
ATA DA 10ª REUNIÃO do Grupo de Trabalho Emissões Corporativas (02ª Reunião em 2021)

DATA: 09 de Fevereiro de 2021
HORÁRIO: 14h00
LOCAL: Reunião Virtual pela Plataforma MS Teams

PRÓXIMA REUNIÃO: 24 de Março de 2021 (Quarta-Feira) 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

| | |
|---------------------------|------------|
| Cassiano Molognoni | DENSO |
| Cristiane Dias | CETESB |
| Felipe Gastaldo Cifoni | VOLKSWAGEN |
| Fernando A. L. Moreto | FORD |
| Flavio Augusto Ferreira | TOYOTA |
| Gilberto Werneck | IBAMA |
| José Cesar Turra Ponte | GMB |
| Luiz Gustavo de Moraes | GMB |
| Marcelo Pereira Bales | CETESB |
| Marcio Beraldo Veloso | IBAMA |
| Mariana Midori Nakashima | IBAMA |
| Mário Reis Pinto | MBBras |
| Michele K. Gansauskas | TOYOTA |
| Rafael Rossini | GM |
| Sergio Yuzo Kashiwagi | HONDA |
| Silvio Rodrigues da Silva | FCA |
| Vanderlei Borsari | CETESB |
| Wagner Silva Pinez | HYUNDAI |

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

| | |
|--------------------------|------------|
| Djeymes Gustavo Peressim | DELPHI |
| Eduardo Mizuho Miyashita | FORD |
| Gabriel Loureiro | KIA MOTORS |

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.

Segue a proposta feita pelas fabricantes de veículos com a inclusão de um cenário com o 1º. Ano com saldo negativo, a fim de ilustrar melhor os possíveis cenários.

Proposta: Uso de Créditos e Saldo Negativo

A Indústria entende que deve ser seguido o modelo do CFR:

- Prazo para uso de créditos gerados deve ser **de até 5 anos**
- Permissão para ficar com Saldo Negativo **de até 3 anos**, após esse prazo todo o saldo deve ser zerado

Cenários hipotéticos e extremos:

Empresa deve zerar o débito

| | YEAR 1 | YEAR 2 | YEAR 3 | YEAR 4 | YEAR 5 | YEAR 6 | YEAR 7 |
|----------------------------------|-----------|---------|---|-----------|-----------|---|-----------|
| Saldo negativo em até 3 anos | 15 [15] | -10 [5] | -10 [-5] | -10 [-15] | -10 [-25] | 25 [0] | -10 |
| | | | | | | ANOS #3,#4 e #5 são considerados negativo (saldo) | |
| | -15 [-15] | 10 [-5] | 0 [-5] | 10 [5] | 0 [5] | 0 [30] | -40 [-10] |
| | | | | | | ANOS #1,#2 e #3 são considerados negativo (saldo) | |
| Usar o crédito em anos seguintes | 5 | 15 [20] | 5 [25] | 10 [35] | 0 [35] | 0 [30] | -40 [-10] |
| | | | Usando o crédito mais antigo (até 5 anos) | | | | |

Foi apresentado um resumo das atividades do GT e o tema supramencionado é o cerne da questão e dele se desdobra todo o trabalho subsequente. Os argumentos foram novamente colocados pela Indústria e pela CETESB e entendidos por todos os presentes.

O Sr. Gilberto Werneck (IBAMA) solicitou à AEA que envie uma carta ao IBAMA explicando o dissenso sobre o tema dentro do GT, colocando as propostas com as devidas argumentações e solicitando uma posição do órgão.

2.3 – Estoque de passagem em mudança de fase:

O tema estoque de passagem para a fase L8 foi rediscutido e ratificou o que já havia sido tratado na 04ª reunião do GT em 26 de Agosto de 2020:

“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)”

Isso significa que os veículos L7 produzidos até 31 de Dezembro de 2024 podem ser comercializados até 31 de Março de 2025(a validade da LCVM fica prorrogada até 31 de março de 2025), porém não serão contabilizados no cálculo da média corporativa do ano de 2025. Além disso, os veículos com LCVM L8 e produzidos antes de 2025, mas necessariamente emplacados em 2025 serão computados do cálculo corporativo.

2.4 – Reclassificação de BINs

2.4.1 – Quanto ao não atendimento do RVEP: O item já havia sido consensado no GT e foi ratificado pelo IBAMA conforme o chart abaixo:

RVEP: Em caso de não atendimento do RVEP

Resultado do RVEP é considerado OK quando pra cada LCVM:

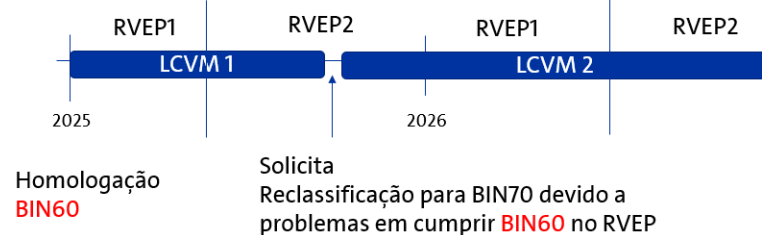
L7 → Média de cada poluente + Desv. Padrão * K ≤ Limite legal

L8 → Média de cada poluente + Desv. Padrão * K ≤ Limite do BIN Certificado

Situação problema: Veículo é homologado no BIN60 e apresenta problemas em atender o BIN60 durante os ensaios de RVEP. Fator de amaciamento já é permitido desde o L7.

Proposta: Em caso de não ser possível resolver o problema tecnicamente, **inclusive aplicando-se o fator de amaciamento** (alteração do produto ou do processo), o veículo poderia ser reenquadrado para o BIN desejado. Os cálculos corporativos passariam a considerar o novo BIN, **a partir da data de emplacamento do primeiro carro com a nova LCVM.**

Sobre o não atendimento dos requisitos de RVEP requeridos na res. CONAMA 299/01, deverá ser tratado em discussão à parte desse GT.



2.4.2 – Quanto à determinação dos fatores Ki e FD. O item já havia sido consensado no GT e foi ratificado pelo IBAMA conforme o chart abaixo:

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 têm 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. **Nova LCVM deve ser requerida para refletir novo enquadramento, sem necessidade de teste adicional.** 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

2.4.3 – Quanto ao não atendimento dos requisitos de OBD: Após a explicação do tema, o Sr. Gilberto Werneck solicitou que a AEA enviasse uma carta ao IBAMA para que em caráter de exceção e mediante justificativa técnica, o veículo pudesse ser classificado em mais de um BIN acima do que o resultado de certificação. O tema deverá ser levado ao CONAMA.

Reclassificação de BIN por motivo de OBD

1. Reenquadramento de um veículo em um BIN em função da determinação da classificação de BIN na certificação

1. Os limites para o acendimento da LIM são diretamente associados ao BIN escolhido na **fase de projeto**
2. O **resultado de certificação** pode forçar a rever os limites implementados de OBD, causando um problema para concluir a homologação
3. Existem limitações técnicas que podem impedir a calibração do OBD para um BIN mais baixo

Proposta:

Poderia se permitir em caráter de exceção mediante argumentação técnica da empresa, que seja **solicitado o reenquadramento de mais de um BIN além do que o resultado obtido na certificação**, para que possa atender os requisitos de OBD.

Notas:

Essa reclassificação deveria ocorrer dentro do processo de homologação;
O cálculo de emissões corporativas levará em conta o BIN reclassificado.

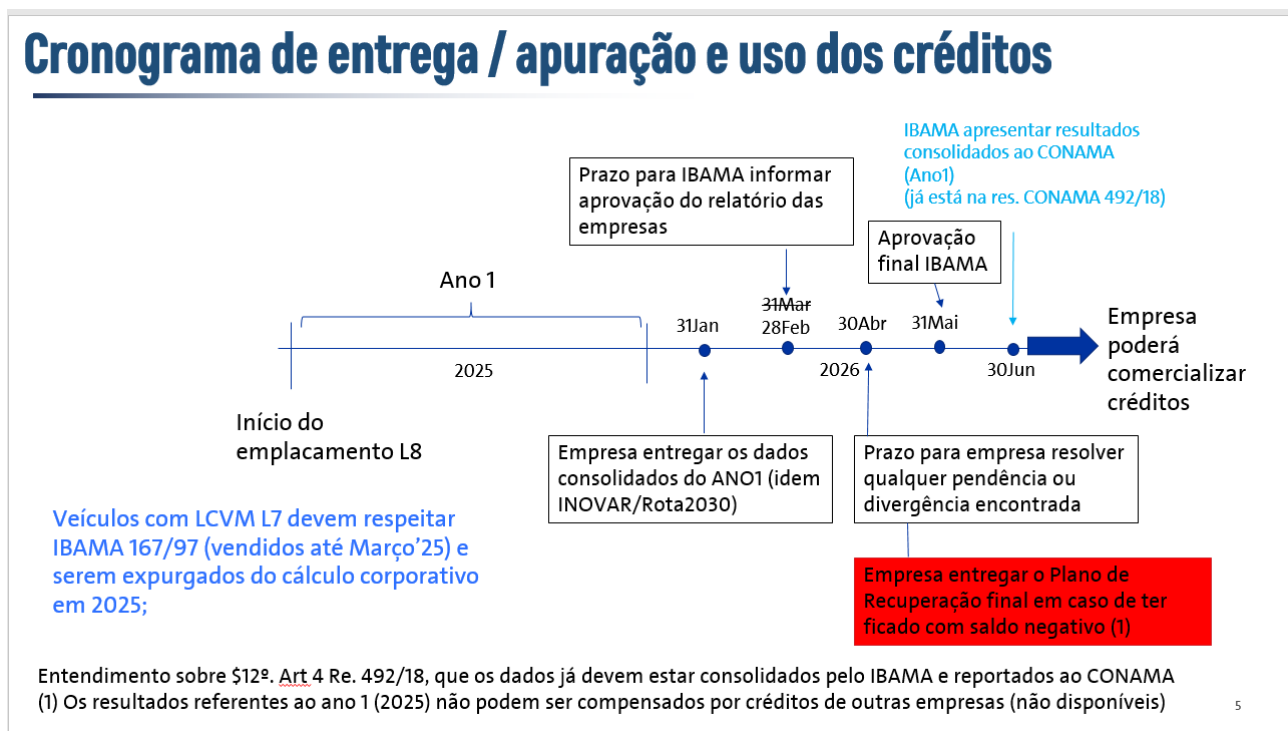


2.5 – Proposta de texto da IN: Deverá ser revisado pelos membros para eliminar redundâncias e corrigir a estrutura no texto base.

2.6 – Cronograma de atividades:

O GT deverá rever o cronograma de entregas abaixo para sugerir uma proposta de abreviar etapa de análise dos relatórios de resultado de emissões corporativas enviados pelas empresas. Uma possível maneira de viabilizar isso seria utilizando os ATCs nesse processo.

Essa ação daria mais tempo às empresas para resolverem as pendências que houver, bem como preparar o relatório de recuperação quando for o caso.



3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 24 de Março de 2021(Quarta-Feira)

HORÁRIO: 14h

LOCAL: via TEAMS

PAUTA:

1. Definição sobre prazo de expiração de créditos e metodologia de débitos/saldo negativo
2. Reclassificação de BINs
3. Continuidade na discussão do texto da IN

Dados coligidos por Luiz Gustavo Moraes