

## ATA DA 03ª REUNIÃO do Grupo de Trabalho Emissões Corporativas em 2022

**DATA:** 22 de junho de 2022  
**HORÁRIO:** 14h00  
**LOCAL:** Reunião Virtual pela Plataforma MS Teams

**PRÓXIMA REUNIÃO: 13 de julho de 2022 – via MS Teams**

Coordenador: **Luiz Gustavo de Moraes (GM)**  
Vice Coordenador: **Em Definição**

### 1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

#### 1.1. PRESENTES

Bruno Elie Baracat	IMT
Cristiane Dias	CETESB
Felipe Cifoni	VOLKSWAGEN
Fernando Moretto	FORD
Gabriel Marcondes	HPE
Giancarlo Mura	BMW
Guilherme Padula Hunzinger	IMT
Guilherme Silva	RENAULT
Jose Cesar Ponte	GM
Leandro Pacheco	NISSAN
Luana Cristina Camargos	IMT
Lucas Burkart	BMW
Luiz Gustavo Moraes	GM
Osmar Oliveira	FORD
Rafael Rossini	GM
Renata Kakuiti Castilho	TOYOTA
Renato Romio	IMT
Renato Viana Dias	MBB
Samuel Trovati Bastos	TOYOTA
Samuel Zem	IDIADA
Sergio Yuzo Kashiwagi	HONDA

#### 1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

## 2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1 – Ata da reunião anterior foi aprovada pelos participantes

2.2 – Análise das Empresas quanto ao Ofício Nº 140/2022/DIQUA e ao Parecer Técnico IBAMA

2.2.1 – Sobre o prazo máximo para o uso de créditos gerados pela própria empresa

O sr. Luiz Gustavo (GM) iniciou a reunião apresentando um exemplo para efeito ilustrativo/didático de uma empresa que possui a mesma frota e o mesmo volume de vendas em 2025, 2026 e 2027. Neste exemplo é possível verificar como se calcula os créditos a cada ano e a “desvalorização” que ocorre com esses créditos nas mudanças do requisito corporativo de dois em dois anos.

Com esse exemplo deseja-se desmistificar a ideia de que um prazo mais longo de validade dos créditos poderia isentar as empresas de introduzirem veículos menos poluentes. Na verdade, verifica-se que esses créditos têm o papel de gerar uma proteção às empresas quanto às variações de mercado e que para atender os limites mais severos a cada dois anos, é mandatório que as empresas fazem alterações em seus portfólios introduzindo veículos menos poluentes.

Veja a seguir o quadro com o exemplo trazido:

### PRAZO PARA USO DE CRÉDITOS ARGUMENTOS E RISCO EM AUMENTAR PRAZO SUPERIOR A 2 ANOS

Os créditos gerados em uma fase tem efeito secundário na fase seguinte do L-8 devido à redução do limite.

modelo	L8.1 - 2025			L8.1 - 2026			L8. - 2027			
	BIN	volume		BIN	volume		BIN	volume		
A	50	3000	150000	50	3000	150000	50	3000	150000	
B	60	10000	600000	60	10000	600000	60	10000	600000	
C	40	5000	200000	40	5000	200000	40	5000	200000	
D	40	10000	400000	40	10000	400000	40	10000	400000	
E	50	16000	800000	50	16000	800000	50	16000	800000	
		44000	2150000		44000	2150000		44000	2150000	
			48,86364	Créditos		48,86364	Créditos		48,86364	Créditos
			1,136364	-50000		1,136364	-50000		-8,86364	-390000

**Conclusão:** Não existe risco de uma empresa conseguir atender a fase seguinte sem a alteração do seu portfólio. Os créditos são mecanismos auxiliares de redução de risco e de variações de mercado.

O Sr. Luiz Gustavo (GM) trouxe outro exemplo ilustrando uma situação onde a determinação do fator de deterioração é realizada usando o método de envelhecimento veicular (160k), cujo prazo é de até 24 meses após exceder o limite de vendas. Neste exemplo, o veículo “E” seria reclassificado para o Nível 60 e deixando a empresa em situação de saldo negativo no final do ano de 2028.

Fica claro que um período mais longo (três ou mais anos) de duração de créditos é necessária para permitir à cada empresa se proteger através do uso dos créditos gerados com recursos próprios, frente à uma situação prevista na regulamentação.

Veja a seguir o quadro com o exemplo trazido:

## PRAZO PARA USO DE CRÉDITOS ARGUMENTOS E RISCO EM AUMENTAR PRAZO SUPERIOR A 2 ANOS

1. **Seguro** ou **Hedging**: Permitir que as empresas se protejam gerando créditos com seus próprios veículos para situações onde a determinação do fator de deterioração (FD) possa causar um não atendimento do resultado corporativo em anos subsequentes

2025				2026				2027				2028			
Nível Homol.	Vendas	Créditos		Nível Homol.	Vendas	Créditos		Nível Homol.	Vendas	Créditos		Nível Homol.	Vendas	Créditos	
VEÍCULO A	50	5000	0	VEÍCULO A	50	3000	0	VEÍCULO A	50	1000	-10000	VEÍCULO A	50	1000	-10000
VEÍCULO B	60	15000	-150000	VEÍCULO B	60	10000	-100000	VEÍCULO B	60	100	-2000	VEÍCULO B	60	100	-2000
VEÍCULO C	40	7000	70000	VEÍCULO C	40	5000	50000	VEÍCULO C	40	5000	0	VEÍCULO C	40	5000	0
VEÍCULO D	40	10000	100000	VEÍCULO D	40	10000	100000	VEÍCULO D	40	30000	0	VEÍCULO D	40	30000	0
VEÍCULO E	50	10000	0	VEÍCULO E	50	16000	0	VEÍCULO E	50	12000	-120000	VEÍCULO E	60	8000	-160000
								VEÍCULO F	30	15000	150000	VEÍCULO F	30	10000	100000
Créditos				Créditos				Créditos				Créditos			
MÉDIA CORP	50	20000		MÉDIA CORP	49	50000		MÉDIA CORP	40	18000		MÉDIA CORP	41	-70000	
REQUISITO LEGAL	50			REQUISITO LEGAL	50			REQUISITO LEGAL	40			REQUISITO LEGAL	40		

Veículo homologado com DF de tabela → Ano em que o veículo excedeu 15mil unidades/ano → Até 24 meses para determinação do DF 160mil km → Novo DF levou o veículo a um Nível 60 e consequentemente a resultado corporativo acima do requisito.

**Conclusão:** A Empresa gerou créditos nos anos 2025 e 2026 para se proteger da eventualidade de haver um FD maior que o de tabela. Na prática essa situação poderá **ocorrer em 3** ou mais anos após seu lançamento

O Sr. Silvio Rodrigues (FCA) trouxe um trecho do CFR TIER 3, onde é possível compreender melhor a visão do EPA sobre o uso dos créditos por um período longo, não produzindo risco para o atendimento do programa, mas sim trazendo flexibilizações para acomodar o risco e desafio tecnológico requeridos para cumprir o programa de emissões e de GHG, condição idêntica ao que ocorre no Brasil com emparelhamento dos programas PROCONVE L8 e Rota 2030 fase 2. Nesse contexto, o programa americano aprovou 8 anos para uso dos créditos entre as fases TIER 2 e TIER 3 (conhecidos como Early Credits), e cinco anos dentro do programa TIER 3.

]

## OUTROS ARGUMENTOS – EPA/CFR

### Sobre o entendimento de risco Ambiental:

After considering the views expressed by manufacturers as well as the implementation schedules of this Tier 3 rule and the 2017 light-duty GHG rule, we believe that the temporary up-to-8-year credit life available to manufacturers during the phase-in period provides substantial flexibility to address manufacturer uncertainties about future technology development and product planning during implementation of the Tier 3 program. We also believe this longer credit life provision will alleviate most if not all concerns expressed by manufacturers with respect to the challenges they may encounter by simultaneous implementation of the two programs

### Sobre Early credits provenientes do TIER 2:

We determined that, with certain restrictions, Tier 3 credit life can be temporarily extended with no adverse impacts on the overall emission reductions of the program

#### Compose

§Specifically, we are finalizing a credit life of 8 years for credits generated in MYs 2017-2022 for the FTP and SFTP NMOG+NOX fleet average standards for the primary program only. For the heavier light-duty vehicles, the 8-year credit life begins for credits generated in MY 2018.

### 2.2.2 – Sobre o prazo máximo para as empresas ficarem com saldo negativo

Durante a análise desse tema, o Sr. Renato Romio (IMT) lembrou aos participantes que de acordo com o cronograma de entrega do relatório anual de cada empresa até a aprovação final por parte do IBAMA serão consumidos cinco meses. Esse tempo passa a ser bastante significativo para as situações de saldo negativo, portanto, as empresas teriam na prática um ano e sete meses para realizarem seus planos de ação de portfólio para compensar o saldo negativo daquele ano. Nesse contexto, poder-se-ia considerar um prazo de até três anos para permanecer com saldo negativo.

O Sr. Luiz Gustavo (GM) reforçou que o IBAMA deverá aprovar a cada ano o plano de recuperação das empresas que ficarem com saldo negativo, podendo requerer mais detalhes ou mesmo fazer um seguimento mais próximo caso a caso.

O Sr. Silvio Rodrigues (FCA) comentou que o programa L-8 leva em consideração emplacamentos o que gera a necessidade de uma reconciliação manual dos dados de vendas com o controle interno das empresas das LCVMs, recebidos após o encerramento de cada ano, similar ao que ocorre nos programas do Ministério da Economia (INOVAR e Rota 2030).

A Sra. Renata Kakuiti (Toyota) reforçou que os créditos com validade estendida, têm fundamental importância para incentivar as empresas em antecipar a introdução de novas tecnologias e sugeriu que fosse respeitado um prazo de pelo menos dois anos entre os limites para uso de créditos (quatro anos) e da empresa ficar com saldo negativo (dois anos).

O Sr. Luiz Gustavo (GM) propôs que na próxima reunião, dia 13 de julho, seja apresentado ao IBAMA os argumentos descritos para suportar a proposta de quatro anos para duração máxima dos créditos e de até três anos para as empresas poderem permanecer com saldo negativo, sendo que no terceiro ano todo esse saldo teria que ser compensado.

### 2.3 – Sobre a classificação de Nível (BIN +2)

As empresas reconhecem que a flexibilização para classificação até dois níveis acima é bastante importante e resolve significativamente o tema em grande parte dos casos.

T

Foi também consenso por parte das empresas, o reconhecimento que o IBAMA está fazendo um esforço bastante grande em gerar um caminho interpretativo para a solução do problema sem ter que submeter uma alteração na resolução 492/2018 ao CONAMA, o que levaria mais tempo e prejudicaria o cumprimento dos prazos para emissão da Instrução Normativa.

O sr. Luiz Gustavo (GM) reforçou que as empresas e entidades estendam a análise da aplicação do artigo X proposto pelo IBAMA, a seus departamentos jurídicos para que o tema seja esgotado dentro do GT, evitando, portanto, questionamentos posteriores à publicação da Instrução Normativa pelo IBAMA.

O sr. Cesar Ponte (GM) sugeriu que o IBAMA submetesse o tema à apreciação por parte da Câmara Jurídica do CONAMA.

#### Sobre classificação nos Níveis (BIN):

- 3.12. A expressão "nível individual de cada poluente" é relativa a um valor BIN, que é um valor adimensional, e corresponde ao valor de homologação de cada poluente, expresso em mg/km. Após apurar um valor de homologação, volta-se à Tabela de BINs e usa-se o valor igual correspondente ou o valor imediatamente acima correspondente.
- 3.13. Utilizando do mesmo exemplo dado pelo GT AEA, acima transcrito, suponha-se um veículo com resultado de homologação por volta de 224mg/km de NMOG + NOx. Ao aplicar o disposto no § 9º, que afirma que "O nível individual de cada poluente é aquele cujo o valor é imediatamente acima ou igual aos valores de homologação", ou seja, o valor de BIN abaixo seria o valor 220, o valor de BIN correspondente é o 250, e o valor de BIN imediatamente acima é o 280. Portanto, os BINs 250 e 280 podem ser considerados, para atendimento do § 9º.
- 3.14. Para declaração, conforme § 12, o fabricante poderá declarar "até um nível acima do determinado, conforme §6º e §9º (...)". No caso da declaração utilizar um nível acima, o veículo poderá ser enquadrado nos BINs 280, caso considerado o BIN 250, ou no BIN 320, caso considerado o BIN 280.
- 3.15. Na prática, um valor de homologação de 224mg/Km de um determinado poluente poderá ser enquadrado em até 2 BINs acima, caso o entendimento da sequencialidade da aplicação dos § 9º e § 12 seja aceita.
- 3.16. Para essa possibilidade, uma futura Instrução Normativa do Ibama deva considerar um esclarecimento para a aplicação do § 9º, da seguinte forma:  
*Art. X. Para fins de aplicação do §9º do Art. 4º da Resolução CONAMA 492, de 2018, a consideração do valor imediatamente acima dos valores de homologação significará a consideração do BIN imediatamente acima daquele onde se enquadraria o valor de homologação.*  
*§ X1. Para fins de aplicação do §12 do Art. 4º da Resolução CONAMA 492, de 2018, será facultado ao fabricante e/ou importador do veículo declararem o nível de emissão do veículo, até um nível acima do determinado pelo caput.*

### 2.4 – Elaboração da Instrução Normativa

O IBAMA ainda não enviou à AEA até a presente data, o boneco da IN revisado.

Foi proposto uma cadência de reuniões para elaboração do texto da IN, com um grupo menor a ser definido, conforme o calendário abaixo:

MAIO	JUNHO	JULHO	AGOSTO
1 2 3 4 5 6 7	29 30 31 1 2 3 4	26 27 28 29 30 1 2	31 1 2 3 4 5 6
8 9 10 11 12 13 14	5 6 7 8 9 10 11	3 4 5 6 7 8 9	7 8 9 10 11 12 13
15 16 17 18 19 20 21	12 13 14 15 16 17 18	10 11 12 13 14 15 16	14 15 16 17 18 19 20
22 23 24 25 26 27 28	19 20 21 22 23 24 25	17 18 19 20 21 22 23	21 22 23 24 25 26 27
29 30 31 1 2 3 4	26 27 28 29 30 1 2	24 25 26 27 28 29 30	28 29 30 31 1 2 3
5 6 7 8 9 10 11	3 4 5 6 7 8 9	31 1 2 3 4 5 6	4 5 6 7 8 9 10
D S T Q Q S S	D S T Q Q S S	D S T Q Q S S	D S T Q Q S S
SETEMBRO	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO
28 29 30 31 1 2 3	25 26 27 28 29 30 1	30 31 1 2 3 4 5	27 28 29 30 1 2 3
4 5 6 7 8 9 10	2 3 4 5 6 7 8	6 7 8 9 10 11 12	4 5 6 7 8 9 10
11 12 13 14 15 16 17	9 10 11 12 13 14 15	13 14 15 16 17 18 19	11 12 13 14 15 16 17
18 19 20 21 22 23 24	16 17 18 19 20 21 22	20 21 22 23 24 25 26	18 19 20 21 22 23 24
25 26 27 28 29 30 1	23 24 25 26 27 28 29	27 28 29 30 1 2 3	25 26 27 28 29 30 31
2 3 4 5 6 7 8	30 31 1 2 3 4 5	4 5 6 7 8 9 10	1 2 3 4 5 6 7

- Datas das reuniões ordinárias
- Datas das reuniões grupo pequeno para revisão da IN

### 3. PRÓXIMA REUNIÃO

**DATA:** 13 de julho de 2022  
**HORÁRIO:** 14h  
**LOCAL:** via TEAMS

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

1. Apresentação ao IBAMA dos argumentos trazidos e proposta do GT

Dados coligidos por Luiz Gustavo Moraes