



Número: **5016040-82.2020.4.03.6100**

Classe: **AÇÃO CIVIL PÚBLICA CÍVEL**

Órgão julgador: **12ª Vara Cível Federal de São Paulo**

Última distribuição : **19/08/2020**

Valor da causa: **R\$ 30.000.000,00**

Assuntos: **Indenização por Dano Moral, Dano Ambiental, Meio Ambiente, Poluição**

Nível de Sigilo: **0 (Público)**

Justiça gratuita? **NÃO**

Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **NÃO**

| Partes  | Advogados   |
|---|---|
| MINISTERIO PUBLICO FEDERAL - PR/SP (AUTOR)                        |   |
| VOLKSWAGEN DO BRASIL INDUSTRIA DE VEICULOS AUTOMOTORES LTDA (REU) |   |
|   | SIMONE RODRIGUES ALVES ROCHA DE BARROS (ADVOGADO) |

| Outros participantes  |  |
|---|--|
| INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVAVEIS - IBAMA (TERCEIRO INTERESSADO) |  |
| Cetesb - Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (TERCEIRO INTERESSADO)                         |  |
| THOMAS BECHER (TERCEIRO INTERESSADO)  |  |

| Documentos |                     |  |                       |
|------------|---------------------|--|-----------------------|
| Id.        | Data da Assinatura  | Documento  | Tipo                  |
| 37142152   | 19/08/2020<br>13:08 | <a href="#">Petição inicial da ACP - Fraude Volkswagen</a> | Petição inicial - PDF |



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
**PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO**

**EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) JUIZ(A) FEDERAL DE UMA DAS VARAS  
FEDERAIS CÍVEIS DA SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE SÃO PAULO**

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, pelo Procurador da República que esta subscreve, no uso de suas atribuições constitucionais e legais, com fundamento no art. 129, incisos II e III da Constituição Federal, bem como nos dispositivos pertinentes da Lei nº 7.347/85 e Lei Complementar nº 75/93, lastreado nas informações reunidas nos autos do Inquérito Civil Público nº 1.34.001.007121/2015-23, vem propor a presente

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA**

em face da

**VOLKSWAGEN DO BRASIL INDUSTRIA DE VEICULOS  
AUTOMOTORES LTDA**, CNPJ é 59.104.422/0001-50, pessoa jurídica de direito privado, com sede na ESTRADA MARGINAL DA VIA ANCHIETA, número S/N, KM 23,5 ALA 17 DEMARCHI, SÃO BERNARDO DO CAMPO-SP, CEP: 09823901, que poderá ser citada na pessoa de seu administrador MARCELLUS PUIG, CPF nº 125.927.318-06, com endereço à RUA MARCOS LOPES 90 APTO 231, VILA NOVA CONCEIÇÃO / CEP: 04513080 / SÃO PAULO - SP.





**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
**PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO**

**1. INTROITO**

A presente ação civil pública é instaurada a partir de investigação iniciada com a publicação de notícia jornalística no ano de 2015, dando conta de que a empresa multinacional montadora de veículos automotivos “Volkswagen” estava sendo investigada nos Estados Unidos por um escândalo descoberto pela agência estadunidense de proteção ambiental (U.S. Environmental Protection Agency, EPA) envolvendo fraude em testes de emissões de poluentes de automóveis (fls. 4/7 e 75). **A Volkswagen admitiu ter equipado 11 milhões de veículos por todo o mundo com um software capaz de fraudar testes de emissões de poluentes**, razão pela qual passou a ser investigada também em outros países como Coreia do Sul, Alemanha e França (fls. 4/7). **O escândalo de repercussão mundial ficou conhecido como “dieselgate”**.

No Brasil, após investigação do IBAMA, acompanhada pelo inquérito civil de nº 1.34.001.007121/2015-23, que tramitou na Procuradoria da República em São Paulo, **restou comprovado que a Volkswagen praticou as fraudes do escândalo “dieselgate” também em território brasileiro, razão pela qual é ajuizada a presente ação civil pública, lastreada nos autos do mencionado procedimento.**

A fraude praticada pela Volkswagen no Brasil consistiu na instalação de um dispositivo fraudulento (software) em 17.057 (dezessete mil e cinquenta e sete) veículos “Amarok” a diesel, com o objetivo de burlar limites e exigências ambientais previstas na legislação. Tal dispositivo era capaz de otimizar os resultados de óxidos de nitrogênio (NOx) durante os testes laboratoriais durante a fase de homologação dos veículos. As unidades atingidas abrangem todo o lote dos veículos amarok ano/modelo 2011 e parte do lote de 2012 comercializados no país (fls. 17).

O item de ação indesejável instalado pela Volkswagen funciona da seguinte forma: ele é capaz de detectar quando o automóvel está sendo submetido a ensaios laboratoriais e, apenas durante os testes, otimiza o controle de emissões de poluentes, notadamente do óxido de nitrogênio. Entretanto, em condições normais de uso, os veículos emitem poluentes acima dos limites e exigências ambientais previstos nas normas que versam sobre o controle da poluição atmosférica (fls. 74).





**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

Segundo o IBAMA, “**os óxidos de nitrogênio** são uma mistura de gases compostos de nitrogênio e oxigênio. **São os principais poluentes da atmosfera**, sendo um precursor da chuva ácida, poluição fotoquímica e acúmulo de ozônio. A poluição por óxido de nitrogênio é emitida pelo escapamento de veículos automotores e pela queima de carvão, óleo, óleo diesel e gás natural. (...) O NO é um gás muito tóxico que reage com a pele e mucosas provocando lesões celulares. Quando inalado, ocorrem degenerações celulares e inflamações no sistema respiratório (DIAZ CONSUL, 2004). (...) Os óxidos de nitrogênio podem reagir com o vapor d’água e formar o ácido nítrico que juntamente com o ácido sulfúrico formado pela emissão de dióxido de enxofre no processo de queima, provocam o fenômeno da chuva ácida. (DIAZ CONSUL, 2004)” (fls. 292/293, relatório de fiscalização N7DUHON).

A instalação do dispositivo fez com que a Volkswagen conseguisse obter para os veículos amarok a diesel comercializados no Brasil (total das unidades de 2011 e parte das unidades de 2012), homologados durante a fase L4 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE), a **Licença Para Uso da Configuração de Veículo ou Motor (LCVM)**, emitida pela Coordenação de Controle de Resíduos e Emissões (COREM), órgão vinculado à Diretoria de Qualidade Ambiental do IBAMA. A LCVM é emitida para fins de controle da poluição do ar (capítulo V da Resolução CONAMA 16/86) e nos termos do art. 5º da Lei nº 8.723/93, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, “**Somente podem ser comercializados os modelos de veículos automotores que possuam a LCVM** — Licença para uso da Configuração de Veículos ou Motor, emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).”

**A prática da fraude no Brasil é incontroversa, já que além de ter sido constatada pela CETESB** (relatório de avaliação de emissão de poluentes de veículos amarok diesel, jan/17, 00063592/2020, fls. 354/397), **foi reconhecida pela própria Volkswagen ao IBAMA** (fls. 17 e fls. 4 do CD a fls. 51). Questionada pela autarquia federal acerca da ocorrência de produção ou comercialização de veículos no Brasil contendo algum item de ação indesejável, da mesma forma que havia ocorrido nos Estados Unidos, assim se manifestou a Volkswagen em documento assinado pelo seu departamento jurídico:





**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
**PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO**

**“Comunicamos que a matriz da Volkswagen, sediada na Alemanha, informou que exclusivamente o modelo Amarok, ano-modelo 2011 (totalmente) e 2012 (parcialmente), a diesel, comercializado no mercado brasileiro encontra-se afetado.**

**Os veículos acima citados contém um software que pode otimizar o resultados de óxidos de nitrogênio (NOx) durante os testes laboratoriais (em dinamômetro).**

(...)

**O software que otimiza as emissões de óxidos de nitrogênio durante os testes laboratoriais (em dinamômetro) encontra-se instalado e ativado apenas para as unidades do modelo Amarok relacionados com a fase “L4” do Proconve.**

(...)

**Esclarecemos, também, que foram comercializadas, no Brasil, 17.057 unidades da Amarok sob a vigência da fase “L4” do Proconve” (fls. 5/8 do CD a fls. 51).**

Em 10/11/2015, a empresa ré foi autuada administrativamente pelo IBAMA em R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), porém até o momento não pagou a multa imposta pelo auto de infração de nº 9082389 (fls. 15/16 e OFÍCIO Nº 27/2020/CIAM/GABIN, fls. 144).

A conduta praticada pela empresa Volkswagen é gravíssima, uma verdadeira mancha na história de décadas da empresa. E o vergonhoso ato ilícito praticado pela ré foi capaz de ludibriar autoridades por todo o mundo, incluindo as autoridades brasileiras, que foram induzidas a erro quando da emissão da Licença para uso da Configuração de Veículos ou Motor (LCVM) para os veículos amarok a diesel comercializados no Brasil (total das unidades de 2011 e parte das unidades de 2012). A empresa ré, gigante multinacional, atuou com extrema má-fé no território brasileiro.

E a instalação dos dispositivos fraudulentos visava burla à legislação ambiental, sendo capaz de ocultar das autoridades brasileiras a emissão de gases poluidores em quantidade superior à autorizada pelos normativos reguladores, sendo que a mera existência do dispositivo em 17.057 unidades de veículos comercializadas no Brasil já dá azo à indenização por dano moral coletivo. De qualquer forma, **segundo**





**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

**estimado pelo IBAMA e pela CETESB, no período de 2011 a 2016, a instalação de dispositivos fraudulentos em veículos amarok pela ré provocou a emissão de 2.737,2 toneladas de NOx além do permitido pela legislação ambiental (fls. 289/290, ofício N° 367/2020/DIPRO; relatório de avaliação de emissão de poluentes de veículos amarok diesel, jan/17, 00063592/2020, fls. 354/397; informação técnica 01/2017/ETHA CETESB, fls. 404/407).**

Perceba-se que o grave ato ilícito praticado pela empresa ré causou profunda lesão aos valores de toda a coletividade, constituindo-se em **dano moral coletivo** decorrente de dano ao meio ambiente (art. 1º, Lei 7.347/1985<sup>1</sup>). E a ré deve ser condenada a reparar tal dano à sociedade brasileira também para que seja desestimulada a repetir tais práticas, devendo a indenização a ser fixada pelo juízo ter verdadeira função punitiva<sup>2</sup>.

## **2. DA CAUSA DE PEDIR: DANO MORAL COLETIVO GERADO POR DANO AMBIENTAL**

Preliminarmente, esclarece o MPF que a empresa ré já foi condenada, pelo TJ/RJ, a pagar indenização por dano moral coletivo nos autos da ação coletiva de nº 0412318-20.2015.8.19.0001, movida pela ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE DEFESA DO CONSUMIDOR E TRABALHADOR - ABRADECONT, em razão da instalação do software fraudulento em veículos amarok comercializados no Brasil.

Todavia, não há litispendência entre a presente ação civil pública e a ação que tramitou no TJ/RJ, acima referida. Isso porque a indenização fixada pelo TJ/RJ foi determinada em razão de danos morais coletivos causados pela empresa ré a interesses individuais homogêneos de **consumidores**, lesados em razão da compra dos veículos automotores amarok 2011/2012. Confira-se a ementa do acórdão proferido:

---

<sup>1</sup> Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados: [\(Redação dada pela Lei nº 12.529, de 2011\)](#).

I - ao meio-ambiente;

<sup>2</sup> ANDRADE; Adriano, MASSON; Cleber e ANDRADE; Landolfo. *Interesses Difusos e Coletivos*. 7ª edição, Ed. Método, 2017, fls. 461.





**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

**“DIREITO DO CONSUMIDOR e PROCESSUAL CIVIL. Ação coletiva de consumo proposta por Associação de defesa dos direitos dos consumidores.** Demanda, cúmulo de pedidos fundados na responsabilidade civil do fornecedor ( Volkswagen do Brasil ). Fato principal, equipamento integrante dos veículos Amarok, a diesel, com motor TDI EZ 189, comercializados no Território Nacional entre 2011 e parte de 2012, num total de 17.057 unidades, software com propósito e potencialidade de fraudar a aferição quanto à emissão de NOx, óxido de nitrogênio, gás nocivo à saúde, contaminante atmosférico. Sentença de procedência, sufragando pedidos condenatórios de obrigação de fazer ( prestar informações claras, seguras e completas sobre as características do veículo em questão ), de reparação pecuniária pelos danos materiais, em R\$ 54.000,00 ( cinquenta e quatro mil reais ), individual, também moral, R\$ 10.000,00 ( dez mil reais ), per capita, **além de R\$ 1.000.000,00 ( um milhão de reais ), a título de dano moral coletivo.** (...) Ação coletiva, tendo como causa a responsabilidade civil da fornecedora, ora apelante. **Interesses individuais delimitados, coletivo de consumidores inseridos num mesmo contexto fático ( adquirentes do veículo Amarok, a diesel, com motor TDI EZ 189 ), nos anos de 2011 e parte de 2012, veículos postos no mercado de consumo brasileiro, contendo vício oculto, software, alhures e aqui, para desvirtuar, fraudar a aferição da emissão de NOx. (...)**”

(TJRJ, APELAÇÃO CÍVEL Nº 0412318-20.2015.8.19.0001, rel. DESEMBARGADOR ADOLPHO ANDRADE MELLO, j. 29/05/2019)

**A presente ação civil pública, por outro lado, possui causa de pedir diversa, a saber: o dano moral coletivo causado pela empresa ré em razão do dano ao meio ambiente,** direito fundamental difuso garantido no art. 225 da Constituição Federal, gerado pela instalação de dispositivo fraudulento em 17.057 unidades de veículo amarok no Brasil.

A doutrina identifica os requisitos atualmente exigidos pelo STJ para a configuração da responsabilização civil por dano moral coletivo<sup>3</sup>:

“1) **razoável significância do fato transgressor:** a agressão deve ser grave o suficiente para produzir alterações relevantes na ordem extrapatrimonial coletiva; e

<sup>3</sup> ANDRADE; Adriano, MASSON; Cleber e ANDRADE; Landolfo. *Interesses Difusos e Coletivos*. 7ª edição, Ed. Método, 2017, fls. 463.





**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

2) **repulsa social**: o fato agride o patrimônio coletivo deve ser de tal intensidade e extensão que implique na sensação de repulsa coletiva a ato intolerável”.

Ora, indubitável a presença de ambos os requisitos no caso concreto. Em primeiro lugar, a Volkswagen equipou milhares de veículos comercializados no Brasil com o software fraudulento: um total de 17.057 unidades. O órgão ambiental paulista e o da União estimaram que o ato ilícito resultou na **emissão de 2.737,2 toneladas de NOx além do permitido pela legislação ambiental** (fls. 289/290, ofício N° 367/2020/DIPRO; relatório de avaliação de emissão de poluentes de veículos amarrak diesel, jan/17, 00063592/2020, fls. 354/397; informação técnica 01/2017/ETHA CETESB, fls. 404/407).

Ademais, a fraude executada pela empresa ré teve repercussão **mundial**; foi um escândalo noticiado pelos principais veículos de mídia internacionais. Foi executada por empresa estrangeira que induziu a erro autoridades estatais, provocando grave dano ao meio ambiente, direito fundamental de todo brasileiro.

E a indenização por dano moral decorrente de dano causado ao meio ambiente é amplamente aceita pela jurisprudência, tendo em vista que a reparação ambiental deve ser feita pelo poluidor da forma mais ampla possível, nos termos do já decidido pelo Superior Tribunal de Justiça:

AMBIENTAL. DESMATAMENTO. CUMULAÇÃO DE OBRIGAÇÃO DE FAZER (REPARAÇÃO DA ÁREA DEGRADADA) E DE PAGAR QUANTIA CERTA (INDENIZAÇÃO). POSSIBILIDADE. INTERPRETAÇÃO DA NORMA AMBIENTAL.

(...)

**4. A reparação ambiental deve ser feita da forma mais completa possível**, de modo que a condenação a recuperar a área lesionada não exclui o dever de indenizar, sobretudo pelo dano que permanece entre a sua ocorrência e o pleno restabelecimento do meio ambiente afetado (= dano interino ou intermediário), **bem como pelo dano moral coletivo** e pelo dano residual (= degradação ambiental que subsiste, não obstante todos os esforços de restauração).

**5. A cumulação de obrigação de fazer, não fazer e pagar não configura bis in idem, porquanto a indenização não é para o dano especificamente já reparado, mas para os seus efeitos remanescentes, reflexos ou transitórios, com destaque para a privação temporária da fruição do bem de uso comum do povo, até sua efetiva e completa recomposição**, assim





**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
**PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO**

como o retorno ao patrimônio público dos benefícios econômicos ilegalmente auferidos.

(STJ, **REsp 1180078** / MG, rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, j. 02/12/2010)

PROCESSO CIVIL E AMBIENTAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. ORDEM URBANÍSTICA. LOTEAMENTO RURAL CLANDESTINO. ILEGALIDADES E IRREGULARIDADES DEMONSTRADAS. OMISSÃO DO PODER PÚBLICO MUNICIPAL. **DANO AO MEIO AMBIENTE CONFIGURADO. DANO MORAL COLETIVO.**

(...)

**5. No caso, o dano moral coletivo surge diretamente da ofensa ao direito ao meio ambiente equilibrado. Em determinadas hipóteses, reconhece-se que o dano moral decorre da simples violação do bem jurídico tutelado, sendo configurado pela ofensa aos valores da pessoa humana. Prescinde-se, no caso, da dor ou padecimento (que são consequência ou resultado da violação).** Nesse sentido: REsp 1.245.550/MG, Rel. Ministro Luis Felipe Salomão, Quarta Turma, DJe 16/04/2015.

(STJ, REsp 1410698 / MG, rel. Ministro HUMBERTO MARTINS, j. 23/06/2015)

### **3. DA FRAUDE E DO DANO MORAL COLETIVO PRATICADOS PELA RÉ VOLKSWAGEN**

O item de ação indesejável (um software) instalado pela Volkswagen nos veículos amarok modelos 2011 e parte das unidades de 2012 funciona da seguinte forma: ele detecta quando o automóvel está sendo submetido a ensaios laboratoriais e, apenas durante os testes, otimiza o controle de emissões de poluentes, notadamente do óxido de nitrogênio (NOx). Entretanto, em condições normais de uso, os veículos emitem poluentes acima dos limites e exigências ambientais previstos nas normas que versam sobre o controle da poluição atmosférica, a saber, Leis 9.605/98 e 8.723/93, Decreto 6.514/98 e Resoluções CONAMA 18/1986 e 230/1997 (fls. 74).

A instalação do dispositivo viola diretamente a Resolução CONAMA 230/97 que dispõe sobre a proibição do uso de equipamentos que possam reduzir, nos veículos automotores, a eficácia do controle de emissão de ruídos e de poluentes atmosféricos, que assim determina em seu artigo 1º:

**Art. 1º Definir como “itens de ação indesejável” quaisquer peças, componentes, dispositivos, sistemas, softwares, lubrificantes, aditivos, combustíveis e**





**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
**PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO**

procedimentos operacionais em desacordo com a homologação do veículo, que reduzam ou possam reduzir a eficácia do controle da emissão de ruído e de poluentes atmosféricos de veículos automotores, ou produzam variações acima dos padrões ou descontínuas destas emissões, em condições que possam ser esperadas durante a sua operação em uso normal.

(...)

**§2o Serão também considerados “itens de ação indesejável” os descritos no caput deste artigo que propiciem o reconhecimento dos procedimentos padronizados de ensaio e provoquem mudanças no comportamento do motor ou do veículo, especificamente nas condições do ciclo de ensaios, e que não ocorram da mesma maneira quando o veículo estiver em uso normal nas ruas.**

**A mera instalação de um software com tal funcionalidade já seria - e é - suficiente para caracterizar o dano moral coletivo causado pela ré à toda a população brasileira.** A Diretoria de Qualidade Ambiental do IBAMA e a CETESB constataram que “a otimização das emissões durante os testes laboratoriais foi determinante para a emissão da Licença para Uso de Configuração de Veículo ou Motor” (LCVM) e consequente autorização para comercialização de tais veículos no país (fls. 74/75).

Os veículos Amarok modelo 2011 e 2012 foram homologados durante a fase L-4 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE), que vigorou entre 1º de janeiro de 2007 e 1º de janeiro de 2009. O PROCONVE foi instituído pela Resolução CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986, em caráter nacional, com o objetivo de “*reduzir os níveis de emissão de poluentes por veículos automotores visando o atendimento aos Padrões de Qualidade do Ar, especialmente nos centros urbanos*” (art. 1º). Foi regulamentado pela Resolução CONAMA 315/2002, que prevê, em seu art. 7º, alínea e:

**Art. 7o Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2007, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos leves comerciais, com massa do veículo para ensaio maior que hum mil e setecentos kg (PROCONVE L-4):**

(...)

**e)óxidos de nitrogênio (NOx) para motores ciclo Diesel: 1,00 g/km;**





**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
**PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO**

Ocorre que, conforme constatado pelo IBAMA e pela CETESB (Companhia Ambiental do Estado de São Paulo), a instalação do software pela Volkswagen nos modelos de veículo 2011 (em sua totalidade) e 2012 (parcialmente) *“diminuía em média 0,26g/km a emissão dos óxidos de nitrogênio quando estes veículos eram submetidos aos ensaios de laboratório. Sem o uso deste dispositivo, os veículos teriam sido reprovados durante a homologação. (...) Se não fosse pela ação do dispositivo, as emissões de óxidos de nitrogênio superariam o limite regulamentado - em média, atingiriam 1,101 g/km - e, portanto, os veículos teriam sido reprovados nos testes”* (fls. 77).

Perceba-se que o dano moral coletivo já estaria configurado em razão da mera instalação de um software fraudulento em veículos comercializados no Brasil pela empresa ré, ou seja, a configuração do dano moral coletivo independe de efetiva poluição causada pela Volkswagen com a prática da fraude. E a instalação de softwares fraudulentos em 17.057 unidades do veículo Amarok, unidades 2011 e parte das unidades 2012 no Brasil, é **incontroversa**, admitida pela própria ré em documento datado de 22 de outubro de 2015 (fls. 17 e fls. 4 do CD a fls. 51). Questionada pela autarquia federal acerca da ocorrência de produção ou comercialização de veículos no Brasil contendo algum item de ação indesejável, assim se manifestou a Volkswagen em documento assinado pelo seu departamento jurídico:

**“Comunicamos que a matriz da Volkswagen, sediada na Alemanha, informou que exclusivamente o modelo Amarok, ano-modelo 2011 (totalmente) e 2012 (parcialmente), a diesel, comercializado no mercado brasileiro encontra-se afetado.**

**Os veículos acima citados contém um software que pode otimizar o resultados de óxidos de nitrogênio (NOx) durante os testes laboratoriais (em dinamômetro).**

(...)

**O software que otimiza as emissões de óxidos de nitrogênio durante os testes laboratoriais (em dinamômetro) encontra-se instalado e ativado apenas para as unidades do modelo Amarok relacionados com a fase “L4” do Proconve.**

(...)

**Esclarecemos, também, que foram comercializadas, no Brasil, 17.057**





**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

**unidades da Amarok sob a vigência da fase “L4” do Proconve”** (fls. 5/8 do CD a fls. 51).

Como exposto acima, a mera instalação de dispositivo fraudulento em **17.057 unidades de veículos amarok comercializados no Brasil, visando à burla de legislação ambiental com emissão de poluentes acima do permitido, já é mais que suficiente para a caracterização de dano moral coletivo como decorrência do dano ambiental provocado pela empresa ré.** Ou seja, a mera prática da fraude pela empresa ré, com vistas à burlar legislação ambiental, já caracteriza o dano moral coletivo, pois o ato ilícito foi praticado pela Volkswagen com a total ciência de que sua consequência seria potencialmente muito lesiva; do contrário, não haveria qualquer razão que justificasse a instalação do dispositivo instalado.

E o dano moral coletivo é passível de reconhecimento **inclusive in re ipsa** (ANDRADE, Adriano, MASSON, Clever e ANDRADE, Landolfo. *Interesses Difusos e Coletivos, ed. Metodo, 7ª edição, fls. 462*), como já decidido pelo Eg. Superior Tribunal de Justiça:

“ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. VIOLAÇÃO DO ART. 535 DO CPC. OMISSÃO INEXISTENTE. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DIREITO DO CONSUMIDOR. TELEFONIA. VENDA CASADA. SERVIÇO E APARELHO. OCORRÊNCIA. **DANO MORAL COLETIVO. CABIMENTO.** RECURSO ESPECIAL IMPROVIDO.

(...)

**8. O dano moral coletivo é a lesão na esfera moral de uma comunidade, isto é, a violação de direito transindividual de ordem coletiva, valores de uma sociedade atingidos do ponto de vista jurídico, de forma a envolver não apenas a dor psíquica, mas qualquer abalo negativo à moral da coletividade, pois o dano é, na verdade, apenas a consequência da lesão à esfera extrapatrimonial de uma pessoa.**

**9. Há vários julgados desta Corte Superior de Justiça no sentido do cabimento da condenação por danos morais coletivos em sede de ação civil pública.** Precedentes: EDcl no AgRg no AgRg no REsp 1440847/RJ, Rel. Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, SEGUNDA TURMA, julgado em 07/10/2014, DJe 15/10/2014, REsp 1269494/MG, Rel. Ministra ELIANA CALMON, SEGUNDA TURMA, julgado em 24/09/2013, DJe 01/10/2013; REsp 1367923/RJ, Rel. Ministro HUMBERTO MARTINS, SEGUNDA TURMA, julgado em 27/08/2013, DJe 06/09/2013; REsp 1197654/MG, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, julgado em 01/03/2011, DJe 08/03/2012.





**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
**PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO**

10. Esta Corte já se manifestou no sentido de que "não é qualquer atentado aos interesses dos consumidores que pode acarretar dano moral difuso, que dê ensanchas à responsabilidade civil. Ou seja, nem todo ato ilícito se revela como afronta aos valores de uma comunidade. Nessa medida, é preciso que o fato transgressor seja de razoável significância e desborde os limites da tolerabilidade. Ele deve ser grave o suficiente para produzir verdadeiros sofrimentos, intranquilidade social e alterações relevantes na ordem extrapatrimonial coletiva. (REsp 1.221.756/RJ, Rel. Min. MASSAMI UYEDA, DJe 10.02.2012)."

(STJ, REsp 1397870/MG, r. Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, j. 02/12/2014)

Há quase uma década existem 17.057 veículos amarok, movidos a diesel, circulando no Brasil, emitindo poluentes de óxidos de nitrogênio cerca de 31% a mais do que o permitido pela legislação ambiental (relatório de fiscalização N7DUHON, fls. 296). É mais do que certa, portanto, a ocorrência de dano ambiental, ainda que não seja possível precisar a quantidade de poluição provocada pelo ato ilícito da Volkswagen, tendo em vista que não se sabe qual o uso efetivo de cada veículo por cada um dos seus proprietários ao longo dos anos.

Porém, o IBAMA e a CETESB foram capazes, inclusive, de estimar a quantidade de poluição ambiental causada pela ré, no período de 2011 a 2016: **2.737,2 toneladas de NOx** (fls. 289/290, ofício N° 367/2020/DIPRO; relatório de avaliação de emissão de poluentes de veículos amarok diesel, jan/17, 00063592/2020, fls. 354/397; informação técnica 01/2017/ETHA CETESB, fls. 404/407). A metodologia utilizada pela CETESB considerou o valor de emissão de NOx de 1,101 g/km, correspondente ao valor obtido sem a otimização promovida pelo SOFTWARE, sendo que a intensidade de uso do veículo foi a média da quilometragem dos anos em análise (2011 a 2016), conforme item 3.1 da informação técnica.

O período de tempo foi assim delimitado, pois em 2017 a empresa ré deu início ao recall dos veículos amarok. Porém, após este período e até os dias de hoje certamente houve continuidade de emissão de poluentes acima dos limites impostos pela legislação. Isso porque o recall da empresa ré atendeu apenas 28,34% de toda a frota de 17.057 veículos amarok equipadas com o dispositivo fraudulento, porcentagem esta que corresponde a apenas 4.835 veículos (fls. 178/195, NOTA TÉCNICA N° 13/2020/COREM/CGQUA/DIQUA). Assim, ao menos 70% das unidades amarok 2011 e 2012 instaladas com o software fraudador continuam a emitir cerca de 31% a mais de óxidos de nitrogênio do que o permitido pela legislação ambiental.





**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
**PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO**

Mas não só. Sequer há certeza quanto à efetividade do recall executado pela Volkswagen, pois o IBAMA não aprovou a metodologia utilizada pela ré para atestar a efetividade de seu programa de recall. Em seu relatório final sobre o programa, a empresa ré encaminhou resultados de testes realizados somente em laboratório, mas não em condições reais de campo. Ocorre que o software fraudulento instalado pelo Volkswagen possui funcionalidade capaz justamente de identificar quanto o veículo está sendo submetidos a testes em laboratório. Ademais, os testes realizados pela empresa que subsidiaram a elaboração de relatório final do recall foram executados em apenas duas amostras de veículos “corrigidos”, dentro de um universo de 4.835 veículos submetidos ao recall (fls. 179, NOTA TÉCNICA Nº 13/2020/COREM/CGQUA/DIQUA).

Em resumo, a fraude praticada pela Volkswagen tem nefastas consequências até hoje suportadas pela sociedade brasileira, sendo que a empresa ré nem mesmo foi eficiente na correção da emissão de poluição ambiental gerada por sua própria conduta ilícita. É imperioso, portanto, que a ré seja condenada de forma rigorosa a indenizar a sociedade brasileira pelos danos morais coletivos por ela causados.

#### **4. DO PEDIDO**

Ante todo o exposto, por violação aos seguintes dispositivos:

- Art. 225, *caput* e § 3º da Constituição Federal;
- Arts. 2º, 6º, II, Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981;
- Art. 1º, § 2º, Resolução CONAMA 230/97;
- Art. 7º, alínea e, Resolução CONAMA 315/2002.

E com fulcro no artigo 14, § 1º da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, com base no princípio do poluidor pagador e da proteção constitucional do meio ambiente, o Ministério Público Federal requer seja a ré condenada a pagar indenização por danos morais coletivos no valor de **R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais)**, além de custas e demais despesas processuais, inclusive honorários advocatícios, cujo valor será revertido em favor do fundo previsto no art. 13 da Lei nº 7.347/85.





**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
**PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO**

Requer o MPF a citação da ré para, querendo, contestar a presente ação, com as advertências de praxe, inclusive quanto à confissão da matéria de fato, em caso de revelia.

Requer seja julgada totalmente procedente a presente ação civil pública.

Faz o MPF prova do alegado por meio da juntada aos autos do inquérito civil público de nº 1.34.001.007121/2015-23, sem prejuízo das demais provas que entender cabíveis no decorrer da ação.

Nos termos do art. 319, inciso VII, do Código de Processo Civil, informa o MPF que não há possibilidade de transação acerca das questões expostas nessa exordial, vez que as medidas ora requeridas são absolutamente necessárias e versam sobre direito indisponível.

Dá-se à causa o valor de R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais).

**São Paulo, 18 de agosto de 2020**

*Assinatura digital*

**MATHEUS BARALDI MAGNANI**  
**Procurador da República**

