

RESOLUÇÃO Nº 465, DE 27 DE NOVEMBRO DE 2013

MINISTÉRIO DAS CIDADES

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

DOU de 13/12/2013 (nº 242, Seção 1, pág. 194)

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), por meio da Resolução 465, publicada no Diário Oficial da União do dia 13 de dezembro de 2013, regulamentou as bicicletas elétricas no país, equiparando-as às bicicletas comuns. A medida visa permitir a circulação de bicicletas elétricas em convivência com as bicicletas comuns em ciclovias, ciclofaixas, acostamentos e bordos de vias urbanas e rurais e por fim à confusão que existia na classificação destas como ciclomotores.

Com essa medida, oficializa-se a dispensa para as bicicletas elétricas de registro, **tributação, habilitação e seguro obrigatório**. Entretanto, para circular em vias públicas, deverão ter motor com limite de potência máxima de **350 Watts**, que só poderá funcionar quando o condutor estiver pedalando e não poderá haver acelerador e a velocidade máxima alcançável deverá ser de, no máximo, **25 Km/h**. Um dispositivo de controle de velocidade deverá reduzir a alimentação elétrica do motor progressivamente até cortá-la totalmente quando a velocidade da bicicleta atingir 25 Km/h e um sensor de esforço deverá perceber quando o ciclista deixar de pedalar e também cortar a alimentação elétrica do motor.

Adicionalmente a isso, as bicicletas elétricas deverão ser dotadas de indicador de velocidade, campainha, sinalização noturna dianteira, traseira e lateral, espelhos retrovisores em ambos os lados e pneus em condições mínimas de segurança. Ficou regulamentada também a obrigatoriedade do uso de capacete de ciclista.

Essa medida há um bom tempo já era aguardada, pois reinava uma confusão entre os agentes de trânsito e uma insegurança entre os usuários de bicicletas elétricas em função de não haver diferenciação entre qualquer veículo ciclo-elétrico de 2 ou 3 rodas com motor de até **4.000 Watts** e um ciclomotor (motoneta elétrica ou moto elétrica), conforme prescrevia a resolução 315/2009 do Contran.

Indignados, fabricantes e usuários recorreram ao judiciário para obter liminares para garantir a circulação destes veículos como bicicletas comuns. Com esse instrumento legal, distorções e abusos acabaram sendo cometidos.

Alguns fabricantes e importadores passaram a oferecer veículos elétricos que nitidamente não podiam ser classificados como bicicletas, apenas dotados de pedais inúteis e uma Nota Fiscal que lhes designavam como tal tão somente a fim de burlar a legislação. Verdadeiras motonetas elétricas, com dimensões e pesos incompatíveis com a capacidade de tração humana, motores de até **1.000 Watts** e velocidade máxima alcançável de até **50 Km/h** passaram a circular pelas vias de algumas cidades sob o pretexto de possuírem pedais e uma Nota Fiscal que as caracterizavam como “**bicicletas**”, portanto dispensando uma série de exigências legais, como, por exemplo, a necessidade de uma **CNH (Carteira Nacional de Habilitação)**, visto que a ACC-Autorização para Circulação de Ciclomotores até hoje é como um fantasma, pois muitos acreditam existir, mas ninguém comprovou ter visto um de verdade), e até menores puderam ser flagrados conduzindo estes veículos, afinal, se é uma bicicleta, um menor pode conduzir.

Com os parâmetros definidos por essa resolução 465 agora fica bem claro o que é uma bicicleta elétrica, e isso exigirá a readequação legal de vários modelos atualmente em vendas e em circulação.

Os veículos que não se enquadrarem como bicicletas elétricas automaticamente se equiparam a ciclomotores, portanto sujeitos à legislação municipal, o quê também ainda gera muita confusão por esse Brasil afora, mas, em princípio, se exige a CNH (ou ACC), equipamentos de sinalização iguais aos de uma moto e necessidade de uso de capacete de motociclista. O registro e licenciamento, em perímetro urbano, dependerão do que o município estabelecer.

