



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

**AO JUÍZO FEDERAL DA 12ª VARA CÍVEL FEDERAL DA SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE SÃO PAULO**

Processo nº: 5016040-82.2020.4.03.6100

Apelante: Ministério Público Federal

Apelada: *Volkswagen* do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda.

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, pelo Procurador da República que a esta subscreve, tendo tomado ciência da r. sentença proferida nos autos em epígrafe (ID 575093815), vem, à presença de Vossa Excelência, interpor RECURSO DE APELAÇÃO, com fundamento no art. 1.009 e seguintes do Código de Processo Civil.

Requer seja o presente recurso recebido em seus regulares efeitos e, após o cumprimento das formalidades legais e a intimação da parte contrária para contrarrazões, sejam os autos remetidos ao Egrégio Tribunal Regional Federal da 3ª Região.

São Paulo, 07 de maio de 2026.

**MÁRCIO SCHUSTERSCHITZ DA SILVA ARAÚJO**  
PROCURADOR DA REPÚBLICA

## AO EGRÉGIO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª REGIÃO

Processo nº: 5016040-82.2020.4.03.6100

Apelante: Ministério Público Federal

Apelada: *Volkswagen* do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda.

Colenda Turma,  
Eméritos Julgadores,  
Douto Procurador Regional da República.

### RAZÕES DE APELAÇÃO

Ínclito relator,

#### 1. Considerações iniciais

O Ministério Público Federal ajuizou Ação Civil Pública em face da *Volkswagen* do Brasil em razão da instalação de um *defeat device* (*software* fraudulento) em 17.057 veículos *Amarok*, burlando testes de emissão de poluentes (NOx) e induzindo o IBAMA a erro na concessão das licenças. O MPF pleiteou a condenação em R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões) a título de danos morais coletivos (ID 37142152).

A sentença julgou os pedidos parcialmente procedentes. Reconheceu a fraude, a responsabilidade objetiva e a ocorrência do dano moral coletivo *in re ipsa*. Contudo, fixou a indenização em R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões), fundamentando a redução, precipuamente, na conclusão pericial de que apenas 26% da frota (motores 90 kW) poluiu efetivamente acima do limite legal, além de considerar o *recall* parcial e a multa administrativa já aplicada (ID 575093815).

É contra essa redução que se insurge o presente recurso.

Conforme a presente pretensão recursal, os fatos narrados na inicial, provados ao longo da instrução da ação civil pública e admitidos, inclusive, na sentença, determinam a fixação e o cálculo do dano moral no valor de R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões).

O que se argumenta por este recurso é que os parâmetros reconhecidos pela doutrina e jurisprudência para fixação do dano moral coletivo exigem a fixação naquele patamar.

A presente pretensão recursal se desenvolve, em grandes linhas, conforme a seguinte estrutura de argumentação.

Argumenta-se que o dano decorre imediatamente da própria fraude no licenciamento - a *Volkswagen* implantou clandestina e maliciosamente um dispositivo tecnológico, um *software*, cuja funcionalidade e cujo propósito era exclusivamente de alterar o nível de emissões por parte de seus veículos *Amarok*, quando em teste pela autoridade ambiental.

Esse dispositivo é proibido pela regulamentação ambiental que rege o teste de emissões.

A licença para o veículo não é válida se decorrente de fraude.

As razões recursais reforçam que a pretensão não depende da precisa quantificação das emissões, pois a fraude no licenciamento, por si só, já vicia a comercialização, o trânsito e as emissões das *Amaroks* que carregavam o dispositivo de fraude.

Ainda que não fosse assim, o recurso aponta o acerto nos exames realizados pela CETESB, quem efetiva e unicamente testou os veículos. Reforça a tese recursal que o trabalho pericial judicial não realizou propriamente nenhum teste e foi incapaz de atacar o ato público, técnico e especialista da autoridade pública ambiental.

O recurso considera a dimensão econômica da apelada e defende que o dano moral deva ter impacto prático sobre ela, em sua condição econômica de gigante internacional.

Considera a conduta da *Volkswagen*, fraudulenta, tecnológica, internacional e dolosamente destinada a contrariar a proteção ambiental.

Realça o contexto de crise climática que agrava a conduta da apelada.

Aponta que a apelada se propôs a fraudar exatamente seus veículos com motor a diesel, combustível mais poluente.

Discorda do modelo da sentença de cálculo do dano, que segue um parâmetro próprio do Direito Penal e que não deve ser transferido para o instituto da reparação do dano ambiental. Conforme afirma a tese recursal, não há um paradigma de agravantes e atenuantes

para o cálculo do dano - até por ser o dano *in re ipsa* e, **especialmente**, por ter eles contornos jurídicos próprios.

Ao se considerar a gravidade da lesão, a capacidade econômica da ré, o fundamento *dissuasor* da responsabilidade ambiental, o propósito educativo e o sistema de incentivos que procura adotar a responsabilidade civil coletiva, a necessidade de se encontrar um valor suficiente para responder ao contexto de emergência climática e a autonomia dos institutos de tutela coletiva ambiental, tem-se que a escolha de colunas de gravidade e amenização não é adotada pelo direito positivo brasileiro, não encontra guarida na jurisprudência, nem respaldo na racionalidade e lógica do instituto de reparação coletiva.

Até porque, como se detalha nas razões, não existem e não tem o efeito pretendido eventuais atenuantes.

A multa administrativa não decota a reparação judicial.

O *recall*, quanto mais o *recall* tardio, inconsumado, totalmente imperfeito e resistido, não desfaz o dano ambiental e nem é instituto de direito ambiental.

Não existe dúvida ou ambiguidade sobre o dano e não favorece a apelada a sofisticação de seu esquema ou a clandestinidade do dispositivo utilizado.

Sem se precisar falar em inversão do ônus da prova, princípio de precaução ou evidenciar que o perito judicial sequer testou um carro, claro está que:

1. houve fraude; 2. que a fraude foi tecnológica; 3. que a tecnologia é normativamente vedada e não deveria ser sequer instalada (o que por si só é ilegal); 4. que o uso da tecnologia de fraude vicia o licenciamento; 5. que a licença fraudada é nula; 6. que o comércio e trânsito de veículo lançado ao mercado somente em razão de uma fraude não poderia ocorrer e vicia suas emissões; 7. que há trabalho técnico do órgão especialista a detalhar o esquema, contra o qual não há contraposição robusta; e 8. finalmente, que em um dano *in re ipsa*, a acrescer os problemas de mudança climática e qualidade do ar, causado maliciosamente por um gigante automobilístico mundial, a condenação de trinta milhões é a que se mostra suficiente e justificada.

Menos que isso é prêmio ao criador de uma conspiração global contra o controle de emissões, o ***DIESELGATE***.

## **2. Do Vício Originário no Licenciamento**

A apelada deve ser condenada em valor maior do que aquele previsto pela sentença por diversos fundamentos.

Inicialmente, por se ter que o dano está na fraude ambiental, independentemente da posterior quantificação das emissões. Assim, por ser o *software*

malicioso causa de vício originário no licenciamento. Esse vício tem como decorrência a frustração da autorização para o trânsito dos veículos *Amarok* e a consequência de suas emissões serem, a partir da fraude, não autorizadas em qualquer medida.

A funcionalidade do dispositivo voluntária e maliciosamente instalado era a de deixar descontroladas as emissões das *Amaroks*.

O sistema de precaução ambiental é, obviamente, regrado, de ordem pública. A montadora deve se adequar aos seus termos.

Pela Lei nº 8723/93, especificamente o art. 5º, somente podem ser comercializados os modelos de veículos automotores que possuam a Licença para uso da Configuração de Veículos ou Motor, emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.

Nesse contexto, como a licença é prévia, necessária e prejudicial à comercialização, o lançamento de veículo no mercado e as emissões dele decorrentes são ilícitas, quando o licenciamento foi irregular/ilegal/ilegítimo, em razão do uso de aplicação vedada por lei.

Com efeito, dezessete mil veículos *Amarok* da *Volkswagen*, em 2011 e 2012, foram comercializados com autorização indevidamente outorgada. A montadora acoplou nestes veículos, movidos a diesel, um *software* cuja funcionalidade era distorcer o resultado dos testes de emissão, ao reduzir os níveis de NOx lançados no ar.

Este *software*, destinado a frustrar controles prévios de interesse ambiental de proteção da qualidade do ar, é ilícito. “*A jurisprudência deste Supremo Corte orienta-se no sentido de que, existindo ilícito indissociável da reparação por dano ambiental*” - STF, RE 1427694, j. 01/09/2023.

A licença que foi injustamente concedida para a *Volkswagen* é também peça de interessante leitura, pois, em seus termos, destaca o agir malicioso da ré beneficiada ( Nesse sentido, vide fl. 154, pdf). Ela indica que a licença é incompatível com a “*omissão ou falsa descrição de informações relevantes que subsidiaram a expedição da licença*”.

Ao colocar o ente autorizador em erro, pelo uso de tecnologia de fraude, a apelada se permitiu lançar ao mercado de consumo brasileiro milhares de automóveis com um sistema que permite a livre emissão de gases poluentes.

**Conforme a pretensão coletiva, a frustração da sinceridade dos testes, pela presença do *software*, a dar autorização para circulação de veículos com dispositivo ilegal e ofensivo ao meio ambiente, já são suficientes para a constatação do dano moral coletivo, como resultado violador a um interesse constitucional fundamental, “afetando, por sua gravidade e repercussão, o círculo primordial de valores sociais.”** - STJ, REsp 1473846.

A sentença reduziu o valor da condenação baseando-se na premissa de que

parte da frota não teria emitido poluentes acima do limite legal na prática. Contudo, além da melhor prova estar a respaldar que houve em toda frota excesso de emissões (laudo CETESB, especialmente), a dimensão do dano não é a medida da listagem do perito oficial (precária, inclusive), mas o fato da circulação de toda uma frota com dispositivo de frustração da proteção ambiental do ar.

### **3. Da gravidade da conduta da apelada a justificar a quantificação do dano moral no grau máximo**

A proteção ambiental transcende a mera regulação da atividade econômica; trata-se de um valor político e social autônomo, tutelado pela regra matriz do artigo 225 da Constituição Federal (STF, ADC 43, Rel. Min. Luiz Fux).

Nesse contexto de proteção constitucional, revela-se de extrema gravidade a conduta da apelada. Uma empresa multinacional, dotada de vastos recursos e sofisticação tecnológica, dedicou sua engenharia para desenvolver uma tecnologia com um único propósito: enganar a autoridade ambiental. O objetivo deliberado da fraude foi blindar a empresa do escrutínio legal, ocultando o real impacto de suas emissões e a capacidade de degradação atmosférica de seus veículos.

Para o correto dimensionamento do dano moral coletivo, é imperioso desdobrar a conduta da apelada em seus múltiplos vetores de gravidade:

#### **3.1. Da Era de Crise Climática e a Responsabilidade Objetiva**

A tecnologia maliciosa e a depravação do licenciamento objeto destes autos tornam-se ainda mais graves por terem sido impulsionadas em um contexto de particular fragilidade ecológica, marcado pela crise climática e pela alteração da composição da atmosfera. A camada de ar que envolve nosso planeta exerce funções vitais: suporta a vida animal por meio da respiração, interage em permanente contato com os organismos (afetando diretamente pele e mucosas) e atua como reguladora da temperatura da Terra, servindo de filtro e barreira para a passagem e retenção do calor e da radiação solar.

Os fatos narrados têm efeitos diretos e devastadores sobre a qualidade do ar. Trata-se da emissão de gases por motores a combustão que alteram a química atmosférica em um momento histórico onde as atividades humanas geram riscos existenciais e severos prejuízos à saúde pública. Na hipótese dos autos, estamos diante de mais de dezessete mil veículos - ou, na mais conservadora das hipóteses, milhares deles - circulando em flagrante desconformidade com as regras ambientais.

A gravidade dessas emissões é atestada em relatórios técnicos que detalham a toxicidade dos óxidos de nitrogênio (NOx). Esses compostos são os principais poluentes da atmosfera e precursores da chuva ácida, da poluição fotoquímica e do acúmulo de ozônio.

Em grandes centros como São Paulo, os veículos respondem por 90% da emissão de poluentes (Braga et al., 2001).

Durante a combustão em altas temperaturas, formam-se gases extremamente reativos e tóxicos, como o óxido nítrico (NO) e o dióxido de nitrogênio (NO<sub>2</sub>). O NO provoca lesões celulares e inflamações no sistema respiratório, enquanto o NO<sub>2</sub> reage com a luz solar formando ozônio (O<sub>3</sub>) na troposfera.

Além disso, a reação do NOx com o vapor d'água gera ácido nítrico, causador da chuva ácida (Diaz Consul, 2004). Tais concentrações acarretam afecções agudas e crônicas no trato respiratório mesmo quando abaixo do padrão de qualidade do ar.

Diante desse cenário de risco à saúde e ao meio ambiente, incide com rigor o princípio do poluidor-pagador e a responsabilidade civil objetiva, fundada na teoria do risco integral (art. 14, § 1º, da Lei nº 6.938/81).

Como bem assentado pelo Supremo Tribunal Federal, o regime da responsabilidade objetiva exige a reparação integral de danos causados ao meio ambiente e a terceiros afetados. Seus pressupostos configuradores são, basicamente: "i) a existência de atividade de risco para a saúde e meio ambiente; ii) o dano ou risco de dano, efetivo ou potencial; e iii) o nexo de causalidade entre a atividade e o resultado lesivo" (STF, ACO 1527, voto do Rel. Min. Gilmar Mendes).

Assim, a conduta da apelada preenche todos os requisitos para a responsabilização integral, exigindo uma resposta judicial à altura do dano climático e social provocado.

### **3.2. Da Fraude Tecnológica e a Perversão do Princípio da Precaução**

Enquanto a evolução tecnológica deve servir à minimização de impactos ecológicos, a *Volkswagen* subverteu essa premissa: utilizou a tecnologia com o propósito deliberado de fraudar licenças e cegar a autoridade ambiental.

A Lei nº 6.938/81, ao instituir a Política Nacional do Meio Ambiente, busca justamente o controle dos processos econômicos para compatibilizar o desenvolvimento com a preservação ecológica.

O diploma define poluição como a degradação resultante do lançamento de matérias em desacordo com os padrões estabelecidos - a exemplo da Resolução CONAMA nº 230/97, que veda expressamente o uso de dispositivos manipuladores (*defeat devices*).

Nesse cenário, a conduta da apelada revela-se perversa. Valendo-se de mais de um século de *expertise* e engenharia sofisticada, a empresa não buscou a adequação ambiental de seus veículos. Ao contrário, desenvolveu uma ferramenta tecnológica maliciosa com o fim específico de perverter o princípio da precaução e burlar o controle do Estado.

### 3.3. Da Perversidade do Diesel

É imperioso destacar que o óleo diesel é sabidamente mais poluente que a gasolina. A racionalidade nefasta da apelada evidencia-se pela escolha deliberada de instalar o software fraudulento exclusivamente na linha Amarok, movida a esse combustível.

A própria *Volkswagen* confessou essa seletividade de forma documentada nos autos (Nesse sentido, vide fl. 138): “*Os veículos acima citados contém um software que pode otimizar os resultados de óxidos de nitrogênio (NOx) durante os testes laboratoriais (...). Desta forma, veículos equipados com motores a gasolina ou com motorização flexível (álcool e gasolina), não possuem referido software e, atendem plenamente os níveis legais de emissões de poluentes.*”

A destinação do truque tecnológico apenas aos motores de maior potencial degradador afasta, em definitivo, qualquer tese de erro inocente, inconsequente ou neutro.

Trata-se de uma escolha artilosa e calculada: a fraude foi direcionada justamente aos veículos que teriam maior dificuldade de aprovação lícita, o que atesta a gravidade do engenho e a malícia intrínseca da conduta.

### 3.4. Da Externalização de Custos e a Inversão de Incentivos

A ordem econômica consagrada na Constituição Federal do Brasil erigiu a defesa do meio ambiente a um de seus princípios basilares (art. 170, VI). No controle do impacto ambiental, esse princípio impõe que o agente econômico internalize os custos de sua atividade, evitando que as chamadas "externalidades negativas" sejam suportadas por toda a sociedade.

A *Volkswagen*, contudo, inverteu totalmente esse sistema de incentivos e compatibilidades. A apelada "reexternalizou" o que tinha o dever legal de internalizar. Ao invés de investir no desenvolvimento de um veículo genuinamente menos poluente, optou por garantir a liberdade de poluir mediante a introdução de um *software* de escamoteamento de emissões.

Ao frustrar deliberadamente o controle do Estado, a montadora transformou seu custo privado em um severo custo social. Houve uma subversão completa da própria ideia

de desenvolvimento: em lugar de conceber um carro ambientalmente avançado, a apelada dedicou sua engenharia para criar um carro de erros ocultos, privatizando os lucros e socializando os prejuízos.

### **3.5. Do Gigantismo Econômico e da Fraude Internacional**

A condição de gigante econômico da Volkswagen agrava substancialmente a ilicitude de sua conduta. O fato de a apelada ser braço de uma das maiores montadoras do mundo confere à fraude um contorno de arrogância corporativa, evidenciando um inaceitável senso de desimportância em relação à legislação ambiental e às autoridades de controle.

Além de tornar a infração mais reprovável, essa magnitude financeira é critério determinante para o dimensionamento do dano moral coletivo. O instituto possui uma função eminentemente educativa e dissuasória, que só é alcançada se a condenação impuser um impacto financeiro real e estritamente proporcional à régua econômica do infrator. Reduzir a sanção frente a um gigante econômico esvazia o caráter dissuasório da medida, justificando plenamente a majoração pleiteada para R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões).

### **4. Da Validade e Rigor Técnico do Trabalho da CETESB**

A sentença utilizou como fator mitigador uma suposta "incerteza técnica" fundamentada em críticas metodológicas aos testes oficiais. Contudo, tais críticas não se sustentam.

É imperioso não perder a dimensão de que os testes ambientais consubstanciam o exercício do poder de polícia, cuja competência e rigor metodológico inserem-se no espaço de *expertise* exclusiva da autoridade ambiental.

Com efeito, não é dado a um *expert* privado, alheio à política pública de proteção, ditar metodologias destinadas a fragilizar o controle de emissões com flexibilizações para a atividade poluidora. Migrar a metodologia do ente público para parâmetros privados significa, na prática, privatizar e despublicizar o modelo de proteção ambiental. Nem uma entidade privada contratada pela apelada, nem um perito isolado têm autoridade para sobrepujar a metodologia técnica de um instituto público especialista, legitimado por conhecimentos e recursos próprios.

A constatação do ilícito deve guiar-se pela análise do órgão público.

Conforme orientação pacífica do Supremo Tribunal Federal, impõe-se o dever de deferência do Poder Judiciário às decisões técnicas adotadas por entidades reguladoras:

*“A capacidade institucional na seara regulatória, a qual atrai controvérsias de natureza acentuadamente complexa (...), revela a reduzida expertise do Judiciário para o controle jurisdicional das escolhas políticas e técnicas subjacentes à regulação econômica, bem como de seus efeitos sistêmicos. O dever de deferência do Judiciário às decisões técnicas adotadas por entidades reguladoras repousa na (i) falta de expertise e capacidade institucional de tribunais para decidir sobre intervenções regulatórias (...) e (ii) possibilidade de a revisão judicial ensejar efeitos sistêmicos nocivos à coerência e dinâmica regulatória administrativa. (...) A Administração Pública ostenta maior capacidade para avaliar elementos fáticos e econômicos insitos à regulação.”* (STF, RE 1083955 AgR, Rel. Min. Luiz Fux).

Ademais, a própria perícia judicial reconheceu que não realizou novos testes práticos, afirmando que: *"Idealmente, a plena elucidação dos efeitos do software fraudador exigiria a realização de novos testes técnicos (...), contudo, a inviabilidade atual desses testes - em razão da ausência de amostras representativas e confiáveis - obriga a presente perícia a se apoiar nos documentos constantes dos autos, bem como em fontes técnicas públicas"*.

Logo, maior segurança e prevalência absoluta devem ter as conclusões da CETESB, que trouxe a Juízo os dados, métodos e análises de validação de seu laudo prático.

No mais, como o licenciamento foi irregular e a *Amarok* estava indevidamente no mercado carregada de um vício tecnológico grave, suas emissões são, por natureza, inaceitáveis. Embora a discussão quantitativa não seja a essência do dano, a quantificação que deve prevalecer é a do instituto público.

Conforme esclarecido pelo IBAMA, o estudo oficial foi metodologicamente adequado. Nesse sentido, vide fl. 2506, pdf.:

*“O Estudo avaliou 5 (cinco) veículos Amarok L4, 2 (dois) veículos Amarok L6 e 4 (quatro) veículos de mesma categoria, produzidos por outros fabricantes, que atendiam a fase L4 do Proconve, definidos como grupo controle. Além destes, haviam sido selecionados outros cinco veículos, inclusive para o grupo controle da fase L6 do Proconve, que foram descartados devido a falhas mecânicas. O grupo controle teve a função de servir como balizador para descrever o comportamento característico das emissões desta categoria de veículos. Caso os veículos Amarok tivessem comportamento semelhante aos do grupo controle, não seria possível evidenciar a existência de itens de ação indesejável. A Resolução CONAMA nº 230, de 22 de agosto de 1997, 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, determina em seu Art. 4º, § 1º, que "na realização dos testes mencionados no caput deste argo, o IBAMA poderá utilizar quaisquer procedimentos e*

condições de ensaio que possam ser esperados durante a operação em uso normal do veículo automotor." Nesta prerrogativa, a escolha do teste comparativo foi acertada, pois demonstrou na prática que, ao realizarem testes segundo mesmas normas laboratoriais, e seguindo mesmos critérios nas condições reais de direção, evidenciou-se que os veículos Amarok fase L4 do Proconve avaliados continham algum dispositivo de ação indesejável que diminuía em média 0,26 g/km a emissão dos óxidos de nitrogênio quando estes veículos eram submetidos aos ensaios de laboratório. O Estudo previu a realização de testes em laboratório, seguindo os ensaios laboratoriais com ciclos conhecidos e padronizados da ABNT NBR 6601:2012, dois ensaios conforme a ABNT NBR 7024:2010 e dois ensaios conforme o ciclo de condução urbana reduzido, conhecido por FTP-74. Estas normativas são as mesmas utilizadas para os ensaios de homologação de todos os veículos. Quando os veículos excediam os limites legais, foram apresentadas conclusões em todos os resultados, pois era possível comparar os desempenhos dos veículos em pista e em laboratório. Com os resultados em mão, foi feita a avaliação estática empregando-se a técnica multivariada de Modelos Lineares Mistos, que estima os efeitos de cada um dos fatores e testa sua significância em termos estatísticos. Ao descrever pormenorizadamente todos os resultados obtidos e todo o método aplicado, as amostras escolhidas puderam ter seus comportamentos analisados e comparados entre si, o que trouxe relevância técnica ao embasamento da apuração da infração ambiental realizada pelo IBAMA. Com relação ao fato de existirem amostras de Amarok L4 e veículos do grupo controle com quilometragem acima dos 80.000 km, as emissões registradas foram acima de 1 g/km de NOx, o que os reprovavam no teste. Entretanto, segundo o par. 2, pg. 24 do Estudo, foi informado que de acordo com a Resolução CONAMA nº 18/1986, o fabricante deve garantir o atendimento aos limites de emissão nos ensaios laboratoriais pelo prazo de 5 anos ou 80 mil quilômetros. Desta forma, não houve violação dos requisitos legais. Ou seja, este fato não foi relevante para as conclusões do estudo. (...) Não fosse essa premissa, o IBAMA iria ter que investigar a fraude seguindo os mesmos procedimentos em laboratório dos ensaios que, ao serem reconhecidos pelo software da ECU, alterariam os sistemas de controle das emissões, causando uma redução da emissão de NOx. Não faz sendo investigar uma fraude do ensaio de homologação executando-se somente o mesmo ensaio de homologação. ”

E mais:

“Como resultados vemos que: - Foi significativa a diferença de emissões de NOx nos dois grupos, a estimativa do efeito foi igual a 0,260 g/Km a menos no grupo Controle; - O ciclo de PISTA apresentou, como esperado, resultados diferentes dos demais ciclos, os quais apresentaram resultados equivalentes de emissão de NOx; - A quilometragem percorrida não influenciou significativamente as emissões de NOx; - A emissão média de CO<sup>2</sup> foi inferior no Grupo Controle, a estimativa foi de 8,072 g/Km a menos; - Há forte indício de que o PEMS produza valores inferiores de

emissão de CO<sup>2</sup> (- 14,610 g/Km); - Não foi possível, baseado nos dados disponíveis identificar diferença entre as médias das Fases L4 e L6 do Proconve, o número de ensaio foi pequeno para a fase L6; - Os ciclos FTP-74 e FTP-75 apresentaram resultados superiores de emissão de CO<sup>2</sup> relativamente ao ciclo Estrada, o ciclo PISTA apresentou resultados significativamente superiores aos demais ciclos; - Não foi evidenciada a influência da quilometragem percorrida (acima de 80.000 km) nas emissões de CO<sup>2</sup>; - A autonomia média em Km/L foi similar nos dois grupos: Case e Control; - o PEMS apontou valores superiores de autonomia em Km/L (+1,213 Km/L) relativamente às medições em Laboratório; - Não foi detectada diferença significativa entre as autonomies médias das Fases L4 e L6 do Proconve; - Os ciclos FTP-74 e FTP-75 apresentaram resultados inferiores de autonomia relativamente ao ciclo Estrada, o ciclo PISTA apresentou resultados significativamente inferiores aos demais ciclos; - Não foi evidenciada influência da quilometragem percorrida (acima de 80.000 km) nas autonomies. Por todo apresentado, foi possível concluir que caso o dispositivo de ação indesejável não estivesse ativo, a emissão média em dinamômetro teria sido de 1,101 g/km, isto é, acima do limite para a Fase PROCONVE L4, com conseqüente reprovação do modelo.”

Ou seja:

**Grupo Controle:** Avaliou-se 5 veículos Amarok L4, 2 Amarok L6 e 4 veículos de outras marcas (grupo controle). O grupo controle foi essencial: caso a *Amarok* tivesse comportamento semelhante a ele, não haveria como evidenciar a fraude.

**Amparo Legal:** A Resolução CONAMA nº 230/1997 (Art. 4º, § 1º) autoriza o IBAMA a utilizar quaisquer procedimentos e condições de ensaio esperados no uso normal do veículo. A escolha do teste comparativo foi acertada, pois investigar uma fraude de homologação executando-se apenas o ensaio de homologação (que o *software* reconhece e burla) não faria sentido.

**Normas Aplicadas:** Os testes seguiram rigorosamente as normativas de homologação (ABNT NBR 6601:2012, ABNT NBR 7024:2010 e ciclo FTP-74).

**Validação Estatística:** A avaliação empregou a técnica multivariada de Modelos Lineares Mistos, testando a significância estatística de cada fator.

**Quilometragem:** O fato de existirem amostras com mais de 80.000 km (que emitiram mais de 1 g/km de NO<sub>x</sub>) não invalidou o estudo. A Resolução CONAMA nº 18/1986 exige a garantia de limites de emissão apenas pelo prazo de 5 anos ou 80 mil km, não havendo violação legal nesse aspecto específico.

Por fim, os resultados consolidados pelo órgão ambiental (Nesse sentido, vide fl. 2506) atestaram de forma incontestável a materialidade da fraude e o excesso de poluentes.

Houve diferença significativa de emissões de NO<sub>x</sub>, sendo 0,260 g/km a menos no Grupo Controle.

A emissão média de CO2 foi inferior no Grupo Controle (8,072 g/km a menos).

A quilometragem percorrida (acima de 80.000 km) não influenciou significativamente as emissões de NOx, CO2 ou a autonomia.

A autonomia média (Km/L) foi similar entre os grupos (*Case* e *Control*).

Caso o dispositivo de ação indesejável não estivesse ativo, a emissão média em dinamômetro teria sido de 1,101 g/km de NOx, valor muito acima do limite para a Fase PROCONVE L4, o que resultaria na reprovação sumária do modelo.

## 5. Da Insuficiência e Insinceridade do *Recall*

A sentença utilizou a promoção de *recall* pela apelada como fator mitigador para a redução do *quantum* indenizatório. Contudo, a análise detida dos autos demonstra que tal medida não possui o condão de atenuar a gravidade da conduta, revelando-se ineficaz, insincera e acompanhada de uma postura incompatível com a boa-fé objetiva.

Com efeito, o *recall* é um instituto próprio do Direito do Consumidor, cujo sentido é proteger a segurança e a saúde dos usuários. Ele não minimiza e não possui o condão de apagar o dano ambiental e moral já consumado no momento em que a empresa fraudou o sistema nacional de licenciamento e quebrou a confiança da sociedade.

No caso dos autos, a curiosidade do uso do instituto está no fato de que o *recall* é, por natureza, um procedimento voluntário e autoimpulsionado após a descoberta de um risco. Aqui, o promotor do *recall* (a apelada) já sabia do vício desde o início, pois decidiu criá-lo e mantê-lo clandestino. A *Amarok* tornou-se, em parte, o *Ford* Pinto brasileiro: assim como no famoso caso do Direito do Consumidor norte-americano, a montadora entendeu ser mais racional negar e esconder o vício de sua linha de veículos.

Apenas quando as autoridades enganadas descobriram que foram burladas (com a eclosão global do *Dieseltgate*), a *Volkswagen* foi forçada a agir. A medida não decorreu de um ato espontâneo, mas de imposição das autoridades brasileiras (IBAMA e Ministério da Justiça, nos termos da Portaria MJ nº 487/15).

Ainda mais grave é o fato de que se tratou de um *recall* "envergonhado". Ao contrário do que fez no exterior, a apelada nunca admitiu para as autoridades brasileiras a sua malignidade. A empresa tentou minimizar a gravidade do ilícito, afirmando ao IBAMA que a campanha não tinha como objetivo corrigir emissões - pois os limites supostamente "já eram atendidos" -, mas simplesmente substituir um *software* que dispunha de uma "função de troca" (*switching logic*), rotulando a fraude como um mero "aprimoramento de calibração".

Essa narrativa retrospectiva, que tenta transformar o *Dieseltgate* no Brasil em

uma mera atualização de sistema, causou surpresa e foi expressamente rechaçada pelos órgãos de controle. A Nota Técnica nº 13/2020/COREM/CGQUA/DIQUA do IBAMA (Nesse sentido, vide fl. 2218) documenta a perplexidade da autarquia com a postura da empresa.

Na mesma linha, a CETESB (Informação Técnica nº 01/20/ETH/ET) cravou de forma definitiva: "*Foi requerido pelo Ibama somente a desativação do item de ação indesejável, não um aprimoramento de calibração*". É evidente que, se o IBAMA soubesse do dispositivo na época, o carro jamais seria homologado, independentemente de qualquer "calibração" futura.

A prova técnica do órgão ambiental demonstrou, ainda, que a suposta "reprogramação" resultou em perda de potência dos veículos (redução média de 13% nas emissões de CO2 em pista). Isso evidencia que o *software* original não era um mero detalhe, mas o pilar que sustentava o desempenho comercial do veículo à custa da burla ambiental.

Para coroar a ineficácia da medida, o chamamento alcançou apenas 28,34% da frota, permitindo que a esmagadora maioria dos veículos continuasse circulando com o dispositivo irregular.

Portanto, a conduta da empresa após a descoberta da fraude, longe de justificar a redução da penalidade, reforça a necessidade de majoração da indenização para o patamar de R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões). Trata-se de garantir o caráter punitivo-pedagógico da medida frente a uma multinacional que insiste em relativizar a burla à legislação ambiental brasileira.

## **6. Da Independência das Instâncias (Multa Administrativa x Reparação Civil)**

A sentença utilizou a multa administrativa aplicada pelo IBAMA (com valor final fixado em R\$ 46.066.348,47 após pedido de conversão) como justificativa para reduzir a indenização civil, sob o argumento de evitar uma "excessiva cumulação punitiva".

Diferentemente do que entendeu o juízo *a quo*, a aplicação de multa administrativa pelo IBAMA não autoriza a redução da indenização civil por danos morais coletivos.

O ordenamento jurídico brasileiro, calcado no Art. 225, § 3º, da Constituição Federal, estabelece a independência absoluta entre as esferas administrativa, civil e penal.

A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça é pacífica ao afirmar que as sanções administrativas possuem natureza de poder de polícia (punitiva/repressiva), enquanto a condenação em danos morais coletivos visa a reparação do patrimônio imaterial da sociedade e a inibição de condutas futuras.

Nesse sentido, o STJ decidiu recentemente: "*Embora a multa administrativa aplicada (...) tenha função punitiva/repressiva, aproximando-se, neste aspecto, do viés insito à condenação pelo pagamento do dano moral coletivo, não há coincidência total entre os fundamentos jurídicos que amparam os institutos, pelo que inexistente, necessariamente, bis in idem na aplicação de ambas as sanções (a multa administrativa e o dano moral coletivo).*" (STJ - AgInt no REsp: 2013053 DF 2022/0210968-6).

Reforçando essa premissa, o STJ consolidou o entendimento em sede de Recurso Especial Repetitivo (Tema 1.104), fixando a tese de que a punição administrativa não esgota a resposta estatal frente ao ilícito, especialmente quando há desproporcionalidade entre a penalidade e o benefício auferido pelo infrator.

Conforme o precedente vinculante: "*A punição da conduta na esfera administrativa não esgota, necessariamente, a resposta punitiva estatal frente ao ilícito, notadamente quando há desproporcionalidade entre a penalidade administrativa aplicada e o benefício usufruído pelo infrator com a reiteração do comportamento proibido. (...) Inexistente, portanto, indevido bis in idem nas múltiplas respostas estatais dirigidas a uma mesma conduta contrária ao Ordenamento.*" (STJ - REsp: 1913392 MG 2020/0342327-3).

A desproporcionalidade é flagrante no caso concreto: enquanto a apelada foi sancionada administrativamente em aproximadamente R\$ 46 milhões (valor consolidado após conversão), o benefício econômico auferido com a fraude é exponencialmente superior, considerando a comercialização de 17.057 veículos de alto valor agregado.

Ao reduzir a indenização civil para R\$ 15 milhões, a sentença permitiu que a soma das sanções (administrativa + civil) representasse um valor irrisório frente ao faturamento bilionário obtido com a venda de uma frota inteira homologada mediante fraude.

Com efeito, admitir que a multa administrativa esvazie a reparação civil significaria, na prática, chancelar que a burla ao sistema de controle ambiental brasileiro seja financeiramente vantajosa, transformando a lesão a um direito fundamental em um mero 'custo operacional' plenamente suportável pela multinacional.

Portanto, ao reduzir o *quantum* indenizatório sob o fundamento de evitar "excessiva cumulação", a sentença recorrida acabou por esvaziar a função pedagógica da responsabilidade civil ambiental.

A multa administrativa é uma dívida com o Estado pela infração à norma; o dano moral coletivo é uma dívida com a coletividade pela lesão aos seus valores fundamentais. Reduzir um em razão do outro é premiar a apelada com uma "bonificação" pela sua própria fraude, o que afronta o Princípio do Poluidor-Pagador e a sistemática de proteção integral do meio ambiente.

## 7. Da Quantificação do Dano e a Inadequação da Lógica de "Minorantes"

O MPF diverge do modelo adotado pela sentença em sua premissa metodológica ao fixar a indenização. O juízo *a quo* tratou o pedido de R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões) como uma espécie de "pena máxima" e passou a aplicar o que considerou como algumas "minorantes" (como *recall*, multa administrativa e laudos divergentes) para decotar o valor pela metade. Ocorre que o magistrado utilizou uma técnica de dosimetria própria do Direito Penal, que não se adequa ao presente caso.

Em sede de responsabilidade civil coletiva, não há essa arquitetura de colunas a agravar e a minorar. O objetivo deste recurso não é discutir a condenação em si - que já foi acertadamente reconhecida -, mas sim demonstrar que as condições do ofensor e o contexto de extrema gravidade da infração exigem a majoração do valor. O pedido inicial não é um teto a ser reduzido por minorantes e a sentença acabou por não conferir a força necessária à malícia intrínseca aos fatos.

O dano moral coletivo deve ser calculado estritamente em suas funções fundamentais: reprovar a conduta, recompor o dano à sociedade, educar o agressor e desincentivar sua repetição (STJ, REsp 1.643.365). A lesão a interesses transindividuais exige resposta à altura, pois "*a lesão aos interesses de massa não pode ficar sem reparação sob pena de criar-se litigiosidade contida que levará ao fracasso do direito*" (STJ, 2ª Turma, REsp 1.269.494-MG).

Ao limitar o caráter sancionatório da condenação a R\$ 15.000.000,00, a decisão acabou por se afastar da dogmática nacional consolidada. A necessidade de majoração ampara-se no fato de que a apelada agiu com dolo e perversidade tecnológica. Ao vender veículos a diesel sabidamente mais poluentes burlando os testes, a empresa operou sob a lógica da privatização dos lucros e socialização dos prejuízos.

É imperioso destacar que não é qualquer condenação que desincentiva uma empresa do porte da *Volkswagen* a agir errado. A fixação da indenização deve ter força dissuasória real, considerando o gigantismo econômico do infrator. Para uma multinacional que operou uma fraude global, R\$ 15 milhões não representam um desestímulo efetivo, correndo o sério risco de serem internalizados como um mero custo operacional tolerável.

Portanto, a majoração do dano moral coletivo para R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões) é medida imperativa. Trata-se do patamar mínimo e razoável para repreender a malícia da fraude em escala nacional, cumprir a função educativa da pena e garantir que a burla à legislação ambiental não se revele financeiramente vantajosa para a infratora.

## 8. Dos juros e da correção monetária

A sentença determinou que o valor da condenação seja corrigido monetariamente pelo IPCA-E a partir da data de sua prolação e acrescido de juros moratórios de 1% ao mês a contar do trânsito em julgado.

Embora a correção monetária tenha sido fixada adequadamente (em consonância com a Súmula 362 do STJ<sup>[1]</sup>), o MPF diverge do termo inicial estabelecido para a incidência dos juros de mora.

Tratando-se de responsabilidade civil extracontratual decorrente de ilícito ambiental e ofensa a direitos difusos, a jurisprudência é pacífica no sentido de que os juros moratórios devem fluir a partir da data do evento danoso, e não do trânsito em julgado. Esse é o teor expresso da Súmula 54 do Superior Tribunal de Justiça: "*Os juros moratórios fluem a partir do evento danoso, em caso de responsabilidade extracontratual*".

A fixação dos juros apenas a partir do trânsito em julgado, acaba por beneficiar o infrator, esvaziando o peso financeiro da sanção ao longo dos anos de tramitação processual.

No caso em tela, o evento danoso remonta à comercialização dos veículos com o software fraudulento (anos-modelo 2011 e 2012), momento em que a lesão à coletividade e ao meio ambiente se consumou.

Requer-se, portanto, a reforma da sentença neste ponto específico, para determinar que os juros moratórios de 1% ao mês incidam a partir do evento danoso mantendo-se a correção monetária a partir do arbitramento.

## 9. Do Pedido

Ante o exposto, o Ministério Público Federal requer seja o presente recurso CONHECIDO e PROVIDO para reformar parcialmente a sentença, a fim de:

I – majorar a condenação a título de danos morais coletivos ambientais para o patamar de R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais); e

II – determinar que os juros moratórios incidam a partir do evento danoso, nos termos da Súmula 54 do Superior Tribunal de Justiça.

São Paulo, 07 de maio de 2026.

# MÁRCIO SCHUSTERSCHITZ DA SILVA ARAÚJO

## PROCURADOR DA REPÚBLICA

---

### Notas

1. <sup>^</sup>A correção monetária do valor da indenização do dano moral incide desde a data do arbitramento.