

Carregadores de veículos em condomínios e a nova lei de SP

Thyago Garcia

I. Introdução

1.A mobilidade elétrica não é mais uma projeção para o futuro — é uma realidade concreta que já impacta o cotidiano dos condomínios. O crescimento acelerado da frota de veículos elétricos e híbridos no Brasil, especialmente no Estado de São Paulo, trouxe para dentro das garagens residenciais e comerciais uma nova demanda: a instalação de pontos de recarga.

2.Diante dessa transformação, foi publicada neste mês de fevereiro de 2026 a Lei Estadual nº 18.403, sancionada em 18 de fevereiro de 2026, passando a regulamentar expressamente o direito à instalação de estações de recarga em condomínios no Estado de São Paulo. Trata-se de legislação recém-editada, já em vigor, e que inaugura um novo cenário jurídico para síndicos, administradoras e condôminos.

3.A nova lei estabelece balizas claras para um tema que, até então, era marcado por incertezas, interpretações divergentes e frequentes conflitos internos. Seu propósito é equilibrar dois interesses igualmente relevantes: de um lado, o direito individual do condômino de adaptar sua unidade às novas tecnologias e à transição energética; de outro, a necessidade de preservar a segurança estrutural, elétrica e contra incêndio do edifício como um todo.

4.Por ser uma norma recente, sua aplicação prática ainda começará a ser consolidada, inclusive por meio de regulamentações complementares e futuras decisões judiciais. Por isso, é fundamental compreender com precisão o que efetivamente mudou, como era o cenário anterior e quais cuidados devem ser adotados a partir de agora.

5.Este material foi elaborado com o objetivo de esclarecer, de forma acessível, técnica e detalhada, os impactos da Lei nº 18.403/2026 na vida condominial, tanto para síndicos quanto para condôminos, oferecendo segurança jurídica e orientação prática diante dessa nova realidade.

II. A LITERALIDADE DA LEI Nº 18.403/2026

6.A seguir, reproduz-se a literalidade dos principais dispositivos da Lei nº 18.403, de 18 de fevereiro de 2026, publicada no Estado de São Paulo:

Artigo 1º – É assegurado ao condômino o direito de instalar, às suas expensas, estação de recarga individual para veículo elétrico em sua vaga de garagem privativa, em edificações residenciais ou comerciais localizadas no Estado, desde que respeitadas as normas técnicas e de segurança vigentes.

§ 1º – A instalação referida no “caput” observará os seguintes requisitos:

I – compatibilidade com a carga elétrica da unidade autônoma;

II – conformidade com as normas da distribuidora local de energia elétrica e da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT);

III – instalação por profissional habilitado, com emissão de Anotação ou Registro de Responsabilidade Técnica (ART ou RRT);

IV – comunicação formal prévia à administração do condomínio.

§ 2º – A convenção condominial poderá dispor sobre a forma de comunicação, os padrões técnicos e a responsabilização por danos ou consumo, não podendo, contudo, proibir a instalação da estação de recarga sem justificativa técnica ou de segurança devidamente fundamentada e documentada.

§ 3º – No caso de recusa imotivada ou discriminatória por parte do condomínio, o condômino poderá apresentar representação junto aos órgãos públicos competentes.

Artigo 2º – Os empreendimentos imobiliários que tiverem seus projetos aprovados após a entrada em vigor desta lei deverão prever, em seus sistemas elétricos, capacidade mínima de suporte à instalação futura de estações de recarga para veículos elétricos por seus condôminos ou usuários.

Parágrafo único – A regulamentação técnica desta obrigação será definida por ato do Poder Executivo, após a publicação desta lei.

Artigo 4º – Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

III. Como era a situação antes da nova lei

7. Antes da publicação da Lei nº 18.403/2026, o Estado de São Paulo não possuía uma norma específica assegurando expressamente ao condômino o direito de instalar estação de recarga para veículo elétrico em sua vaga. O tema era tratado de forma indireta, com base nas regras gerais do Código Civil (especialmente os deveres de não comprometer a segurança e a estrutura da edificação), na convenção condominial, no regimento interno e nas normas técnicas aplicáveis às instalações elétricas.

8. Além disso, havia um componente relevante de natureza administrativa: as normas e portarias do Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo, especialmente aquelas relacionadas ao Regulamento de Segurança contra Incêndio e às Instruções Técnicas (ITs) sobre instalações elétricas e medidas de prevenção. Embora tais normas não tratassem originalmente de forma detalhada da recarga de veículos elétricos — até porque o tema é relativamente recente — elas impunham exigências quanto à segurança das instalações elétricas, proteção contra sobrecargas, dispositivos de desligamento e adequação às normas da ABNT.

9. Na prática, muitos síndicos e assembleias, diante da ausência de regra legal clara e da preocupação com responsabilidade civil em caso de incêndio ou sinistro, adotavam postura conservadora. Alguns condomínios autorizavam a instalação mediante apresentação de laudo técnico e ART de engenheiro eletricista. Outros exigiam aprovação em assembleia, entendendo que qualquer intervenção elétrica afetaria área comum. Havia ainda aqueles que simplesmente proibiam qualquer instalação, invocando risco estrutural, aumento de carga elétrica ou possíveis implicações junto ao Corpo de Bombeiros.

10. Esse cenário era agravado pelo fato de que, até recentemente, as regulamentações técnicas dos Bombeiros não traziam diretrizes específicas e consolidadas para sistemas de recarga em garagens residenciais. A ausência de parâmetros claros gerava receio quanto à emissão ou renovação do Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB), especialmente em prédios mais antigos.

11. Como não existia regra expressa assegurando o direito do condômino, as decisões variavam amplamente de condomínio para condomínio. O mesmo pedido poderia ser autorizado em um edifício e negado em outro, ainda que as condições técnicas fossem semelhantes. O resultado era insegurança jurídica, aumento de conflitos internos, notificações extrajudiciais e, em muitos casos, judicialização da matéria.

12. A Lei nº 18.403/2026 surge justamente nesse contexto, com o propósito de estabelecer balizas claras: reconhecer o direito do condômino, mas condicioná-lo ao cumprimento de normas técnicas e de segurança, inclusive aquelas vinculadas à regulamentação do Corpo de Bombeiros e às normas da ABNT. Assim, a nova legislação busca substituir um cenário de incerteza por um modelo de maior previsibilidade e equilíbrio entre direito individual e segurança coletiva.

IV. O que a nova lei passou a garantir 3. A Lei nº 18.403/2026 assegura ao condômino, no Estado de São Paulo, o direito de instalar, às suas próprias expensas, estação de recarga individual para veículo elétrico em sua vaga de garagem privativa, desde que respeitadas as normas técnicas e de segurança vigentes.

14. Essa é a principal mudança trazida pela nova legislação: o direito agora está expressamente previsto em lei estadual. Não se trata mais de mera interpretação doutrinária ou construção jurisprudencial. O condômino passou a ter respaldo legal claro para pleitear a instalação do seu ponto de recarga.

15. A norma, inclusive, não se limita a automóveis elétricos. Ao mencionar “veículo elétrico”, abre espaço para abranger motocicletas elétricas, bicicletas elétricas (e-bikes), patinetes e equipamentos similares, desde que se trate de estação de recarga individual instalada na vaga privativa e respeitados os requisitos técnicos.

16. Isso significa que o condomínio não pode mais proibir genericamente a instalação apenas por decisão política da assembleia ou por cláusula convencional ampla que vede qualquer adaptação elétrica. Proibições automáticas e abstratas deixam de encontrar respaldo jurídico.

17. Entretanto, é essencial destacar que o direito não é absoluto. Ele está condicionado ao cumprimento rigoroso de exigências técnicas. A instalação deve ser compatível com a carga elétrica da unidade autônoma, observar as normas da concessionária e da ABNT, ser executada por profissional habilitado com ART ou RRT e ser previamente comunicada à administração.

18. Além disso, no caso específico de bicicletas elétricas, patinetes e equipamentos com baterias removíveis, surge uma questão prática que merece atenção redobrada: muitas dessas baterias podem ser transportadas para dentro das unidades e carregadas em tomadas comuns. Embora a lei trate da estação de recarga instalada na vaga, o uso de baterias removíveis em áreas internas do prédio pode gerar riscos adicionais,

especialmente se houver carregamento improvisado, uso de extensões ou equipamentos não certificados.

19. Há ainda preocupação relevante quanto ao transporte dessas baterias em elevadores. Baterias de lítio, quando danificadas, mal acondicionadas ou submetidas a carregamento inadequado, podem apresentar risco de superaquecimento e incêndio. Em caso de incidente dentro de elevador, o risco se agrava pela dificuldade de evacuação e confinamento do espaço.

20. Portanto, embora a lei assegure o direito à instalação da estação de recarga na vaga privativa, é prudente que condomínios regulamentem internamente o transporte e o carregamento de baterias removíveis, sempre com base em normas técnicas e orientações de segurança. A intenção da lei não é flexibilizar a segurança, mas sim permitir a adaptação tecnológica com responsabilidade.

21. Em síntese, a nova legislação garante o direito, limita o veto arbitrário e promove maior previsibilidade. Porém, mantém como condição indispensável o respeito às normas técnicas e à segurança coletiva do edifício.

V. A diferença entre vaga privativa e garagem coletiva

22. Um dos pontos mais relevantes — e que mais geram dúvidas na prática — é que a Lei nº 18.403/2026 se refere expressamente à vaga de garagem privativa. Essa expressão não é acidental. Ela delimita o alcance do direito assegurado.

23. Vaga privativa é aquela vinculada à unidade autônoma, de uso exclusivo do condômino. Pode constar na matrícula do imóvel como parte integrante da unidade ou estar prevista na convenção como vaga determinada e exclusiva. Em termos jurídicos, trata-se de área que não é de uso comum, ainda que fisicamente localizada na garagem do edifício.

24. Nessas hipóteses, aplica-se diretamente o direito assegurado pela lei. O condômino pode instalar estação de recarga individual em sua vaga, às suas expensas, desde que cumpra os requisitos técnicos previstos na norma. O condomínio não pode impedir genericamente, salvo se houver justificativa técnica e de segurança devidamente fundamentada e documentada.

25. Contudo, o cenário é diferente quando se trata de garagem coletiva.

26. Em muitos condomínios — especialmente os mais antigos — o estacionamento é composto por vagas rotativas, áreas comuns não individualizadas ou espaços compartilhados sem vinculação exclusiva a determinada unidade. Há também empreendimentos em que as vagas são sorteadas periodicamente ou organizadas por sistema de rodízio.

27. Nessas situações, não se pode aplicar automaticamente a Lei nº 18.403/2026 como se houvesse direito individual imediato à instalação.

28. A lei não tratou expressamente das garagens coletivas ou áreas comuns. Assim, permanecem aplicáveis as regras gerais do Código Civil, especialmente aquelas relacionadas ao uso e à alteração de áreas comuns. Se a instalação de estação de recarga envolver intervenção em área comum — como passagem de infraestrutura, instalação de

eletrocalhas coletivas, modificação de quadro geral ou adequação estrutural da rede elétrica do prédio — poderá ser necessária deliberação em assembleia, observando-se o quórum adequado para cada tipo de intervenção.

29. Isso significa que nem toda garagem está automaticamente abrangida pelo novo direito. A análise depende da natureza jurídica da vaga e do impacto da instalação na infraestrutura comum.

30. Outro aspecto importante diz respeito aos condomínios mais antigos. Muitos edifícios construídos há décadas não foram projetados para suportar múltiplos pontos de recarga simultâneos. A capacidade elétrica instalada pode ser limitada, os quadros gerais podem não comportar expansão significativa de carga e a infraestrutura pode não estar dimensionada para essa nova realidade.

31. Por essa razão, embora a lei assegure o direito na vaga privativa, é altamente recomendável que condomínios antigos realizem planejamento técnico prévio. Isso pode incluir estudo elétrico global da edificação, avaliação da capacidade instalada, análise de necessidade de reforço de carga junto à concessionária e definição de critérios padronizados para futuras solicitações.

32. Esse planejamento não deve ser utilizado como forma de obstrução ao direito do condômino, mas sim como instrumento de organização e segurança coletiva. A ausência de planejamento pode gerar soluções improvisadas, risco de sobrecarga, conflitos entre moradores e até dificuldade futura para ampliação do sistema.

33. Em edifícios com garagem coletiva ou infraestrutura limitada, pode ser mais adequado discutir, em assembleia, a implantação de projeto estruturado de recarga, eventualmente com infraestrutura compartilhada preparada para expansão gradual.

34. Em síntese, a nova lei não transforma automaticamente toda garagem em espaço livre para instalação individual irrestrita. O direito existe para vagas privativas, mas não elimina a necessidade de análise técnica e, quando se tratar de áreas comuns, de observância das regras condominiais e legais aplicáveis. O equilíbrio entre modernização e segurança continua sendo essencial.

VI. Quais são as exigências técnicas obrigatórias

35. A Lei nº 18.403/2026 não criou um direito irrestrito à instalação de carregadores. Ao contrário, ela condicionou expressamente esse direito ao cumprimento de exigências técnicas rigorosas. O objetivo é claro: permitir a modernização tecnológica sem comprometer a segurança elétrica, estrutural e contra incêndio das edificações.

36. A norma estabelece quatro requisitos principais, mas sua interpretação exige a leitura conjunta com normas técnicas complementares, regulamentações da concessionária de energia e regras de segurança do Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo.

37. O primeiro requisito determina que a instalação deve ser compatível com a carga elétrica da unidade autônoma. Isso significa que o ponto de recarga não pode gerar sobrecarga na rede interna da unidade nem impactar indevidamente o sistema coletivo do edifício.

38. Na prática, isso envolve análise da demanda contratada junto à concessionária, verificação da capacidade do disjuntor geral da unidade, dimensionamento adequado de cabos, dispositivos de proteção e avaliação da eventual necessidade de aumento de carga.

39. A instalação de carregadores envolve potência relevante, especialmente nos casos de *wallbox* (modo 3) ou carregadores de maior capacidade. Se a unidade já opera próxima do limite contratado, a simples instalação sem adequação pode gerar risco de aquecimento, disparo constante de disjuntores e até incêndio.

40. Além disso, mesmo sendo ponto individual, o sistema pode impactar o quadro geral do prédio se a infraestrutura não estiver preparada. Em condomínios antigos, essa análise é ainda mais sensível.

41. O segundo requisito exige conformidade com as normas da concessionária local de energia e com as normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

42. Entre as principais normas aplicáveis destacam-se:

- ABNT NBR 5410 (Instalações Elétricas de Baixa Tensão), que estabelece critérios para dimensionamento de condutores, proteção contra sobrecorrente, aterramento, dispositivos diferenciais residuais (DR) e segurança geral das instalações elétricas;

- ABNT NBR 17019, que trata especificamente de instalações elétricas para sistemas de recarga de veículos elétricos;

- ABNT NBR IEC 61851-1, que regula os sistemas de recarga condutiva para veículos elétricos;

- Normas técnicas internas da concessionária de energia, que podem exigir padrão específico de ligação, medição individualizada ou adequação de carga contratada.

43. Além das normas elétricas, devem ser observadas as regulamentações de segurança contra incêndio do Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo, especialmente aquelas previstas no Regulamento de Segurança contra Incêndio e nas Instruções Técnicas (ITs) relacionadas a instalações elétricas e sistemas de energia.

44. Recentemente, o Corpo de Bombeiros passou a emitir orientações técnicas mais específicas sobre sistemas de alimentação de veículos elétricos (SAVE), reforçando a necessidade de:

- instalação fixa adequada (evitando uso de extensões e adaptadores improvisados);

- dispositivos de proteção e desligamento de emergência;

- sinalização adequada dos pontos de recarga;

- conformidade com padrões de segurança contra incêndio

45. Essas normas complementares não substituem a lei, mas são exigíveis na prática e podem fundamentar eventual exigência ou indeferimento pelo condomínio, quando houver risco técnico comprovado.

46. O terceiro requisito é a obrigatoriedade de que a instalação seja realizada por profissional habilitado, com emissão de Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou Registro de Responsabilidade Técnica (RRT).

47. Isso significa que não é permitida instalação amadora ou feita por eletricista sem registro profissional. A ART ou RRT vincula formalmente um engenheiro ou profissional legalmente habilitado à execução do serviço, assumindo responsabilidade técnica pelo projeto e pela instalação.

48. Esse ponto é fundamental para a segurança jurídica do condomínio e do próprio condômino. Em caso de falha técnica, o documento permite identificar o responsável técnico e delimitar responsabilidades.

49. A exigência também protege o síndico, que deve exigir formalmente esse documento antes de permitir a execução.

50. O quarto requisito é a comunicação formal prévia à administração do condomínio. A lei não exige pedido de autorização política, mas exige comunicação. Isso permite ao condomínio:

- verificar se os documentos técnicos foram apresentados;
- analisar eventual impacto coletivo;
- exigir adequações técnicas, se necessário;
- registrar formalmente a instalação.

51. A comunicação formal também é importante para controle interno, atualização de cadastros e eventual adequação do seguro predial.

52. Esses quatro requisitos, lidos em conjunto com as normas suplementares, demonstram que a lei não autoriza soluções improvisadas.

53. Não são admitidos:

- uso de extensões elétricas comuns para recarga contínua;
- adaptação informal de tomadas existentes;
- carregamento em circuitos não dimensionados para a potência necessária;
- ausência de proteção adequada (DR, disjuntores específicos, aterramento).

54. Também merece atenção o caso de baterias removíveis, como as de bicicletas elétricas e patinetes. Embora a lei trate da estação de recarga na vaga, muitos usuários transportam baterias para dentro das unidades para carregamento interno. Esse procedimento pode envolver riscos se feito com equipamentos inadequados ou em locais não ventilados.

55. Além disso, o transporte dessas baterias em elevadores exige cautela, pois eventuais falhas podem gerar risco em ambiente confinado.

VII. O condomínio ainda pode recusar a instalação

56. Uma das dúvidas mais frequentes após a publicação da Lei nº 18.403/2026 é se o condomínio perdeu completamente o poder de impedir a instalação de carregadores. A resposta é não. O condomínio ainda pode recusar a instalação, mas agora dentro de limites mais claros e objetivos.

57.A lei foi expressa ao afirmar que a convenção condominial pode disciplinar a forma de comunicação, estabelecer padrões técnicos e definir regras de responsabilização por danos ou consumo de energia. Entretanto, também deixou claro que o condomínio não pode proibir a instalação sem justificativa técnica ou de segurança devidamente fundamentada e documentada.

58.Issso representa uma mudança relevante. Antes da lei, era comum que assembleias simplesmente deliberassem pela proibição genérica da instalação de carregadores, muitas vezes com base apenas em receio ou cautela excessiva. A partir da vigência da norma, esse tipo de vedação abstrata tende a ser considerada incompatível com o novo regime jurídico.

59.A recusa, para ser legítima, precisa ser técnica, concreta e formal. Não basta alegar risco de incêndio de forma genérica ou afirmar que o prédio é antigo. É necessário demonstrar, por meio de parecer técnico idôneo, que a instalação específica solicitada apresenta incompatibilidade elétrica, risco estrutural, descumprimento de norma técnica aplicável ou violação de exigências do Corpo de Bombeiros ou da concessionária de energia.

60.Por exemplo, pode haver recusa válida se o laudo técnico indicar que a carga elétrica contratada da unidade é insuficiente e que a ampliação exigiria reforço estrutural significativo na rede do prédio. Também pode ser justificável a negativa se a instalação depender de intervenção relevante em área comum que não tenha sido aprovada nos termos do Código Civil, ou se o projeto apresentado não atender às normas da ABNT, como a NBR 5410 ou a NBR 17019.

61.Da mesma forma, se a instalação proposta contrariar regulamentações de segurança contra incêndio ou comprometer a renovação do Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB), o condomínio pode e deve agir com cautela, exigindo adequações técnicas antes de permitir a execução.

62.O que a lei pretende evitar é o veto político ou discriminatório. A negativa não pode ser baseada apenas na vontade da maioria, em resistência à inovação tecnológica ou em cláusula convencional genérica que proíba “alterações na garagem”. É necessário haver fundamentação técnica documentada.

63.Essa fundamentação deve ser formalizada por escrito, preferencialmente acompanhada de laudo ou parecer técnico elaborado por profissional habilitado. A simples manifestação verbal ou informal do síndico não atende ao padrão exigido pela lei.

64.É importante destacar que a recusa fundamentada não significa proibição definitiva. Muitas vezes, o parecer técnico pode indicar necessidade de adequações, como redimensionamento do projeto, reforço de proteção elétrica ou instalação de dispositivos adicionais de segurança. Nesses casos, o condomínio pode condicionar a autorização ao cumprimento dessas exigências.

65.Por outro lado, caso a recusa seja imotivada, desproporcional ou discriminatória, o condômino poderá buscar os órgãos públicos competentes ou recorrer ao Poder Judiciário para assegurar seu direito. A lei menciona expressamente a possibilidade de representação, embora não detalhe o procedimento ou a sanção aplicável. Na prática, é

provável que conflitos dessa natureza sejam resolvidos judicialmente, com base na análise da prova técnica produzida por ambas as partes.

66. Esse novo cenário exige maior responsabilidade tanto do condômino quanto da administração do condomínio. O morador interessado deve apresentar documentação técnica completa e adequada. O condomínio, por sua vez, deve analisar o pedido de forma técnica, imparcial e fundamentada.

67. Em síntese, o condomínio ainda pode recusar a instalação, mas não pode fazê-lo de maneira genérica ou arbitrária. A decisão precisa estar apoiada em critérios técnicos objetivos e devidamente documentados. O equilíbrio entre o direito individual e a segurança coletiva é o eixo central da nova lei, e a boa-fé e a transparência na análise dos pedidos serão determinantes para evitar conflitos e judicializações desnecessárias.

VIII. Segurança elétrica e prevenção contra incêndio continuam prioritárias

68. Um ponto fundamental que não pode ser perdido de vista é que a Lei nº 18.403/2026 não flexibilizou as exigências de segurança. Ao contrário, ela condiciona expressamente o direito à instalação ao cumprimento das normas técnicas e de segurança vigentes. Isso significa que a modernização tecnológica deve caminhar lado a lado com a proteção da integridade da edificação e de seus ocupantes.

69. Quando a lei menciona “normas técnicas e de segurança”, ela não se refere apenas a regras genéricas. Está falando, concretamente, das normas da ABNT aplicáveis às instalações elétricas — como a NBR 5410, a NBR 17019 e a IEC 61851-1 —, das exigências da concessionária de energia elétrica e das regulamentações do Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo relativas à prevenção e combate a incêndio.

70. A recarga de veículos elétricos envolve potência elétrica elevada e uso contínuo de corrente por períodos prolongados. Diferentemente de um eletrodoméstico comum, o carregador pode operar por horas seguidas em carga máxima. Isso exige dimensionamento adequado de cabos, dispositivos de proteção contra sobrecorrente, proteção diferencial residual (DR), aterramento eficiente e, em alguns casos, sistemas de gerenciamento de carga.

71. Se a instalação não observar esses parâmetros, o risco não é apenas teórico. Pode haver aquecimento excessivo de condutores, falhas em disjuntores, sobrecarga do quadro geral ou até princípio de incêndio.

72. Além da segurança elétrica propriamente dita, há também a dimensão da segurança contra incêndio. O Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo, por meio de seu Regulamento de Segurança contra Incêndio e Instruções Técnicas complementares, estabelece critérios para instalações elétricas em edificações coletivas. Nos últimos anos, foram divulgadas orientações específicas relacionadas aos sistemas de alimentação de veículos elétricos, reforçando a necessidade de instalações fixas adequadas, proibição de improvisações com extensões, presença de dispositivos de desligamento de emergência e sinalização apropriada.

73. Em edifícios que dependem da renovação periódica do Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB), qualquer modificação relevante na infraestrutura elétrica pode

impactar a regularidade documental. Por isso, a instalação de estações de recarga deve ser avaliada também sob essa ótica, especialmente quando envolver áreas comuns ou quadros gerais.

74.É importante lembrar que o síndico possui dever legal de zelar pela conservação e segurança da edificação. Se houver indício técnico de que determinada instalação compromete a segurança coletiva, ele não apenas pode, mas deve agir com cautela, exigindo esclarecimentos técnicos ou adequações.

75.Da mesma forma, o condômino interessado deve compreender que o direito assegurado pela lei não o autoriza a executar projeto tecnicamente deficiente ou incompatível com a infraestrutura existente. A apresentação de projeto elétrico adequado, memorial descritivo, ART ou RRT e eventual parecer complementar, quando necessário, são medidas que fortalecem a segurança de todos.

76.Também merece atenção o uso de baterias removíveis, como as de bicicletas elétricas e patinetes. O carregamento dessas baterias dentro das unidades, em tomadas comuns e sem supervisão adequada, pode representar risco relevante, sobretudo se forem utilizados carregadores paralelos ou equipamentos não certificados. O transporte dessas baterias em elevadores, caso estejam danificadas ou superaquecidas, pode agravar o risco em ambiente confinado.

77.Portanto, ainda que a lei assegure o direito à instalação na vaga privativa, isso não elimina a necessidade de disciplina interna voltada à segurança elétrica e à prevenção de incêndio.

78.Em síntese, a segurança coletiva do edifício permanece sendo um limite legítimo e indispensável ao exercício do direito individual. A Lei nº 18.403/2026 não relativizou esse princípio; ao contrário, reafirmou que o avanço tecnológico deve ocorrer com responsabilidade técnica, observância normativa e proteção integral da edificação e de seus ocupantes.

IX. É necessária aprovação em assembleia?

79.A lei não exige expressamente aprovação assemblear para instalação na vaga privativa, desde que cumpridos os requisitos técnicos.

80.Entretanto, se a instalação demandar intervenção relevante em áreas comuns, aumento de carga do prédio ou alteração estrutural significativa, pode haver necessidade de deliberação conforme as regras do Código Civil.

81.Cada caso deve ser analisado de acordo com sua complexidade técnica.

X. O que muda para os condôminos

82.Para o condômino interessado, a principal mudança é a existência de um direito legal expressamente reconhecido.

83.No entanto, isso não significa liberdade irrestrita. É necessário:

- Contratar profissional habilitado;

- Apresentar ART ou RRT;
- Respeitar normas técnicas;
- Comunicar formalmente o condomínio;
- Assumir integralmente os custos e responsabilidades.

84.A lei não transfere custos ao condomínio nem impõe obrigação de adaptação imediata da infraestrutura existente.

XI. O que muda para o condomínio e para a gestão

85.Para o condomínio, a nova lei exige postura mais técnica e menos discricionária. Síndicos e administradoras devem:

- Criar procedimento formal de comunicação;
- Exigir documentação técnica;
- Analisar pedidos com base técnica;
- Fundamentar eventuais recusas;
- Atualizar regulamentos internos se necessário.

86.A gestão passa a demandar maior cuidado documental e respaldo técnico.

XII. Novos empreendimentos terão obrigação adicional

87.Além de tratar da realidade atual dos condomínios já existentes, a Lei nº 18.403/2026 também olha para o futuro. O artigo 2º da norma estabelece que os empreendimentos imobiliários cujos projetos forem aprovados após a entrada em vigor da lei deverão prever, em seus sistemas elétricos, capacidade mínima de suporte para a futura instalação de estações de recarga para veículos elétricos por seus condôminos ou usuários.

88.Essa previsão representa uma mudança estrutural importante. Enquanto a parte principal da lei disciplina o direito do condômino nos prédios já construídos, esse dispositivo cria uma obrigação prospectiva direcionada às construtoras, incorporadoras e responsáveis técnicos por novos empreendimentos no Estado de São Paulo.

89.Na prática, isso significa que os novos edifícios deverão ser concebidos já considerando a expansão da mobilidade elétrica. O sistema elétrico não poderá ser dimensionado apenas para as cargas tradicionais (iluminação, elevadores, bombas, áreas comuns e consumo padrão das unidades). Deverá haver previsão técnica que permita, no futuro, a instalação de estações de recarga sem que isso exija reformas estruturais complexas ou intervenções dispendiosas.

90.Essa obrigação tende a impactar diretamente o planejamento elétrico dos novos prédios, incluindo:

- dimensionamento adequado de transformadores e quadros gerais;

- previsão de eletrocalhas ou prumadas técnicas destinadas à futura passagem de cabos;
- possibilidade de ampliação da carga contratada junto à concessionária;
- adoção de sistemas de gerenciamento de carga (load management), quando necessário.

91.A intenção do legislador é evitar que os novos condomínios enfrentem, daqui a poucos anos, os mesmos problemas que muitos prédios antigos enfrentam hoje: infraestrutura subdimensionada, conflitos entre moradores e necessidade de obras estruturais posteriores.

92.Contudo, a lei também prevê que a regulamentação técnica dessa obrigação dependerá de ato do Poder Executivo. Isso significa que ainda será necessário detalhamento normativo para definir, por exemplo, qual será a “capacidade mínima” exigida, se haverá percentual obrigatório de vagas preparadas, se será exigida infraestrutura coletiva mínima ou apenas reserva de carga técnica.

93.Até que esse ato regulamentador seja editado, haverá espaço para interpretações técnicas baseadas nas normas da ABNT, nas diretrizes das concessionárias de energia e nas práticas já adotadas pelo mercado imobiliário.

94.Para as incorporadoras, a nova regra representa necessidade de atualização imediata de seus projetos padrão. Para os futuros condôminos, representa maior previsibilidade e valorização do empreendimento, já que a infraestrutura preparada para mobilidade elétrica tende a se tornar diferencial competitivo e requisito de mercado.

95.Importante observar que a lei não obriga a instalação imediata de carregadores em todas as vagas dos novos prédios, mas sim a previsão de capacidade mínima para instalação futura. Trata-se de uma obrigação de planejamento, não de execução imediata.

96.Em síntese, o legislador estadual buscou não apenas resolver conflitos atuais, mas também estruturar um ambiente condominial mais preparado para a transição energética. A mobilidade elétrica deixou de ser exceção para se tornar realidade crescente, e os novos empreendimentos no Estado de São Paulo deverão nascer já adaptados a essa nova dinâmica.

XIII. COMO DEVEM PROCEDER OS CONDOMÍNIOS COM GARAGEM COLETIVA

97.Nos condomínios que possuem garagem coletiva — isto é, vagas rotativas, áreas comuns não individualizadas ou espaços de estacionamento que não estejam vinculados exclusivamente a determinada unidade — a aplicação da Lei nº 18.403/2026 exige atenção especial.

98.Como já destacado, o direito assegurado pela lei refere-se expressamente à vaga de garagem privativa. Quando a garagem é área comum, a instalação de estações de recarga pode envolver intervenção na infraestrutura coletiva, utilização permanente de espaço comum e modificação relevante do sistema elétrico predial. Nessas hipóteses, não há direito individual automático à instalação.

99.Nesses casos, continuam plenamente aplicáveis as regras do Código Civil relativas às áreas comuns. Se a implementação de infraestrutura para recarga implicar obra útil ou alteração da estrutura do edifício — como instalação de prumadas exclusivas, eletrocalhas

coletivas, ampliação de carga geral, substituição de transformadores ou adaptação do quadro geral — a deliberação deverá ocorrer em assembleia.

100. Como regra de prudência jurídica, recomenda-se que projetos estruturais dessa natureza sejam aprovados por quórum qualificado de dois terços das frações ideais, especialmente quando houver alteração relevante da infraestrutura comum ou impacto permanente na estrutura elétrica do edifício. Dependendo do caso concreto, pode-se aplicar o artigo 1.342 do Código Civil (obras úteis) ou o artigo 1.351 (alterações estruturais), exigindo quórum qualificado.

101. O caminho mais seguro para condomínios com garagem coletiva é adotar planejamento estruturado, evitando autorizações individuais improvisadas. O ideal é que a assembleia delibere previamente sobre:

- a realização de estudo técnico global da capacidade elétrica do prédio;
- a viabilidade de implantação de infraestrutura coletiva preparada para múltiplos pontos;
- a definição de critérios objetivos para uso das vagas;
- a eventual instalação de sistema de gerenciamento de carga (load management);
- a padronização dos equipamentos permitidos;
- a forma de rateio de custos, quando aplicável.

102. Esse planejamento permite que o condomínio trate o tema de forma organizada, evitando tratamento desigual entre condôminos e reduzindo riscos de sobrecarga ou conflito futuro.

103. Em edifícios antigos, essa providência é ainda mais recomendável. Muitas construções não foram projetadas para suportar recarga simultânea de múltiplos veículos, o que pode exigir reforço estrutural ou aumento de carga junto à concessionária. Aprovar previamente um projeto global evita que cada solicitação individual gere improvisações técnicas ou soluções desconectadas entre si.

104. Importante destacar que a assembleia não pode simplesmente deliberar pela proibição absoluta e permanente da instalação de recargas em garagem coletiva, caso haja viabilidade técnica. Contudo, pode estabelecer critérios, fases de implementação e condicionantes técnicas, desde que fundamentados.

105. Em síntese, nos condomínios com garagem coletiva, o caminho juridicamente mais seguro é a deliberação assemblear com quórum qualificado — preferencialmente dois terços — precedida de estudo técnico adequado. A organização coletiva é a melhor forma de compatibilizar inovação tecnológica, segurança predial e respeito às regras condominiais.

XIV. IMPORTANTE: A LEI É ESTADUAL (SÃO PAULO) E O TEMA PODE EVOLUIR PARA ÂMBITO NACIONAL

106. É fundamental reforçar que todo o conteúdo tratado neste material refere-se especificamente à Lei nº 18.403/2026, norma editada pelo Estado de São Paulo e aplicável

exclusivamente às edificações residenciais e comerciais localizadas dentro do território paulista.

107. Condomínios situados em outros Estados não estão automaticamente submetidos a essa legislação. Nesses locais, continuam prevalecendo as regras do Código Civil, as normas técnicas nacionais, os regulamentos do Corpo de Bombeiros de cada Estado e as disposições da convenção condominial.

108. A Lei nº 18.403/2026 representa uma iniciativa pioneira no Brasil ao disciplinar de forma expressa o direito à instalação de estações de recarga em condomínios. Contudo, trata-se de norma estadual. Isso significa que outros Estados podem editar legislações semelhantes, com redações e requisitos eventualmente distintos.

109. Além disso, considerando o avanço acelerado da mobilidade elétrica no país, não se pode descartar a possibilidade de, no futuro, haver regulamentação em âmbito federal ou até mesmo alteração legislativa nacional que trate do tema de forma uniforme. Até o momento, não há notícia de lei federal específica já aprovada com esse alcance, mas o debate jurídico e legislativo sobre o assunto tende a se intensificar.

110. Como a Lei nº 18.403/2026 é recente, é natural que ainda surjam interpretações administrativas, regulamentações complementares e decisões judiciais que ajudem a consolidar seu alcance prático. Também é possível que o próprio Estado de São Paulo edite atos regulamentares adicionais, especialmente quanto aos novos empreendimentos e à definição técnica da capacidade mínima exigida.

111. Por essa razão, síndicos, administradoras e condôminos devem acompanhar a evolução normativa e jurisprudencial do tema. O direito condominial é dinâmico, e a transição energética é uma realidade em expansão. O que hoje é regulamentação estadual pode, no futuro, ganhar contornos nacionais.

112. Em síntese, estamos diante de um marco regulatório importante no Estado de São Paulo, mas ainda em fase inicial de aplicação prática. O acompanhamento das futuras regulamentações e decisões será essencial para garantir interpretação segura e adequada da norma.

XV. Conclusão: um novo equilíbrio nas relações condominiais

113. A Lei nº 18.403/2026 representa um marco na regulamentação da mobilidade elétrica em condomínios no Estado de São Paulo. Pela primeira vez, o direito do condômino à instalação de estação de recarga em vaga privativa passa a estar expressamente previsto em lei estadual, trazendo maior previsibilidade e reduzindo a insegurança jurídica que existia até então.

114. O cenário anterior era marcado por interpretações divergentes, decisões assembleares genéricas e receio quanto à responsabilidade por eventuais riscos elétricos ou incêndios. A ausência de norma específica levava muitos condomínios a proibir preventivamente qualquer instalação, enquanto outros autorizavam sem critérios uniformes. A nova legislação surge justamente para organizar esse ambiente, reconhecendo o direito individual, mas condicionando-o ao cumprimento rigoroso de normas técnicas e de segurança.

115.É importante destacar que a lei não cria um direito absoluto. A instalação somente é permitida quando houver compatibilidade elétrica, conformidade com normas da ABNT e da concessionária, execução por profissional habilitado com ART ou RRT e comunicação formal prévia ao condomínio. Além disso, permanecem plenamente aplicáveis as normas de segurança contra incêndio do Corpo de Bombeiros, o Código Civil e as regras relativas à utilização de áreas comuns.

116.A distinção entre vaga privativa e garagem coletiva é central. O direito assegurado pela lei aplica-se às vagas de uso exclusivo do condômino. Já nas áreas comuns ou garagens coletivas, continuam valendo as regras gerais de deliberação condominial e, quando houver intervenção estrutural, podem ser exigidos quóruns qualificados.

117.Também não se pode ignorar que a segurança elétrica e a prevenção contra incêndio continuam sendo prioridade absoluta. Instalações improvisadas, uso de extensões, carregamento inadequado de baterias removíveis e intervenções sem respaldo técnico não encontram amparo na nova lei. Ao contrário, podem fundamentar recusa legítima por parte do condomínio.

118.Para os condôminos, a principal mudança é a consolidação de um direito formalmente reconhecido. Para os condomínios e síndicos, a mudança está na necessidade de atuação técnica, fundamentada e documentada. O veto arbitrário não é mais admissível, mas a análise responsável e respaldada por critérios técnicos permanece não apenas possível, como necessária.

119.A lei também projeta o futuro ao exigir que novos empreendimentos já nasçam com capacidade mínima para futura instalação de estações de recarga, alinhando o mercado imobiliário paulista à realidade da transição energética e da sustentabilidade urbana.

120.Em última análise, a Lei nº 18.403/2026 não elimina conflitos, mas redefine seus contornos. Ela substitui a incerteza pela previsibilidade, o veto genérico pela fundamentação técnica e a improvisação pela responsabilidade profissional. O equilíbrio entre direito individual e segurança coletiva permanece como princípio central.

121.A mobilidade elétrica é uma realidade irreversível. O desafio, a partir de agora, é implementar esse avanço com planejamento, organização e estrita observância das normas técnicas, garantindo que inovação e segurança caminhem juntas dentro dos condomínios do Estado de São Paulo.