

ATA DA 04ª REUNIÃO do Grupo de Trabalho Emissões Corporativas em 2022

DATA: 13 de julho de 2022
HORÁRIO: 14h30
LOCAL: Reunião Virtual pela Plataforma MS Teams

PRÓXIMA REUNIÃO: 24 de agosto de 2022 – via MS Teams

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

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Andre Masakazu Soares	HONDA
Bruno Elie Bacarat	IMT
Djeymes Peressim	DELPHI
Felipe Cifoni	VOLKSWAGEN
Fernando Moreto	FORD
Giancarlo Mura	BMW
Gilberto Werneck	IBAMA
Guilherme Silva	RENAULT
Karla Menandro	INDIVIDUAL
Leandro Pacheco	NISSAN
Luana Cristina Xavier	IMT
Lucas Burkart	BMW
Luiz Gustavo Moraes	GM
Marcelo Pereira Bales	CETESB
Marcio Beraldo Veloso	IBAMA
Michele Gansauskas	AUDI
Osmar Oliveira	FORD
Rafael Rossini	GM
Renata Kakuiti de Castilho	TOYOTA
Renato Viana Dias	MBB
Silvio Rodrigues	STELLANTIS
Tais Pereira Alves	VOLKSWAGEN
Vanderlei Borsari	CETESB

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

→ Atualizar lista

2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1 – Ata da reunião anterior foi aprovada pelos participantes, com a correção que a Sra. Tais Alves (VW) deve ser acrescentada à lista de presentes.

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 revisando um exemplo ilustrativo/didático trazido na reunião anterior 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.

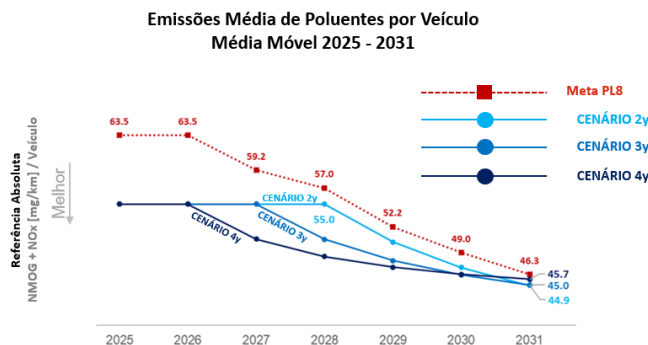
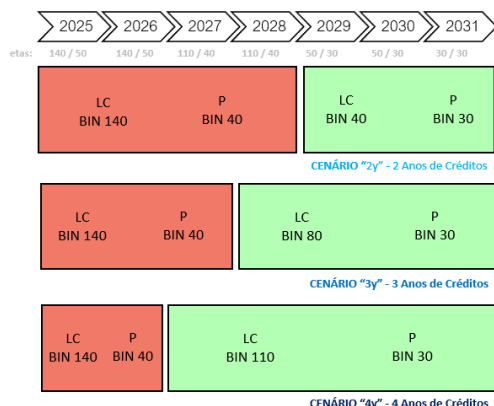
modelo	L8.1 - 2025			L8.1 - 2026			L8. - 2027		
	BIN	volume		BIN	volume		BIN	volume	
A	50	3000	150000	50	3000	150000	50	3000	150000
B	60	10000	600000	60	10000	600000	60	10000	600000
C	40	5000	200000	40	5000	200000	40	5000	200000
D	40	10000	400000	40	10000	400000	40	10000	400000
E	50	16000	800000	50	16000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

Ainda em caráter de revisão foi apresentado outro exemplo ilustrando uma situação em que 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

Impacto Ao Longo dos Anos

(85% Pass / 15% LC)



Outras vantagens em se considerar um prazo de quatro anos para a duração dos créditos está em permitir que as empresas se protejam quanto a variações e incertezas de mercado.

O Sr. Vanderlei Borsari (CETESB) comentou que a resolução CONAMA 418/09 regulamenta a inspeção veicular a partir do segundo proprietário e colocou uma preocupação de a inspeção veicular está suspensa e que é importante garantir uma correta manutenção nos veículos para que suas emissões sejam respeitadas durante toda sua vida útil, portanto que os créditos gerados na sua homologação não deveriam ser livremente aplicados alguns anos depois. O Sr. Luiz Gustavo (GM), concordou que a manutenção e inspeção veicular é de fato muito importante inclusive em outras fases anteriores ao L-8 e que os créditos são calculados com base nos valores de homologação, com o fator de deterioração levando em consideração a recomendação de manutenção de cada fabricante.

A sra. Luana Camargos (IMT) comentou que na visão dela, a adoção de prazos curtos para o uso de créditos pode causar uma mudança abrupta de tecnologias, aumento de preços e causar o efeito de retardar a renovação da frota.

O sr. Marcelo Bales (CETESB) pediu que a Instrução Normativa seja clara quanto às datas de referência que serão usadas para calcular a data limite para o uso dos créditos e pediu mais argumentos para sustentar o pedido de aumentar o prazo máximo para as empresas ficarem com saldo negativo. Ele também pediu atenção quanto à nomenclatura usada para o termo "limite de emissões" ao invés de "meta", este último que se aplica aos programas de eficiência energética.

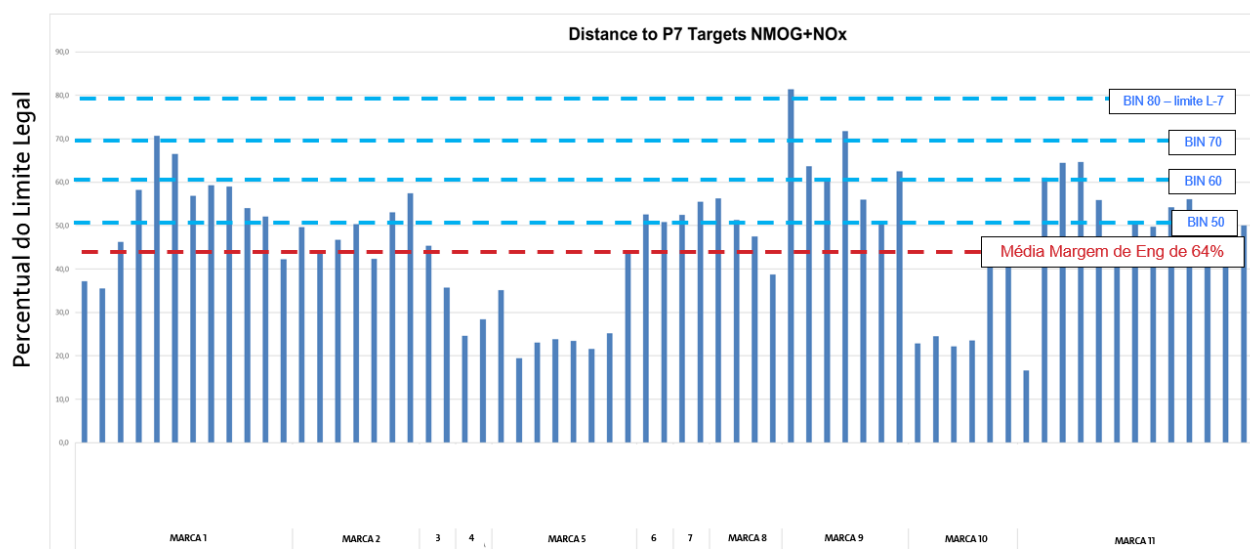
O sr. Gilberto Werneck (IBAMA) pediu que o GT AEA discuta mecanismos e sanções possíveis para casos em que exista violação do atendimento, ou seja, quando uma empresa permanecer com saldo negativo em um prazo superior ao permitido: por exemplo, suspensão das LCVMs de produtos mais poluentes, ou algo similar. Acrescentou que fosse verificado como os outros países regulam e sancionam essa questão.

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.

O sr. Luiz Gustavo (GM) compartilhou uma análise das emissões de NMOG/Nox de modelos listados no programa INMETRO/PBEV 2022 para ilustrar a distância entre os valores de homologação e o limite legal do L-7. Nessa análise é possível verificar na prática a aplicação da margem de engenharia e já simular a dificuldade de enquadramento de Níveis seguindo a restrição de apenas um nível acima do resultado de homologação.

Emissões veículo L7 em relação ao limite legal de NMOG+NOx



FONTES: INMETRO/PBEV 2022

Os Sr. Felipe Cifoni (VW), a Sra. (Renata Kakuiti) e o Sr. Silvio Rodrigues (Stellantis) se manifestaram favoráveis a utilização do Art XX proposto pelo IBAMA e esclareceram que ele deve sua redação deve ser bem clara e autoexplicativa.

O Sr. Marcelo Bales (CETESB) comentou que sua posição no momento frente à parte técnica é neutra dado que ainda precisa se aprofundar no tema, porém reforçou sua preocupação quanto a não haver um chamamento na resolução 492/2018 para o IBAMA regular o art4, na sua visão o mesmo é autoexplicativo e não requer regulamentação adicional e, principalmente sua preocupação quanto à hierarquia da legislação e o conflito que haverá entre o artigo proposto na IN frente ao comando da Resolução CONAMA 492/2018.

O Sr. Gilberto Werneck (IBAMA) explicou que o IBAMA tem poder de regular itens referentes à regulamentação ambiental, mesmo sem haver um chamamento explícito. Ele ainda explicou que a análise jurídica do tema cabe ao IBAMA e que o caso em questão será encaminhado para uma análise mais profunda.

A Sr. Luana (IMT) deu parecer favorável técnico e ambiental quando ao uso do Artigo XX proposto, porém pediu uma redação precisa.

Será chamada uma reunião com os ATCs para debater a questão técnica com mais profundidade e mais argumentos explicando a questão da margem de engenharia e o porquê não há como contornar a questão sem o uso do Art XX.

2.4 – Elaboração da Instrução Normativa

O GT irá se reunir em um grupo menor para elaboração da IN em pelo menos suas sessões antes da próxima reunião do dia 24/08/2022.

O coordenador pediu voluntários para esse trabalho e candidatos para a sub-coordenação do GT.

GT Emissões Corporativas – Agenda 2022

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

■ Datas das reuniões ordinárias

■ Datas das reuniões grupo pequeno para revisão da IN

Pacote #1 – Regras Gerais do Programa no escopo Intra Corporações

25/Mai/2022:

✓ Feedback IBAMA sobre Ofícios AEA 014 e 044/2021

Jun/2022:

✓ IBAMA enviará boneco da IN contendo a resposta dos ofícios AEA 014 e 044/2021

22 Jun a 31 Set/2022:

Retomada dos trabalhos regulares do GT para entrega do texto final da IN

Pacote #2 – Crédito Entre Corporações

Jan-Dez/2023:

Retomada dos trabalhos GT

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 24 de agosto de 2022
HORÁRIO: 14h
LOCAL: via TEAMS

PAUTA para a próxima reunião:

1. Revisão do boneco da Instrução Normativa

Dados coligidos por Luiz Gustavo Moraes