

---

## ATA DA 04ª REUNIÃO do Grupo de Trabalho Emissões Corporativas em 2020

---

**DATA:** 26 de Agosto de 2020  
**HORÁRIO:** 14h  
**LOCAL:** Reunião Virtual pela Plataforma MS Teams

**PRÓXIMA REUNIÃO: 30 de Setembro 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
Bruno Leal	TOYOTA
Carla Ghirotti	VOLKSWAGEN
Djeymes Peressim	DELPHI
Eduardo Miyashita	FORD
Fernando Moreto	FORD
Flavio Ferreira	TOYOTA
José Ponte	GM
Luiz Gustavo Moraes	GM
Mario Reis	MERCEDES BENZ
Michele Gansauskas	TOYOTA
Rafael Capusso	
Rui de Abrantes	CETESB
Sergio Kashiwagi	HONDA
Silvio Rodrigues	FCA
Victor Martins	RENAULT
Wagner Pinez	HYUNDAI

#### 1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

## 2. ASSUNTOS TRATADOS

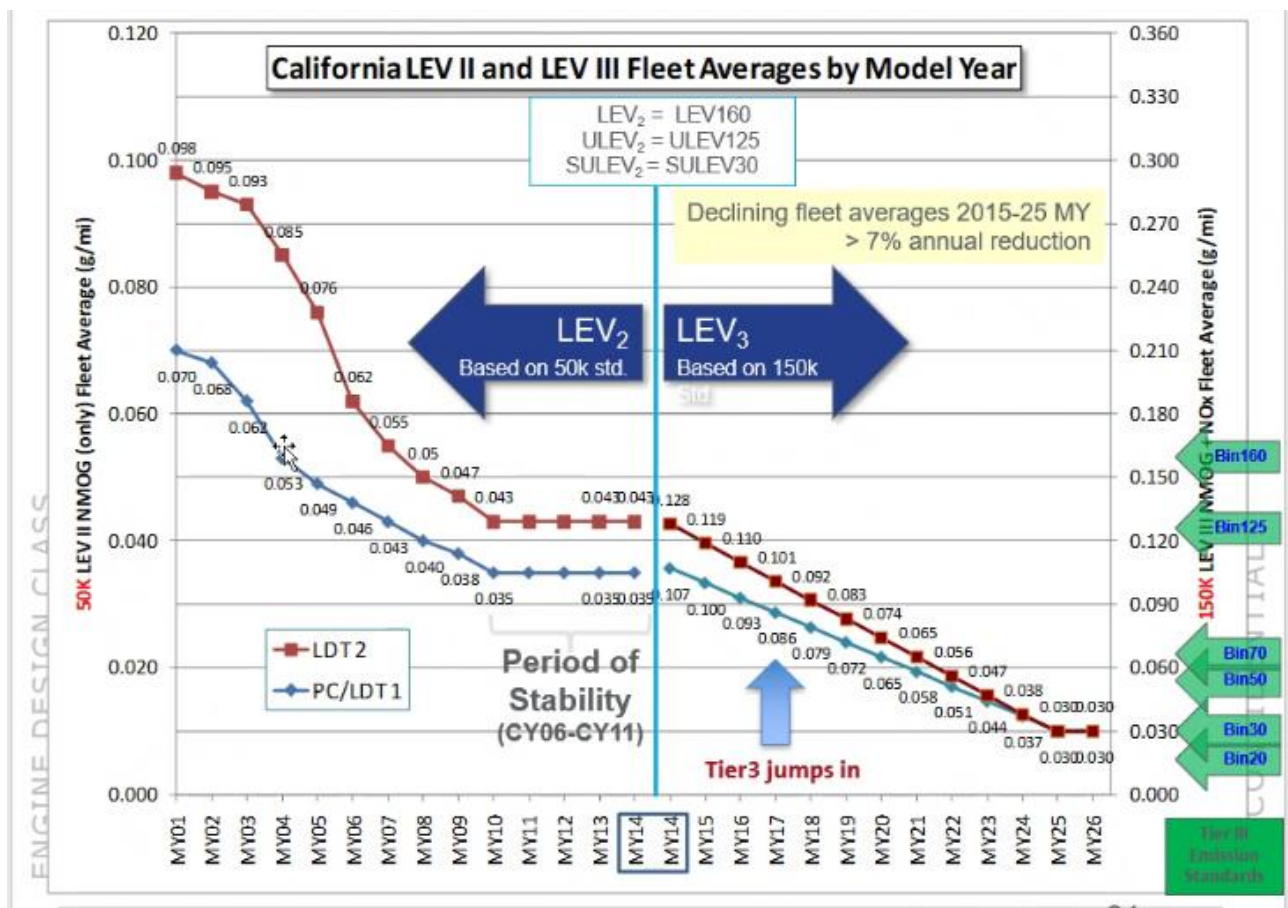
2.1 – Aprovada a ata da reunião anterior.

2.2 – Proposta de metodologia para sistema de créditos, quanto ao prazo de validade dos créditos e prazo para zerar os débitos anuais.

O Sr. Luiz Gustavo (GM) apresentou a metodologia do programa americano, onde é possível utilizar os créditos gerados em um determinado ano pode ser usado num prazo de cinco anos à frente (credit forward) e três anos para trás (credit backwards).

Ainda sobre o programa americano, reforçou-se a informação que os créditos e débitos gerados pelas categorias PC, LTD1 e LTD2 tem o mesmo peso, apesar das categorias PC/LTD1 terem limites diferentes da categoria LTD2, situação análoga ao Proconve L8.

A imagem abaixo indica os limites:



O Sr. Rui de Abrantes (CETESB) relatou pré-alinhamento entre as ATCs e IBAMA sobre prazos de expiração de créditos em até três anos. Como exemplo, se um fabricante gerar créditos em 2025, estes poderão ser usados até 2028, após esta data, eles expirarão. De forma análoga, se um fabricante encerrar o ano de 2025 negativo, ele deverá ter saldo maior que zero ou positivo até o final do período 2025-2028.

A proposta das montadoras foi apresentada e consiste em não haver validade para os créditos gerados para uso nos anos futuros e que se deveria ter saldo maior que zero ou positivo no final de 2028 e no final de 2031. O racional é que sob ponto de vista ambiental não haveria prejuízo, fazendo-se necessário um ajuste de contas na metade e no final do programa L8.

Independentemente do prazo de validade dos créditos em discussão nas propostas acima, não será permitido a nenhum fabricante encerrar o ano de 2032 (último ano do programa L8) com balanço negativo do período 2025-2032)

Caso algum fabricante não cumpra com os limites corporativos após o uso do sistema de créditos previsto, ele estará sujeito às sanções previstas na Lei de Crimes Ambientais no. 6.514/08.

Após um debate e argumentação para ambas as propostas, o grupo concordou em analisar com mais profundidade e trazer mais dados para uma conclusão na próxima.

### 2.3 Conceito de estoque de passagem:

O conceito de estoque de passagem está definido na Portaria no. 167/97 e historicamente tem sido aplicado entre as fases do programa de emissões Proconve. Este GT entende que não será diferente entre as fases L7 e L8, entretanto o estoque de passagem não deverá ser aplicado na transição das fases do programa L8 (2026-2027; 2028-2029 e 2030-2031), já que o programa de créditos tem que considerar o total de vendas (metodologia em discussão);

Em complemento, os relatórios consolidados de cada ano da fase L8 deverão indicar os veículos emplacados com LCVM L7 a serem excluídos do cálculo corporativo.

### 2.4 Enquadramento de um veículo em um Nível e papel do ensaio testemunhado

Para enquadramento de um veículo em um Nível, deve-se observar que a média dos ensaios de pré-teste de cada poluente deve ser inferior aos limites de cada poluente naquele Nível. No caso de veículos flex, deve-se observar o Art. 4º. §11 da Res. 492/18:

*“§ 11. Nos casos de veículos flex ou bicompostíveis, será considerada a média de maior valor de cada poluente para cada combustível utilizado.”*

O fabricante deve enquadrar o veículo no BIN antes de solicitar a LCVM (portanto antes do teste testemunhado), conforme o Art. 4º. § 3º da Resolução 492/18:

“ § 3º Ao registrar a solicitação da LCVM no Sistema de Informação e Serviço do PROCONVE - INFOSERV, o fabricante, e/ou importador devem declarar o nível de emissão a qual pertence a configuração de veículo, conforme Tabela 2 do Anexo desta Resolução, devendo comprovar o atendimento ao nível correspondente. “

Portanto, os ensaios testemunhados têm o papel de comprovação do atendimento dos limites (Nível) conforme indica o Art. 4º. § 10 da Resolução 492/18:

“§ 10. Na verificação de atendimento, os valores de homologação deverão ser iguais ou inferiores ao nível declarado.”

### 2.5 – Do reenquadramento de um veículo em um BIN em função da determinação do FD e Ki reais.

Entende-se que poderá haver necessidade de se reenquadrar de Nível um veículo inicialmente homologado usando fatores de tabela, após a determinação dos fatores reais de deterioração (FD) e de regeneração (Ki), dado que a distância entre os níveis é relativamente pequena.

A proposta apresentada foi que nessas situações, os cálculos de média corporativos sejam revisados passando a usar o novo Nível, tanto para os emplacamentos anteriores daquela LCVM assim como para os emplacamentos futuros. Essa prática permitirá corrigir adequadamente o Nível do veículo para suas emissões reais.

Dever-se-á utilizar o sistema de créditos para ajuste do resultado corporativo nos anos anteriores, podendo ter um prazo adicional de um ano para compensar os eventuais débitos gerado nos anos anteriores.

Entende-se que uma nova LCVM deverá ser requerida para se refletir novo enquadramento, este ponto deverá ser alinhado com o IBAMA.

### 3. PRÓXIMA REUNIÃO

**DATA:** 30 de Setembro de 2020  
**HORÁRIO:** 14h  
**LOCAL:** via TEAMS

#### **PAUTA para a próxima reunião:**

1. Definição final sobre 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. Formato de relatórios e entrega de dados

Dados coligidos por Luiz Gustavo Moraes