



CONGRESSO NACIONAL  
EMPV 1.205/2023

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023**  
**(à MPV 1205/2023)**

Art. 1º A Medida Provisória nº 1.205, de 31 de dezembro de 2023, passa a vigorar acrescido do seguinte artigo:

“Art. O art. 33 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, passa a vigorar acrescido dos §§ 9º e 10º:

“Art. 33.....

.....

§ 9º A logística reversa de baterias de veículos elétricos e híbridos priorizará sistemas de reciclagem dos materiais componentes, para seu reaproveitamento como insumo na fabricação de novas baterias.

§ 10º Será de responsabilidade da montadora ou da comercializadora de veículos elétricos o recolhimento das baterias ao fim da vida útil, buscando destinar corretamente esses itens para reciclagem.” (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

Vem em boa hora a Medida Provisória nº 1.205, de 31 de dezembro de 2023, que institui o Programa MOVER, segunda fase do Programa Rota 2030.

O uso de veículos elétricos é cada vez maior. Em 2020, havia em torno de 10 milhões de carros elétricos no mundo, um número aparentemente pequeno, contudo representando um crescimento de 43% em relação ao ano anterior. Previsões apontam um crescimento anual em torno de 30% do mercado de carros elétricos, com o aumento da competitividade nos preços em relação a carros movidos a combustão, inclusive a partir de incentivos fiscais em diversas



nações, sobretudo devido à menor poluição atmosférica da tecnologia elétrica, no ciclo do poço à roda. Além dos carros, observa-se tendência crescente de uso de bicicletas, motocicletas e ônibus elétricos.

No Brasil, ainda que o carro elétrico seja um veículo em geral muito caro, o custo de consumo por quilômetro quadrado é aproximadamente seis vezes menor em comparação ao carro movido a combustível fóssil ou etanol, o que indica sua atratividade econômica para os usuários de automóveis. Com a tendência futura de popularização e diminuição dos preços desse tipo de veículo, precisaremos encontrar solução adequada para um de seus maiores problemas: a destinação das baterias após o final da sua vida útil, que é de aproximadamente 8 a 10 anos.

Assim, embora os veículos elétricos não emitam dióxido de carbono pelo escapamento, é preocupante o nível de emissões quando se analisa o ciclo de vida completo chamado de “berço ao túmulo”. Tanto na produção da bateria quanto no seu descarte, há uma enorme pegada de emissões.

As baterias são compostas de uma variedade de matérias-primas metálicas e de terras raras. Por exemplo, uma bateria de 400 quilos, com capacidade de 50 kWh (cinquenta quilowatts por hora), que confere uma autonomia aproximada de 360 Km, tem na maior parte de sua composição alumínio, aço e plástico, além de: 100 kg de grafite, 32 kg de níquel, 11 kg de cobalto, 10 kg de manganês e 6 kg de lítio.

Especialistas apontam que, a longo prazo, a reciclagem de baterias poderá recuperar até 95% das matérias-primas para fabricação, como lítio e cobalto. Até 2030, em torno de 10% dos insumos para fabricação podem vir da reciclagem, que pode inclusive gerar insumos para fabricar outros tipos de baterias para, por exemplo, celulares e equipamentos hospitalares.

A recuperação dessa matéria-prima, objetivo desta emenda, é fundamental para viabilizar a tecnologia do veículo elétrico, garantindo-se a destinação ambiental adequada dos rejeitos, após o aproveitamento por meio da logística reversa prevista no art. 33 da Lei nº 12.305, de 2010.



É preciso deixar claro o papel da montadora ou comercializadora no caso dos importados de ser a responsável pelo recolhimento dessas baterias ao fim da vida e com isso destinar corretamente para reciclagem.

Sendo isso o que se propõe, conto com a colaboração dos nobres pares no acatamento desta emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

**Deputado Chiquinho Brazão**  
**(UNIÃO - RJ)**  
**Deputado Federal**

