



## Dieselgate e o despertar alemão para a tutela coletiva do consumidor

Tornei-me leitor assíduo desta coluna, mantida com esmero pela Rede de Pesquisa de Direito Civil Contemporâneo e que se firmou como espaço de um direito civil sério, sem aventuras ou devaneios. Hoje, tenho a honra de apresentar a minha primeira contribuição, esperando que esteja à altura dos grandes nomes que por aqui passam como leitores ou autores. Que seja apenas o início.

“Senhoras e Senhores, milhões de pessoas de todo o mundo confiam na nossa marca, nos nossos carros e nas nossas tecnologias. Sinto imensamente por termos frustrado essa confiança. Eu peço todas as desculpas aos nossos consumidores, às autoridades e a todo o público pela má conduta. Por favor, acreditem em mim: faremos de tudo para compensar os danos. E faremos de tudo para, passo a passo, recuperar a sua confiança”.

Em 22 de setembro de 2015, um envergonhado presidente mundial da Volkswagen, Martin Winterkorn, fazia um pronunciamento a respeito do escândalo que ficou conhecido como *Dieselgate* (*Abgasskandal*). Logo em seguida, o dirigente renunciaria ao cargo, com o propósito de deixar o caminho livre para um completo recomeço.

A gigante automotiva passava por uma das melhores fases da sua história: em 2014, apresentou um lucro líquido de mais de 12 bilhões de euros e no primeiro semestre de 2015 vendeu mais de 5 milhões de automóveis, desbancando a Toyota e assumindo a posição de maior fabricante de automóveis do mundo [1]. Mas a descoberta, por parte de autoridades norte-americanas, de que a empresa havia utilizado em carros equipados com motores a diesel uma série de técnicas para burlar testes de emissão de poluentes traria consigo uma guinada sombria [2]. Descobertos, os “revolucionários” motores TDI Clean Diesel, presentes em mais de 10 milhões de automóveis em todo o mundo, protagonizariam um dos maiores escândalos ambientais – e econômicos – da indústria moderna.

O desempenho econômico da empresa caiu vertiginosamente, registrando, ainda em 2015, um prejuízo de 4 bilhões de euros; o valor das ações despencou imediatamente; estima-se que o escândalo tenha custado mais de 30 bilhões de euros aos cofres da empresa; executivos da alta cúpula foram presos; e os prejuízos para a imagem da marca no mercado são inestimáveis. Mas já em 2016, a empresa apresentou desempenho superavitário, com 7 bilhões de euros em lucros líquidos, número que saltou, em 2017, para 13 bilhões de euros, um claro indicativo da rápida recuperação do potencial lucrativo da companhia.

Contudo, o caso está longe de um desfecho.

Em meio ao fogo cruzado entre a VW e as autoridades públicas de diversos países estão os consumidores. Em relação a eles, a empresa realizou recalls e recompras, mas logo surgiriam pretensões indenizatórias. No Brasil, por exemplo, a empresa foi condenada pela Justiça do Rio de Janeiro a pagar 54 mil reais a título de danos materiais e 10 mil a título de danos morais a cada um dos mais de 17 mil consumidores que adquiriram picapes Amarok equipadas com o sistema adulterado, além de 1 milhão de reais à sociedade brasileira a título de dano moral coletivo, valor a ser revertido ao Fundo Nacional de Defesa do Consumidor. Considerando tais números, a condenação, em relação à qual ainda pende recurso, supera a cifra de um bilhão de reais.

Na Alemanha, país sede da lendária VW, a novela ganhou um novo capítulo com a edição de lei que insere no direito processual civil alemão a chamada *Musterfeststellungsklage* (em tradução livre: “ação declaratória modelo”).

Datada de 12 de julho de 2018, a lei entrou em vigor no dia 1º de novembro. Basicamente, a ação declaratória modelo é um instrumento de tutela coletiva do consumidor em juízo, uma demanda por meio da qual entidades de defesa do consumidor buscam o reconhecimento do dano coletivo e do seu respectivo autor, de modo que, na sequência, caso a ação modelo seja julgada procedente, ações individuais possam ser movidas por cada consumidor afetado, tendo o dever de indenizar já como pressuposto e restando tão somente a especificação do quantum indenizatório devido a cada interessado.

No Brasil, é provável que a notícia da tardia implementação desse tipo de instrumento no direito tedesco cause espécie, já que temos – bem ou mal – um sistema de tutela coletiva do consumidor desde 1990, trazido pelo Código de Defesa do Consumidor. O atraso alemão se explica no plano político: o CDU, partido democrata cristão, sempre se mostrou refratário à tutela coletiva, dando prevalência, assim, aos interesses dos fornecedores. Somente nas eleições parlamentares de 2017, na esteira do *Dieseltgate*, o tema ocupou as campanhas. Acuada pela repercussão do escândalo, Angela Merkel comprometeu-se a dar andamento à implementação do instrumento de tutela coletiva. Na sequência das eleições, a grande coalizão formada por CDU, CSU (partido social-cristão) e SPD (partido social democrata) levou a tarefa a cabo.

Imediatamente após a entrada em vigor da nova lei, a *Verbraucherzentrale Bundesverband*, entidade de defesa do consumidor, promoveu ação declaratória modelo contra a VW pelos danos decorrentes do *Dieseltgate*. Essa demanda será o grande teste para o neófito instrumento de tutela coletiva, e do seu bom funcionamento depende o desenvolvimento do direito alemão no sentido da construção de um verdadeiro sistema de tutela coletiva de direitos (*Kollektiver Rechtsschutz*). Enquanto isso, no direito brasileiro, quase 30 anos depois da implementação do sistema de tutela coletiva do consumidor em juízo, ainda há muito a se desenvolver, seja em relação à fixação do conteúdo dogmático dos institutos envolvidos, nomeadamente do dano moral coletivo, seja em relação à legitimidade e aos trâmites que viabilizam a tutela coletiva do consumidor em juízo. No mais, resta-nos superar a ainda predominante cultura de litigância individual que sobrecarrega os nossos tribunais e nos traz um inaceitável déficit de acesso à Justiça, principalmente no que toca à razoável duração do processo.

Como dizem os alemães, *wer A sagt, muss auch B sagen*, quem começa tem que continuar. No caso da Volkswagen, apesar dos esforços e gastos já realizados no sentido de superar o escândalo, resta agora



atender às demandas indenizatórias coletivas e individuais dos consumidores afetados. Do mesmo modo, em relação ao direito alemão, a implementação da *Musterfeststellungsklage* deve vir seguida de um desenvolvimento do sistema de defesa coletiva de direitos. E ninguém duvida que os alemães o farão notavelmente.

*\*Esta coluna é produzida pelos membros e convidados da Rede de Pesquisa de Direito Civil Contemporâneo (USP, Humboldt-Berlim, Coimbra, Lisboa, Porto, Roma II-Tor Vergata, Girona, UFMG, UFPR, UFRGS, UFSC, UFPE, UFF, UFC, UFMT, UFBA e UFRJ).*

---

[1] Forbes. VW On Top: Now A European As The World's Biggest Carmaker. Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/michelinemaynard/2015/07/30/vw-on-top-now-a-european-as-the-worlds-biggest-carmaker/#5cae30cb6117>

[2] Para entender melhor o escândalo, sugerimos o primeiro episódio da série Dirty Money, no Netflix.