



DIESELGATE:
INFORMAÇÕES, INCENTIVOS E CONSEQUÊNCIAS.

Por Adriano Leal Bruni (albruni@minhasaulas.com.br)

Versão de 19/08/2022 16:02.

DIESEL EM AUTOMÓVEIS

O uso de motor diesel em automóveis possui vantagens, como maior torque, menor consumo e maior economia, com menor custo por quilômetro rodado. No entanto, carrega desvantagens como a maior emissão de poluentes.

Preocupações ambientais motivaram o governo dos Estados Unidos a estabelecer rigorosas regras relacionadas às emissões de motores diesel entre os anos de 2004 e 2007, com limites de poluentes equivalentes a apenas cerca de um sexto do permitido na Europa. Os baixos limites praticamente inviabilizavam o crescimento das vendas de automóveis movidos com este combustível.

Surpresa ocorreu quando, em 2009, a Volkswagen, VW, anunciou a fabricação de carros com diesel limpo, que estariam sendo fabricados a partir de sistema diferente, adequado às regras norte-americanas. Seriam os motores EA189, caracterizados pela dispensa do uso de ureia na mistura de gases e água, reduzindo o efeito prejudicial do óxido de nitrogênio (Nox) no meio ambiente.

Essa decisão se revelou vitoriosa. Em entrevista concedida em 2013, executivo da empresa se disse bastante surpreso com as vendas alcançadas pelos modelos a diesel da marca nos Estados Unidos. A gigante alemã liderava o segmento de automóveis a óleo no mercado americano, com participação de 72% e aproximadamente 90 mil unidades vendidas por ano. O sedã Passat, dentro deste cenário, era o modelo que mais se destaca.

O baixo nível de emissões de veículos da VW com motor a diesel chamou a atenção. Talvez fosse uma alternativa ecologicamente viável e sobre a qual outros fabricantes deveriam mirar suas atenções. Ainda em 2013, uma parceria formada pelo Conselho Internacional de Transporte Limpo (CITL), um grupo independente, e a Universidade de West Virginia iniciou estudos sobre o sistema da VW com o objetivo de mostrar como o diesel poderia ser um combustível limpo. Três carros foram analisados: dois da marca VW, um da marca BMW. Os automóveis da VW

apresentaram diferenças entre o nível de emissão do NOx nos testes em laboratório e aqueles observados no estudo das ruas, o que foi comunicado em 2014 para a Agência de Proteção Ambiental (EPA) norte-americana e para o Conselho de Emissões da Califórnia (CARB). A VW acusou o estudo de ser falso culpando questões técnicas. Ainda assim, optou por fazer um recall de 500 mil carros nos EUA, com a promessa de resolver o caso.

Tentando descobrir o motivo das diferenças, a EPA descobriu um software instalado na central eletrônica dos carros da VW, que alterava as emissões de poluentes nos veículos submetidos a vistorias. A “lógica” do software seria simples: depois de rastrear a posição do volante, a velocidade do veículo, o tempo que o carro estava ligado e a pressão barométrica, o dispositivo baixava os poluentes emitidos por reconhecer uma condição de teste, e, em condições normais, os controles do escape são desligados e os carros poluem além dos indicadores permitidos.

No segundo semestre de 2015, a empresa foi acusada pelo governo norte-americano de fraudar os dados de emissões de gases poluentes para atender a regulamentação do país, abrindo um processo criminal. Em 2018, o Departamento de Justiça dos Estados Unidos acusou executivos da empresa de conspiração. Neste mesmo ano a VW foi condenada pela Promotoria de Brauschweig, na Alemanha, a pagar a multa de 1 bilhão de euros, pela manipulação das emissões de gases nos motores a diesel. A empresa não contestou a condenação, declarando-se culpada das acusações. Processos, multas, recalls e recompras dos veículos fraudados se tornaram realidades para a companhia.

CRONOLOGIA DO CASO¹

2004 a 2007. O governo dos Estados Unidos endurece os padrões para emissão de óxido de nitrogênio (NOx), um dos principais poluentes resultantes da combustão do óleo diesel. Na época, as autoridades reconheceram que os novos níveis seriam difíceis de serem cumpridos.

2009. A Volkswagen começa as vendas dos modelos de carros diesel que possuíam um sistema diferente para cumprir regras de poluentes. Esses motores, chamados EA 189, dispensam o uso de ureia na mistura de gases e água, recurso mais comumente usado por outras montadoras e que ajuda a amenizar o efeito nocivo do óxido de nitrogênio.

2013. O baixo nível de emissões de veículos da Volkswagen com motor a diesel chama a atenção de um grupo independente, o Conselho Internacional de Transporte Limpo (ICCT, em inglês), que decidiu estudar o sistema para mostrar como o diesel poderia ser um combustível limpo. Junto com a Universidade de West Virginia, nos Estados Unidos, eles começaram a analisar três carros: um Volkswagen Jetta 2012, um Volkswagen Passat 2013 e um BMW X5, rodando por cerca de 4.000 km entre a Califórnia e o estado de Washington. Nos carros da Volkswagen, foi percebida uma grande diferença entre o nível de emissão de NOx (óxido de nitrogênio) observado no estudo nas ruas e os números dos testes oficiais, feitos em laboratório.

2014. O ICCT e a Universidade de West Virginia alertam a Agência de Proteção Ambiental (EPA), do governo americano, e o conselho de emissões da Califórnia (CARB) sobre a descoberta. Na época, a Volkswagen afirmou que estudo era falho e culpou questões técnicas para os resultados. Mesmo assim, a empresa realizou um "recall branco" (quando não há

¹ Adaptado de <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2015/09/escandalo-da-volkswagen-veja-o-passo-passo-do-caso.html>>. Acesso em 06 ago. 2019.

obrigatoriedade e risco à segurança) de 500 mil carros nos EUA, prometendo resolver o caso, mas sem sucesso. A CARB e a EPA continuaram a tentar encontrar o motivo das diferenças de dados em laboratório e nas ruas.

2015. A EPA descobre que um software instalado na central eletrônica dos carros da Volkswagen altera as emissões de poluentes nesses veículos apenas quando são submetidos a vistorias. O dispositivo rastreia a posição do volante, a velocidade do veículo, há quanto tempo está ligado e a pressão barométrica, baixando os poluentes emitidos quando reconhece uma condição de teste. Em condição normal de rodagem, os controles do escape são desligados e os carros poluem mais do que o permitido.

18 de setembro de 2015. O governo dos Estados Unidos acusa a Volkswagen de burlar os dados de emissões de gases poluentes a fim de atender à regulamentação do país, e abre um processo criminal. Segundo a EPA, 482 mil veículos com motores a diesel violam os padrões federais, entre eles Jetta, Beetle (chamado de Fusca no Brasil), Golf, Passat e o Audi A3 --da marca que pertence ao grupo Volkswagen. Os veículos foram fabricados entre 2009 e 2015.

20 de setembro de 2015. O presidente-executivo da Volkswagen, Martin Winterkorn, divulga nota se desculpando pela má prática. "Pessoalmente e profundamente, lamento muito que tenhamos quebrado a confiança de nossos clientes e do público. A Volkswagen não tolera nenhuma violação, nem de leis, nem de normas", declara.

21 de setembro de 2015. O presidente da Volkswagen nos EUA, Michael Horn, é enfático em seu comentário sobre o escândalo: "Ferramos tudo. Nossa empresa foi desonesta", diz, durante o lançamento do novo Passat, em Nova York. Foi o primeiro evento da empresa desde a denúncia.

22 de setembro de 2015. A empresa admite que um dispositivo que altera resultados sobre emissões de poluentes não foi usado apenas nos EUA, mas em 11 milhões de veículos a diesel em todo o mundo, em modelos de várias marcas pertencentes ao grupo. No entanto, não diz quais são os carros, nem em que países eles estão. O presidente Winterkorn torna a pedir desculpas, agora em um vídeo divulgado pela montadora.

23 de setembro de 2015. Martin Winterkorn renuncia ao cargo de presidente-executivo do grupo e pede demissão da Volkswagen. No entanto, diz que não tem ciência de nenhum erro de sua parte. O conselho da empresa também afirma que Winterkorn "não tinha conhecimento da manipulação de dados de emissões". O então presidente da Porsche, Matthias Müller, assume o comando do grupo Volkswagen e anuncia uma reorganização.

24 de setembro de 2015. O governo alemão diz que o país tem carros com motor 1.6 e 2.0 a diesel que possuem o software e que pretende refazer os testes de emissões de forma aleatória. França e Reino Unido também anunciam medidas semelhantes.

8 de outubro de 2015. Primeiro executivo da Volkswagen a depor sobre o caso no Congresso americano, o presidente da filial, Michael Horn, diz que soube no começo de 2014 que as emissões de automóveis a diesel da montadora não se ajustavam às normas dos EUA, mas acrescenta que se inteirou do software fraudulento "poucos dias antes" de uma reunião no dia 3 de setembro de 2015, entre a empresa e os reguladores americanos. O escândalo veio à tona no dia 18 daquele mês.

15 de outubro de 2015. A montadora informa que a campanha para reverter o problema começará no início de 2016 e afetará unidades das marcas Volkswagen, Audi, Seat e Skoda vendidas em 28 países. É previsto recall de 8,5 milhões de veículos. A atualização do software estaria em desenvolvimento na Alemanha.

21 de outubro de 2015. Escândalo chega ao Brasil. A Volkswagen do Brasil anuncia que 17 mil unidades da picape Amarok, ano 2011 e 2012, possuem o dispositivo que burla os testes de emissões e que fará o recall em 2016. Veja quais unidades precisarão atualizar o software da unidade de comando do motor.

28 de outubro de 2015. O grupo VW anuncia seu primeiro prejuízo trimestral em pelo menos 15 anos. O resultado é afetado pela reserva de € 6,7 bilhões para cobrir custos com a fraude. No mesmo dia, no Salão de Tóquio, o primeiro evento do tipo após o escândalo, a Volkswagen volta a se desculpar e afirma que o futuro está nos carros elétricos.

2 de novembro de 2015. O órgão regulador ambiental dos Estados Unidos (EPA) diz que encontrou indícios de que a Volkswagen instalou controles fraudulentos em veículos da Porsche e Audi, com motores 3.0, em modelos de 2014 até 2016.

Novembro de 2015. No dia 12, a filial brasileira da Volkswagen é multada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama) em R\$ 50 milhões. Para o órgão, ao assumir que vendeu no país carros com o software que altera dados em vistorias de emissão de poluentes, a montadora também burlou o programa de testes do Ibama, invalidando as licenças recebidas. No dia 16, o Procon-SP anunciou multa de R\$ 8,5 milhões à montadora.

14 de novembro de 2015. Em um segundo capítulo do escândalo, a Volkswagen informa que 4 motores a gasolina têm dados sob suspeita. Nesse caso, é o nível de dióxido de carbono (CO₂) que está sendo questionado. A lista de 430 mil unidades do ano 2016, inclui o 2.0 TFSI que equipa Golf e Passat. Um mês depois, a montadora afirma que testes feitos pela empresa não encontraram provas de manipulação do nível de CO₂, mas apenas uma leve diferença nos dados de emissão. Cerca de 36 mil carros deverão ter os números do catálogo alterados.

Novembro de 2015. A Volkswagen lança, nos EUA, um programa de compensação, oferecendo aos clientes que tenham carros com motor TDI (turbo diesel) um cartão com US\$ 500 de crédito para livre uso e mais US\$ 500 para serem usados na concessionária.

2 de dezembro de 2015. A fornecedora de autopeças alemã Bosch é acusada de conspirar com a Volkswagen, em ação movida por um proprietário de veículo a diesel de Nova York. Em estágio inicial, a investigação não tem evidências de conduta ilegal.

12 de dezembro de 2015. Em comunicação oficial, o grupo Volkswagen afirmou que a fraude nos motores a diesel teve origem em 2005, com a adoção de uma tática agressiva no segmento diesel para o mercado americano, mas ainda não há provas de envolvimento de membros da diretoria ou do conselho. Novo CEO, Matthias Müller, diz que situação "não é dramática, e sim tensa".

5 de janeiro de 2016. O Departamento de Justiça dos Estados Unidos entra com processo judicial civil contra a Volkswagen, alegando violação da legislação sobre a pureza do ar. As alegações implicam penalidades que podem custar até US\$ 48 bilhões, segundo estimativas.

11 de janeiro de 2016. Em viagem aos EUA, o novo presidente executivo, Matthias Müller, pede desculpas publicamente e anuncia um investimento de US\$ 900 milhões no país. "Não somos uma marca criminosa", afirma o executivo, ao responder perguntas de jornalistas em evento na véspera do Salão de Detroit.

18 de janeiro de 2016. Dezenas de grandes acionistas da Volkswagen pretendem processar a montadora em um tribunal alemão, buscando compensação pela derrocada de suas ações devido ao escândalo de fraude em testes de emissões de poluentes.

29 de janeiro de 2016. Quatro meses após o escândalo estourar, a Alemanha dá sinal verde para o início do recall dos carros a diesel do grupo Volkswagen no país. Na Europa estão 8,5 milhões dos 11 milhões de veículos que possuem a fraude. Nos EUA, no entanto, a solução proposta pela marca não é aprovada de imediato. Lá estão cerca de 600 mil veículos afetados.

3 de março de 2016. A Volkswagen revela que seu ex-presidente Martin Winterkorn recebeu, em maio de 2014, mais de um ano antes da explosão do escândalo, um relatório que o deixava ciente das suspeitas sobre o caso, embora não se saiba se ele leu o documento.

9 de março de 2016. O presidente da Volkswagen nos EUA, Michael Horn, deixa o cargo. Horn ficou conhecido pela declaração "Nós ferramos tudo", sobre o escândalo, e foi o primeiro executivo do grupo a depor no Congresso americano, negando saber da fraude antes de ser alertado pelo governo. Dias antes da saída dele, o governo dos EUA anunciou que investiga também se a Volkswagen abusou dos benefícios fiscais norte-americanos, já que ofereceu crédito a compradores dos veículos envolvidos no escândalo.

15 de março de 2016. O Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor (DPDC), órgão do Ministério da Justiça, abre processo administrativo contra a Volkswagen do Brasil, por indícios de infrações contra o consumidor, que podem gerar multa de R\$ 8,5 milhões.

23 de junho de 2016. A Volkswagen informa que teve um prejuízo de 1,3 bilhão de euros em 2015. A montadora diz ter separado 7,8 bilhões de euros para recomprar e reparar os veículos fora das legislações ambientais. E outros 7 bilhões para cobrir custos com multas e processos legais no mundo inteiro.

Agosto de 2015. O governo da Coreia do Sul suspendeu a licença de venda de 83 mil carros do grupo Volkswagen e multou a companhia em US\$ 16 milhões. Segundo o ministério do Meio Ambiente, a montadora falsificou a documentação sobre níveis de emissões de poluentes nesses carros, e também do nível de ruído. Parte disso se refere aos veículos a diesel envolvidos no "dieselgate".

23 de junho de 2016. Volkswagen fecha acordo para pagar US\$ 10 bilhões para por fim a processos movidos por consumidores nos EUA com carros equipados com motor 2.0 diesel. Os clientes poderão escolher entre revender o veículo para a montadora ou levá-lo ao recall para conserto.

Julho de 2016. A Volkswagen afirmou que completou novos testes internos com a picape Amarok - único modelo no mercado brasileiro dentro do escândalo dos motores a diesel - e constatou que o dispositivo fraudulento não está ativo nos veículos vendidos no Brasil. Mas o Ibama disse que a investigação só terminaria no fim do ano.

28 de setembro de 2016. Montadora revela, no Salão de Paris, o primeiro conceito da inédita família de carros elétricos, dizendo que ele "vai mudar sua história". O compacto deve chegar às lojas em 2020.

20 de dezembro de 2016. A Volkswagen e o órgão que fiscaliza as atividades industriais irregulares no Canadá anunciaram que a empresa deve pagar 2,1 bilhões de dólares canadenses, o equivalente a US\$ 1,57 bilhão, para compensar consumidores daquele país. O acordo é semelhante ao dos EUA.

Janeiro de 2017. Um executivo da filial sul-coreana da Volkswagen foi condenado a 1 ano e 6 meses de prisão por produzir documentos falsificados sobre a emissão de poluentes e nível de ruído, com objetivo de conseguir certificação para importar carros ao país.

6 de janeiro de 2017. Mais de um ano após o escândalo vir à tona, a montadora recebe aval do governo dos EUA para começar o conserto dos carros de clientes envolvidos no escândalo e que optarem por não revendê-los às marcas.

7 de janeiro de 2017. O FBI prende um executivo da Volkswagen por acusação de conspiração para fraudar os EUA no "dieselgate". Oliver Schmidt, que comandou o departamento de "compliance" regulatório da empresa.

10 de janeiro de 2017. A Volkswagen disse que pagará US\$ 4,3 bilhões em multas para encerrar processos na esfera civil e criminal nos EUA. A montadora afirmou que também irá se declarar culpada pela conduta criminoso e será supervisionada por um monitor independente nos próximos 3 anos.

10 de janeiro de 2017. No mesmo dia em que divulgou acordo, a fabricante anunciou que bateu seu recorde de vendas, em 2016. O volume seria superior ao da rival Toyota, dando à Volkswagen o título de número 1 do mundo.

11 de janeiro de 2017. Seis executivos da Volkswagen foram denunciados e poderão responder criminalmente pela fraude dos motores a diesel da montadora nos EUA. Entre eles está Oliver Schmidt, preso pelo FBI. Os demais estão na Alemanha.

Março de 2017. Oito meses após a montadora dizer que o dispositivo que fraudava emissões não estava ativo nos 17 mil unidades da Amarok no Brasil, o Ibama divulgou resultados de testes que contestaram a informação, manteve a multa de R\$ 50 milhões e a determinação de que a empresa faça o recall. Além disso, o instituto informou que os testes apontam possível violação em outros veículos e prometeu investigar o caso. A Volkswagen tornou a recorrer da decisão do Ibama, mas anunciou o recall em abril.

Abril de 2017. A montadora concorda em pagar mais US\$ 157 milhões para indenizar 10 estados, incluindo Nova York, Massachusetts e Pensilvânia, e assim saldar as penas por violar as normas sobre emissão de gases poluentes.

Mai de 2017. Montadora aceita pagar US\$ 1,2 bilhão para consertar ou recomprar 80 mil carros com motor 3.0 diesel.

Julho de 2017. A Volkswagen concorda em pagar mais US\$ 154 milhões ao estado da Califórnia, além dos US\$ 533 milhões acertados anteriormente.

Setembro de 2017. A Volkswagen foi condenada, em 1ª instância, a pagar um total de R\$ 1,09 bilhão de indenização aos 17.057 proprietários das picapes Amarok no Brasil que têm o dispositivo que fraudava emissões. A montadora disse que iria recorrer.

18 de setembro de 2017. No aniversário de 2 anos do "dieselgate", estudo de revista especializada em meio ambiente diz que 5 mil mortes ao ano na Europa por consequência de poluentes do diesel podiam ser evitadas se as emissões fossem, de fato, no mesmo nível do apontavam os testes.

Setembro de 2017. Prisão foi ligada ao escândalo. Justiça não deu o nome, mas mídia alemã diz se tratar de Wolfgang Hatz, que era responsável pelo desenvolvimento de motores da Audi entre 2001 e 2007.

Setembro de 2017. Montadora anuncia que vai separar mais US\$ 3 bilhões para cobrir despesas com reparos por causa da fraude, só na América do Norte. Assim, a "conta" do escândalo na região já chega a US\$ 30 bilhões em penalidades e ressarcimentos, além do custo para consertar ou recomprar os veículos afetados nos EUA.

6 de dezembro de 2017. Oliver Schmidt, que foi preso provisoriamente em janeiro daquele ano, foi condenado a 7 anos de prisão pelo "dieselgate". Ele era chefe do departamento que deveria cumprir as normas regulatórias nos EUA.

Janeiro de 2018. Volkswagen, Daimler (dona da Mercedes-Benz) e BMW, além da Bosch, foram acusadas de testar efeitos do diesel em macacos e também em humanos. Um dia depois da reportagem do "The New York Times" sobre o caso, a Volkswagen suspendeu o chefe de relações públicas e prometeu que haveria "consequências internas".

Janeiro de 2018. A Volkswagen comemorou um novo recorde anual de carros entregues - a empresa não usa o termo "vendas". O volume em 2017 somou 6,23 milhões de unidades em todo o mundo, 4,2% acima de 2016. O título de campeã é disputado com a Aliança Renault-Nissan.

Março de 2018. Imagens divulgadas na internet mostram dos lugares nos EUA onde a Volkswagen abriga parte dos 300 mil carros recomprados de clientes atingidos pelo escândalo.

SUGESTÕES PARA APRENDIZADO COMPLEMENTAR

<<https://www.youtube.com/watch?v=nm5UFqxNzDk>>. Documentário sobre o dieselgate.

<<https://www.netflix.com/br/title/80118100>>. Apresentação da série "Na Rota do Dinheiro Sujo" do Netflix. O Episódio 1 (Emissões mortais, 75 min) apresenta os carros de "diesel limpo" da Volkswagen que pareciam um sonho realizado para os motoristas ecológicos... até uma fraude de proporções inacreditáveis ser revelada.

Curiosidades: comerciais da VW com carros movidos a diesel

<https://www.youtube.com/watch?v=ygkHGdbfELO>

<https://www.youtube.com/watch?v=pDIOjFZRnLU>

<https://www.youtube.com/watch?v=XiWmGxpRZJg>

REFERÊNCIAS

Medeiros, Cintia Rodrigues de Oliveira. Dieselgate: A corporação no banco dos réus. **Administração: Ensino e Pesquisa (RAEP)**, v. 20, n. 2, maio-agosto 2019.

LIVRO EM QUE O USO DO CASO É SUGERIDO

BRUNI, A. L. **Administração financeira de empresas no Brasil**. Texto em elaboração.

PROBLEMATIZAÇÕES POSSÍVEIS

Caso você esteja matriculado em alguma das turmas do Prof. Adriano Leal Bruni, apresente suas respostas no formulário disponível em <<https://forms.gle/Fg8x47p3GAUGzZEW5>> antes da aula em que este caso será usado (consulte o planejamento da disciplina). A apresentação dessas respostas pode ser usada para repor notas de atividades de sala de aula (caso a disciplina cursada por você registre notas em atividades de sala de aula). Se lembre que um caso pode

conter diferentes problematizações, com códigos apresentados entre colchetes no início de cada conjunto de perguntas. Responda à problematização proposta para a sua aula!

[DIESEL_GATE_FIN_INF] AULAS SOBRE FINANÇAS: Informações. No livro, estude o capítulo sobre “Informações, relatórios e decisões” e responda o que se pede.

[1] O que é ESG e quais suas consequências (se precisar, busque informações adicionais em outras fontes)?

[2] O que é *greenwashing* e quais suas consequências (se precisar, busque informações adicionais em outras fontes)?

[3] Com base apenas no texto, qual a relação entre informação divulgada e valor percebido do negócio?

[4] O que justificou o problema destacado no caso?

[5] Quais as consequências do problema destacado no caso?

[6] Como impedir ou atenuar problemas como o destacado no caso?