

A RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 1.020/2025 E O FORTALECIMENTO NORMATIVO DAS ESCOLAS PÚBLICAS DE TRÂNSITO

Zulmira Teresinha Terres¹

A Resolução do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN nº 1.020, publicada em 09 de dezembro de 2025, promoveu mudanças relevantes na política de trânsito brasileira, especialmente no campo da formação de candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação - CNH. Embora parte dos atores do sistema a interprete como um retrocesso em relação ao modelo anterior, a norma pode ser compreendida como expressão do fortalecimento das Escolas Públicas de Trânsito e mudança de paradigma, com o deslocamento do foco quase exclusivo na conduta individual do condutor para uma abordagem sistêmica, educativa e orientada à preservação da vida.

Convém salientar, nessa esteira, que, em linha de princípio, toda normativa capaz de alterar um sistema consolidado, no caso desde 1997, tende a suscitar críticas. A ausência de *vacatio legis* na normativa administrativa, por exemplo, impõe desafios à adaptação dos órgãos executivos de trânsito e pode gerar impactos na segurança viária e jurídica do Sistema Nacional de Trânsito - SNT. Não se descarta que a formação de condutores insere-se em um ambiente complexo, construído e evoluído ao longo do tempo, por meio de veículos adaptados com duplo comando, exigência de validação biométrica, filmagens de exames, entre outros processos voltados à transparência e prevenção de riscos inerentes à atividade.

Todavia, o aspecto central em análise não é a supressão ou redução desses mecanismos, tampouco a substituição do papel dos que até então foram longa

¹ Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN/RS – Contato: zulmira.terres@gmail.com

manus dos Departamentos Estaduais de Trânsito - Detrans, como os Centros de Formação de Condutores - CFC ou autoescolas, mas sim o fortalecimento das Escolas Públicas de Trânsito, cujas atribuições não possuem o condão de afastar as daqueles.

Com efeito, a educação para o trânsito e o conceito de Sistema Seguro não surgem de forma aleatória no ordenamento jurídico brasileiro. Desde a Constituição da República Federativa do Brasil – CRFB, de 1988, a política de educação para a segurança do trânsito foi estabelecida como competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios - art. 23, XII. Posteriormente, em 2014, a segurança viária passou a integrar expressamente o capítulo da Segurança Pública na Constituição, sendo definida como um conjunto de ações que compreendem educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, com foco na garantia do direito à mobilidade urbana eficiente.

Consequentemente, no âmbito infraconstitucional, o Código de Trânsito Brasileiro - CTB reforça essa diretriz ao afirmar, em seu Capítulo VI, que a educação para o trânsito é direito de todos e dever prioritário dos componentes do SNT, que as Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes estabelecidos pelo CONTRAN, deveriam ser promovidas pelos órgãos de trânsito – art. 74. Soma-se, ainda, o fato de que, desde 1997, a educação para o trânsito deve ser promovida na pré-escola e nos ensinos fundamental, médio e superior, por meio de planejamento e ações coordenadas entre diferentes atores e esferas. O referido capítulo sofreu alterações relevantes nos anos de 2009 e 2023, sinalizando a permanência da educação como eixo fundamental da política de trânsito.

Emerge, assim, a priorização da educação para o trânsito, a exemplo do que ocorre em experiências internacionais consolidadas, sobretudo nos países que adotaram a abordagem do Sistema Seguro e a filosofia Vision Zero, como fez pioneiramente a Suécia em 1997, seguida anos depois por outros, como Finlândia, Estônia, Suíça e Espanha. Nesses, parte-se do pressuposto ético de que nenhuma morte ou lesão grave no trânsito é aceitável e de que o erro humano é inevitável,

cabendo ao Estado organizar sistemas viários e educativos capazes de minimizar riscos e consequências.

Nos países nórdicos, por exemplo, a educação para o trânsito é concebida de forma sistêmica, contínua e integrada às políticas públicas. Na Finlândia, integra o currículo nacional da educação básica, e a estratégia de segurança viária, para atingir a meta Vision Zero até 2050, envolve mais de uma centena de medidas articuladas entre vários atores públicos e privados. Na Estônia, adota-se abordagem semelhante, com forte investimento em tecnologia, educação para o trânsito desde o ensino infantil até o ensino médio e profissionalizante, formação especializada de professores em segurança viária e ações específicas voltadas à população idosa. Para o Estado, os programas educacionais promovem conscientização, habilidades práticas e comportamentos responsáveis. Curiosamente, nesta lógica, as crianças na Estônia, a partir dos 10 anos, para transitarem com bicicleta devem participar de treinamento específico, realizado nas suas escolas, composto por 16 horas de aulas teóricas e 4 horas de aulas práticas – ou seja, 4 horas/aulas práticas obrigatórias para tirar a carteira de bicicleta.

Registre-se, ainda, que no painel realizado na quarta edição do Seminário Internacional de Segurança no Trânsito, em Brasília, sobre a experiência internacional na formação de condutores, representantes da Suíça, Espanha e Suécia confirmaram que o elemento comum nos seus países é o Estado como agente educativo central, com a consolidação de uma cultura de obediência à lei e educação para o trânsito desde os primeiros anos escolares até a conclusão do ensino médio. O aprendizado prático, com acompanhamento, é permitido a partir de 16 anos, mas somente a partir dos 18 anos pode ter início o processo formal, todos realizados pelo Estado, sendo vedado o uso de veículos particulares. Na Suíça, inclusive, o período probatório para aquisição do documento definitivo é de três anos.

No Brasil, a mudança de paradigma começou a ganhar força pelas diretrizes da Organização das Nações Unidas - ONU para a primeira Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito (2011–2020), proposta e implementada, entre outros

entes, no Estado do Rio Grande do Sul a partir de maio de 2011, objetivando reduzir em 50% o número de lesões graves e fatais. Nesse período, o número de mortes no trânsito no Estado caiu de 2.038, em 2011, para 1.462, em 2020, representando uma redução de aproximadamente 29%. Entre as principais ações desenvolvidas, destacam-se o investimento em fiscalização, com a criação das operações Balada Segura e Viagem Segura, o fortalecimento de processos de penalidades, bem como a ampliação de campanhas educativas e ações de educação para o trânsito, evidenciando a eficácia de estratégias integradas, mas que foram insuficientes para atingir a meta.

Em 2014, foi publicada a Resolução CONTRAN nº 514 que revogou a Resolução 166/2004, dispondo sobre a Política Nacional de Trânsito, orientada por quatro diretrizes, entre elas a da educação para a cidadania no trânsito, constando como atribuições a busca pela articulação e promoção da educação para o trânsito no âmbito da educação básica, capacitação de professores multiplicadores, assim como parcerias com universidades e centros de ensino, entre outras ações focadas na difusão dos princípios de cidadania, valores éticos, conhecimento, habilidades e atitudes favoráveis ao trânsito seguro.

Ainda sob essa perspectiva, foi instituído, pela Lei nº 13.614/2018, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - PNATRANS, incluindo o art. 326-A no CTB, posteriormente atualizado pela Lei nº 14.599/2023, já sob a vigência da segunda Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito (2021–2030), em andamento e com o mesmo objetivo, reduzir à metade, no mínimo, o índice de mortes. O CONTRAN regulamentou o plano por meio da Resolução nº 870/2021, que foi revogada pela Resolução nº 1.004/2023, inserindo a filosofia Vision Zero e a abordagem de Sistema Seguro, definindo seis pilares estratégicos, com destaque para a integração entre gestão da segurança, educação para o trânsito, fiscalização, esforço legal, promoção da saúde e atendimento às vítimas.

Nesse contexto, no ano de 2020, as Escolas Públicas de Trânsito foram expressamente estruturadas no CTB, com redação ajustada em 2022, atribuindo-se aos Detrans e órgãos executivos de trânsito dos Municípios a responsabilidade por

sua criação, implantação e manutenção. Essas escolas, conforme previsão expressa na lei, destinam-se à educação para o trânsito de crianças, adolescentes, jovens e adultos, por meio de aulas teóricas e práticas sobre legislação, sinalização e comportamento. A Resolução CONTRAN nº 929/2022, revogou a Resolução nº 515/2014 e foi revogada pela Resolução nº 1.020/2025, regulamenta as Escolas à luz do disposto nos arts. 74 e seguintes do CTB.

A partir dessa alteração normativa, ocorre a ampliação do papel das Escolas Públicas de Trânsito e o fortalecimento do Plano Nacional de Trânsito e dos princípios do PNATRANS, que reconhece a segurança viária como um problema sistêmico, complexo e multifatorial, enquanto a educação para o trânsito é vista como um pilar transversal aos demais pilares do plano. Com isso, três objetivos são buscados: a integração do ensino de trânsito na formação de crianças, jovens e adultos; a mitigação de erros intencionais e o comportamento de riscos dos usuários; e a formação, o treinamento e a capacitação de técnicos e gestores do SNT.

Observe-se, nesse aspecto, que a Escola Pública de Trânsito assume protagonismo, sem prejuízo da atuação dos demais atores e instituições envolvidos no processo de formação. A principal diferença é que, em face das leis e normativas vigentes, a Escola passa exercer papel estratégico, ampliando o alcance das ações educativas para além do processo de obtenção da CNH.

Nesse panorama, a Resolução CONTRAN nº 1.020/2025 amplia significativamente as atribuições das Escolas Públicas de Trânsito, aproximando-se dos modelos internacionais, quando possibilita a execução e promoção de cursos especializados, formação de educadores e profissionais de trânsito, e, sobretudo, atuação como centro de referência pedagógica do Programa Nacional de Educação para o Trânsito nas Escolas - art. 80, viabilizando a execução plena do Capítulo VI do CTB, vigente desde 1997.

Dessa forma, a nova Resolução não deve ser interpretada apenas como uma reorganização normativa para formação de condutores. Ela representa uma mudança cultural ao reconhecer que a preservação da vida no trânsito vai além da



formação de candidatos à CNH e da fiscalização e punição de condutores, exigindo educação qualificada desde a base de formação do indivíduo, coordenação institucional e responsabilidade compartilhada. Ao incorporar os princípios do PNATRANS e fortalecer o papel da Escola Pública de Trânsito, a norma aponta, ainda que em meio a desafios e ajustes necessários, para a construção, mesmo que em longo prazo, de uma política de trânsito comprometida com a educação para o trânsito continuada e proteção da vida.