

DIESELGATE: A FUNÇÃO SOCIAL DA EMPRESA NA PREVENÇÃO, REMOÇÃO E REPARAÇÃO DE DANOS

DIESELGATE: THE SOCIAL FUNCTION OF A FIRM IN THE PREVENTION, REMOVAL AND REPARATION OF DAMAGES

DIESELGATE: LA FUNCIÓN SOCIAL DE LA EMPRESA EN LA PREVENCIÓN, REMOCIÓN Y REPARACIÓN DE DAÑOS

André Luis Mota Novakoski*

Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini**

* Doutorando em Direito pela Faculdade Autônoma de Direito (FADISP). Advogado em São Paulo e Brasília, Brasil.

** Doutora em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (SP). Coordenadora e Docente do Mestrado em Direito do Centro Universitário Eurípedes de Marília (UNIVEM). Docente do Programa de Mestrado em Direito na Sociedade da Informação do Centro Universitário das Faculdades Metropolitanas Unidas (FMU-SP), São Paulo (SP), Brasil.

SUMÁRIO: *Introdução; 1.1 Dados técnicos do Dieselgate; 2 Implicações jurídicas, sociais e econômicas do Dieselgate; 3 Função social de prevenção, remoção e reparação dos danos causados pelo Dieselgate; 4 Conclusão; Referências.*

RESUMO: A presente pesquisa pretende analisar, sob o prisma da função social empresarial, a coibição da violação de Direitos Humanos no ambiente corporativo, mediante estudo de caso, especificamente, das fabricantes de veículos implicadas no *Dieselgate*. Indaga como as normativas internacionais, bem como a função social da empresa, podem prevenir a ocorrência de casos desse tipo. Utilizará o método indutivo no estudo de matérias especializadas sobre o tema e o hipotético dedutivo no estudo da legislação. Conclui que ainda há muito a se fazer para as grandes empresas se adequarem e compatibilizarem a atividade empresarial e o respeito aos direitos humanos e individuais de terceiros.

PALAVRAS-CHAVE: Direitos Humanos; Função Social da Empresa; Meio Ambiente; Risco.

ABSTRACT: Research investigates the inhibition of violation of human rights from the point of view of social entrepreneurship within the context of corporative environment through a case study, specifically, manufacturers of cars implied in the so-called Dieselgate. It investigates how international norms and the firm's social function may inhibit such cases. The induction method is employed in the study of materials on the theme and the hypothesis-deduction in the study of legislation concerned. Results show that further activities should be undertaken so that big firms may comply to entrepreneur activity and respect for human and individual rights of third parties.

KEY WORDS: Environment; Firm's Social Function; Human Rights; Risk.

RESUMEN: En la presente investigación se pretende analizar, bajo la óptica de la función social empresarial, la cohibición de la violación de Derechos Humanos en el ambiente corporativo, mediante estudio de caso, específicamente, de las fabricantes de vehículos implicadas en el *Dieselgate*. Indaga cómo las normativas internacionales, así como la

Autor correspondente:

Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini

E-mail: samyranaspolini@gmail.com

función social de la empresa, pueden prevenir la ocurrencia de casos de ese tipo. Se utilizará el método inductivo en el estudio de materias especializadas sobre el tema y el hipotético deductivo en el estudio de la legislación. Se concluye que todavía hay mucho a hacerse para las grandes empresas se adecuen y compatibilicen la actividad empresarial y el respeto a los derechos humanos e individuales de terceros.

PALABRAS CLAVE: Derechos Humanos; Función Social de la Empresa; Medio Ambiente; Riesgo.

INTRODUÇÃO

O escândalo *Dieseldgate*, denunciado em 2015, foi inicialmente protagonizado pela *Volkswagen of America Inc.* (VW) e envolveu a descoberta feita pela Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos (EPA)¹ de que a montadora alemã teria falsificado testes de emissão de poluentes de motores ciclo diesel utilizados pela marca em estimados 11 milhões de veículos distribuídos mundialmente (dos quais 500 mil teriam sido distribuídos nos EUA), burlando a aplicação da norma ambiental americana (*Clean Air Act 1963* e *Air Pollution Control Act 1955*).

A fraude identificada nos veículos da Volkswagen e de suas subsidiárias Porsche, Skoda, Audi e Seat, que depois se descobriu ser igualmente aplicada por outras montadoras alemãs,² consistia em, por meio de um engenhoso *software* presente na central eletrônica dos motores, mascarar e tornar mais palatáveis, ou seja dentro de limites legais, os resultados da emissão de óxido de nitrogênio (NOx) dispersado pelos motores de ciclo diesel.

A VW, por meio do CEO da companhia nos EUA (Michael Horn), confessou o uso do *software* enganoso em janeiro de 2017 e foi condenada ao pagamento de multas criminais de US\$ 2,8 bilhões³.

Além do descumprimento de normas legais e certificações privadas ambientais decorrente da maior geração de poluição que a efetivamente produzida pelos motores usados pela VW, os veículos envolvidos na fraude afetaram também direitos dos clientes da empresa decorrentes do maior consumo de combustível e maiores despesas de manutenção, entre outros pontos.

Como o diesel é um combustível interdito para o grande público brasileiro, já que (sem muita justificativa) normas legais limitam sua aplicação a veículos comerciais, a quantidade de veículos abrangidos pela fraude vendidos no território nacional se limitou a pouco menos de 20 mil unidades da picape Amarok fabricadas no período de 2011 a 2015, embora este número seja questionado pelos órgãos administrativos brasileiros⁴ e tenha sido judicializado.

O presente artigo indaga como o Direito e as normativas internacionais podem prevenir esse tipo de fraude e se a função social da empresa é um conceito que pode ser invocado para coibir esse tipo de ação das empresas.

Nesse sentido, possui como objetivo estudar os dados técnicos do *Dieseldgate*, verificar as implicações jurídicas, sociais e econômicas do caso e por fim analisar as responsabilizações à luz da função social da empresa.

Para tanto utilizará o método indutivo no estudo de matérias especializadas sobre o tema e o hipotético dedutivo no estudo da normatização nacional e estrangeira.

1.1 DADOS TÉCNICOS DO DIESELGATE

Os veículos modernos fazem amplo uso da eletrônica e tecnologia de programação, especialmente na gestão dos motores, realizada pelas denominadas centrais eletrônica de controle (ECU), que têm como uma de suas funções adaptá-los para alcançar a maior eficiência de consumo, desempenho e emissão de gases.

Em motores de ciclo diesel, as ECU atuam por meio de códigos algorítmicos, controlando o volume de injeção de combustível, o funcionamento de compressores de ar e turbinas (quando existentes) para alcançar a melhor equação entre os parâmetros de desempenho-consumo-emissões.

¹ *United States Environmental Protection Agency*. Disponível em: <https://www.epa.gov/>. Acesso em: 30 nov. 2020.

² BLOOMBERG. *Dieseldgate: Investors File Suit Against Daimler AG*. Bloomberg. Ed. 07 jan. 2020. Disponível em: <https://www.bloomberg.com/press-releases/2020-01-07/dieseldgate-investors-file-suit-against-daimler-ag>. Acesso em: 30 nov. 2020.

³ RODGERS, Christina; SPEKTOR, Mike. *Judge Slaps VW With \$2.8 Billion Criminal Fine in Emissions Fraud*. Disponível em: <https://www.wsj.com/articles/judge-slaps-vw-with-2-8-billion-criminal-fine-in-emissions-fraud-1492789096>. Acesso em: 10 nov. 2020.

⁴ “Testes realizados pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), a pedido do Ibama, sugerem que a prática ilegal de ‘maquiagem’ a emissão de poluentes durante os testes de laboratório pode estar também em modelos mais novos da Amarok, não somente nas 17 mil unidades dos anos 2011 e 2012 confirmadas até agora pela fabricante.” PORTAL DE NOTÍCIAS G1. Ibama confirma investigação em mais carros da Volkswagen no Brasil por suspeita de fraude de poluentes. Portal de Notícias G1. Ed. 28 mar. 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/carros/noticia/ibama-confirma-investigacao-em-mais-carros-da-volkswagen-no-brasil-por-suspeita-de-fraude-de-poluente.html>. Acesso em: 10 out. 2020.

O órgão ambiental americano, a partir de estudos realizados pela Universidade de West Virginia e outras entidades utilizando medidores desenvolvidos por entidades privadas, percebeu que os veículos a diesel fabricados pela VW geravam maiores emissões de gases (NOx) que os limites tolerados legalmente naquele país e observados em programa de testes anteriores.

A causa da divergência estava no *software* utilizado na ECU dos motores a diesel da VW, desenvolvido em parceria com a *Bosch AG*, cujo algoritmo (alimentado pelos dados coletados por diversos sensores) era capaz de detectar que o veículo estava sendo submetido a teste de emissões e alterava o mapa de programação dos sistemas de injeção de combustível, turbocompressor e filtro de NOx, adotando modelagem que privilegiava baixas emissões (o que garantia a homologação do veículo para venda nos EUA). Quando o teste encerrava, o mapa principal era novamente ativado pela ECU.

O algoritmo notava parâmetros que ocorriam apenas em situações ideais de teste, que são realizados em laboratórios dotados de plataformas nas quais o veículo roda sobre rolos (dinamômetros), por exemplo, direção das rodas do veículo, aceleração e velocidade, inclinação da carroceria, pressão dos pneus, entre outras informações.

Quando o mapa de uso “laboratorial” estava acionado pela ECU, o veículo apresentava melhores índices de emissão de gases (abrangendo, mas não se limitando ao NOx) e conseguia homologação do órgão ambiental americano para venda nos EUA, o que não seria possível sem o uso do *software* enganoso, isto é, da fraude.

Embora esse *software* estivesse presente também em veículos vendidos na Europa, não implicou qualquer violação de norma ambiental local, pois os padrões de emissão de gases de veículos ciclo diesel adotados na Comunidade Europeia à época eram muito mais tolerantes que os exigidos pela legislação americana e objeto de *enforcement*⁵ pela EPA.

416 É importante observar que o *Dieselgate* e o comportamento da VW não é um comportamento isolado: também Ford (*cases* Ford Pinto, Ford Explorer & Goodyear, que dispensam maiores comentários por sua gravidade e ampla repercussão midiática), Toyota (*recall* de mais de 10 milhões de veículos com defeito no acelerador, ocultado pela empresa, causador de 6 mortes documentadas e multa de US\$ 1,2 bilhão)⁶ e General Motors (*recall* de 2,6 milhões de veículos com defeito no sistema de ignição de veículos, ocultado pela empresa, causador de 124 mortes documentadas, multa de US\$ 0,9 bilhão),⁷ entre muitas outras montadoras, possuem em seu histórico casos de omissão de informações e de problemas técnicos em seus veículos, inclusive com histórico de mortes e risco de acidentes fatais.

2 IMPLICAÇÕES JURÍDICAS, SOCIAIS E ECONÔMICAS DO DIESELGATE

As externalidades causadas pelo *Dieselgate* afetaram de forma simultânea diversos espaços, tanto públicos quanto privados, podendo estas repercussões serem classificadas como: i) jurídico-legais, ii) sociais e iii) econômico-empresariais.

No plano jurídico-legal, o episódio do *Dieselgate* implicou ofensas tanto na esfera pública quanto na privada.

A fraude perpetrada pela VW, ao dissimular o real volume de emissões veiculares acima dos parâmetros legais e regulamentares, ao mesmo tempo que violou o direito humano ao meio ambiente sadio ao contribuir para o incremento da poluição do ar (que é objeto de tutela no âmbito do Direito Público), também violou o direito humano

⁵ O termo “enforcement” (entendido como “o processo de fazer as pessoas obedecerem a uma lei ou regra, ou fazer com que uma determinada situação aconteça ou sejam aceitas”, segundo o *Cambridge Dictionary*), embora pudesse ser traduzido por “cumprimento da lei” no contexto deste artigo, expressa com maior fidelidade o sentido semântico que se buscou destacar no texto.

⁶ EXAME. Toyota pagará US\$ 1,2 bi para encerrar investigação nos EUA. Exame. Ed. 19 mar. 2014. Disponível em: <https://exame.com/negocios/toyota-paga-ra-us-1-2-bi-para-encerrar-investigacao-nos-eua/>. Acesso em: 10 nov. 2020.

⁷ SHEPARDSON, David; BURDEN, Melissa. *U.S. details \$900M GM ignition settlement. The Detroit News*. Ed. 17 set. 2015. Disponível em: <https://www.detroitnews.com/story/business/autos/general-motors/2015/09/17/us-detail-gm-ignition-settlement/32548193/>. Acesso em: 10 nov. 2020.

de propriedade dos proprietários dos veículos portadores do *software* malicioso ao sujeitá-los a ampla divulgação da fraude,⁸ *recall* e recompra das unidades defeituosas (perda de tempo), depreciação (perda de valor econômico de revenda) e aumento dos custos de utilização (maior consumo de combustível) e manutenção (menor tempo de vida útil do filtro de NOx e maior desgaste das partes móveis gerenciadas pelo *software* enganoso).

Além dos consumidores diretamente afetados, centenas de milhares de investidores em ações do grupo também sofreram lesão em seu direito de propriedade,⁹ com grande parte destes acionistas se organizando e ingressando com processos judiciais pleiteando a reparação dos danos (diminuição abrupta do valor das ações) causados pelo *Dieseldgate*.¹⁰ A situação foi tão grave a ponto de diversos dirigentes da VW serem investigados e punidos por manipulação do mercado de capitais nos EUA¹¹ e na Europa¹² por falharem em informar a exposição de risco causada pelo *Dieseldgate*.¹³

A repercussão jurídica gerou efeitos penais, com os CEOs da VW, Audi e Porsche (Martin Winterkorn, Rupert Stadler e Jörg Kerner, respectivamente) enfrentando acusações criminais na Alemanha, enquanto executivos da VW americana (Oliver Schmidt, James Robert Liang, Heinz-Jakob Neusse, entre outros) foram sentenciados à pena de prisão por crimes de conspiração e violação do *Clean Air Act* pela Justiça americana.

Na esfera social, os efeitos do *Dieseldgate* não se limitaram à VW e demais empresas envolvidas, que tiveram sua reputação drasticamente manchada pelo episódio, atingindo a percepção de todo o mercado para a confiabilidade não apenas da marca, como também da eficiência do motor de ciclo diesel a ponto de banir o *slogan* “clean diesel” do mercado publicitário (WHITE, 2018, p. 245-247), fazendo com que o prejuízo de imagem afetasse a todos os *players* (montadoras, fabricantes de motores, fornecedores de ECUs)¹⁴ do setor automobilístico.

Um ponto a ser destacado é que, embora a norma europeia de emissões de gases em motores ciclo diesel fosse menos exigente que a lei americana, a repercussão do *Dieseldgate* não impediu que, mesmo na Europa, a empresa e seus dirigentes ficassem sujeitos à investigação: entidades privadas e órgãos estatais ambientais europeus descobriram que veículos diesel das montadoras Hyundai, Fiat, Volvo, Citroën, BMW, Renault,¹⁵ Mitsubishi, Honda e Mercedes-Benz¹⁶ também possuíam problemas de emissões de NOx¹⁷.

⁸ A ampla divulgação, além da veiculação de comunicados em mídia televisiva, radiofônica e jornalística, também envolveu a criação de uma página de Internet dedicada ao assunto VOLKSWAGEN AG. VW Emissions Modification Lookup. Disponível em: <https://vwdieselfinfo.com/>. Acesso em: 27 nov. 2020.

⁹ Apenas como exemplo, as ações da empresa (VOW.DE) eram cotadas a €\$ 244.80 em 5 abr. 2015 e mergulharam até €\$ 101.15 em 27 set. 2015, após a divulgação do escândalo do *Dieseldgate*. Desde então, as ações nunca recuperaram seu valor pré-*Dieseldgate*, sendo negociadas, na data do fechamento deste artigo, a €\$ 161.30 segundo dados do portal YAHOO! FINANCE. Volkswagen AG (VOW.DE). XETRA - XETRA Delayed Price. Currency in EURO. Disponível em: <https://finance.yahoo.com/quote/VOW.DE?p=VOW.DE&.tsrc=fin-srch>. Acesso em: 01 dez. 2020.

¹⁰ BLOOMBERG. *Dieseldgate: Investors File Suit Against Daimler AG*. Bloomberg. Ed. 7 jan. 2020. Disponível em: <https://www.bloomberg.com/press-releases/2020-01-07/dieseldgate-investors-file-suit-against-daimler-ag>. Acesso em: 10 nov. 2020.

¹¹ US SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION. *SEC Charges Volkswagen, Former CEO with Defrauding Bond Investors During “Clean Diesel” Emissions Fraud*. US Securities and Exchange Commission. Disponível em: <https://www.sec.gov/litigation/litreleases/2019/lr24422.htm>. Acesso em: 10 nov. 2020.

¹² EWING, Jack. *VW Executives and Ex-C.E.O. Are Charged With Market Manipulation*. The New York Times. Ed. 14 set. 2019. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2019/09/24/business/volkswagen-executives-market-manipulation.html>. Acesso em: 10 nov. 2020.

¹³ KRAUSS, Alex. *Dieseldgate: CEO da VW é acusado de manipular mercado de ações*. O Estado de São Paulo. Ed. 25 set. 2019. Disponível em: <https://jornaldocarro.estadao.com.br/carros/ceo-vw-acusado-aco-es-dieseldgate/>. Acesso em: 10 nov. 2020.

¹⁴ A Bosch concordou em pagar multa de € 90 milhões por sua participação, declarada como falha nas responsabilidades de supervisão no que permitiram às montadoras concretizar a fraude sobre as emissões de poluentes de seus veículos. REUTERS. *Dieseldgate. Prosecutors fine Bosch 90 million euros for emissions cheating role*. Reuters. Ed. 20 maio. 2019. Disponível em: <https://www.reuters.com/article/us-bosch-emissions-fine/prosecutors-fine-bosch-90-million-euros-for-emissions-cheating-role-idUSKCN1ST10C>. Acesso em: 10 nov. 2020.

¹⁵ MENDES, Silvano. “Dieseldgate”: Renault é investigada pela justiça francesa. RFI. Ed. 13 jan. 2017. Disponível em: <https://www.rfi.fr/br/mundo/20170113-dieseldgate-renault-e-investigada-pela-justica-francesa>. Acesso em: 10 nov. 2020.

¹⁶ A Daimler AG, controladora da Mercedes-Benz, foi obrigada a realizar o *recall* de nada menos que 774 mil veículos por conta de *software* que adulteravam as emissões de veículos diesel que fabricou.

¹⁷ A VW vendeu 2,6 milhões de veículos com o *software* malicioso na Europa, contra apenas 500 mil veículos distribuídos no mercado americano. Como consequência, apenas uma ação coletiva em trâmite na Alemanha reuniu 400 mil clientes lesados pelo grupo, sugerindo que os prejuízos no continente europeu serão superiores aos que foram impostos à empresa nos EUA. A propósito: EXAME. *Dieseldgate: Volkswagen enfrenta processo coletivo por fraude dos poluentes*. Exame. Ed. 30 set. 2019. <https://exame.com/negocios/dieseldgate-volkswagen-enfrenta-processo-coletivo-por-fraude-dos-poluentes/>. Acesso em: 10 nov. 2020.

Finalmente, corolário aos elementos acima delineados, a repercussão econômico-empresarial não foi menos devastadora: no eixo mais visível, a VW se viu obrigada a interromper a venda de veículos diesel nos EUA (perda de *marketsbare*), viu sua reputação ser destruída (quebra de confiança do mercado) e foi “punida” com o milionário custo financeiro de reparar os danos individuais e ambientais decorrentes do *Dieseldgate*. Também implicou às empresas envolvidas a substancial perda do valor de suas ações (expressivos 30% nos dias imediatamente seguintes à divulgação do caso na mídia), prejudicando até mesmo sua capacidade de captar novos investimentos¹⁸.

No eixo menos visível, a cultura interna da VW foi muito afetada: o CEO do grupo (Martin Winterkorn) foi forçado a renunciar, líderes de pesquisa de VW, Porsche e Audi (Heinz-Jakob Neusser, Ulrich Hackenberg e Wolfgang Hatz, respectivamente) foram suspensos de suas funções no grupo, não podendo serem esquecidas as prisões de diversos executivos do grupo, algumas mais representativas que foram acima noticiadas.

Passados mais de 5 anos da eclosão do escândalo, ainda hoje diversos países apuram responsabilidades da VW em razão do *Dieseldgate*, servindo de exemplo o recente caso de Israel, que postula compensações da ordem de US\$ 150 milhões à empresa alemã¹⁹.

O *Dieseldgate* também impactou as operações da VW do Brasil, mas como veículos de passeio a diesel são proibidos pela legislação brasileira, o caso não teve grande divulgação, o que não diminui a importância de seu estudo.

A CETESB identificou que pouco mais de 17 mil veículos Amarok vendidos no território nacional continham o *software* fraudulento que assegurava, nos veículos testados, uma redução de poluentes em média de 0,26 g/km e os habilitava a “atender” às normas ambientais nacionais.

Além do impacto em sua reputação, a empresa foi obrigada a realizar *recall* dos veículos abrangidos, gerando severo impacto na performance da unidade brasileira do grupo.

418

Mais que isso, a VW foi multada por violação de normas ambientais (R\$ 50 milhões, aplicada pelo IBAMA) e de proteção do consumidor (R\$ 7,2 milhões, aplicada pela Secretaria Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça)²⁰ e responde a ações individuais e coletivas na Justiça brasileira, já tendo sido condenada pela 1ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro ao pagamento de indenização aos proprietários afetados (aproximadamente R\$ 64 mil) e multa ao Fundo de Direitos Difusos (R\$ 1 milhão).

Esse cenário demonstra que as repercussões do *Dieseldgate* exigiram a atuação (ainda que não-coordenada) do Estado e do mercado para enfrentar e regular (não apenas legal, mas também de forma autorregulatória) a violação dos Direitos Humanos envolvidos e compensar os prejuízos individuais e sociais incorridos (multas, processos, *class actions*, indenizações).

¹⁸ Estima-se que o custo financeiro da fraude já custou mais de US\$ 30 bilhões aos cofres da VW e este valor ainda aumentará consideravelmente nos próximos anos! HINDUSTAN TIMES. Dieseldgate scandal: Volkswagen has to pay damages, rules court. Disponível em: <https://auto.hindustantimes.com/auto/news/dieseldgate-scandal-volkswagen-has-to-pay-damages-rules-court-41590399924686.html>. Acesso em: 10 nov. 2020.

¹⁹ DOBROVITSKY, Lital. Israel files \$152 million Dieseldgate lawsuit against Volkswagen. CTech bt Calcalist. Ed. 06 jul. 2020. Disponível em: <https://www.calcalistech.com/ctech/articles/0,7340,L-3838213,00.html>. Acesso em: 10 nov. 2020.

²⁰ A VW brasileira divulgou uma nota à imprensa quando da aplicação desta última multa administrativa com o seguinte teor: “No Brasil, o tema Diesel difere de outros mercados, uma vez que o software não otimiza os níveis de emissões de NOx das picapes Amarok comercializadas no mercado brasileiro com o objetivo de atender os limites legais. Portanto, os carros envolvidos atendem a legislação brasileira mesmo antes dos softwares serem removidos destes carros. Em 2017, a Volkswagen convocou os modelos Amarok para substituir o software da unidade de comando eletrônico do motor visando retomar a confiança dos consumidores. O recall foi iniciado em 3 de maio de 2017 e envolve um total de 17.057 veículos. Com relação à sanção divulgada nessa segunda-feira (4 de fevereiro), a Volkswagen tomou conhecimento pelo Diário Oficial da União e entrará em contato com o DPDC para entendimento das razões da decisão.” AUTOPAPO. Dieseldgate no Brasil: Volkswagen deve pagar multa de R\$ 7 milhões. Disponível em: <https://autopapo.uol.com.br/noticia/dieseldgate-no-brasil-volkswagen-deve-pagar-multa-de-r-7-milhoes/>. Acesso em: 30 nov. 2020.

3 FUNÇÃO SOCIAL DE PREVENÇÃO, REMOÇÃO E REPARAÇÃO DOS DANOS CAUSADOS PELO DIESELGATE

A função social de uma empresa, segundo Milton Friedman²¹, consiste em maximizar seus lucros,²² ideia perfeitamente compreensível e compatível com o modelo capitalista de produção e o conjunto de princípios da livre iniciativa adotados pelas sociedades contemporâneas não socialistas, inclusive a brasileira (art. 1º, IV c/c 170, IV, CF/88).

Embora a afirmação possa espantar num primeiro momento, principalmente pelo fato de ter atacado um certo conceito de “responsabilidade social” muito em voga à época em que o artigo foi redigido (o texto original é de 1970), ela traz um elemento bastante interessante que não escapou nem mesmo de Friedman, ferrenho defensor do liberalismo e do livre trânsito de capitais e serviços, para quem “[...] há uma e apenas uma responsabilidade social dos negócios - usar seus recursos e se engajar em atividades destinadas a aumentar seus lucros, contanto que permaneça dentro das regras do jogo, ou seja, se engaje em uma competição aberta e livre sem engano ou fraude” (Tradução livre)²³.

Além disso, Friedman relegou a segundo plano outra função da empresa, que consiste no fator determinante de seu sucesso ao competir no livre mercado: o atendimento das expectativas (no sentido de demanda) dos consumidores, o que não é demérito algum, dado que, como advertiu Israel Kizner, “A função do empresário no mercado é de difícil compreensão”.²⁴

Apesar de estar correto quanto à geração e ampliação dos lucros, Friedman ignorou que o lucro é, entre outros fatores, uma consequência da ação empresarial de atender de forma eficiente a demanda dos consumidores, o que somente pode ser obtido num ambiente livre de qualquer espécie de fraude ou dissimulação.

Logo, partindo da premissa de que a ausência de fraude ou ilusões é uma condição para o livre mercado, não se pode negar que as corporações possuem o dever de transmitir informações fidedignas quanto ao objeto da transação às contrapartes (aqui compreendidos o Estado e o público).

Para Tomasevicius Filho, a função social da empresa constitui o poder-dever de o empresário e os administradores da empresa harmonizarem as atividades da empresa, segundo o interesse da sociedade, mediante a obediência de determinados deveres, positivos e negativos.²⁵

Em outras palavras: a função empresarial de ampliar os lucros de uma empresa tem como antecedente lógico o atendimento da demanda dos consumidores de forma lícita (i.e., conforme o Direito), não a autorizando a lançar mão de meios fraudulentos para cumprir este específico objetivo, principalmente quando o valor em jogo envolve lesão a direitos universalmente reconhecidos, como os Direitos Humanos à propriedade e ao meio ambiente sadio.

Fraude não é simples mentira, fraude é enganar alguém com prejuízo.

A VW tinha perfeito conhecimento de que seus veículos não atendiam às exigências *Clean Air Act* 1963 e de sua regulamentação pelo EPA (objetivamente considerada, sem avaliar se a exigência imposta às montadoras é justa

²¹ FRIEDMAN, Milton. The social responsibility of business is to increase its profits. In: ZIMMERLI, W. C.; HELZINGER, M.; RICHTER, K. (ed.). *Corporate Ethics and Corporate Governance*. Berlin; Heidelberg: Springer, 2007. p. 173-178.

²² Os lucros poderão ser distribuídos como dividendos ou alocados para reinvestimento aos *shareholders* (que vão desde bancos até pessoas comuns, passando por fundos de pensão e investidores profissionais), o que é relevante relembrar para afastar a ideia de que o mercado financeiro seria “despessoalizado”.

²³ FRIEDMAN, Milton. The social responsibility of business is to increase its profits. In: ZIMMERLI, W. C.; HELZINGER, M.; RICHTER, K. (ed.). *Corporate Ethics and Corporate Governance*. Berlin; Heidelberg: Springer, 2007. p. 178. Original: “[...] there is one and only one social responsibility of business - to use its resources and engage in activities designed to increase its profits so long as it stays within the rules of the game, which is to say, engages in open and free competition without deception or fraud.”

²⁴ KIRZNER, Israel M. *Competição e atividade empresarial*. Trad. Ana Maria Sarda. São Paulo: Instituto Mises Brasil, 2012, p. 37.

²⁵ TOMASEVICIUS FILHO, Eduardo. A função social da empresa. *Revista dos Tribunais*, São Paulo, n. 92, p. 33-50, abr. 2003, p. 40.

ou injusta) e, inexplicavelmente, optou por criar artifícios enganosos para homologá-los para venda no mercado americano.

Em verdade, a fraude levada a cabo pela VW no caso *Dieselgate*, além de ser “o mais caro ato de estupidez na história da indústria automobilística” como já se disse, envolve uma violação premeditada e deliberada (logo, antiética) dos direitos de terceiros: ela induz o consumidor a adquirir um veículo que não é idêntico àquele homologado pelo órgão ambiental (ou por certificadora privada) e, pior, que não corresponde às especificações técnicas e de desempenho divulgadas pela empresa ao público, sob as quais se basearam os atos de homologação e de consumo.

O *Dieselgate* demonstra, ainda, que a violação de Direitos Humanos (como ao ambiente sadio) é correlato (ousamos dizer, indissociável) à violação do direito individual das pessoas diretamente lesadas, até porque o direito de propriedade, envolvido na fraude, também recebe o “status” de direito humano pela ordem jurídica, sendo de igual relevância e merecedor de tutela tanto quanto qualquer outro dos Direitos Humanos.

No âmbito das organizações internacionais, reclama-se um maior engajamento das empresas, em especial as que atuam em diferentes jurisdições (i.e., as multinacionais), para tutelar Direitos Humanos, no sentido de lhes atribuir uma responsabilidade social, de caráter promocional, baseada no valor jurídico da solidariedade, irradiador de uma função social solidária da empresa considerado inerente aos regimes democráticos ocidentais²⁶, o que pode ser objeto de contra-argumentação, abrangendo desde a violação ética dos direitos de propriedade dos *shareholders*²⁷ justificada até mesmo pela impossibilidade de terceiros estranhos à estrutura empresarial (leia-se, não-proprietários) pautarem como as corporações devem alocar recursos escassos dado que “*social responsibility costs money*”²⁸ sem esquecer da indissociável corrupção inerente ao Estado e grupos de pressão²⁹ e a própria crítica à ainda controversa Teoria dos *Stakeholders*³⁰, o que, todavia, escapa da proposta deste estudo.

420

A ideia de vinculação de empresas com os Direitos Humanos, proposta pelos organismos internacionais e que ganha corpo na esfera (ao menos discursiva) da Política e reverbera na Administração e na Economia, realizar-se-ia pela atribuição de deveres positivos (i.e., obrigações de dar e fazer) que devem ser respeitados por empresas para proteção de Direitos Humanos (que, como se demonstrou, estão umbilicalmente ligados e não podem ser dissociados dos direitos individuais sob pena de contradição performativa, indicativa de uma incompatibilidade entre o agir e o dizer, pois negaria a proteção da condição humana para os quais foram criados).³¹

Os campos de ação dos Princípios Orientadores sobre Empresas e Direitos Humanos (PO), propostos por John Gerald Ruggie, aprovados em 2011 pelo Conselho de Direitos Humanos da Organização das Nações Unidas (ONU),³² concentram-se em propor condutas ativas de empresas (com *enforcement* dos Estados nacionais) para proteger, respeitar e reparar violações de Direitos Humanos, inclusive outorgando às vítimas tratamento prioritário

²⁶ NASPOLINI, Samyra Haydée Dal Farra; SILVEIRA, Vladimir Oliveira da. Direitos Humanos, empresa e desenvolvimento sustentável. *Direito e Desenvolvimento*, João Pessoa, v. 6, n. 12, 2017, p. 146-147.

²⁷ ROTHBARD, Murray N. *A ética da liberdade*. 2ª ed. Trad. Fernando Fiori Chiocca. São Paulo: Instituto Mises Brasil, 2010, p. 108-109.

²⁸ MULLINGAN, Thomas. A Critique of Milton Friedman's Essay 'The Social Responsibility of Business is to Increase its Profits'. *Journal of Business Ethics*, v. 5, s/l., s/e., 1986, p. 269.

²⁹ BLOCK, Walter. *Defendendo o indefensável*. 2. ed. Trad. Rosélis Maria Pereira. São Paulo: Instituto Mises, 2010, p. 148-151.

³⁰ BARBERO, Edson Ricardo; MARCHIANO, Marcello. Stakeholders ou Shareholders? Valores individuais de conselheiros e identidade empresarial. *Revista Brasileira de Gestão de Negócios*, São Paulo, v. 18, n. 61, jun./set. 2016. p. 350-351.

³¹ A compreensão da ética argumentativa e da contradição performativa, cuja explicação excede a proposta deste estudo, pode ser conferida na obra de Hans-Hermann Hoppe: *The economics and ethics of private property: studies in political economy and philosophy*. 2nd ed. Auburn: Mises Institute, 2006. p. 341-380.

³² CONECTAS. *Empresas e Direitos Humanos: Parâmetros da ONU para Proteger, Respeitar e Reparar*. Disponível em: <https://www.conectas.org/publicacoes/download/empresas-e-direitos-humanos-parametros-da-onu>. Acesso em: 10 nov. 2020.

objetivando a reparação efetiva dos danos sofridos concretizada por meios estatais e não-estatais de distribuição de justiça.³³

Como explicam Samyra Haydée Dal Farra Naspolini e Vladimir Oliveira da Silveira:

O marco Ruggie assenta-se sobre o que ele chama de ‘responsabilidades diferenciadas, mas complementares’ e compreende três princípios fundamentais: a obrigação do Estado de proteger os direitos individuais, a responsabilidade das empresas em respeitar os Direitos Humanos e assegurar que ocorram processos de investigação onde houver denúncia de violações, bem como tomar medidas de reparação e punição, quando necessárias³⁴.

Os PO, que embora destinados a empresas, reforçam a posição do Estado nacional como seu principal agente de concretização, sugerem o estabelecimento de leis voltadas à prevenção e reparação de lesões causadas a Direitos Humanos pelos Estados nacionais, assim como a adoção de mecanismos de *compliance* de Direitos Humanos dentro das empresas, com a imputação de obrigação de agir proativamente para prevenir e reparar lesões a que causem ou, ainda que indireta ou passivamente, participem.

Diversas das propostas dos PO de John Gerald Ruggie, como os princípios da prevenção e precaução e o dever de responsabilidade integral, já foram internalizados na legislação dos Estados nacionais, mas se mostraram manifestamente incapazes de solucionar os problemas do *Dieseltgate*.

O estudo do *Dieseltgate*, confrontado com o escopo da proposta de Ruggie, proporciona algumas observações bastante interessantes:

i. os Estados nacionais, a quem se atribui o poder de regulação dos mercados, falharam miseravelmente na tarefa autoatribuída de fiscalizar o cumprimento das normas de proteção de direitos, tanto individuais, quanto humanos: a falha de fiscalização no processo de homologação dos veículos, ocorrida em diversos países (inclusive desenvolvidos), atesta que os Estados são incapazes de dar efetivo *enforcement* às próprias leis;

ii. os danos causados ao meio ambiente (logo, a direito humano) pela falha estatal são de impossível reparação, ainda que a poluição se dissipe e o ar não seja um recurso escasso, no sentido econômico do termo;

iii. a rígida regulação estatal exercida por meio de leis de defesa do consumidor e de proteção de investidores também se mostrou insuficiente para proteger o direito humano de propriedade dos indivíduos afetados;

iv. no plano da defesa do consumidor, os *recalls* realizados pelas montadoras se mostram ineficazes para assegurar o funcionamento dos veículos atingidos nos mesmos índices de desempenho e eficiência originalmente prometidos,³⁵ o mesmo ocorrendo quanto à depreciação dos veículos no mercado de revenda;³⁶

v. como se não bastasse, o pagamento de eventuais indenizações, após anos de luta judicial e depois de os Estados nacionais terem recebido antecipadamente o valor de multas administrativas milionárias, demonstra que a promessa de defesa de Direitos Humanos dos consumidores (ou do meio ambiente sadio) pelo Estado não corresponde à realidade;

vi. a negligência dos Estados nacionais também causou violação do direito humano de propriedade a participantes do mercado financeiro (que tem fundos de pensão como um de seus principais *players*), dado que a reparação dos prejuízos decorrentes do *Dieseltgate* depende de processos judiciais de custo proibitivo que se

³³ RUGGIE, John Gerald. Quando negócios não são apenas negócios: as corporações multinacionais e os Direitos Humanos. Trad. Isabel Murray. São Paulo: Planeta Sustentável, 2014, p. 23.

³⁴ NASPOLINI, Samyra Haydée Dal Farra; SILVEIRA, Vladimir Oliveira da. Direitos Humanos, empresa e desenvolvimento sustentável. Direito e Desenvolvimento, João Pessoa, v. 6, n. 12, 2017, p. 151-152.

³⁵ SHEEHAN, Sam. *16% of Volkswagen Dieseltgate ‘fix’ cars suffer power loss, says UK court case*. Autocar UK. Disponível em: <https://www.autocar.co.uk/car-news/industry/16-volkswagen-dieseltgate-fix%E2%80%99-cars-suffer-power-loss-says-uk-court-case>. Acesso em: 10 nov. 2020.

³⁶ ATER, Itai; YOSEF, Nir Shlomo. The Impact of Environmental Fraud on the Used Car Market: Evidence from Dieseltgate. Centre for Economic Policy Research, Discussion Paper DP12899, London, abr. 2018. p. 12-15.

arrastarão por anos, fazendo com que a lesão a pequenos acionistas, investidores profissionais e aposentados se prorrogue indefinidamente no tempo;

vi. todos os Estados, ao identificarem a fraude do *Dieselgate*, se utilizaram da imposição e cobrança de multas administrativas para se “ressarcirem” do prejuízo causado aos “bens públicos” antes mesmo das pessoas diretamente lesadas, potencializando a lesão a direito que a fraude da VW e demais montadoras produziu, num evidente contrassenso da função instrumental do Estado, anulando totalmente a ideia de priorização da reparação dos danos às vítimas acertadamente defendida por John Gerald Ruggie.³⁷

O que se procura demonstrar, por meio destes pontos, é que a simples estipulação de normas pelos Estados nacionais, por mais rígidas que possam ser, sempre serão passíveis de fraude por parte de empresas. Não apenas isso, o próprio *enforcement* da lei poderá ser negligenciado pelo próprio Estado que a instituiu, por corrupção ou qualquer outro motivo, como ficou claramente demonstrado, com exemplo em todos os continentes, por meio das reportagens citadas ao longo deste artigo.

Não se duvida que uma mudança cultural pudesse viabilizar maior grau de respeito a direitos individuais e humanos por empresas; contudo, processos culturais, ainda que “incentivados” por meio de leis positivas, demandam longo tempo de maturação e nem sempre proporcionam os resultados idealmente esperados, principalmente no contexto da sociedade da informação.

Nesse sentido, em uma sociedade permeada pelo risco, apenas a integração de esforços dentro do ambiente de mercado (leia-se: de troca voluntária de ideias, métodos, produtos e serviços), por cooperação de todos os *players* envolvidos, como empresas, consumidores e Estado para troca e uso do conhecimento³⁸, pode assegurar a implementação de mecanismos não apenas legais/coercitivos, como também voluntários/autorregulatórios³⁹ tendentes a proporcionar o máximo respeito aos direitos de terceiros, qualquer que venha a ser seu qualificativo (individual, coletivo, difuso, fundamental, humano).

422

3 CONCLUSÃO

O presente artigo dedicou-se a analisar o *Dieselgate* e suas implicações jurídicas, sociais e econômicas do escândalo, assim como as “falhas de mercado” (i.e., das empresas envolvidas) e as inexplicáveis “falhas de Estados” em dar *enforcement* às leis protetoras de Direitos Humanos (consumidor, meio ambiente, propriedade), que se mostraram claramente incapazes de isoladamente prevenir e operacionalizar de forma efetiva a reparação dos danos individuais e a Direitos Humanos relacionados ao *Dieselgate*.

Procurou-se demonstrar que a ideia de função social pode ser analisada por diferentes prismas e que seu conceito não é refratário à função empresarial de gerar lucros aos *shareholders*, pois o lucro pressupõe o atendimento das demandas de consumidores e do público em geral, Estados nacionais incluídos, por parte das empresas sem a prática de dano, engano ou dissimulação de qualquer espécie, o que pode ser qualificado como fraude impeditiva da existência de um verdadeiro livre mercado.

A seguir foram identificadas propostas de tratamento da responsabilização das empresas no campo da tutela dos Direitos Humanos, em específico as proposições de John Gerald Ruggie formalizadas nos Princípios Orientadores sobre Empresas e Direitos Humanos (PO), não sem tecer alguma crítica ao enfoque dado ao tema, o que, pelos pontos a serem examinados, escaparia ao específico propósito deste estudo.

³⁷ RUGGIE, John Gerald. Quando negócios não são apenas negócios: as corporações multinacionais e os Direitos Humanos. Trad. Isabel Murray. São Paulo: Planeta Sustentável, 2014, p. 23.

³⁸ HAYEK, Friedrich August von. The use of knowledge in society. *American Economic Review*, v. 35, n. 4, Set. 1945, p. 529-530.

³⁹ TARSA, Kevin. Won't get fooled again: why VW's emissions deception is illegal in Europe and how to improve the EU's auto regulatory system. *Boston College International and Comparative Law Review*. vol. 40, Issue 2, Article 6, 2017. p. 340-341.

Após uma breve explicitação da proposta que os PO pretendem dar ao tema, com preponderância nos Estados nacionais no *enforcement* dos deveres ativos sugeridos às empresas, foram dedicadas algumas linhas para pontuar que grande parte das causas do *Dieseltgate* decorre da atroz incompetência dos Estados em dar cumprimento à sua própria legislação interna de Direitos Humanos (no caso, ambiental, consumidor e propriedade).

De modo oportuno, demonstrou-se ainda a mais grave contradição no campo da tutela dos Direitos Humanos, especialmente relacionados ao meio ambiente e ao consumidor, que é a capacidade de os Estados nacionais de, por meio de multas administrativas, “ressarcirem-se” de forma antecipada às pessoas vitimadas pela violação de Direitos Humanos, o que representa, ao nosso ver, uma agressão à lógica que torna nula a mais acertada proposta de Ruggie, que é a máxima priorização da reparação da vítima do evento danoso.

O estudo é encerrado com três colocações:

A primeira, de que a ocorrência de fraudes praticadas por empresas, ainda que graves a ponto de violarem Direitos Humanos, nem sempre podem ser enfrentadas por meio da legislação, principalmente porque o aparato estatal, inclusive de Estados desenvolvidos, pode simplesmente negligenciar o cumprimento de sua própria legislação interna.

A segunda, de que processos de mudança cultural impostos coercitivamente por meio da legislação positiva nem sempre são eficazes para atingir os objetivos desejados pelo legislador ou pela sociedade, o que é especialmente preocupante numa sociedade que depende de forma cada vez mais intensa de atividades empresariais de alto risco (tanto humano quanto financeiro) na qual a priorização da vítima proposta por Ruggie é inegavelmente necessária.

A terceira e última, de que o risco de lesões a direitos causados por empresas exige novas abordagens para a solução do problema, o que pode ser obtido pela ação coordenada dos *players* de mercado (como Estados, empresas e consumidores) para estudar a implementação de mecanismos não apenas legais/coercitivos, como também voluntários/autorregulatórios aptos a proporcionar o máximo respeito aos direitos de terceiros, independentemente de sua natureza (individual, coletivo, difuso, fundamental, humano).

423

REFERÊNCIAS

ATER, Itai; YOSEF, Nir Shlomo. The Impact of Environmental Fraud on the Used Car Market: evidence from *Dieseltgate*. **Centre for Economic Policy Research**, Discussion Paper DP12899, London, abr. 2018. p. 1-45.

AUTOPAPO. **Dieseltgate no Brasil**: Volkswagen deve pagar multa de R\$ 7 milhões. Disponível em: <https://autopapo.uol.com.br/noticia/dieseltgate-no-brasil-volkswagen-deve-pagar-multa-de-r-7-milhoes/>. Acesso em: 30 nov. 2020.

BARBERO, Edson Ricardo; MARCHIANO, Marcello. Stakeholders ou Shareholders? Valores individuais de conselheiros e identidade empresarial. **Revista Brasileira de Gestão de Negócios**, São Paulo, v. 18, n. 61, jun./set. 2016. p. 348-369.

BLOCK, Walter. **Defendendo o indefensável**. 2. ed. Trad. Rosélis Maria Pereira. São Paulo: Instituto Mises, 2010.

BLOOMBERG. *Dieseltgate*: Investors File Suit Against Daimler AG. **Bloomberg**, 07 jan. 2020. Disponível em: <https://www.bloomberg.com/press-releases/2020-01-07/dieseltgate-investors-file-suit-against-daimler-ag>. Acesso em: 30 nov. 2020.

CONECTAS. **Empresas e Direitos Humanos**: parâmetros da ONU para proteger, respeitar e reparar. Disponível em: <https://www.conectas.org/publicacoes/download/empresas-e-direitos-humanos-parametros-da-onu>. Acesso em: 10 nov. 2020.

DOBROVITSKY, Lital. Israel files \$152 million Dieseltgate lawsuit against Volkswagen. **CTech bt Calcalist**, 06 jul. 2020. Disponível em: <https://www.calcalistech.com/ctech/articles/0,7340,L-3838213,00.html>. Acesso em: 10 nov. 2020.

EWING, Jack. VW Executives and Ex-C.E.O. Are Charged With Market Manipulation. **The New York Times**, 14 set. 2019. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2019/09/24/business/volkswagen-executives-market-manipulation.html>. Acesso em: 10 nov. 2020.

EXAME. Dieseltgate: Volkswagen enfrenta processo coletivo por fraude dos poluentes. **Exame**, 30 set. 2019. Disponível em: <https://exame.com/negocios/dieseltgate-volkswagen-enfrenta-processo-coletivo-por-fraude-dos-poluentes/>. Acesso em: 10 nov. 2020.

EXAME. Toyota pagará US\$ 1,2 bi para encerrar investigação nos EUA. **Exame**, 19 mar. 2014. Disponível em: <https://exame.com/negocios/toyota-pagara-us-1-2-bi-para-encerrar-investigacao-nos-eua/>. Acesso em: 10 nov. 2020.

FRIEDMAN, Milton. The social responsibility of business is to increase its profits. In: ZIMMERLI, Walther C.; HELZINGER, Markus; RICHTER, Klaus (ed.). **Corporate Ethics and Corporate Governance**. Berlin: Heidelberg: Springer, 2007. p. 173-178.

HAYEK, Friedrich August von. The use of knowledge in society. **American Economic Review**, v. 35, n. 4, set. 1945, p. 519-30.

HINDUSTAN TIMES. **Dieseltgate scandal**: Volkswagen has to pay damages, rules court. Disponível em: <https://auto.hindustantimes.com/auto/news/dieseltgate-scandal-volkswagen-has-to-pay-damages-rules-court-41590399924686.html>. Acesso em: 10 nov. 2020.

HOPPE, Hans-Hermann. **The economics and ethics of private property**: studies in political economy and philosophy. 2nd ed. Auburn: Mises Institute, 2006.

KIRZNER, Israel M. **Competição e atividade empresarial**. Trad. Ana Maria Sarda. São Paulo: Instituto Mises Brasil, 2012.

KRAUSS, Alex. Dieseltgate: CEO da VW é acusado de manipular mercado de ações. **O Estado de São Paulo**, 25 set. 2019. Disponível em: <https://jornaldocarro.estadao.com.br/carros/ceo-vw-acusado-acoes-dieseltgate/>. Acesso em: 10 nov. 2020.

MENDES, Silvano. “Dieseltgate”: Renault é investigada pela justiça francesa. RFI. Ed. 13 jan. 2017. Disponível em: <https://www.rfi.fr/br/mundo/20170113-dieseltgate-renault-e-investigada-pela-justica-francesa>. Acesso em: 10 nov. 2020.

MULLINGAN, Thomas. A Critique of Milton Friedman’s Essay ‘The Social Responsibility of Business is to Increase its Profits’. **Journal of Business Ethics**, v. 5, p. 265-269, 1986.

NASPOLINI, Samyra Haydêe Dal Farra; SILVEIRA, Vladimir Oliveira da. Direitos Humanos, empresa e desenvolvimento sustentável. **Direito e Desenvolvimento**, João Pessoa, v. 6, n. 12, 2017, p. 145-156.

PORTAL DE NOTÍCIAS G1. Ibama confirma investigação em mais carros da Volkswagen no Brasil por suspeita de fraude de poluentes. **Portal de Notícias G1**, 28 março 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/carros/noticia/ibama-confirma-investigacao-em-mais-carros-da-volkswagen-no-brasil-por-suspeita-de-fraude-de-poluentes.ghtml>. Acesso em: 10 nov. 2020.

REUTERS. **Dieselgate**. Prosecutors fine Bosch 90 million euros for emissions cheating role. Reuters. Ed. 20 maio. 2019. Disponível em: <https://www.reuters.com/article/us-bosch-emissions-fine/prosecutors-fine-bosch-90-million-euros-for-emissions-cheating-role-idUSKCN1ST10C>. Acesso em: 10 nov. 2020.

RODGERS, Christina; SPEKTOR, Mike. **Judge Slaps VW With \$2.8 Billion Criminal Fine in Emissions Fraud**. Disponível em: <https://www.wsj.com/articles/judge-slaps-vw-with-2-8-billion-criminal-fine-in-emissions-fraud-1492789096>. Acesso em: 10 nov. 2020.

ROTHBARD, Murray N. **A ética da liberdade**. 2. ed. Trad. Fernando Fiori Chiocca. São Paulo: Instituto Mises Brasil, 2010.

RUGGIE, John Gerald. **Quando negócios não são apenas negócios**: as corporações multinacionais e os Direitos Humanos. Trad. Isabel Murray. São Paulo: Planeta Sustentável, 2014.

SHEEHAN, Sam. **16% of Volkswagen Dieselgate ‘fix’ cars suffer power loss, says UK court case**. Autocar UK. Disponível em: <https://www.autocar.co.uk/car-news/industry/16-volkswagen-dieselgate-fix%E2%80%99-cars-suffer-power-loss-says-uk-court-case>. Acesso em: 10 nov. 2020.

SHEPARDSON, David; BURDEN, Melissa. **U.S. details \$900M GM ignition settlement**. The Detroit News. Ed. 17 set. 2015. Disponível em: <https://www.detroitnews.com/story/business/autos/general-motors/2015/09/17/us-detail-gm-ignition-settlement/32548193/>. Acesso em: 10 nov. 2020.

TARSA, Kevin. Won't get fooled again: why VW's emissions deception is illegal in Europe and how to improve the EU's auto regulatory system. **Boston College International and Comparative Law Review**. vol. 40, Issue 2, Article 6, 2017. p. 315-341.

TOMASEVICIUS FILHO, Eduardo. **A função social da empresa**. Revista dos Tribunais, São Paulo, n. 92, p. 33-50, abr. 2003.

TOMASEVICIUS FILHO, Eduardo. A função social do contrato: Conceito e critérios de aplicação. **Revista de Informação Legislativa**, Brasília, ano 42, n. 168, p. 201, out./dez. 2005.

UNITED STATES ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY. Disponível em: <https://www.epa.gov/>. Acesso em: 30 nov. 2020.

US SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION. **SEC Charges Volkswagen, Former CEO with Defrauding Bond Investors During “Clean Diesel” Emissions Fraud**. US Securities and Exchange Commission. Disponível em: <https://www.sec.gov/litigation/litreleases/2019/lr24422.htm>. Acesso em: 10 nov. 2020.

VOLKSWAGEN AG. **VW Emissions Modification Lookup**. Disponível em: <https://vwdieselfinfo.com/>. Acesso em: 27 nov. 2020.

WHITE, Thomas. Not so “clean diesel”: how Germany's protection of industry risks the health of its citizens. **William & Mary Environmental Law and Policy Review**, vol. 43, Issue 1, Article 8, 2018, p. 245-269.

YAHOO! FINANCE. **Volkswagen AG (VOW.DE)**. XETRA - XETRA Delayed Price. Currency in EURO. Disponível em: <https://finance.yahoo.com/quote/VOW.DE?p=VOW.DE&.tsrc=fin-srch>. Acesso em: 01 dez. 2020.

Recebido em: 25/02/2022

Aceito em: 09/08/2022