

ESTUDO LIVRES¹

CNH mais barata: inclusão e desburocratização para aumentar a segurança viária

EL 08/2025

INTRODUÇÃO

Atualmente, o custo médio para se obter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) tipo AB - condução de carro e moto - **varia de R\$ 2.000 a R\$ 5.000, dependendo do estado.**¹ O preço supera a renda domiciliar per capita mensal média do país, tornando a habilitação inacessível para grande parte da população.

Para trabalhadores de baixa renda e moradores de regiões com transporte público precário, o documento se transforma em um bem quase inatingível, apesar de sua importância para a mobilidade, a autonomia e o acesso a oportunidades de emprego. Esse valor está diretamente ligado a exigências rígidas e à obrigatoriedade de frequência em autoescolas, que hoje concentram o mercado de formação de condutores e limitam a concorrência e opção por outros modelos.

Reconhecendo a gravidade desse cenário, o Governo Federal anunciou, em julho de 2025, a intenção de reformular o processo de habilitação para as categorias A e B, eliminando a obrigatoriedade de autoescola, mas mantendo as provas teórica e prática como filtros de segurança. Segundo o Ministério dos Transportes, a medida pode **reduzir o custo da CNH em até 80%** e ampliar o acesso à habilitação.²

A iniciativa é bem-vinda e insere o país nas melhores práticas internacionais, em particular adotadas por nações que compõem o G20, como Reino Unido, Estados Unidos e México.

Este Estudo Livres tem por objetivo analisar as razões do alto custo da CNH no Brasil, as consequências dessa realidade e de que forma experiências internacionais podem inspirar soluções para ampliar o acesso, reduzir a informalidade e aumentar a segurança viária.

ALTO CUSTO E BUROCRACIA: É preciso baratear o processo e simplificar os requisitos

O processo para tirar a CNH no Brasil envolve um conjunto de exigências que, na prática, tornam-se proibitivas para grande parte da população. O custo médio de uma habilitação da categoria A (motocicletas) gira em torno de R\$ 1,6 mil; para a categoria B (carros e similares) frequentemente ultrapassa R\$ 3 mil.³ A isso, incluem-se exames médicos e psicotécnicos, que somam cerca de R\$ 245. Em alguns estados, o custo total passa dos **R\$ 4 mil**, o que representa quase o dobro da renda mensal média per capita no Brasil (R\$ 2.069).⁴

Porém, engana-se quem acha que o elevado custo da CNH no Brasil é consequência apenas de taxas ou da carga administrativa dos Departamentos de Trânsito (Detrans). Ele também decorre de duas características estruturais do modelo atual:

1. Excesso de obrigações

A legislação estabelece uma série de requisitos padronizados - número mínimo de aulas, carga horária extensa, etapas intermediárias e exigências logísticas - que encarecem o processo sem que exista evidência de aumento proporcional na qualidade da formação.

¹ O Livres **não interfere na estratégia política de líderes certificados**. O Estudo Livres analisa projetos em tramitação sob o prisma de valores liberais e das boas práticas de política pública.

Para as categorias A e B, por exemplo, são exigidas cerca de 45 horas/aula teóricas e 20 horas/aula práticas (com cinco obrigatoriamente no período noturno), além de realização e gastos com exames médicos e psicotécnicos. Todo esse percurso precisa ser cumprido de forma presencial, com horários fixos, o que eleva o preço final e dificulta a participação de trabalhadores, estudantes e moradores de áreas rurais ou periféricas.⁵

2. Monopólio das autoescolas

O candidato é obrigado a contratar os serviços de um Centro de Formação de Condutores (CFC) credenciado, mesmo que possua condições de se preparar por conta própria ou com instrutores independentes.

Essa barreira **restringe a concorrência e impede o surgimento de modelos alternativos** mais acessíveis, como aulas particulares certificadas ou preparação familiar supervisionada, práticas comuns em países desenvolvidos. Com o mercado fechado e de baixa competitividade, os preços são ditados por poucos fornecedores, resultando em um custo final elevado e pouco alinhado à realidade socioeconômica do país.

Dessa forma, simplificar o processo de habilitação, tornando-o mais acessível e menos oneroso, pode incentivar mais pessoas a se regularizarem e receberem ao menos uma formação básica, reduzindo o número de condutores sem preparo adequado. Além disso, a diminuição das exigências e dos custos estimularia a saída da informalidade, contribuindo para o cumprimento das metas do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), que busca reduzir em 50% o número de mortes até 2030.⁶

INFORMALIDADE AUMENTA ACIDENTES: Condução irregular representa risco à vida

Como visto, o alto custo e as barreiras impostas pelo sistema de habilitação no Brasil resultam em um problema crônico: a condução irregular em larga escala. Essa informalidade está diretamente ligada à ausência de alternativas mais acessíveis.

Pesquisa da Polícia Rodoviária Federal realizada entre janeiro e março de 2025 mostra esse cenário: no estado do Piauí, 55% dos motoristas mortos em acidentes de trânsito estavam sem habilitação, e 28,9% dos feridos também não tinham o documento.⁷ Aliado à esse contexto local, dados da Secretaria Nacional de Transporte (2024) mostram que 53,8% dos motociclistas brasileiros - cerca de 17,5 milhões de pessoas - não possuem CNH válida. Em diversos estados, especialmente nas regiões Norte e Nordeste, o índice ultrapassa 50%, chegando a 70% em locais como Maranhão e Piauí.⁸ No caso dos automóveis, são 39% dos condutores circulando sem habilitação no país.⁹

Além de colocar vidas em risco, a condução sem habilitação dificulta a fiscalização, reduz a eficácia de políticas de educação no trânsito e perpetua um ciclo de exclusão: quem não consegue pagar pela CNH permanece fora do sistema, sem acesso a programas de formação, campanhas educativas e mecanismos de controle de comportamento no trânsito.

Esse quadro indica que a manutenção de exageradas barreiras de entrada não está garantindo mais segurança. Ao contrário, está afastando milhões de condutores da formalidade e enfraquecendo a capacidade do Estado de assegurar que todos os motoristas

cumpram padrões mínimos de competência e responsabilidade.

FLEXIBILIZAÇÃO: Proposta do governo amplia a liberdade e barateia o serviço

Com o objetivo de reduzir o custo de obtenção da CNH e ampliar o acesso da população à direção, o Ministério dos Transportes anunciou planos para eliminar a obrigatoriedade da matrícula em autoescolas para as categorias A e B.

A nova proposta busca flexibilizar exigências, permitindo que os cidadãos escolham livremente entre os centros de formação tradicionais ou profissionais autônomos credenciados por órgãos de trânsito, com a possibilidade inclusive de treinar em seu próprio veículo. A iniciativa caminha na direção correta, promovendo ampliação da liberdade de escolha dos alunos, criando novas oportunidades de mercado aos instrutores e profissionais certificados e reduzindo os custos para as pessoas de baixa renda.

Críticos da proposta têm manifestado preocupação com uma possível queda na preparação dos novos condutores e, por consequência, um aumento na taxa de acidentes. No entanto, é fundamental destacar que a mudança anunciada mantém os filtros mais essenciais para garantir a segurança: os exames teórico e prático, além de se alinhar a políticas adotadas por outros países.

EXEMPLOS DO G20: Grande parte dos países adota postura mais liberal para a habilitação

Para entender como é possível flexibilizar o processo de habilitação mantendo padrões de segurança, é útil observar **as boas práticas**

adotadas por alguns países do G20 - grupo que reúne as maiores economias do mundo, incluindo nações desenvolvidas e emergentes com diferentes realidades institucionais, indicadores de renda e padrões de urbanização.¹⁰

A escolha por analisar o G20 não se dá por acaso: trata-se de um grupo com forte capacidade de influência em políticas públicas e ampla diversidade regulatória. Ao mapear como certos países estruturam seus processos de formação e certificação de condutores, podemos extrair boas práticas e identificar modelos que conciliam liberdade individual, eficiência regulatória e segurança no trânsito.

- Reino Unido

No Reino Unido, não é obrigatório frequentar autoescolas e o processo exige apenas a aprovação em exames teóricos e práticos. A partir de 15 anos e 9 meses é possível solicitar uma carteira de motorista provisória¹¹, havendo flexibilidade quanto ao ensino prático, com os candidatos podendo aprender a dirigir com instrutores particulares, inclusive familiares, desde que tenham mais de 21 anos e possuam habilitação há pelo menos três anos. O governo disponibiliza materiais online gratuitos, como o *Highway Code* e simulados oficiais, promovendo autonomia e acesso democrático à formação. O custo final depende da escolha do candidato: pode ser mais alto com instrutores certificados, ou mais baixo com ensino informal.¹²

- Estados Unidos

Nos EUA, o processo de habilitação varia entre os estados, mas em grande parte do país não é obrigatória a matrícula em autoescola. Candidatos maiores de idade podem aprender a dirigir com familiares ou

por conta própria, e realizar diretamente os exames teórico e prático. Já para adolescentes, 37 estados exigem cursos formais, com carga horária que varia conforme a legislação. Há ampla oferta de cursos online, programas escolares e uso permitido de veículos particulares.

No caso da condução irregular, estima-se que entre 9% e 10% dos motoristas nos Estados Unidos circulem sem habilitação válida, o que representa cerca de 7 milhões de condutores.¹³ Apesar dessa parcela, o país mantém um nível de formalização significativamente superior ao do Brasil. O modelo norte-americano, embora descentralizado e flexível na formação, preserva rigor na aplicação dos exames e no controle de infrações, o que garante maior adesão às regras e reduz a informalidade.¹⁴

- México

O México apresenta grande variação entre estados, já que a emissão da CNH é de responsabilidade estadual. Em muitos deles, não há exigência de curso preparatório ou prova prática. Na Cidade do México, por exemplo, a habilitação é tratada como um instrumento de regulamentação - e não de certificação -, sendo possível obtê-la apenas com aprovação em exame médico e com a assinatura de um termo declarando saber dirigir, sem qualquer teste formal. Devido às críticas ao fato deste modelo ser demasiadamente descentralizado, estão sendo aplicadas normas gerais de segurança e educação no trânsito como a exigência de avaliações teóricas.¹⁵

HABILITAÇÃO ACESSÍVEL E SEGURANÇA: O
que dizem os dados internacionais

Como visto, diversos países do G20 possuem estruturas mais flexíveis e acessíveis para a habilitação. Além disso, é relevante avaliar o grau de segurança no trânsito que a média desses países possui e descobrir se há relação entre flexibilidade na CNH e casos de acidentes e mortes.

Segundo relatório da Organização Mundial da Saúde (OMS), cerca de 1,19 milhão de pessoas morrem todos os anos em acidentes de trânsito, e entre 20 a 50 milhões ficam com ferimentos não fatais. Além da tragédia humana, o impacto econômico é significativo: **os acidentes geram custos estimados em 3% do PIB** dos países, devido ao aumento de despesas com saúde, perda de produtividade e necessidade de pagamento de programas assistenciais.¹⁶

Como demonstra os dados da Organização Mundial da Saúde (2024), a maior parte dessas mortes (mais de 90%) ocorre em países de baixa e média renda, onde, não por coincidência, há maior informalidade na condução de veículos e barreiras mais rígidas à habilitação.

Já países com modelos de CNH mais acessíveis e flexíveis, como Reino Unido (2,4 mortes por 100 mil hab.), Canadá (4,7) e França (4,7), apresentam índices muito inferiores ao do Brasil, que registra cerca de 15,7 mortes por 100 mil habitantes. Nos Estados Unidos, onde também há flexibilização, a taxa é de 14,2 - ainda abaixo da brasileira, embora mais elevada em relação a outros países de alta renda.¹⁷

Esses dados não sugerem uma relação causal direta entre regras de habilitação e segurança viária, mas indicam que a exigência de aulas obrigatórias e altos custos não é condição suficiente para a redução de acidentes. Países que alcançaram baixos índices de sinistros

normalmente combinam processos de habilitação baseados em testes rigorosos com outras estratégias fundamentais, como:

1. Infraestrutura viária segura e bem sinalizada;
2. Fiscalização eletrônica e policiamento efetivo;
3. Campanhas de educação continuada no trânsito.

Esse diagnóstico sugere que modelos flexíveis - quando bem estruturados - podem resultar em maior regularização de condutores, maior formalidade e, como consequência, maiores condições de controle e educação continuada, sem aumentar os índices de acidentes.

CONCLUSÃO

A desburocratização da obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é um passo fundamental para ampliar seu acesso, possibilitando que mais pessoas possam utilizar veículos de forma segura e responsável. Ao simplificar os procedimentos, sem comprometer a segurança no trânsito, é possível promover inclusão social e facilitar a mobilidade urbana.

A proposta acerta ao romper com o modelo atual, o qual impõe um caminho único e padronizado incompatível com a realidade financeira e logística dos candidatos. Dessa forma, uma política de simplificação, combinada com educação continuada e fiscalização rigorosa, tem o potencial de transformar esse cenário e aprimorar o sistema de trânsito de forma sustentável.

Essa modernização está alinhada aos desafios econômicos e sociais atuais, como a necessidade de ampliar as opções de

transporte disponíveis e incluir milhões de brasileiros que dependem desses veículos para se deslocar ao trabalho e à escola.

Portanto, uma reformulação do processo, focando na qualidade do treinamento e na avaliação prática, pode promover uma habilitação mais ágil, inclusiva e moderna, atendendo às demandas do trânsito contemporâneo e contribuindo para uma mobilidade mais segura e acessível para todos. Entendemos que desburocratizar a CNH contribui para o avanço da liberdade de escolha, incentiva a formalização e favorece um trânsito mais inclusivo e seguro.

CONTRIBUIÇÕES DE

Rafael Moredo

Coordenador de Políticas Públicas do Livres

Matheus Rocha

Analista de Relações Governamentais do Livres

REFERÊNCIAS

1. TRINDADE, Pedro. Carteira de habilitação do RS custa três salários mínimos e é a mais cara do Brasil; veja lista e valores. G1. Publicado em 16 de agosto de 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2025/08/16/carteira-de-habilitacao-do-rs-custa-tres-salarios-minimos-e-e-a-mais-cara-do-brasil-veja-lista-e-valores.ghtml>. Acesso em 19 de agosto de 2025.
2. VERENICZ, Marina. Governo Federal quer fim da obrigatoriedade de autoescola para tirar CNH. Info Money. Publicado em 29 de julho de 2025. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/politica/governo-federal-quer-fim-da-obrigatoriedade-de-autoescola-para-tirar-cnh/> Acesso em 12 de agosto de 2025.
3. RODRIGUES, Nicholas. Confira quanto custa para tirar habilitação (CNH) em 2025. Habilitar.me. Publicado em 08 de maio de 2024. Disponível em:

[https://www.habilitar.me/blog/quanto-custa-tirar-habilitacao#:~:text=Categoria%20B%20\(Carro\),taxas%20de%20emiss%C3%A3o%20da%20CNH](https://www.habilitar.me/blog/quanto-custa-tirar-habilitacao#:~:text=Categoria%20B%20(Carro),taxas%20de%20emiss%C3%A3o%20da%20CNH).

4. Agência de Notícias - IBGE. IBGE divulga rendimento domiciliar per capita 2024 para Brasil e unidades da federação. Publicado em 28 de fevereiro de 2024. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/42761-ibge-divulga-rendimento-domiciliar-per-capita-2024-para-brasil-e-unidades-da-federacao>. Acesso em 30 de julho de 2025.

5. CNN BRASIL. CNH sem autoescola: entenda proposta que acaba com exigência de aulas práticas. Publicado em 09 de agosto de 2025. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/brasil/cnh-sem-autoescola-entenda-proposta-que-acaba-com-exigencia-de-aulas-praticas/>. Acesso em 10 de agosto de 2025.

6. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Pnatrans. Publicado em 31 de maio de 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/pnatrans>. Acesso em 30 de julho de 2025.

7. SERENA, Ilanna. Vinte motoristas morrem em acidentes nas rodovias federais do PI em 2025; mais da metade não possuía CNH. G1. Publicado em 02 de abril de 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/pi/piaui/noticia/2025/04/02/vinte-motoristas-morrem-em-acidentes-nas-rodovias-federais-no-pi-em-2025-mais-da-metade-nao-possuia-cnh.ghtml>. Acesso em 08 de agosto de 2025.

8. AGÊNCIA GOV. Pesquisa nacional mostra que 54% dos motociclistas dirigem sem habilitação. Publicado em 09 de setembro de 2024. Disponível em: <https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202409/54-dos-motociclistas-sem-carteira-habilitacao#:~:text=Pesquisa%20nacional%20mostra%20que%2054%25%20dos%20motociclistas%20dirigem%20sem%20habilita%C3%A7%C3%A3o,-Estudo%20da%20Secretaria&text=Uma%20pesquisa%20in%C3%A9dita%20realizada%20pela,motocicletas%20ou%20motonetas%2C%20por%20exemplo>. Acesso em 08 de agosto de 2025.

9. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Projeto do Ministério dos Transportes quer democratizar acesso da população à carteira de motorista. Publicado em 29 de julho de 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2025/07/projeto-do-ministerio-dos-transportes-quer-democratizar-acesso-da-populacao-a-carteira-de-motorista>. Acesso em 30 de julho de 2025.

10. G20 South Africa 2025. About G20. Publicado em 2024. Disponível em: <https://g20.org/about-g20/>. Acesso em 30 de julho de 2025.

11. GOV.UK. Driving lessons and learning to drive. Disponível em: <https://www.gov.uk/driving-lessons-learning-to-drive>. Acesso em 07 de agosto de 2025.

12. GOV.UK. Driving licences. Disponível em: <https://www.gov.uk/browse/driving/driving-licence>. Acesso em 07 de agosto de 2025.

13. LEGALCLARITY TEAM. How Many Unlicensed Drivers Are in the US?. Publicado em 8 de agosto de 2025. Disponível em: <https://legalclarity.org/how-many-unlicensed-drivers-are-in-the-us/>. Acesso em 18 de agosto de 2025.

14. DRIVERS ED. Which States Require Driver's Education to Get a License?. Publicado em 18 de julho de 2025. Disponível em: <https://driversed.com/trending/which-states-require-drivers-ed>. Acesso em 06 de agosto de 2025.

15. OBSERVATORY OF PUBLIC SECTOR INNOVATION - OPSI. Nudging Mexico City drivers into feeling co-responsible for everyone's safety: a new license issuing form. Publicado em 11 de fevereiro de 2021. Disponível em: <https://oecd-opsi.org/innovations/nudging-mexico-city-drivers-into-feeling-co-responsible-for-everyones-safety-a-new-license-issuing-form/>. Acesso em 07 de agosto de 2025.

16. WORLD HEALTH ORGANIZATION. Road traffic injuries. Publicado em 13 de dezembro de 2023. Disponível em: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>. Acesso em 07 de agosto de 2025.

17. WORLD HEALTH ORGANIZATION. Countries. Publicado em 2024. Disponível em:

<https://data.who.int/countries>. Acesso em 07 de agosto de 2025.