

PROJETO DE LEI Nº 4522/2021**EMENTA:**

DISPÕE SOBRE O FOMENTO À UTILIZAÇÃO DE VEÍCULOS MOVIDOS À PROPULSÃO ELÉTRICA E HÍBRIDOS SEGUNDO AS DIRETRIZES SETORIAIS DE TRANSPORTES DA LEI ESTADUAL N.º5690, DE 14 DE ABRIL DE 2010, POLÍTICA ESTADUAL SOBRE MUDANÇA GLOBAL DO CLIMA E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Autor(es): Deputado CARLOS MINC; RUBENS BOMTEMPO

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**RESOLVE:**

Art. 1º. Esta lei dispõe sobre o fomento à utilização de veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos segundo as diretrizes setoriais de transportes previstas nas alíneas "b" e "d", do inc. II, do art. 6º, da Lei Estadual n.º5690, de 14 de abril de 2010, Política Estadual sobre Mudança Global do Clima e Desenvolvimento Sustentável. .

Art. 2. Para os fins desta Lei, entende-se por propulsão elétrica aquela baseada em fontes renováveis.

§1º. Não se admitirá a propulsão elétrica a partir de fontes fósseis, independentemente da origem.

§2º. Caso a propulsão elétrica venha da rede interligada nacional, deverão ser calculadas as partes correspondentes às fontes fósseis, de modo a compensar esse uso por meio do estímulo a investimentos em fontes renováveis, na forma da legislação estadual.

Art. 3º. O Estado deverá mudar gradualmente sua frota de veículos próprios e locados para aqueles equipados com motor elétrico para propulsão, observadas as seguintes metas com os prazos correspondentes:

I – 10% da frota de veículos estaduais a partir de 2025;

II – 50% da frota dos veículos estaduais a partir de 2030;

III – 100% da frota dos veículos estaduais até 2035;

§1º. O cronograma de alteração da frota será definido pelo Estado, observados os parâmetros definidos nesta Lei.

§2º. Em relação aos veículos locados, o Estado deverá adotar as medidas necessárias para assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos correspondentes em vigor, observada a legislação federal e estadual vigente.

Art. 4º. Toda frota do sistema de transporte coletivo intermunicipal deverá ser movida à propulsão elétrica até 2035.

§1º. O Estado deverá aferir e assegurar, caso a caso, a transição a que se refere o *caput*, do art. 4º, desta Lei, responsabilizando-se pelo estabelecimento do cronograma necessário para a alteração da frota, observado, sempre, os contratos de concessão vigentes.

§2º. O Estado deverá adotar as medidas necessárias para assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de transporte coletivo intermunicipal correspondentes em vigor que forem impactados pela transição a que se refere o *caput*, do art. 4º, desta Lei, observada a legislação federal e estadual vigente.

Art. 5º. O Estado, na condição de beneficiário, fica autorizado a creditar-se e, por conseguinte, alienar os recursos financeiros decorrentes das reduções certificadas de emissão e outros mecanismos de créditos de carbono decorrentes da mudança para fonte renovável de propulsão dos veículos a que se refere esta Lei, no mercado internacional e nacional de carbono, observadas e cumpridas as exigências dos tratados internacionais e das legislações federal e a estadual aplicáveis para tanto.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto no art. 9º, *caput*, da Lei Estadual n.º5690, de 14 de abril de 2010, os recursos financeiros decorrentes das reduções certificadas de emissão e outros mecanismos de créditos de carbono a que se refere o art. 5º, desta Lei poderão ser usados para assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos a que se refere o §2º, do art. 3º e o §2º, do art. 4º, desta Lei.

Art. 6º. Os recursos financeiros, que advierem das obrigações de investimento em energias renováveis por parte das empresas geradoras de energia termelétrica com base em matriz fóssil, poderão ser utilizados, pelo Estado, para o fomento da transição dos veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos a que se refere esta Lei, observado o disposto na legislação estadual vigente.

Art. 7º. O Estado poderá estabelecer parcerias com parques tecnológicos, institutos de pesquisa, empresas, universidades e demais instituições pertinentes com as seguintes finalidades, sem prejuízo de outras que vierem a ser definidas em regulamento:

I – realizar pesquisas voltadas para a redução do custo da produção e da aquisição dos veículos à propulsão elétrica e híbridos, das baterias elétricas e das suas peças de reposição;

II – planejar, precificar o custo e executar o escopo da oferta de toda a infraestrutura necessária para assegurar o suporte e o abastecimento acessível dos veículos à propulsão elétrica e híbridos, especialmente daqueles integrantes da frota estadual.

Art. 8º. O Estado fica autorizado a criar programas específicos com parques tecnológicos, institutos de pesquisa, empresas, universidades e demais instituições pertinentes para incentivo à produção de veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos conforme a necessidade específica do serviço público, inclusive para implantação de veículos de uso compartilhado e reciclagem das baterias.

Art. 9º. O Estado poderá criar linhas de crédito prioritárias para incentivo à produção de veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos.

Art. 10. O Estado fica autorizado a conceder os incentivos fiscais necessários para a fomentar a produção e a venda de veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos em território estadual, observada a legislação federal e estadual vigentes.

Parágrafo único. A concessão do incentivo fiscal a que se refere o art. 10, *caput*, desta Lei só será admissível após o término do período de vedação à concessão de incentivo fiscal que importe em renúncia de receita decorrente da adesão do Estado ao regime de recuperação fiscal na forma do art. 8º, inc. IX, da Lei Complementar Federal n.º159, de 19 de maio de 2021.

Art. 11. Os veículos à propulsão de combustível fóssil integrantes da frota própria do Estado que vierem a ser substituídos na forma do art. 3º, desta Lei poderão ter a seguinte destinação:

I – se forem veículos em utilização, devem ser desafetados e alienados, na forma da legislação estadual;

II – se forem veículos em fim de vida útil, devem ser desafetados e submetidos ao sistema de logística reversa correspondente, segundo o disposto na legislação federal;

§1º. Os recursos públicos, que forem auferidos com a alienação dos veículos a que se refere o inc. I, do art. 11, desta Lei, poderão ser utilizados, pelo Estado, para o fomento da transição dos veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos a que se refere esta Lei.

§2º. Enquanto não for instituído o sistema de logística reversa a que se refere o inc. II, do art. 11, desta Lei, os veículos em fim da vida útil, que, porventura, estiverem ou vierem a ser desmontados ou destruídos, deverão ser desafetados e, por conseguinte, submetidos ao processo de desmontagem com a destinação de suas peças ou conjuntos de peças para reposição, sucata ou destinação final ambientalmente adequada, nos termos dos arts. 6 até 12, da Lei Federal n.º12.977, de 20 de maio de 2014.

Art. 12. O Estado poderá se creditar nos recursos previstos no art. 5º, da Lei Federal n.º 12.114, de 09 de dezembro de 2009, Fundo Nacional sobre Mudança do Clima (FNMC), para obter financiamento em prol do fomento da transição dos veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos a que se refere esta Lei.

§1º. Para assegurar o cumprimento do disposto no *caput*, do art. 12, desta Lei, o Estado deverá apresentar projetos, estudos e empreendimentos que possam correlacionar o fomento da transição dos veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos com as atividades elegíveis no §4º, do art. 5º, da Lei Federal n.º 12.114, de 09 de dezembro de 2009, e no Parágrafo Único, do art. 7º, do Decreto Federal n.º9.578, de 22 de novembro de 2018, submetendo-os, segundo a modalidade do recurso aplicável, à aprovação do Comitê Gestor ou do agente financeiro, observado o procedimento de financiamento previsto na Lei Federal n.º 12.114, de 09 de dezembro de 2009, e no Decreto Federal n.º9.578, de 22 de novembro de 2018.

§2º. O Estado poderá firmar parcerias com parques tecnológicos, institutos de pesquisa, empresas, universidades e demais instituições pertinentes para desenvolver os projetos, os estudos e os empreendimentos a que se refere o §1º, do art. 12, desta Lei.

Art. 13. As despesas decorrentes da implantação desta Lei poderão correr por conta do Fundo Estadual de Conservação Ambiental e Desenvolvimento Urbano (FECAM), segundo autorizado pelo inc. IX, do art. 7º, da Lei Estadual n.º5690, de 14 de abril de 2010.

Art. 14. Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação.

Plenário Barbosa Lima Sobrinho, 03 de Agosto de 2021

Carlos Minc
Deputado Estadual
Líder do PSB na ALERJ

Rubens Bomtempo
Deputado Estadual
Vice-líder do PSB na ALERJ

JUSTIFICATIVA

Exmº Sr.º Presidente e Deputados Estaduais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro,

O presente Projeto de Lei, que a Liderança do Partido Social Brasileiro (PSB) submete à apreciação desta Casa Legislativa, tem por objetivo promover o fomento e o incentivo à utilização de veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos, segundo as diretrizes setoriais de transportes previstas nas alíneas “b” e “d”, do inc. II, do art. 6º, da Lei Estadual n.º5690, de 14 de abril de 2010, Política Estadual sobre Mudança Global do Clima e Desenvolvimento Sustentável.

A matriz energética fóssil constitui, nesta quadra atual, umas das bases do modelo de economia linear, que é caracterizada pela produção, consumo e geração sem precedentes de resíduos sólidos. Trata-se, assim, de modelo produtivo que se pauta na ideia de crescimento econômico ilimitado com exploração sem limites dos recursos naturais finitos do planeta.

Todavia, a própria matriz energética fóssil, que é base da economia linear, é finita, e gera impactos ambientais que ultrapassam os limites de resiliência do planeta, contribuindo para as mudanças climáticas que já são percebidas no mundo todo.

A transição para uma matriz energética renovável com menos impacto para o planeta é um imperativo recomendado por diversos tratados internacionais assentados nas Organizações das Nações Unidas (ONU), que pode, e dever ser apropriado pelos Estados Nacionais, inclusive o Brasil que é signatário destes tratados.

O objetivo para o desenvolvimento sustentável (ODS) 7 (Energia Limpa e Acessível), da Agenda 2030, da ONU, em seu subitem 7.2., prevê que, até 2030, deve-se “*umentar substancialmente a participação de energias renováveis na matriz energética global*”. Complementarmente, o ODS 9 (Indústria, Inovação e Infraestrutura), da Agenda 2030, da ONU, em seu subitem 9.4, estabelece que, até 2030, deve-se “*modernizar a infraestrutura e reabilitar as indústrias para torná-las sustentáveis, com eficiência aumentada no uso de recursos e maior adoção de tecnologias e processos industriais limpos e ambientalmente adequados; com todos os países atuando de acordo com suas respectivas capacidades*”. Por fim, o ODS 13 (Ação Contra a Mudança Global do Clima), em seu subitem 13.2, determina que se deve “*integrar medidas de mudança do clima nas políticas, estratégicas e planejamentos nacionais*”.

Neste contexto, o incentivo à utilização de veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos vai ao encontro dessa transição para uma matriz energética renovável com menos impacto para o planeta, alinhando-se, portanto, com a Agenda 2030, da ONU.

A Comissão Europeia, da União Europeia, apresentou, em 14 de julho de 2021, para o Parlamento Europeu uma normativa, que, após aprovada, determinará a adoção, única e exclusivamente, de veículos movidos à propulsão elétrica em toda a Europa a partir de 2035, restando, portanto, banidos os veículos híbridos e movidos a motor de combustão de combustível fóssil. Pretende-se, assim, adotar um transporte mais sustentável alinhado com uma economia circular que se adeque à resiliência planetária com baixas emissões de carbono (ver: <https://autopapo.uol.com.br/curta/ultimo-ano-carros-a-combustao-europa-2035/>).

E, o Brasil segue na mesma direção, pois aderiu ao fomento do uso dos veículos elétricos e híbridos. Explique-se.

Tramitam no Congresso Nacional dois projetos de lei que tratam do fomento da utilização dos veículos movidos à

propulsão elétrica e híbridos. No Senado Federal, tramita o Projeto de Lei n.º454/2017, do Senador Federal Telmário Mota, que veda, após 1º de janeiro de 2060, a comercialização de veículos novos de tração automotora por motor a combustão, em todo o território nacional. Na Câmara dos Deputados, tramita o Projeto de Lei n.º 3174/2020, do Deputado Federal Marreca Filho, que estabelece a política federal de incentivo à utilização de veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos, e dispõe sobre (i) a concessão de incentivos fiscais para a aquisição destes veículos, (ii) a definição de prazos para a migração da frota federal para veículos elétricos e (iii) a determinação de parcerias com o setor tecnológico para assegurar a implantação, transição e continuidade de uso destes veículos.

A partir desta transição dos veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos, operar-se-á, inevitavelmente, um desafio relacionado à destinação adequada do estoque dos veículos de propulsão a combustão fóssil que vierem a ser substituídos nessa transição.

Para superar este desafio, o Projeto de Lei n.º4121/2020, de iniciativa do Senador Confúcio Moura, que tramita no Senado Federal, altera a Lei Federal n.º12.305, de 02 de agosto de 2010, Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), e disciplina o sistema de logística reversa dos veículos de fim de vida útil; o que abarcará os veículos de propulsão a combustão fóssil suscitados.

Cabe, aqui, abrir um parêntese para ressaltar que o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), em sede do estudo intitulado “*Brasil Pós-Covid-19*”, aponta que a criação de uma indústria de logística reversa automotiva poderá ajudar na recuperação econômica do país, após o impacto da pandemia. Logo, esse sistema de logística reversa nacional pode, e deve ser alimentado pelos veículos de propulsão a combustão fóssil que vierem a ser substituídos pelos veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos, gerando, assim, emprego e renda no âmbito nacional (ver:

https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatorio_institucional/200724_ri_o%20brasil_pos_covid_19.pdf).

Na esfera estadual, o Estado do Paraná editou a Lei Estadual n.º19.971/2019, que, ao alterar a Lei Estadual n.º14.260/2003, conferiu incentivo fiscal para a aquisição de veículos movidos à propulsão elétrica, e reduziu a alíquota do imposto sobre propriedade de veículos IPVA para 0 (zero) para o adquirente.

No âmbito do Estado do Rio de Janeiro, a Lei Estadual n.º5690, de 14 de abril de 2010, com a redação dada pela Lei Estadual n.º9.072, de 27 de outubro de 2020, ao instituir a Política Estadual sobre Mudança Global do Clima e Desenvolvimento Sustentável, positiva como diretriz geral, em seu art. 6º, *caput*, que “os planos, programas, políticas, metas e ações vinculadas a atividades emissoras de gases de efeito estufa, sejam elas de âmbito governamental ou empresarial, deverão incorporar em suas estratégias, medidas e ações que fomentem a economia circular considerando as suas cadeias de valores e favoreçam a economia de baixo carbono”.

Em relação às diretrizes setoriais relativas aos transportes, as alíneas “b” e “d”, do inc. II, do art. 6º, da Lei Estadual n.º5690/ 2010, com a redação dada pela Lei Estadual n.º9.072/2020, dispõem que deve-se aumentar o uso de veículos eficientes, assim como renovar as frotas veiculares com a utilização de alternativas de baixo carbono.

Ao lado disso, a Lei Estadual n.º5690/ 2010, em seu art. 8º, determina que o Estado deverá fomentar o desenvolvimento do mercado de carbono, estimulando a criação e a implementação de projetos capazes de gerar reduções certificadas de emissão e outros créditos de carbono; o que é o caso das frotas veiculares com a utilização de alternativas de baixo carbono, segundo prevê a própria Lei Estadual n.º5690/ 2010.

Assim sendo, o presente Projeto de Lei estabelece interface direta com os ODS 7, 9 e 13, da AGENDA 2030, da ONU e, ainda, com as Proposições Federais. Indo mais adiante, a Proposição também confere cumprimento às diretrizes setoriais pertinentes aos transportes de propulsão renovável com fomento à geração crédito de carbono em benefício do Estado, segundo prevê a Lei Estadual n.º5690/ 2010, com a redação dada pela Lei Estadual n.º9.072/2020.

Para tanto, a presente Proposição estabelece metas com prazo para transição da frota estadual para veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos, e confere o mesmo tratamento para a frota dos veículos afetados aos serviços de transportes públicos coletivos intermunicipais concedidos, respeitando-se, sempre, o ato jurídico perfeito e, por conseguinte, o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos vigentes.

A partir disso, o Projeto de Lei em apreço prevê que o Estado poderá se beneficiar financeiramente com as reduções certificadas de emissão e outros mecanismos de créditos de carbono decorrentes da mudança para fonte renovável de propulsão dos veículos. Adicionalmente, o Estado poderá empregar estes recursos para assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos vigentes, sem, inclusive, geração de ônus financeiro e fiscal.

A Proposição estabelece que os recursos financeiros, que advirem das obrigações de investimento em energias renováveis por parte das empresas geradoras de energia termelétrica com base em matriz fóssil, poderão ser também empregados em prol do fomento da transição dos veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos.

Esta obrigação das empresas geradoras de energia termelétrica com base em matriz fóssil tem sede no Decreto Estadual n.º41.318, de 26 de maio de 2008, e os recursos devem ser destinados, única e exclusivamente, ao emprego em energia renovável; o que é o caso. O Projeto de Lei determina a realização de parcerias com o setor tecnológico para conferir a devida implantação, transição e a continuidade do uso destes veículos.

Tendo em vista que o Estado do Rio de Janeiro aderiu ao regime de recuperação fiscal previsto na Lei Complementar Federal n.º159, de 19 de maio de 2021, não é possível, nesta quadra atual, utilizar-se mecanismo de incentivo fiscal como fomento para a transição para a aquisição de veículo movido à propulsão elétrica e híbrido; o que foi feito pelo Paraná com a edição da Lei Estadual n.º19.971/2019.

Logo, o Projeto de Lei autoriza o Estado do Rio de Janeiro a empregar este mecanismo fiscal de fomento para a transição de veículo movido à propulsão elétrica e híbrido após o encerramento do regime de recuperação fiscal.

A Proposição ocupou-se, ainda, da destinação adequada dos veículos de propulsão de combustível fóssil integrantes da frota própria do Estado que vierem a ser substituídos durante o processo de transição.

Para tanto, o Projeto de Lei faz a distinção entre os veículos em utilização e aqueles no final da vida útil. Os primeiros, veículos em utilização, podem ser objeto de alienação, após a desafetação. Os segundos, veículos no final da vida útil, deverão ser desafetados e, por conseguinte, encaminhados para o sistema de logística reversa correspondente; o que se alinha com a pretensão do Congresso Nacional. Enquanto não for instituído este sistema de logística reversa, os veículos em fim da vida útil poderão ser submetidos ao procedimento de desmontagem com a destinação de suas peças ou conjuntos de peças para reposição, sucata ou destinação final ambientalmente adequada, nos termos da Lei Federal n.º12.977, de 20 de maio de 2014.

O fomento à adoção de veículos movidos à propulsão elétrica e híbrido pelo Estado do Rio não só contribuirá para a mitigação das mudanças climáticas com a redução das emissões de carbono, mas também poderá favorecer a recuperação econômica do Estado com a geração de emprego e renda a partir de uma matriz energética renovável que se alinha com as premissas do desenvolvimento socioambiental.

Ademais, os veículos movidos à propulsão elétrica não são poluentes, e podem ensejar na melhora da qualidade do ar, reduzir a poluição sonora e, mais do que isso, ofertar mais qualidade de vida para toda a população fluminense.

Ressalte-se, por fim, que o Projeto de Lei autoriza o Estado a habilitar-se junto ao Fundo Nacional sobre Mudança do Clima (FNMC) para obtenção de recursos em prol do fomento à transição dos veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos, vez que a mudança dessa matriz energética assegurará a mitigação da mudança do clima e a adaptação às mudanças climáticas; o que representa condição de elegibilidade para acessar ao Fundo Nacional sobre Mudança do Clima (FNMC).

Da mesma forma, o fomento à transição dos veículos à propulsão elétrica e híbridos também poderá ser custeado com recursos do Fundo Estadual de Conservação Ambiental e Desenvolvimento Urbano (FECAM), segundo autoriza a Política Estadual sobre Mudança Global do Clima e Desenvolvimento Sustentável.

Diante de todo o exposto, contamos com o apoio dos nobres Deputados Estaduais para a aprovação da presente Proposição.

Legislação Citada

“Lei Complementar n.º159, de 19 de maio de 2017.

Institui o Regime de Recuperação Fiscal dos Estados e do Distrito Federal e altera as Leis Complementares n.º101, de 4 de maio de 2000, e n.º156, de 28 de dezembro de 2016.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, Faço saber que o Congresso nacional decreta e eu sanciono a seguintes Lei:

/.../

Art. 8.º São vedados ao Estado durante a vigência do Regime de Recuperação Fiscal:

IX - a concessão, a prorrogação, a renovação ou a ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita, ressalvados os concedidos nos termos da alínea “g” do inciso XII do § 2º do art. 155 da Constituição Federal;”

“Lei n.º12.977, de 20 de maio de 2014.

Regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres altera o art. 126, da Lei n.º9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito, e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 6º. A empresa de desmontagem deverá emitir a nota fiscal de entrada do veículo no ato de ingresso nas dependências da empresa.

Art. 7º. O veículo somente poderá ser desmontado depois de expedida a certidão de baixa do registro, nos termos do art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único. A certidão de baixa do registro do veículo deverá ser requerida no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis do ato de ingresso nas dependências da empresa de desmontagem.

Art. 8º O veículo deverá ser totalmente desmontado ou receber modificações que o deixem totalmente sem condições de voltar a circular no prazo de 10 (dez) dias úteis após o ingresso nas dependências da unidade de desmontagem ou, conforme o caso, após a baixa do registro.

§ 1º A empresa de desmontagem comunicará ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no prazo de até 3 (três) dias úteis, a desmontagem ou a inutilização do veículo.

§ 2º A unidade de desmontagem ou, no caso de encerramento das atividades da unidade específica, a empresa de desmontagem deverá

manter em arquivo, pelo prazo de 10 (dez) anos, as certidões de baixa dos veículos ali desmontados.

Art. 9º Realizada a desmontagem do veículo, a empresa de desmontagem deverá, em até 5 (cinco) dias úteis, registrar no banco de dados de que trata o art. 11 as peças ou conjuntos de peças usadas que serão destinados à reutilização, inserindo no banco de dados todas as informações cadastrais exigidas pelo Contran.

Art. 10. Somente poderão ser destinadas à reposição as peças ou conjunto de peças usadas que atendam as exigências técnicas necessárias para sua reutilização, nos termos das normas do Contran.

§ 1º As normas do Contran deverão prever, entre outros elementos:

I - os requisitos de segurança;

II - o rol de peças ou conjunto de peças que não poderão ser destinados à reposição;

III - os parâmetros e os critérios para a verificação das condições da peça ou conjunto de peças usadas para fins de reutilização; e

IV - a forma de rastreabilidade.

§ 2º As peças ou conjunto de peças que não atenderem o disposto neste artigo serão destinados a sucata ou terão outra destinação final definida no prazo máximo de 20 (vinte) dias úteis da desmontagem do veículo do qual procedam, observadas, no que couber, as disposições do art. 17 desta Lei.

§ 3º É permitida a realização de reparos ou de pintura para a adequação das peças às condições de reutilização.

§ 4º É vedada a comercialização de qualquer tipo de peça ou conjunto de peças novas pela empresa de desmontagem.

Art. 11. Fica criado o banco de dados nacional de informações de veículos desmontados e das atividades exercidas pelos empresários individuais ou sociedades empresárias, na forma desta Lei, no qual serão registrados as peças ou conjuntos de peças usadas destinados a reposição e as partes destinadas a sucata ou outra destinação final.

§ 1º A implementação e a gestão do banco de dados de que trata o caput são da competência do órgão executivo de trânsito da União.

§ 2º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal terão participação no fornecimento de informações para o banco de dados.

§ 3º O acesso dos órgãos de segurança pública às informações constantes do banco de dados de que trata este artigo independe de ordem judicial.

§ 4º O Contran normatizará a implementação, a gestão, a alimentação e os níveis de acesso ao banco de dados de que trata este artigo.

§ 5º As informações cadastrais das empresas de desmontagem e das respectivas unidades de desmontagem serão divulgadas na internet pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal em que se situem oficinas de desmontagem.

Art. 12. A oferta e a apresentação de peças, conjuntos de peças ou serviços que incluam, total ou parcialmente, peças oriundas de desmontagem devem assegurar ao adquirente informações claras e suficientes acerca da procedência e das condições do produto".

"Lei n.º12.114, de 09 de dezembro de 2009

Cria o Fundo Nacional sobre Mudança do Clima, altera os arts. 6º e 50, da Lei n.º9.478, de 06 de agosto de 1997, e dá outras providências. O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, Faça saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

/.../

Art. 5º Os recursos do FNMC serão aplicados:

I - em apoio financeiro reembolsável mediante concessão de empréstimo, por intermédio do agente operador;

II - em apoio financeiro, não reembolsável, a projetos relativos à mitigação da mudança do clima ou à adaptação à mudança do clima e aos seus efeitos, aprovados pelo Comitê Gestor do FNMC, conforme diretrizes previamente estabelecidas pelo Comitê.

/.../

§ 4º A aplicação dos recursos poderá ser destinada às seguintes atividades:

I - educação, capacitação, treinamento e mobilização na área de mudanças climáticas;

II - Ciência do Clima, Análise de Impactos e Vulnerabilidade;

III - adaptação da sociedade e dos ecossistemas aos impactos das mudanças climáticas;

IV - projetos de redução de emissões de gases de efeito estufa - GEE;

V - projetos de redução de emissões de carbono pelo desmatamento e degradação florestal, com prioridade a áreas naturais ameaçadas de destruição e relevantes para estratégias de conservação da biodiversidade;

VI - desenvolvimento e difusão de tecnologia para a mitigação de emissões de gases do efeito estufa;

VII - formulação de políticas públicas para solução dos problemas relacionados à emissão e mitigação de emissões de GEE;

VIII - pesquisa e criação de sistemas e metodologias de projeto e inventários que contribuam para a redução das emissões líquidas de gases de efeito estufa e para a redução das emissões de desmatamento e alteração de uso do solo;

IX - desenvolvimento de produtos e serviços que contribuam para a dinâmica de conservação ambiental e estabilização da concentração de gases de efeito estufa;

X - apoio às cadeias produtivas sustentáveis;

XI - pagamentos por serviços ambientais às comunidades e aos indivíduos cujas atividades comprovadamente contribuam para a estocagem de carbono, atrelada a outros serviços ambientais;

XII - sistemas agroflorestais que contribuam para redução de desmatamento e absorção de carbono por sumidouros e para geração de renda;

XIII - recuperação de áreas degradadas e restauração florestal, priorizando áreas de Reserva Legal e Áreas de Preservação Permanente e as áreas prioritárias para a geração e garantia da qualidade dos serviços ambientais".

"Decreto n.º9.578, de 22 de novembro de 2018.

Consolida atos normativos editados pelo Poder Executivo federal que dispõem sobre o Fundo Nacional sobre Mudança do Clima, de que trata a Lei n.º12.114, de 09 de dezembro de 2009, e a Política Nacional sobre Mudança do Clima, de que trata a Lei n.º12.187, de 29 de dezembro de 2009.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, caput, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, na Lei nº 12.114, de 9 de dezembro de 2009, e na Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009,

DECRETA:

/.../

Art. 7º A aplicação dos recursos do FNMC poderá ser destinada às seguintes atividades:

/.../

Parágrafo único. Serão considerados prioritários também os projetos que visem ao cumprimento das atividades relacionadas com a mitigação das mudanças climáticas e a adaptação aos seus efeitos com ênfase nas seguintes áreas:

I - destinação final ambientalmente adequada de resíduos sólidos, incluídas a reutilização, a reciclagem, a compostagem, o coprocessamento, a recuperação e o aproveitamento energético, a disposição final de rejeitos em aterros sanitários e o encerramento de lixões e aterros controlados;

II - coleta eficiente do biogás e sua combustão ou aproveitamento energético em aterros sanitários e estações de tratamento de efluentes sanitários;

III - saneamento básico, incluídos o abastecimento de água potável, o esgotamento sanitário, a limpeza urbana, o manejo de resíduos sólidos, a drenagem e o manejo das águas pluviais e a limpeza e a fiscalização preventiva das respectivas redes urbanas;

IV - mobilidade urbana e transporte eficiente de baixa emissão de carbono;

V - controle da poluição e monitoramento da qualidade do ar; e
VI - criação, recuperação e ampliação das áreas verdes urbanas”.

“LEI Nº 5690, DE 14 DE ABRIL DE 2010.

INSTITUI A POLÍTICA ESTADUAL SOBRE MUDANÇA GLOBAL DO CLIMA E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O GOVERNADOR DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Faço saber que a Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

/.../

Art. 6º Os planos, programas, políticas, metas e ações vinculadas a atividades emissoras de gases de efeito estufa, sejam elas de âmbito governamental ou empresarial, deverão incorporar em suas estratégias, medidas e ações que fomentem a economia circular considerando as suas cadeias de valor e favoreçam a economia de baixo carbono, observando as seguintes diretrizes setoriais:

/.../

II – transportes: compreende o que segue:

/.../

b) aumentar o uso de veículos eficientes;

/.../

d) renovar as frotas veiculares com utilização de alternativas de baixo carbono;

/.../

Art. 7º. São instrumentos da Política Estadual sobre Mudança do Clima:

/.../

IX – O Fundo Estadual de Conservação Ambiental e Desenvolvimento Urbano (FECAM), criado pela Lei nº 1060, de 10 de novembro de 1986, cujos recursos poderão ser empregados na implementação dos objetivos dessa política de que trata esta lei; sem prejuízo das funções já estabelecidas pela referida lei, previstos recursos adicionais advindos da receita bruta da exploração do óleo do pré-sal, bem como da alienação de Reduções Certificadas de Emissão e outros créditos de carbono dos quais o Estado seja beneficiário ou titular;

/.../

Art. 8º. O Estado fomentará o desenvolvimento do mercado de carbono, estimulando a criação e a implementação de projetos capazes de gerar Reduções Certificadas de Emissão e outros créditos de carbono.

Parágrafo único. Para fins do disposto no caput, serão preservadas a adicionalidade, voluntariedade e viabilidade econômica nos projetos de redução e remoção de carbono

Art. 9 Os recursos advindos da alienação de Reduções Certificadas de Emissão e outros créditos de carbono dos quais o Estado do Rio de Janeiro seja beneficiário ou titular deverão ser aplicados para beneficiar as populações mais vulneráveis e que residam nas proximidades dos empreendimentos que geraram os recursos”.

Atalho para outros documentos

Informações Básicas

Código	20210304522	Autor	CARLOS MINC, RUBENS BOMTEMPO
Protocolo	33354	Mensagem	
Regime de Tramitação	Ordinária		

Link:

Datas:

Entrada	03/08/2021	Despacho	03/08/2021
Publicação	04/08/2021	Republicação	

Comissões a serem distribuídas

01.:Constituição e Justiça

02.:Transportes



03.:Defesa do Meio Ambiente

04.:Economia Indústria e Comércio

05.:Tributação Controle da Arrecadação Estadual e de Fiscalização dos Tributos Estaduais

06.:Orçamento Finanças Fiscalização Financeira e Controle

▼ TRAMITAÇÃO DO PROJETO DE LEI Nº 4522/2021

PROXIMO >>	<< ANTERIOR	- CONTRAIR	+ EXPANDIR	BUSCA ESPECIFICA
Cadastro de Proposições				
			Data Public	Autor(es)
▼ Projeto de Lei				
▼ 20210304522				
  ▼ DISPÕE SOBRE O FOMENTO À UTILIZAÇÃO DE VEÍCULOS MOVIDOS À PROPULSÃO ELÉTRICA E HÍBRIDOS SEGUNDO AS DIRETRIZES SETORIAIS DE TRANSPORTES DA LEI ESTADUAL Nº 5690, DE 14 DE ABRIL DE 2010, POLÍTICA ESTADUAL SOBRE MUDANÇA GLOBAL DO CLIMA E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS. => 20210304522 => {Constituição e Justiça Transportes Defesa do Meio Ambiente Economia Indústria				
			04/08/2021	Carlos Minc,Rubens Bomtempo

	e Comércio Tributação Controle da Arrecadação Estadual e de Fiscalização dos Tributos Estaduais Orçamento Finanças Fiscalização Financeira e Controle }	
→	Distribuição => 20210304522 => Comissão de Constituição e Justiça => Relator: ROSENVERG REIS => Proposição 20210304522 => Parecer: Pela Constitucionalidade com Emendas	24/03/2022
→	Requerimento de Urgência => 20210304522 => CARLOS MINC => A imprimir e à Mesa Diretora	05/05/2022
→	Distribuição => 20210304522 => Comissão de Transportes => Relator: ZEIDAN => Proposição 20210304522 => Parecer: Favorável	20/07/2022
→	Despacho => 20210304522 => Proposição => Urgência => Deferida	29/08/2022
→	Discussão Única => 20210304522 => Proposição => Encerrada Volta Com Emendas às Comissões Técnicas.	01/09/2022
→	Parecer em Plenário => 20210304522 => Comissão de Defesa do Meio Ambiente => Relator: FLAVIO SERAFINI => Proposição 20210304522 => Parecer: Favorável	01/09/2022
→	Parecer em Plenário => 20210304522 => Comissão de Economia Indústria e Comércio => Relator: WALDECK CARNEIRO => Proposição 20210304522 => Parecer: Favorável	01/09/2022
→	Parecer em Plenário => 20210304522 => Comissão de Tributação Controle da Arrecadação Estadual e de Fiscalização dos Tributos Estaduais => Relator: LUIZ PAULO => Proposição 20210304522 => Parecer: Favorável	01/09/2022
→	Parecer em Plenário => 20210304522 => Comissão de Orçamento Finanças Fiscalização Financeira e Controle => Relator: ELIOMAR COELHO => Proposição 20210304522 => Parecer: Favorável	01/09/2022
→	Objeto para Apreciação => 20210304522 => Emenda 01 => CORONEL JAIRO => Sem Parecer =>	01/09/2022
👤	Votação => 20210304522 => Substitutivo CCJ => Aprovado (a) (s).	09/09/2022
→	Parecer em Plenário => 20210304522 => Comissão de Constituição e Justiça => Relator: LUIZ PAULO => Emenda 4522/2021 => Parecer: CONTRÁRIO À EMENDA, CONCLUINDO POR SUBSTITUTIVO	09/09/2022
→	Parecer em Plenário => 20210304522 => Comissão de Transportes => Relator: ELIOMAR COELHO => Emenda DE PLENÁRIO => Parecer: Favorável com o Substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça	09/09/2022
→	Parecer em Plenário => 20210304522 => Comissão de Defesa do Meio Ambiente => Relator: CARLOS MINC => Emenda DE PLENÁRIO => Parecer: Favorável com o Substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça	09/09/2022
→	Parecer em Plenário => 20210304522 => Comissão de Economia Indústria e Comércio => Relator: SUBTENENTE BERNARDO => Emenda DE PLENÁRIO => Parecer: Favorável	09/09/2022
→	Parecer em Plenário => 20210304522 => Comissão de Tributação Controle da Arrecadação Estadual e de Fiscalização dos Tributos Estaduais => Relator: LUIZ PAULO => Emenda DE PLENÁRIO => Parecer: Favorável com o Substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça	09/09/2022
→	Parecer em Plenário => 20210304522 => Comissão de Orçamento Finanças Fiscalização Financeira e Controle => Relator: ELIOMAR COELHO => Emenda DE PLENÁRIO => Parecer: Favorável com o Substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça	09/09/2022
📄	Tramitação de Autógrafo; Envio ao Poder Executivo	09/09/2022
→	Resultado Final => 20210304522 => Lei 9870/2022	03/10/2022
→	Ofício Origem: Poder Executivo => 20210304522 => Destino: Alerj => Comunicar Veto Parcial =>	11/10/2022
→	Despacho => 20210304522 => Proposição => => Sessão Ordinária realizada em 17 de novembro de 2022 - Veto retirado da Ordem do Dia.	18/11/2022
→	Despacho => 20210304522 => Proposição => => Sessão Ordinária realizada em 22 de novembro de 2022 - Veto retirado da Ordem do Dia.	23/11/2022
→	Discussão Única => 20210304522 => Veto Parcial => Encerrada sem debates	13/12/2022
→	Votação => 20210304522 => Veto Parcial salvo destaque => Mantido o Veto	13/12/2022
→	Requerimento de Destaque => 20210304522 => CARLOS MINC => para votação em separado do Veto ao Artigo 10	13/12/2022
👤	Votação => 20210304522 => Requerimento de Destaque => Aprovado (a) (s).	13/12/2022
→	Votação => 20210304522 => Matéria destacada Veto ao Artigo 10 => Rejeitado o Veto	13/12/2022
→	Parecer em Plenário => 20210304522 => Comissão de Emendas Constitucionais e Vetos => Relator: CHICO MACHADO => Veto Parcial 20210304522 => Parecer: Pela Manutenção do Veto salvo destaques	13/12/2022
→	Distribuição => 20210304522 => Comissão de Defesa do Meio Ambiente => Relator: Sem Distribuição => Proposição 20210304522 => Parecer:	

PROXIMO >>

<< ANTERIOR

- CONTRAIR

+ EXPANDIR

BUSCA ESPECIFICA

