehende Rechtsfolgen noch unklar, (<http://www.tagesspiegel.de/advertorials/ots/kwag-kanzlei-fuer-wirtschafts-und-anlagerecht-ahrens-und-gieschen-volkswagen-erklaert-verjaehrungsverzicht-im-abgas-skandal-bremer-verbraucheranaelte-erreichen-erstes-einlenken-des-autoherstellers-gegenueber-betroffenen-kunden-weitergehende-rechtsfolgen-noch-unklar/12523766.html>, erişim: 18.09.2016).

³⁷ ADAC - Rechtsprechungsübersicht – VW-Abgasskandal zu Fahrzeugen mit EA 189-Motoren (Stand: 14. Oktober 2016) (https://www.adac.de/_mmm/pdf/VW%20Abgasskandal_ADAC-Rechtsprechungs%C3%BCbersicht-zu%20EA%20189-Motoren_si_14_10_16_274179.pdf, erişim: 15.10.2016).

³⁸ Alman mahkemelerine göre bu oran % 5'i aşarsa esasen ayıp önemli olarak nitelendirilmektedir. Ancak bu oranlar kesin bir ölçüt değildir. Somut olayın özelliği dikkate alınarak sözleşmeden dönmeye ayıbın önemli olup olmadığında malın özellikleri, kalitesi, miktarı, maldan beklenen verimin azalmasına etkisi ve satın alma kararının alınmasında etkili olan diğer kriterlerin de dikkate alınarak hakim tarafından bir karar verilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Ancak araba satışlarında trafik ve aracın sürüş güvenliğinin kesinlikle dikkate alınması gerekmektedir. Özellikle kullanılmış arabalara nazaran yeni araçlarda daha düşük bir oranın tercih edilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Öyle bazı haller vardır ki, bunlarda herhangi bir oran aranmaksızın ayıp önemli kabul edilmektedir. Örneğin düzenli olarak giderilemeyen ayıp önemli bir ayıptır. Satıcının hileli bir şekilde sustuğu ayıplar önemli ayıplardır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Beck'scher Online-Kommentar (BeckOK) BGB / Hubert Schmidt (2015, Hrsg: Bamber-

rında dizel skandalında alıcının aldatıldığını ve malın da ayıplı bir mal olduğunu kabul etmesine rağmen bu ayıbı önemli bulmamıştır. Zira Mahkemeye göre, bu ayıp 100 Euro civarında bir masrafla düzeltilebilecek bir ayıptır. Bu miktardaki bir ayıp da Alman yerleşik içtihatları gereğince satış fiyatının %1'inin (*Ba-gatellgrenze*) altındaki bir ayıptır. Bir diğer ifade ile bu orandaki ayıp esasen önemli ayıp sayılmamaktadır. Sonuç olarak Mahkeme de 100 Euro masraftan hareket ettiği için bu ayıbı önemli bir ayıp olarak görmemiş ve dizel araba sahiplerinin sözleşmeden dönemeyeceğine hükmetmiştir³⁹.

Alıcıların lehine ilk karar *Münih* Asliye Hukuk Mahkemesi tarafından verilmiştir⁴⁰. Emsal niteliğindeki olayda *Münih* Asliye Hukuk Mahkemesi, *SEAT Ibiza* 1,6 *TDI* motorlu arabayı satan bayinin bu aracı müşteriden geri almasına ve satış ücretinin de iadesine 17 Mayıs 2016'da karar vermiştir. *Münih* Mahkemesi, dizel aracın geri alımı ve ücretin iadesi kararında, hem hileli bir yanıltmanın olduğunu hem de 6 aydan uzun bir süredir söz konusu ayıbın düzeltilmemiş olmasını gerekçe olarak göstermiştir. Bu yüzden araç sahibinin talepleri dikkate alınarak aracın geri alınması ve ücretin iadesine karar verilmiştir⁴¹. *Münih* Asliye Hukuk Mahkemesinin kararından⁴² sonra verilen kararlardan en güncellerden biri olan *Krefeld* Asliye Hukuk Mahkemesinin 14 Eylül 2016 tarihli kararıdır. Kararda *VW* grubu tarafından değiştirilmiş yeni yazılımın gerekli izinleri alıp alamayacağını henüz belli olmadığı, bu izinlerin alınmış olsa bile arabaların ne zaman tamir edileceğinin bilinmediği ve arabalardaki ayıbın tamir masrafının az olmasının ayıbı önemsiz kılmayacağı vurgulanmıştır⁴³. En güncel karar ise *Braunschweig* Asliye Hukuk Mahkemesinin 12 Ekim 2016 tarihli kararıdır. Mahkeme, manipülasyonun sözleşmeden dönmeyi haklı kılabileceği nitelikte olduğuna karar vermiştir. Mahkemeye göre, ayıp önemli bir ayıp olup ve ayıbın da bir yıl geçmesine rağmen hâlâ nasıl ve ne zaman giderileceği belirsizdir⁴⁴.

ger/Roth), BGB § 323 Rn. 39-40, (<https://beck-online.beck.de>, erişim: 08.09.2016); Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch (MüKoBGB) / Wolfgang Ernst (2016, Hrsg: Säcker/Rixecker/Oetker/Limperg), BGB § 323 Rn. 246-254 (<https://beck-online.beck.de>, erişim: 08.09.2016).

³⁹ ADAC: Mitteilungen der Juristischen Zentrale - VW-Abgasskandal - Weitere Entscheidungen Nr. 42/2016, (https://www.adac.de/sp/rechtsservice/_mmm/pdf/2016-53-VW-Abgasskandal-Weiterer-Entscheidungen_263126.pdf, erişim: 07.09.2016).

⁴⁰ ADAC: Mitteilungen der Juristischen Zentrale - VW-Abgasskandal - Weitere Entscheidungen Nr. 53/2016, (https://www.adac.de/sp/rechtsservice/_mmm/pdf/2016-53-VW-Abgasskandal-Weiterer-Entscheidungen_263126.pdf, erişim: 07.09.2016).

⁴¹ Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK: 23. Mai 2016: LG München I: Händler soll manipulierten VW-Diesel zurücknehmen <https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2Freddok%2Fbecklink%2F2003355.htm&pos=1&hlwords=on>, erişim: 07.09.2016).

⁴² Münih Mahkemesinin kararına karşı istinaf yoluna gidilmiştir. Dava Münih İstinaf Mahkemesinde (OLG Münih) derdesttir.

⁴³ ADAC - Rechtsprechungsübersicht - VW-Abgasskandal zu Fahrzeugen mit EA 189-Motoren (Stand: 14. Oktober 2016) (https://www.adac.de/_mmm/pdf/VW%20Abgasskandal_ADAC-Rechtsprechungs%C3%BCbersicht-zu%20EA%20189-Motoren_si_14_10_16_274179.pdf, erişim: 15.10.2016).

⁴⁴ Bu karara konu araba modeli ise Skoda Fabia 1,6 l TDI'dir. Bkz. ADAC - Rechtsprechungsübersicht - VW-Abgasskandal zu Fahrzeugen mit EA 189-Motoren (Stand: 14. Oktober 2016) (https://www.adac.de/_mmm/pdf/VW%20Abgasskandal_ADAC-

VW grubu tarafından gerçekleştirilen skandal sonrası ortaya çıkan ayıbın nitelendirilmesi ve bunun sonucu olarak ayıplı malların iadesi, tazminat ve/veya yenisi ile değiştirme konularının her ülkenin kendi hukuki düzenlemelerine tabi olduğu unutulmamalıdır. Alman Mahkemelerinin bu derece birbirine zıt kararlar vermesi elbette Alman sanayisinin geleceği ve özellikle otomotiv sektörünün durumunun hâkimler üzerinde etkisinin ne derece yüksek olduğunu göstermektedir. VW grubu lehine çıkan kararlarda, ayıbın önemli olmadığı ve VW grubu tarafından uygun olan en kısa zamanda bu ayıbın giderilebileceğine olan inançla hareket edildiği görülmektedir. Oysa skandal sonrası piyasanın verdiği tepki olumsuz olmuştur. Almanya piyasasında dizel otomobil satışları, 2012'den beri ilk kez düşmüştür. Bu sonuç da dizel skandalında ayıbın alıcılar nezdinde ne derece önemli olduğunu açıkça göstermektedir⁴⁵. Ayıbın ciddiyeti açısından gözden kaçırılmaması gereken bir diğer husus da skandal sonrası VW grubunun risk almayarak ABD'de dizel arabaların satışını bizatihi kendisinin durdurmasıdır⁴⁶.

Mahkeme kararlarının gerekçesinde red sebebi olarak vurgulanan önemli bir diğer husus ise olayın büyüklüğü ve teknik gelişmelere fırsat tanınması için davacılar tarafından verilen iki haftalık sürenin olayda yetmeyeceği ve ayıbın düzeltilebilmesi için daha uygun bir sürenin verilmesi gerektiğidir⁴⁷. Ancak Ekim 2016 sonuna kadar, yani skandalın üzerinden bir yıllık süre geçmiş olmasına rağmen VW grubu tarafından ayıbın nasıl ve ne şekilde giderileceği konusunda tatmin edici ciddi bir gelişme ortaya konulmadığı da bir vakiadır. ABD'de verilen kararlar sebebiyle ortaya çıkan gelişmelere nazaran AB genelinde ciddi bir sonuç henüz alınamamıştır. Bunda Almanya'nın ve özellikle otomobil lobbiesinin AB içindeki gücü etkili olmuştur⁴⁸. AB'nin ABD'deki gibi tazminat ve diğer şartlar yönündeki talepleri, VW grubu tarafından açıkça reddedilmiştir. Güncel bir habere göre AB ile VW grubu 2017 güz mevsimi sonuna kadar AB'deki 8,5 milyon dizel arabanın tamirinin tamamlanmasına ilişkin bir aksiyon planında anlaşmışlardır⁴⁹. Böylece VW grubu hem teknik gelişmeler gerçekleştirerek arabaların tamiri için zaman kazanmış hem de mahkemelerde

Rechtsprechungs%C3%BCbersicht-zu%20EA%20189-Motoren_si_14_10_16_274179.pdf, erişim: 15.10.2016).

⁴⁵ (<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/diesel-deutschland-verliert-die-lust-am-selbstzuender-a-1109253.html>, erişim: 03.09.2016).

⁴⁶ Spiegel Online (03.10.2016): VW-Verkäufe brechen weiter ein, <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/vw-verkauefe-in-den-usa-brechen-weiter-ein-a-1115008.html>, erişim: 03.10.2016).

⁴⁷ Örneğin Münster Asliye Hukuk Mahkemesi, 14.03.2016 tarihli kararında sürenin en az 4 ay olması gerektiğini belirtmiştir. Bkz. ADAC: Mitteilungen der Juristischen Zentrale - VW-Abgasskandal - Weitere Entscheidungen Nr. 42/2016, (https://www.adac.de/sp/rechtsservice/_mmm/pdf/2016-53-VW-Abgasskandal-Weitere-Entscheidungen_263126.pdf, erişim: 07.09.2016).

⁴⁸ Alman Hükümetinin skandala ilişkin iç yazışmalarında, tüketicilerin haklarını vurgulayan Adalet Bakanlığı görüşünün metinden çıkarıldığı ve böylece tüketicilerin yerine VW grubunun menfaatlerinin korunmasının tercih edildiği ortaya çıkmıştır. Spiegel Online (01.10.2016): Abgasskandal: Kanzleramt streicht Hinweis auf Rechte von VW-Kunden, (<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/volkswagen-kanzleramt-streicht-hinweis-auf-rechte-von-vw-kunden-a-1114763.html>, erişim: 01.10.2016).

⁴⁹ Spiegel Online (22.09.2016): VW will alle Dieselaautos bis Herbst 2017 umrüsten, <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/abgasskandal-vw-will-alle-betroffenen-diesel-bis-herbst-2017-umruesten-a-1113389.html>, erişim: 22.09.2016).

ki davalarda daha uzun olan bir uygun süre verilmesi konusunda konumunu güçlendirmiştir.

Sürecin sonunda kamuoyunun baskılarına dayanamayan AB Komisyonu, emisyonlara ilişkin AB yönerge ve tüzüklerine atıf yaparak uyumlaştırma süresinin aslında 2009'da bittiği halde hâlâ üye ülkelerin bu hükümleri iç mevzuatta uyumlaştırmadıklarını açıklamıştır. AB Komisyonu, üye ülkelere yazdığı mektupta emisyon değerleri yüksek araba firmalarına ceza kesilmesi yönünde tavsiyede bulunmuştur. AB Komisyonu, şimdiye kadar hiçbir AB üyesi ülkenin bu konuda adım atmamasından dolayı, şikâyetçi olduğunu kamuoyu ile paylaşmıştır. Uzun bir bekleme süresinden sonra nihayet sabrının tükendiğini bildiren AB Komisyonu, bu konuda zorlayıcı olmak için başta Almanya olmak üzere üye ülkeler aleyhine AB hukukundan kaynaklanan sözleşmeyi ihlâl sebebiyle AB Adalet Divanı nezdinde dava açacağını duyurmuştur⁵⁰.

C. Hisse Senetlerinin Değer Kaybı Sebebiyle Tazminat Davaları

Alman otomotiv devi olan *Volkswagen*, merkezi *Wolfsburg*'da olan bir şirketler topluluğu (*konzern*) olarak 12 markayı bünyesinde bulundurmakta olup 20 Avrupa ve 11 Amerika ülkesi ile Asya ve Afrika'daki üretim yerleri ile birlikte toplam 119 üretim yeri bulunmakta ve yılda 10milyon civarında da araç üretmektedir. VW grubunda 600bin üzerinde kişi çalışırken tüm dünyada 153 ülkede VW grubu arabalar satışa sunulmaktadır⁵¹. Hâkim şirket olan *Volkswagen* Anonim Şirketin oy hakkına sahip olan pay sahiplerinin 31 Aralık 2015 itibarıyla dağılımının yüzdelik oranı şu şekildedir⁵²:

Porsche Automobil Holding SE	: %52,2,
Stuttgart State of Lower Saxony, Hanover	: %20,0
Qatar Holding	: %17,0
Others	: %10,8

Almanya'da araba sahiplerinin açtıkları davalar dışında VW grubuna karşı başka davaların da hazırlıkları yapılmaktadır. Bu davalar, VW'nin söz konusu hilekârlığı sebebiyle hisse senetlerinin %40'a kadar değer kaybetmesine dayanan tazminat davalarıdır⁵³. VW şirketinin kamuya yönelik açıklama ve bilgi verme yükümlülüklerini ihlâl ettiğinden ve skandal sebebiyle hisse senetlerinin değer kaybından dolayı toplam 278 profesyonel ve kurumsal büyük sermaye yatırımcısı toplam değeri 3,7milyar Euro civarındaki tazminat davasını 15 Mart 2016 tarihinde *Braunschweig* Asliye Hukuk Mahkemesinde açmışlardır. Bu davacılar arasında en büyük Amerikan Emeklilik Fonu olan *Calper*, Alman *Sparkasse*'nin bir bağlı şirketi olan fon şirketi *Deka* ve büyük sigorta

⁵⁰ Spiegel Online (07.10.2016): EU-Kommission plant Verfahren gegen Deutschland, <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/vw-skandal-eu-kommission-plant-vertragsverletzungsverfahren-a-1115546.html>, erişim: 07.10.2016).

⁵¹ Volkswagen şirketler topluluğu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. (http://www.volkswagenag.com/content/vwcorp/content/de/the_group.html, erişim: 22.09.2016)

⁵² (http://www.volkswagenag.com/content/vwcorp/content/en/investor_relations/share/Shareholder_Structure.html, erişim: 22.09.2016).

⁵³ Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK, 27. März 2016: Abgas-Skandal: Großinvestoren reichen Milliardenklage gegen VW ein, (<https://beck-online.beck.de/Print/CurrentMagazine?vpath=bibdata%5Creddok%5Cbecklink%5C2002723.htm&hlwords=on&printdialogmode=CurrentDoc&x=41&y=5>, erişim: 22.09.2016).

şirketlerinden biri olan *Allianz*'ın bir bağlı şirketi de bulunmaktadır. Davaların henüz başlangıç olduğu tahmin edilmekte ve daha sonra bazı büyük kurumsal yatırımcıların da davalara katılmaları beklenilmektedir⁵⁴. Bunlar gerçekleştiği takdirde, Alman hukuku açısından sermaye piyasası hukukunda tarihi önemde ve büyüklükte davalar önümüzdeki süreçte karara bağlanacak demektir.

Bavyera Eyaleti Finans Bakanı, hisse senetlerindeki yüksek orandaki değer kaybı sebebiyle *Bavyera* Eyaleti Emeklilik Fonu'nun ciddi bir şekilde zarara uğradığını belirtmiştir. Bu yüzden de *VW* grubuna karşı Eylül ayı içinde 700milyon Euro'luk bir tazminat davası açmak için hazırlık yapıldığı kamuoyuna duyurulmuştur⁵⁵. Bunların dışında *Allianz* grubuna ait olan kurumsal yatırımcı şirketlerin de hazırlık yaptıkları ve mümkün olan en kısa zamanda *VW* grubuna milyarlık tazminat davası açmaları beklenmektedir. Son olarak Norveç Devlet Fonunun (*NBIM*) da hisse senetlerinin değer kaybı sebebiyle dava açacağı basında yer almıştır⁵⁶.

VW'nin emisyon hilekârlığının bir diğer sonucu da *Braunschweig* Eyaleti savcılığı da piyasa manipülasyonu sebebiyle önceki ve şimdiki *VW* grubunun CEO'ları hakkında soruşturma başlattığını duyurmuştur⁵⁷.

3. Güney Kore'deki Etkileri

VW grubu, dünya çapında en çok satışta lider marka olmak için Japon *Toyota* grubu ile yarışmaktadır. Bu iki grubun dışında gelecek potansiyeli olan en önemli diğer bir rakip grup ise Güney Kore'li *Hyundai* grubudur. Asya kıtasında Güney Kore en çok dizel araçların satıldığı ikinci büyük pazardır. Zira Güney Kore'de özellikle *Audi* ve *Bentley* markalarına olan talep çok büyük olduğundan *VW* grubu için önemli pazarlardan biri olduğu bilinmektedir. Bundan dolayı *VW*'nin dizel skandalına ilişkin dünya basınına yansıyan güncel gelişmelerden biri de Güney Kore'den gelmesi önemli bir gelişme olarak kabul edilmektedir. Temmuz 2016 başında *VW* grubu tarafından gönüllü olarak 32 model dizel aracın satışının durdurulmasına rağmen Güney Kore, dizel araçlardaki emisyon hilekârlığı sebebiyle *VW* grubunun toplam 80 modelinin (*VW*, *Audi* ve *Bentley*) satış ruhsatlarının iptal edildiğini duyurmuştur. Kasım

⁵⁴ Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK, 15. März 2016: Abgas-Skandal: Großinvestoren reichen Milliardenklage gegen VW ein, <https://beck-online.beck.de/Print/CurrentMagazine?vpath=bibdata%5Creddok%5Cbecklink%5C2002723.htm&hlwords=on&printdialogmode=CurrentDoc&x=41&y=5>, erişim: 22.09.2016).

⁵⁵ Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK, 02. August 2016: Bayern will VW wegen Diesel-Skandal verklagen, <https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2Freddok%2Fbecklink%2F2004025.htm&pos=7&hlwords=on>, erişim: 28.09.2016); Spiegel Online (02.08.2016): Dieselskandal: Bayern will VW verklagen, (<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/dieselskandal-bayern-will-volkswagen-verklagen-a-1105802.html>), erişim: 22.09.2016).

⁵⁶ Spiegel Online (02.08.2016): Dieselskandal: Bayern will VW verklagen, (<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/dieselskandal-bayern-will-volkswagen-verklagen-a-1105802.html>), erişim: 22.09.2016).

⁵⁷ Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK, 02. August 2016: Bayern will VW wegen Diesel-Skandal verklagen, <https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2Freddok%2Fbecklink%2F2004025.htm&pos=7&hlwords=on>, erişim: 28.09.2016). Olayın ceza hukuku yönünden ayrıntılı olarak değerlendirilmesi hakkında bkz. Osman İsfen, "Mehr Schein als Sein – die VW-Abgasaffäre aus strafrechtlicher Sicht", JA, 2016, s. 1 vd.

2015'den beri Güney Kore Çevre Bakanlığınca ruhsatı iptal edilen araçların sayısı da 200 bini aşmıştır. Bu rakam, *Volkswagen*'in 2007 yılından bu yana Güney Kore'de sattığı 300 bin aracın yaklaşık %68'ine denk gelmektedir. Satış yasağı dışında Güney Kore hükümeti, emisyon hilekârlığı sebebiyle *VW* grubuna 14,3milyon Euro idari para cezası vermiştir. Bunun dışında Haziran 2016 içinde Güney Kore, ayrıca bir *VW*-Menajer hakkında tutuklama kararı çıkarmıştır⁵⁸.

III. TÜRK HUKUKU AÇISINDAN DEĞERLENDİRME

1. Türkiye'de Otomotiv Sektörü

Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2016 Temmuz ayı sonu verilerine göre trafiğe kayıtlı toplam 20 milyon 643 bin 246 adet taşıtın yarısından fazlası (%53,3) otomobillerden oluşmaktadır. Temmuz 2016 sonu itibarıyla trafiğe kayıtlı 11.011.463 adet otomobilin %27,1'i benzin, %39,7'si LPG ve %32,9'i (3.622.406) ise dizel yakıtlıdır⁵⁹. Araç yakıt fiyatlarının yüksekliği sebebiyle Türkiye'de benzinli araçların belli bir süre sonra LPG dönüşümü yapılmaktadır. Ancak Türkiye'de yeni araç satışlarındaki yüksek oranı sebebiyle dizel araçların toplam miktar içindeki oranı da devamlı surette artmaktadır.

Otomobil İthalatçılar Derneği raporlarına göre, 2015 yılında dizel otomobil satışları geçen yılın aynı dönemine göre %22,25 oranında artmıştır. 2015 yılında otomobil satış adetleri, 2014 yılı ile kıyaslandığında, dizel araçların payı %62,4'den %61,8'e (448.304 adete) küçük bir oranda gerilemiş olsa bile bu veriler, yeni satılan otomobillerde dizel arabaların benzinlilere göre yine de yüksek oranda tercih edildiğini göstermektedir. Ancak yeni araba satışlarında dizel arabaların bariz bir şekilde yine en çok satan (Ocak-Ağustos 2016 döneminde %62,27) arabalar olduğu görülmektedir⁶⁰.

Türkiye'de satılan otomobillerin yıllara göre küçük değişikliklerle %75-80'i ithal otomobillerden oluşmaktadır. *VW* grubuna dahil *VW*, *Audi*, *SEAT*, *Skoda*, *Porsche* ve *Bentley* markalarının hiçbiri Türkiye'de üretilmemektedir. Bu araçların tamamı yurt dışından ithal edilmektedir. Son yıllarda *VW*, *Audi*, *SEAT* ve *Skoda* markalarının, özellikle dizel ve otomatik vites sebebiyle, Türkiye'de devamlı artan bir oranda pazar payı elde ettikleri gözlemlenmektedir. Son yıllarda (2013-15) yıllık bazda Türkiye'de en çok satış yapan marka, sadece *VW* markalı (*Passat*, *Jetta*, *Golf*, *Polo*, *Tiguan* vs.) otomobillerdir. Bunlara *Audi*, *SEAT* ve *Skoda* markalı arabalar da eklendiğinde çok büyük rakamlara ulaşacaktır. Türkiye'de vergilendirme sistemi sebebiyle daha çok 1,6 dizel motorların satıldığı bilinmektedir. Oysa Avrupa ve Amerika'da dizel arabaların motorları (istisnai durumlar hariç) genelde 2.0 veya daha büyük hacimlidir. ABD'de araştırmaların 2.0 veya 3.0 hacimli motorlar hakkında olması da bu yüzdendir. Ancak emisyon manipülasyonu yoluyla yapılan hilekârlık, motor hacminden kaynaklanan bir sorun olmayıp bilakis bir yazılım manipülasyonu olarak farklı

⁵⁸ Spiegel Online (02.08.2016): Dieselaffäre: Südkorea stoppt Verkauf von fast allen Volkswagen-Modellen, (<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/volkswagen-suedkorea-stoppt-verkauf-von-fast-allen-modellen-a-1105750.html#ref=recom-plista>, erişim: 23.09.2016).

⁵⁹ TÜİK verileri için bkz. <http://www.tuik.gov.tr/PreTabloArama.do>, erişim: 29.09.2016).

⁶⁰ Türkiye Distribütörleri Derneği verileri için bkz. (http://www.odd.org.tr/web_2837_1/index.aspx, erişim: 30.09.2016).

hacimdeki tüm VW dizel motorlarında kullanılmıştır. Bundan dolayı en küçük dizel motorlar olan 1,2 cc'de de aynı sorun ortaya çıkmıştır⁶¹.

2015 verilerine göre Türkiye 1000 kişiye düşen 183 otomobil ile Batı Avrupa ülkeleri ortalaması olan 613 rakamının oldukça gerisinde ve Doğu Avrupa ülkeleri arasında ise sonuncu sıradadır. Bu durum, Türkiye'deki otomobil piyasasının gelecek potansiyelinin çok yüksek olduğunu göstermektedir⁶².

Türk otomotiv sektöründe dizel arabaların önemli bir paya sahip olduğu ve gelecekte de pazarın büyüme potansiyeli bulunmaktadır. Dolayısıyla VW grubunca emisyon manipülasyonu yoluyla yapılan hilekârlığa karşı hukuki tedbirlerin hızlı bir şekilde alınması hem sektördeki rekabeti haklı bir zemine çekecek, hem de tüketicilerin haklarının korunmasını ve çevresel zararın etkilerinin en aza indirilmesini sağlayacaktır.

2. Haksız Rekabet Hukuku Açısından Değerlendirme

VW grubu dizel arabalardaki emisyon manipülasyonu sebebiyle ortaya çıkan hilekârlık dikkate alındığında bazı konuların haksız rekabet hukuku açısından değerlendirilmesi gereklidir. Türk haksız rekabet hukukuna ilişkin hükümler Türk Ticaret Kanununda (TTK) düzenlenmiştir. Haksız rekabete ilişkin olarak 1957'den 2012'ye kadar yürürlükte olan 6762 sayılı TTK m. 56 vd. hükümleri ile 2012'de yürürlüğe giren 6102 sayılı yeni TTK m. 54 vd. hükümleri arasında ayrıntılar dışında dürüstlük kuralı ve haksız rekabetin sonuçları açısından bir farklılık bulunmamaktadır⁶³. Haksız rekabet hukukunun amacı, bütün katılanların menfaatine, dürüst ve bozulmamış rekabetin sağlanmasıdır. Dolayısıyla haksız rekabet hukukunda rakipler arasında veya tedarik edenlerle müşteriler arasındaki ilişkileri etkileyen aldatıcı veya dürüstlük kuralına diğer şekillerdeki aykırı davranışlar ile ticari uygulamalar yasaklanmıştır⁶⁴.

Yukarıda ayrıntılı açıklandığı üzere VW grubunun emisyon hilekârlığı, VW grubunun en üst düzeyi tarafından da itiraf edilmiş olup tereddütsüz kabul edilen bir vakıdır. Bunun yanında yeni model arabalardaki dizel motorlarda

⁶¹ Nikolaus Doll, "Abgasaffäre: Volkswagen muss 2.460.876 Fahrzeuge umrüsten", in: Welt Online. 30. November 2015 (<http://www.welt.de/wirtschaft/article149420324/Volkswagen-muss-2-460-876-Fahrzeuge-umruستن.html>, erişim: 16.08.2016).

⁶² Bkz. (<http://otoajanda.com/2016/03/16/odd-toplantisinde-dikkat-cekici-konusma/>, erişim: 16.08.2016).

⁶³ 6103 s. Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun m. 2'ye göre (1) Bu Kanunda aksi öngörülmemiş veya farklı bir şekilde düzenlenmemişse:

a) Türk Ticaret Kanununun yürürlüğe girdiği tarihten önce meydana gelen olayların hukukî sonuçlarına, bu olaylar hangi kanun yürürlükte iken gerçekleşmişlerse, o kanun hükümleri uygulanır.

b) Türk Ticaret Kanununun yürürlüğe girdiği tarihten önce gerçekleşmiş hukukî fiiller, bağlayıcılıkları ve hukukî sonuçları itibarıyla, bu tarihten sonra dahi, gerçekleştikleri tarihte yürürlükte bulunan kanuna tâbidir.

c) Türk Ticaret Kanununun yürürlüğe girdiği tarihten sonra meydana gelen olaylara Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır.

Bu hüküm dikkate alındığında 01.07.2012 tarihine kadar meydana gelmiş VW skandalına ilişkin olaylara eski 6762 s. TTK, bu tarihten itibaren ise 6102 s. yeni TTK hükümleri uygulanacaktır.

⁶⁴ Haksız rekabet hukukunda amaç tartışması açısından bkz. Hamdi Pınar, "Rekabet Hukuku ile Haksız Rekabet Hukuku İlişkisi", *Rekabet Dergisi*, C. 15, 2014, s. 66 vd.; Füsün Nomer Ertan, *Haksız Rekabet Hukuku*, İstanbul, 2016, s. 69 vd.

da aynı şekilde bir hilekârlığın olup olmadığı tartışması kapsamında, ABD’de VW’nin gönüllü olarak bu arabaları piyasaya sürmemesi ve Güney Kore’deki yasaklama örneğinden gidilirse bu durumun düzeltildiğini söylemek pek mümkün değildir. Türkiye’de 2008’den beri VW grubu arabaların satış rakamları devamlı surette artmış ve VW grubunun dizel arabaları Türkiye’de en çok tercih edilen arabalar olmuştur. Alıcıların bu tercihinde Türkiye’de motor hacimlerine göre bir vergilendirme sisteminin olmasından dolayı VW grubunun vergi açısından önemli bir eşik olan 1,6 cc hacimli dizel motorlu arabaları satışa sunması etkili olmuştur. Ayrıca arabaların yakıt tüketiminin de düşük olması bir başka tercih sebebidir. Unutulmaması gereken bir diğer husus ise arabaların önceden teknik standartlara uygunluk belgeleri alarak satışa sunulmalarıdır. Dolayısıyla bu araba alıcıları da teknik standartlara uygun dizel arabalar satın aldıklarını düşünmektedirler. Tüm bunlar haksız rekabet hukuku açısından müşterilerin karar vermesini etkileyen unsurlardır. Skandal ortaya çıkana kadar VW grubu, bu hilekârlığı bilmekle birlikte kasten sessiz kalmıştır. Dolayısıyla VW grubu haksız rekabet hukuku açısından verilmesi gerekli bilgileri vermediğinden, sessiz kalma yolu ile aldatici bir davranış gerçekleştirmiştir⁶⁵. Bundan başka çevre mevzuatı gereğince ancak teknik standartlara uygun arabaların piyasaya sürülmesine izin verilmiştir. Oysa bu skandal VW grubunun dizel arabalarını çevre mevzuatına aykırı olarak piyasaya sürdüğünü ortaya çıkarmıştır. Bu durumda standartlara aykırılık aynı zamanda iş şartlarına uymama olarak görülebilecektir⁶⁶. VW grubunun dürüstlük kuralını ihlâl eden bu davranışları haksız rekabete yol açacaktır⁶⁷. ABD’de gönüllü durdurma ve Güney Kore’nin getirdiği yasak dikkate alındığında VW grubu yeni model arabalar açısından bile aksi ispat edilene kadar emisyon hilekârlığı bulunduğunu veya en azından böyle bir tehlikenin göz ardı edilemeyeceğini kabul etmek mümkündür. Böyle bir tehlikenin varlığı bile haksız rekabet açısından yeterlidir. Haksız rekabetin devam ettiği veya tehlike olarak ortaya çıktığı durumlarda kimlerin davacı olabileceğine ve hangi haksız rekabet davalarını açabileceklerine kısaca değinmek gereklidir⁶⁸.

VW grubunun emisyon hilekârlığına karşı davacı olabilecek gerçek veya tüzel kişileri şöyle sayabiliriz (TTK m. 56, eTTK m. 58):

1. **Müşteriler:** VW grubuna ait bir markalı dizel araba aldığı için ekonomik çıkarları zarar görmüş veya böyle bir tehlikeyle karşılaşabilecek olan gerçek veya tüzel kişi müşteriler,

2. **Rakipler:** VW grubunun dizel arabalarının satılmasından dolayı kendi markalı arabalarının satışında zarar gören veya böyle bir tehlikeyle karşılaşabilecek olan kişi olarak otomobil üreticisi rakip şirketler,

3. **Meslekî ve Ekonomik Birlikler**⁶⁹:

⁶⁵ Haksız rekabet hukuku açısından aldaticılık konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Hamdi Pınar, “Reklam ve Satış Yöntemlerine İlişkin Haksız Rekabet Hâlleri”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.18, Sayı .2, Özel Sayı 2012 (Baskı 2013), s. 132 vd. Sistematik açıdan karşı. Nomer Ertan, s. 149 vd.

⁶⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Pınar, Rekabet Dergisi, 2014, s. 80 vd.; Nomer Ertan, s. 337 vd.

⁶⁷ Dürüstlük kavramı için bkz. Nomer Ertan, s. 108 vd.

⁶⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz. Nomer Ertan, s. 393 vd.

⁶⁹ Türkiye’de 60 yılı bulan haksız rekabet uygulamasında kurumsal nitelikte açılabilen bu dava yollarının etkin bir şekilde kullanıldığı söylenemez. Türk haksız rekabet hukukundaki bu şekildeki düzenlemelerin bir diğer sonucu ise 1883 tarihli Paris Sözleşme-

- Ticaret ve sanayi odaları,
- Esnaf odaları,
- Borsalar
- Tüzüklerine göre üyelerinin ekonomik menfaatlerini korumaya yetkili bulunan diğer mesleki ve ekonomik birlikler (örn. Otomotiv Sanayii Derneği, Otomotiv Distribütörler Derneği, Otomotiv Yetkili Satıcıları Derneği gibi)
- Tüzüklerine göre tüketicilerin ekonomik menfaatlerini koruyan sivil toplum kuruluşları (örn. tüketici dernekleri) (6102 s. TTK ile getirilmiştir),
- Kamusal nitelikteki kurumlar (6102 s. TTK ile getirilmiştir).

Eski ve yeni Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanunundaki Kanunundaki (kısa Tüketici Kanunu) hakların daha etkili olması sebebiyle özellikle müşteriler içinde yer alan tüketicilerin Türk Ticaret Kanununda düzenlenmiş olan haksız rekabet hükümlerine gitmesinin beklenilmemesi gerekir. Haksız rekabet davaları yoluyla hem piyasada dürüst rekabetin tesisi hem de kendi menfaatlerini koruma konusunda en etkili grup esasen rakiplerdir. Buna rağmen Türk uygulamasında rakiplerin haksız rekabetten dolayı haklarını kullanmakta etkin oldukları söylenemez. VW grubunun dizel skandalından sonra otomotiv sektöründeki rakiplerin dava açtığı yönünde kamuoyuna bir bilgi yansımamıştır. Oysa haksız rekabet hukuku açısından rakipler tarafından açılacak maddi tazminat davasının tüm şartları gerçekleşmiştir. Ayrıca haksız rekabet hukukunda maddi tazminat olarak hâkim, davacı lehine haksız rekabet sonucunda davalının elde etmesi mümkün görülen menfaatin karşılığına da karar verebilir. Dolayısıyla VW grubunun özellikle 2008'den itibaren tüm dizel arabalarının satışlarını ve bu satışlar yoluyla elde etmesi mümkün görülen menfaati tespit etmek hiç de zor değildir. Böyle bir durumda tüm rakipler dikkate alınarak VW grubu dışındakilerin pazar payları belirlendikten sonra bu paylara göre tazminat miktarının belirlenebileceği kanaatindeyiz. Ancak piyasada rakipler arasında karşılıklı dava açma ihtimalinin bulunmasından dolayı ilk adımın atılmasında bir çekince olduğu muhakkaktır. Buna karşılık üçüncü grupta yer alan davacıların aktif olması, piyasada dürüst rekabetin tesisi için sonuç alma ihtimalini artıracak ve davacıların açtığı davaların etkileri büyük olacaktır. Bu manada özellikle tüketici dernekleri, otomotiv sektöründeki muhtelif dernekler (örn. Otomotiv Sanayii Derneği, Otomotiv Distribütörler Derneği, Otomotiv Yetkili Satıcıları Derneği gibi mesleki dernekler) ile ticaret ve sanayi odaları haksız rekabet davaları açabilirler. Bu tür mesleki ve ekonomik birlikler, maddi ve manevi tazminat davası dışındaki diğer davaları açabilirler. Bunlar ise (TTK m. 56, eTTK m. 58);

1. **Tespit Davası:** Fiilin haksız olup olmadığının tespiti (bend a.) talep edilir.
2. **Men Davası:** Haksız rekabetin men'i (bend b) talep edilir.
3. **Eski Hale İade Davası:** Haksız rekabetin sonucu olan maddî durumun ortadan kaldırılmasını, haksız rekabet yanlış veya yanıltıcı beyanlarla yapılmışsa bu beyanların düzeltilmesi (bend c) talep edilir.

sine taraf olan Türkiye, Paris Sözleşmesi 10 (mükerrer 2) maddesi 2. fıkrası gereğince Paris Sözleşmesine taraf diğer üye ülkelerdeki mesleki veya ticari birliklerin veya derneklerin de aynı şartlarda dava hakkını da tanımış olmaktadır. Bkz. Hamdi Pınar, Das Recht der Werbung in der Türkei im Vergleich zum deutschen und europäischen Recht, Frankfurt am Main, 2003, s. 245.

Davalar, haksız rekabet davalarına bakmakla görevli olan ticaret mahkemelerinde açılmalıdır. Haksız rekabetin gerçekleştiği yerdeki ticaret mahkemeleri yetkilidir. Dolayısıyla bu otomobillerin satıldığı her yerde dava açılabilir. Bu yüzden davanın Ankara'da veya İstanbul'da ve hatta başka bir ildeki mahkeme nezdinde de açılmasının önemi yoktur. Dava dilekçesi ile haksız rekabetin tespiti, hilekârlık yapılmış olduğu ortaya çıkan VW grubuna dahil dizel otomobillerin Türkiye'de satışını derhal durduracak olan men talebinin mahkemeden verilmesi istenilebilir.

Bu davalar açısından zamanaşımı itirazı gündeme gelebilecektir⁷⁰. Ancak öğrenme tarihi olarak hilekârlığın itiraf edildiği resmi açıklamanın yapıldığı 20 Eylül 2015 tarihinin kabul edilmesi gereklidir. Normal şartlarda TTK m. 60'a (eTTK m. 62) göre bu davalar, davaya hakkı olan tarafın bu hakların doğumunu öğrendiği günden itibaren bir yıl ve her hâlde bunların doğumundan itibaren üç yıl geçmekle zamanaşımına uğrar. Ancak burada unutulmaması gereken diğer durum ise VW grubu emisyon hilekârlığını aldatma amacıyla kasıtlı olarak yaptığından aynı zamanda bu davranışın cezai müeyyidesinin bulunmasıdır. Şikayet halinde TTK m. 62 (eTTK m. 64) hükmüne göre iki yıla kadar hapis veya adli para cezası söz konusu olur⁷¹. Bu cezai müeyyide sebebiyle VW grubunun kasıtlı hilekârlığı, 1 ve 3 yıllık zamanaşımı süresine değil; bu cezalar için öngörülmüş olan Türk Ceza Kanunundaki daha uzun olan dava zamanaşımı süresine tâbi olacaktır. Bu durumda TCK m. 66/e bendine göre 8 yıllık bir zamanaşımı uygulanacaktır. Netice itibarıyla 8 yıllık zamanaşımı süresi dikkate alındığında dizel arabalardaki hilekârlık sebebiyle VW grubuna karşı açılacak bir haksız rekabet davasında zamanaşımı itirazının geçerliliği olmayacaktır.

3. Ayıplı Mal Olarak VW Grubu Dizel Arabalar

VW grubu dizel arabaları satın alanlar açısından bir ayırım yapılması uygulanacak hukuk kuralları açısından bir zorunluluktur. Zira sözleşmede taraflardan biri tüketici olduğu takdirde 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun (kısaca Tüketici Kanunu) hükümleri uygulanacaktır. Araba satış sözleşmesinin taraflarından birinin tacir, ticaret şirketi veya Tüketici Kanunu hükümleri kapsamına girmeyen diğer gerçek veya tüzel kişi olduğu takdirde 6098 sayılı Borçlar Kanunu m. 219 vd. hükümleri ile şartların varlığı halinde 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m. 23 hükmü uygulama alanı bulacaktır.

A. Borçlar Hukuku Açısından Ayıplı Mal

Ayıplı mal söz konusu olduğunda alıcının seçimlik hakları BK m. 227'de düzenlemiştir. Bu hüküm dikkate alındığında VW grubu dizel arabalarda bu

⁷⁰ 6103 s. Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun m. 6'ya göre,

(1) Türk Ticaret Kanununun yürürlüğe girmesinden önce işlemeye başlamış bulunan zamanaşımı süreleri ile hak düşürücü süreler eski hukuka tâbidir.

(2) Zamanaşımı ile hak düşürücü sürelerle ilişkin diğer hususlar, yürürlüğe girdiği tarihten itibaren Türk Ticaret Kanununa tâbidir.

⁷¹ eTTK m. 64'e göre ise bir aydan bir yıla kadar hapis veya beş yüz liradan on bin liraya kadar adli para cezasıyla veya her ikisiyle birlikte cezalandırılması söz konusu idi. Her iki Ticaret Kanunu arasında ceza miktarında farklılık olsa bile TCK m. 66/e bendi gereğince yine 8 yıllık bir zamanaşımı dikkate alınmak zorunluluğu vardır.

ayıptan satıcı sorumlu olduğundan alıcı aşağıdaki seçimlik haklardan birini kullanabilir:

1. Satılanı geri vermeye hazır olduğunu bildirerek sözleşmeden dönme.
2. Satılanı alıkoyup ayıp oranında satış bedelinde indirim isteme.
3. Aşırı bir masrafı gerektirmediği takdirde, bütün masrafları satıcıya ait olmak üzere satılanın ücretsiz onarılmasını isteme.
4. İmkân varsa, satılanın ayıpsız bir benzeri ile değiştirilmesini isteme.

Bunların dışında araba alıcısının genel hükümlere göre tazminat isteme hakkı saklıdır (2.f.). Alıcının seçimlik hakkını önlemek isteyen satıcı, alıcıya aynı malın ayıpsız bir benzerini hemen vermek ve uğradığı zararın tamamını gidermek zorundadır (3.f.). Şimdiye kadar mümkün olmasa bile önümüzdeki kısa bir süreçte VW grubu dizel arabaların hızlı bir şekilde standartlara uygun hale getirebilme ihtimali ortaya çıktığında ise hâkim, alıcının sözleşmeden dönme hakkını kullanması durumunda satılanın onarılmasına veya satış bedelinin indirilmesine karar verebilir (4.f.).

Borçlar Kanunu, sözleşmeden dönme veya ayıpsız bir benzeri ile değiştirilmeyi istemenin şartı olarak satılan arabanın değerindeki eksikliğin satış bedeline çok yakın olmasını aramıştır. VW grubu arabalarda söz konusu olan hilekârlık yeni araba satışlarını ve ikinci el satışlarını ciddi bir şekilde etkilemiştir. Ayıbın sonucunda ortaya çıkan eksikliğin satış bedeline çok yakın olması şimdilik mümkün görünmemektedir. Ancak bu dizel arabaların teknik iyileştirilmesi bir an önce yapılmadığı ve çevreyi kirletici etkisi sebebiyle yasaklandığı bir durumda arabaların kullanılması mümkün olamayacağından artık bu arabaların bir ekonomik değeri de olmayacaktır. Bu durumda alıcı, sözleşmeden dönme veya satılanın ayıpsız bir benzeriyle değiştirilmesini isteme haklarından birini kullanabilecektir (5.f.). Nitekim ilk nesil dizel motorlarda teknik düzeltmenin yapılmasının imkansız olduğu tespit edildiğinden bu arabaların ABD'de VW tarafından geri alınması gündeme gelmiştir⁷². Böyle bir emsal Türk hukuku açısından da belirleyici olacaktır.

Satılanın ayıbından doğan sorumluluk için BK m. 231'de iki yıllık bir zamanaşımı öngörülmüştür. Ancak yukarıda da ayrıntılı açıklandığı üzere VW grubunun dizel arabalardaki bu ayıbı bildiği ve kasıtlı olarak da bu arabaları piyasaya sürdüğünden BK m. 231/2.f. hükmü gereğince aranan ağır kusur şartı evleviyetle gerçekleşmiştir. Sonuç olarak VW grubu iki yıllık zamanaşımı def'i hakkından yararlanamayacaktır.

B. Tüketici Hukuku Açısından Ayıplı Mal

1995'ten beri yürürlükte olan 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun, 2012 yılında çıkarılan ve 28 Mayıs 2013 tarihinde yürürlüğe giren 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun (kısaca Tüketici Kanunu) ile ilga edilmiştir. Böylece Türk mevzuatı çok sayıdaki AB Yönergeleri ve AB Tavsiyeleri ile uyumlaştırılmıştır⁷³. Yeni Kanunun zaman bakımından uygulanması, 6502 sayılı Tüketici Kanunu Geçici Madde 1'de düzenlenmiştir. Buna göre 6502 s. Tüketici Kanununun yürürlüğe girdiği tarih olan 28 Mayıs

⁷² Spiegel Online (15.08.2016): Audi soll 25.000 Autos zurückkaufen <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/audi-soll-25-000-autos-wegen-abgasskandal-zurueckkaufen-a-1117768.html>, erişim: 21.10.2016).

⁷³ Ayrıntılı bilgi için bkz. İlhan Kara, Tüketici Hukuku, Ankara 2015, s. 33 vd.

2013'ten önceki tüketici işlemlerine, bunların hukuken bağlayıcı olup olmadıklarına ve sonuçlarına 4077 s. Tüketici Kanunu hükümleri kural olarak uygulanır. O halde 28 Mayıs 2013 tarihinden önce gerçekleştirilmiş VW grubu araba satış sözleşmelerinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda 4077 s. Tüketici Kanunu hükümleri uygulanacaktır.

Tüketici kavramının tanımı ve ayıplı mallarda tüketicinin seçimlik hakları açısından her iki kanun arasında esasen bir fark bulunmamaktadır. Bir tüketici işlemi olarak tüketici sözleşmelerinin her iki Tüketici Kanununa tâbi olduğu hususunda bir değişiklik söz konusu değildir. Tüketici, ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişilerdir (4077 s. Kanun m. 3/e ve 6502 s. Kanun m. 3/k) ⁷⁴. Tüketici Kanunu gereğince arabalar mal olarak nitelendirilir. Bir tarafın tüketici olduğu satış sözleşmelerine konu malların ayıplı⁷⁵ olması halinde Tüketici Kanunu hükümlerine başvurmak gereklidir. O halde ilk önce VW grubu dizel arabalarının⁷⁶ ayıplı mal olup olmadığına cevabı verilmelidir. Tüketici Kanununa göre ayıplı mal, tüketicie teslimi anında, taraflarca kararlaştırılmış olan örnek ya da modele uygun olmaması ya da objektif olarak sahip olması gereken özellikleri taşıyamaması nedeniyle sözleşmeye aykırı olan maldır. Bununla birlikte ambalajında, etiketinde, tanıtma ve kullanma kılavuzunda, internet portalında ya da reklam ve ilanlarında yer alan özelliklerinden bir veya birden fazlasını taşımayan; satıcı tara-

⁷⁴ Avrupa Birliği hukukunda ne şekilde olursa olsun tüzel kişiler değil sadece gerçek kişiler tüketici olabilir. Tüketici haklarına ilişkin çok önemli bir AB Yönergesi olan 2005/29 sayılı Haksız Ticari Uygulamalar Yönergesi m. 2'de açıkça sadece gerçek kişilerin tüketici olacağı şu şekilde tanımlanmıştır:

“consumer’ means any natural person who, in commercial practices covered by this Directive, is acting for purposes which are outside his trade, business, craft or profession”

6502 sayılı Kanunun tasarımı hazırlıklarına Bakanlık davetlisi olarak biz de katılmıştık. Tüketici tanımındaki görüşümüz toplantı esnasında genel kabul görmüş ve Bakanlık tarafından ilk taslak olarak kamuoyuna sunulmuş olan metinde yer almıştı. Ancak 4077 sayılı Kanunda isabetsiz olan tanımlama sebebiyle bundan istifade eden dernek ve vakıfların çabası sonucu daha sonra taslak metin değiştirilmiştir. Maalesef bu değişikliklerle hem AB yönergeleri ile uyum bozulmuş oldu hem de Türk hukuku açısından hukuken yeknesak bir kavram olarak tüketici tanımının amacı maalesef gerçekleştirilmemiş oldu. Tüketici tanımından kaynaklanan bir sorun için bkz. Hamdi Pınar, “Elektirik Satışları Üzerinden Alınan %2’lik TRT Payının Hesaplanmasının Hukukî Yönden Değerlendirilmesi”, Doç. Dr. Haluk Konuralp’a Armağan, C. III, Ankara, 2009, s. 780 vd. Tüketici tanımında değişikliğin lehine görüş ve yargı kararları için bkz. Kara, s. 56 vd. Kanunda yer alan bu yanlış tercih, tamamıyla isabetsiz başka bir görüşün de çıkış noktasını teşkil etmiştir. Yücer Aktürk’ün görüşünü burada tartışmak bu makalenin amacını aşacaktır. Ancak bu görüşün gerekçesi dikkate alındığında ticaret şirketlerinin hizmet veya mal üretim maliyetlerinin bilançoya yansımalarının anlaşılmadığını burada vurgulamak gerekir. Ticaret şirketlerinin tüketici sıfatının olabileceğini ileri süren bu görüş, maalesef hem tüketici hukukuna hem ticaret hukukuna hem de muhasebe tekniğine açıkça aykırıdır. Bkz. İpek Yücer Aktürk, “Tüzel Kişi Tacirin Tüketici Sıfatı”, Gazi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. XX, Sayı 2, 2016, s. 103 vd.

⁷⁵ Ayrıntılı bilgi için bkz. Kara, s. 722 vd.

⁷⁶ Sadece otomobiller değil, VW grubuna ait kamyon, kamyonet veya ticari amaçla kullanılması tasarlanmış diğer araçların da alınma amacı ve trafik tescil belgesi dikkate alınmalıdır. Yargıtay kararlarına göre, satın alınan aracın trafik tescil belgesinde “Hususî” kaydı varsa artık bu araçların kullanım kılavuzu ve broşürlerinde genel olarak ticari amaçla kullanılmak üzere tasarlanması önemli değildir. Dolayısıyla esas olan tescil kaydı olup aksini iddia edenin ispat etmesi gerekmektedir. Bkz. Kara, 767.

findan bildirilen veya teknik düzenlemesinde tespit edilen niteliğe aykırı olan; muadili olan malların kullanım amacını karşılamayan, tüketicinin makul olarak beklediği faydaları azaltan veya ortadan kaldıran maddi, hukuki veya ekonomik eksiklikler içeren mallar da ayıplı olarak kabul edilir (4077 s. Kanun m. 4 ve 6502 s. Kanun m. 8).

Yukarıda ayrıntılı bir şekilde ortaya konulduğu üzere VW grubu dizel arabaların emisyon değerleri üzerinde manipülasyon yapıldığı ve bu arabaların olması gereken emisyon değerlerininin 10 ilâ 40 katına kadar daha fazla olduğu tartışmasız bir şekilde tespit edilmiş ve söz konusu şirket de bu hilesini açıkça ikrar etmiştir. Bu hile sonucunda dizel arabaların egzozlarından atılan yüksek orandaki azot oksit gazlar (NOx) ve diğer atık maddeler, özellikle astım, nefes yolu hastalıkları, nefes darlığı veya kan dolaşımına ilişkin etkileri sebebiyle erken ölüm gibi muhtelif yönden ağır sağlık etkilerine yol açmaktadır. Bunun dışında kısa vadede yapılacak bir teknik iyileştirmenin de olup olamayacağı belli değildir. Tüm bu olumsuzlukların da mevcut dizel arabaların ikinci el fiyatlarını düşürdüğü gibi yeni piyasaya sürülen dizel arabaların satış oranında ciddi bir azalmaya yol açtığı piyasa verileri ile ortaya çıkmıştır. Hatta bu arabaların satışları bizzat VW grubu tarafından durdurulmuş (örn. ABD) veya yasaklanmıştır (örn. Güney Kore). Özellikle Alman mahkemeleri de dizel arabaların ayıplı mal olduğunu kabul etmişlerdir. Bu ülkedeki tartışma esasen Alman kanunlarının aradığı şart olan ayıbın önemli olma şartının gerçekleşip gerçekleşmediği konusunda ortaya çıkan farklı kanaatlerdir. Son yılın piyasa verileri dikkate alındığında dizel skandalının tüketicilerin dizel arabayı tercih etme oranını olumsuz bir şekilde etkilediği görülmektedir. Kanaatimizce böyle olumsuz bir durumun ortaya çıkmasından sonra artık ayıbın önemli olup olmadığını tartışmanın bir anlamı da kalmamıştır. Dolayısıyla VW grubu dizel arabalarda hilekârlık yapıldığı için üretici tarafından alıcılara bildirilen nitelikler bu mallarda bulunmamaktadır. Yüksek orandaki emisyon değerleri teknik standartlara uygun değildir. O halde VW grubu dizel arabalar, Tüketici Kanunu m. 8 anlamında ayıplı maldır.

Ayıplı mal söz konusu olduğunda tüketiciye seçimlik haklar tanınmıştır. Mülga 4077 s. Tüketici Kanunu ile 6502 sayılı Kanun arasındaki en bariz fark, ayıplı mal sebebiyle tüketicinin seçimlik taleplerinin kullanılmasındaki sınırlandırmadır. 4077 s. Tüketici Kanunu 4. maddesindeki hüküm çok açık ve net olup tüketicinin tercih ettiği talebi satıcı yerine getirmekle mükelleftir. Yargı kararlarında bu hakkın kullanılmasında tek sınır olarak sadece MK m. 2'deki dürüstlük kuralı kabul edilmiştir. Seçimlik haklardan tüketicinin tercih ettiği hakkın bu şekilde kullanılması ancak hâkim tarafından MK m. 2 anlamında dürüstlük kuralına aykırılık olarak değerlendirildiği takdirde önlenebilir⁷⁷.

Ayıplı bir mal söz konusu olduğunda tüketiciye dört seçimlik hak tanınmıştır (4077 s. Kanun m. 4/2 ve 6502 s. Kanun m. 11). VW grubu dizel arabalardan birini satın almış olan tüketici kendisine tanınan bu dört seçimlik haktan istediği birini kendi iradesiyle tercih edecektir⁷⁸. Satıcı, arabayı satın alan tüketicinin tercih ettiği talebi yerine getirmekle yükümlüdür. Arabayı almış olan tüketicinin tek taraflı seçimine bağlı alternatifli hakları şunlardır⁷⁹: VW

⁷⁷ İ. Yılmaz Aslan, Tüketici Hukuku, 3.B., Bursa, 2006, s. 172 vd.; Kara, s. 767 vd.

⁷⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz. Kara, s. 755 vd.

grubu dizel arabaların ayıplı olduğu anlaşılmış olduğundan bu arabalardan birinin sahibi olan tüketicinin seçimlik hakları;

- a) VW arabayı geri vermeye hazır olduğunu bildirerek sözleşmeden dönme⁸⁰,
- b) Satılan arabayı alıkoyup ayıp oranında satış bedelinden indirim isteyebilme,
- c) Aşırı bir masraf gerektirmediği takdirde, bütün masrafları satıcıya ait olmak üzere satılanın ücretsiz onarılmasını isteyebilme,
- d) İmkân varsa, satılanın ayıpsız bir misli ile değiştirilmesini isteyebilme hakkına sahiptir⁸¹.

VW grubu dizel arabalardaki ayıptan dolayı 4077 s. Tüketici Kanunu m. 4/3'e göre imalatçı-üretici, satıcı, bayi, acente, ithalatçı tüketicinin bu madde de yer alan seçimlik haklarından dolayı müteselsilen sorumludur. Oysa 6502 s. Tüketici Kanununda dikkat çekici olan husus seçimlik hakların tamamının sadece satıcıya ileri sürülebilmesidir. Zira tüketici, seçimlik haklarından olan "Bedel İadesi", "Bedel İndirimi" hakkını üretici ve imalatçıya karşı kullanamayacaktır. O halde ücretsiz onarım veya malın ayıpsız misli ile değiştirilmesi hakları üretici veya ithalatçıya karşı da kullanılabilir. Bu şartlar altında VW grubu arabaların tamamı ithal arabalar olduğundan ücretsiz onarım veya ma-

⁷⁹ Her iki Kanun hükümleri (4077 ve 6502 s. Kanunlar) dikkate alındığında yeni Kanun'da kullanılacak seçimlik haklar sayılırken kendi içinde sınırlamalar da getirildiği görülmektedir. 4077 s. Kanun uygulamasındaki hakların kullanılmasında dürüstlük kuralı sınırna ilişkin yargı kararlarında da benzeri ifadelerin geçtiği görülmektedir. Dolayısıyla bu tür yargı kararlarının yeni düzenlemeye yansıdığı görülmektedir. Bu yüzden her iki Kanun hükümlerinin de uygulama açısından esas olarak aynı sonuca götüreceğini söylemek mümkündür. Misal olarak tamir tercihinde aşırı bir masraf ortaya çıkması durumunda bunun yerine misli ile değiştirme veya sözleşmeden dönme veyahut bedel indirimi talep etme dürüstlük kuralının bir gereğidir. Misli ile değiştirilme ise zaten satılan mal açısından mümkün olduğu takdirde söz konusu olabilecektir. Yeni Kanunda da bu durum açıkça "İmkân varsa..." şeklinde ifade edilmiştir.

⁸⁰ Yargıtay'ın yerleşik uygulamasına göre, tüketicilerin sözleşmeden dönme hakkını kullanması durumunda, tüketici ödediği bedel için faiz, satıcı da arabaların kullanılması için kira bedeli isteyemez. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Kara, s. 757 vd.

⁸¹ Tüketici tarafından ayıplı bir arabanın misli ile değişiminin seçildiği durumlarda birçok sorun ortaya çıkmaktadır. Bunların başında ayıpsız yeni arabanın misli olup olmadığı tartışması gelmekte, bu değişimde eski model arabalarda rayiç değer hesaplanması usulü ile yeni ayıpsız arabalar için farkın ödenip ödenmeyeceği konusunda uygulamada sorunlar ortaya çıkmaktadır. Misli ile değişimin "orantısız güçlükleri" beraberinde getirip getirmediğinin somut olayda titiz bir şekilde araştırılması gereklidir. Bunun yanında özellikle ithal arabaların fiyatı Euro üzerinden hesaplanıp TL cinsinden faturalandırılmaktadır. Bu da enflasyon yanında TL'nin yabancı paralar karşısındaki değer kaybı sebebiyle fatura miktarı açısından ciddi bir bedel kaybına sebep olmaktadır. Bize göre ithal arabalardaki kur farkından dolayı ortaya çıkan ve bariz bir şekilde tüketici aleyhine olan fatura değerinin TL cinsi yerine, bedelin ödendiği günkü rayiç kurdan Euro cinsine çevrilmesi daha isabetli olacaktır. Daha sonra bedel iadesi veya misli olmayan yeni bir araba verilmesinde farkın bulunmasında da bu tarih açısından Euro cinsindeki miktarın tekrar rayiç kur üzerinden TL'ye çevrilmesi ile bulunacak miktar esas alınmalıdır. Böylece araçtan kira bedeli alınmaması karşılığı olan tüketici paranın faizinden mahrum kalması dışında başka bir kayıp doğmamış olur. Bu konulara ilişkin tartışmalar ile yargı kararları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kara, s. 768 vd.

lın ayıpsız misli ile değiştirilmesi haklarının kullanılması halinde üretici, ithalatçı ve satıcı müteselsilen sorumludur⁸².

Ayıplı mallardan sorumluluk konusunda en önemli hususlardan biri de ayıptan doğan hakların kullanılmasındaki zamanaşımı süresidir. VW grubu tarafından 2008'den beri satılan dizel arabaların tamamı ayıplı maldır ve bu durum 2015 yılında ortaya çıkmıştır. Bu yüzden ilk akla gelebilecek savunma zamanaşımı itirazının ileri sürülmesidir. Zamanaşımı süresi 4077 ve 6502 s. Tüketici Kanununda (m. 4/3 ve m. 12) 2 yıldır. Ancak VW grubu emisyon manipülasyonu yoluyla hile yaptığını açıkça kabul etmiştir. Ayıp, ağır kusur ya da hile ile gizlenmiş olduğundan zamanaşımı süresi artık 2 (iki) yıl ile sınırlı olmayacaktır. Dolayısıyla 2008 veya daha sonrasında bu arabaları satın almış olan bir tüketiciye karşı zamanaşımı def'i ileri sürülemeyecektir⁸³.

C. Tüketici Hukuku Alanında Topluluk Davası

Topluluk davası olarak adlandırılmamış olsa bile benzeri talepleri içeren bir dava aslında Türk haksız rekabet hukukunda 1957'den beri mevcuttur (6762 s. TTK m. 58 ve 6102 s. TTK m. 56). İlk kez 2011 yılında yürürlüğe giren 6100 s. Hukuk Muhakemeleri Kanununda topluluk davası Türk hukukunda sadece bir alana mahsus olmadan, doğrudan ve genel olarak düzenlemiştir. *Anglo-Sakson* hukukuna nazaran Türk hukukundaki fark, daha doğrusu eksiklik topluluk davası yolu ile topluluk üyeleri adına tazminat talep edilememesidir. TTK m. 56'daki gibi HMK m. 113'e göre sadece ilgililerin haklarının tespiti veya hukuka aykırı durumun giderilmesi yahut ilgililerin gelecekteki haklarının ihlal edilmesinin önüne geçilmesi için topluluk davası açılabilir⁸⁴.

Türk tüketici hukukunda 2003 yılında yapılan değişiklikle 4077 s. Tüketici Kanunu m. 23 ve 24'de ilk kez topluluk davası açılabilmesi düzenlemiştir. 6052 s. Tüketici Kanununda da aynı imkân benzeri şekilde düzenlenmiştir⁸⁵. 6502 s. Tüketici Kanunu m. 73/6'ya göre tüketici örgütleri, ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile Bakanlık; haksız ticari uygulamalar ve ticari reklamlara ilişkin hükümler dışında, genel olarak tüketicileri ilgilendiren ve bu Kanuna aykırı bir durumun doğma tehlikesi olan hâllerde dava açabilmektedir. Dava yolu ile söz konusu tehlikenin önlenmesine veya durdurulmasına ilişkin ihtiyati tedbir kararı alınması veya hukuka aykırı durumun tespiti, önlenmesi veya durdurulması talep edilebilir. Davada görevli mahkeme tüketici mahkemeleridir.

VW grubu dizel arabalarının ayıplı mal olduğu yukarıda ayrıntılı bir şekilde ortaya konulmuştu. Her ne kadar VW grubu 2015'ten sonra üretilen dizel arabalarda bu sorunun olmadığını ileri sürmüş olsa da ABD'de bizzat kendisi risk almamak için gönüllü olarak dizel arabaların satışını durdurdu. Güney Kore'de ise yetkili makamlarca dizel arabaların satışı durdurulmuştur. Bu durumda 6502 s. Tüketici Kanunu m. 74 hükmü dikkate alınmalıdır. Hükme göre, satışa sunulan bir seri malın ayıplı olduğunun tespiti, üretiminin veya satışının durdurulması, ayıbın ortadan kaldırılması ve satış amacıyla elinde

⁸² Kara, s. 788 vd.

⁸³ Kara, s. 798 vd.

⁸⁴ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Arslan/Yılmaz/Taşpınar Ayvaz, s. 308 vd.; Hanağası, s. 223 vd.

⁸⁵ Ayıp nedeniyle tüketicilerin tazminat talepleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kara, s. 484 vd.

bulunduranlardan toplatılması için Bakanlık, tüketiciler veya tüketici örgütleri dava açabilir. O halde ABD'deki durum açıklığa kavuşana kadar Tüketici Kanunu m. 74 hükmü gereğince satışa sunulan VW grubu dizel arabalarının ayıplı olduğunun mahkeme kararı ile tespit edilmesi istenilmelidir ve bunun sonucunda da mahkeme ayıbın niteliğine göre malın satışını geçici olarak durdurma veya ayıbı giderme kararları verebilir. Üretici veya ithalatçı mahkeme kararının tebliğ tarihinden itibaren en geç üç ay içinde malın ayıbını ortadan kaldırmakla yükümlüdür. Malın ayıbının ortadan kalkmasının imkânsız olması hâlinde mal, üretici veya ithalatçı tarafından toplanır veya toplattırılır. Toplatılan mallar taşıdıkları risklere göre kısmen veya tamamen imha edilir veya ettirilir. İmha edilen malla ilgili tüketicinin dava ve tazminat hakları saklıdır.

D. Dizel Araçların Reklamı Sebebiyle Ortaya Çıkan Durum

Dizel araçların reklamları (tv, radyo reklamları, broşür veya gazete ilanları gibi) da Tüketici Kanunu hükümlerine göre ihlâl olarak değerlendirildiği takdirde idari para cezası ile cezalandırılmaktadır. Arabaların reklamları ticari reklamlardır. VW grubu dizel arabalarda, emisyon manipülasyonu yoluyla hilekârlık yapılmıştır ve bundan dolayı da ticari reklamlarda uyulması gereken ilkelere aykırı davranılıp davranılmadığı tartışma konusu olacaktır. Her bir reklamın tek tek incelenmesi bu makalenin boyutunu aşacağı için ayrıntıya girilmesi uygun görülmemiştir. Eğer Gümrük ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde olan Reklam Kurulu ilgili reklamları ihlâl olarak değerlendirirse ve dizel arabaların reklamı devam ediyorsa bunları derhal durdurma ve ayrıca idari para cezalarına karar vermesi mümkündür (6052 s. Tüketici Kanunu m. 77/12).

4. Çevre Hukuku Açısından Değerlendirme

Dizel motorlardaki emisyon değerinin 40 kata kadar fazla çıkması çevre mevzuatını da doğrudan ilgilendirecektir. Türkiye, hem uluslararası anlaşmalar hem AB süreci sebebiyle çevre mevzuatını AB mevzuatına uygun hale getirmek için önemli değişiklikler yapmıştır. Bu konuda özellikle 2008 yılından itibaren Türkiye'de Euro Standartları uygulanmaya başlanmıştır⁸⁶. Emisyon hilekârlığı hem teknik standartlara aykırılık teşkil ettiğinden hem de çevre kirliliğine sebep olduğundan çevre mevzuatı ve diğer ilgili teknik düzenlemeler çerçevesinde VW grubu hukuki ve cezai müeyyidelere muhatap olacaktır. Dolayısıyla öncelikle 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili ikincil düzenlemelere kısaca değinmek gereklidir.

2872 s. Çevre Kanunu m. 2'de, çevrede meydana gelen ve canlıların sağlığını, çevresel değerleri ve ekolojik dengeyi bozabilecek her türlü olumsuz etki, çevre kirliliği olarak tanımlanmıştır. Zira insan ve diğer canlıların varlık ve gelişmelerini doğal yapılarına uygun bir şekilde sürdürülebilmeleri için gerekli olan şartların bütününe oluşturan ekolojik denge bozulmaktadır. Bundan dolayı her türlü atık ve artığı, çevreye zarar verecek şekilde, ilgili yönetmeliklerde belirlenen standartlara ve yöntemlere aykırı olarak doğrudan ve dolaylı biçimde alıcı ortama vermek yasaklanmıştır (m.8).

Çevre Kanunu Ek m. 4'e göre motorlu taşıt üreticileri üretim aşamasında yönetmelikle belirlenen emisyon standartlarını sağlamakla yükümlüdür. Üreticiler, ancak teknik standartlara uygun arabaları satışa sunabilmektedir. Tek-

⁸⁶ Bkz. (<http://www.tasitteknolojileri.com/2014/03/05/euro-emisyon-standartlari-nedir/>, erişim: 29.09.2016).

nik standartlara uygunluk “tip onayı” ile belgelenmektedir. AB’de motorlu taşıtların tabi oldukları teknik standartlara uygunlukları, yetkili kurumlardan (onay kuruluşları) aldıkları “tip onayı” ile belgelenmektedir. Araçların piyasaya sürülebilmeleri için tip onayı almaları gerekmektedir. Tip onayı sistemi kapsamında, AB’nin getirdiği teknik şartları karşılayan üreticiler, araç kategorilerine göre değişen tip onaylarını kendi ülkelerinde alabilmekte, ek test ve kontrollere tabi tutulmadan ürettikleri araçları diğer AB ülkelerinde piyasaya sürebilmektedir. AB’de, binek otomobil ve hafif ticari araçlardan kaynaklanan emisyonlar, halihazırda, Euro 5 ve Euro 6 standartları ile düzenlenmektedir. Dolayısıyla üreticiler ürettikleri taşıtların tip onayı için emisyon sınırlarını sağlamakla yükümlüdür. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun m. 29’a göre yapım safhasında, araçların tip onayı yönetmeliği ile buna bağlı diğer yönetmeliklerin yayımlanmasında ülkemizde Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı yetkilidir⁸⁷. Bu hususlarla ilgili olarak, AB tarafından çıkarılan yönergelerle uyumlu hale getirmek için Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığınca birçok yönetmelik ve tebliğ yayımlanmıştır. Bunlardan biri de Motorlu Araçlar ve Römorkları Tip Onayı Yönetmeliğidir. Bu Yönetmeliğin 32. maddesinde, *Volkswagen* tarafından gerçekleştirilen manipülasyon gibi bir durum ortaya çıktığında araçların geri çağırılması zorunluluğu düzenlenmiştir. Bu hükme göre AT araç tip onayı verilmiş bir imalatçı söz konusu araç, çevre koruması açısından ciddi bir risk oluşturması halinde geri çağırılmakla yükümlüdür ve imalatçı durumu derhal bu araca onay veren onay kuruluşuna bildirmek zorundadır⁸⁸.

Sadece üreticiler değil VW grubu dizel arabaların sahiplerinin de konuya ilişkin yükümlülükleri bulunmaktadır. Motorlu taşıt sahipleri de egzoz emisyonlarının yönetmelikle belirlenen standartlara uygunluğunu belgelemek üzere egzoz emisyon ölçümü yaptırmak zorundadırlar. Egzoz emisyon ölçümleri ve standartları ile ilgili usul ve esasların Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikle belirleneceği kabul edilmiştir. Kanun hükmünün gereği olarak Bakanlık 2013 yılında Egzoz Gazı Emisyonu Kontrolü ile Benzin ve Motorin Kalitesi Yönetmeliğini yayımlamıştır⁸⁹. İlgili AB yönergelerinin bazı maddeleri esas alınarak hazırlanan Yönetmeliğin uygulanmasına yönelik, AB mevzuatına uygunluğun devamlı olarak izlenmesi ve güncellenmesi benimsenmiştir (Yönetmelik m. 21). Bu Yönetmeliğin Ek 1’inde de egzoz gazındaki karbon monoksit miktarları gösterilmiştir. Teknik bir alanın spesifik bilgileri olmadan emisyon değerlerini burada tek tek karşılaştırmaya gerek yoktur. Ancak VW grubu dizel arabaların kendi kataloglarından gösterilen emisyon değerlerinin 10 ilâ 40 katına kadar fazla olduğu ortaya çıkmış olduğundan bu kadar yüksek bir oranın aynı zamanda AB normlarına da aykırılık teşkil ettiğinden hareketle AB mevzuatıyla uyumlu olan Türk çevre hukukunun öngördüğü standartları da aştığını söylemek mümkündür. Emisyon değerleri çevre hukuku açısından kanuni sınırları aştığı takdirde bir ihlâl ortaya çıkacaktır. Böyle bir ihlâlin varlığı halinde Çevre Kanunu m. 15’e göre bu Kanun ve bu Kanun uyarınca yayımlanan yönetmeliklere

⁸⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. (<http://www.sanayi.gov.tr/ServiceDetails.aspx?dataID=177&lng=tr>, erişim: 29.09.2016).

⁸⁸ Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığınca yayımlanan “Motorlu Araçlar ve Römorkları Tip Onayı Yönetmeliği” ve bu Yönetmeliğe ilişkin değişiklikler için bkz. (<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.13168&MevzuatIlski=0&sourceXmlSearch=>, erişim: 29.09.2016).

⁸⁹ RG 30.11.2013 tarih ve 28837 sayı.

aykırı davranışlara söz konusu aykırı faaliyeti düzeltmek üzere Bakanlıkça ya da 12. maddenin birinci fıkrası uyarınca denetim yetkisinin devredildiği kurum ve merciler tarafından bir defaya mahsus olmak üzere esasları yönetmelikle belirlenen ve bir yılı aşmamak üzere süre verilebilir (1.f). Bakanlığın verdiği sürenin sonunda veya süre verilmemesi halinde ise derhal aykırılık düzeltilmez ise Bakanlıkça ya da 12. maddenin birinci fıkrası uyarınca denetim yetkisinin devredildiği kurum ve merciler tarafından faaliyet kısmen veya tamamen, süreli veya süresiz olarak durdurulur. Bakanlıkça süre verilmesi ve faaliyetin durdurulması, bu Kanunda öngörülen cezaların uygulanmasına engel teşkil etmez. Ayrıca çevre ve insan sağlığı yönünden tehlike yaratan faaliyetler süre verilmeksizin durdurulacağı da öngörülmüştür.

Yukarıda ayrıntılı ortaya konulduğu üzere 2015 yılından günümüze kadar bir yılı aşkın bir zaman geçmesine rağmen VW grubu, dizel arabalardaki egzoz emisyonlarını standartlara uygun hale getirebilecek teknik bir iyileştirmeyi hâlâ yapamamıştır. Dolayısıyla Türk çevre mevzuatı açısından idari nitelikte para cezalarının verilebilmesi mümkündür. Sadece VW grubu hukuki ve cezai müeyyidelere muhatap değildir. VW grubu dizel arabaların sahipleri gerçek veya tüzel kişiler için de idari para cezası söz konusu olabilir. Çevre Kanunu m. 20/a bendine göre yönetmeliklerle belirlenen standartlara aykırı emisyonuna sebep olduklarından bu arabaların sahipleri için de 2.039 Türk Lirası idari para cezası vardır⁹⁰. Bu idari para cezaları ihlâl teşkil eden bu fiillerin işlenmesinden itibaren üç yıl içinde birinci tekrarda bir kat, ikinci ve müteakip tekrarda iki kat artırılarak verilir (Çevre Kanunu m. 23). Araba sahipleri bu cezaları ödedikleri takdirde ayıplı mal sebebiyle uğradığı bu zararları kanuni şartlar içinde VW grubuna rücu edebilirler⁹¹.

VW grubu dizel arabaların piyasaya sürülmesi için emisyon değerleri hakkında teknik standarda uygunluğunu gösteren belgeyi düzenlemiş olanlar gerçeği sakladıkları için yanıltıcı bir belge düzenlemiş olacaklardır. Çevre Kanunu 26'ya göre bu Kanunun uygulanmasında yanlış ve yanıltıcı belge düzenleyenler ve kullananlar hakkında 5237 sayılı Türk Ceza Kanununun belgede sahtecilik suçuna ilişkin hükümleri uygulanacaktır.

Cezai hükümler dışında ayrıca kirletenin hukuki sorumluluğu da bulunmaktadır. Çevre Kanunu m. 28'e göre çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumludurlar. Kirletenin, meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğu saklıdır. Çevreye verilen zararların tazminine ilişkin talepler zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren beş yıl geçmekle zamanaşımına uğrar.

IV. SONUÇ

"Dieselgate" olarak da adlandırılan skandal son bir yıldır dünya gündeminden hiç düşmemiştir. VW grubunun uzun yıllardır dizel arabalarda emisyon testlerinde devreye giren bir yazılım (*software*) yolu ile manipülasyon yaptığı bir vakıadır. Bu hilekârlık, VW grubu tarafından dünya çapında tahminen 11 milyon dizel arabada gerçekleştirilmiştir. Skandalın ortaya çıkmasından sonra

⁹⁰ 2016 yılı için idari para cezaların miktarları için bkz. 2872 Sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Verilecek İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ, RG 28.12.2015 tarih ve 29576 sayı.

⁹¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Kara, s. 782 vd.

dizel arabaların satışı ABD’de VW grubunun kendisi, Güney Kore’de ise yetkili kurumlar tarafından durdurulmuştur. Söz konusu dizel arabalarda olması gerekenden 10 ilâ 40 kat daha fazla olan emisyon değerleri, kamu sağlığı ve çevre kirliliği açısından ciddi bir tehlike arz etmektedir.

VW aleyhine açılmış olan ABD’deki ilk topluluk (kollektif, grup) davası (*class action*) sonuçlandığı takdirde ortaya çıkacak çözümlerin dünyaya da emsal teşkil edeceği kabul görmekteydi. Beklenen ilk karar nihayet 25 Ekim 2016 tarihinde açıklanmıştır. Bu karara göre VW grubu toplam 16,5milyar ABD Doları tazminat ödeyecektir. Bu kapsamda VW şirketi, 475bin adet VW grubu 2.0 litrelik dizel araba sahiplerine 5100 ilâ 10.000 ABD Doları arasında bir miktarı, iki çevre fonuna 4,7milyar ABD Doları ve bayiler için de 1,2milyar ABD Doları tazminat olarak ödemeyi kabul etmiştir. Ayrıca VW şirketi tarafından bu arabalar ya teknik standartlara uygun hale getirilecek ya da geri alınacaktır.

ABD dışında dizel skandalı hakkında en yoğun tartışma VW grubunun merkezi olan Almanya’da yaşanmaktadır. Otomobil sektörünün motor ülkelelerinden biri olan Almanya’nın dünya piyasasında sahip olduğu konum bu skandal yüzünden ciddi bir şekilde sarsılmıştır. Skandalla ortaya çıkan hilekârlık etkisini Alman iç pazarında da göstermiş ve dizel araba satışlarında uzun yıllar sonra ilk kez bir azalma trendi başlamıştır. Sektörel etki dışında bu hilekârlığın diğer bir sonucu, konuya ilişkin Alman mahkeme kararlarında tam bir karmaşanın hakim olmasıdır. Esasen tüm mahkemeler, VW grubu dizel arabalardaki emisyon hilekârlığını ayıp olarak nitelendirmektedirler. Ancak bazı mahkemeler bunu esaslı bir ayıp olarak değerlendirmeyerek VW grubu aleyhine açılan davaları reddederken daha yeni tarihli kararları veren bazı mahkemeler ise bunu esaslı bir ayıp olarak değerlendirip davacılar lehine karar vermektedirler. Bunun dışında VW’nin söz konusu hilekârlığı sebebiyle hisse senetlerinin değer kaybetmesi üzerine Almanya’da toplam miktarı henüz belli olmamış milyarlık tazminat davaları açılmıştır veya açılmak üzere hazırlıklar yürütülmektedir.

Türk otomobil pazarında yıllık satışlarda en çok satış yapan arabalar, sadece VW markalı (*Passat, Jetta, Golf, Polo, Tiguan* vs.) arabalardır. VW grubuna dâhil olan VW, Audi, SEAT ve Skoda markalarını birlikte değerlendirdiğimizde Türkiye’deki satış hacminin ne kadar yüksek olduğu daha iyi anlaşılacaktır. VW grubunun emisyon hilekârlığının yapıldığı motorlar tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de satılan arabalarda da kullanılmıştır. Böylesi bir hilekârlık olduğunda Türk haksız rekabet, tüketici ve çevre hukukunda bazı müeyyideler bulunmaktadır. Piyasaya sürülen bu arabaların teknik standartlara uygun olmamaları ile bu durumu VW grubunun gizlemiş olması haksız rekabete yol açacaktır. Böyle bir durumda haksız rekabetten kaynaklanan davalar ile tazminat talepleri söz konusu olabilecektir.

VW grubunun dizel arabaları ayıplı maldır. Ayıplı olan bu arabalara ilişkin satış sözleşmelerinin tarafları dikkate alındığında ya borçlar hukuku ya da tüketici hukuku açısından bazı hukuki sonuçlar ortaya çıkacaktır. Araba satışlarının taraflarından biri tüketici olmadığında Borçlar Kanunu m. 219 vd. hükümleri; arabayı satın alan kişi tüketici olduğunda ise eski veya yeni Tüketici Kanunundaki hükümler uygulama alanı bulacaktır. 28 Mayıs 2013 tarihinden önceki VW grubu araba satış sözleşmelerinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda 4077 s. Tüketici Kanunu hükümleri; daha sonraki tarihli satış sözleşmelerinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda ise 6502 s. Tüketici Kanunu hükümleri uygulanacaktır.

VW grubu dizel arabaların ayıplı bir mal olduğu tartışmasız olduğundan Türk tüketici hukuku açısından tüketiciye tanımış olan seçimlik haklar gündeme gelecektir. Bunlar; bedel iadesi, bedel indirimi, ücretsiz onarım veya malın ayıpsız misli ile değiştirilmesidir. Bu hakların kullanılmasında içtihatla geliştirilmiş olan başta MK m. 2'deki dürüstlük kuralı ve 6502 s. Kanun ile getirilmiş olan kanuni sınırlamalar içinde kalmak şartıyla tüketici kendisine tanıyan dört seçimlik haktan istediği birini kendi iradesiyle tercih edebilecektir.

VW grubunun hilesi sebebiyle Türk borçlar hukukundan veya tüketici hukukunda kaynaklanan haklar kullanılırken VW tarafından zamanaşımı itirazı da ileri sürülemez.

Tüketici hukuku açısından ayrıca 6502 s. Tüketici Kanunu m. 74 hükümündeki şartlar altında Bakanlık, tüketiciler veya tüketici örgütlerinin dava yoluyla bu arabaların satışının durdurulması dâhil bazı talepleri ileri sürülebilir.

Bunların dışında dizel arabalardaki emisyon hilekârlığından dolayı Türk çevre hukuku ve diğer teknik düzenlemeler açısından VW grubunun hukuki ve cezai sorumluluğu vardır. Öncelikle ilgili yönetmelikle belirlenen emisyon standartlarına uyulmadığı takdirde 2008-2015 yılları arasında üretilmiş VW grubu dizel arabaların satışı mümkün olmadığı gibi trafikteki arabaların trafikten men'i dahi mümkündür. Ayrıca 2015 ve daha eski model dizel VW grubu arabaların imalatçısı olan şirketler tarafından geri çağırılması da zorunludur. 2016 ve sonrası yeni model arabalardaki emisyon değerleri tarafsız kurumlarca test edilip gerçeğin açıklığa kavuşturulması gerekmektedir. Ayrıca satışı yapılmış VW grubu dizel arabaların sahipleri olan gerçek veya tüzel kişiler de egzoz emisyonlarının yüksek çıkması sebebiyle idari para cezalarına muhatap olabileceklerdir.

KAYNAKÇA

Beck'scher Online-Kommentar (BeckOK) BGB / Hubert Schmidt (2015, Hrsg: Bamberger/Roth), BGB § 323 Rn. 39-40, (<https://beck-online.beck.de>, erişim: 08.09.2016).

Christian Wolf / Sonja Lange, "Wie neu ist das neue Kapitalanlage-Musterverfahrensgesetz?", NJW, 2012, s. 3751-3756.

Emel Hanağası, Davada Menfaat, Ankara, 2009.

Füsun Nomer Ertan, Haksız Rekabet Hukuku, İstanbul, 2016.

Gökçen Turan, "Türk Hukukunda İzahnameden Doğan Hukuki Sorumluluğun Esasları", Gazi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. XX, Sayı 1, 2016, s. 191-231.

Hamdi Pınar, Das Recht der Werbung in der Türkei im Vergleich zum deutschen und europäischen Recht, Frankfurt am Main, 2003.

Hamdi Pınar, "Elektrik Satışları Üzerinden Alınan %2'lik TRT Payının Hesaplanmasının Hukuki Yönden Değerlendirilmesi", Doç. Dr. Haluk Konuralp'a Armağan, C. III, Ankara, 2009, s. 773-793.

Hamdi Pınar, "Reklam ve Satış Yöntemlerine İlişkin Haksız Rekabet Hâlleri", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.18, Sayı.2, Özel Sayı 2012 (Baskı 2013), s. 129-156.

Hamdi Pınar, "Rekabet Hukuku ile Haksız Rekabet Hukuku İlişkisi", Rekabet Dergisi, C. 15, 2014, s. 59-87.

Heinz-Dieter Assmann in: Assmann / Schütze, Handbuch des Kapitalanlagerechts, § 1 Kapitalanlagerecht im Regelungsgefüge des Kapitalmarkt- und Finanzmarktrechts, 4. Aufl., München, 2015, Rn. 131 (beckonline).

İ. Yılmaz Aslan, Tüketici Hukuku, 3.B., Bursa, 2006.

İbrahim Gül, ABD ve Türk Hukukunda Medeni Ceza, Ankara, 2015.

İlhan Kara, Tüketici Hukuku, Ankara 2015.

İpek Yücer Aktürk, "Tüzel Kişi Tacirin Tüketici Sıfatı", Gazi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. XX, Sayı 2, 2016, s. 103-128.

Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch (MüKoBGB) / Wolfgang Ernst (2016, Hrsg: Säcker/Rixecker/Oetker/Limperg), BGB § 323 Rn. 246-254 (<https://beck-online.beck.de>, erişim: 08.09.2016).

Osman Isfen, "Mehr Schein als Sein – die VW-Abgasaffäre aus strafrechtlicher Sicht", JA, 2016, s. 1-6.

Ramazan Arslan / Ejder Yılmaz / Sema Taşpınar Ayvaz, Medeni Usul Hukuku, Ankara, 2016.

Steven RH Barrett / Raymond L. Speth / Sebastian D. Eastham / Irene C. Dedoussi / Akshay Ashok / Robert Malina / David W.Keith, "Impact of the Volkswagen emissions control defeat device on US public health", in: Environmental Research Letters. Band 10, 2015, doi:10.1088/1748-9326/10/11/114005; (<http://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/10/11/114005/pdf>, erişim: 15.08.2016).

GAZETE VE DERGİ HABER VE MAKALELERİ İLE DİĞER RAPORLAR

ADAC: Mitteilungen der Juristischen Zentrale - VW-Abgasskandal – Weitere Entscheidungen Nr. 42/2016, (https://www.adac.de/sp/rechtsservice/_mmm/pdf/2016-53-VW-Abgasskandal-Weiter-Entscheidungen_263126.pdf, erişim: 07.09.2016).

ADAC: Rechtsprechungsübersicht – VW-Abgasskandal zu Fahrzeugen mit EA 189-Motoren (Stand: 14. Oktober 2016) (https://www.adac.de/_mmm/pdf/VW%20Abgasskandal_ADAC-Rechtsprechungs%C3%BCbersicht-zu%20EA%20189-Motoren_si_14_10_16_274179.pdf, erişim: 15.10.2016).

Antje Blinda, "Test mit Überraschung: So kamen die US-Behörden VW auf die Spur", in: Spiegel Online. 21.September 2015 (<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/volkswagen-skandal-wie-die-us-behoerden-vw-auf-die-spur-kamen-a-1053972.html>, erişim: 15.08.2016).

BBC News, VW reaches US deal in emissions scandal, 21 April 2016 (<http://www.bbc.com/news/business-36103903>, erişim: 15.08.2016).

Der Tagesspiegel (31. Oktober 2015): Volkswagen erklärt Verjährungsverzicht im Abgas-Skandal / Bremer Verbraucheranwälte erreichen erstes Einlenken des Autoherstellers gegenüber betroffenen Kunden / Weitergehende Rechtsfolgen noch unklar, (<http://www.tagesspiegel.de/advertorials/ots/kwag-kanzlei-fuer-wirtschafts-und-anlagerecht-ahrens-und-gieschen-volkswagen-erklaert-verjaehrungsverzicht-im-abgas-skandal-bremer-verbraucheranaelte-erreichen-erstes-einlenken-des-autoherstellers-gegenueber-betroffenen-kunden-weitergehende-rechtsfolgen-noch-unklar/12523766.html>, erişim: 18.09.2016).

EPA, California Notify Volkswagen of Clean Air Act Violations / Carmaker allegedly used software that circumvents emissions testing for certain air pollutants (<https://yosemite.epa.gov/opa/admpress.nsf/a883dc3da7094f97852572a00065d7d8/dfc8e33b5ab162b985257ec40057813b!OpenDocument>, erişim: 16.08.2015).

Focus Dergisi (07.08.2016): VW-Skandal im News-TickerSchummel-Software bei Audi: Abgasreinigung schaltet sich nach 22 Minuten ab (http://www.focus.de/finanzen/boerse/vw-skandal-im-news-ticker-schummel-software-bei-audi-abgasreinigung-schaltet-sich-nach-22-minuten-ab_id_5799185.html, erişim: 15.08.2016).

Focus Dergisi (22.09.2015): Manipulationssoftware in 11 Millionen Autos weltweit im Einsatz, (http://www.focus.de/finanzen/news/vw-konzern-raeumt-ein-manipulationssoftware-in-11-millionen-autos-weltweit-im-einsatz_id_4964048.html, erişim: 15.08.2016).

Focus Dergisi (28.09.2015), (http://www.focus.de/finanzen/boerse/volkswagen-abgas-skandal-moegliche-milliardenkosten-auf-vw-rollt-eine-welle-von-sammelklagen-zu_id_4968824.html, erişim: 15.08.2016).

FTC Charges Volkswagen Deceived Consumers with Its “Clean Diesel” Campaign, (<https://www.ftc.gov/news-events/press-releases/2016/03/ftc-charges-volkswagen-deceived-consumers-its-clean-diesel>, erişim: 17.08.2016).

FTC tarafından hazırlanan dilekçenin tam metni için bkz. https://www.ftc.gov/system/files/documents/cases/160329volkswagen_cmpt.pdf, erişim: 17.08.2016).

Geulen & Klinger Rechtsanwälte: “Rechtsgutachten zu Verbrauchersprüchen infolge manipulierter Schadstoffwerte bei Personenkraftwagen”, Verbraucherzentrale Bundesverband, 28. Oktober 2015, (<http://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/Rechtsgutachten-VW-manipulierte-Schadstoffwerte-KFZ-Oktober-2015.pdf>, erişim: 19.08.2016).

Gregor Hackmack, “Volkswagen-Betrug führte zu 59 vorzeitigen Todesfällen”, in: Deutsches Ärzteblatt.29. September 2015, (<http://www.aerzteblatt.de/nachrichten/64617>, erişim: 15.08.2016).

Martin Dowideit / Christian Schnell, “Habe ich einen VW-Schummelmotor?” in: Handelsblatt, 22. September 2015 (<http://www.handelsblatt.com/finanzen/steuern-recht/recht/volkswagen-und-der-ea-189-habe-ich-einen-vw-schummelmotor/12353294.html>, erişim: 15.08.2016).

Neue Zürcher Zeitung (29.07.2016): Weitere Millionen-Strafe für Volkswagen im Abgas-Skandal, (<http://www.nzz.ch/wirtschaft/unternehmen/us-gliedstaat-washington-weitere-millionen-strafe-fuer-volkswagen-im-abgas-skandal-ld.108212>, erişim: 17.08.2016).

Nikolaus Doll, “Abgasaffäre: Volkswagen muss 2.460.876 Fahrzeuge umrüsten”, in: Welt Online. 30. November 2015 (<http://www.welt.de/wirtschaft/article149420324/Volkswagen-muss-2-460-876-Fahrzeuge-umruesten.html>, erişim: 16.08.2016).

Rainer Hank / Georg Meck, “Ein VW-Techniker hat schon 2011 gewarnt”, in: FAZ.net. 26. September 2015 (<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/vw-abgasskandal/im-vw-dieseltgate-gab-es-schon-2011-eine-warnung-13825485.html>, erişim: 15.08.2016).

Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK, 5. Januar 2016: Verbraucherzentralen fordern Kunden-Gruppenklagen, <https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2Freddok%2Fbecklink%2F2002054.htm&pos=1&hlwords=on>, erişim: 18.08.2016).

Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK, 15. März 2016: Abgas-Skandal: Großinvestoren reichen Milliardenklage gegen VW ein, <https://beck-online.beck.de/Print/CurrentMagazine?vpath=bibdata%5Creddok%5Cbecklink%5C2002723.htm&hlwords=on&printdialogmode=CurrentDoc&x=41&y=5>, erişim: 22.09.2016).

Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK, 27. März 2016: Abgas-Skandal: Großinvestoren reichen Milliardenklage gegen VW ein, (<https://beck-online.beck.de/Print/CurrentMagazine?vpath=bibdata%5Creddok%5Cbecklink%5C2002723.htm&hlwords=on&printdialogmode=CurrentDoc&x=41&y=5>), erişim: 22.09.2016).

Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK, 27. Juli 2016: US-Gericht genehmigt Milliarden-Vergleich im VW-Dieselskandal, (<https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2Freddok%2Fbecklink%2F2003972.htm&pos=1&hlwords=on>), erişim: 17.08.2016).

Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK, 02. August 2016: Bayern will VW wegen Diesel-Skandal verklagen, <https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2Freddok%2Fbecklink%2F2004025.htm&pos=7&hlwords=on>, erişim: 28.09.2016).

Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK, 12. September 2016: Erster VW-Ingenieur gesteht Abgas-Betrug, (<https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2Freddok%2Fbecklink%2F2004344.htm&pos=1&hlwords=on>), erişim: 28.09.2016).

Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK, 21. September 2015: Volkswagen räumt Manipulationen von Abgastests in den USA ein, (<https://beck-online.beck.de/Treffer/120/Dokument?vpath=bibdata%2Freddok%2Fbecklink%2F2001124.htm&hlwords=on>), erişim: 16.08.2016).

Spiegel Online (02.08.2016): Dieselskandal: Bayern will VW verklagen, (<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/dieselskandal-bayern-will-volkswagen-verklagen-a-1105802.html>), erişim: 22.09.2016).

Spiegel Online (02.08.2016): Dieselafläre: Südkorea stoppt Verkauf von fast allen Volkswagen-Modellen, (<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/volkswagen-suedkorea-stoppt-verkauf-von-fast-allen-modellen-a-1105750.html#ref=recom-plista>), erişim: 23.09.2016).

Spiegel Online (15.08.2016): Audi soll 25.000 Autos zurückkaufen <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/audi-soll-25-000-autos-wegen-abgasskandal-zurueckkaufen-a-1117768.html>, erişim: 21.10.2016).

Spiegel Online (15.08.2016): Abgasskandal: Weitere 460.000 VW-Fahrer können ihre Autos nachrüsten lassen, (<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/vw-skandal-polo-und-seat-ibiza-sollen-jetzt-nachgeruestet-werden-a-1107634.html>), erişim: 15.08.2016).

Spiegel Online (05.09.2016): Deutschland verliert die Lust auf Diesel, (<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/diesel-deutschland-verliert-die-lust-am-selbstzuender-a-1109253.html>), erişim: 03.09.2016).

Spiegel Online (22.09.2016): VW will alle Dieselaautos bis Herbst 2017 umrüsten, <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/abgasskandal-vw-will-alle-betroffenen-diesel-bis-herbst-2017-umruesten-a-1113389.html>, erişim: 22.09.2016).

Spiegel Online (01.10.2016): Abgasskandal: Kanzleramt streicht Hinweis auf Rechte von VW-Kunden, (<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/volkswagen-kanzleramt-streicht-hinweis-auf-rechte-von-vw-kunden-a-1114763.html>, erişim: 01.10.2016).

Spiegel Online (03.10.2016): VW-Verkäufe brechen weiter ein, <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/vw-verkaeufe-in-den-usa-brechen-weiter-ein-a-1115008.html>, erişim: 03.10.2016).

Spiegel Online (07.10.2016): EU-Kommission plant Verfahren gegen Deutschland, <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/vw-skandal-eu-kommission-plant-vertragsverletzungsverfahren-a-1115546.html>, erişim: 07.10.2016).

Süddeutsche Zeitung (29.09.2015): Auch Skoda und Seat betroffen, (<http://www.sueddeutsche.de/auto/vw-abgas-skandal-auch-skoda-und-seat-betroffen-1.2662796>, erişim: 15.08.2016).

Süddeutsche Zeitung (26.10.2016): VW darf Diesel-Vergleich in den USA abschließen, <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/abgas-skandal-vw-darf-diesel-vergleich-in-den-usa-abschliessen-1.3222459>, erişim: 26.10.2016).

Tages Anzeiger (15.10.2015): Machte VW irreführende Werbung? (<http://www.tagesanzeiger.ch/wirtschaft/unternehmen-und-konjunktur/Machte-VW-irrefuehrende-Werbung/story/21748786>, erişim: 17.08.2016).

United States Files Complaint Against Volkswagen, Audi and Porsche for Alleged Clean Air Act Violations (<https://www.justice.gov/opa/pr/united-states-files-complaint-against-volkswagen-audi-and-porsche-alleged-clean-air-act>, erişim: 16.08.2016).

Wirtschaftswoche: US-Behörde untersucht mögliche Vertuschung von Sicherheitsmängeln, in: Wirtschaftswoche, (<http://www.wiwo.de/unternehmen/auto/vw-us-behoerde-untersucht-moegliche-vertuschung-von-sicherheitsmaengeln/12534940.html>, erişim: 17.08.2016).

Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages: Manipulation von Emissionskontrollsystemen durch Autohersteller: Mögliche zivil- und strafrechtliche Implikationen, 15. Oktober 2015, (<https://www.bundestag.de/blob/405432/c61725826babe5c65ae39282800168ef/wd-7-184-15-pdf-data.pdf>, erişim: 18.08.2016).