



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

*Versão para registro histórico*

*Não passível de alteração*

CPI - CRIMES CIBERNÉTICOS			
EVENTO: Audiência Pública	REUNIÃO Nº: 0048/16	DATA: 25/02/2016	
LOCAL: Plenário 13 das Comissões	INÍCIO: 10h54min	TÉRMINO: 12h04min	PÁGINAS: 27

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

ANTONIO MEGALE - Diretor de Assuntos Governamentais da Volkswagen do Brasil e Vice-Presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores — ANFAVEA.

SUMÁRIO

Apreciação de itens constantes da pauta.  
Discussão sobre a prática de crimes cibernéticos e seus efeitos deletérios perante a economia e a sociedade neste País.

OBSERVAÇÕES

Há palavras ou expressões ininteligíveis.



**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Mariana Carvalho) - Bom dia.

Declaro aberta a 41ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito que investiga os crimes cibernéticos.

Estávamos aguardando quórum para votar os requerimentos. Como até o momento não o atingimos, vou deixar os requerimentos para a próxima terça-feira, e vamos dar início à audiência.

Encontra-se à disposição dos senhores membros cópia da ata da 40ª reunião, realizada no dia 18 de fevereiro de 2016.

Pergunto se há necessidade de leitura da ata.

**O SR. DEPUTADO JHC** - Peço a dispensa.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Mariana Carvalho) - Fica dispensada a leitura da ata a pedido do Deputado JHC e do Deputado Alexandre Leite.

Em discussão a ata.

Não havendo quem queira discutir, em votação.

Os que concordam permaneçam como estão.

Aprovada.

Comunico que a Comissão recebeu os seguintes documentos: Ofício nº 11, de 2016, do gabinete do Deputado Odorico Monteiro, justificando a sua ausência na reunião do dia 16 de fevereiro de 2016, em razão de compromissos políticos.

Ofício do Sr. Líder do PR, Deputado Maurício Quintella, solicitando a retirada do colegiado do Deputado Anderson Ferreira. A alteração recebeu despacho favorável da Presidência da Casa e já foi publicada.

Ordem do Dia. Audiência Pública. A reunião de hoje prevê a realização de audiência pública com a presença do Diretor de Assuntos Governamentais da Volkswagen do Brasil, Engenheiro Antonio Carlos Botelho Megale.

O Sr. Antonio Carlos Botelho Megale é também o Primeiro Vice-Presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores.

A reunião é fruto da aprovação do Requerimento nº 129, de 2015, de autoria do Deputado JHC.

Convido para tomar assento à mesa o Sr. Antonio Carlos Botelho Megale, representante da Volkswagen Brasil. *(Pausa.)*



Esclareço que o Requerimento nº 129 é de convocação do representante da empresa, que falará na condição de colaborador. Assim, terá 20 minutos para apresentação inicial e, na sequência, responderá as interpelações dos senhores membros.

Com a palavra o Sr. Antonio Carlos Botelho Megale.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Bom dia, Presidente Mariana Carvalho. Bom dia a todos os Deputados. É uma satisfação estar aqui e poder prestar esclarecimento que envolve a Volkswagen, que é já de conhecimento geral.

Infelizmente, um ocorrido — nós da Volkswagen do Brasil e a grande maioria da Volkswagen mundial fomos pegos de surpresa —, que foi a identificação nos motores diesel comercializados pela Volkswagen comercializados no mundo — esse problema foi levantado em setembro do ano passado — de uma alteração no *software* ou um *software* que identificava quando os veículos estavam em teste e por isso faziam uma nova regulagem do motor, o que diminuía a emissão de poluentes.

Esse foi um problema bastante sério que impactou a nossa companhia, uma empresa de prestígio de engenharia alemã, em termos mundiais. Isso nunca havia ocorrido antes. Esse problema causou um impacto mundial, tanto que houve várias modificações no comando da Volkswagen mundo.

O que nos afeta aqui no Brasil? Quando soubemos desse problema, o primeiro passo foi identificar se o Brasil estava ou não estava envolvido ou se os nossos produtos aqui no Brasil estavam ou não estavam envolvidos nesse problema.

Lembro que esse problema ocorre nos veículos equipados com motores *diesel*. A Volkswagen do Brasil comercializa apenas um veículo, uma picape, chamada Amarok, que utiliza o motor em questão, que denominamos EA189, um motor de 2 litros, que equipa esse veículo.

A Amarok é um produto produzido na Argentina, e esse motor específico é produzido por uma única fábrica da Volkswagen no mundo, na Alemanha. Ela produz o motor e exporta para a Argentina. Na Argentina, temos uma fábrica que produz esse veículo e exporta para o Brasil.

A nossa primeira reação naquele momento... Primeiro, fomos pegos de surpresa, como eu disse, porque em nenhum momento a Volkswagen do Brasil



soube de qualquer alteração no *software* de comando do motor... Promovemos uma investigação profunda, junto com a matriz, lembrando que nós, aqui no Brasil, temos uma engenharia grande, mas não uma engenharia de desenvolvimento de motores *diesel*. Nós não temos essa capacitação no Brasil. Isso é feito através de um centro de desenvolvimento na Alemanha, na cidade de Hannover, onde todos os testes de validação, certificação e desenvolvimento da picape Amarok foram feitos.

Entretanto, quando fomos notificados da existência desse *software*, no primeiro momento procuramos as autoridades ambientais, no caso, IBAMA, Ministério do Meio Ambiente, CETESB, Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental, INMETRO, onde apresentamos o conhecimento do problema e abrimos totalmente as portas da empresa para qualquer verificação que precisasse ser feita.

Promovemos, junto à matriz, uma grande investigação para tentarmos identificar se estávamos ou não afetados por esse problema. Após um levantamento extenso, verificamos que as Amaroks que foram produzidas na Argentina e comercializadas no Brasil, em 2011 e 2012, atendiam a um nível de emissão, que chamamos de PL 4, que é o PROCONVE fase 4 de emissões. Realmente, elas tinham esse equipamento que chamamos de *defeat device* — é o nome usado internacionalmente —, que é um dispositivo que faz essa ação indevida.

São 17.057 veículos que estão equipados com esse *defeat device*. Promovemos extensivos testes não só no Brasil, como também na Europa, para que pudéssemos entender esse problema com bastante detalhe.

Depois de inúmeros testes feitos tanto aqui, no Brasil, quanto na Alemanha, nós verificamos que a presença desse equipamento, desse *software*, desse *defeat device*, em nenhum momento alterava os nossos veículos aqui, no caso do Brasil, de forma substancial a regulagem do motor. Isto é, em nenhum momento, esses veículos ultrapassavam os limites legais de emissão.

Então, todos os veículos — esses 17.057 veículos — atendem às normas de emissões.

Apresentamos esses resultados de teste ao IBAMA, ao CETESB, e abrimos as portas da empresa com equipamentos, laboratórios e veículos também, para demonstrarmos.



Entretanto, conforme legislação do CONAMA, Conselho Nacional do Meio Ambiente, ou regulamentação do CONAMA, esse tipo de dispositivo não é aceito pela legislação brasileira. Então, estamos desenvolvendo um novo *software* em conjunto com a matriz. Na realidade, quem está desenvolvendo é a nossa matriz na Alemanha. Está em fase de certificação e assim que esse *software* for liberado, faremos uma campanha de *recall*, para substituir, nesses 17.057 veículos, o programa que comanda a ECU, que é a central de controle do motor, para que seja eliminado esse dispositivo, mesmo sabendo que em nenhum momento ultrapassamos os limites de emissão.

A partir de 2013, houve uma mudança na legislação. Passamos da fase PROCONVE 4 para 6, PL 6. Os veículos Amarok 2013 já tiveram um novo desenvolvimento para atender às novas normas de emissão aqui no Brasil, a partir de 2013.

Esse dispositivo já não existe. Foi introduzido um sistema de pós tratamento para a nova legislação. Essa dificuldade foi encontrada apenas nesses 17.057 veículos.

Outro fato que julgamos bastante importante esclarecer é que em nenhum momento os clientes, os proprietários dessas unidades, sofreram qualquer tipo de prejuízo, porque não houve nenhuma alteração no que se refere à segurança dos veículos.

Então, é um problema realmente restrito, e a Volkswagen do Brasil lamenta muito o ocorrido. Entendemos que não é um padrão da indústria e da tecnologia alemã, mas isso foi um problema mundial que está sendo investigado profundamente, através de entidades ligadas ao governo alemão. Nós temos algumas investigações e auditorias internas para tentar identificar a origem e de como isso saiu. Não era uma coisa de conhecimento amplo da empresa e, ao que me parece, estaria restrito a um grupo de desenvolvimento de pessoas que utilizaram esse dispositivo. Mas isso está sendo absolutamente sanado, e em todos os países está sendo feita uma ação muito importante.

E a orientação que a Volkswagen sempre passou é de muita transparência para que possamos apresentar esse problema de forma totalmente aberta. Assim fizemos em todas as entidades ambientais no Brasil, nos órgãos ambientais, como



eu disse, o IBAMA, Ministério do Meio Ambiente e CETESB — Companhia Ambiental do Estado de São Paulo. Também fomos ao Ministério da Justiça e ao DPDC — Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor.

Enfim, a Volkswagen se mostrou totalmente aberta para discutir o problema. E, como falamos, já mostramos ao IBAMA os resultados do teste. Fizemos inúmeros testes aqui no Brasil, e também na Alemanha, onde pudemos demonstrar que em nenhum momento os limites de emissão foram ultrapassados. Mas, mesmo assim, isso estará dentro do nosso programa. Estamos na fase final de certificação desse novo *software* que será instalado através de uma campanha de *recall*, sem nenhum prejuízo para nenhum dos clientes.

Fazendo um histórico bem rápido, eu acho que o mais importante é estar aberto para prestar qualquer esclarecimento. Fico à disposição dos senhores para responder às perguntas.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Mariana Carvalho) - Desde já, obrigada por ter comparecido também.

Concedo a palavra ao autor do requerimento, Deputado JHC.

**O SR. DEPUTADO JHC** - Primeiro, eu gostaria de agradecer a todos os membros desta Comissão que aprovaram, na unanimidade dos presentes, o requerimento, e à Presidente Mariana Carvalho.

Gostaria apenas de deixar um registro quanto às nossas prerrogativas parlamentares e o instrumento da minoria, como é a CPI, para poder trazer para o âmbito do Legislativo a fiscalização da nossa legislação.

Nós convocamos o senhor, da empresa, ou seja, foi aprovada essa convocação, e o Sr. Antonio Megale, que é engenheiro, veio em seu lugar prestar os esclarecimentos, apesar de a Comissão ter sido amistosa com os convidados. Estamos preferindo convidar nesta CPI de Crimes Cibernéticos, até porque é um tema bastante novo, mas eu queria deixar esse registro.

Houve, inclusive, por parte sua e dos membros da própria Volkswagen que afirmaram que a sua vinda seria melhor por conta, enfim, da língua, ou por conta de outros empecilhos, mas acredito que esta Casa detém mecanismos eficientes para que possamos colher as informações, mesmo tendo alguma dificuldade com o Português, mas que possamos ter, dentro da CPI, as nossas prerrogativas



preservadas. E que esta exceção não vire regra na CPI. Isso é uma opinião particular, mas creio eu que nós vamos atingir a nossa finalidade e não vai ser em nada prejudicado.

Gostaria de deixar esse registro.

Também agradeço pela sua presença, como também a do advogado, e também da empresa que está aqui presente na CPI.

A minha preocupação sobre os crimes cibernéticos é quanto à utilização desses meios de informática, que estão cada vez mais fortes e cada vez mais presentes no nosso dia a dia. Essas inovações têm mudado o comportamento e o cotidiano de nós, brasileiros, em dimensões planetárias.

Muitos acham que crime cibernético é só quando envolve a Internet em si. A Internet é uma associação da Califórnia que oferece esse serviço a todo o planeta, que tem condições de se Volkswagen do Brasil comunicar em rede mundial através desse meio de comunicação inovador, mas que, mesmo *on-line* ou *off-line*, através da tecnologia você pode cometer um crime cibernético, e essa é a nossa preocupação.

Em temperatura em pressão normal, o.k., mas num ambiente de conflito podemos nos utilizar dessa guerra cibernética para um país, como foi no caso, recentemente, agora, do Sr. Snowden, no NSA, que revelou várias coisas que nós não sabíamos, como também se utilizar desses meios de softwares para, através dos seus produtos, enganar ou fraudar uma legislação.

Até onde temos ciência, no Brasil foi aplicada apenas uma multa à Volkswagen. O senhor afirmou que a Volkswagen, os seus carros, não ultrapassaram o limite. Aí, eu pergunto o porquê da multa, se foi por conta do conselho que você acabou de falar, do CONAMA, enfim, que não admitia esse tipo de dispositivo, e também em relação a outros países, a exemplo da própria Alemanha, que indiciou e processou: há um processo criminal penal contra o próprio CEO que deixou a empresa. Ele mesmo revelou que havia esse dispositivo. A Inglaterra fez o mesmo; a Itália, o mesmo; a Suíça foi mais radical. Inclusive acabou com as vendas de carro a *diesel*, não sei se já retornou, pelo menos por um período; e, nos Estados Unidos, ficou conhecido como o escândalo do Dieselgate, fazendo alusão ao Watergate, outro escândalo bastante conhecido.



Claro, nós temos nos Estados Unidos carros de passeio; nós temos camionetes. No Brasil, isso é mais reduzido. Como o senhor falou, foram 17 mil e poucas Amaroks que foram vendidas no Brasil. O senhor afirmou também que, para essas Amaroks, pelo que deu a entender, não houve *recall*, ou seja, elas ainda estão em circulação. Os engenheiros, ou seja, quem produziu esse dispositivo conseguiu com muita eficiência burlar ou fraudar a legislação, mas, em contrapartida, agora, quando tem de haver um *recall*, a meu entender, está havendo uma demora, até porque a Volkswagen tem tecnologia para isso. Inclusive, é um empresa, como você falou, que tem na sua reputação a alta tecnologia, no mundo inteiro. Há inclusive outros, não só a Volks, como imaginamos, mas a Porsche e outros carros de alta tecnologia — a Volks é dona dessas outras empresas hoje no mundo. Então, eu pergunto o porquê também dessa demora, e se essa multa do IBAMA já foi paga e se a Volks tinha conhecimento desses automóveis viciados. Aí, eu gostaria que o senhor reafirmasse aqui quantos automóveis foram vendidos com esse dispositivo, até porque as pessoas que compraram o fizeram na boa-fé. O senhor chegou a afirmar também que não houve nenhuma lesão para quem comprou o carro.

Mas nos Estados o MIT e outras universidades, como Harvard, fizeram um estudo e chegaram à conclusão de que pelo menos 59 pessoas morreram nos Estados Unidos em decorrência dessa fraude, ou seja, da emissão de poluentes produzida nesse escândalo do Dieselgates.

Então, perguntamos quais as medidas que estão sendo tomadas para conter a fraude em si, se isso existe em outros carros, por exemplo, carros à gasolina. Se o senhor afirma que não existe hoje na própria Volkswagen outros meios ou outros dispositivos que não sejam só em relação ao combustível. O senhor afirma que não há nenhum outro dispositivo nesse sentido? E quero deixar aqui o meu alerta quanto à utilização desses meios, porque se você for hoje levar em consideração o meio ambiente, que está em moda, e coloca um ar-condicionado ou uma geladeira que tem um selo verde, por exemplo, com certeza ela vai ser mais bem vendida e vai ser abraçada pelos seus clientes. E hoje nós temos uma fiscalização do INMETRO, etc., que pode também, futuramente, já como a tendência é haver a Internet das coisas e tudo estar interligado de forma *smart*, inteligente... Quando se aferir todos esses dados, esses números, quando houver necessidade de ter esse plano cartesiano



para levar em consideração algumas metas, ou então para aferir algum indicador, podendo utilizar também esse mesmo dispositivo.

Imagine que no consumo de energia elétrica você pode muito bem, na hora lá do INMETRO, ter um dispositivo dentro de um eletrodoméstico desses que vai burlar a legislação. Então, não só esse, que foi o primeiro caso, foi o precursor dessa discussão, mas o que eu quero trazer a esta CPI de Crimes Cibernéticos é um tema muito instigante, é um tema inovador, e, como eu vinha até falando com o Carlos, que é o nosso Secretário-Executivo aqui da CPI, o direito digital hoje se comunica praticamente com quase todos os ramos do direito, o do consumidor, o penal, o tributário, civil, e aí por diante.

Então, essa é a minha preocupação quanto a esses dispositivos eletrônicos. O Brasil, a meu ver, ainda é muito leniente com essas coisas. Se você comparar com o que houve em outros países e o que nós adotamos, ou seja, qual foi a medida exemplar, qual foi a lição, o que é que ficou em relação a este caso? Isso até para servir como exemplo para futuros dispositivos que possam aparecer, porque isso, a meu ver, pode ser um dos primeiros dos outros tantos casos que possam existir no mundo.

Essa minha preocupação é no sentido de resguardar a legislação brasileira e que possam ser exemplarmente punidos aqueles que eventualmente tentem se utilizar desse mesmo meio. Esta Casa e a CPI jamais podem se furtar de discutir um tema como esse, que começa agora, mas que continuará em Comissões de estudo, na Comissão de Ciência e Tecnologia, e nós vamos continuar atentos e vigilantes. Estamos eclipsados por um momento muito grave do nosso País, em que a economia está de mal a pior, numa crise política, moral e ética, mas eu, como jovem... A própria Presidente, Deputada Mariana Carvalho tem feito um brilhante trabalho nesta CPI e nós temos o dever de estar atentos a essas novas tecnologias, a essa mudança de comportamento, à segurança especialmente do nosso País e mostrar que aqui não é a casa da mãe Joana, que você vai entrar aqui e fazer o que quiser e vai embora ileso.

Então, são essas as minhas considerações. Eu gostaria que o senhor pudesse garantir, enfim, todas as suas afirmações e responder às minhas perguntas.



Muito obrigado, Presidente.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Muito obrigado. Agradeço a pergunta, Deputado. Eu acho que é mais uma oportunidade que temos para entrar um pouco mais em detalhes. Então, eu procurei fazer uma cobertura ampla no começo e sintética do fato e agora podemos nos aprofundar. Então, procuramos elencar as suas perguntas. Se, por acaso, eu não responder a algumas, estou à disposição.

**O SR. DEPUTADO DELEGADO ÉDER MAURO** - Sra. Presidente, um aparte. As minhas perguntas também são bem simples, dentro até do que o colega falou, e para que ele não fique repetitivo, eu gostaria logo que a V.Exa. autorizasse que nós as façamos. Aí, ele já responderia ao conjunto.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Mariana Carvalho) - Se o senhor não se importar, ele vai aproveitar e fazer suas perguntas.

Com a palavra o Deputado Delegado Éder Mauro.

**O SR. DEPUTADO DELEGADO ÉDER MAURO** - Sra. Presidente, Srs. colegas Deputados, convidados, eu cheguei um pouco atrasado, mas, a par do assunto, gostaria de ratificar na pergunta exatamente se os *recalls* já foram iniciados, e, se não o foram, o que está criando empecilho para que não sejam? O que a empresa tem de problema para que não tenha sido logo tomada providência, já que, pelo que o colega disse, nos Estados Unidos pessoas até já morreram em decorrência disso? Se o problema pode estar em outras linhas de montagem, dentro da própria empresa, e se a empresa hoje tem conhecimento de que alguma outra concorrente, outra montadora, possa ter também o mesmo tipo de problema. São essas as perguntas.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Obrigado pela complementação. Vou tentar seguir mais ou menos a ordem das perguntas do Deputado JHC. Primeiro, é o seguinte: Por que não foi feito o *recall*? Por que o IBAMA nos colocou uma multa? O que aconteceu foi o seguinte: quando nós tomamos ciência da situação — porque isso foi levantado lá fora —, no Brasil, a primeira coisa era a identificação se os nossos produtos comercializados no Brasil estavam ou não afetados.

Quanto aos veículos desenvolvidos e produzidos aqui no Brasil, a gasolina e motor *flex*, cujo controle absoluto de todo o trabalho do desenvolvimento e toda a parte de programação dos softwares que controlam as centrais de controle dos



motores, nós o temos, e afirmamos categoricamente que em nenhum momento esse tipo de dispositivo foi implementado.

A segunda, quando identificamos — e por isso eu falei na minha primeira parte do meu depoimento que eram apenas os motores a diesel, e assim está sendo — aqui no Brasil a legislação só permite veículos a diesel para veículos comerciais acima de uma tonelada, e, no caso, temos apenas um veículo que comercializamos, que é a *pick-up* Amarok; portanto, era o único veículo envolvido.

Por que a demora? Quanto à demora, foi feito um levantamento mundial em todas as marcas que pertencem à Volkswagen, com todos os motores — é uma família de motores. Então, existem milhares de versões de veículos nas suas composições que teriam que ser verificados. E assim está sendo desde setembro do ano passado, e foram identificados cada nível de motor, cada... Essa família EA 189, por exemplo, tem 3 versões de motores, um motor 1.6, um motor 2 litros, um motor de menor cilindrada, e para as várias versões, as várias marcas: Sköda, Seat. Então, foi feito um amplo levantamento que naturalmente demandou um tempo enorme. E esse levantamento tinha que ser feito não só por nossa empresa, mas também acompanhado pelas autoridades ambientais dos diversos países onde esses veículos são comercializados, para que o problema pudesse ser entendido na sua totalidade e circunscrito a quais veículos eles estavam afetados.

Aqui, no Brasil, no primeiro momento que nós soubemos, dentre esses veículos, quais estavam afetados, marcamos um momento junto ao IBAMA, fomos lá, apresentamos o problema, não sabíamos naquele momento ainda se os limites de emissão estavam sendo ou não ultrapassados, porque era um fato inédito para nós todos, fomos pegos de surpresa, e iniciamos imediatamente os testes. O IBAMA nos autuou e multou antes de ver os resultados de teste. Depois, quando estávamos nesse procedimento, e até houve uma audiência no Senado, naquele dia nós fomos informados, no mesmo dia que nós informamos à autoridade que os testes que haviam sido conduzidos no Brasil e na Europa indicavam e mostravam claramente, e os resultados que foram apresentados ao IBAMA, que em nenhum momento a gente tinha ultrapassado os limites de emissão no Brasil. Naquele momento, o IBAMA já havia tomado a decisão de nos multar. Naturalmente, estamos em discussão lá no IBAMA, e apresentamos todos os nossos resultados.



E qual é a dificuldade? E por que a demora? A demora é pelo seguinte: para se implementar o *recall*, ele ainda não está... Ainda não iniciamos o *recall*, primeiro, porque ele não oferece nenhum prejuízo. Hoje, os veículos que estão circulando não causam nenhum prejuízo para a população, porque eles não ultrapassam os limites; eles estão dentro da legislação no que se refere a limites de emissão de poluentes. E o segundo é que esses *softwares* estão sendo desenvolvidos lá fora, onde se faz o desenvolvimento dos motores diesel, e também estamos num processo de certificação. Não adianta fazermos um *recall* dizendo: “*Olha, eu troquei o software*”. Eu preciso ter uma validação e o acordo dos órgãos ambientais no Brasil, que eles entendam e confirmem que aquela é a solução adequada. E é nesse processo que nós estamos.

O *software* já está em fase de desenvolvimento, já foi desenvolvido, já fizemos os testes, já o colocamos à disposição do IBAMA, já o colocamos à disposição da CETESB, e estamos nesse processo de validação, de adequação, para que, quando nós começarmos o *recall*, que, esperamos, não demore muito, tenhamos o aval dos órgãos ambientais no Brasil dizendo: “*Olha, nós reconhecemos que essa é a solução, que os testes estão adequados e que está tudo O.k.*”.

Nós entendemos que mesmo não ultrapassando os limites de emissão, dentro das regulamentações do CONAMA, ele claramente diz que não deve haver equipamentos ou sistemas de ação indesejável, e nós entendemos que esse é um equipamento de ação indesejável. Por isso, vamos retirá-lo, mesmo não ultrapassando os limites.

Em relação aos outros países, o que aconteceu? Naquele momento, quando soubemos do problema e fizemos esse levantamento, fomos observar as várias gerações de motor que estávamos comercializando. Por isso que eu digo que somente os veículos que foram comercializados em 2011 e 2012, que atendiam a essa fase do PROCONVE, a fase 4, tinham esse dispositivo. A partir do modelo 2013, que atende a uma nova fase, mais severa, do PROCONVE, a fase PL 6, já é um novo desenvolvimento do motor, já tem outros sistemas, outras tecnologias, e nesse sistema não foi necessária a utilização ou não foi utilizado.



A multa não foi paga, como eu falei, respondendo às perguntas, mas nós estamos ainda em discussão e ajustes com o IBAMA, e tão logo se chegue ao final das tratativas, a Volkswagen vai honrar as determinações que forem apresentadas.

Deixe-me ver as outras perguntas. Não foi paga... Foi perguntado se a empresa tinha conhecimento. A empresa não tinha conhecimento, como eu falei. Isso foi definido dentro de um grupo da engenharia, que ainda está em fase de investigação. Ainda não se tem uma visão clara de onde saiu a determinação de colocação disso. E hoje há uma ação muito severa, dentro da Volkswagen mundial, no sentido de que esse tipo de problema não ocorra mais, tanto que houve uma mudança no comando da empresa, e foi estabelecida uma área de *compliance* muito mais severa do que a que já tínhamos, no sentido de que possamos trabalhar para que esse tipo de comportamento nunca mais ocorra.

Não existe outro dispositivo colocado de que tenhamos conhecimento, não existe outro. Essa é uma informação clara da engenharia hoje vigente. E a engenharia aqui no Brasil que nós comandamos, que está na mão de uma parte técnica de engenheiros aqui do Brasil, nós afirmamos categoricamente que, em todos os motores a gasolina e *flex* que nós temos aqui, dos outros veículos comercializados, não existe esse dispositivo, e mesmos os veículos que nós importamos, movidos a gasolina, também não têm esse dispositivo. E já foi feita uma declaração clara, ampla, em âmbito mundial, em que isso foi esclarecido e foi validado por autoridades, inclusive de outros países, e reconhecido.

Então, nós estamos com esse problema circunscrito a essas unidades e vamos fazer o *recall* tão logo o sistema esteja certificado e validado pelos órgãos ambientais brasileiros. Nós já tivemos uma conversa com o DPDC. Toda essa parte de *recall* e o tempo, o prazo de implementação, estão de acordo com o Ministério da Justiça. Tivemos uma reunião onde pudemos explicar em profundidade o problema ao DPDC e assinamos um acordo de que, tão logo esse novo *software* esteja desenvolvido, nós iniciaremos o *recall*.

O acordo feito com o DPDC é que teríamos o final de desenvolvimento desse *software* no primeiro trimestre desse ano, o que estamos cumprindo, e que, a partir desse momento, nós deveríamos fazer o *recall*, o que nós acreditamos que vai acontecer. Dentro do acordo com o DPDC, nós devemos fazer esse *recall* ou



implementar o *recall* até o primeiro semestre de 2016, e assim devemos fazer. Já temos o *software* desenvolvido e estamos em período de validação com as autoridades ambientais aqui do Brasil.

Isso está sendo feito também, da mesma forma, em alguns outros países, e a implementação do *recall* será feita de uma forma mais ou menos paralela, inicialmente para esses veículos equipados com motor EA189, como eu falei, 2 litros, que é o caso da Amarok.

Não sei se alguma outra pergunta ficou em aberto.

Não temos conhecimento de outras empresas, se têm esse dispositivo. Não nos cabe, também, avaliar isso, e não temos nenhum conhecimento se outras empresas empregaram em algum momento esse tipo de dispositivo, não sabemos.

**O SR. DEPUTADO JHC** - Dentro dessa pergunta, eu gostaria de pegar o gancho e fazer uma outra. O senhor poderia afirmar que esse dispositivo foi produzido dentro da própria Volks, no departamento, ou se ele poderia ter sido comprado, enfim, comercializado de alguém? Se ele pôde ser comprado fora, ele pode muito bem, também, ser vendido para outras concorrentes. Ou, então, até a própria Volks está usando em outros carros, enfim, nas marcas que a própria Volks detém.

Se a Sra. Presidenta me permitir, eu já tinha outras perguntas preestabelecidas aqui, eu vou aproveitar e já vou fazer as outras perguntas também.

Eu gostaria também de deixar um registro sobre uma curiosidade. O Brasil quer ser um País que cuida do meio ambiente, mas, se a Volks colocou o mesmo *chip* aqui e em outros países, e lá vocês extrapolaram essa medida, significa dizer que nós devemos mudar a legislação, porque a legislação está muito frouxa. Em todos esses outros países, a Volks extrapolou a medida da legislação. E, no Brasil, por que não, se o ar é o mesmo, a atmosfera, enfim? As condições climáticas, tudo bem, variam de um lugar para outro. Mas o Planeta é um só. Nós queremos preservar o Planeta. Eu acho que a ideia é essa. Todas as discussões são em dimensões planetárias. Então, se isso existe, eu acho que seria até uma sugestão da própria Comissão, para a gente poder diminuir esse índice, para podermos ter uma fiscalização mais rígida.



Nessa esteira, eu gostaria de fazer mais quatro perguntas. As Amaroks, durante a certificação ou testes de emissão no Brasil, apresentaram emissões de óxido nítrico diversas das de um veículo em condições de uso? Então, essa é a pergunta: se elas apresentaram, na questão do óxido nítrico, condição diversa da de um veículo em condições de uso. E o programa que foi feito para enganar os testes, a fiscalização brasileira, teria iludido essa fiscalização com a intenção de mostrar que os motores a *diesel* seriam menos poluentes que no uso real, de mostrar que o motor a *diesel* é menos poluente, enfim, e, aí, ganhar dividendos com isso? O *defeat device* teria dado uma vantagem indevida aos carros da Volks, em comparação com a concorrência? Não seria o *defeat device* um ardil cibernético para cometimento de um estelionato contra a fiscalização, o meio ambiente e a população brasileira? Essa é a quarta pergunta. Até porque o *chip* foi implantado, esse dispositivo foi implantado de má-fé. Ele queria, obviamente, burlar a legislação de onde fosse. Então, essa questão, se era mais, se era menos... Ele queria burlar a legislação, a intenção era essa.

**O SR. DEPUTADO DELEGADO ÉDER MAURO** - Colega, um aparte. Eu gostaria também de complementar com duas perguntas. Primeiro, foi colocado que vocês mesmos procuraram o IBAMA, que o IBAMA, inclusive, multou antes de qualquer outra coisa, que vocês passaram a se submeter a um teste, para que pudesse realmente ser detectado e para que, no primeiro trimestre deste ano, começassem, assim, a fazer o *recall*. Confere?

A primeira pergunta: esse teste, que é uma espécie também de perícia, é feito só pela empresa ou está tendo a participação de algum órgão público nisso? Eu gostaria de saber, para que nós pudéssemos exatamente ter segurança. Não que queiramos desconfiar da empresa, porque já se viu a boa vontade dela de procurar o IBAMA, mas a população quer transparência. Então, nós gostaríamos de saber da participação de organismos públicos dentro dessas perícias.

E a segunda: como serão feitos *recalls* a partir do primeiro trimestre após os testes, é possível — e aí fica a sugestão à Presidência da CPI — que sejam feitas perícias, através do órgão competente, por amostragem, após este primeiro trimestre, para que nós possamos ter certeza de que as coisas estão acontecendo?



**O SR. ANTONIO MEGALE** - Alguns esclarecimentos são importantes. Primeiro, esse dispositivo não é um *chip* que se coloca no veículo e se retira. Eu preciso esclarecer isso. Não é uma coisa que você coloca e tira, o que seria uma coisa muito fácil.

A programação de linguagem de programação de uma ECU — Engine Control Unit de motores é feita em linguagem de máquina que, se a gente fosse transferir em papel, daria alguma coisa na ordem de 50 mil a 60 mil folhas. Dentro desse procedimento, algumas identificações foram feitas.

Esse é o funcionamento do sistema, que, em nenhum momento, nós aprovamos, mas depois que fomos colocar... Ele identifica condições de teste e os testes são feitos em laboratório, normalmente, num dinamômetro. Todos os testes em todos os países do mundo são feitos da mesma forma, porque, para se homologar um veículo, para certificá-lo, é preciso ter condições equivalentes de procedimento de teste.

Então, esse é um procedimento. É assim que se usa no mundo inteiro. Existe um procedimento de teste. O Brasil tem o seu procedimento, que é inspirado nos modelos americanos. Existem três linhas de procedimento de teste: um americano, um europeu e um japonês. Basicamente, funciona da seguinte forma: coloca-se um veículo dentro de um dinamômetro — isto é, em cima de um dinamômetro de rolo —, quando se reproduz as condições de direção, com atmosfera controlada, umidade controlada, com um procedimento de condução adequado, permitindo-se que se faça a comparação e o desenvolvimento. É assim que os testes são feitos no sentido da homologação.

Todos os testes são feitos pela empresa. No caso da Volkswagen, nós temos o primeiro laboratório de emissões da América Latina, que foi feito na década de 70 e, depois, fizemos várias atualizações. Temos, hoje, um dos laboratórios mais modernos do mundo no que se refere à questão de emissões.

Para a homologação do veículo, para a gente poder comercializá-lo no Brasil, os testes são acompanhados por um órgão fiscalizador determinado pelo IBAMA — Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. No caso, é a CETESB — Companhia Ambiental do Estado de São Paulo que acompanha todos os testes para poder emitir, dar o seu parecer, para que o IBAMA produza um



documento, que é o LCVM — Licença para Uso da Configuração do Veículo ou Motor, que é o licenciamento para a gente poder entrar no pedido de licenciamento do motor.

Então, respondendo a sua pergunta, quando é feita a validação, todos os testes são acompanhados pelos órgãos oficiais. Naturalmente, ao longo do desenvolvimento, nós fazemos muitos e muitos testes. No caso do *diesel* desse veículo, Amarok *diesel*, a maioria dos testes foi feita na Europa, na Alemanha, porque é lá onde existe a competência dos motores *diesel*. Naturalmente, depois foram transferidos para o Brasil, foram testados nas nossas condições, foram validados e foram homologados pelos órgãos oficiais.

A questão da comparação entre os países. Por que eu digo que só aqueles veículos de 2011, 2012 são afetados? Naquele momento, a legislação vigente era a Fase 4 do PROCONVE — Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores. Os motores *diesel* têm dois tipos de poluentes principais — entrando um pouquinho na parte técnica —, que são os materiais particulados e o NOx, o óxido de nitrogênio. Na realidade, são procedimentos que a gente faz para ter melhor equilíbrio entre esses dois poluentes, porque quando se aumenta um, o outro diminui.

Naquele momento, havia um limite, que era uma grama por quilômetro no PL-4. A legislação brasileira já evoluiu muito depois disso. Hoje, nós estamos na Fase 6 do PROCONVE. Na Fase 6 do PROCONVE, têm limites muito mais restritos e muito mais próximos das práticas internacionais.

A tecnologia dos veículos também evoluiu muito nesses últimos anos, quando foram implementados, nos produtos e, no caso da Amarok, nos nossos veículos *diesel*, sistemas de pós-tratamento que ajudam, depois, a fazer a redução das emissões de poluentes. Todos os veículos que são testados e... Aliás, todos os produtos que estão comercializados na rua têm que atender os limites.

Outro ponto é mostrar que em nenhum momento houve nenhuma vantagem aqui no Brasil em relação a isso, porque a legislação brasileira estabelece um limite, ela não estabelece um comparativo entre as empresas. O IBAMA dá o certificado para que se possa homologar e comercializar os veículos, dizendo se atendem ou não atendem os limites. E, no caso, nós atendemos os limites. Em nenhum



momento, isso é comercializado, porque isso não é divulgado, embora esteja à disposição dos órgãos. Não é divulgado, comercialmente, quais são os resultados no que se refere à emissão de poluentes tóxicos.

**O SR. DEPUTADO JHC** - Se atende os limites, por que vai ter que fazer, então, o *recall*?

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Porque na legislação do CONAMA — Conselho Nacional do Meio Ambiente existe um dispositivo que diz o seguinte: os veículos não podem estar equipados com dispositivos de ação indevida que poderão modificar a situação. E o equipamento, vamos dizer, esse dispositivo dentro dessa programação de máquinas (*ininteligível*) ele tem.

Então, nós entendemos que, à luz da legislação vigente, nós precisamos tirar esse dispositivo, mesmo que ele não tenha infringido as questões de limites ambientais. Mas existe o equipamento lá dentro, nessas versões. Então, o nosso entendimento, como empresa, é de que a gente deve substituir.

**O SR. DEPUTADO JHC** - Você tinha afirmado que o IBAMA aplicou a multa, depois viu que estava...

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Sim.

**O SR. DEPUTADO JHC** - Mas essa multa foi paga?

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Não, está em discussão. Na realidade, foi dado um prazo, nós...

**O SR. DEPUTADO JHC** - Então, não aconteceu nada, não é?

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Não, nós estávamos em discussão com o IBAMA. E já mostramos, já apresentamos, o IBAMA está analisando — já apresentamos todos os resultados de teste. Naquele momento, quando o IBAMA colocou a multa, ele não tinha todas as informações ainda, porque nós estávamos em fase de desenvolvimento e teste. Nós apresentamos todos os argumentos mostrando que não havia nenhum dano para o meio ambiente e nós pedimos, naturalmente, uma revisão dessa postura.

Estamos em discussão com o IBAMA, estamos aguardando uma posição do IBAMA. Estamos abertos. Estivemos, na semana passada... Estamos trabalhando junto com o IBAMA no sentido de ver qual é a melhor alternativa. E se, ao final de tudo, for colocado que a multa será em qualquer valor que seja, se eles



confirmarem, naturalmente, não haverá nenhum problema. A Volkswagen vai arcar com sua responsabilidade. Nós apenas entendemos que, em relação à questão ambiental — que, para nós, é extremamente importante —, em nenhum momento, nós infringimos os limites.

**O SR. DEPUTADO JHC** - Sra. Presidenta, acho interessante que a CPI colha essas informações do IBAMA e também dos outros órgãos, já que colocaram um dispositivo do próprio CONAMA, para a gente poder ver o que foi decidido no Conselho.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Só reforçando: isso é uma questão... Por isso, também, o cuidado e a demora, porque isso não é um dispositivo que se coloca e se tira e fisicamente é verificado. Na linguagem de máquina de programação dentro da ECU, a gente tem que assegurar... E já foi feito o desenvolvimento, por nossa matriz, de um *software* que justamente não tem essa questão de identificação do momento do teste ou o não momento do teste. Já fizemos testes, já à disposição, mostrando com o tal do *defeat device* — é assim que nós chamamos — e o novo *software* sem esse equipamento. Os testes de emissões foram absolutamente similares, o que significa, no nosso entendimento, que aquele dispositivo, provavelmente, não estivesse ativo no programa que se aplica a essas nossas Amaroks.

Para o resto do mundo, cada país tem seus limites, cada país tem suas peculiaridades. Por isso, como é um problema que abrange várias versões de motores, várias versões de veículos, vários países, naturalmente, essa complexidade exige um tempo para que tudo seja sanado. De país por país está sendo feito da mesma forma que o Brasil. Todos os problemas serão sanados no mundo inteiro.

A Volkswagen, realmente, vai passar esse problema a limpo, que muito nos deixou preocupados e que, realmente, maculou demais a imagem da marca. Nós estamos fazendo um trabalho muito forte no sentido da recuperação e para que nunca mais ocorra alguma coisa nesse sentido, o.k.?

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Mariana Carvalho) - Aproveito e faço uma pergunta também: vocês têm, em estudos ou pensando em novos *softwares* também, algum outro modelo para alguma outra função? Pelo que nós percebemos,



se havia uma função originária, ela acabou saindo e vocês começaram o estudo através do quê para poder ter esse *software*?

**O SR. ANTONIO MEGALE** - O *software* é um *software*... Como é que funciona? O funcionamento do motor é bastante complexo. Ele tem uma central de controle que, naturalmente, atende... Através de sensores, no veículo inteiro, ela identifica as condições, para poder fazer a regulagem do motor, para que o motor atenda, da melhor forma no que se refere à performance e também ao consumo, o cliente.

Esse problema aconteceu com a identificação de que o... Dizendo que o *software* de controle identificava se o veículo estava rodando em condições de teste ou não em condições de teste e, aí, ele fazia uma otimização da regulagem do motor. Esse problema não existe para os veículos à gasolina que são desenvolvidos no Brasil, que nós temos aqui, onde nós fazemos o desenvolvimento. Esse tipo de dispositivo nunca foi implementado, mesmo porque nós conhecemos a legislação brasileira e sabemos que isso, de nenhuma forma, é adequado. Como eu digo, foi uma surpresa, porque isso foi desenvolvido por nossa matriz.

**O SR. DEPUTADO JHC** - Eu fiz quatro perguntas sobre o *defeat device*, porque, inclusive, eu estou com algumas imagens aqui do *diesel* limpo em outros países, fazendo uma comparação do que é menos poluente. Ou seja, usaram essas imagens desse *clean diesel* para servir como propaganda. Não só os carros...

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Não no Brasil.

**O SR. DEPUTADO JHC** - Não, não no Brasil. Não só os carros híbridos, enfim.

Por isso, a gente fez esta pergunta sobre se não houve essa utilização, para, justamente... É claro que, no Brasil, foi num bolo, né. E, aí, quando se vende, faz-se em dimensões planetárias. E, aí, utiliza-se isso como forma de *marketing*, já que o meio ambiente, enfim... Estou com algumas imagens, inclusive, fazendo comparações com outros tipos de combustíveis, outros tipos de carro e dizendo como se fosse assim: "*Olhe, a gente também está no páreo, nós temos aqui...*

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Eu quero deixar bem claro que nós...

**O SR. DEPUTADO JHC** - E com um carro de passeio, que, salvo engano, seria o Golf do Brasil.



**O SR. ANTONIO MEGALE** - O Golf, no Brasil, não tem motor *diesel*.

**O SR. DEPUTADO JHC** - É, não tem, mas aí a ideia que nós estamos remontando é justamente da origem disso tudo, que foi lá na Alemanha.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Tá.

**O SR. DEPUTADO JHC** - Poderia ter acontecido aqui. É uma questão da legislação interna nossa.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - É, eu não posso responder por outros países, sobre o que foi usado nos outros países, mesmo porque isso foi. O universo é muito abrangente no mundo inteiro. Então, eu posso responder pelo que está (*ininteligível*)...

**O SR. DEPUTADO JHC** - Mas utilizaram isso como *marketing*.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Não no Brasil. Em nenhum momento.

**O SR. DEPUTADO JHC** - Não, não. Não no Brasil.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Fora do Brasil eu não sei se foi utilizado ou não, eu não posso afirmar, mas, aqui no Brasil, eu te asseguro isso, mesmo porque, aqui no Brasil, a legislação...

**O SR. DEPUTADO JHC** - Isso nós sabemos.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Em nenhum momento, divulgam-se as questões de emissão de poluentes, se é mais ou menos, porque há um limite. O que se faz aqui no Brasil é a questão de eficiência energética, que não tem nada a ver com isso, que é a questão de consumo. Aqui, para o cliente brasileiro, a questão de consumo e eficiência energética é uma coisa muito importante. Isso é divulgado.

Existe um programa dentro do INMETRO — Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia, a etiquetagem veicular. Essa, sim, é uma forma clara e oficial, e os números são divulgados. Se vocês se recordam, já existe, hoje, um selo que é colocado nos veículos e o veículo é classificado, da mesma forma que a linha branca já há muito tempo tem. Esse programa de etiquetagem implementado pelo INMETRO coloca os selos e os veículos são classificados das categorias A à E, em função da eficiência energética. Mas eficiência energética é medição de CO<sub>2</sub>.

**O SR. DEPUTADO JHC** - Mas é essa a questão, especificamente, da qual o senhor falou ser questão técnica, de óxido nítrico, não é?

**O SR. ANTONIO MEGALE** - É, de óxido de nitrogênio e (*ininteligível*).



**O SR. DEPUTADO JHC** - Isso. Naquele momento da investigação, ela apresentou algo diverso daquilo de um veículo em condições de uso, na época em que foram fazer os testes?

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Não. Esse é que é o detalhe, porque não se faz, na condição... É importante a gente ver essa questão técnica...

**O SR. DEPUTADO JHC** - Mas é só no Brasil ou...

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Não, em todo o mundo é feito assim. Os testes são feitos em condições controladas, porque não se pode fazê-los numa condição diversa, não é assim que é feito. É feito numa condição controlada, para que se possa verificar... E essa condição controlada reproduz, na melhor forma possível, o perfil da condução dentro dos países. Por isso, existem procedimentos de testes diferentes, por exemplo, dos Estados Unidos, da Europa e do Japão, que são as três linhas que existem. O Brasil adota o procedimento americano, que é o mais adequado às condições de condução aqui no Brasil.

Durante todos os testes que foram feitos, acompanhados pelos técnicos da CETESB, no caso, foi... Obviamente, a gente estava dentro dos limites e sempre ficamos, porque senão o veículo não teria sido homologado para ser comercializado no Brasil. Então, ele atendeu os limites adequados. E, depois, os testes que foram feitos com e sem o *defeat device* mostraram que o resultado é praticamente o mesmo. Então, não houve alteração no funcionamento. Portanto, foi sempre dentro dos limites, entendeu?

Então, durante os testes, não houve dificuldade. Durante a certificação, estava dentro... E depois que nós soubemos da existência desse *defeat device*, nós trabalhamos junto com a matriz. A matriz nos mandou o *software* sem a ativação do *defeat device*. Testamos com e sem ele e verificamos que os resultados dos testes são praticamente os mesmos.

**O SR. DEPUTADO JHC** - Porque, ao que me parece, nos Estados Unidos e em outros países, abusaram desse *marketing*. Parece até... É claro que seria infantil da nossa parte pensar que foi feito sem ser de uma forma premeditada, porque abusaram disto: *díesel* limpo, um carro que tem a concorrência nesse mercado. E, é claro, isso tudo promovido por esse dispositivo, por esse *software* que conseguiu burlar, fraudar a legislação de diversos países, inclusive a do Brasil, que foi num



bolo. Talvez não tivesse sido interessante aplicar essa mesma metodologia de *marketing* para o Brasil, porque era algo mais resumido, mas não faria sentido botar em todas as Amaroqs do mundo e, nas do Brasil, não colocar. Não fazia sentido isso.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - É, não...

**O SR. DEPUTADO JHC** - Então, está produzindo, já vai com tudo.

Sra. Presidenta, quero lamentar o fato de até hoje não ter sido concluído absolutamente nada em relação à empresa. Então, quando eu apresentei o requerimento de convocação do Presidente, do senhor, foi justamente para esclarecer isso, porque estava no esquecimento. Eu já estava estarecido apenas com a aplicação de uma multa e quando nós... Agora, a CPI revelou que nem a multa foi paga ainda. Agora, olhem a discrepância em relação a outros países, com todo o respeito. Eu sei, Antonio, eu sei...

**O SR. ANTONIO MEGALE** - A multa nós lançamos dentro dos processos dos prazos adequados.

**O SR. DEPUTADO JHC** - Não, é claro. Você está cumprindo... Mas aí é a nossa legislação mesmo.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Perfeito.

**O SR. DEPUTADO JHC** - Eu sei que você está cumprindo, Antonio, com a legislação, não tem... A empresa vai se defender. Talvez, esta seja uma oportunidade de a gente ver onde estão as falhas na nossa legislação, e poder punir, exemplarmente, alguém que se utiliza desse meio, porque é muito fácil: *“Vá para o Brasil, porque lá você bota software, faz o que você quiser, põe lá que tem energia limpa, que o seu eletrodoméstico, o seu ar-condicionado... Bota na chaminé de uma usina, bota em alguma coisa e vai ficar tudo como estava. É um processo de não sei quantos anos. Depois, vão passar a mão na cabeça — o IBAMA e não sei o quê, órgãos públicos, com essa morosidade toda — e não são punidos exemplarmente”*.

Fica uma lição péssima para o nosso País, já que, em relação a outros países, as medidas são muito mais rápidas, muito mais eficientes e a punição vem de forma exemplar, não é, Antonio?



Eu sei que você está aqui respondendo, talvez... É claro que nem todo mundo da empresa, vocês... Acredito eu que a grande maioria sempre esteve de boa-fé e foi pega de surpresa, mas o que nós estamos fazendo aqui é tratando do CNPJ — Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas e você está respondendo, hoje, pela empresa.

Então, eu acho que a CPI hoje prestou um grande serviço ao próprio País, porque este pode ser um tema comum a ser tratado e a gente pode até, através da CPI, sugerir modificações na legislação e também conseguir coibir novas práticas reiteradas desse mesmo modelo de *software* que venha burlar a nossa legislação, o que — como eu falei anteriormente —, daqui para frente, deve ser cada vez mais comum.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Se me permite dizer, Deputado, eu não queria ser advogado do Governo brasileiro, mas eu tenho que prestar um depoimento como membro da indústria. Trabalho na indústria há mais de 35 anos, em diversas áreas, em diversas empresas.

Eu queria cumprimentar o Governo brasileiro pela implementação do programa do PROCONVE. O PROCONVE, que é o Programa de Controle das Emissões Veiculares, foi estabelecido em 1986. Ele veio em várias fases de implementação de uma forma muito responsável e muito adequada com o movimento da indústria, levando-se em consideração o prazo de desenvolvimento e lembrando que a indústria automotiva é uma indústria que trabalha através de prazos relativamente dilatados.

Eu digo o seguinte: o desenvolvimento de um veículo não demora menos do que 3 a 4 anos, esse é o prazo. E a legislação brasileira foi implementada de uma forma muito responsável, em 1986, com o PROCONVE. Nós já estamos avançando na Fase 6 dos veículos leves e também na Fase 7 dos veículos pesados e a emissão de poluentes tóxicos, desde o início do PROCONVE até hoje, já foi reduzida na ordem de 98%. Hoje, nós temos limites muito próximos do que é praticado lá fora. Ainda não estamos exatamente iguais, mas estamos próximos e ainda existirão novas fases do PROCONVE.

É um programa muito responsável. Só para exemplificar, hoje, um veículo que nós chamamos da Fase 0 do PROCONVE — em 1986, naquela época — poluía



mais ou menos o equivalente a 30 veículos que rodam hoje. Então, houve uma evolução substancial na redução de emissão de poluentes tóxicos, e o Brasil continua avançando nessa legislação.

Então, eu só gostaria de deixar claro que nós não estamos numa situação muito diferente ou muito pior do que o mundo, nós estamos avançando. Apenas começamos a ter essa preocupação depois do mundo, mas nós estamos avançando numa velocidade maior do que os outros países, para a gente ter uma convergência total nos próximos anos.

Então, essa é uma política do Governo, que foi implementada desde 1986, e a gente entende que foi uma política muito bem-sucedida, que está fazendo com que o Brasil chegue próximo e, em breve, estaremos exatamente no mesmo nível do que todos os países do mundo, dos países mais desenvolvidos. E estamos à frente da grande maioria dos países. Estou me referindo aos países mais desenvolvidos. Então, hoje já estamos nesta Fase P-6, PROCONVE Fase 6, que já deixa os nossos veículos em condições muito satisfatórias, do ponto de vista de emissão de poluentes tóxicos.

E mais um exemplo. Vejo cidades com grande concentração de veículos, como é o caso de São Paulo, que, ao longo desse desenvolvimento da Fase do PROCONVE, a questão ambiental melhorou, mesmo com o aumento da frota, porque os níveis de emissão dos veículos novos, das diversas fases, vieram trazendo esse nível de emissão de poluentes cada vez mais para baixo.

**O SR. DEPUTADO JHC** - Eu não tenho dúvidas de que a legislação brasileira seja moderna, mas o que não pode virar, a meu ver, é mais uma letra morta na nossa legislação, porque tudo de positivo se coloca no papel, mas depois não se cumpre.

Então, o que queremos fazer é este debate, porque não adianta ter uma legislação, mas aí tem algo para maquiar isso, para manipular. Então, é isto que a gente está querendo: num ambiente normal, ótimo, perfeito, mas a gente quer justamente ver a exceção. Quando alguém contraria essa legislação, quais são as medidas que estão sendo tomadas?

Eu falo isso com preocupação, porque há outras coisas implícitas. Se você colocar, como eu já tinha falado também, em ambiente de conflito... O Google



inclusive tem representantes. Eu tive a satisfação de visitar, com o amigo Marcos, o Google, nos Estados Unidos, no Vale do Silício, e eles estão preparando carros autônomos, que são carros inteligentes. Então, é *software* por todo lado. Imagine hoje se conseguir, de lá, parar todos os carros do País. Se se entra em guerra contra os Estados Unidos: *“Parem os carros que estão funcionando lá”*. Aí param carros. Há os drones também, que nem precisam ser pilotados. Estão querendo fazer drones, já que se bota onde quiser. Não precisa saber absolutamente nada. Eu vou para tal canto, ele vai lá, vai voar, e se pode colocar em avião, em qualquer lugar. Então, é uma quebra de confiança muito grande.

Então, cada país vai ter que produzir suas próprias tecnologias. É uma guerra cibernética. Em ambientes com temperatura e pressão normais, tudo bem, mas, num ambiente de conflito, isso se agrava ainda mais. *“Será que não estão produzindo, será que não tem gente...”* Há mente para tudo e, infelizmente, cada vez mais estão se utilizando dessas tecnologias. Por isso, essa minha preocupação. Talvez esse registro não faça tanto sentido agora, mas, no futuro, possa fazer.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Nós compartilhamos dessa preocupação e parablenzo o Deputado por essa preocupação, porque, realmente, é uma preocupação de todo mundo. O que eu quero dizer é que, neste caso específico, para nós, foi uma situação muito ruim, e estamos tomando, a nível mundial, as devidas medidas, para que isso nunca mais repita, porque entendemos que não é o comportamento adequado. Estamos modificando, houve uma modificação no comando, houve uma modificação na parte de controle, na parte de *compliance*, porque, nitidamente, houve uma falha que permitiu que esse tipo de dispositivo fosse desenvolvido e implementado. Hoje, temos certeza de que estamos saindo dessa situação muito mais fortes, muito mais responsáveis, para que a gente tenha certeza de que isso não aconteça no futuro.

Compartilhamos dessa preocupação, que, em nenhum momento, deve se colocar qualquer tipo de equipamento eletrônico que crie qualquer derivação ou variação. Isso não pode acontecer. Estamos trabalhando muito forte para que realmente esse fato não ocorra. Naturalmente, a Volkswagen mundial está sofrendo muito do ponto de vista de imagem. Se erramos, vamos sofrer, vamos ter que



assumir todas as responsabilidades. Mas estamos trabalhando forte no sentido da correção.

Aqui, no Brasil, felizmente não temos a questão de ultrapassar limites, mas vamos trabalhar no sentido de fazer esse *recall* o mais breve possível para que esse problema seja definitivamente encerrado aqui e que a gente trabalhe no sentido da recuperação do prestígio da marca. Está bem?

Eu devia ter dito no começo. Estou representando o nosso Presidente, o Sr. David Powels, que foi convocado. Por questões de idioma e outras, achamos que ele também não estava totalmente à vontade. Entendo que a Casa pode prover de tradução simultânea e tudo mais, mas ele também é um presidente recém-chegado ao Brasil, e temos tido a oportunidade de prestar os esclarecimentos aqui mesmo na Câmara. Já estivemos no Senado prestando-os. Por isso, a empresa achou por bem — e agradeço que a CPI tenha acatado essa possibilidade — que a gente representasse a empresa. Lembro que faço parte da Diretoria da Volkswagen. Então, nós estamos lá e vamos transmitir amanhã mesmo o resultado da CPI.

A gente espera poder prestar todos os esclarecimentos para que essa situação fique bem clara para todos. Estamos fazendo esse tipo de esclarecimento para a população, para os nossos consumidores, para as autoridades. A gente espera que a situação, com a maior transparência e assumindo toda a responsabilidade que nos cabe, seja resolvida por nós, passando para frente e evitando que nunca mais aconteça algo nesse sentido.

**O SR. DEPUTADO JHC** - Quero agradecer ao Antonio Megale e também ao Luiz Henrique, que vieram representar a empresa. Acho que foi um debate profícuo, proveitoso. Também nos colocamos à inteira disposição quanto ao nosso mandato parlamentar para eventuais questionamentos. Também, se quiserem nos dar algum indicativo no sentido do que precisa melhorar, do que precisa ser feito, estamos à disposição. O que nós queremos fazer é cumprir com o nosso mister, com a nossa finalidade, eu como representante do povo, o senhor na qualidade de empresa, para que a gente possa avançar com a sociedade.

Então, agradeço muito a participação de todos vocês.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Mariana Carvalho) - Quero também agradecer ao senhor pela presença, Sr. Antonio Megale, pela oportunidade de vir



prestar esses esclarecimentos. Eu, o Deputado JHC e o Deputado Delegado Éder Mauro, vamos estar junto com os Consultores avaliando essa legislação e analisando os resultados do relatório final desta CPI, até mesmo para a gente acompanhar o final desse caso. Tenho certeza de que algumas mudanças talvez sejam até necessárias. Precisamos fazê-las. Sempre digo que em relação a essa questão da Internet, por conta da velocidade que tem e ainda mais por estar ligada à Internet das Coisas, ela está cada vez mais presente no nosso dia a dia.

Até concordo com o Deputado JHC. Vamos estar aqui depois conversando com os Consultores para ver os melhores caminhos. E, se tiverem algumas sugestões, algumas ideias, vocês podem encaminhá-las também a esta Comissão, para a gente avaliar. Pelo conhecimento que vocês têm desses fatos, da legislação, até mesmo da tecnologia, podem nos dar sugestões sobre o que o nosso País precisa para estar cada vez mais avançando em relação a esse tema.

Então, agradeço. Muito obrigada pela participação e oportunidade de vocês terem vindo prestar esses esclarecimentos.

Deputado Delegado Éder Mauro...

**O SR. ANTONIO MEGALE** - Queria agradecer também...

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Mariana Carvalho) - Sim, claro.

**O SR. ANTONIO MEGALE** - ... a oportunidade de poder prestar os esclarecimentos e ficar à disposição se houver mais alguma dúvida e também no que pudermos colaborar. Estamos com a maior intenção de que avancemos cada vez mais para uma situação cada vez melhor para a nossa população.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Mariana Carvalho) - Muito obrigada. Obrigada, Deputado, também pelo requerimento.

E, nada mais havendo a tratar, vou encerrar a presente reunião, antes convocando reunião ordinária da Comissão para a próxima terça-feira, dia 1º de março de 2016, às 14h30min, com a pauta a ser publicada na página da Comissão sobre o caso do delegado que solicitou a suspensão do WhatsApp.

Obrigada pela presença de todos.

Está encerrada a reunião.