

CARTA FECOMÉRCIO/MT Nº 34/2026 - RENALEGIS. Cuiabá/MT, 04 de maio de 2026.

**Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora**  
Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso - ALMT  
NESTA

**Assunto:** Encaminhamento da Nota Técnica nº. **33/2026** que dispõe de manifestação **DIVERGENTE** desta Entidade ao Projeto de Lei nº. **786/2024** de autoria do Deputado Wilson Santos.

Excelentíssimos Senhores,

Ao tempo em que cumprimentamo-os pelos relevantes trabalhos realizados a frente dessa respeitável **Secretaria**, servimo-nos da presente para encaminhar a Vossas Senhorias a **Nota Técnica de nº. 33/2026** (doc. anexo), desta Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de Mato Grosso – FECOMÉRCIO-MT, com manifestação **DIVERGENTE** ao **Projeto de Lei nº. 786/2024**, de autoria do Deputado Wilson Santos, cuja ementa “**Dispõe sobre a necessidade de pontos de recarga para veículos elétricos e híbridos, em estacionamentos privados de uso coletivo, e em estacionamentos e vias públicas no âmbito do Estado de Mato Grosso.**”

Sem mais para o momento, elevamos nossos votos de estima e consideração.

Atenciosamente,

  
**JOSÉ WENCESLAU DE SOUZA JÚNIOR**

**Presidente do Sistema Fecomércio | SESC | SENAC | IPF - MT**

**Dispõe sobre a necessidade de pontos de recarga para veículos elétricos e híbridos, em estacionamentos privados de uso coletivo, e em estacionamentos e vias públicas no âmbito do Estado de Mato Grosso.**

**Objetivo da Proposição:**

De autoria do Deputado Wilson Santos, o presente projeto tem por objetivo dispor acerca da necessidade de pontos de recarga para veículos elétricos e híbridos em estacionamentos privados de uso coletivo, e em estacionamentos e vias públicas no âmbito do Estado de Mato Grosso.

**Posição da FECOMÉRCIO/MT: DIVERGENTE**

A proposição objetiva fomentar a mobilidade elétrica mediante imposição de obrigatoriedade de instalação de estações de recarga em estacionamentos públicos, vias públicas e, especialmente, em estacionamentos privados de uso coletivo, determinando, em seu art. 2º, a reserva de 10% das vagas para veículos elétricos e híbridos, acompanhadas da correspondente infraestrutura de recarga.

Embora louvável o mérito ambiental e o incentivo à transição energética, a presente proposição não merece prosperar, especialmente quanto ao conteúdo do art. 2º, pelos fundamentos a seguir expostos.

A principal divergência está disposta na imposição prevista no art. 2º do projeto, ao obrigar proprietários de estacionamentos privados de uso coletivo a instalar infraestrutura específica de recarga elétrica em percentual mínimo de vagas. Tal medida, embora revestida de interesse

público, suscita questionamentos quanto à compatibilidade com princípios constitucionais que regem a ordem econômica.

A Constituição Federal, em seu art. 170, estabelece que a ordem econômica é fundada na valorização do trabalho humano e na **livre iniciativa**, observados, dentre outros, os princípios da livre concorrência e da propriedade privada.

A imposição legislativa de custos estruturais, energia, e dentre outros custos referente a instalações dos equipamentos ao setor privado, sem qualquer mecanismo de compensação, transição ou incentivo correspondente, pode configurar ingerência estatal desproporcional sobre atividade econômica privada, interferindo indevidamente na liberdade empresarial e criando obrigação que extrapola o poder regulatório razoável do Estado.

Ainda que a atuação estatal possa induzir comportamentos econômicos alinhados ao interesse público, tal intervenção deve ocorrer sob critérios de proporcionalidade, razoabilidade e mínima restrição à atividade privada.

No caso em tela, a obrigação indistinta alcança desde grandes centros comerciais até pequenos estacionamento e microempreendedores, ignorando assimetrias econômicas e operacionais entre agentes privados.

Sob esse aspecto, a medida pode acabar produzindo efeito contrário ao pretendido, criando barreiras regulatórias para pequenos operadores do setor e afetando a livre concorrência ao favorecer empreendimentos de maior capacidade econômica em detrimento dos pequenos negócios.

Outro ponto sensível da proposição refere-se ao impacto financeiro potencialmente excessivo sobre micro e pequenos empreendedores. A implantação de estações de recarga elétrica demanda investimentos em:

1. Adequações elétricas e estruturais;
2. Aquisição e instalações dos carregadores;
3. Obras civis e adaptação predial;
4. Reforço de carga e eventual adequações;
5. Custos de manutenção e operação.

Para grandes empreendimentos tais custos podem ser absorvidos como investimento estratégico. Entretanto, para micro e pequenos empresários do ramo de estacionamento, a medida pode representar ônus desproporcional e até risco de inviabilidade econômica.

Cabe lembrar que o tratamento favorecido às micro e pequenas empresas constitui diretriz constitucional (arts. 170, IX, e 179 da Constituição Federal), impondo cautela ao legislador para não criar encargos regulatórios que, ainda que bem-intencionados, acabem por penalizar justamente os agentes econômicos de menor capacidade contributiva. Sob essa ótica, a proposição, em seu formato atual, pode produzir externalidades negativas, com aumento de custos operacionais, repasse aos consumidores, fechamento de pequenos estabelecimentos ou concentração de mercado.

O estímulo à mobilidade elétrica é objetivo legítimo e desejável. Todavia, políticas públicas de indução econômica tendem a apresentar maior eficiência do que medidas meramente impositivas. Em vez de obrigar o setor privado, mostra-se mais adequado adotar modelo de adesão voluntária fomentado pelo Estado por instrumentos de incentivo, tais como:

1. incentivos fiscais previstos na legislação tributária estadual;
2. programas de créditos ou benefícios para adaptação da infraestrutura;
3. concessão de certificação ou selo de sustentabilidade para empreendimentos aderentes;
4. políticas de reconhecimento e premiação para estabelecimentos parceiros da mobilidade elétrica.

Desta forma, preserva a livre iniciativa, reduz impactos econômicos e estimula adesão progressiva do mercado por mecanismos positivos de incentivo.

Diante das ressalvas apontadas, sugere-se a **supressão do caráter obrigatório** previsto no art. 2º, substituindo-se a imposição aos estacionamentos privados por faculdade de adesão voluntária. Sugere-se, nesse sentido, a substituição da redação do art. 2º para prever que:

“Os estacionamentos privados de uso coletivo **poderão** disponibilizar estações de recarga para veículos elétricos e híbridos, observadas condições de viabilidade técnica e econômica, podendo o Estado instituir incentivos fiscais, certificações ou outras políticas de fomento para estimular a adesão voluntária.”

Ainda, recomenda-se que o Estado premie os estabelecimentos aderentes facultativamente, mediante incentivos fiscais previstos em lei, benefícios regulatórios cabíveis, concessão de selo de reconhecimento ambiental ou sustentabilidade. Tal solução concilia incentivo à mobilidade elétrica com preservação da ordem econômica constitucional e proteção dos microempreendedores.

**Conclusão:**

Por todo o exposto, a Fecomércio/MT manifesta-se **DIVERGENTE** ao PL 786/2024, especialmente quanto ao art. 2º, por potenciais vícios de intervenção desproporcional na livre iniciativa, possíveis impactos econômicos sobre micro e pequenos empreendedores e riscos concorrenciais decorrentes da imposição obrigatória ao setor privado.

**JOSÉ WENCESLAU DE SOUZA JÚNIOR**

**Presidente do Sistema Fecomércio | SESC | SENAC | IPF – MT**

**YASMINI TAVEIRA ABREU GRETER**

**Assessora Legislativa da Fecomércio Mato Grosso**