



PODER JUDICIÁRIO

12ª Vara Cível Federal de São Paulo

Avenida Paulista, 1682, Bela Vista, São Paulo - SP - CEP: 01310-200

<https://www.trf3.jus.br/balcao-virtual>

AÇÃO CIVIL PÚBLICA CÍVEL (65) Nº 5016040-82.2020.4.03.6100

AUTOR: MINISTERIO PUBLICO FEDERAL - PR/SP

REU: VOLKSWAGEN DO BRASIL INDUSTRIA DE VEICULOS AUTOMOTORES LTDA

ADVOGADO do(a) REU: SIMONE RODRIGUES ALVES ROCHA DE BARROS - SP182603 ADVOGADO

do(a) REU: MARCELO ALEXANDRE LOPES - SP160896-A ADVOGADO do(a) REU: FABRIZIO DOS

SANTOS GARBIN - SP439352 ADVOGADO do(a) REU: KARINA GOLDBERG BRITTO - SP196284

ADVOGADO do(a) REU: MARCELO ROBERTO DE CARVALHO FERRO - SP181070-A ADVOGADO do(a)

REU: LEONARDO VIEIRA MARINS - RJ168281 ADVOGADO do(a) REU: PEDRO OTAVIO DE CASTRO

BOAVENTURA PACIFICO - SP389737

TERCEIRO INTERESSADO: INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS

NATURAIS RENOVAVEIS - IBAMA, CETESB - COMPANHIA DE TECNOLOGIA DE SANEAMENTO

AMBIENTAL, THOMAS BECHER

SENTENÇA

I – RELATÓRIO

Trata-se de ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público Federal em face de Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda., objetivando a condenação da ré ao pagamento de indenização por danos morais coletivos de natureza ambiental no valor de R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais), a ser revertido ao Fundo de Defesa de Direitos Difusos, previsto no art. 13 da Lei nº 7.347/85.

A ação foi instruída pelo Inquérito Civil Público nº 1.34.001.007121/2015-23 e tem como fato central a instalação, em 17.057 veículos Volkswagen Amarok a diesel (anos-modelo 2011, integralmente, e 2012, parcialmente), de um dispositivo eletrônico de software — denominado *defeat device* ou "item de ação indesejável" — capaz de detectar condições de ensaio laboratorial em dinamômetro e, somente nessas condições, otimizar temporariamente o controle de emissões de óxidos de nitrogênio (NOx), de modo a obter resultados artificialmente reduzidos nos testes de homologação.

Segundo a inicial, o dispositivo reduziria, em média, 0,26 g/km as emissões de NOx durante os ensaios, enquanto em condições normais de uso os veículos emitiriam cerca de 1,101 g/km, valor superior ao limite máximo de 1,00 g/km estabelecido pelo PROCONVE Fase L4. Em razão dessa diferença artificial, o IBAMA teria expedido as

Licenças para Uso da Configuração de Veículo ou Motor (LCVMs) com base em dados viciados, legitimando a comercialização de veículos em desconformidade com a legislação ambiental.

O MPF aponta que o IBAMA autuou administrativamente a ré em 10/11/2015 pelo Auto de Infração nº 9082389, com multa inicial de R\$ 50.000.000,00 (posteriormente convertida em obrigações de reparação, com valor consolidado de R\$ 46.066.348,47). Indica também que o recall promovido pela ré a partir de maio/abril de 2017, em atendimento à determinação do IBAMA, alcançou apenas parcela da frota afetada (cerca de 4.835 veículos, correspondentes a 28,34% do total), e que sua efetividade permanece questionada. Com base nos relatórios do IBAMA e da CETESB, estima-se que, no período de 2011 a 2016, os veículos afetados emitiram 2.737,2 toneladas de NOx acima do permitido.

Sustenta o autor que a conduta da ré viola a Resolução CONAMA nº 230/1997, que proíbe expressamente a instalação de "itens de ação indesejável" em veículos automotores, bem como os arts. 225 da Constituição Federal, 14, §1º, da Lei nº 6.938/81, e demais normas ambientais aplicáveis. Afirma que o dano moral coletivo ambiental é configurado *in re ipsa*, diante da relevância da conduta ilícita, do número de veículos afetados, da repercussão mundial do escândalo "Dieselgate" e da lesão ao direito difuso ao meio ambiente equilibrado.

Regularmente citada, a ré apresentou contestação (ID 39216547), arguindo preliminarmente litispendência parcial com a Ação Civil Pública ajuizada pelo Ministério Público do Estado de São Paulo (Processo nº 1096992-07.2017.8.26.0100) e requerendo a suspensão do feito. No mérito, negou a existência de dano ambiental efetivo, afirmando que os veículos Amarok comercializados no Brasil atenderam ao limite legal de 1,00 g/km de NOx, conforme laudo técnico elaborado pelo Instituto Mauá de Tecnologia (IMT), cujos testes laboratoriais e em pista (RDE) apresentaram valores médios de aproximadamente 0,88 g/km. Questionou as conclusões e a metodologia do laudo da CETESB, apontando supostas falhas estatísticas, amostras inadequadas e perfil de testes em pista não representativo do uso normal. Arguiu ainda a inadmissibilidade de dano moral coletivo sem demonstração de abalo psíquico coletivo identificável e a incompatibilidade do pedido com o ordenamento jurídico nacional no tocante ao caráter punitivo. Subsidiariamente, requereu a redução do quantum indenizatório.

O MPF apresentou réplica, reiterando suas teses e requerendo a intimação da CETESB e do IBAMA para se manifestarem sobre as alegações defensivas.

Realizou-se tentativa de conciliação em 28/09/2021, sem acordo. Em 03/05/2023, foi proferida decisão saneadora (ID 285794850), que deferiu a produção de prova pericial na modalidade de engenharia mecânica, nomeando inicialmente o perito Dr. Nilson Lopes Soares, e determinou a intimação da CETESB e do IBAMA para manifestação.

Nos autos, o IBAMA manifestou que os argumentos da contestação já haviam sido analisados no processo administrativo (Nota Técnica nº 13/2020/COREM/CGQUA/DIQUA), cujo resultado foi a conversão da multa no valor de R\$ 46.066.348,47. A CETESB reafirmou sua metodologia comparativa (grupo caso × grupo controle), sustentou a validade científica do estudo e concluiu que a alegação da ré, de que os veículos atenderiam aos limites mesmo sem o dispositivo, não se sustenta, porquanto o estudo demonstrou que, sem o software, as emissões excederiam os valores de homologação e o limite legal.

O laudo pericial judicial foi elaborado pelo Engenheiro Thomas Becher (CREA SP 5060461398) e juntado em 18/06/2025 (ID 371524186). O perito analisou extensamente os relatórios técnicos produzidos pelas partes (VWB, IPT, CETESB, UMICORE, IMT/Instituto Mauá e outros), concluindo que: **(i)** a instalação de software com funcionalidade de "item de ação indesejável" está confirmada pela própria declaração da VW ao IBAMA em 22/10/2015; **(ii)** os veículos Amarok de 120 kW (12.609 unidades, equivalentes a aproximadamente 74% da frota afetada) atenderam ao limite de 1,00 g/km conforme os testes analisados; **(iii)** os veículos Amarok de 90 kW (4.448 unidades, equivalentes a aproximadamente 26% da frota) não atenderam ao limite máximo, com emissão real estimada de 1,101 g/km; e **(iv)** a CETESB estimou diferença média de +0,26 g/km NOx entre os grupos "Caso" e "Controle", mas o perito ressaltou limitações estatísticas, notando que a CETESB utilizou apenas a LCVM 6633/I para os cálculos.

A ré formulou pedidos de esclarecimentos ao laudo pericial (ID 385077397) e apresentou pareceres do assistente técnico Ricardo Abreu Simões (ID 431681053), questionando especialmente o acréscimo de 0,26 g/km e sustentando que, ao excluir veículos PL6 da amostra, a diferença adequada seria de apenas 0,11 g/km — o que, aplicado às Amarok 90 kW, resultaria em 0,951 g/km, ainda abaixo do limite legal. O perito respondeu (ID 415230683), mantendo integralmente suas conclusões e explicando que o valor de 0,11 g/km não deve ser utilizado porque derivaria de testes em que o software opera exclusivamente em Modo 1, sem a transição para Modo 2.

A ré requereu a designação de audiência para acareação do perito (art. 477, §3º, CPC), pedido indeferido por decisão de 27/01/2026 (ID 545167844). Interposto agravo de instrumento (Processo nº 5003122-03.2026.4.03.0000), a Exma. Desembargadora Federal Relatora não conheceu do recurso (ID 557414044), por ausência de enquadramento no rol taxativo do art. 1.015 do CPC.

Encerrada a fase instrutória, as partes apresentaram memoriais (MPF, ID 548214178, em 04/02/2026) e alegações finais (ré, ID 559142076, em 24/02/2026), reiterando suas respectivas teses.

Vieram os autos conclusos para sentença.

É o relatório.

II – FUNDAMENTAÇÃO

1. Das Preliminares

A ré argui litispendência parcial e suspensão por prejudicialidade externa em relação à Ação Civil Pública nº 1096992-07.2017.8.26.0100, ajuizada pelo Ministério Público do Estado de São Paulo perante a 28ª Vara Cível do Foro Central da Comarca de São Paulo, e à ação movida pela ABRADCONT perante o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (Processo nº 0412318-20.2015.8.19.0001).

Sem embargo, a preliminar não prospera.

A uma, a alegação resta prejudicada quanto aos autos da ACP nº 5008017-16.2021.4.03.6100 originariamente ajuizada pelo MPSP no âmbito estadual diante da prolação de sentença extintiva devido à sua menor extensão, não havendo óbice ao julgamento de mérito nesses autos principais promovidos pelo MPF, com dimensão de abrangência nacional. Outro não é raciocínio quanto ao fato superveniente da recente declinação de competência nos autos da ACP n. 5005296-18.2026.4.03.6100 pelo E. TRF da 6ª Região, igualmente declarada extinta sem resolução do mérito por esse Juízo Federal.

A duas, a tese não merece acolhimento no tocante ao Processo nº 0412318-20.2015.8.19.0001. A litispendência, nos termos do art. 337, §§2º e 3º, do CPC, pressupõe identidade de partes, causa de pedir e pedido. Embora o fato subjacente seja o mesmo — a instalação do *defeat device* nos veículos Amarok —, os objetos processuais são distintos. A ação estadual, em sua vertente consumerista, tutela interesses individuais homogêneos dos consumidores adquirentes dos veículos. A presente ação, por sua vez, tutela o interesse difuso ao meio ambiente ecologicamente equilibrado (art. 225 da CF), titularizado pela coletividade indeterminada, com fundamento no art. 129, III, da Constituição e na Lei nº 7.347/85. Tratam-se de objetos processuais autônomos e inconfundíveis.

Consigno que a suspensão prevista no art. 313, V, "a", do CPC pressupõe que a resolução do mérito da presente ação dependa, necessariamente, do resultado de outra demanda. Não é o caso. A presente ação tem causa de pedir, pedido e coletividade tutelada autônomos em relação à demanda estadual (já julgada pela Justiça Carioca desfavoravelmente à ré), podendo ser decidida com total independência.

Rejeita-se, portanto, a preliminar.

2. Do Mérito

2.1. Da Existência do Ilícito Ambiental — O *Defeat Device*

O ponto de partida para a análise meritória é a existência do chamado *defeat device*, denominado na legislação ambiental brasileira de "item de ação indesejável", conforme definição da Resolução CONAMA nº 230/1997.

Referida Resolução, em seus arts. 2º e 3º, define como "item de ação indesejável" qualquer elemento que atue no controle de emissões de poluentes, reduzindo a eficácia dos dispositivos de controle em situações de uso normal e que não seja necessário para proteger o motor contra danos. A instalação de tais dispositivos é expressamente vedada.

No presente caso, há prova incontroversa e direta da existência do *defeat device*: a própria Volkswagen do Brasil, em resposta ao Ofício nº 02001.010804/2015-27 do IBAMA, datada de 22 de outubro de 2015, comunicou formalmente que os veículos Amarok ano-modelo 2011 (integralmente) e 2012 (parcialmente), comercializados no Brasil sob a fase L4 do PROCONVE, estavam equipados com software capaz de otimizar resultados de emissões de NOx em dinamômetro. O mesmo fato foi confirmado pelo gerente da empresa Henry Joseph Junior em oitiva de 24/11/2015.

Embora a ré, em sede de contestação e alegações finais, tente relativizar essa informação, alegando que o software das Amarok brasileiras não teria a mesma atuação que o identificado nos EUA, o fato de ter comunicado ao IBAMA a existência de software com funcionalidade de otimização em testes é suficiente para configurar, ao menos, a presença do elemento proibido. O próprio perito judicial, o Engenheiro Thomas Becher, manteve essa conclusão ao longo de todo o processo, afirmando expressamente que "a instalação de software manipulador de emissões está confirmada", com base no documento constante dos autos.

Nesse contexto, aplica-se o princípio da precaução, consagrado pelo direito ambiental: diante da existência de conduta potencialmente danosa ao meio ambiente, com plausibilidade técnica de ocorrência do dano, inverte-se o ônus probatório para quem explora atividade com risco ambiental.

Conclui-se, portanto, que está comprovada a instalação de item de ação indesejável nos 17.057 veículos Amarok L4, em violação direta à Resolução CONAMA nº 230/1997.

2.2. Da Extensão do Dano Ambiental — Valoração da Prova Técnica

A questão mais delicada dos autos diz respeito à extensão do dano ambiental causado, considerando a divergência técnica entre os laudos produzidos e o resultado da perícia judicial.

O Relatório da CETESB (jan/2017) e a Informação Técnica nº 01/2017/ETHA concluíram que o dispositivo fraudulento reduzia, em média, 0,26 g/km as emissões de NOx durante os ensaios laboratoriais, levando a emissões reais estimadas de 1,101 g/km — valor acima do limite de 1,00 g/km do PROCONVE L4. Com base nessa diferença, e considerando toda a frota de 17.057 veículos e a quilometragem média percorrida no período 2011–2016, o IBAMA estimou um excesso acumulado de 2.737,2 toneladas de NOx.

O Laudo do Instituto Mauá de Tecnologia (IMT), produzido pela ré, realizou ensaios comparativos com dois veículos Amarok de 120 kW em laboratório (NBR 6601 e NBR 7024) e em condições de pista (RDE), concluindo que as emissões médias de NOx permaneceram em torno de 0,88 g/km, dentro do limite legal, independentemente de o software estar no Modo 1 ou Modo 2.

O Laudo Pericial Judicial (Eng. Thomas Becher, ID 371524186), elaborado com base nos documentos dos autos ante a impossibilidade de realização de novos testes com amostras representativas, chegou a uma conclusão diferenciada por tipo de motor:

Amarok 120 kW (12.609 unidades, ≈74% da frota): emissões dentro do limite legal de 1,00 g/km.

Amarok 90 kW (4.448 unidades, ≈26% da frota): emissões acima do limite, com valor estimado de 1,101 g/km.

O perito acolheu a metodologia da CETESB no que tange às Amarok 90 kW (homologadas pela LCVM nº 6633/I), mas reconheceu limitações estatísticas do laudo da CETESB — que utilizou apenas essa LCVM para os cálculos de extrapolação.

A ré questiona o acréscimo de 0,26 g/km, sustentando que, ao expurgar da amostra os veículos PL6 — que não são objeto desta ação —, a diferença se reduziria para 0,11 g/km, o que manteria as Amarok 90 kW ($0,841 + 0,11 = 0,951$ g/km) abaixo do limite legal.

O perito respondeu a essa objeção, esclarecendo que o valor de 0,11 g/km não pode ser utilizado porque derivaria de testes em que o software operou exclusivamente em Modo 1 (laboratório), sem a transição para Modo 2 que caracteriza o uso real. Em outras palavras, o acréscimo de 0,11 g/km refletiria apenas a diferença intrínseca entre modos em condições artificiais de laboratório, não capturando o impacto real do dispositivo em condições de uso normal.

Este Juízo, na linha do disposto nos arts. 371 e 479 do CPC, não está vinculado às conclusões periciais, devendo apreciar livremente o conjunto probatório.

Resumindo e concluindo, a prova é incontroversa quanto à instalação do software proibido e à violação da Resolução CONAMA nº 230/1997, independentemente de qualquer discussão sobre os valores exatos de emissão.

Há controvérsia técnica genuína quanto ao impacto real das emissões, especialmente para os veículos de 120 kW. Os resultados laboratoriais, produzidos tanto pelo IMT quanto pela própria VWB, mostram valores consistentemente abaixo de 1,00 g/km para os veículos de 120 kW. A perícia judicial confirma essa conclusão. Não é possível, diante desse acervo probatório, afirmar com segurança que os veículos de 120 kW causaram emissões acima do limite legal em condições reais.

Para os veículos de 90 kW, a convergência entre o Relatório da CETESB, reafirmado pelo IBAMA, e a conclusão do perito judicial — ambos apontando para emissões estimadas acima do limite de 1,00 g/km — confere maior substrato probatório à ocorrência de excesso emissivo real. Não se trata apenas de presunção: há dupla convergência de autoridade ambiental competente e de perito judicial imparcial.

Adota-se, portanto, como premissa técnica para a quantificação do dano ambiental, a parcela da frota correspondente às 4.448 unidades Amarok 90 kW, para as quais há prova mais sólida de superação dos limites legais de NOx em condições reais de uso.

2.3. Do Dano Moral Coletivo Ambiental

A tese da ré de que inexistente dano moral coletivo sem comprovação de "abalo psíquico" identificável na coletividade não encontra respaldo na jurisprudência atual do Superior Tribunal de Justiça.

O dano moral coletivo é instituto autônomo, distinto do dano moral individual, não exigindo a demonstração de sofrimento subjetivo dos integrantes da coletividade afetada. Trata-se da violação de valores fundamentais da sociedade, de tal magnitude que provoca repulsa social e abala o sentimento coletivo de segurança, confiança e respeito à ordem jurídica.

Nesse sentido, o dano moral coletivo é aferível *in re ipsa*, ou seja, sua configuração decorre da simples constatação da prática de conduta ilícita que, de maneira injusta e intolerável, viole os valores fundamentais da coletividade. A responsabilidade por dano moral coletivo prescinde da comprovação de dor, de sofrimento ou de abalo psicológico, exigindo apenas a prova da conduta ilícita e da ofensa aos interesses ou valores coletivos.

No caso dos autos, estão presentes todos os requisitos para a configuração do dano moral coletivo ambiental.

Conduta ilícita grave e deliberada: A Volkswagen instalou, em 17.057 veículos comercializados no Brasil, um software tecnicamente sofisticado cuja única finalidade era manipular os resultados de testes laboratoriais de emissão para obter aprovação regulatória que, sem o dispositivo, não seria obtida. A conduta não foi

acidental: exigiu planejamento, desenvolvimento técnico e implementação sistemática. Violou expressamente a Resolução CONAMA nº 230/1997, a Lei nº 8.723/93 e o art. 225 da Constituição Federal.

Obtenção fraudulenta de licença ambiental: As LCVMs nº 6495/I, 6633/I e 6807/I foram emitidas pelo IBAMA com base em testes que refletiam condições artificialmente otimizadas. A introdução dos veículos no mercado nacional ocorreu mediante fraude à autoridade ambiental federal, o que, por si só, representa grave violação à confiança pública e ao sistema de controle ambiental.

Dimensão difusa do dano: O direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado é um direito fundamental difuso, titularizado por toda a coletividade (art. 225, CF). A emissão de poluentes atmosféricos acima dos limites legais, em especial de NOx — reconhecidamente prejudicial à saúde humana e ao meio ambiente —, afeta toda a população exposta à circulação desses veículos, independentemente de qualquer relação jurídica específica com a ré.

Repercussão social: O "Dieselgate" teve repercussão mundial, gerando investigações administrativas, criminais e civis em dezenas de países, condenações bilionárias e impacto significativo sobre a confiança dos consumidores e da sociedade nos sistemas de controle ambiental automotivo.

Ausência de reparação integral: O recall realizado a partir de 2017 foi parcial (alcançou apenas cerca de 4.835 dos 17.057 veículos, segundo dados do IBAMA), não eliminou o dano já causado ao período anterior e não afastou a responsabilidade civil pela conduta ilícita.

Assim, está configurado o dano moral coletivo ambiental, cuja reparação pecuniária se impõe.

2.4. Da Responsabilidade Civil da Ré

A responsabilidade civil ambiental, nos termos do art. 14, §1º, da Lei nº 6.938/81, é objetiva, prescindindo da demonstração de culpa. Basta a prova da atividade, do dano e do nexo causal.

No caso, o nexo causal entre a conduta da ré — instalação deliberada de *defeat device* — e o dano ambiental coletivo está claramente demonstrado. A conduta da ré foi a causa direta da obtenção fraudulenta das LCVMs, da circulação de veículos não conformes e do conseqüente excesso de emissões de NOx no período de uso.

A alegação de que a ré brasileira não participou do desenvolvimento do software, sendo esta responsabilidade da matriz alemã, não exclui sua responsabilidade. A Volkswagen do Brasil importou, comercializou e colocou em circulação no mercado nacional os veículos equipados com o dispositivo proibido. Nos termos do art. 3º, IV, da

Lei nº 6.938/81, considera-se poluidor "a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental". A ré enquadra-se como responsável indireta, ao menos, por ter colocado em circulação no Brasil veículos que sabia — após comunicação da matriz em 2015 — estarem equipados com dispositivo proibido, sem imediata retirada de circulação ou adoção de medidas proporcionais ao risco.

Ademais, aplica-se a teoria do risco do empreendimento: a ré exerce atividade econômica de alto impacto ambiental e assume os riscos inerentes à sua cadeia produtiva, incluindo a responsabilidade pelos produtos que coloca no mercado, independentemente de onde tenham sido fabricados.

2.5. Da Fixação do Quantum Indenizatório

O MPF pleiteou a condenação no valor de R\$ 30.000.000,00. A ré pede, subsidiariamente, a redução do quantum.

A fixação da indenização por dano moral coletivo ambiental deve observar critérios de proporcionalidade e razoabilidade, considerando: (i) a gravidade da conduta; (ii) a extensão do dano; (iii) o número de pessoas afetadas; (iv) a capacidade econômica do ofensor; (v) o caráter pedagógico e dissuasório da condenação; e (vi) as sanções já impostas em outras esferas.

Nesse sentido, a indenização por dano moral coletivo ambiental cumpre função reparatória, pedagógica e dissuasória, devendo ser fixada em valor suficiente para que não seja percebida pelo infrator como mero custo de operação.

Pesam em desfavor da ré os seguintes fatores:

Conduta dolosa e sistemática: o *defeat device* exigiu desenvolvimento técnico deliberado e foi instalado em toda uma frota.

Fraude à autoridade ambiental federal (IBAMA): a ré induziu o órgão regulador a emitir licenças que não seriam concedidas sem a manipulação.

Elevado número de veículos afetados: 17.057 unidades em circulação no território nacional.

Estimativa de emissões excedentes expressiva: o IBAMA estimou 2.737,2 toneladas de NOx acima do permitido no período 2011–2016.

Repercussão mundial do escândalo, com impacto negativo sobre a confiança pública nos sistemas de controle ambiental.

Realização de recall apenas parcial e com efetividade questionada pelo IBAMA.

Grande porte econômico da ré: trata-se de uma das maiores montadoras do mundo.

Pesam em favor da ré os seguintes fatores mitigadores:

A perícia judicial concluiu que 74% da frota (Amarok 120 kW) não apresentaram emissões acima do limite legal nos testes analisados, o que reduz a extensão do dano ambiental efetivo demonstrado em relação ao total pleiteado.

A ré realizou recall, ainda que parcial e tardiamente, demonstrando alguma iniciativa corretiva.

A ré já foi sancionada administrativamente pelo IBAMA, com conversão de multa no valor de R\$ 46.066.348,47, o que, sem eliminar a responsabilidade civil, é circunstância a ser ponderada para evitar excessiva cumulação punitiva em desfavor do princípio da proporcionalidade.

Há incerteza técnica parcial quanto à amplitude real do impacto ambiental para a totalidade da frota, especialmente para os veículos de 120 kW, diante da divergência entre os laudos técnicos.

O ordenamento jurídico brasileiro não admite *punitive damages* nos moldes do direito norte-americano, devendo a indenização ter função reparatória e dissuasória, mas não punitiva exacerbada (CC, art. 944; orientação doutrinária e jurisprudencial consolidada).

Sopesando todos esses elementos, entende-se que o valor inicialmente estimado de R\$ 30.000.000,00 se tornou desproporcional diante do cenário probatório apurado, especialmente em razão da conclusão pericial de que 74% da frota não ultrapassou os limites legais de emissão. Por outro lado, a condenação deve ser suficientemente expressiva para cumprir a função que se espera da responsabilidade civil ambiental, considerando a gravidade intrínseca da conduta e o porte econômico da ré.

Nesse sentido: a extensão do dano ambiental com base técnica mais sólida recai sobre as 4.448 unidades de 90 kW; o dano moral coletivo tem dimensão mais ampla, pois a fraude à homologação atingiu toda a frota de 17.057 veículos, independentemente das emissões individuais medidas; a tutela do interesse difuso ambiental exige condenação pecuniária significativa para desestimular condutas análogas; e a multa administrativa já aplicada não se confunde com a reparação civil do dano moral coletivo, mas é circunstância a ser ponderada.

Fixa-se a indenização por dano moral coletivo ambiental em R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais), valor que se mostra proporcional à gravidade da conduta, adequado à extensão do dano ambiental demonstrado, suficientemente dissuasório em face do porte da ré e compatível com os parâmetros jurisprudenciais aplicáveis, sem configurar enriquecimento sem causa nem *punitive damages* incompatíveis com o ordenamento pátrio.

O valor deverá ser corrigido monetariamente pelo IPCA-E a partir desta data e acrescido de juros moratórios de 1% ao mês a contar do trânsito em julgado.

2.6. Da Destinação da Indenização

O valor da indenização deverá ser revertido integralmente ao Fundo de Defesa de Direitos Difusos, previsto no art. 13 da Lei nº 7.347/85 e regulamentado pela Lei nº 9.008/95 e pelo Decreto nº 1.306/94, com destinação prioritária a projetos de recuperação e proteção ambiental, conforme deliberação do Conselho Gestor do referido fundo.

III – DISPOSITIVO

Ante o exposto, com fundamento nos arts. 225 da Constituição Federal; 3º, II e IV, e 14, §1º, da Lei nº 6.938/81; 1º e 3º da Lei nº 7.347/85; arts. 2º e 3º da Resolução CONAMA nº 230/1997; e demais normas ambientais aplicáveis, **JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTE** o pedido formulado na presente Ação Civil Pública, nos termos do art. 487, I, do Código de Processo Civil, para **DECLARAR** a responsabilidade civil objetiva da ré, Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda., pela instalação de dispositivo eletrônico de software classificado como "item de ação indesejável" (Resolução CONAMA nº 230/1997) em 17.057 veículos Volkswagen Amarok a diesel, anos-modelo 2011 e 2012, em violação às normas ambientais aplicáveis e **CONDENAR** a ré ao pagamento de indenização por dano moral coletivo ambiental no valor de R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais), a ser revertido integralmente ao Fundo de Defesa de Direitos Difusos (art. 13 da Lei nº 7.347/85), com correção monetária pelo IPCA-E a partir desta data e juros moratórios de 1% ao mês a contar do trânsito em julgado;

Sem condenação em honorários. Condeno a ré às custas e despesas processuais.

Intimem-se.

MAURILIO FREITAS MAIA DE QUEIROZ

Juiz Federal Substituto

Assinado eletronicamente por: **MAURILIO FREITAS MAIA DE QUEIROZ**

09/04/2026 13:37:01

<https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam>

ID do documento: **575093815**



26040913370162200000556011563

IMPRIMIR

GERAR PDF