



7980684



08012.000153/2016-03

**MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA****Nota Técnica n.º 54/2019/CSA-SENACON/CGCTSA/DPDC/SENACON/MJ****Processo N° 08012.000153/2016-03****Representante: Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor (*ex-officio*)****Representada: Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda.****Assunto: Dever de informação. Violação de normas do órgão regulador.****Ementa: Processo Administrativo. Ofensa ao dever de informação e violação de normas do órgão regulador. *Software* que otimizava as emissões de óxidos de nitrogênio durante os testes laboratoriais alterando os resultados sobre as emissões de poluentes. Aplicação de sanção de multa no valor de R\$ 7.200.000,00 (Sete milhões e duzentos mil reais).**

Senhora Coordenador-Geral de Consultoria Técnica e Sanções Administrativas, Substituta,

Relatório

1. Trata-se de Processo Administrativo iniciado de ofício no âmbito do Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor (DPDC), da Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon), do Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP), em face da Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda. (Representada), em razão de uso de *software* que otimizava as emissões de óxidos de nitrogênio durante os testes laboratoriais, a fim de alterar os resultados sobre a emissão de poluentes de 17. 057 (dezesete mil e cinquenta e sete) unidades dos veículos Amarok, ano-modelo de 2011 total, 2012 parcial e a diesel.
2. O presente processo administrativo teve início como o procedimento n. 08012.004273/2015-91, na Coordenação de Consumo Seguro e Saúde (CCSS) deste Departamento, com posterior desdobramento para a Coordenação de Sanções Administrativas. Desse modo, em 29 de setembro de 2015, ainda no âmbito do procedimento n. 08012.004273/2015-91, o DPDC expediu a Notificação n. 182/2015/SESC/CSS/CGCTPA/DPDC/SENACON, com a finalidade de apurar o uso do mencionado dispositivo e solicitar a formalização da campanha de chamamento.
3. Em resposta, de 13 de outubro de 2015, a Representada informou que ainda não teria conseguido identificar todos os países atingidos. Por isso, não saberia precisar se o mercado brasileiro possuiria os veículos afetados com o *software* que alterava os resultados sobre a emissão de poluentes. Assim, solicitou prazo suplementar, que foi deferido pelo Despacho n° 440/2015/CSS/CGCTPA/DPDC/SENACON, para apurar se houve a comercialização de veículos

afetados no Brasil.

4. Em complementação à resposta apresentada, na data de 21 de outubro de 2015, a Representada afirmou que a sua matriz esclareceu que os veículos comercializados no Brasil foram, exclusivamente, o modelo Amarok, ano-modelo 2011 (totalmente) e 2012 (parcialmente), a diesel. Aduziu que tais veículos possuíam um *software* que poderia otimizar os resultados de óxidos de nitrogênio durante os testes laboratoriais. No entanto, sustentou que os veículos com motores a gasolina ou com motorização flexível, composta por álcool e gasolina, não possuiriam o mencionado *software* e atendiam os níveis legais de emissão de poluentes.
5. Além disso, explicou que o Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), integrante do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA) é responsável pela publicação de resoluções sobre a emissão de poluentes de veículos novos. No caso do modelo Amarok, que é comercializado no Brasil desde 2011, noticiou que diferentes limites de poluentes estabelecidos pelo Programa de Controle de Poluição de Ar por Veículos Automotores (Proconve) abarcam o veículo. Assim, determinado volume do modelo Amarok foi homologado e comercializado sob a vigência da fase “L4” do Proconve (Res. Conama n. 315/2002), enquanto outro estaria sob vigência da fase L6 (Res. Conama n. 415/2009). No entanto, o *software* que otimiza as emissões de óxidos de nitrogênio durante os testes laboratoriais, em dinamômetro, estaria instalado e ativado apenas para as 17.057 unidades comercializadas da fase “L4” do Proconve, de modo que os modelos da fase L6 não foram afetados.
6. Na mesma data, a Representada participou de audiência com os representantes do DPDC. Nessa ocasião, afirmou que existiam, no Brasil, 17.057 (dezessete mil e cinquenta e sete) veículos, modelo Amarok, ano 2011 e parte de 2012, equipados com o *software* da unidade de comando motor que poderiam alterar os resultados de emissões de óxidos de nitrogênio. Em âmbito mundial, explicou que existiam 11 milhões de unidades atingidas. Além disso, esclareceu que iniciaria a campanha de chamamento no Brasil e que a matriz estaria buscando solucionar o problema. Nessa ocasião, o DPDC abordou a importância do *recall* e a obrigação do fornecedor de retirar do mercado de consumo o produto que apresentasse risco ao consumidor. Apontou, ainda, as consequências, inclusive penais da não observância das disposições legais e explicou que a averiguação preliminar estava em trâmite na Coordenação-Geral de Consultoria Técnica do DPDC. Além disso, frisou a importância da transparência entre fornecedores, consumidores e órgãos competentes. Desse modo, a Representada declarou espontaneamente ter interesse em conduzir os procedimentos relacionados ao caso.
7. Com o intuito de instruir o procedimento, por meio do Ofício nº 124/2015/CSS/CGCTPA/DPDC/SENACON-MJ, o DPDC solicitou ao IBAMA o envio de informações adicionais, bem como manifestação técnica sobre a questão em análise. Em resposta, o IBAMA expôs que *“no dia 18 de setembro de 2015, a Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos (EPA) emitiu aviso de violação da sua legislação de poluição atmosférica para a Volkswagen AG, a Audi AG e o Grupo Volkswagen da América Inc. A referida violação consistia na utilização de um software sem seu sistema computadorizado que fraudava os testes de emissão de determinados poluentes, em veículos a diesel de quatro cilindros comercializados pelas montadoras no período de 2009 a 2015. No dia 25 de setembro de 2015, a Volkswagen do Brasil foi notificada pelo Ibama. Por carta, enviada em 22 de outubro de 2015, a Volkswagen reconheceu que veículos Amarok, ano/modelo 2011 (todo o lote) e 2012 (parte do lote), a diesel, comercializados no mercado brasileiro, apresentam o mesmo item encontrado nos EUA. Houve, portanto, descumprimento do previsto na Resolução CONAMA 230/J1997, e enquadramentos na Lei de Crimes Ambientais. No total, 17.057 veículos Amarok a Diesel contêm um software que poderia otimizar os resultados de óxidos de nitrogênio (Nox). A Volkswagen do Brasil foi autuada pelo Ibama em R\$ 50 milhões por modificar um dispositivo em veículos com objetivo de burlar limites e exigências ambientais previstas na legislação. A empresa foi notificada e deverá apresentar um plano de correção dos veículos alterados e comercializados para que estes atendam aos parâmetros de emissão exigidos pelas normas brasileiras. O recall está voltado exclusivamente para a correção do dispositivo*

adulterado e não afetará o desempenho dos motores.

8. Posteriormente, ocorreu nova reunião com a Representada, na qual informou que a Polícia Federal instaurou inquérito, a pedido do IBAMA. Ademais, mencionou que a matriz verificou que foram comercializados, no Brasil softwares capazes de reconhecer que o automóvel se encontrava em ciclo. A empresa noticiou que encontrou um veículo Amarok em condições de integridade para realização de novos testes e que já realizou ensaios técnicos, simulando diferentes configurações, os quais teriam emitido resultados iguais, ou seja, dentro dos limites de emissão de poluentes. Alegou, ainda, que os veículos no Brasil não estariam afetados, embora possuissem o dispositivo. Segundo a empresa, poderia ocorrer o reconhecimento do ciclo, mas não foram verificadas alterações de funcionamento do motor.
9. Desse modo, em 11 de março de 2016, por meio da Nota Técnica nº 29/2016/CPA - SENACON/CGCTPA/DPDC/SENACON, o DPDC instaurou o presente processo administrativo em face da Representada, em razão da existência de indícios de violação ao disposto nos artigos 4º, caput, incisos I e III; 6º, incisos III e IV; 39, inciso VIII; e 66 do Código de Defesa do Consumidor, resultando no desdobramento para a Coordenação de Sanções Administrativas. O DPDC verificou que existiam indícios que apontariam para a adulteração dos *software*, o que violaria o direito à informação, bem como o dever de observar as regulamentações expedidas pelos órgãos oficiais. A legislação brasileira proíbe qualquer prática que (i) reduza ou possa reduzir a eficácia do controle da emissão de ruído e de poluentes atmosféricos de veículos automotores ou (ii) produza variações acima dos padrões ou descontínuas das emissões, em condições que poderiam ser esperadas em situações de regularidade. Em igual sentido prevê o citado diploma que é vedado qualquer “item de ação indesejável”, como peças, componentes, dispositivos, softwares, lubrificantes, combustíveis e procedimentos operacionais em desacordo com a homologação do veículo. Consequentemente, práticas que violem a legislação brasileira demonstram infração ao Código de Defesa do Consumidor.
10. Devidamente intimada, em 23 de março de 2016, a Representada apresentou Defesa Administrativa. Em síntese, mencionou que teve a conduta pautada pela boa-fé, prestando os esclarecimentos solicitados. Abordou o andamento das tratativas com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) sobre possível Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), que permanecia em análise. Esclareceu que, independentemente do desfecho do TAC, continuaria realizando os testes necessários de forma espontânea. Nesse sentido, explicou no que consistiria as seguintes fases de testes: (i) preparatória; (ii) exploratória e; (iii) comprovatória. A primeira, a fase preparatória, consistiria na utilização de um sistema móvel de medição de emissões e na realização da correlação deste sistema com os dados laboratoriais. Na segunda, a fase exploratória, ocorreriam testes em um ambiente laboratorial, bem como a repetição dos ensaios em rodagens em um ambiente externo. Estas fases já teriam ocorrido, segundo a Representada, restando apenas a terceira fase, a comprovatória, teria a aplicação em testes de rodagem do conhecimento adquirido nas fases anteriores e poderia determinar o efetivo nível de atuação do dispositivo e dos respectivos níveis de emissão.
11. No tocante às possíveis violações ao CDC, a Representada alegou que não houve prática abusiva por não se utilizar funcionalidade de *software* capaz de otimizar o índice de emissões. Alegou que “no Brasil, durante a Fase PL4 do PROCONVE, quando se deu a homologação do modelo, o limite de emissão de NOx era de 1,0g/km, conforme Resolução CONAMA n. 315/2002. Ou seja, em ambos os cenários testados, as emissões estavam abaixo do limite, o que comprova que o item não estava ativo e não provocou alterações nos limites e exigências previstos à época da legislação”. Segundo a Representada, apesar da existência do dispositivo, ele não teria estado ativo e provocado alterações nos limites legais de emissões.
12. Em seguida, na data de 4 de julho de 2016, a Representada apresentou petição (n. 08000.028364/2016-31), na qual comunicou que foi oficiada pelo IBAMA para realizar campanha de *recall*, mediante prévia aprovação. Desse modo, após audiência com o IBAMA e a CETESB, foi

possível estabelecer um calendário de testes, aprovado por todos envolvidos. Assim, a Representada reiterou o compromisso na realização de campanha de *recall*, com previsão para a realização após os testes e verificações estabelecidos conjuntamente com o IBAMA.

13. Em 30 de março de 2017, o Ministério do Meio Ambiente (MMA), por meio de ofício (08000.020220/2017-18), comunicou ao Ministério da Justiça sobre a decisão, em primeira instância, do IBAMA, pela aplicação de multa definitivamente fixada em 50 milhões de reais, bem como pela adoção de outras providências, como a realização de *recall* dos veículos Amarok alterados, tendo em vista a comprovação da prática fraudulenta em tais veículos.
14. Devidamente intimada, nas Alegações Finais (08000.021172/217-99), a Representada, em síntese, reiterou os argumentos anteriormente apresentados, especialmente sobre a inexistência de fraude. Conforme alegado, a Amarok com motor EA189, comercializada nos anos de 2011 e em parte de 2012, estava adequada à fase do PROCONVE. Ademais, sustentou que o *software* não estava ativo no motor do modelo Amarok importado pelo Brasil e que a emissão de gases atendia a todos os limites estabelecidos pela legislação. Em relação ao procedimento no IBAMA, que culminou em sanção, a Representada questionou conclusões do laudo do CETESB, que entendia ser absolutamente viciado, e argumentou que não foi oportunizado o devido contraditório. Mencionou, ainda, que implementou voluntariamente a campanha de *recall*, em 27 de abril de 2017, apesar de entender que os testes realizados pelo CETESB não teriam indicado a existência de um dispositivo ativado no Brasil apto a alterar os níveis de emissão de poluentes. Por fim, pleiteou razoabilidade em eventual aplicação de sanção, considerando que, caso considerada infratora, seria primária e teria agido para minimizar ou de imediato reparar os efeitos do ato lesivo.

É o relatório.

II. Fundamentação

Da Competência do Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor

15. A questão em exame ultrapassa contornos individuais para impactar a coletividade, dado que houve a comercialização em âmbito nacional do objeto em questão, referente a 17.057 (dezessete mil e cinquenta e sete) unidades do veículo Amarok, ano-modelo de 2011 (total), 2012 (parcial) e a diesel. Nos termos do inciso XI do artigo 19 do Decreto n. 8.668, de 11 de fevereiro de 2018, compete ao DPDC fiscalizar demandas de interesse geral e de âmbito nacional, podendo aplicar sanções administrativas, quando cabível. Portanto, verificada a abrangência da demanda, nota-se a patente competência do DPDC no caso em apreço.

Das violações aos preceitos do CDC: o direito à informação como reflexo da boa-fé no equilíbrio da relação de consumo

16. A Constituição Federal situa o Direito do Consumidor no rol dos direitos e garantias fundamentais do cidadão, conforme o art. 5º, XXXII, e estabelece ser dever do Estado promover, na forma da lei, a defesa do consumidor. Para tanto, o Código de Defesa do Consumidor (CDC) estabelece diretrizes para a promoção dos direitos do consumidor.
17. Como um dos princípios orientadores da Política Nacional das Relações de Consumo, o CDC abordou expressamente a vulnerabilidade do consumidor, atrelando a ela diversos outros preceitos, como a necessidade de prezar por relações mais transparentes e harmoniosas, nos termos do *caput* e do inciso I do art. 4º do CDC. Com base na premissa maior da vulnerabilidade, outros princípios e regras formam a moldura protetiva das relações de consumo, que devem ser pautados pela boa-fé e pelo equilíbrio entre consumidores e fornecedores.

18. Vale lembrar, nesse passo, a vulnerabilidade é usualmente dividida em três âmbitos, pela doutrina brasileira: a técnica, a jurídica e a fática. A reformulação dada ao tema pela Professora Cláudia Lima Marques avança, ainda, com propriedade, na conformação da chamada ‘vulnerabilidade informacional’^[1], a mais expressiva para o caso em tela, que, representa de modo muito preciso o fenômeno da sociedade informacional em que vivemos. Segundo seu entendimento, o dever de informar ganha contornos importantíssimos e fundamentais nos tempos atuais, seja no direito civil ou no direito do consumidor, em que sua importância é ainda maior, refletindo-se na proteção legal do consumidor, de modo destacado, nos termos do art. 4º, inciso III, do CDC, que trata do direito básico à informação.
19. Observa-se, aqui, ser esta a espécie de vulnerabilidade em destaque no caso em apreço, considerando que o consumidor não poderia supor a existência do *software* que otimizava as emissões de óxidos de nitrogênio dos veículos AmaroK, tendo em vista que não possuiria conhecimento técnico para tanto. Sendo assim, o dever de informar, de forma clara e precisa, é especialmente relevante na relação de consumo, pois estabelece o devido equilíbrio entre fornecedor e consumidor, devido à vulnerabilidade do consumidor.
20. Nesse sentido, os princípios do CDC se imbricam e permitem a formação de uma das mais essenciais condições para a formação de relações de consumo transparentes, equilibradas e harmoniosas, como buscadas pelo CDC: a *confiança*, elemento essencial à demonstração da real vontade das partes em estabelecer uma relação de consumo. Sem informação precisa não há confiança. No caso em exame, toda essa rica base principiológica, indispensável à legalidade e legitimidade das práticas verificadas no mercado de consumo, se vê maculada pelas posturas da Representada.
21. O Código de Defesa do Consumidor define, em seu artigo 6º, os chamados ‘direitos básicos’ dos consumidores. Dentre eles, destacam-se aqui, de forma especial aqueles insertos em seus incisos III (informação) e IV (proteção contra abusos de toda sorte, nas diversas fases da relação de consumo). O direito da informação pressupõe que ela seja prestada de forma adequada, clara e inequívoca (quantidade, características, composição, qualidade, preço, riscos) sobre os diferentes produtos e serviços ofertados ao consumidor. O Ministro do Superior Tribunal de Justiça, Antonio Herman V. Benjamin, destaca a importância do direito à informação, de forma muito precisa, no Recurso Especial n.º 586.316/MG:

A informação é irmã-gêmea – ‘inseparável’, diz Jorge Mosset Iturraspe (Defensa Del Consumidor, 2ª ed., Santa fé, Rubinzal-Culzoni, 2003, p. 29) - dos Princípios da Transparência, da Confiança e da Boa-fé Objetiva. Sem ela, esses princípios não se realizam. Por isso se apregoa que ser informado é ser livre, inexistindo plena liberdade sem informação. Perceptível, então, a contradição entre aqueles que pregam o ‘livre mercado’ e, ao mesmo tempo, negam, solapam ou inviabilizam a plena informação ao consumidor. Segundo, é a informação que confere ao consumidor ‘a possibilidade de utilizar os produtos comercializados com plena segurança e de modo satisfatório aos seus interesses’ (Gabriel A. Stilitz, Protección Jurídica Del Consumidor, Buenos Aires, Depalma, 1986, p. 45). Só o consumidor bem informado consegue de fato usufruir integralmente os benefícios econômicos que o produto ou serviço lhe proporciona, bem como proteger-se de maneira adequada dos riscos que apresentam. Por esse último aspecto (proteção contra riscos), a obrigação de informar deriva da obrigação de segurança, que modernamente, por força de lei ou da razão, se põe como pressuposto para o exercício de qualquer atividade no mercado de consumo.

22. Como se vê, a teor de tão precisas ponderações, o direito à informação pode muito bem ser considerado ‘o mais básico’ de todos os direitos do consumidor, devendo sempre ser observado minuciosamente, pois, além de ser um pressuposto para seu exercício de liberdade de escolha, assegura as condições indispensáveis para o respeito aos demais direitos. A informação a ser prestada ao consumidor deve ser completa, gratuita e útil^[3], de forma que o consumidor compreenda o que está adquirindo ou contratando. Ela é a essência do contrato e assegura a transparência na relação de consumo.

Das violações aos preceitos do CDC: práticas comerciais desleais como violação da boa-fé nas relações de consumo

23. Além do direito à informação, o artigo 6º, no inciso IV, traz a proibição às práticas e cláusulas abusivas impostas aos consumidores. Estas proibições asseguram ao consumidor que aquilo que está sendo ofertado seja realmente o que ele irá contratar, sem nenhuma distinção ou alteração da oferta apresentada, bem como que a ele não serão impostas condições de contratação que lhe causem prejuízos e, ainda, que o fornecedor não se valerá, em sua relação com ele, de métodos e práticas comerciais coercitivas ou desleais.
24. No caso em análise, a utilização do *software* no sistema computadorizado fraudava os testes de emissão de determinados poluentes em veículos a diesel de quatro cilindros comercializados pelas montadoras no período de 2009 a 2015, segundo constatado pelo IBAMA, conforme transcrito, novamente, abaixo:
- “No dia 18 de setembro de 2015, a Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos (EPA) emitiu aviso de violação da sua legislação de poluição atmosférica para a Volkswagen AG, a Audi AG e o Grupo Volkswagen da América Inc. A referida violação consistia na utilização de um software sem seu sistema computadorizado que fraudava os testes de emissão de determinados poluentes, em veículos a diesel de quatro cilindros comercializados pelas montadoras no período de 2009 a 2015. No dia 25 de setembro de 2015, a Volkswagen do Brasil foi notificada pelo Ibama. Por carta, enviada em 22 de outubro de 2015, a Volkswagen reconheceu que veículos Amarok, ano/modelo 2011 (todo o lote) e 2012 (parte do lote), a diesel, comercializados no mercado brasileiro, apresentam o mesmo item encontrado nos EUA. Houve, portanto, descumprimento do previsto na Resolução CONAMA 230/J1997, e enquadramentos na Lei de Crimes Ambientais. No total, 17.057 veículos Amarok a Diesel contêm um software que poderia otimizar os resultados de óxidos de nitrogênio (Nox).”*
25. O consumidor, devido à sua vulnerabilidade, não poderia supor que existia a mencionada adulteração, configurando a violação da boa-fé que o fornecedor deve buscar nas relações de consumo. Ainda que se argumentasse que a emissão de determinados poluentes não violaria o percentual legal permitido, a mera existência do *software* viola a confiança necessária em qualquer negócio jurídico e demonstra deslealdade com o consumidor. O dever de transparência é manifesto por meio da clareza das informações prestadas aos consumidores, o que deve ser buscado em todas as etapas da relação consumerista. Assim, não se pode induzir o consumidor a crer que adquiriria um veículo com redução da emissão de poluentes, quando tal informação não apresentasse relação exata com a realidade.
26. Ademais, verificou-se a violação ao inciso VIII do artigo 39 do CDC, que aborda a proibição de o fornecedor colocar no mercado de consumo produtos em desacordo com as normas expedidas pelos órgãos oficiais, tendo em vista que houve a inobservância do disposto nos artigos 1º e 2º da Resolução n 230, de 22 de agosto de 1997, do IBAMA, a qual 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. Desta forma, observa-se que pela legislação brasileira é proibida qualquer prática (i) que reduza ou possa reduzir a eficácia do controle da emissão de ruído e de poluentes atmosféricos de veículos automotores ou (ii) produzir variações acima dos padrões ou descontinuas das emissões, em condições que poderiam ser esperadas em situações de regularidade. Em igual sentido prevê o citado diploma que é vedado qualquer “item de ação indesejável”, como peças, componentes, dispositivos, *softwares*, lubrificantes, combustíveis e procedimentos operacionais em desacordo com a homologação do veículo.
27. Verifica-se, portanto, que os consumidores foram lesados por não terem informações corretas quanto à emissão de determinados poluentes do veículo Amarok, ano-modelo de 2011 (total), 2012 (parcial) e a diesel, o que demonstra a violação à boa-fé que deve ser o norte das relações de consumo. Houve, ainda, a violação ao disposto na Resolução do IBAMA, com consequente violação aos

artigos 4º, *caput*, incisos I e III; 6º, incisos III e IV, que asseguram os direitos básicos do consumidor, artigo 39, inciso VIII, do Código de Defesa do Consumidor.

III. CONCLUSÃO

28. Por conseguinte, considerando estar caracterizada a prática de infração à legislação consumerista, nos termos da Lei Federal nº 8.078/1990, art. 56; Decreto Federal nº 2.181/1997, art. 18; Portaria nº 7/2016 da Secretaria Nacional do Consumidor, art. 12; Lei Federal 9.784/1999, art. 68; sugere-se a aplicação de sanção administrativa de multa, no valor de R\$ 7.200.000,00 (sete milhões e duzentos mil reais).
29. A individualização da sanção administrativa observou os critérios estabelecidos pelos artigos. 24 e 28 do Decreto Federal nº 2.181/1997, bem como da Portaria nº 7 da Senacon.
30. A fixação dos valores das multas às infrações ao Código de Defesa do Consumidor dentro dos limites legais previstos nos art. 9º e 12º da Portaria nº 7 da Senacon será feito levando em consideração os seguintes parâmetros e critérios:

Gravidade da infração: enquadrada no anexo I, especificamente no grupo III, item "1. Exposição à venda de produtos deteriorados, alterados, adulterados, avariados, falsificados, corrompidos, fraudados, nocivos à vida ou à saúde, ou perigosos ou, ainda, que estejam em desacordo com as normas regulamentares de fabricação, distribuição ou apresentação (art. 18, § 6º, II)";

Extensão do Dano: enquadrada como difuso;

Condição Econômica do Fornecedor: empresa de grande porte;

Receita Mensal Bruta nos últimos 3 meses: **não informado pela empresa, estimado nos termos do § 1º do artigo 12 da Portaria n. 7, de 5 de maio de 2016.**

31. Ante a impossibilidade de acesso ao faturamento bruto anual relativo ao exercício anterior à prática infrativa, impõe-se o arbitramento, nos termos do art. 12 Portaria da Senacon, passível de impugnação (§ 2º).
32. Considerando o disposto no artigo 13 da Portaria n.º 7 da Senacon, a dosimetria da pena obedecerá à fórmula de cálculo discriminada na referida Portaria. Aplicando à fórmula fixo a pena base em R\$ 14.400.000,00 (quatorze milhões e quatrocentos mil reais).
33. Considerando a atenuante do art. 14, parágrafo 2, da Portaria n. 7, primariedade (I, b), aplico-a para fixar a pena em R\$ 7.200.000,00 (sete milhões e duzentos mil reais). Desse modo, sugere-se:

a) A intimação da empresa Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda., inscrita no CNPJ sob o número 59.104.422/0001-50, para que deposite o valor definitivo da multa em favor do Fundo de Defesa de Direitos Difusos, nos termos da Resolução CFDD nº 30, de 26 de novembro de 2013, consoante determina o art. 29, do Decreto nº 2181/97, sendo o pagamento de total responsabilidade do Representado. **O Representado é totalmente responsável pelo pagamento da multa, devendo comprovar o recolhimento ao DPDC, bem como pelo CNPJ informado nos autos.**

b) A expedição de ofício circular aos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor, dando ciência e encaminhando cópia da decisão em tela.

c) Transcorrido o prazo recursal, e não tendo a empresa se manifestado, remeta-se o processo administrativo à COAFin para comprovação do pagamento ou não da multa.

d) Na ausência do pagamento da multa ou de apresentação de recurso, retorne o processo administrativo à Coordenação-Geral de Consultoria Técnica e Sanções Administrativas, para providências quanto o envio dos autos à Procuradoria Geral da Fazenda (PFN) para inscrição em dívida ativa.

e) Nos termos da Portaria nº 8, de 5 abril de 2017, da Secretaria Nacional do Consumidor do

Ministério da Justiça, que trata do recolhimento da multa aplicada nos processos administrativos que tramitem nessa Secretaria, a Guia de Recolhimento da União (GRU) para pagamento do valor da multa aplicada no âmbito do processo deverá ser expedida pela parte interessada. A parte é responsável pelos dados lançados na GRU, inclusive quando houver impossibilidade de identificação do pagamento por incoerências no seu preenchimento. Para preenchimento da GRU, devesse o fornecedor seguir as instruções do Anexo I, dessa portaria. É dever da parte juntar aos autos cópia da GRU no prazo de 5 (cinco) dias a partir do recolhimento, a fim de que seja arquivado o processo. A falta de identificação de pagamento da multa, dentro do prazo de 30 (trinta) dias, ensejará a inscrição do débito em dívida ativa da União.

À Consideração Superior.

LOUISE GABRIELLE ESTEVES SOARES DE MELO

Chefe de Divisão de Investigação

JACQUELINE SALMEN RAFFOUL COSTA

Chefe de Divisão de Sanções Administrativas

De acordo.

FERNANDA VILELA DE OLIVEIRA

Coordenadora- Geral de Consultoria Técnica e Sanções Administrativas, Substituta



Documento assinado eletronicamente por **Louise Gabrielle Esteves Soares de Melo, Chefe da Divisão de Investigação**, em 31/01/2019, às 17:11, conforme o § 1º do art. 6º e art. 10 do Decreto nº 8.539/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Jacqueline Salmen Raffoul da Costa, Chefe da Divisão de Sanções Administrativas**, em 31/01/2019, às 17:12, conforme o § 1º do art. 6º e art. 10 do Decreto nº 8.539/2015.



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDA VILELA OLIVEIRA, Coordenador(a)- Geral de Consultoria Técnica e Sanções Administrativas - Substituto(a)**, em 31/01/2019, às 17:13, conforme o § 1º do art. 6º e art. 10 do Decreto nº 8.539/2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <http://sei.autentica.mj.gov.br> informando o código verificador **7980684** e o código CRC **E4695CBF**.
O trâmite deste documento pode ser acompanhado pelo site <http://www.justica.gov.br/acesso-a-sistemas/protocolo> e tem validade de prova de registro de protocolo no Ministério da Justiça e Segurança Pública.

