

ATA DA 03ª REUNIÃO do Grupo de Trabalho Emissões Corporativas em 2020

DATA: 29 de Julho de 2020
HORÁRIO: 14h
LOCAL: Reunião Virtual pela Plataforma MS Teams

PRÓXIMA REUNIÃO: 26 de Agosto de 2020 às 14h – via MS Teams

Coordenador: **Luiz Gustavo de Moraes (GM)**
Vice Coordenador: **Flavio Augusto Ferreira (TOYOTA)**

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Andre Sperl	VCA
Barbara Xavier	RENAULT
Carla Ghirotti de Souza	VOLKSWAGEN
Carlos Bonote	VCA
Carlos Joaquim Severino	IBAMA
Djeymes Gustavo Peressim	DELPHI
Eiti Iwamura	DENSO
Felipe Gastaldo Cifoni	VOLKSWAGEN
Fernando A. L. Moreto	FORD
Flavio Ferreira	TOYOTA
Gilberto Werneck	IBAMA
José Cesar Turra Ponte	GMB
José Luiz Superti	KIA MOTORS
Leandro Pacheco	NISSAN
Luiz Gustavo de Moraes	GMB
Mário Reis Pinto	MBBras
Rafael Rossini	GM
Renata Kakuiti de Castilho	TOYOTA
Rui de Abrantes	CETESB
Sergio Yuzo Kashiwagi	HONDA
Silvio Rodrigues da Silva	FCA
Wagner Silva Pinez	HYUNDAI

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

–

2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1 – Aprovada a ata da reunião anterior.

2.2 – Assuntos revisados e discussões ocorridas:

A reunião contou com a participação dos Srs Gilberto Werneck e Marcio Beraldo do IBAMA, Rui de Abrantes da CETESB, Carlos Bonote e André Sperl da VCA a título de uma revisão dos trabalhos e orientação quanto ao encaminhamento dos temas desse GT.

2.2.1 - Assuntos abordados e orientações recebidas:

Pontos relevantes para compartilhar com IBAMA

Itens principais	Visão do GT	Justificativa
Troca de Créditos entre categorias de veículos de uma mesma empresa	Favorável	.Dentro do conceito Corporativo. .Limites de emissões corporativas sendo reduzido em prazo inferior ao tempo de vida útil ou de desenvolvimento de um novo veículo; .Condições atípicas de mercado; .Visão de médio prazo;
Troca de Créditos ao longo dos anos do <u>Proconve L8</u>	Favorável	
Troca de Créditos entre empresas ao longo do <u>Proconve L8</u>	Em análise	.Montadoras com Portfolio Limitado; .Condições atípicas de mercado;
Empresas poderem selecionar Nível de Emissões para um determinado veículo além do que somente um Nível acima do obtido na Certificação (não permitido na Res. CONAMA 492/18)	Favorável	. As empresas trabalham com margem de segurança durante o desenvolvimento que poderia resultar em resultados baixos para certificação. . Existe risco de não atender o RVEP (carro verde), dos limites de OBD não estarem condizentes pois são definidos antes da Certificação. As empresas terão que ter veículos em Níveis mais baixos para compensar o resultado da Frota, com benefício para o meio ambiente
Veículos poderiam regredir de Nível dentro da fase L8, mas melhor que a Fase L7. (dupla interpretação na Res. CONAMA 492/18)	Em análise	Situações onde alterações de produto são necessárias e inevitáveis (troca de fornecedores, problemas de campo) ou onde o fator de deterioração resultou maior que o esperado. Resultará em as empresas terem de compensar com outros produtos.

Nota: Os mecanismos acima são permitidos atualmente pelo CFR TIER3 US

3

- Regulamentação Internacional de Referência deverá ser o 40 CFR § 86.1860–17. É importante conhecer como o programa americano evoluiu até chegar ao modelo atual bem como quais as evoluções previstas;
- Troca de créditos entre categorias de veículos dentro de cada empresa, entre os anos de vigor do programa L8 em todas as suas fases bem como entre as empresas devem ser consideradas nesse estudo e, portanto, em consonância com a Res. 492/2018.
- Um determinado veículo não poderá ser homologado na fase L8 em Níveis de Emissões acima dos correspondentes à fase L7 em sua categoria correspondente: 80mg/km para veículos leves de passageiro, 140mg/km para veículos comerciais leves ignição por centelha e 320mg/km para veículos comerciais leves diesel;

- d) Possibilidade de escolher mais do que um Nível acima do que o resultante do ensaio de certificação de emissões: os argumentos técnicos colocados pelo GT foram entendidos e têm fundamento, entretanto a Resolução 492/18 é clara quanto à essa proibição. Foi solicitado ao GT que continuasse estudando mecanismos de contornar essa situação atuando na forma de controle e aplicação do RVEP, OBD, RDE e outras regulamentações afetadas, deixando como última hipótese alterar-se a decisão do CONAMA.

Nota: Em situações onde a aplicação do Fator real de Deterioração incorrer na reclassificação de Nível de um ou mais veículos da família, deverá ser utilizado o mecanismo de créditos para contabilizar a diferença de débitos oriunda do novo cálculo. O GT deverá propor um método para situações desta natureza podendo ou não levar em conta o cálculo retroativo desde a homologação quando do uso do fator de tabela.

Comentários específicos e solicitações adicionais:

2.2.2 - O programa de créditos deverá requerer integração de sistemas entre IBAMA (INFOSERV) e DENATRAN devido à necessidade de se controlar veículos emplacados;

2.2.3 - O resultado do trabalho desse GT resultará em uma Instrução Normativa do IBAMA, com envolvimento do CADE – Conselho Administrativo de Defesa Econômica por possíveis questões mercadológicas e será colocado em consulta pública nacional;

2.2.4 – O Sr. Marcio Beraldo (IBAMA) relatou que o INFOSERV está sendo atualizado e preparado para processar certificações antecipadas da fase L7 a partir de Novembro de 2020, porém não há impeditivos técnicos para que as empresas que desejarem, o façam antes dessa data. Ele também recomendou que o cômputo dos créditos de cada empresa seja feito no INFOSERV. Este controle deverá restringir-se ao âmbito ambiental, portanto as questões comerciais de compra e venda de créditos entre as empresas ficará fora desse escopo;

2.2.5 – O Sr. Gilberto Werneck (IBAMA) entende como boa a iniciativa a data de recebimento dos trabalhos desse GT em dezembro de 2020, porém reforçou a complexidade da atividade e solicitou que o GT permaneça ativo até a publicação na Instrução Normativa, já que pode haver necessidade de suporte durante esse período.

2.2.6 – O Sr. Carlos Bonote (VCA) sugeriu que o GT busque o histórico do CFR que permite a troca de créditos entre veículos de passageiro e comerciais, dado que na sua visão os limites diferentes entre essas categorias deveriam ter um racional para essa permissão. Foi clarificado o uso de ponderação do volume de vendas entre as categorias e os níveis de emissão no cumprimento da corporação.

2.2.7 – O Sr. Rui de Abrantes (CETESB) reforçou que os dados de emplacamento deverão ser públicos e sugeriu explorar mais a questão levantada anteriormente sobre um possível reenquadramento de Nível devido ao FD real bem como retroatividade do cálculo.

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 26 de Agosto de 2020, Quarta-Feira

HORÁRIO: 14h

LOCAL: Via Microsoft TEAMS

PAUTA para a próxima reunião:

1. Elaboração da proposta de sistema de créditos entre categorias, entre os anos do programa e entre as empresas participantes;

Itens Futuros:

1. Proposta de solução para o problema de não poder escolher mais de um Nível acima do de certificação;
2. Proposta de procedimento para reenquadramento de Nível devido ao FD real e outras situações dessa natureza;
3. Formato de relatórios e entrega de dados.

Dados coligidos por Luiz Gustavo Moraes