

ATA DA 06ª REUNIÃO do Grupo de Trabalho Emissões Corporativas em 2020

DATA: 28 de Outubro de 2020
HORÁRIO: 14h
LOCAL: Reunião Virtual pela Plataforma MS Teams

PRÓXIMA REUNIÃO: 25 de Novembro 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

Barbara Xavier	RENAULT
Bruno Braz Leal	TOYOTA
Cassiano Molognoni	DENSO
Cristiane Dias	CETESB
Eduardo Mizuho Miyashita	FORD
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
Marcelo Pereira Bales	CETESB
Mário Reis Pinto	MBBras
Mauricio Correa	HONDA
Michele K. Gansauskas	TOYOTA
Rafael Rossini	GM
Renata Kakuiti de Castilho	TOYOTA
Sergio Yuzo Kashiwagi	HONDA
Silvio Rodrigues da Silva	FCA
Victor Martins	RENAULT
Wagner Silva Pinez	HYUNDAI

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

—

2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1 – Aprovada a ata da reunião anterior.

2.2 – Proposta de validade dos créditos e prazo para zerar os débitos anuais.

O Sr. Marcelo Bales (CETESB) trouxe uma preocupação de ordem jurídica por parte da CETESB com respeito às empresas poderem encerrar um ano consolidado com saldo negativo. Segundo o entendimento da CETESB, essa situação não estaria coberta pela resolução 492/2018, portanto foi solicitado que o GT retirasse a concordância da CETESB sobre esse tema. Nessa ótica as empresas deveriam ser capazes de neutralizar o seu resultado com saldo proveniente de anos anteriores ou da compra de créditos de outra empresa.

O IBAMA foi informado pela CETESB sobre essa posição após a reunião de alinhamento da AEA em 05 de Outubro.

O Sr. Marcelo Bales (CETESB) também solicitou um alongamento do prazo de entrega da IN por este GT, para que esse tema possa ser mais bem avaliado.

O Sr. Luiz Gustavo (GM) reforçou que o trabalho deste GT tem um cronograma definido com base nos tempos de reação necessário para desenvolvimento das soluções técnicas para o atendimento das metas corporativas, muitas delas relacionado a novos motores, transmissões ou mesmo novas tecnologias de pós tratamento. Sendo assim, alguns temas em pauta podem se estender ao longo de 2021, porém outros como a definição da metodologia de créditos têm preponderância e devem ser fechados seguindo o cronograma inicialmente apresentado de Dezembro de 2020.

O Sr. Gilberto Werneck (IBAMA) confirmou o pedido de alongamento de prazos, já que conforme a res. 492/18 o IBAMA tem até Janeiro de 2023 para publicar a IN em questão. Ele também comentou sobre permitir-se gerar débitos, contudo trouxe a preocupação do órgão sobre período longo com saldo negativo no resultado corporativo das empresas.

Os programas internacionais de emissões corporativas permitem as empresas terem saldo negativo por tempo definido. O programa americano inclusive demanda que o saldo total seja zerado após 3 anos consecutivos de saldo negativo.

CFR: Exemplos de Evolução de Créditos ao longo dos anos

Entendimento sobre zerar Saldo após 3 Anos negativos:

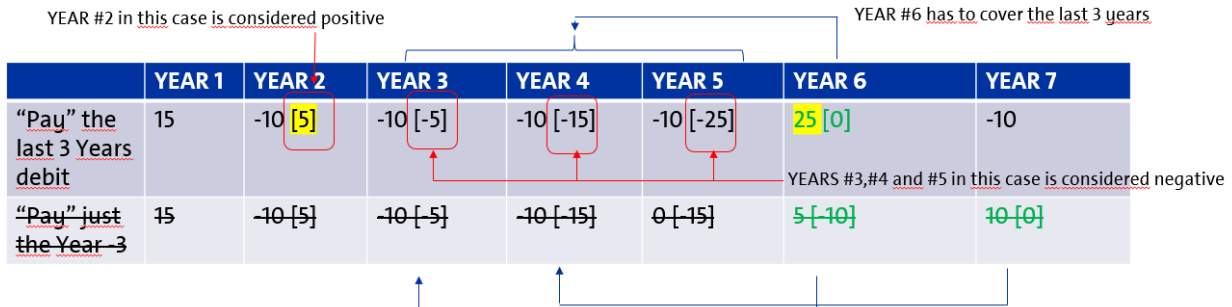
CFR § 86.1860-17 (i) You may have a **credit deficit for up to three model years** within an averaging set under § 86.1861-17(c). You may not bank emission credits with respect to a given emission standard during a model year in which you have a credit deficit in the same averaging set. **If you fail to meet the fleet-average standard for four consecutive model years**, the vehicles causing you to exceed the fleet-average standard will be considered not covered by the certificate of conformity. You will be subject to penalties on an individual-vehicle basis for sale of vehicles not covered by a certificate of conformity.

YEAR #2 in this case is considered positive

YEAR #6 has to cover the last 3 years

	YEAR 1	YEAR 2	YEAR 3	YEAR 4	YEAR 5	YEAR 6	YEAR 7
"Pay" the last 3 Years debit	15	-10 [5]	-10 [-5]	-10 [-15]	-10 [-25]	25 [0]	-10
"Pay" just the Year -3	15	-10 [-5]	-10 [-5]	-10 [-15]	0 [-15]	5 [-10]	10 [-0]

YEARS #3,#4 and #5 in this case is considered negative



- Fail to meet the fleet-average standard: w/ the usage of credit from a previous year.
- Government controls company's banking result, not the year-net result

Ainda sobre o programa americano, cada montadora tem que apresentar ao EPA o plano de recuperação a cada ano, indicando que tem capacidade de compensar o saldo negativo nos próximos anos:

CFR: Apresentação de Plano de Recuperação

40 CFR § 86.1860-17 (ii) You must notify us in writing how you plan to eliminate the credit deficit within the specified time frame. If we determine that your plan is unreasonable or unrealistic, we may deny an application for certification for a test group or evaporative family if its bin standard or FEL would increase your credit deficit. We may determine that your plan is unreasonable or unrealistic based on a consideration of past and projected use of specific technologies, the historical sales mix of your vehicle models, your commitment to limit sales of higher-emission vehicles, and expected access to traded credits. We may also consider your plan unreasonable if your fleet-average emission level increases relative to the first model year of a credit deficit or any later model year. We may require that you send us interim reports describing your progress toward resolving your credit deficit over the course of a model year.

High level discussion: EPA intent is to track small or new companies in the Market, w/o reputation.
How does it work? OEM to present forecast of sales and BINs for the upcoming years (+2). Details are provided if required.

O tema foi amplamente debatido, contudo sem um consenso do grupo, nem para prazo para uso os créditos nem para as regras sobre permitir débitos e sua compensação.

Dando sequência ao tema, foi apresentado ao IBAMA a visão do GT sobre mecanismos de controle e relatórios, bem como a recomendação de ter o INFOSERV como meio oficial de guardar essas informações:

Processo de Controle de Créditos

1. INFOSERV deverá ser a fonte principal de informação, refletindo as informações previamente entregues
2. Modelo de Entrega de dados conforme planilha de cálculo a ser definido pelos Anexos da IN

ANEXO PARTE 2 - EMISSÕES DE POLUENTES CORPORATIVO (CY25)							
MARCA	MODELO	VERSÃO	LCVM	CLASSIFICAÇÃO	EMPLACAMENTO (N _i)	NÍVEL DE EMISSÕES HOMOLOGADO	EMISSIONES x VOLUME
				LEVE PASSAGEIRO	10000	80	800000
				LEVE PASSAGEIRO	20000	60	1200000
				LEVE PASSAGEIRO	40000	50	2000000
				LEVE PASSAGEIRO	30000	30	900000
				LEVE COMERCIAL	10000	140	1400000
				LEVE COMERCIAL	20000	200	4000000
				LEVE COMERCIAL	40000	140	5600000
				LEVE COMERCIAL	30000	110	3300000

EMPLACAMENTO TOTAL - LEVE PASSAGEIRO	100000
LIMITE MAXIMO DE EMISSÃO DE POLUENTE CORPORATIVO - LEVE PASSAGEIRO	50
VALOR EMISSÕES DE POLUENTES CORPORATIVO - LEVE PASSAGEIRO	49
$VALOR EMISSÕES DE POLUENTES CORPORATIVO = \frac{\sum_{i=1}^n (N_i \times Nível\ de\ emissão\ homologado_i)}{N_{total}}$	
EMPLACAMENTO TOTAL - LEVE COMERCIAL	100000
LIMITE MAXIMO DE EMISSÃO DE POLUENTE CORPORATIVO - LEVE COMERCIAL	140
VALOR EMISSÕES DE POLUENTES CORPORATIVO - LEVE COMERCIAL	143
$VALOR EMISSÕES DE POLUENTES CORPORATIVO = \frac{\sum_{i=1}^n (N_i \times Nível\ de\ emissão\ homologado_i)}{N_{total}}$	

ANEXO PARTE 3 - CRÉDITO DE EMISSÃO DE POLUENTES (CY25)	
VOLUME	100000
LIMITE MAXIMO DE EMISSÃO DE POLUENTE CORPORATIVO	50
VALOR EMISSÕES DE POLUENTES CORPORATIVO	49
CRÉDITO EMISSÃO POLUENTES - LEVE PASSAGEIRO	100000
VOLUME	100000
LIMITE MAXIMO DE EMISSÃO DE POLUENTE CORPORATIVO	140
VALOR EMISSÕES DE POLUENTES CORPORATIVO	143
CRÉDITO EMISSÃO POLUENTES - LEVE COMERCIAL	-300000
SALDO EMPRESA (CY25) XXXXX	-200000
UTILIZAÇÃO / VENDA - CRÉDITO DE EMISSÕES	0
SALDO FINAL (CY25)	-200000

ANEXO PARTE 3 - CRÉDITO DE EMISSÃO DE POLUENTES (CY26)	
VOLUME	100000
LIMITE MAXIMO DE EMISSÃO DE POLUENTE CORPORATIVO	50
VALOR EMISSÕES DE POLUENTES CORPORATIVO	58
CRÉDITO EMISSÃO POLUENTES - LEVE PASSAGEIRO	-800000
VOLUME	100000
LIMITE MAXIMO DE EMISSÃO DE POLUENTE CORPORATIVO	140
VALOR EMISSÕES DE POLUENTES CORPORATIVO	128
CRÉDITO EMISSÃO POLUENTES - LEVE COMERCIAL	1200000
SALDO EMPRESA (CY26) XXXXX	400000
SALDO EMPRESA (CY25) XXXXX	-200000
UTILIZAÇÃO / VENDA - CRÉDITO DE EMISSÕES	-200000
SALDO FINAL (CY26)	0

2.3 – Do fato de não se poder escolher mais de um nível acima do resultado de emissões proveniente da Certificação:

Como referência ao trecho da Res. 492/18 abaixo:

§ 12. É facultado ao fabricante e/ou importador do veículo declararem o nível de emissão do veículo, até um nível acima do determinado, conforme §6º ao §9º deste artigo

Foi apresentado o trecho do CFR que explica o fato de haver a margem de engenharia e suas razões, por isto permitindo a livre escolha do BIN de homologação naquele país, independentemente do resultado do ensaio de emissões:

CFR: Margem de Engenharia e Declaração de BIN

ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

40 CFR Parts 79, 80, 85, 86, 600, 1036, 1037, 1039, 1042, 1048, 1054, 1065, and 1066

[EPA-HQ-OAR-2011-0135; FRL 9906-86-OAR]

RIN 2060-AQ86

Control of Air Pollution from Motor Vehicles: Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards

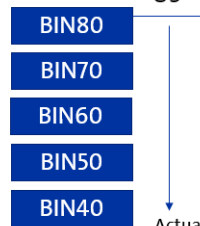
AGENCY: Environmental Protection Agency (EPA).

ACTION: Final rule.

Regardless of the Tier 2 bin standards at which manufacturers choose to certify their vehicles, actual measured emissions performance of these vehicles is typically well below the numerical standards. This difference is referred to as "compliance margin" and is a result of manufacturers' efforts to address all the sources of variability, including:

- Test-to-test variability (within one test site and lab-to-lab)
- Build variation expectations
- Manufacturing tolerances and stack-up
- Vehicle operation (for example: driving habits, ambient temperature, etc.)
- Fuel composition
- The effects of fuel sulfur on exhaust catalysts and oxygen sensors
- The effects of other fuel components, including ethanol and gasoline additives
- Oil consumption
- The impact of oil additives and oil ash on exhaust catalysts and oxygen sensors

US



Actual value as low as 32mg/mi

For MY 2009 thru MY 2013, the compliance margin for a Tier 2 Bin 5 vehicle averaged approximately 60 percent. In other words, actual vehicle emissions performance was on average about 40 percent of a 160 mg/mi NMOG+NO_x standard, or about 64 mg/mi. By comparison, for California-certified vehicles, the average Super Ultra Low Emission Vehicle (SULEV) compliance margin was somewhat less for the more stringent standards, approximately 50 percent. We believe that the recent California experience is a likely indicator of compliance margins that manufacturers will design for in order to comply with the Tier 3 FTP standards. Thus, a typical Tier 2 Bin 5 vehicle, performing at 40 percent of the current standard (i.e., at about 64 mg/mi) will need improvements sufficient to reach about 15 mg/mi (50 percent of a 30 mg/mi standard).

GM Confidential 1.5

O IBAMA sugeriu que uma possível saída fosse fazendo uso do § 8º do Art.4, por meio do aumento do número de ensaios:

§ 8º O valor de homologação é igual à média dos resultados dos ensaios acrescidos dos fatores de deterioração – FD;

As montadoras comentaram que isso talvez não resolva a questão pelo fato do projeto do veículo ter sido feito para atingir resultados mais baixos que o limite legal.

Esse tema continua também em aberto, na busca de uma dissolução, de um procedimento alternativo que possa ser implementado via Instrução Normativa. O Sr. Gilberto (IBAMA) recomendou precaução sobre levar uma proposta ao CONAMA de alteração na res. 492/18 sob risco de reabrir discussões em temas já consolidados.

2.4 – Reenquadramento de Nível (BIN) por motivo de determinação dos fatores reais Ki e FD:

O assunto em questão foi debatido, com consenso de todos que essa prática será permitida, exigirá uma nova LCVM. O cálculo do resultado corporativo de emissões anual de cada empresa deverá considerar os emplacamentos correspondentes à essa nova LCVM na medida que ocorrer, não devendo aguardar o próximo ano.

O controle do volume de vendas mensais por cada LCVM já é possível, e realizado desde 2017 para comprovação do atendimento das metas obrigatórias de eficiência energética do INOVAR AUTO e do ROTA2030.

O grupo também entende que não deve haver retroatividade uma vez que a LCVM anterior continua suportada até então pelo fator de tabela.
O IBAMA deverá prover meios de computar os dados.

Reclassificação por determinação de FD e Ki

1. Enquadramento de um veículo em um BIN e papel do ensaio testemunhado

Proposta:

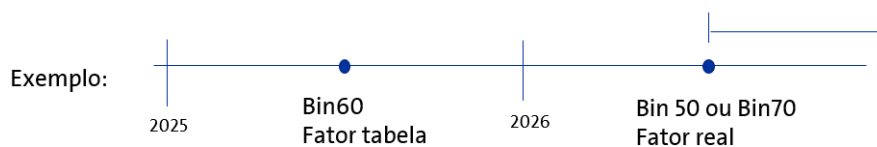
1. Média dos ensaios de pré-teste de cada poluente deve ser inferior aos limites de cada poluente em cada Nível
2. Fabricante deve enquadrar o veículo no BIN antes de solicitar o teste testemunhado
3. Ensaio Testemunhado tem o papel de comprovação do atendimento dos limites (Nível)
 1. Se não atender, a solicitação de LCVM é indeferida
 2. Se o BIN do ensaio testemunhado é mais baixo do que o declarado no pré-teste, mantém-se o BIN declarado

2. Reenquadramento de um veículo em um BIN em função da determinação do FD e Ki reais.

Proposta:

1. Cálculos futuros passam a usar o novo BIN para efeito de resultado corporativo
2. ~~Uso do sistema de créditos para ajuste do resultado corporativo nos anos anteriores, podendo ter um prazo adicional para compensar os eventuais débitos gerado naqueles anos (1 ano).~~
3. **Nova LCVM deve ser requerida para refletir novo enquadramento.** De acordo

Nota: Caso a montadora decida reenquadrar para um **BIN menor** que o da certificação, deverá confirmar que seu sistema de OBD atende o limite correspondente ao novo BIN, devendo incorrer em uma nova certificação da família.



8

2.5 – Reenquadramento de BIN em caso de não atendimento ao RVEP

O entendimento das montadoras é que o critério de aprovação do RVEP, na fase L8 em diante, será com referência ao seu BIN de homologação.

Devido ao fato de poder haver variação superior a 1 BIN entre o resultado de certificação (veículo amaciado) e resultado de veículos verdes, somado à variação de produção, poderá haver situações de não atender os limites de RVEP.

Nessas situações, poderá se fazer uso de reenquadramento de BIN.

Durante a explicação acima, os representantes da CETESB e IBAMA trouxeram um entendimento diferente, desassociando os dois temas.

O grupo entende que o tema deve ser explorado com mais profundidade na próxima reunião.

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: **25 de Novembro de 2020 (Quarta-Feira)**
HORÁRIO: **14h**
LOCAL: **via TEAMS**

PAUTA para a próxima reunião:

1. Definição sobre proposta de expiração de créditos e metodologia de débitos/saldo negativo
2. Discussão sobre alternativas de poder escolher mais de um Nível acima do de certificação
3. Reenquadramento de BIN em caso de não atendimento ao RVEP
4. Reenquadramento de Nível (BIN) por motivo de determinação dos fatores reais Ki e FD
5. Regras para troca de créditos entre empresas

Dados coligidos por Luiz Gustavo Moraes