

---

## Volkswagen enfrenta enxurrada de ações coletivas nos EUA

Até agora, já foram movidas 175 ações coletivas, em 32 dos 50 estados americanos, contra a Volkswagen por fraude relativa a testes de emissões de poluentes dos veículos a diesel e por propaganda enganosa. Os processos são de autoria de proprietários de carros e de revendas da montadora, segundo o *The National Law Journal*.

A fraude se refere a um dispositivo que a Volkswagen teria instalado em seus veículos a diesel com o propósito de trapacear nos testes de emissão de gases poluentes. A Agência de Proteção Ambiental dos EUA descobriu que esses carros, sem o dispositivo, emitem 40 vezes mais óxidos de nitrogênio que o padrão aprovado para o país. Com o dispositivo, os testes mostravam que o índice era menor que o limite permitido.

Os proprietários dos veículos a diesel da Volkswagen — e também de sua subsidiária Audi — afirmam nas ações que foram enganados pelas empresas, ao serem convencidos, no processo de compra, a pagar um “preço *premium*” por um veículo que oferecia a vantagem do “diesel limpo”. As revendas também alegam que foram enganadas e moveram ações, provavelmente para se proteger.

O dispositivo teria sido instalado, desde 2009, em cerca de 11 milhões de veículos vendidos em todo o mundo, 482 mil dos quais nos Estados Unidos. O “escândalo”, como é chamado nos EUA, só estourou no mês passado.

Além de todas essas ações civis já protocoladas na Justiça, o Departamento de Justiça dos EUA e a Agência de Proteção Ambiental abriram um processo de investigação contra a Volkswagen Group of America Inc. e sua subsidiária Audi A.G. O resultado da investigação é previsível, porque é o que sempre acontece no caso de grandes corporações: uma indenização bilionária a ser paga pela empresa, em um acordo para evitar uma ação judicial.

### Complexidades das ações coletivas

O primeiro passo para a Justiça tentar organizar esse volume de ações coletivas, movidas por consumidores e pelas revendas, deverá ser dado pelo Painel Judicial dos EUA para Contencioso Multidistrital. O Painel deverá decidir se congrega todas as ações em uma única ação coletiva, para ser decidida por um único juiz. Depois, o juiz decidirá se aceita a ação coletiva — e isso não é fácil de acontecer nos EUA.

Há mais complicações. Uma delas é que os demandantes reivindicam coisas diferentes. Alguns pedem apenas o reembolso do “preço *premium*” que pagaram pelo veículo; outros querem que o problema seja corrigido e que o veículo realmente ofereça a eficiência energética prometida. Se isso é difícil de acontecer, os demandantes querem o reembolso do preço pago pelo veículo. Há ainda quem pede a substituição do veículo por outro.

Outros demandantes, por sua vez, querem uma indenização milionária. No Condado de Harris, no Texas, por exemplo, onde 6 mil desses veículos da Volkswagen e da Audi foram vendidos, os proprietários desejam uma indenização de US\$ 100 milhões, a título de penalidades civis. Tudo isso conspira contra a

“configuração” de uma ação coletiva nos EUA.

Outra complicação é definir a jurisdição de uma possível ação coletiva única. Isso está criando uma espécie de rede de intrigas entre as bancas que representam os demandantes, o que não é nenhuma novidade nesse tipo de ação coletiva.

Algumas bancas querem, por exemplo, que a jurisdição escolhida seja a de um distrito da Virgínia, onde está a sede da Volkswagen Group of America Inc. nos EUA. As principais testemunhas e provas estarão concentradas nesse distrito, segundo o advogado Warren Burns, sócio da banca Burns Charest de Dallas, no Texas.

Uma vantagem, dizem, é que esse distrito fica próximo de Washington, onde está a sede do Departamento de Justiça, que está investigando a “fraude” e, no final das contas, poderá coordenar todas as ações civis.

Algumas bancas querem que a jurisdição escolhida seja a de Nova Jersey. A advogada Diane Sammons disse ao jornal que esse estado seria o ideal, porque a Volkswagen foi constituída lá. Além disso, a fábrica mantém, em Nova Jersey, seu escritório regional, a frota de testes de veículos, o centro de distribuição de peças e o grupo de coordenação de produtos.

Porém, a jurisdição correta seria na Califórnia, dizem outras bancas. É lá que fica o Conselho de Recursos do Ar da Califórnia, que ajudou a Agência de Proteção Ambiental a desvendar o “escândalo”, com ajuda de dois laboratórios de pesquisa eletrônica, que ficam na área de São Francisco. Os dois laboratórios se envolveram, recentemente, em testes de combustíveis renováveis para os carros a diesel da Volkswagen. Em outras palavras, as principais fontes de informação estariam na Califórnia.

Enquanto isso, um advogado processou em um tribunal superior de Santa Bárbara os dois laboratórios, o Solazyme Inc., sediado em South San Francisco, e o Amyris Inc., em Emeryville. Ele alega que os laboratórios sabiam que a Volkswagen estava manipulando os resultados dos testes de emissão por meio de seu dispositivo e não fizeram nada para contê-la.

**Date Created**

07/10/2015