

ESTUDO DE CASO SOBRE A FRAUDE NO CONTROLE DE EMISSÕES DE POLUENTES DA VOLKSWAGEN

CASE STUDY ON VOLKSWAGEN POLLUENT EMISSION CONTROL FRAUD

Hugo Stéfano Buzaglo Himenes¹
Luana Luiza Marques Costa Pinto²
Adriano Fernandes Ferreira³

RESUMO: Com exigências cada vez mais rigorosas sendo impostas às empresas no seu processo de produção, fraudes constantes têm sido mostradas ao mundo. O governo com um método coercitivo, que obriga as empresas a poluírem cada vez menos, e essas, por sua vez, seja por falta de capacidade técnica seja aporte financeiro, não conseguem executar as exigências impostas, burlando sistemas a fim de não serem penalizadas. O presente artigo tem por objetivo apontar a dificuldade de cumprimento das normas ambientais. De forma explicativa, através de pesquisa doutrinária, reportagens e trabalhos científicos foi construída a metodologia deste trabalho. Nesse cenário, estudos, sobre impactos e possibilidades de mudanças no sistema de produção se mostram a chave para o desenvolvimento sustentável no mundo.

Palavras-chave: Fraude; poluição; regulação ambiental; sustentabilidade.

657

ABSTRACT: With increasingly stringent requirements being imposed on companies in their production process, constant fraud has been shown to the world. The government with a coercive method, which obliges companies to pollute less and less, and these, in turn, whether due to lack of technical capacity or financial contribution, are unable to execute the imposed requirements, circumventing systems in order not to be penalized. This article aims to point out the difficulty of complying with environmental standards. In an explanatory way, through doctrinal research, reports and scientific works, the methodology of this work was built. In this scenario, studies on the impacts and possibilities of changes in the production system are shown to be the key to sustainable development in the world.

Keywords: Fraud; pollution; environmental regulation; sustainability.

¹ Bacharelanda em Direito pela Universidade do Estado do Amazonas - UFAM. E-mail: luanaluizacosta@gmail.com.

² Bacharelando em Direito pela Universidade do Estado do Amazonas - UFAM. E-mail: hugoshugoi@gmail.com.

³Coordenador do Programa de Mestrado em Direito da Faculdade de Direito UFAM. Bacharel em Direito pelo Centro Universitário de Maringá, Mestre em Direito pela Universidade Gama Filho, Doutor em Ciências Jurídicas pela Universidad Castilla-La Mancha (Espanha), Pós-Doutor em Direito pela Universidade de Santiago de Compostela (Espanha). E- mail: adrianofernandes3@hotmail.com.br

I INTRODUÇÃO

Em todo o mundo formas de diminuir a poluição do planeta são constantemente discutidas pelos governantes, buscando formas de reduzir as emissões de poluentes ao meio ambiente. Crescendo assim cada vez mais as exigências para proteger o meio ambiente e junto com elas os desvios de conduta das empresas, pois, qualquer melhoria na cadeia de produção, sobre qualquer produto gera aumento de custo, o que não é desejado do ponto de vista econômico por elas.

Caso paradigmático recente que se amolda ao descrito acima foi a adulteração no controle de emissões de poluentes em cerca de 11 (onze) milhões de automóveis movidos a diesel da empresa Volkswagen. Que emitia o óxido de nitrogênio 40 vezes mais do que o limite legal autorizado, esse que é considerado como responsável de várias doenças respiratórias e cardiovasculares, e causadora de muitas mortes prematuras.

Preservar o meio ambiente é a principal arma para mantermos a saúde de todos os seres vivos e do planeta. O primeiro princípio do Direito Internacional, diz que o homem deve ter a responsabilidade de proteger e melhorar o meio ambiente para a presente e as futuras gerações (Declaração de Estolcomo, 1972).

658

Casos como esse da volkswagen não são um fato isolado. Mas que podem ocorrer por diversos motivos. Buscando obter respostas ao “por que” de tal realidade, é estudado a evolução do Direito Internacional e a aplicação dentro das relações entre governo e empresa. Analisando as fraudes às leis ambientais utilizando do caso volkswagen ao cumprimento dessas normas.

Através da doutrina e trabalhos científicos foi observado como o número de leis ambientais aumentou de forma exponencial em todo o mundo, e como as exigências do governo são demasiadamente difíceis de cumprir pelas empresas. As reportagens sobre o caso da fraude da volkswagen nos chama atenção à isso, a deficiência no cumprimento dessas leis é uma tendência que está agravando a ocorrência de tais fraudes haja vista que muitas vezes, condutas dessa natureza trazem um efeito mais devastador do que se as normas fossem menos rigorosas e realistas.

É preciso discutir sobre essa relação para que realmente ambos possam cuidar do Meio Ambiente. Não se trata de flexibilizar, mas diminuir as fraudes e realmente proteger o Meio Ambiente.

2 O DIREITO AMBIENTAL INTERNACIONAL

Existem variadas formas de definir o meio ambiente. Na Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente, em 1972, celebrada em Estocolmo, foi definido o meio ambiente como “o conjunto de componentes físicos, químicos, biológicos e sociais capazes de causar efeitos diretos ou indiretos, em um prazo curto ou longo, sobre os seres vivos e as atividades humanas”. Na Lei n.º 6.938/81, que trata da Política Nacional do Meio Ambiente, é definido como “o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas.”.

De grande significância, o Direito Ambiental não nasceu autônomo. No âmbito internacional, sua autonomia começou a ser ideada com a Declaração Universal do Meio Ambiente. Para Adame, et. al., citando trecho da Declaração de Estocolmo de 1992, o Direito Ambiental Internacional “instrumentalizou a necessidade de preservar o meio ambiente, editando declarações e tratados internacionais multilaterais que serviram de base para a formação da legislação ambiental interna de vários países.”

659

Endossando o conceito acima, o autor Marcelo Dias Varella, afirma que:

O Direito Internacional do Meio Ambiente é o conjunto de regras e princípios que regulam a proteção da natureza na esfera internacional. Não apenas cuida dos temas que atingem vários Estados simultaneamente, tais como a poluição transfronteiriça ou as mudanças climáticas, mas também tem como objeto certos elementos de proteção da natureza no âmbito interno dos Estados. Ele se constrói, em diversos temas, no contexto da preocupação global com a proteção da natureza, independente do território onde se encontre. (VARELLA, 2009, p. 7)

Ainda, para a autora, o Direito Ambiental Internacional sequer é um ramo do Direito Internacional Público, pois, de acordo com ela, aquele tem uma lógica própria, que lhe confere autonomia, diferentemente dos demais ramos do Direito Internacional Público.

Rei e Silva **vãO** mais fundo, oportunidade na qual afirma que:

(...) o DAI - Direito Ambiental Internacional, não se confunde com o DIMA - Direito Internacional do Meio Ambiente, este último, arcabouço de normas jurídicas internacionais, que toma corpo na segunda metade do século XX, é estruturado por meio de tratados ou acordos que firmam um a relação entre

Estados Nacionais. Já o DAI, área emergente do Direito, paulatinamente, ganha espaço devido à vocação empreendedora e à dinâmica de equacionamento na tratativa de problemas ambientais complexos, promovendo a relação dos Estados, e das Organizações Internacionais com novos atores internacionais, principalmente por meio de redes. (SILVA, REI, 2014, p. 322)

O que nos importa é que até aproximadamente o ano de 2007, o Direito Ambiental, e conseqüentemente o Direito Ambiental Internacional, não eram aceitos de forma pacífica como ramos autônomos do Direito.

Não obstante, essa ciência em muito evoluiu, e hoje, passados mais de 10 anos, o Direito Ambiental já atingiu a estabilidade autonômica para ser considerado ramo próprio do Direito.

2.1 A responsabilidade dos governos na proteção do Meio Ambiente:

As normas ambientais foram se formando e firmando ao longo do tempo. Assim como a maioria das normas editadas, as respectivas características são: a) bilateralidade; b) generalidade; c) abstratividade; d) imperatividade; e e) coercibilidade.

Em síntese, temos que:

a) A bilateralidade refere-se à vinculação de duas partes: uma de exigir e a outra de cumprir. A primeira (exigir o cumprimento) fica com o estado; a segunda (cumprir) fica com o particular;

b) A generalidade diz respeito ao fato de a norma se dirigir a todos os indivíduos que se enquadrem na situação jurídica por ela descrita;

c) A abstratividade afirma que a norma jurídica regula as situações de modo geral e hipotético, pelo que não podem as normas, pois, regular os casos concretos sob pena de não prever todas as situações sociais possíveis;

d) Quanto à imperatividade, que é considerada a “principal característica” da norma, é o fato de ela mesma impor o seu cumprimento, fazendo, portanto, todos cumpri-la; e

e) A coercibilidade se traduz na possibilidade de uso da coação para o cumprimento da norma, seja por meio da intimidação (coação psicológica), seja pela possibilidade do uso da força (coação física).

Varela, ao fazer um apanhado sobre a evolução da edição de normas cogentes ambientais internacionais, se posiciona no sentido que, *in verbis*:

A formação do Direito Internacional do Meio Ambiente não é nem linear, nem organizada. Há uma sucessão de normas de diferentes níveis de hierarquia, de obrigatoriedade e de lógicas subjacentes. Vários fatores contribuem para esta complexidade. Em primeiro lugar, não é possível identificar, diretamente, o nível de cogência contido nas normas. Depois, normas de diferentes níveis (multilaterais e bilaterais) e características (cogentes e não cogentes) são produzidas por várias fontes e se sobrepõem na regulamentação de assuntos idênticos, gerando duplas, às vezes, múltiplas normas antagônicas regulando os mesmos temas. Além disso, a lógica da regulação às vezes antropocêntrica, às vezes biocêntrica, contribui à formação de um direito de predeterminação difícil. Enfim, não existe uma instituição coordenadora, mas uma profusão de instituições que regulam vários acordos internacionais de maneira heterogênea. Dessa maneira, tem-se um direito de delicada implementação prática, principalmente no tocante aos países menos preparados. (...)

Há irregularidade nos níveis de obrigatoriedade de suas normas. Normas mais restritivas e soft norms se sucedem sem qualquer ordem. Ao contrário do afirmado por muitos autores, não passamos de um momento de pouca densidade normativa para uma maior densidade normativa. A evolução é irregular e faz-se, tanto nos níveis nacionais quanto internacionais, sem sequência temporal lógica. Isso significa que não há, na história da produção normativa internacional, uma fase em que foram produzidas normas ambientais não restritivas e outra que marca o início da produção de normas restritivas. Até hoje, há uma acumulação de soft norms e de normas restritivas que não continuam a ser produzidas a cada negociação internacional. Além disso, o nível de cogência das normas é, muitas vezes, de difícil identificação, pois é mais determinado pelo comportamento dos Estados e pelos demais elementos do regime internacional do que pelo próprio texto normativo. (VARELLA,2009, p. 7)

661

Com efeito, além dos já citados diferentes níveis de cogência, agrega-se a isso o fato dos diferentes escopos imbuídos no bojo das normas. Sem embargo, cria-se um emaranhado de normas, muitas vezes sem ligação entre si, que confundem até mesmo aqueles que as querem aplicar.

e críticas, uma saída útil e agradável é transferir a cobrança às empresas e à própria população. Somam-se a isso as constantes e crescentes cobranças internacionais e de Organizações Não Governamentais (ONGs) por redução de poluição. Os países ricos e os em desenvolvimento, que evitam definir posturas firmes a si mesmos na negociação de um novo acordo climático, mesmo que ações mais efetivas sejam cobrados para garantir um plano concreto de redução de emissões de gases do efeito estufa.

Nesse sentido, sendo, no plano internacional, o próprio governo o destinatário dessas cobranças, fazendo com que, muitas vezes, alguns ônus sejam igualmente transferidos.

Isso ocorre porque a cobrança é dirigida ao país, sendo certo que cada um (principalmente as empresa e o governo) possui (e conhecem) a exata medida de sua responsabilidade, pelo que deveria(m) se comprometer com as respectivas reduções de emissões.

Muitas vezes não é o que acontece. Não quando se olha sob a ótica do governo.

Os governos, colocando-se eles de forma unilateral (quando fazem normas no âmbito do próprio território), sejam eles de forma mundial (quando são celebrados acordos multilaterais entre países), fazem muitas regras voltadas, de forma velada, não a eles mesmos, mas sim a outras pessoas (principalmente às empresas).

Como se sabe e é presumido, fácil é estabelecer regras para que outro cumpra, visto que o ônus da obediência à norma não seria a si imposto.

E isso é diametralmente oposto ao que preconiza o princípio basilar do Direito Ambiental intitulado de “princípio da responsabilidade”, que nas palavras de MACHA (2013, p.87):

O princípio da responsabilidade faz com que os responsáveis pela degradação ao meio ambiente sejam obrigados a arcar com a responsabilidade e com os custos da reparação ou da compensação pelo dano causado.

(...)

A Declaração do Rio de Janeiro sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento também dispôs sobre o princípio do poluidor-pagador ao estabelecer no Princípio 13 que “Os Estados irão desenvolver legislação nacional relativa à responsabilidade e à indenização das vítimas de poluição e de outros danos ambientais. Os Estados irão também cooperar, de maneira expedita e mais determinada, no desenvolvimento do direito internacional no que se refere à responsabilidade e à indenização por efeitos adversos dos danos ambientais causados, em áreas fora de sua jurisdição, por atividades dentro de sua jurisdição ou sob seu controle”.

(...)

É importante destacar que muitos autores confundem esse princípio com o do poluidor pagador, porém a aplicabilidade deles ocorre em momentos distintos.

A Declaração do Rio de Janeiro sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento também dispôs sobre o princípio da responsabilidade ao estabelecer no Princípio 13 que “Os Estados devem desenvolver legislação nacional relativa à responsabilidade e indenização das vítimas de poluição e outros danos ambientais. Os Estados devem

ainda cooperar de forma expedita e determinada para o desenvolvimento de normas de direito ambiental internacional relativas à responsabilidade e indenização por efeitos adversos de danos ambientais causados, em áreas fora de sua jurisdição, por atividades dentro de sua jurisdição ou sob seu controle”.

Este é o princípio da responsabilidade, segundo o qual o degradador assume os riscos de sua atividade arcando com os todos os prejuízos em matéria ambiental, seja perante as pessoas com quem se relacionou, ou seja, perante terceiros. MACHA (2013, p.87)

Ora, se aquele responsável pela degradação é obrigado a arcar com a respectiva responsabilidade, por que o Estado não deverá ser responsabilizado por aquilo que polui?

A indagação nasce a partir do momento em que se vê uma enxurrada de normas destinadas às empresas reduzirem a poluição, sem ver os governos fazerem o mesmo, visto que, como a nação é vista como um todo, a redução de poluição por parte das empresas acaba, por ricochete, a beneficiar o próprio governo, que muitas das vezes não faz o dever de casa.

2.2 A perspectiva das empresas na proteção ao Meio Ambiente:

Como já asseverado adrede, diversas são as normas impostas indistintamente pelos Estados às empresas, que se veem obrigadas a obedecê-las e a cumprirem regras às vezes utópicas e coercitivas, sob pena de duras punições.

É claro que cada dia mais cresce a preocupação ambiental, contudo a necessidade urgente e definida de contínuo crescimento/desenvolvimento econômico acarreta possíveis futuras perdas, e tem consequências, afetando a confiança dos consumidores. Por outro lado, há muitos consumidores que preferem justamente a opção mais economicamente viável, mas não menos poluente.

Nessa senda, Varella., afirma que:

O sistema de comércio internacional, construído sobre o princípio da vantagem comparativa, tem o objetivo de promover o crescimento. Ele obriga os países a reduzirem as barreiras ao comércio eficiente – tarifas, quotas de importação, subsídios e outras barreiras não-tarifárias – de modo a capacitar as economias a crescerem. (Varella, 2009, p. 178)

Por vezes, as empresas se preocupam com a eficiência e eficácia dos métodos produtivos, pelo que se busca a constante remoção de obstáculos à fabricação dos produtos. Por isso, muitas vezes não se observa com cuidado a sustentabilidade do negócio, que muitas

vezes agrega custos indesejáveis à cadeia produtiva; e, inclusive, vê-se, corriqueiramente, essas regras ambientais como grandes entraves à expansão do comércio.

Conclui o último autor citado que:

Não surpreende que os dois esforços – proteger o ambiente e promover o comércio irrestrito – choquem-se. As interseções entre o meio ambiente e o comércio provocam colisões entre governos, organizações não-governamentais, grandes empresas e outros atores e em cada uma dessas comunidades, como, por exemplo, entre governo federal e estadual ou local, ou entre diferentes ONGs. Embora muitos ambientalistas e defensores do comércio liberalizado considerem que a proteção ambiental e a liberalização do comércio são compatíveis ou até essenciais para realizar os objetivos dos dois grupos em longo prazo, há, entretanto, importantes diferenças de perspectiva entre essas duas áreas. (Varella, 2009, p. 178)

Outra diferença constante da proteção ambiental e da “proteção comercial” desempenhada pelas empresas é a questão temporal. Enquanto a proteção ambiental opera em escala de tempo de décadas, até mesmo séculos, o comércio age de forma livre e irrestrita em esquema temporal muito mais curto.

Choques de diversas amplitudes e campos acontecem diariamente na dicotomia selada entre o direito ambiental e o comercial. A maioria dos autores defende que a ala do direito comercial leva vantagem nesse antagonismo, visto que o corpo de Direito Comercial Internacional é antigo, bem definido e patrocinado por poderosa clientela de empresas. Em contraste, a grande coleção de instrumentos legais ambientais internacionais é desconectada e apoiada por um público difuso.

Diante dessa preeminente “superioridade” do Direito Empresarial sobre o Direito Ambiental, importante é reconhecer que as empresas, que obviamente visam ao lucro, perigam cometer desvios de conduta, embora obrigadas a obedecer a leis utópicas, que não coincidem com a realidade mundial, com o intuito de aumentar o valor de seu lucro.

ENTENDENDO A FRAUDE AMBIENTAL DA VOLKSWAGEN

Em setembro de 2015, a Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos (EPA), órgão responsável pelo cumprimento das normas ambientais, descobriu através de análises feitas pela Universidade de West Virginia, que a montadora Volkswagen estava enganando os resultados de testes de emissão de poluentes de seus carros. Sendo assim, a

EPA emitiu uma notificação sobre a violação da Lei Clean Air Act, lei que controla a emissão de poluentes nos Estados Unidos.

Com a evolução da autonomia do Direito Ambiental Internacional, e as exigências a serem seguidas, alguns setores tiveram dificuldade de adaptação, como por exemplo o mercado automobilístico. Para entendermos o caso da fraude praticada pela fabricante Volkswagen, no controle de emissões de poluentes dos carros movidos a diesel, faz-se necessário entendermos o Direito Ambiental e as normas que regulam o Direito Ambiental Internacional.

O que é a Dieseltgate?

Quando a Volkswagen foi descoberta, confessou que para burlar as inspeções usou um programa de computador em 11 milhões de carros espalhados por todo o mundo, utilizando um dispositivo onde permitia que motores à diesel enganassem os sistemas de medição de emissão de poluentes com o objetivo de esconder a real quantidade de tóxicos, liberando somente o que é permitido por lei. A fraude passou a ser chamada pela imprensa norte-americana “O caso Dieseltgate”.

665

Entre os anos de 2004 e 2007, o Governo dos Estados Unidos começou a endurecer os padrões para emissão de óxido de nitrogênio (NOx), principal poluente resultante da combustão de óleo diesel, e a EPA começava a implementar o calendário onde gradualmente iria regularizar as emissões de gases no ar. A Volkswagen para cumprir as novas exigências, em 2009 anunciou carros que possuíam um sistema diferente com diesel limpo. Chamados de EA 189, esses motores dispensavam o uso de ureia na mistura de gases e água, recurso que ajuda a amenizar o efeito nocivo do óxido de nitrogênio. A novidade do baixo nível de emissões dos veículos à diesel da Volkswagen chamou a atenção de um grupo independente, que procurando estudar o sistema de como o combustível poderia ser limpo em tão pouco tempo, percebeu uma grande diferença entre o nível de emissão de NOx entre os testes feitos em laboratórios e os estudos realizados nas ruas. Conforme as normas norte-americana, todos os veículos vendidos no país devem ser submetidos à análise sobre um dinamômetro, teste de emissão feito dentro

de laboratórios. A Universidade de West Virginia, porém, submeteu os veículos à análise na estrada, que não são feitos pelas autoridades devido aos custos e desafios técnicos do método. Com essa análise, os pesquisadores descobriram as discrepâncias nos resultados, pois o software não identificou o teste.

A EPA, realizou uma investigação onde localizou um software que estava presente em todos os carros movidos a diesel fabricados entre 2009 e 2015. Esses carros, eram fabricados com um dispositivo eletrônico que detectava quando eles estavam passando por um teste de emissões, quando o dispositivo analisava a posição da direção, velocidade do carro e a temperatura do motor, sendo que, ao perceber o teste, o funcionamento do motor era alterado para diminuir a quantidade de poluentes que eram realmente emitidos, mas no uso comum, esses carros liberavam poluentes em quantidades absurdas, muito acima do que era permitido pela legislação norte-americana, que endureceu esse padrão há cerca de 15 anos.

Entre as substâncias que o diesel libera na atmosfera, o NOx, como já dito (um dos principais poluentes emitidos), ocasionou o escândalo, conhecido, por ser responsável pelas nuvens de poluição nas cidades e pela morte de milhares de pessoas anualmente. Nos testes de estrada, os níveis eram excedentes, sendo que, em alguns modelos, o químico ultrapassava o limite em até 40 vezes mais do que era permitido pela lei Clean Air Act. De acordo com análise divulgada no jornal britânico The Guardian, o impacto dos 11 milhões de veículos adulterados da Volkswagen em todo o mundo pode significar a emissão de 237 mil a 948 mil toneladas de gases poluentes por ano.

666

Diversas matérias e processos foram feitos à época dos fatos. Um exemplo:

A Volkswagen admitiu nesta terça-feira (22) que um dispositivo que altera resultados sobre emissões de poluentes foi instalado em 11 milhões de veículos a diesel em todo o mundo, em modelos de várias marcas pertencentes ao grupo.

É a primeira vez que a montadora admite a manipulação em carros fora dos Estados Unidos. O escândalo veio à tona na última quinta (17), quando o governo americano denunciou a fraude em 500 mil veículos vendidos no país. Segundo a investigação, o software burla os dados de emissão de poluentes apenas quando os carros são testados, para que sejam atendidos os níveis exigidos nos EUA.

No domingo (20), o presidente-executivo da empresa, Martin Winterkorn, pediu desculpas pelo ocorrido, sem citar que a prática envolvia outros mercados, além do americano.

Nesta terça, a montadora anunciou ainda que reservou 6,5 bilhões de euros (cerca de R\$ 29 bilhões) para solucionar o problema e enfrentar as potenciais consequências do escândalo, como multas.

O valor corresponde a cerca de metade do lucro global previsto para este ano. Nesta terça, as ações do grupo caíram 19% na Bolsa de Frankfurt. (G1-AUTO ESPORTE, 22/09/2015)

A adulteração, de difícil interpretação acerca dos reais objetivos da empresa, deixou o mundo dos ambientalistas em choque. Pois, pouco tempo antes do escândalo estourar a Volkswagen havia assumido numa carta em julho de 2014 ao Greenpeace compromisso de reduzir as emissões de CO₂ até 2020, prejudicando assim a imagem da montade que se posicionava como ambientalista.

3.1 As consequências do Escândalo Dieselgate.

O escândalo da Volkswagen vai muito além de ter forjado os testes e sujado o nome da fabricante. Apesar de ter gerado diversas multas em vários países, um estudo publicado na Inglaterra afirma que a poluição por NO_x na Europa poderia ser a responsável por causar cinco mil mortes, que poderiam ter sido evitadas se os automóveis a diesel estivessem dentro dos padrões exigidos.

Já de acordo com a ONG Healthy Air, a exposição aos gases tóxicos no Reino Unido causa em média, 29 mil mortes prematuras por ano. E segundo a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), 40% da poluição atmosférica por material particulado inalável fino na capital paulista vêm do processo de queima de diesel. Sendo que o único veículo a diesel vendido pela Volkswagen no Brasil é a Amarok, que ao todo foram vendidas 17 mil unidades que continham o dispositivo fraudulento.

A Volkswagen, em 2020, já pagou mais de 30 bilhões em multas por enganar consumidores e autoridades governamentais. Só no Brasil, a montadora foi multada em R\$ 50 milhões pelo Ibama, e em R\$ 7,2 milhões pela Senacon (Secretária Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça e Segurança Pública) por causa da fraude.

Além das multas, há uma ação na Justiça do Brasil movida por donos do veículo Amarok que foram envolvidos na Dieseldgate, onde cada um receberá aproximadamente R\$ 10 mil por dano moral.

Para cobrir os custos da fraude, em 2015 a Volkswagen teve seu primeiro prejuízo trimestral depois de 15 anos. Muitos dos acionistas da Volkswagen processaram a montadora, buscando compensação pela queda de suas ações devido ao escândalo. Na Coreia do Sul, o governo suspendeu a licença de venda de 83 mil carros da marca, multando a empresa em US\$ 16 milhões. Em 2016, a Volkswagen pagou US\$ 10 bilhões para consumidores a fim de encerrar processos nos EUA. Tanto na Coreia do Sul quanto nos EUA, executivos foram presos por produzir documentos falsos e por conspiração por fraude no Dieseldgate. A conta do escândalo é enorme, dividida entre acordos judiciais, multas e ajustes nos carros.

1 O GOVERNO E AS EMPRESAS

A Dieseldgate não é um escândalo em particular. A Volkswagen foi pega em flagrante, mas muitas outras empresas também usam formas de manipular os resultados em testes de poluentes. Um professor de Química Atmosférica, da Univerdade de Iorque, na Inglaterra(presumo), Alastair Lewis, em entrevista ao The Telegraph, disse que “praticamente todos os veículos nos últimos anos parecem emitir de forma substancial mais NO_x no mundo real do que quando testados em laboratórios, independente do fabricante”.

Em novembro de 2014, numa conferência ambiental, a França admitiu que o uso do diesel é um erro. Mas banir o diesel forçaria empresas a passar por transições difíceis, de alto custo em termos empresariais. Mas após o escândalo, os testes ficaram mais rigorosos e possivelmente outras empresas sofrerão as consequências por manipular as regras de emissões. Uma vez que é uma falha de implementação de normas demasiadamente duras que se esquecem dos princípios basilares de qualquer ramo do direito, dentre os quais a razoabilidade.

Faz-se proposta destinada tanto aos governos (sejam eles nacionais ou a órgãos internacionais): que as regras, a fiscalização e o próprio cumprimento das normas se deem de forma razoável, proporcional e com o uso do bom-senso.

Em poucas palavras, o princípio da razoabilidade é, de acordo com RESENDE (2011):

(...) um conceito jurídico indeterminado, elástico e variável no tempo e no espaço. Consiste em agir com bom senso, prudência, moderação, tomar atitudes adequadas e coerentes, levando-se em conta a relação de proporcionalidade entre os meios empregados e a finalidade a ser alcançada, bem como as circunstâncias que envolvem a prática do ato. RESENDE (2011)

A proporcionalidade, por sua vez, de acordo com CAMPOS (2009), citando José dos Santos Carvalho Filho, afirma que:

Nos ensinamentos de José dos Santos Carvalho Filhos, obtém-se o tríplice fundamento na observação do princípio da proporcionalidade, divisão esta provocada na doutrina alemã, qual seja:

a) adequação, significando que o meio empregado na atuação deve ser compatível com o fim colimado; b) exigibilidade, porque a conduta deve ter-se por necessária, não havendo outro meio menos gravoso ou oneroso para alcançar o fim público, ou seja, o meio escolhido é o que causa o menor prejuízo possível para os indivíduos; c) proporcionalidade em sentido estrito, quando as vantagens a serem conquistadas superam as desvantagens. (CARVALHO FILHO, 2006, p. 31)

669

Divulgada em janeiro de 2019, a primeira avaliação global do Estado de Direito Ambiental mostra que, apesar de o número de leis e agências ambientais regulamentadoras terem aumentado em todo o mundo desde 1972, a fraca aplicação das leis é um dos causadores do agravamento dos problemas ambientais. Nessa avaliação afirma-se que houve um aumento de 38 vezes da legislação ambiental desde a conferências das Nações Unidas em Estocolmo, tendo como a maior dificuldade de fazer cumprir as leis a incapacidade de sua implementação para mitigar a mudança climática, a redução dos poluentes e a perda generalizada de espécies e habitats.

Em um novo relatório da ONU, o mistério de entender por que problemas como poluição e mudanças climáticas persistem apesar da proliferação das leis ambientais se aclara. Para o relator sobre Direitos Humanos e Meio Ambiente, David Boyd, “A menos

que o Estado de Direito Ambiental seja fortalecido, leis aparentemente rigorosas estão fadadas a falhar e o direito humano fundamental a um meio ambiente saudável não será usufruído.” (BRANNIGAN, ZANDONAI, 2019)

CONCLUSÃO

Tendo como objetivo principal deste trabalho procurar a compatibilização entre os objetivos dos governos e os das empresas, a breve discussão abordada nesse paper, pode-se ver que há dois grupos de choque intimamente ligados: governo versus empresas e direito comercial/empresarial versus direito ambiental internacional.

Sendo esses conflitos previsíveis e não podendo ser evitados, é importante que haja soluções a tais embates, seja via procedimento formal ou informal. Para tanto, é igualmente interessante analisar as condutas que têm sido usadas nas duas áreas que são, em muito, diferentes – a razoabilidade, o bom-senso e a fiscalização.

Como já dito, o âmbito do comércio é muito mais vetusto do que o ramo ambiental, e é por isso que aquele lança mão mais de condutas formais, ao passo que esse, quando entra em conflito, utiliza-se de meios informais. Não obstante, é necessária a edição de medidas ponderadas, seja em âmbito local, nacional ou internacional, para controlar a emissão de poluição e conservar os recursos naturais de modo mais efetivo.

No fundo, a proposta do presente trabalho gira basicamente em torno de princípios basilares de qualquer ramo do Direito em qualquer país.

Face a todo o exposto, observa-se que regras demasiadamente apertadas instigam a fraude. Se regras são impostas e não se pode cumprir, não se pode obter outro resultado senão a propensão à fraude do sistema, a fim de evitar duras penas.

O que se deve evitar é o crescimento econômico desenfreado, mas deve-se estimular o desenvolvimento sustentável, a fim de usar de forma racional o que a natureza atualmente nos dispõe, sem prejudicar as gerações futuras. As normas surgem para controlar a emissão de poluentes no meio ambiente, mas a adulteração comentada, que é só

um exemplo de diversas que devem acontecer todos os dias, mostra que regras demasiadamente duras podem gerar um efeito totalmente inverso, visto que em busca de um benefício, causa-se um dano ainda maior.

REFERÊNCIAS

- ✓ ADAME, Alcione; GALLO, Gabriela Neves; GRANZIERA, Maria Luiza Machado. **Direito Ambiental Internacional. Conservação dos espaços e da Biodiversidade.** Convenção de Ramsar. São Paulo, 2007. Disponível em: http://www.publicadireito.com.br/conpedi/manaus/arquivos/anais/manaus/direito_ambiental_maria_luiza_m_granziera_e_outros.pdf. Acesso em: 15 jun. 2020.
- ✓ CAMPOS, Murilo. **Os Princípios da Proporcionalidade e Razoabilidade e o Processo Administrativo Disciplinar.** Disponível em: <https://www.portaldeperiodicos.idp.edu.br/cadernovirtual/article/viewFile/544/358>. Acesso em: 17 jun. 2020.
- ✓ CETESB, **Relatório da qualidade do ar no estado de São Paulo**, 2001. Disponível em www.cetesb.sp.gov.br . Acesso em: 20 abr. 2020.
- ✓ DERANI, Cristiane. **Direito ambiental econômico.** 2. ed. rev. São Paulo: Max Limonad, 2001.
- ✓ FARIAS, Talden Queiroz. **Princípios Gerais do Direito Ambiental.** Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-ambiental/principios-gerais-do-direito-ambiental/>. Acesso: 16 jun. 2020.

- ✓ LEMOS, Carlos Eduardo Cruz de Souza. **Seminário de emissões de veículos a diesel.** 2009. Disponível em: www.anfavea.com.br . Acesso em: 30 abr. 2020.
- ✓ MACHA, Paulo Afonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro.** 21^a ed. São Paulo: Malheiros, 2013.
- ✓ MILARÉ, Edis. **Direito do ambiente.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.
- ✓ Ministério do Meio Ambiente. **Carros terão de se adequar a novos limites de emissões de poluente.** Disponível em: www.mma.gov.br . Acesso em: 01 mai. 2020.
- ✓ SILVA, Denise Marcelino da; REI, Fernando Cardozo Fernandes. **Direito internacional do meio ambiente (dima) e direito ambiental internacional (dai): Novos atores em cena.** Disponível em: <http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=16e62507ebaod973>. Acesso em: 16 jun. 2020.
- ✓ SANTOS, Lucas Leonardo Souza. **O princípio da razoabilidade no Direito Administrativo.** Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-administrativo/o-principio-da-razoabilidade-no-direito-administrativo/>. Acesso em: 18 jun. 2020.
- ✓ VARELLA, Marcelo D.; BARROS-PLATIAU, Ana Flavia. **Proteção internacional do meio ambiente.** Brasília: Unitar, UniCEUB e UnB, 2009.
- ✓ RESENDE, Antonio José Calhau. O princípio da Razoabilidade dos Atos do Poder Público. Revista do Legislativo. Abril, 2009.
- ✓ Presse, France. **Volkswagen admite que 11 milhões de carros têm software que fraudava testes.** Disponível: <http://g1.globo.com/carros/noticia/2015/09/volkswagen-admite-que-11-milhoes-de-carros-tem-software-que-fraudatestes.html#:~:text=A%20Volkswagen%20admitiu%20onesta%20oter%C3%A7a,carros%20fora%20dos%20Estados%20Unidos>. 2015. Acesso em: 18 jun. 2020

- ✓ Brannigan, Niamh. Zandonai, Roberta. **Crescem as leis para proteger o meio ambiente, mas há falhas graves de implementação, diz relatório.** Disponível em: <https://nacoesunidas.org/crescem-as-leis-para-proteger-o-meio-ambiente-mas-ha-falhas-graves-de-implementacao-diz-relatorio/> 2019. Acesso em: 18 jun. 2020.