

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

(Do Sr. PASTOR GIL e Outros)

Dispõe sobre a responsabilidade civil, administrativa e penal decorrente de defeitos em veículos elétricos comercializados no território nacional, estabelece normas de segurança obrigatórias, cria dever de indenização integral às vítimas e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I**DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Esta Lei estabelece normas de segurança e responsabilidade aplicáveis aos fabricantes, importadores, montadoras, distribuidores, comerciantes e prestadores de serviço, na forma da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, responsáveis pela produção, comercialização e manutenção de veículos elétricos oferecidos aos consumidores do País.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I – veículo elétrico: todo automóvel, motocicleta, ônibus, caminhão, bicicleta motorizada, patinete, equipamento de mobilidade ou qualquer meio de transporte dotado de bateria elétrica recarregável como fonte principal ou auxiliar de propulsão;

II – defeito em veículo elétrico: aquele que, nos termos do art. 12 da Lei nº 8.078, de 1990, compromete a segurança legitimamente esperada, incluídos os riscos típicos associados ao sistema de propulsão elétrica e ao armazenamento de energia, como incêndio, explosão, combustão espontânea, vazamento, choque elétrico ou perda de controle.



III – cadeia de responsabilidade: conjunto de pessoas físicas ou jurídicas referidas no art. 1º desta Lei.

CAPÍTULO II

DA RESPONSABILIDADE OBJETIVA

Art. 3º As pessoas jurídicas referidas no art. 1º desta Lei responderão objetiva e solidariamente pelos danos decorrentes de defeitos em veículos elétricos e seus componentes.

§ 1º A responsabilidade alcança, mas não se limita a:

I – baterias;

II – sistemas de carregamento;

III – softwares de gerenciamento elétrico;

IV – sistemas autônomos;

V – inversores;

VI – componentes eletrônicos;

VII – peças de reposição originais ou homologadas.

§ 2º A responsabilidade pelos vícios e defeitos do produto observa o disposto na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, não sendo afastada pelo término da garantia contratual, especialmente nas hipóteses de vício oculto, cujo prazo decadencial se inicia no momento em que evidenciado o defeito, nos termos do art. 26, § 3º, daquela Lei.

Art. 4º O consumidor e as demais vítimas de acidente de consumo decorrente de defeitos em veículo elétrico têm direito à reparação integral dos danos patrimoniais e extrapatrimoniais, incluídos danos morais e estéticos, na forma da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.

Parágrafo único. A responsabilização na esfera ambiental, quando houver, observará a legislação específica, em especial a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, sem prejuízo das sanções administrativas e penais cabíveis.



Art. 5º Nos casos de morte, invalidez permanente ou queimaduras graves decorrentes de defeitos em veículos elétricos, a indenização devida ao seu usuário não poderá ser inferior a:

I – R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) por vítima fatal;

II – R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais) nos casos de invalidez permanente;

III – R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais) para vítimas com queimaduras graves ou sequelas permanentes;

§ 1º Os valores previstos neste artigo poderão ser ampliados judicialmente, a partir de análise do caso concreto.

§ 2º A reparação prevista neste artigo não exclui outras sanções e responsabilidades de natureza administrativa, ambiental ou penal.

CAPÍTULO III

DA PREVENÇÃO DE DEFEITOS

Art. 6º As pessoas jurídicas referidas no art. 1º deverão comprovar certificação nacional de segurança térmica e elétrica emitida por órgão competente antes da comercialização de veículo elétrico no Brasil.

Art. 7º É obrigatória a instalação de sistemas automáticos de prevenção e contenção de incêndios em baterias de alta voltagem.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÃO FINAL

Art. 8º Esta lei entra em vigor cento e oitenta dias após sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A eletromobilidade deixou de ser uma promessa para se consolidar como realidade no mercado brasileiro. Segundo a Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE), o país encerrou 2025 com 223.912 veículos eletrificados emplacados, novo recorde da série histórica da entidade



e crescimento de 26% em relação a 2024. A frota acumulada de eletrificados aproxima-se de 650 mil unidades, e projeções de mercado apontam para a ultrapassagem de 1 milhão de veículos em circulação nos próximos anos. Esse avanço, altamente positivo do ponto de vista ambiental e energético, traz consigo o dever do legislador de assegurar que a expansão ocorra com a devida proteção à vida, à integridade física e ao patrimônio dos consumidores.

O cerne da preocupação reside nas baterias de íon-lítio que equipam tais veículos. É fato técnico reconhecido que essas baterias podem, em situações de curto-circuito, sobrecarga, dano mecânico, defeito de fabricação ou envelhecimento das células, sofrer o fenômeno conhecido como fuga térmica, uma reação em cadeia autoacelerada em que o calor gerado internamente provoca aumento exponencial da temperatura, liberação de gases inflamáveis e tóxicos e incêndios de difícil controle, com risco de reignição horas ou mesmo dias após a aparente extinção das chamas. O combate a esse tipo de incêndio é mais complexo do que o de veículos a combustão, exigindo grandes volumes de água para resfriamento ou técnicas específicas de contenção, o que aumenta o risco às vítimas, a terceiros e ao patrimônio circundante.

A despeito da relevância desses riscos, o ordenamento jurídico brasileiro ainda carece de disciplina específica voltada à segurança térmica e elétrica dos veículos eletrificados. As normas técnicas hoje disponíveis concentram-se sobretudo na infraestrutura de recarga, restando uma lacuna quanto a requisitos obrigatórios de segurança do próprio veículo e de seus componentes de alta tensão. A presente proposição busca preencher essa lacuna, sem criar microssistema concorrente ao da defesa do consumidor, ao ancorar expressamente a responsabilidade civil dos fornecedores nos institutos já consolidados da Lei nº 8.078, de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), em especial na responsabilidade objetiva pelo fato do produto e na garantia de reparação integral das vítimas de acidente de consumo.

O projeto reúne, assim, três eixos complementares: a afirmação da responsabilidade objetiva e solidária de toda a cadeia de fornecimento pelos danos decorrentes de defeitos; a garantia de reparação integral, patrimonial e extrapatrimonial, às vítimas; e a imposição de deveres



preventivos. A lógica que orienta a proposta é a de que a prevenção, aliada à certeza da reparação, constitui incentivo adequado para que fabricantes, importadores e demais integrantes da cadeia adotem os mais elevados padrões de segurança.

Diante da acelerada expansão da frota eletrificada no Brasil e da natureza dos riscos envolvidos, entendemos que a matéria reclama tratamento legislativo célere e responsável. Por essas razões, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala da Comissão/Sala das Sessões, em de de 2026.

Deputado Federal PASTOR GIL PL/MA

