

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO RESOLVE:

Art. 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a criar o Programa Aprender e Vencer no âmbito do Estado do Rio de Janeiro, em todas as escolas do Ensino Básico no sistema estadual, públicas e privadas, incluindo as unidades da Faetec, visando a melhoria da aprendizagem e dos índices de rendimento escolar.

Parágrafo Único - O programa APRENDER E VENCER poderá ser implementado por meio das seguintes ações:

I - Atenção personalizada ao estudante, desde o diagnóstico de sua aprendizagem, até a elaboração, o acompanhamento e a avaliação individualizada do seu percurso de estudos;

II - Criação de variadas oportunidades de retomada do fluxo de aprendizagem e de reforço escolar, recorrendo especialmente a estratégias de agrupamento nas turmas e entre turmas;

III - Estimulo e apoio ao avanço dos professores em estudos superiores que possam aprimorar a qualidade da sua prática docente e melhorar a sua remuneração;

IV - Formação mais aperfeiçoada do corpo docente e dos estudantes, no campo da metodologia do estudo pessoal e seus vários recursos e técnicas, de modo a favorecer a criação de uma cultura e uma disciplina de amor ao estudo, através da correta utilização das virtudes humanas que favoreçam o aprendizado.

Art. 2º - Para efeitos do que dispõe esta Lei, entende-se por agrupamento nas turmas, a reunião de um pequeno número de alunos sob os critérios de maior e menor nível de aprendizagem relativa à determinada disciplina ou tópico de conhecimento, de modo que aqueles que tenham maior domínio em algum conteúdo possam interagir com os colegas que apresentem dificuldades de compreensão, mediante tarefas claras e aptas a produzir trocas cognitivas no interior do grupo.

Parágrafo Único - O agrupamento terá como diretrizes e orientações a seguinte estratégia didática e sequencial:

I - A inserção de cada aluno nesses grupos poderá ser feita mediante detalhado diagnóstico pessoal, que apontará em quais áreas ele precisa avançar em relação ao conteúdo e às competências e habilidades previstas para o período do ano escolar em que se encontra.

II - Cada professor, em diálogo com a sua coordenação pedagógica, poderá elaborar instrumentos avaliativos que permitam tal diagnóstico e contemplem não apenas o conjunto de conhecimentos ensinados durante o período das aulas remotas, mas também um patamar mínimo indispensável para o avanço do estudante nas etapas vindouras do conteúdo programado.

III - O diagnóstico deve conter uma lista dos conteúdos, competências e habilidades que o estudante precisa desenvolver para estar em condições de prosseguir.

IV - De posse desses diagnósticos, o professor poderá, não apenas organizar os agrupamentos, como planejar suas aulas visando equilibrar os tempos dedicados à recuperação da aprendizagem anteriormente devida e aqueles destinados a introduzir novos conteúdos que não dependam de um anterior domínio de conhecimentos que condicionem sua apreensão.

Art. 3º - A Secretaria de Estado de Educação poderá adotar a estratégia pedagógica do agrupamento entre turmas que, para efeitos desta lei, é definida pela reunião de alunos de turmas e/ou anos diferentes, de modo a que os estudantes de anos anteriores possam se beneficiar da monitoria de seus colegas que se encontram em turmas de anos avançados.

I - A escolha dos alunos monitores se dará em função de sua maior excelência no domínio de disciplinas determinadas.

II - Durante o horário regular e também no contraturno escolar, pequenos grupos de alunos com dificuldades em certas disciplinas, deverão se reunir com os estudantes monitores, a partir de tarefas bem estruturadas pelo professor.

III - Tais reuniões ocorrerão em lugares onde possa haver certa supervisão disciplinar de algum adulto, como inspetores, bibliotecários, alguém da coordenação pedagógica ou mesmo algum pai, responsável ou voluntário idôneo que se prontifique a ajudar nisso.

IV - Os grupos formados, sempre que possível, continuarão a interação por meio do WhatsApp, nele incluído algum adulto, para que os alunos possam tirar dúvidas.

Art. 4º - A Secretaria de Educação poderá criar e manter, mediante convênios com universidades, cursos de especialização, mestrado e doutorado, adaptados ao horário de trabalho do professor e combinando momentos presenciais e remotos, de modo a que esse possa aperfeiçoar a qualidade da sua prática de ensino.

I - O governo estadual poderá adotar as providências para que o avanço do grau de escolaridade de cada professor, correspondente ao devido ajuste de sua remuneração e plano de carreira.

Art. 5º - A Secretaria Estadual de Educação poderá montar um Grupo de Trabalho dedicado à pesquisa do que houver de mais atualizado e cientificamente referenciado acerca das metodologias de estudo pessoal, que irá elaborar cursos para que o corpo docente (e por meio dele, também os estudantes) se aproprie desse conhecimento.

I - Poder ser parte do conteúdo ministrado em sala de aula, a teoria e a prática do estudo pessoal e as qualidades e virtudes humanas necessárias para o cultivo de uma postura de estudo.

II - Os alunos poderão ser estimulados a rever o conteúdo de toda e cada aula ministrada, exatamente no mesmo dia em que ela ocorrer, de modo a não acumular demandas para os dias de prova e não vivenciarem uma aprendizagem que valha somente para esses dias.

III - Para alcançar o objetivo enunciado no inciso II deste artigo, os alunos poderão aprender técnicas de registro como esquemas resumos e similares que eles farão a partir de registros audiovisuais das aulas que poderão realizar da disciplina em que sentirem necessidade de aprofundamento maior, de modo a que tenham material de estudo posterior.

IV - Também poderão ser também estimulados, como modo excelente de retenção do conhecimento, a fazerem periódicas exposições orais daquilo que aprenderam, ensinando outros alunos da própria turma ou de outras.

Art. 6º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação. Plenário Barbosa Lima Sobrinho, 24 de maio de 2021.

Deputado MÁRCIO GUALBERTO

JUSTIFICATIVA

Os índices de aproveitamento escolar do estado do Rio de Janeiro, embora tenham tido alguma melhora, estão muito aquém do esperado em avaliações nacionais. Nossa pontuação no IDEB - Índice de Desenvolvimento da Educação Básica - em 2019 foi de 3,5, sendo que a meta nacional era de 5,7. No Ensino Médio, ficamos abaixo de 12 estados (alguns muito pobres), com o índice de 4,1.

A situação tende a ficar agravada por causa das condições remotas de ensino que sobrevieram de modo tão repentino, sem que tivesse sido criada uma cultura da educação a distância.

Assim, é crucial que, quando da retomada do ensino presencial, toda a estrutura escolar esteja preparada para recuperar o tempo perdido e dar atenção especial aqueles alunos que tenham ficado em prejuízo cognitivo. Conto com a colaboração dos meus nobres pares para a aprovação desta proposição.

PROJETO DE LEI Nº 4522/2021

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.

Autores: Deputados CARLOS MINC; RUBENS BOMTEMPO

DESPACHO:

A imprimir e às Comissões de Constituição e Justiça; de Transportes; de Defesa do Meio Ambiente; de Economia, In-

dústria e Comércio; de Tributação, Controle da Arrecadação Estadual e de Fiscalização dos Tributos Estaduais; e de Orçamento, Finanças, Fiscalização Financeira e Controle. Em 03.08.2021.

DEPUTADO ANDRÉ CECILIANO, PRESIDENTE.

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.º 5690, de 14 de abril de 2010, Política Estadual sobre Mudança Global do Clima e Desenvolvimento Sustentável.

Art. 2º. 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.º 5690, 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. 10º. 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.º 159, 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 de 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.º 12.977, 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.º 9.578, 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.º 9.578, 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.º 5690, 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 Deputados CARLOS MINC, RUBENS BOMTEMPO

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.º 5690, 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 deve 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 "aumentar 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 adequa 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.º 454/2017, 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.º 4121/2020, de iniciativa do Senador Confúcio Moura, que tramita no Senado Federal, altera a Lei Federal n.º 12.305, 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/porta/imagens/stories/PDFs/relatorio_institucional/200724_ri_o%20brasil_pos_covid_19.pdf).

Na esfera estadual, o Estado do Paraná editou a Lei Estadual n.º 19.971/2019, que, ao alterar a Lei Estadual n.º 14.260/2003, 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.º 5690, de 14 de abril de 2010, com a redação dada pela Lei Estadual n.º 9.072, 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 governmental 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.º 5690/2010, com a redação dada pela Lei Estadual n.º 9.072/2020, dispõem que deve-se aumentar o uso de veículos eficientes, assim como renovar as frotas veiculares com a utilização de alternativas de baixo carbono.

Do lado disso, a Lei Estadual n.º 5690/2010, 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.º 5690/2010.

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.º 5690/2010, com a redação dada pela Lei Estadual n.º 9.072/2020.

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 inter-