



**SENADO FEDERAL**  
**SECRETARIA-GERAL DA MESA**  
**SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR**

**REUNIÃO**

12/11/2015 - 16ª - Comissão Mista Permanente sobre Mudanças Climáticas

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Bezerra Coelho. Bloco/PSB - PE) - Havendo número regimental, declaro aberta a 16ª Reunião da Comissão Mista Permanente sobre Mudanças Climáticas.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública para tratar do caso de fraude em *softwares* nos motores de carros da Volkswagen.

Eu tenho a honra de poder convidar, para tomar assento à Mesa, o Sr. Antonio Megale, Diretor de Assuntos Governamentais da Volkswagen do Brasil.

Convido também, para tomar assento à Mesa dos trabalhos, a Srª Ana Cristina Rangel Henney, Diretora de Qualidade Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), que está representando a minha amiga Presidenta do Ibama, Drª Marilene, que, na manhã de hoje, está acompanhando a Senhora Presidente da República, na visita ao Estado de Minas Gerais, por ocasião da tragédia que ocorreu em Mariana.

Esta reunião será realizada em caráter interativo, ou seja, com a possibilidade de participação popular. Dessa forma, os cidadãos que queiram encaminhar comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço [www.senado.leg.br/ecidadania](http://www.senado.leg.br/ecidadania), ou ligando para o número 0800-612211.

Senhores e senhoras que nos honram aqui com a sua presença, hoje é um dia muito complicado no Senado Federal, porque é o último dia para votação das emendas ao PPA, e a maioria das Comissões está deliberando. Então, espero que, ao longo da nossa reunião, a gente possa contar com a presença de membros desta Comissão para esta importante audiência.

No final do mês de setembro, conforme foi amplamente divulgado pela imprensa mundial, o Departamento de Justiça dos Estados Unidos deu início a uma investigação penal contra a montadora alemã Volkswagen, devido a indícios de instalação pela montadora de um *software* utilizado para fraudar resultados de teste de emissão de poluentes em quase 500 mil automóveis movidos a diesel naquele país. Após a descoberta da fraude, a Volks admitiu ter instalado o dispositivo em cerca de 11 milhões de automóveis em todo o mundo, incluindo mais de 17 mil unidades comercializadas no Brasil. O dispositivo identifica a aplicação de testes nos veículos e altera o padrão de emissões durante a sua realização, fazendo com que o resultado seja diferente daquele que seria encontrado em condições normais de uso.

Em decorrência da fraude, o Ibama, dada a sua competência, notificou a Volkswagen do Brasil para informar se houve a produção ou comercialização no Brasil de veículos contendo algum item de ação indesejável nos mesmos moldes dos dispositivos encontrados nos veículos comercializados nos Estados Unidos da América. A notificação foi enviada no dia 25 de setembro deste ano e o prazo de resposta deflui no final do mês de outubro. As informações iniciais divulgadas pela imprensa e admitidas pela Volkswagen indicavam que a fraude estava relacionada a emissões de óxidos de nitrogênio em desacordo com os padrões vigentes, afetando somente motores a diesel.

Neste mês, entretanto, a imprensa europeia divulgou novos fatos a respeito da suspeita de que há fraude também em motores à gasolina, provocando emissões irregulares de dióxido de carbono, além dos óxidos de nitrogênio.

De acordo com o Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores Rodoviários de 2003, publicado pelo Ministério do Meio Ambiente, os principais poluentes atmosféricos tipicamente emitidos pela combustão dos motores veiculares são monóxido de carbono, óxidos de nitrogênio em geral, material particulado, aldeídos, hidrocarbonetos não metano, metano, dióxido de carbono e óxido nítrico, todos são emitidos na combustão da gasolina; na

queima de etanol hidratado de gás natural veicular, não são consideradas emissões de material particulado; na combustão de óleo diesel, não são computadas emissões de aldeídos.

É importante mencionar ainda que o Brasil possui uma frota superior a 35 milhões de veículos leves do ciclo de Otto, que são os motores movidos à gasolina, etanol, *flex* e GNV, e 3,5 milhões de veículos de ciclo diesel. As emissões veiculares de óxido de nitrogênio, apenas para ilustrar, com o poluente envolvido na fraude em questão, chegam a 800 mil toneladas anuais, sendo que 75% dessas emissões são provenientes de veículos do ciclo diesel.

Essa categoria de poluentes é responsável por doenças respiratórias e pelo agravamento do efeito estufa. Assim, além dos graves problemas que sua emissão acima dos limites tolerados causa ao meio ambiente e à saúde pública, ocorrem impactos negativos que afetam as mudanças do clima. Quanto às emissões de dióxido de carbono, um dos principais gases do efeito estufa, a frota brasileira emite cerca de 170 milhões de toneladas por ano apenas de CO<sub>2</sub> de origem fóssil, sendo cerca de três quintos desse montante provenientes de veículos a diesel.

Os números relacionados à frota e às emissões brasileiras demonstram a importância do estabelecimento de padrões rigorosos e do controle da poluição atmosférica causada pelos automóveis voltados para o êxito do País na contribuição ao combate às mudanças climáticas globais. Inadmissível, portanto, tolerar atitudes que comprometam a liderança que o Brasil pretende exercer nesta área no cenário internacional.

Eu apenas destaco a presença que o Brasil terá na COP 21, que já se aproxima. Esta Comissão estará representando o Congresso Nacional durante o evento da COP 21. Estaremos presentes com uma delegação de Deputados e Senadores, e certamente o Brasil será um dos países líderes para a condução de um acordo global que poderá envolver mais 196 países. Por isso que esta Comissão deliberou, antes de nos fazermos presentes em Paris, pela oportunidade de ouvir aqui na Comissão a Volkswagen do Brasil e o Ibama, em relação a essa questão que mereceu toda a atenção da imprensa internacional.

Aparentemente esse escândalo que envolve o caso da Volks é o maior de todos os tempos na indústria automobilística. É preciso que as autoridades e a Volkswagen sejam transparentes, prestando todas as informações necessárias para que a sociedade saiba o que, de fato, ocorreu. Apesar das várias explicações e providências divulgadas pela montadora, inclusive no que concerne aos fatos ocorridos no Brasil, parece-nos que ainda restam dúvidas sobre como se conduzir a solução para o problema. Nesse sentido, esta audiência é de fundamental importância para oferecermos à Volkswagen do Brasil a oportunidade de esclarecer os fatos destacados e também ouvirmos o Ibama sobre as medidas que estão sendo adotadas neste caso.

Eu gostaria, na sequência, de poder passar a palavra ao representante da Volkswagen do Brasil, Sr. Antonio Megale, e de ouvir a palavra da representante do Ibama, a Sr<sup>a</sup> Ana Cristina, que é Diretora de Qualidade Ambiental. Mas eu pediria a compreensão dos nossos convidados para dizer que chegaram a esta Comissão documentos encaminhados pelo Greenpeace, e nos solicitaram que a gente pudesse fazer o registro da carta que foi encaminhada à nossa Comissão. Eles também anexaram ofícios que foram encaminhados ao Ministério do Meio Ambiente, à Ministra Izabella Teixeira, como também a carta que o Greenpeace encaminhou ao Presidente do Conselho da Volkswagen do Brasil, o Sr. David Powels, a carta do Greenpeace.

Eu farei uma breve leitura, atendendo à solicitação do nosso Vice-Presidente, o Deputado Sarney Filho, que está envolvido com a tragédia de Mariana, em Minas Gerais, e me pediu para colocar a justificativa da sua ausência nessa reunião.

*Prezados senhores [esta é a carta do Greenpeace], após o uso de software para burlar testes de emissão de poluentes ser comprovado em mais de 11 milhões de veículos a diesel da empresa Volkswagen ao redor do mundo, o Greenpeace mundialmente condenou essa atuação e pede transparência e ambição dos países e da empresa quanto à emissão de poluentes de gases de efeito estufa. Notícias recentes ainda comprovam que testes de emissão de CO<sub>2</sub> e de consumo de combustível também foram burlados, desta vez na Europa, e que outras marcas pertencentes à companhia também estariam envolvidas em fraudes, como a Porsche e a Audi, incluso veículos à gasolina.*

*Recentemente o Greenpeace Brasil enviou cartas com demandas para o Governo Federal, mais especificamente para o Ministério da Indústria, Desenvolvimento e Comércio Exterior (MDIC) e o Ministério do Meio Ambiente e para a empresa Volkswagen.*

Para o Governo Federal, nas figuras do MDIC e do Ministério do Meio Ambiente, a demanda do Greenpeace: a investigação da fraude realizada pela Volks em motores a diesel, estendidas a modelos que utilizam outros combustíveis com análise de seus reais impactos; realização de testes de emissão no Brasil em ciclo de uso real, o *Real Driving Emissions*, de forma sistemática, em laboratórios independentes com resultados aberto à população; e a terceira demanda

é a criação de metas obrigatórias de eficiência energética veicular alinhadas com a União Europeia, visando ao aumento mínimo de 41% desse número até 2021 em relação à linha base de 2011 do Inovar-Auto.

E, para a empresa Volkswagen, são três demandas: que divulgue mais amplamente ao público, em seus meios de comunicação, em veículos de mídia, esclarecimentos sobre a fraude em motores a diesel, com informações sobre vendas de veículos adulterados e seus reais impactos no Brasil; a segunda demanda, que a Volks promova o aumento mínimo de 41% da eficiência energética média de sua frota até 2021, como já tinha me referido, alinhado à base de 2011 adotada pelo Inovar-Auto; e, finalmente, que apresente um plano ambicioso, com cronograma definido, de investimentos agressivos em pesquisa e desenvolvimento de tecnologias aplicadas à eletromobilidade para substituição de motores a combustão. É o sonho do carro elétrico.

Esse é o ofício que foi encaminhado pelo Greenpeace.

E registro a presença dos nossos Senadores: do meu Líder do Partido Socialista Brasileiro, Senador João Capiberibe; e da grande Liderança do Senado Federal, o ex-Presidente desta Casa, ex-Governador do Rio Grande do Norte, um dos mais destacados Senadores do PMDB, Senador Garibaldi Alves, Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, que nos dá a honra da sua importante presença nesta audiência pública.

Com a palavra o Sr. Antonio Megale, Diretor de Assuntos Governamentais da Volkswagen do Brasil.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Caro Senador Bezerra, Dr<sup>a</sup> Ana Cristina, quero dizer, em nome da Volkswagen, que é uma satisfação estar aqui, é uma oportunidade. A gente está encarando esta audiência como uma oportunidade para podermos esclarecer todas as dificuldades que aconteceram com esse lamentável fato que foi identificado. Realmente a Volkswagen cometeu essa falha que foi descoberta lá nos Estados Unidos. Foi uma coisa que não foi feita por toda a companhia, de forma que foi uma surpresa para a companhia; para a maior parte da companhia foi uma grande surpresa.

Isso foi realmente um *software* desenvolvido por uma área de engenharia da Volkswagen que, infelizmente, foi instalado em uma série de carros e está criando essa dificuldade. Quando o problema veio à tona, naturalmente foi uma grande surpresa para Volkswagen.

Primeiro, falando em termos mundiais, imediatamente o Presidente mundial da Volkswagen assumiu a responsabilidade, embora claramente não tivesse ciência dessa dificuldade que estava acontecendo, e ele naturalmente deixou a empresa e, nesse mesmo momento, foi nomeada uma nova pessoa, que comprovadamente tinha isenção nessa questão, para que tomasse a frente dessa investigação, dessa verificação.

A Volkswagen mundial contratou institutos internacionais, universidades da Alemanha, para fazer uma profunda investigação interna na empresa, o que estava acontecendo, o que tinha acontecido. E, além dos 480 mil veículos que tinham sido anunciados nos Estados Unidos como tendo problema, foi verificado que ao todo, no mundo, equipamentos...

O que foi feito? Só para explicar, foi feito um *software* que faz o gerenciamento do motor. E aquele *software* tinha algumas rotinas que, quando identificavam que o veículo estava numa condição de teste, em laboratório, minimizava a emissão de poluentes; quando ele estava numa condição de operação normal, o veículo privilegiava questões de dirigibilidade, potência e *performance* do motor, o que é proibido, o que não se pode fazer.

E sabemos que é uma falha, foi realmente uma falha, mas a visão da Volkswagen mundial é tratar esse assunto com a maior transparência. Essa é a determinação. Assim estamos fazendo, e por isso estamos aqui.

Foi levantado no mundo um universo de aproximadamente 11 milhões de veículos que têm esse *software*. Não quer dizer que todos tenham atuação. E isso está sendo verificado com profundidade.

E, por isso, há uma demanda de tempo, porque a complexidade de modelos no mundo inteiro e de motores, de versões, de opções é muito grande, está sendo verificada no mundo inteiro e será dada uma solução a todos os clientes, porque os clientes são o nosso principal patrimônio. E nós temos a obrigação com nossos clientes, mas temos que dar uma satisfação geral a todo mundo, porque esse é um procedimento que nunca fez parte da Volkswagen, foi uma grande surpresa. As empresas alemãs, como todos sabem, normalmente, são pautadas por uma seriedade muito grande no seu trabalho, uma transparência, uma rigidez tecnológica. E infelizmente nós tivemos essa dificuldade.

Houve uma modificação total na estrutura da Volkswagen, inclusive mundial, e, nas áreas de *compliance*, foi feita uma reestruturação total, porque infelizmente os nossos sistemas de *compliance* não foram capazes de identificar que estava acontecendo isso. Então, a gente verificou que havia essa necessidade de fazer uma mudança. Criamos uma nova diretoria só com isso, que está sendo comandada por uma juíza alemã com notória sabedoria sobre a questão. E temos certeza de que a empresa vai se sair melhor.

Vindo para o Brasil, o que eu acho que é a preocupação de todos, nós temos que saber como esse problema afeta o Brasil. E, no primeiro momento, aqui no Brasil, não havia nenhum conhecimento desse *software*, ninguém conhecia, nem da

engenharia, de nenhuma área. Foi uma surpresa total. Fomos surpreendidos por essa novidade e, naturalmente, passamos a fazer os contatos com a matriz. E esse estudo está sendo feito especialmente na matriz, e vou dizer por quê.

No primeiro momento, foi levantado que era para motores a diesel, e no Brasil, a Volkswagen no Brasil oferece um produto comercializado com motor a diesel, que é uma picape chamada Amarok. Esse motor é um motor de uma família que chamamos de EA 189, que é um motor produzido na Alemanha, numa única fábrica. Ela produz esse motor para todas as versões, para todos os veículos que são equipados com essa motorização no mundo. No nosso caso, esse motor é exportado da Alemanha para a Argentina, e a Argentina é quem produz a picape Amarok, e nós importamos a picape Amarok da Argentina e a comercializamos no Brasil.

A picape Amarok é comercializada aqui desde o modelo 2011. E, naturalmente em conjunto com Alemanha, fizemos todas essas solicitações, pedimos as investigações, porque a competência do desenvolvimento desses motores a diesel não está aqui no Brasil, está na nossa matriz, está da nossa central, onde ela produz esse motor e distribui para o mundo inteiro.

Então, em parceria com a nossa matriz, foram feitos testes, foram feitas verificações, para entender se a Amarok estava ou não estava envolvida nessa questão. E a constatação que fizemos é que a primeira versão da Amarok, que foi produzida modelo 2011 e modelo 2012, sim, continha esse *software* com esse dispositivo que fazia essa variação. A partir do modelo 2013 - lembrando que os modelos ano/modelo 2011 e ano/modelo 2012 cumpriam uma fase do Proconve, que é a Proconve Veículos Leves 4, PL-4, como chamamos, estavam realmente com esse *software*.

A partir do modelo 2013, ano/modelo 2013, quando passamos à nova fase do Proconve, que atende a PL-6, que é a fase posterior no que se refere à limite de emissões, não tem mais esse dispositivo. Isso já foi constatado e verificado. Então, nós ficamos restritos a esses veículos ano/modelo 2011 e 2012. Fizemos o levantamento, e são exatamente 17.057 mil unidades, que estão com esse *software* instalado.

Adicionalmente a isso, nós não tínhamos a informação de como ele funcionava em detalhes. O conceito é este: durante o teste, ele otimiza as emissões e, fora do teste, ele otimiza a *performance*.

Nesse meio tempo, junto à matriz, foi desenvolvido um novo *software* que anulava essa questão e fazia com que o *software* de comando do motor do veículo trabalhasse da mesma forma tanto no teste quanto fora do teste. Nesta semana, acabamos de ter os primeiros resultados de teste. E, para a nossa felicidade, nós podemos identificar que, mesmo com o *software* operando, os limites de emissão do Brasil estão cumpridos. Não é suficiente, porque o dispositivo não pode ser colocado. É um dispositivo que não está de acordo com as leis, mas felizmente, mesmo atuando, em nenhum momento, a gente ultrapassa os limites de emissão, que são dessa fase PL-4.

O que a Volkswagen vai fazer? Nós estamos em fase de desenvolvimento de um *software* de produção, porque esses, por enquanto, são equipamentos de teste. E, assim que isso for disponibilizado, nós vamos dar a melhor solução. Inclusive, dispusemo-nos, junto ao Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor (DPDC), no sentido de fazer uma campanha de *recall*, para, se assim foi entendido, fazer a troca de todos os *softwares* de todos esses 17.057 mil veículos.

Eu acho importante a gente só ressaltar que, em momento nenhum, esse *software* criou alguma dificuldade do ponto de vista de segurança para os consumidores. Os veículos continuam circulando. E agora, para a nossa felicidade, nós tivemos essa informação de que, mesmo com ele atuando, nós ainda estamos dentro dos limites.

Já tivemos uma longa estrada até agora, visitando alguns órgãos. Estivemos no Ibama, tivemos uma solicitação do Ibama e a respondemos. Estivemos lá pessoalmente, lá informando a situação, assim como no DPDC, no Procon, na Cetesb, no Inmetro, no Ministério do Meio Ambiente, no sentido de, com a maior transparência e a maior clareza, deixar esse problema absolutamente limpo para todos os consumidores e todos os órgãos estaduais, federais, para que possam entender a situação.

E vamos assumir todas as responsabilidades que temos sobre o caso, o que for demandado. Já estamos até marcando com o Ibama uma visita nos próximos dias, para apresentar todos esses relatórios de teste. E, desde o primeiro momento, nós falamos com todos os órgãos governamentais ligados à questão do meio ambiente que todos os nossos veículos estariam à disposição para teste, para o que fosse necessário, para que a gente pudesse ter essa situação plenamente esclarecida.

Aqui no Brasil a questão do *software* era somente limitada a esses 17.057 mil carros, que é um número expressivo para nós. E nós vamos dar a melhor solução para todos os clientes.

Quanto ao segundo tema que foi abordado, referente à questão mais recente de CO<sub>2</sub>, nenhum motor do Brasil tem esse problema. Simplesmente foi mencionado que alguns veículos, aliás um número expressivo de veículos no mundo, tinha alguma variação do ponto de vista do limite de CO<sub>2</sub>, mas isso é limitado a um motor a gasolina, que é um motor 1.4 com desativação de cilindro, que nós não comercializamos no Brasil, e a algumas versões de diesel que cumprem a Euro 6, lá na Europa, que nós também não temos no Brasil.

Então, o nosso universo, quero deixar bem claro, no Brasil está limitado a esses 17,057 mil carros. E nós faremos, assim que o novo sistema, o novo *software* de produção estiver desenvolvido, a adequação dos veículos de forma apropriada, sem nenhum prejuízo aos clientes. E, nesse meio tempo, nós estamos vendo que, felizmente, em nenhum momento, ultrapassamos os limites do Proconve.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Bezerra Coelho. Bloco/PSB - PE) - Obrigado.

Na sequência, passo a palavra para a Sr<sup>a</sup> Ana Cristina Rangel Henney, Diretora de Qualidade Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

**A SR<sup>a</sup> ANA CRISTINA RANGEL HENNEY** - Bom dia, Senador! Bom dia, Antonio! Bom dia, senhoras e senhores!

É um prazer estar aqui para esclarecer os procedimentos e informar os procedimentos que o Ibama adotou tão logo soube, teve ciência do ocorrido, conforme o senhor mesmo falou. Nós tivemos ciência em 18 de setembro. No dia 25 de setembro de 2015, nós, então, notificamos a Volkswagen para informar se teria ocorrido aqui no Brasil a mesma coisa que ocorreu nos Estados Unidos. Em 21 de outubro, os representantes da montadora estiveram no Inea, fizemos uma reunião em que esclareceram o que aconteceu e como estava aqui no Brasil.

Logo no dia 22, em cumprimento àquele ofício, àquela notificação que encaminhamos, mandam uma correspondência, prestando informações e afirmando que exclusivamente os modelos da Amarok dos anos/modelos 2011 e 2012 teria o *software* e que o número total seria realmente de 17.057 mil veículos.

Nós avaliamos a documentação que eles encaminharam que constata exatamente que houve, de fato, o uso de um *software* irregular. Encaminhamos, então, a nossa avaliação para outra diretoria, que é de fiscalização, e essa diretoria emitiu um auto de infração no valor 50 milhões, baseado no art. 71 do Decreto 6.514.

Especificamente não há relação com poluição, e, sim, pelo uso, que é ilegal, de qualquer outro objeto indesejável dentro do veículo. Isso também está explícito na Resolução do Conama nº 237, de 1997, que fala bem claro que é proibido o uso de equipamentos que possam reduzir a eficiência, a eficácia do controle de emissão de poluentes e ruídos e define como itens de ação indesejável, entre vários, o *software*.

Então, essa multa foi aplicada especificamente em cima dessa questão, até mesmo porque o Ibama não teria condições, com os elementos que tem até agora, de comprovar se esses veículos poluíram ou não ou se cumpriram ou não o padrão. Ele está afirmando agora que estão fazendo os estudos. Nós não os temos ainda, não estamos de posse desses estudos. Parece-me que isso é uma coisa recente. De qualquer forma, em ato contínuo ao auto, nós emitimos também uma notificação para que a empresa apresentasse um plano de *recall* que promova a correção desses veículos, de todos os veículos - e a gente está falando aqui de 17 mil - conforme preconiza o art. 71 do decreto.

Então, nós estamos nesta fase, aguardando agora manifestação da empresa com relação à qual será o plano dela. Obviamente temos novidades, mas a gente precisa avaliar e comprovar que, de fato, os carros que estão aqui cumprem, porque, parece-me, que foram testes que foram realizados nos Estados Unidos ou na Alemanha.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Obrigado pela oportunidade.

Foram realizados lá e aqui também. Nós já recebemos o sistema que desativa essa, vamos dizer, função do *software*, e nós já fizemos testes aqui no Brasil. Fizeram lá, como a gente falou. Primeiro, está sendo feito tudo lá na Europa, no sentido de a gente ter esse esclarecimento, acompanhado por órgãos independentes e universidades, mas, aqui no Brasil, nós já recebemos e já fizemos os testes nesta semana.

É recente essa informação. Estamos dando em primeira mão aqui hoje. Realmente todos os testes realizados mostram que não houve prejuízo do ponto de vista de ultrapassar qualquer limite.

Ainda estamos em avaliações técnicas, porque a coisa realmente é complexa, mas todos os testes que já fizemos até agora nos indicaram... Naturalmente faremos outros e já temos um plano já conceitual de como faremos essa campanha de *recall*, no começo do ano que vem. Inclusive temos um acordo com o DPDC.

E por que no começo do ano que vem? Porque o desenvolvimento dessas soluções tecnológicas demandam muito tempo. E, como são muitos veículos no mundo inteiro, estamos lá entre esses veículos.

Então, o prazo que nós consensamos com a matriz é que, a partir do começo do ano que vem, do primeiro trimestre do ano que vem, nós teremos já o *software* que fará a correção desses 17.057 mil carros. E é importante ressaltar que os clientes não terão nenhum prejuízo em nenhum momento.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Bezerra Coelho. Bloco/PSB - PE) - Gostaria só de fazer uma pergunta, aproveitando esse debate que já se instalou aqui, que eu acho muito positivo: o Ibama já acompanhou os testes para saber se essas correções são...?

**A SRª ANA CRISTINA RANGEL HENNEY** (*Fora do microfone.*) - Não. A gente está tomando conhecimento agora.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Nós informamos hoje, em primeira mão, aqui na Comissão - tivemos uma pequena conversa um pouquinho antes - e já pedimos uma audiência no sentido de a gente mostrar todos os testes. Desde a primeira reunião que nós tivemos, mencionamos que estaremos totalmente à disposição do Ibama e de qualquer outro órgão, caso queiram comprovar os testes, como serão realizados, e acompanhar os testes com os veículos, porque a nossa intenção é, com a maior transparência, a gente mostrar isso claramente, para não deixar nenhuma dúvida sobre esse problema.

Foi um erro cometido pela empresa. Nós vamos sanar essa questão.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Bezerra Coelho. Bloco/PSB - PE) - Parece que o *recall* só pode ser iniciado depois que o Ibama validar a correção. Não é? Vocês estão testando o *software* que vai validar esse procedimento.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Exatamente, nós temos que ter essa solução tecnológica que coloque isso, e assim o teremos. Vamos fazer todas as verificações e, assim que nós tivermos, vamos dizer assim, o consenso, a aprovação e realmente a solução, faremos uma campanha. Só menciono que a gente procura deixar os clientes com certa tranquilidade, porque eles não têm nenhuma dificuldade utilizando o veículo como é hoje.

**A SRª ANA CRISTINA RANGEL HENNEY** - Só para complementar e concluir, estamos aguardando. É interessante que, na próxima semana, já possamos ter os resultados que eles obtiveram. De qualquer forma, há a notificação de que eles têm que apresentar esse plano.

É evidente que nossa área técnica vai querer acompanhar alguns desses testes para comprovar. Nós temos que ter convicção daquilo que estamos assinando e o que vamos emitir. E vamos aguardar e esperar que esses carros realmente entrem dentro desse plano de *recall* para deixar, vamos dizer assim, a população e quem adquiriu os carros com certa tranquilidade.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Bezerra Coelho. Bloco/PSB - PE) - Muito obrigado.

Na realidade, vou aqui fazer uma indagação dirigida ao Dr. Antonio Megale que é mais uma reflexão do que propriamente uma indagação.

O Brasil está caminhando para ter essa posição que eu aqui mencionei de liderança nas reuniões de Paris sobre o acordo do clima, sendo, até o momento - e a gente agora já pode asseverar com mais ênfase -, o único país que vai apresentar uma meta de redução de emissões, de emissões absolutas... E nenhum outro país no mundo vai chegar a Paris com metas tão ambiciosas como as do Brasil.

É evidente que para nós, que acompanhamos, digamos assim, o esforço de todo o mundo para criar as condições de termos um crescimento e um desenvolvimento mais sustentável com respeito à natureza, aos nossos ecossistemas, essa notícia, essa situação em que a Volks se viu envolvida representou um grande choque e uma grande frustração, sobretudo porque, primeiro, parte da empresa que é líder mundial na produção de automóveis, depois parte de um país que vem dando demonstrações inequívocas no compromisso de prestigiar uma matriz energética mais limpa - a Alemanha é campeã na energia eólica, na energia solar.

Daí vem a minha reflexão: na Volks, como líder da indústria automobilística em nível mundial, como se encontra mesmo o desenvolvimento do carro elétrico ou do carro a hidrogênio? Eu falo isso, porque em junho os países do G7, reunidos na Alemanha, assumiram a posição corajosa de que, até o final deste século, vão abandonar os combustíveis fósseis. Esse foi um compromisso assumido pelas sete maiores economias do mundo. E é óbvio que isso vai ter impactos grandes nos produtos, nos serviços que são oferecidos.

E aí eu gostaria que o Dr. Antonio Megale pudesse compartilhar, se for possível, em que estágio se encontram os esforços da Volks em nível mundial para, digamos assim, a substituição do motor a combustão pelo o motor elétrico. O que a Volks tem de expectativa? O que a engenharia, digamos, da Volkswagen coloca neste exato momento, para que a gente possa virar essa página - uma página muito feia para a história da própria Volks, da Alemanha, para a história do mundo, em função de que isso termina nos colocando em vigilância, porque as emissões que são produzidas a partir das atividades de mobilidade humana são as grandes responsáveis pela deterioração do meio ambiente, seja nos transportes de massa, seja no transporte individual?

Então, essa fraude, esse escândalo, essa questão que envolve a líder mundial de veículos nos remete a muitas reflexões. Eu acho que o compromisso da Volks não é só fazer *recall* nem melhorar a eficiência dos motores à combustão. Acho que a Volks está desafiada a virar essa página, no sentido de que possa escrever um capítulo que esteja mais em consonância

com as aspirações de todo o mundo - que a gente possa, de fato, se mover e se locomover com o menor nível de degradação possível ao meio ambiente - e contribuindo para que a gente possa reduzir a ameaça do aquecimento além de dois centígrados até 2050.

Então, Antonio, agradeço a presença da Volks aqui nesta Comissão - eu sei que vocês já fizeram esses esclarecimentos em nível da Comissão de Meio Ambiente da Câmara dos Deputados - e a presença da nossa Diretora do Ibama, a Sr<sup>a</sup> Ana Cristina. Eu gostaria que você, Antonio, ao fazer as suas considerações finais, pudesse trazer aqui uma palavra sobre se estamos sonhando ainda com algo muito distante ou se a perspectiva do carro elétrico pode realmente se tornar uma realidade em médio prazo.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Mais uma vez, muito obrigado pela oportunidade de estarmos representando a Volkswagen.

Eu só queria destacar que a Volkswagen é uma das líderes em produção de motores diesel. Esses motores diesel que a gente comercializa na Europa têm um nível de emissão bastante baixo, mas entendemos que este momento, este fato que nos acometeu criou um viés no pensamento da Volkswagen mundial: e o novo Presidente mundial resolveu acelerar muito o processo da eletromobilidade. A Volkswagen hoje já dispõe de alguns veículos elétricos e alguns híbridos, híbridos *plug-in*, como chamamos, que têm um motor a combustão, mas também têm uma ligação a uma fonte de energia, e nós já temos veículos elétricos e híbridos, e está aumentando em escala.

Nós já temos veículos puramente elétricos, temos o up!, que é elétrico e é o nosso carro pequeno lá fora; temos o Golf elétrico e temos o Golf GTE, que é um dos veículos que já estamos comercializando, que colocamos como um produto que esta em teste no Brasil. Já trouxemos as primeiras unidades que estão em verificação para entender toda essa aceitação, tanto do ponto de vista tecnólogo quanto do ponto de vista comercial. Há uma limitação ainda no desenvolvimento da propulsão elétrica ainda no que se refere a custo, e há um esforço mundial sobre isso.

Aqui no Brasil, nós temos um viés que acho que é importantíssimo mencionarmos e que estamos, inclusive, abordando nessa nova visão tecnológica. Esse veículo Golf GTE, por exemplo, é um veículo híbrido. Então, ele tem um motor a combustão e tem o motor elétrico.

Entendemos que o Brasil tem um dos grandes programas mundiais de combustível alternativo, que é o etanol, o motor *flex*. Isso é um desenvolvimento tecnológico feito no Brasil e, vamos dizer assim, um patrimônio da engenharia nacional. Como engenharia nacional, nós temos muito orgulho de ter desenvolvido o motor *flex* e temos um programa que, na nossa visão, é o programa de maior sucesso no mundo de combustível alternativo. Então, a gente não pode desprezar, vamos dizer, a solução tecnológica do país, agora falando um pouco de país, que é a questão do etanol.

A Volkswagen foi a única empresa que sempre manteve motores a etanol, desde o começo. Ela nunca descontinuou a produção, nós sempre tivemos essa oferta. A gente entende que o programa do etanol aqui no Brasil é um programa de grande sucesso e deve ser prestigiado, porque isso traz riqueza para o Brasil, possui uma tecnologia própria e tem um balanço energético principalmente no que se refere à emissão e à captura do CO<sub>2</sub>, que é basicamente neutro. Então, significa que temos uma solução praticamente de zerar o CO<sub>2</sub>. Obviamente, não podemos ficar fora do que está acontecendo em todo o mundo. E a Volkswagen, que atua no mundo inteiro, naturalmente tem que estar atenta a essas evoluções.

Então, a questão da propulsão elétrica ganhou uma nova dimensão após esse fato. Estamos acelerando o desenvolvimento, mas já vínhamos, dentro de uma continuidade, oferecendo produtos que já estão sendo comercializados. Temos, como falei o up!, temos o Golf, temos o Jetta, temos também a Touareg. São veículos que estão hoje com essas tecnologias, e alguns já estão sendo comercializados e outros, em fase final de teste. Então, vamos avançar muito.

Agora, aqui no Brasil, a gente tem hoje ainda uma visão de que devemos manter: sempre que a gente tiver um motor a combustão, ele deve preferencialmente ter a tecnologia *flex*, para que possamos prestigiar todo esse programa que está *in place*, que está sendo colocado.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Bezerra Coelho. Bloco/PSB - PE) - Obrigado, Antonio.

Vou fazer aqui o registro de uma pergunta que chega pela internet do Wellington Ferro de Souza de São Paulo: "O Greenpeace pedia para a Volkswagen revelar a quantidade de CO<sub>2</sub> que seus carros produzem. O Senado e o Governo Federal não podem inquirir a Volkswagen a este respeito?" Essa é a pergunta que chegou do Wellington Ferro de Souza.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Aqui nós temos duas considerações. A primeira é a seguinte: existe um programa nacional de etiquetagem em que as emissões já são apresentadas. Para todos os veículos, hoje existe um programa de etiquetagem do Inmetro em que a emissão de CO<sub>2</sub>, que é basicamente o consumo de combustível, é apresentada, e essa informação é pública.

E a segunda é que nós temos também, dentro do programa Inovar-Auto, metas de cumprimento. E nós da Volkswagen, e estendo isso a todas as demais montadoras no Brasil, estamos trabalhando uma forma muito forte para atingirmos esses objetivos, que são metas de eficiência energética para se atingir até 2017. E destaco um ponto aqui: o Governo Federal acaba de publicar uma resolução reduzindo a taxa ao imposto de importação de veículos elétricos, movidos a célula de combustível e também híbridos *plug-in*, o que vai permitir que esses veículos comecem gradualmente a entrar no Brasil.

Há também alguns incentivos do ponto de vista da produção, inicialmente numa questão de ser cadeia, mas objetivando um pouco mais para frente a completa industrialização no Brasil. E eu acho que isso é um passo importante para a gente começar a ter mais contato com essas tecnologias. Naturalmente nós, como Volkswagen, estamos analisando com bastante cuidado a possibilidade de a gente trazer esses veículos. Como falei, já estamos com o primeiro em teste preliminar aqui no Brasil, mas sempre com esse foco.

E estamos trabalhando fortemente para atingir os níveis e, se possível, superar as metas que foram colocadas dentro do programa Inovar-Auto. Estamos trabalhando e já preparamos alguns motores. Já colocamos no mercado motores como um que acabamos de colocar no nosso veículo up!, o motor TSI, que é um motor com injeção direta, turbo, que tem um nível de eficiência energética muito grande, excelente. Tanto que acabamos de ser premiados como o motor do ano na imprensa especializada. Isso já nos traz um benefício muito grande do ponto de vista de eficiência energética com redução de emissão de CO<sub>2</sub>, isto é, com melhoria de consumo.

E estamos trabalhando fortemente nisso. A Volkswagen não vai parar.

Recebemos essas cartas do Greenpeace e estamos trabalhando nas respostas adequadas, que serão fornecidas no tempo correto.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Bezerra Coelho. Bloco/PSB - PE) - Eu vou passar a palavra. Antes, só vou formalizar a entrega da carta que me pediram para entregar. *(Risos.)*

Eu vou entregar a carta do Greenpeace aqui e entregar a carta dirigida à Sr<sup>a</sup> Ministra e nossa amiga Izabella Teixeira.

**A SR<sup>a</sup> ANA CRISTINA RANGEL HENNEY** - Só para complementar a resposta, parece-me que esse programa é público. Está na internet, faz parte do Conpet. Acho que é o programa do próprio Inmetro, que qualquer um pode consultar e obter os resultados. Inclusive, pode baixar um APP no celular e conseguir acessar no celular. Então, está tudo disponível não só em relação à Volkswagen...

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Como todas as outras.

E é um programa, até destaco, muito interessante, porque põe aquela etiqueta, como a gente já estava acostumado a verificar na linha branca. Agora, nos veículos também há, classificando os veículos por sua eficiência energética. Naturalmente, os veículos A e B são os de maior eficiência.

Então, isso proporciona uma visão ao cliente final se ele está comprando um carro de boa eficiência energética ou não. E isso é um ponto a mais que vai ajudar na definição desse cliente, no momento da aquisição do seu veículo.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Bezerra Coelho. Bloco/PSB - PE) - Muito obrigado.

Ana, quer fazer alguma consideração final antes de encerrarmos?

**A SR<sup>a</sup> ANA CRISTINA RANGEL HENNEY** - Quero esperar que, de fato, todos esses testes que estão sendo realizados e serão apresentados ao Ibama não tenham comprometido a qualidade ambiental. Isso é importante, independentemente da necessidade de se, vamos dizer assim, fazer um *recall*, retirar esses *softwares*. Mas a gente fica com a esperança de que, de fato, não tenha havido comprometimento, porque esta é a nossa preocupação, piora da qualidade do meio ambiente.

Então, vou aguardar nesta semana ainda, se Deus quiser, para que você apresente os seus levantamentos, para estudar uma estratégia de o próprio Ibama poder acompanhar os testes que virão em cumprimento ao que a gente também já notificou e está pedindo.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Bezerra Coelho. Bloco/PSB - PE) - Muito obrigado.

Eu agradeço a presença do Sr. Antonio Megale e agradeço, mais uma vez, a presença da Sr<sup>a</sup> Ana Cristina.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado a todos.

*(Iniciada às 10 horas e 20 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 8 minutos.)*