

Etisk Analys:

Tändningsskandal på GM



Figur 1: Ett av Offrens bil som var en viktig del av bevisningen i hennes föräldrars stämning mot General Motors.

Group F

Aleksej Lindberg	aleli210
Alexander Herzog	alehe578
Kaspar Riviera	kasei438
Saleh Salim	salsa083
Truls Gripenstam	truqr925
Vilgot Åström	vilas284

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	2
1.1 Syfte och frågeställning	3

2. Beskrivande del.....	3
2.1 Case bakgrund	3
2.2 Teorier och Tolkningar av Case	4
2.2.1 Utilitarism.....	4
2.2.2 Egoism.....	5
2.2.3 Deontologi.....	5
2.2.4 ASMEs etiska kod.....	6
3. Analys	6
3.1 Utilitarism.....	6
3.2 Egoism	7
3.3 Deontologi	7
3.4 Asmes etiska kod.....	8
3.5 Jämförelse mellan teorier.....	9
4. Slutsatser	10
Referenser.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.

1. Inledning

2014 återkallade General Motors (GM) över 30 miljoner bilar efter att det uppdagats att bilarna hade försetts med tändningslås som kunde slå av vid minimal belastning under körning och därför avaktivera en rad säkerhetskritiska system i bilen, som exempelvis

airbags. Efterföljande rapportering har visat att GM var medvetna om problemen med tändningarna så tidigt som 2001 men att en tystnadskultur på företaget och en ekonomisk prioritering gjort att man valt att inte agera.

Interna uppskattningar bedömde att kostanden för att byta ut tändningarna skulle landa på 57 cent (US dollar) per enhet vilket är en miniskyl utgift jämfört med de miljarder dollar GM har fått betala i olika böter och skadestånd till anhöriga till de 124 människor som dog som konsekvens av GMs tändningar, för att inte tala om förlusten av prestige som har gjort det svårare för GM att sälja bilar (Chung & Shepardson, 2017) (Elmer, 2014) (Valukas, 2014). Det är en påminnelse om vikten av att företag integrerar etiska och samhällsansvariga perspektiv i sina beslut, även när de konfronteras med ekonomiska utmaningar. Fallet visar konsekvenserna av långsamt agerande och tystnad från tekniskt kunniga medarbetare som valt att inte offentliggöra bristerna i GM:s bilar och de finansiella avvägningar som görs i styrelserum när det kommer till att leverera produkter som utsätter konsumenter för risker.

1.1 Syfte och frågeställning

I denna rapport kommer fallet att utforskas ur ingenjörens perspektiv med avseende på beslutet att tysta problemen och att inte åtgärda dem på bilarna. Rapporten kommer att analysera följande frågeställning:

- Vilket ansvar har en ingenjör som är medveten om farliga eller felaktiga produkter att offentliggöra bristerna?

Genom att analysera detta scenario kan vi belysa de komplexa frågorna kring ingenjörens roll och ansvar när det gäller produktsäkerhet och öppenhet gentemot kunder och allmänheten. Denna undersökning kan ge insikter som är relevanta inte bara för ingenjörer inom bilindustrin utan även för andra tekniska områden där säkerhet och konsumentförtroende är av yttersta vikt.

2. Beskrivande del

I detta kapitel beskrivs caset på GM i djupare detalj tillsammans med inhämtade etiska resonemang och teorier som används i analysen.

2.1 Case bakgrund

Den interna rapport som skapats på GM för att reda ut hur tändningsskandalen kunde ske fastställer att problem med designen av tändningslåset upptäcktes redan 2001. Det upptäcktes att lägesspärren som ska förhindra att nyckeln vrids från en position till en annan i tändningen uppvisade oförutsägbara egenskaper och lätt kunde slå om mellan lägen. GM utvärderade detta fel och bestämde att det oberäkneliga beteendet var en konsekvens av de lågkvalitativa verktyg som användes i tidiga produktionsserier och att problemen skulle gå över efter att verktyg för serieproduktion användes (Valukas, 2014, s. 42).

Parallellt med detta observerades att säkerhetssystem som ABS, airbags och servostyrning slutade fungera när tändningen inte var slagen till ”kör”, detta noterades av ingenjörer på GM och beskrevs i ett internt dokument, i vilket man även kopplade problemet till tändningens tendens att byta läge. Detta beskrevs i interna dokument som ”icke säkerhetsrelaterat” (Valukas, 2014, s. 43). I september 2001 påbörjades komponenttester av tändningslås som levererats av underleverantörer, av 12 levererade lås blev endast två godkända. Övriga prototyper klarade inte av de specificerade kraven. Kommunikation mellan underleverantören och testingenjörer på GM visar att detta kommunicerades till underleverantören i ospecifika termer.

Enligt den interna rapporten avsåg kommunikationen elektriska fel med låsen, men det har ej kunnat verifieras (Valukas, 2014, s. 43). I februari 2002 visade mekaniska valideringar av tändningslåset att serieproducerade tändningar konsekvent inte uppnådde de tekniska krav som ställts på momentet som ska krävas för att vrida på nyckeln i låset. Dessa tester resulterade i en överläggning mellan flera ingenjörer från flera bolag där beslutet togs att använda låsen som inte nådde upp till kraven eftersom en ny design hade ställt nya krav på kringliggande delar (Valukas, 2014, ss. 44-48).

Denna bakgrund visar att många ingenjörer i ett tydligt skede visste om bristerna i produkten men att man av praktiska skäl valde att gå vidare i processen ändå. Undersökningar fastslog senare att huvudorsaken till att ingenjörer systematiskt inte gjorde mer för att rätta till felet var en kultur som motverkade autonoma beslut. Trots att GM hade en väl etablerad etik-policy som många ingenjörer följde för att rapportera problem prioriterade högre beslutsfattare kortsiktiga vinster (Valukas, 2014).

2.2 Teorier och Tolkningar av Case

För att skapa förståelse för sättet som anställda på GM har agerat på och för att kontrastera det mot hur man borde ha agerat kommer i detta kapitel olika metoder att beskrivas, parallellt kommer utförda tolkningar av caset genom de olika metoderna att beskrivas.

2.2.1 Utilitarism

Klassisk utilitarism menar att en handling endast kan värderas genom att analysera dess konsekvenser. Konsekvenser kvantifieras genom skapad lycka eller olycka, ju mer lycka som

skapas, desto bättre var en handling utfall vilket medför att handlingen var god. Det klassiska utilitära synsättet värderar alla människors lycka eller olycka lika högt (Rachels, 2003, s. 102). Begreppet utilitarism bör enligt andra filosofer nyanseras något eftersom det kan ifrågasättas om lycka i sig är en tillräcklig indikator av om en handling är god eller ond. Den klassiska utilitarismen skulle exempelvis inte fördöma att man talar illa om en vän, förutsatt att vännen inte tar del av vad som sagts.

För att nyansera utilitarismen har det då föreslagits att utöver lycka introducera tre andra konstant goda värden: nöje, vänskap och estetiskt njutande. Om dessa påverkas positivt av en handling bör handlingen anses som god (Rachels, 2003, s. 104). Med ett utilitaristiskt perspektiv på GM-skandalen resonerar Rotich (Rotich, n.d.) att GM skulle kunna försvara sitt agerande genom att väga antalet kunder som upplevt nytta och lycka tack vare sina väl fungerande bilar mot olyckan som kunder som förolyckats av felaktiga produkter. För att detta resonemang ska vara giltigt förutsätter författaren att GM inte var medvetna om de felaktiga tändningarna. Om ingenjörer på GM däremot var medvetna om problemen med tändningarna menar Rotich (Rotich, n.d.) att man skulle kunna väga de positiva effekterna av att inte ha agerat (tidsbesparingar, kostnadsbesparingar etc.) mot lidandet som orsakats i form av tagna liv och skador och att ingenjörerna i detta fall inte framstår positivt.

2.2.2 Egoism

Psykologisk egoism är en teori som föreskriver att altruistiskt beteende inte existerar, utan att alla beslut som någonsin tagits är tagna i rent självintresse. Även beslut som på ytan verkar otroligt goda och orelaterade till en individ kan förkastas som själviska genom att peka ut att beslutet togs för att uppfattas som god (Rachels, 2003, ss. 62-64). Etisk egoism är en teori som menar till skillnad från den psykologiska egoismen att individen *ska* agera i eget intresse.

Etisk egoism skiljer sig även från psykologisk egoism i att teorin inte ska beskriva naturligt mänskligt beteende utan är en metod för hur man agerar etiskt (Rachels, 2003, s. 76). Skandalen på GM kan påvisa båda argument för psykologisk egoism och exempel på tillämpad etisk egoism. Porchetta (Porchetta, n.d.) argumenterar för att faktumet tekniska riktlinjer inte följdes för att spara pengar tyder på tillämpningar av egoism. Att stoppa produktionen och göra en kostsam förändring av produkten hade svärdat en ingenjör rykte om handlingen senare skulle uppfattas som överflödig. Exempel på psykologisk egoism syns senare i GM:S krishantering där högt uppsatta ledare inom GM väldigt högljutt ber om ursäkt för företagets agerande och generöst delar ut pengar och tillhandahåller resurser för drabbade familjer.

2.2.3 Deontologi

Det deontologiska perspektivet kontrasteras effektivt med det utilitära. Deontologin föreskriver att det är en handling, snarare än dess konsekvens som måste analyseras etiskt. Deontologi förutsätter därför att det finns en rad handlingar som är moraliskt oförsvarbara, exempelvis att ljuga eller att ta ett liv (Rachels, 2003, ss. 117-118, 130). Porchetta (Porchetta, n.d.) menar att en tillämpning av deontologiska principer inom GM hade kunnat förebygga att de feldesignade tändningslåsen någonsin installerades, men att kulturen på GM var låst till ett konsekvenstänk. Efter att skandalen uppdagades antog GM fort en etisk policy som är starkt inspirerad av deontologi som del av försöket att återbygga sitt rykte i bilbranschen.

2.2.4 ASMEs etiska kod

American Society of Mechanical Engineers (ASME) är den branschorganisation som ingenjörerna på GM med stor sannolikhet tillhörde. ASME har en etisk kod (ASME, 2021) som är väldigt fokuserad på hur en ingenjör ska uppföra sig och vem man ska associera sig med. Koden specificerar att ingenjören ska använda sitt kunnande för att öka mänskligt välmående, vara ärliga och opartiska och sträva mot att öka ingenjörsyrkets kompetens och prestige. Koden fastslår även en rad med regler som ingenjören ska följa, exempelvis:

1. Ingenjören ska värna om allmänhetens välmående, säkerhet och hälsa i utförandet av sina arbetsuppgifter.
2. Ingenjören ska endast utföra uppgifter på sitt kompetensområde.
3. Ingenjören ska endast uttala sig sanningsenligt, opartiskt och inom sitt kompetensområde i kontakt med allmänheten.

3. Analys

Vi tar en titt på alla teorier som är nämnde ovan och försöker förstå oss på vilken etisk teori som ingenjören ska förhålla sig till.

3.1 Utilitarism

Utilitarism är en etisk teori som fokuserar på konsekvenserna av handlingar för att bedöma deras moraliska värde. I fallet med General Motors (GM) skulle en utilitaristisk analys innebära att noggrant väga de potentiella negativa konsekvenserna av att inte åtgärda tändningsproblemet mot de möjliga fördelarna.

Det är uppenbart att de negativa konsekvenserna, inklusive dödsfall, skador, böter, skadestånd och förlust av rykte, betydligt överväger de potentiella fördelarna såsom kostnadsbesparingar. Ingenjörerna på GM borde ha reflekterat över dessa konsekvenser och agerat annorlunda.

Genom att inte ta itu med tändningsproblemet på lämpligt sätt satte de människors liv i fara och utsatte företaget för allvarliga ekonomiska och ryktesmässiga förluster.

Genom att prioritera kortsiktiga kostnadsbesparingar över att säkerställa kvalitet och säkerhet, försummade ingenjörerna på GM det moraliska imperativet att minimera skador och maximera fördelarna för alla berörda parter. Att åtgärda problemet från början, även om det initialt skulle ha varit kostsamt, skulle ha förebyggt de tragiska följderna av olyckor och förtroendekrisen som följde.

Att handla enligt utilitaristiska principer skulle ha inneburit att GM prioriterade det största möjliga välbefinnandet för alla berörda parter, vilket inkluderar deras kunder och allmänheten, över kortsiktiga ekonomiska vinster. På lång sikt skulle detta ha främjat både företagets moraliska integritet och dess långsiktiga framgång genom att bygga och behålla förtroendet hos konsumenterna.

3.2 Egoism

Ur ett egoistiskt perspektiv kan man argumentera för att ingenjörerna på General Motors (GM) agerade i sitt eget intresse genom att underlåta att rapportera tändningsproblemet för att undvika negativa konsekvenser för sina egna karriärer. Detta perspektiv reflekterar en kortfristig synvinkel där individerna försökte skydda sig själva från omedelbara konsekvenser såsom reprimander eller förlust av anseende inom företaget.

Emellertid visar historien tydligt att detta kortsiktiga självintresse ledde till betydande långsiktiga problem. Genom att ignorera eller bagatellisera problemet med tändningarna på lång sikt, bidrog ingenjörerna till en stor skandal som skadade GM:s rykte och förtroende hos allmänheten. Denna skandal inte bara hotade företagets framtid utan också potentiellt underminerade ingenjörernas egna karriärer inom industrin.

Det är viktigt att förstå att även ur ett egoistiskt perspektiv kan handlingar som förefaller gynnsamma på kort sikt resultera i allvarliga konsekvenser på lång sikt. Genom att prioritera omedelbara fördelar över långsiktiga hållbarhets principer riskerar individer att skada både sig själva och sina organisationer.

Följaktligen, även om det kan finnas incitament för individerna att agera i sitt eget intresse på kort sikt, är det avgörande att förstå och erkänna de långsiktiga konsekvenserna av sådana handlingar, inte bara för företaget utan även för individens egen framtid och yrkesmässiga rykte.

Att investera i etiska principer och långsiktig hållbarhet kan i slutändan vara den mest gynnsamma vägen för både individer och organisationer att uppnå verklig framgång och välbefinnande.

3.3 Deontologi

Deontologiska principer utgår från idén att vissa handlingar är intrinsiskt rätt eller fel, oberoende av deras konsekvenser. Det betyder att handlingar bedöms utifrån deras överensstämmelse med moraliska regler eller plikter, snarare än vilka konsekvenser de kan leda till. I fallet med GM (General Motors) och ingenjörerna finns det ett tydligt exempel på hur deontologiska principer kan tillämpas.

När det gäller bilindustrin, och särskilt säkerheten hos fordon, är det avgörande att ingenjörer och företag prioriterar konsumenternas säkerhet över andra hänsyn, såsom ekonomiska intressen eller företagets rykte. Om ingenjörerna upptäckte ett säkerhetsproblem i GM-bilar skulle de ha en moralisk skyldighet att agera för att lösa problemet och säkerställa att konsumenterna inte riskerar skada.

I detta sammanhang skulle deontologiska principer uppmana ingenjörerna att:

- Identifiera och erkänna det potentiella säkerhetsproblemet utan att försöka dölja det eller bortse från det för att undvika negativa konsekvenser för företaget.
- Ta ansvar för att åtgärda problemet genom att utveckla och implementera lämpliga lösningar, även om det innebär betydande kostnader eller andra utmaningar för företaget.
- Kommunicera öppet och ärligt med konsumenterna och allmänheten om säkerhetsproblemet och de åtgärder som vidtas för att adressera det, vilket främjar förtroendet och lojaliteten till företaget på lång sikt.

Genom att följa deontologiska principer skulle ingenjörerna inte bara ha uppfyllt sina moraliska skyldigheter gentemot konsumenterna utan också handlat i enlighet med höga etiska normer som främjar rättvisa, ärlighet och respekt för människors välbefinnande. Denna typ av ansvarsfullt beteende är avgörande inte bara för enskilda ingenjörer utan också för företagets övergripande moraliska rykte och sociala ansvar.

3.4 Asmes etiska kod

Om vi applicerar ASMEs riktlinjer på General Motors (GM)-fallet, blir det tydligt att det verkar som att ingenjörerna inte följde ASMEs etiska kod. Nedan är ytterligare kontext och förklaring:

- **Prioritera Allmänhetens Välmående, Säkerhet och Hälsa:**
ASMEs etiska kod uppmanar ingenjörer att prioritera allmänhetens välmående, säkerhet och hälsa över företagets ekonomiska intressen. I GM-fallet, om ingenjörerna var medvetna om ett säkerhetsproblem i fordonen, skulle de ha haft en etisk skyldighet att omedelbart vidta åtgärder för att skydda konsumenterna, även om det kunde påverka företagets ekonomiska ställning.

- **Handla inom Sitt Kompetensområde:**

Enligt ASMEs etiska kod bör ingenjörer handla inom sitt kompetensområde och inte överskrida gränserna för vad de är kvalificerade att göra. Om GM-ingenjörerna var medvetna om ett säkerhetsproblem som faller inom deras tekniska kompetens, skulle de ha varit skyldiga att ta ledning och agera för att lösa problemet.

- **Kommunicera Sanningsenligt och Opartiskt:**

Etiska riktlinjer uppmanar också till ärlig och opartisk kommunikation. Om GM-ingenjörerna var medvetna om ett säkerhetsproblem, skulle de ha varit skyldiga att informera företagsledningen och allmänheten på ett öppet och ärligt sätt, utan att försöka dölja eller förvränga informationen.

Om ingenjörerna inom GM inte följde ASMEs etiska kod, skulle detta innebära ett brott mot de etiska principerna som reglerar deras yrkesmässiga beteende. Det understryker vikten av att ingenjörer, särskilt inom branscher som påverkar allmänhetens säkerhet, håller sig till höga etiska standarder och prioriterar människors välmående framför företagsekonomiska intressen. Det kan också betona behovet av att förbättra interna system och kulturer inom organisationer för att främja etiskt ansvarstagande och rapportering av potentiella problem.

3.5 Jämförelse mellan teorier

I det här fallet med General Motors (GM) och dess tändningsproblem i bilarna, verkar deontologiska principer och ASME:s etiska kod vara särskilt relevanta och lämpliga att tillämpa.

Deontologi fokuserar på att bedöma handlingar utifrån moraliska regler eller plikter, oberoende av deras konsekvenser. Det betyder att handlingar bedöms utifrån huruvida de överensstämmer med etiska normer och principer. I fallet med GM skulle deontologi kräva att ingenjörerna prioriterar konsumenternas säkerhet och välbefinnande över företagets ekonomiska intressen och att de agerar i enlighet med professionella etiska normer.

ASME:s etiska kod, som är specifik för ingenjörsyrket, fastställer tydliga riktlinjer och regler för ingenjörers beteende och ansvar. Den betonar vikten av att prioritera allmänhetens säkerhet, vara ärlig och opartisk samt agera inom sitt kompetensområde. I fallet med GM skulle tillämpningen av ASME:s etiska kod uppmuntra ingenjörerna att handla för att åtgärda problemet och att kommunicera öppet och ärligt om säkerhetsfrågorna.

Genom att tillämpa deontologiska principer och ASME:s etiska kod skulle ingenjörerna ha en tydlig ram för att bedöma sina handlingar och ansvar gentemot konsumenterna och samhället. De skulle uppmuntras att agera i enlighet med höga etiska normer och prioritera människors säkerhet och välbefinnande över företagets ekonomiska intressen.

4. Slutsatser

Slutsatsen understryker vikten av att ingenjörer, liksom aktörer inom teknikindustrin generellt, är förpliktigade att prioritera allmänhetens säkerhet och välbefinnande framför kortsiktiga ekonomiska intressen. Genom att agera i enlighet med etiska principer och professionella standarder har de potentialen att främja långsiktig tillit och säkerhet i samhället.

Fallet med General Motors (GM) och dess tändningsproblem i bilarna belyser behovet av att integrera etiska perspektiv och samhällsansvar i beslutsprocesser inom teknikindustrin. Genom att prioritera säkerheten och välbefinnandet för konsumenterna kan företag undvika allvarliga konsekvenser, såsom förtroendeförlust, ekonomiska förluster och skadliga effekter på människors liv.

Det är av avgörande betydelse att företag och ingenjörer tar till sig lämpliga etiska riktlinjer och standarder, såsom deontologi och professionella etiska koder som ASME:s, för att säkerställa ansvarsfullt och hållbart beteende. Genom att göra detta kan de bidra till att bygga och bevara förtroendet för teknikindustrin och dess produkter och tjänster, vilket i slutändan gynnar både företag och samhället som helhet. Att integrera etik och samhällsansvar i beslutsprocesser blir en central del av att skapa en mer hållbar och ansvarsfull teknikindustri som tjänar både människor och samhälle på ett meningsfullt sätt.

5. Referenser

- ASME. (2021). *Society Policy - Ethics*. Hämtat från ASME: <https://www.asme.org/getmedia/3e165b2b-f7e7-4106-a772-5f0586d2268e/p-15-7-ethics.pdf>
- Chung, A., & Shepardson, D. (den 24 april 2017). *Supreme Court rejects GM bid to block ignition switch suits*. Hämtat från Reuters: <https://www.reuters.com/article/idUSKBN17Q1DT/>
- Elmer, S. (den 13 Mars 2014). *GM Had First Signs of Ignition Switch Issue in 20001*. Hämtat från AutoGuide: <https://www.autoguide.com/auto-news/2014/03/gm-first-signs-ignition-switch-issue-2001.html>
- Porchetta, J. (n.d.). *ETHICAL ANALYSIS OF GENERAL MOTORS IGNITION-SWITCH RECALL*. Hämtat från ResearchGate: https://www.researchgate.net/profile/Joseph-Porchetta/publication/279852504_Ethical_Analysis_of_General_Motors_Ignition-Switch_Recall/links/559c1efd08ae0035df240563/Ethical-Analysis-of-General-Motors-Ignition-Switch-Recall
- Rachels, J. (2003). *The Elements of Moral Philosophy 4th ed*. New York: McGraw-Hill.
- Rotich, N. (n.d.). *General Motors Ignition switch Recalls – 2014: A Perspective from Ethics of Technology*. Hämtat från ResearchGate: https://www.researchgate.net/profile/Nicolus-Rotich/publication/270553837_General_Motors_Ignition_switch_Recalls_-

[_2014_A_Perspective_from_Ethics_of_Technology/links/54ad04170cf23c69a2b86010/General-Motors-Ignition-switch-Recalls-2014-A-Perspective-from-E](https://www.aieg.com/wp-content/uploads/2014/08/Valukas-report-on-gm-redacted2.pdf)
Valukas, A. R. (2014). *REPORT TO BOARD OF DIRECTORS OF GENERAL MOTORS COMPANY REGARDING IGNITION SWITCH RECALLS*. Hämtat från Attorneys Information Exchange Group: <https://www.aieg.com/wp-content/uploads/2014/08/Valukas-report-on-gm-redacted2.pdf>