



SENADO FEDERAL

TEXTO FINAL REVISADO

pelo Núcleo de Redação Legislativa,
nos termos do Regulamento Administrativo do Senado Federal

PROJETO DE LEI Nº 2.132, DE 2025, do Senador Jaques Wagner

Institui a Política Nacional de Circularidade
das Baterias Veiculares (PNCBV).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei institui a Política Nacional de Circularidade das Baterias Veiculares (PNCBV), destinada a planejar e fomentar a transição para a circularidade das baterias veiculares, e estabelece suas diretrizes, objetivos e instrumentos.

§ 1º As disposições desta Lei possuem caráter complementar e integrado ao regime jurídico da Política Nacional de Resíduos Sólidos.

§ 2º Não se incluem no escopo desta Lei as baterias chumbo-ácido destinadas à partida, iluminação e ignição de veículos automotores, bem como aquelas submetidas a sistemas estruturados de logística reversa implementados nos termos da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010.

Art. 2º Para os fins previstos nesta Lei, adotam-se as seguintes definições:

I – bateria: gerador eletroquímico de energia elétrica mediante conversão de energia química, de íons de lítio ou de outra tecnologia, exceto de tecnologia chumbo-ácido, recarregável, utilizado para alimentar os motores de tração de veículos híbridos ou elétricos;

II – carga de bateria: processo de transferência de energia elétrica para a bateria, que a armazena na forma de energia química para posterior utilização;

III – circularidade: grau de alinhamento de comportamentos e ações de produtores, comercializadores e consumidores com os princípios da economia circular;

IV – economia circular: sistema econômico que mantém o fluxo circular de recursos, associa a atividade econômica à gestão circular dos recursos finitos, por meio da adição, retenção ou recuperação de seus valores, e se baseia nos princípios da redução da extração de recursos naturais, da circulação de produtos e materiais, da redução de resíduos e da regeneração da natureza;

V – economia de baixo carbono: sistema econômico que visa reduzir as emissões de gases de efeito estufa associados aos produtos no decorrer de seu ciclo de vida;

VI – extração sustentável de resíduos minerais: processo de transformação de produtos pós-consumo de origem mineral das baterias em matéria-prima para ser utilizada em novo ciclo produtivo de quaisquer produtos;

VII – passaporte de bateria: registro digital que identifica de forma individual a bateria e contém as informações relevantes de seu ciclo de vida para fins de sua circularidade;

VIII – produtos pós-consumo: componentes das baterias usadas, descartadas ou inutilizadas após o fim de sua vida útil;

IX – recuperação de valor: processo que possibilita o uso de 1 (um) ou mais componentes de um produto para além da vida útil desse produto por meio da reciclagem ou de outras formas de recuperação;

X – reparo: correção de falhas específicas em um produto, podendo incluir a substituição de componentes defeituosos, com o intuito de permitir seu uso para o mesmo fim para o qual foi concebido;

XI – remanufatura: qualquer operação técnica na bateria utilizada, que inclui a desmontagem e a avaliação de todas as células e módulos de bateria e a utilização de determinado número de células e módulos de bateria novos, utilizados ou valorizados a partir de resíduos, ou de outros componentes de bateria, e que possibilita a utilização da bateria para a mesma finalidade ou aplicação para a qual foi originalmente concebida;

XII – retenção de valor: processo que visa reter o valor de um produto dentro do sistema econômico, potencialmente estendendo sua vida útil, por meio da reutilização, reparo e recuperação de valor;

XIII – reúso: qualquer operação que tenha como resultado a utilização da bateria, que não seja um resíduo de bateria, ou das respectivas partes, para uma finalidade ou aplicação diferente daquela para a qual a bateria foi originalmente concebida;

XIV – vida útil: decurso de tempo entre a fabricação e a inutilização da bateria, quando ela se torna resíduo; e

XV – logística reversa: instrumento de desenvolvimento econômico e social caracterizado por um conjunto de ações, procedimentos e meios destinados a viabilizar a coleta e a restituição dos resíduos de bateria de veículo eletrificado ao setor empresarial, para reaproveitamento em seu ciclo produtivo ou outra destinação final ambientalmente adequada.

Art. 3º São diretrizes da PNCBV:

I – a redução de resíduos e da poluição;

II – a retenção de valor das baterias, prolongando sua vida útil e promovendo a extração sustentável de resíduos minerais a partir dos produtos pós-consumo;

III – a eficiência na gestão dos recursos minerais;

IV – a publicidade sobre os materiais utilizados e o histórico de uso da bateria ao longo de toda sua vida útil;

V – a proteção do meio ambiente ecologicamente equilibrado;

VI – a não geração, redução, reutilização, compartilhamento, recuperação, remanufatura e reciclagem, bem como a extração sustentável de resíduos minerais, a fim de criar um sistema circular aplicável à produção, ao consumo e ao descarte de baterias;

VII – a segurança dos usuários de baterias, dos trabalhadores da cadeia produtiva voltada para a circularidade de baterias e do público em geral;

VIII – a saúde ocupacional dos trabalhadores da cadeia produtiva voltada para a circularidade de baterias;

IX – o fomento para todas as etapas da cadeia produtiva voltada para a circularidade de baterias;

X – o estímulo à geração de capacidades tecnológicas nacionais, inclusive por meio de programas de incentivo à pesquisa e ao desenvolvimento, para a produção de baterias mais eficientes e adequadas aos processos de remanufatura, reúso e recuperação de valor; e

XI – a participação dos entes federados subnacionais.

Art. 4º São objetivos da PNCBV:

I – prevenir e reduzir os efeitos negativos do descarte de baterias sobre o meio ambiente e a saúde humana;

II – fomentar o uso eficiente e sustentável dos recursos naturais, incluindo os minerais;

III – incentivar a pesquisa, o desenvolvimento e a inovação para a promoção da circularidade;

IV – estimular a transição para uma economia circular de baixo carbono;

V – contribuir com o esforço de substituição sustentável da frota nacional movida a combustíveis fósseis por veículos híbridos e elétricos; e

VI – desenvolver a cadeia produtiva local voltada para a circularidade de baterias.

Art. 5º São instrumentos da PNCBV:

I – a circularidade das baterias;

II – a extração sustentável de resíduos minerais;

III – a recuperação de matérias-primas secundárias;

IV – a rastreabilidade;

V – sistemas de logística reversa e de Responsabilidade Estendida do Produtor (EPR), abrangendo as diferentes aplicações de baterias reguladas por esta Lei;

VI – mecanismos de fomento econômico-financeiro, incluindo crédito, compras públicas circulares e outros instrumentos compatíveis com a legislação vigente e a disponibilidade orçamentária e financeira;

VII – plataforma nacional de monitoramento e indicadores (passaporte de bateria e painel de metas), para acompanhar fluxos de materiais e medir resultados das estratégias de circularidade.

Art. 6º A extração sustentável de resíduos minerais deve contribuir para a segurança mineral, o desenvolvimento local e tecnológico, a monetização de produtos pós-consumo e a agregação de valor, com vistas a promover a transição para uma economia circular de baixo carbono.

§ 1º Os fabricantes de baterias devem:

I – atender as melhores práticas de *compliance* em relação aos materiais empregados na fabricação das baterias; e

II – garantir a eficiência e a segurança em todo o ciclo de vida, remanufatura, reúso e extração sustentável de resíduos minerais.

§ 2º O regulamento:

I – definirá os padrões de sustentabilidade das baterias e as metas de recuperação de valor dos materiais incorporados às baterias; e

II – promoverá a participação das cooperativas locais ou regionais nas atividades de extração sustentável de resíduos minerais.

Art. 7º Ato do Poder Executivo poderá estabelecer a rastreabilidade da bateria, sendo obrigação compartilhada do fabricante e dos usuários, por meio do passaporte de bateria e de outros instrumentos certificáveis, definidos por regulamento, de forma que a origem e as informações operacionais relevantes, entre as quais os ciclos de carga da bateria, sejam acessíveis aos usuários e aos envolvidos na remanufatura, reúso e recuperação de valor da bateria.

§ 1º As certificações de que trata o *caput* deste artigo serão concedidas por empresas acreditadoras autorizadas pelo poder público, considerando padrões mínimos de segurança e rastreabilidade, fixados em regulamento.

§ 2º A rastreabilidade de que trata o *caput* deste artigo assegurará a fiscalização do cumprimento do art. 33, inciso II, da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010.

§ 3º As informações fornecidas pelo fabricante devem ser suficientes para cientificar o consumidor sobre as características técnicas da bateria, os materiais nela contidos e demais informações pertinentes fixadas em regulamento, garantindo a observância do art. 30 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.

Art. 8º O Poder Executivo poderá implementar a logística reversa de baterias de veículos eletrificados e híbridos, de responsabilidade dos fabricantes, importadores, montadoras, distribuidores, comerciantes e proprietários de veículos elétricos e suas baterias, de forma independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo de resíduos sólidos.

§ 1º A implementação e a operacionalização dos sistemas de logística reversa de baterias de veículos eletrificados e híbridos serão estabelecidas por meio de acordo setorial, termo de compromisso ou regulamento específico, observadas as disposições da Política Nacional de Resíduos Sólidos e da legislação ambiental aplicável.

§ 2º O acordo setorial, termo de compromisso ou regulamento de que trata o § 1º definirá as responsabilidades dos agentes envolvidos, bem como as metas, procedimentos,

mecanismos de monitoramento e demais requisitos necessários para a coleta, transporte, reutilização, reciclagem, tratamento e destinação final ambientalmente adequada das baterias.

§ 3º O Plano de Logística Reversa de Baterias (PLRB) será objeto de análise pelo órgão ambiental competente, que poderá manifestar-se pela aprovação, no prazo de 60 (sessenta) dias, ou solicitar adequações a serem apresentadas na forma de um novo PLRB, reiniciando-se trâmite e prazos definidos neste dispositivo.

§ 4º A vigência de um Plano de Logística Reversa de Baterias (PLRB) aprovado por órgão ambiental competente é condição para a obtenção ou renovação de licenças ambientais para fabricação, importação, montagem e comercialização de veículos elétricos e suas baterias.

Art. 9º Sem prejuízo das definições desta Lei, o seu regulamento estabelecerá padrões mínimos e metas graduais de logística reversa e de circularidade, incluindo conteúdo reciclado, durabilidade, *design* para desmonte e outros critérios de sustentabilidade, para orientar a cadeia produtiva, em conformidade com normas e padrões internacionais e considerando as especificidades regionais.

§ 1º As metas serão progressivas e revistas periodicamente, de modo a incentivar a inovação tecnológica, reduzir impactos ambientais e assegurar a competitividade da indústria nacional.

§ 2º O regulamento desta Lei poderá prever prazos diferenciados de implementação dos instrumentos de circularidade, considerados o porte das empresas, o estágio tecnológico e as especificidades setoriais, de forma a reduzir custos de adequação, mitigar riscos de barreiras a novos entrantes e assegurar condições equânimes de competição.

Art. 10. É criado, no âmbito do Poder Executivo, o Comitê Gestor da Política Nacional de Circularidade das Baterias, com a participação da União, Estados, Municípios, órgãos reguladores e representantes do setor produtivo, destinado a coordenar a implementação da política, harmonizar normas e procedimentos interfederativos e promover a articulação entre os diversos atores envolvidos.

Parágrafo único. Regulamento disporá sobre a composição, organização e funcionamento do Comitê Gestor e contará com a participação do órgão federativo que represente as políticas de meio ambiente e mudança do clima.

Art. 11. Aplicam-se às baterias as disposições da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, quando não conflitarem com o disposto nesta Lei.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.