v7.n8.2026

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

A CNH COMO INSTRUMENTO DE INCLUSÃO PRODUTIVA: MOBILIDADE LEGAL, EMPREGABILIDADE E REDUÇÃO DE DESIGUALDADES NO CONTEXTO BRASILEIRO

THE BRAZILIAN NATIONAL DRIVER'S LICENSE AS AN INSTRUMENT OF PRODUCTIVE INCLUSION: LEGAL MOBILITY, EMPLOYABILITY AND REDUCTION OF INEQUALITIES IN THE BRAZILIAN CONTEXT

LA LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR BRASILEÑA COMO INSTRUMENTO DE INCLUSIÓN PRODUCTIVA: MOVILIDAD LEGAL, EMPLEABILIDAD Y REDUCCIÓN DE DESIGUALDADES EN EL CONTEXTO BRASILEÑO

Paulo Cézar Pereira[1]

e788596
https://doi.org/10.47820/recima21.v7i8.8596

PUBLICADO: 08/2026

RESUMO

Este artigo analisa a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) como possível instrumento de inclusão produtiva no Brasil, considerando sua relação com mobilidade legal, acesso ao trabalho, qualificação profissional, segurança viária e redução de desigualdades. O estudo parte do entendimento de que a CNH não deve ser tratada apenas como documento administrativo, mas como uma credencial de mobilidade capaz de ampliar oportunidades de inserção econômica, especialmente em ocupações que exigem deslocamento, direção profissional, entregas, transporte de passageiros, vendas externas, serviços técnicos, atividades autônomas e trabalho por aplicativos. A metodologia adotada é exploratória e analítico-documental, baseada em revisão narrativa da literatura e análise de dados secundários de fontes oficiais nacionais e internacionais. Os resultados indicam que o acesso à CNH pode reduzir barreiras de mobilidade e ampliar a capacidade de participação no mercado de trabalho, sobretudo quando integrado a políticas de qualificação, educação para o trânsito, redução responsável de custos, intermediação de vagas e acompanhamento de resultados. Conclui-se que a CNH possui potencial de inclusão produtiva, mas sua efetividade depende de um modelo integrado que preserve a qualidade da formação, fortaleça a segurança viária e mensure indicadores de empregabilidade, renda, regularização e comportamento seguro no trânsito.

PALAVRAS-CHAVE: CNH Carteira Nacional de Habilitação. Inclusão produtiva. Empregabilidade.

ABSTRACT

This article analyzes the Brazilian National Driver's License (CNH) as a potential instrument for productive inclusion, considering its relationship with legal mobility, labor market access, professional qualification, road safety, and inequality reduction. The study understands the driver's license not merely as an administrative document, but as a mobility credential capable of expanding economic opportunities, especially in occupations that require commuting, professional driving, deliveries, passenger transportation, field sales, technical services, self-employment, and app-based work. The methodology is exploratory and analytical-documentary, based on a narrative literature review and secondary data analysis from official national and international sources. The findings indicate that access to a driver's license may reduce mobility barriers and expand participation in the labor market, particularly when integrated with qualification policies, road safety education, cost reduction, job placement, and outcome monitoring.

[1] Publicitário. Bacharel em Comunicação Social – Publicidade e Propaganda, Pós-Graduado em IA Inteligência Artificial, Educa Brasil ME.

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

The article concludes that the CNH has potential as a productive inclusion tool, but its effectiveness depends on an integrated model that preserves training quality, strengthens road safety, and measures employment, income, regularization, and safe driving indicators.

KEYWORDS: *Driver's license. Productive inclusion. Employability. Road safety education. Social mobility. Labor market.*

RESUMEN
Este artículo analiza la Licencia Nacional de Conducir brasileña (CNH) como posible instrumento de inclusión productiva en Brasil, considerando su relación con la movilidad legal, el acceso al trabajo, la cualificación profesional, la seguridad vial y la reducción de desigualdades. El estudio parte del entendimiento de que la CNH no debe ser tratada solamente como documento administrativo, sino como una credencial de movilidad capaz de ampliar oportunidades de inserción económica, especialmente en ocupaciones que exigen desplazamiento, conducción profesional, entregas, transporte de pasajeros, ventas externas, servicios técnicos, actividades autónomas y trabajo por aplicaciones. La metodología adoptada es exploratoria y analítico-documental, basada en revisión narrativa de la literatura y análisis de datos secundarios de fuentes oficiales nacionales e internacionales. Los resultados indican que el acceso a la CNH puede reducir barreras de movilidad y ampliar la capacidad de participación en el mercado de trabajo, sobre todo cuando se integra con políticas de cualificación, educación para el tránsito, reducción responsable de costos, intermediación de vacantes y seguimiento de resultados. Se concluye que la CNH posee potencial de inclusión productiva, pero su efectividad depende de un modelo integrado que preserve la calidad de la formación, fortalezca la seguridad vial y mida indicadores de empleabilidad, ingreso, regularización y comportamiento seguro en el tránsito.

PALABRAS CLAVE*: Licencia de conducir. Inclusión productiva. Empleabilidad. Educación vial. Movilidad social. Mercado laboral.*

1. INTRODUÇÃO

A Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ocupa um lugar peculiar na vida social brasileira. Formalmente, ela é o documento que autoriza uma pessoa a conduzir veículos automotores dentro das normas legais. Na prática, porém, sua função ultrapassa o campo administrativo. Para muitos trabalhadores, a CNH representa acesso a vagas de emprego, possibilidade de deslocamento, regularização da atividade econômica, prestação de serviços, trabalho autônomo, atuação em aplicativos, transporte de mercadorias, atendimento a clientes, participação em processos seletivos e ampliação da própria autonomia.

A discussão torna-se ainda mais relevante quando se considera que o Brasil combina três desafios estruturais: desigualdade social, dificuldades de acesso ao trabalho formal e elevada gravidade dos sinistros de trânsito. Em uma sociedade marcada por diferenças regionais, informalidade, baixa renda e dependência de deslocamentos longos, a ausência de habilitação pode funcionar como uma barreira silenciosa de exclusão produtiva. Não se trata apenas de não poder dirigir; trata-se, muitas vezes, de não poder concorrer a determinadas

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

vagas, não conseguir aceitar oportunidades em regiões distantes, permanecer em ocupações de menor remuneração ou atuar à margem da legalidade no uso cotidiano de motocicletas, automóveis ou veículos de trabalho.

Ao mesmo tempo, qualquer política de ampliação do acesso à CNH precisa ser analisada com responsabilidade. Facilitar o acesso à habilitação não pode significar fragilizar a formação do condutor. A Organização Mundial da Saúde estima que aproximadamente 1,19 milhão de pessoas morrem por ano no trânsito, e que as lesões de trânsito estão entre as principais causas de morte de crianças e jovens de 5 a 29 anos (WHO, 2023). No Brasil, o Ministério dos Transportes informou que o país registrou 37.150 mortes no trânsito em 2024, dado que reforça a necessidade de tratar formação de condutores como política de proteção à vida (BRASIL, 2026a).

Diante desse cenário, este artigo busca responder ao seguinte problema de pesquisa: em que condições a CNH pode ser considerada um instrumento de inclusão produtiva, capaz de ampliar oportunidades de trabalho e mobilidade social sem comprometer a segurança viária?

O objetivo geral é analisar a CNH como credencial de mobilidade legal e produtiva no contexto brasileiro. Os objetivos específicos são: discutir a relação entre habilitação, mobilidade e empregabilidade; sistematizar dados oficiais sobre trânsito, processo de habilitação, trabalho e ocupações; comparar evidências nacionais e internacionais sobre mobilidade e mercado de trabalho; propor indicadores para avaliação de programas que tratem a CNH como política de inclusão produtiva; e apontar limites, riscos e recomendações para pesquisas futuras.

A hipótese analítica deste estudo é que a CNH pode contribuir para a inclusão produtiva quando articulada a quatro dimensões: acesso econômico ao processo de habilitação, formação segura de condutores, qualificação profissional e conexão com oportunidades reais de trabalho. Isoladamente, a CNH não cria emprego. Integrada a uma política de desenvolvimento humano e produtivo, ela pode remover barreiras relevantes de acesso ao trabalho.

2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este artigo adota abordagem qualitativa, exploratória e analítico-documental, com apoio em dados secundários. A escolha metodológica decorre da natureza do problema investigado. A relação entre CNH e empregabilidade ainda não dispõe, no Brasil, de uma base pública nacional que permita afirmar causalidade direta entre obtenção da habilitação e inserção no mercado de trabalho. Por isso, o artigo não pretende provar que “tirar CNH gera emprego” de

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

forma automática. O objetivo é analisar evidências, mecanismos plausíveis, dados oficiais e possibilidades de mensuração.

Foram utilizadas três estratégias metodológicas principais. A primeira foi a revisão narrativa da literatura sobre mobilidade, acesso ao trabalho, carteira de motorista, transporte, desigualdade e mercado laboral. A segunda foi a análise de dados oficiais brasileiros sobre trânsito, processo de habilitação, trabalho e ocupações. A terceira foi a construção de uma matriz de indicadores para orientar futuras pesquisas empíricas e programas de inclusão produtiva baseados no acesso à CNH.

As fontes consultadas incluem organismos internacionais, órgãos governamentais brasileiros, bases estatísticas e estudos acadêmicos. Foram priorizados dados oficiais recentes, documentos institucionais e pesquisas publicadas por instituições reconhecidas. Como limitação, reconhece-se que os dados disponíveis permitem estabelecer associação temática e plausibilidade causal, mas não substituem um estudo longitudinal com indivíduos antes e depois da obtenção da CNH.

Para preservar rigor científico, este estudo diferencia três níveis de afirmação: dado confirmado, quando a informação consta de fonte oficial ou estudo publicado; inferência analítica, quando há relação plausível entre mobilidade e trabalho apoiada por literatura; e hipótese de impacto, quando a relação ainda exige coleta empírica específica no Brasil. Essa distinção é essencial para evitar conclusões excessivas e manter a honestidade metodológica do artigo.

3. REFERENCIAL TEÓRICO

3.1. Inclusão produtiva e mobilidade

Inclusão produtiva pode ser compreendida como o conjunto de condições que permite a uma pessoa participar de atividades econômicas capazes de gerar renda, trabalho, autonomia e melhoria de vida. Ela envolve qualificação, documentação, acesso à informação, redes de oportunidade, crédito, tecnologia, transporte e condições mínimas para transformar capacidade individual em inserção produtiva.

Nesse sentido, a mobilidade não é apenas deslocamento físico. Ela é também uma condição de acesso. Quem não consegue se deslocar com autonomia pode ter menos acesso a entrevistas, cursos, clientes, escolas, serviços públicos e locais de trabalho. O Urban Institute sintetiza essa relação ao afirmar que o acesso ao transporte reduz barreiras ao emprego, à educação, à saúde e ao cuidado infantil, podendo contribuir para sucesso econômico, autonomia e pertencimento (URBAN INSTITUTE, 2021).

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

Em territórios com transporte público limitado, longas distâncias, baixa integração urbana ou elevada dispersão de oportunidades, a possibilidade de dirigir legalmente pode alterar a disponibilidade real de oportunidades. A CNH, nesse contexto, atua como uma credencial de mobilidade: autoriza o deslocamento motorizado, mas também comunica ao mercado que o trabalhador possui uma habilidade formalmente reconhecida.

3.2. CNH, empregabilidade e desigualdade

A empregabilidade não depende apenas da vontade individual. Ela é construída por um conjunto de ativos sociais, educacionais, territoriais e econômicos. Escolaridade, experiência, rede de contatos, documentação, saúde, transporte e disponibilidade de tempo influenciam diretamente a entrada no mercado de trabalho. A CNH pode ser interpretada como um desses ativos.

Sua ausência não impede todo tipo de trabalho, mas restringe determinadas rotas de inserção econômica. Para jovens em busca do primeiro emprego, trabalhadores de baixa renda, moradores de bairros periféricos, pessoas que dependem de ocupações externas e profissionais autônomos, a habilitação pode ampliar o raio de busca por trabalho e permitir ocupações de maior mobilidade.

A desigualdade aparece também no acesso à própria CNH. Quando o custo do processo de habilitação é elevado, os grupos com menor renda enfrentam maior dificuldade para obter o documento. O resultado pode ser contraditório: justamente quem mais precisa ampliar suas oportunidades de trabalho encontra maior barreira para conquistar uma credencial que poderia facilitar sua inserção produtiva.

3.3. Segurança viária como condição ética da inclusão

A defesa da CNH como instrumento de inclusão produtiva exige uma premissa ética: ampliar acesso não pode significar reduzir responsabilidade. O trânsito é um ambiente coletivo de risco. Um condutor mal formado pode ameaçar a própria vida e a vida de terceiros. Portanto, políticas de acesso à habilitação devem ser avaliadas não apenas pelo número de CNHs emitidas, mas pela qualidade da formação, pelo comportamento dos novos condutores e pela contribuição para a redução de sinistros.

A inclusão produtiva, nesse campo, precisa ser segura. Ela deve formar condutores conscientes, capazes de compreender regras, riscos, convivência, vulnerabilidade de pedestres e motociclistas, uso de álcool, velocidade, fadiga, manutenção veicular e direção defensiva. A

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

CNH produtiva não é apenas uma CNH mais barata; é uma CNH acessível, regular, qualificada e socialmente responsável.

4. DADOS DE CONTEXTO: TRÂNSITO, TRABALHO E ACESSO À CNH

A relevância científica do tema decorre da convergência entre trânsito, trabalho e desigualdade. Os dados reunidos indicam que o Brasil possui um problema simultâneo de segurança viária, informalidade laboral, barreiras de acesso à habilitação e demanda reprimida por regularização.

No plano global, os sinistros de trânsito geram perdas humanas e econômicas expressivas. A OMS estima que os acidentes de trânsito custem à maioria dos países cerca de 3% do Produto Interno Bruto, além dos impactos familiares, produtivos e assistenciais decorrentes de mortes e incapacidades (WHO, 2023). No Brasil, o IPEA estimou perda anual de aproximadamente R$ 50 bilhões com acidentes de trânsito, destacando custos relacionados à perda de produção das vítimas e custos hospitalares (CARVALHO, 2020). O Ministério dos Transportes também citou estimativas do Banco Mundial de R$ 310 bilhões por ano, equivalentes a cerca de 3,8% do PIB nacional, para custos associados a ocorrências de trânsito (BRASIL, 2026a).

Tabela 1. Indicadores de contexto relacionados à CNH, segurança viária e inclusão produtiva

Indicador	Dado verificado	Interpretação para o tema
Mortes no trânsito no mundo	≈ 1,19 milhão por ano	A formação de condutores deve ser tratada como política de proteção à vida.
Lesões não fatais no trânsito no mundo	20 a 50 milhões por ano	O impacto do trânsito ultrapassa mortes e alcança saúde, trabalho e renda.
Mortes no trânsito no Brasil em 2024	37.150 mortes	O país ainda enfrenta alta letalidade viária e necessita de políticas de prevenção.
Custo anual dos acidentes segundo IPEA/ANTP	≈ R$ 50 bilhões	Sinistros produzem perdas produtivas, hospitalares e sociais relevantes.
Custo anual associado a ocorrências segundo referência do Ministério dos Transportes/Banco Mundial	≈ R$ 310 bilhões, ou 3,8% do PIB	Mostra que a segurança viária tem dimensão econômica estrutural.
Brasileiros que dirigem sem habilitação	≈ 20 milhões	Indica demanda reprimida por regularização e risco de exclusão legal.
Pessoas com idade para obter CNH, mas sem documento	≈ 30 milhões	Sugere barreira de acesso que pode ser econômica, territorial, educacional ou burocrática.

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

Indicador	Dado verificado	Interpretação para o tema
Custo citado para obtenção da CNH em alguns estados	até R$ 5 mil	O custo pode ser impeditivo para população de baixa renda.
Redução de custo prevista no novo modelo	até 80%	A redução de barreiras econômicas pode ampliar o acesso formal.
Taxa de desocupação no Brasil - 1º trimestre de 2026	6,1%	Contexto de mercado de trabalho com desigualdades persistentes.
Taxa de informalidade no Brasil - 1º trimestre de 2026	37,3%	A CNH pode ser relevante para ocupações formais, autônomas e por conta própria.

Fonte: elaboração própria, com dados da WHO (2023), Carvalho (2020), Brasil (2025a; 2026a) e IBGE (2026).

A leitura desses dados sugere que o debate sobre a CNH deve ser reposicionado. Não se trata apenas de discutir o documento em si, mas de compreender seu papel em um sistema maior, que envolve segurança viária, economia, mobilidade urbana, políticas de emprego, trabalho autônomo e redução de desigualdades.

O mercado de trabalho brasileiro também apresenta desigualdades que dialogam com a necessidade de mobilidade. No primeiro trimestre de 2026, a taxa de desocupação foi maior entre mulheres do que entre homens, maior entre pretos e pardos do que entre brancos, e superior entre pessoas com ensino médio incompleto em comparação a grupos com maior escolaridade (IBGE, 2026). Esses recortes não provam que a CNH resolveria a desigualdade, mas reforçam que barreiras adicionais de acesso ao trabalho devem ser estudadas em conjunto.

Tabela 2. Indicadores selecionados do mercado de trabalho brasileiro no 1º trimestre de 2026

Indicador	Resultado
Taxa de desocupação nacional	6,1%
Taxa de desocupação dos homens	5,1%
Taxa de desocupação das mulheres	7,3%
Taxa de desocupação entre brancos	4,9%
Taxa de desocupação entre pretos	7,6%
Taxa de desocupação entre pardos	6,8%
Taxa de desocupação com ensino médio incompleto	10,8%
Taxa de desocupação com ensino superior completo	3,7%

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

Indicador	Resultado
Taxa composta de subutilização	14,3%
Percentual da população ocupada trabalhando por conta própria	25,5%
Taxa de informalidade	37,3%
Rendimento médio real habitual de todos os trabalhos	R$ 3.722

Fonte: elaboração própria, com base em IBGE, PNAD Contínua Trimestral, 1º trimestre de 2026.

5. EVIDÊNCIAS COMPARATIVAS SOBRE HABILITAÇÃO, MOBILIDADE E EMPREGO

A literatura internacional oferece evidências úteis, embora não possa ser transferida automaticamente para o Brasil. Estudos realizados em outros contextos indicam que a legalização do direito de dirigir pode alterar padrões de deslocamento, posse de veículos, acesso a empregos e participação no mercado de trabalho, especialmente entre grupos com menor mobilidade.

Cho (2022), ao analisar reformas que permitiram a imigrantes sem documentação obter carteira de motorista nos Estados Unidos, identificou aumento de 3 pontos percentuais na posse de veículos e na probabilidade de deslocamento de carro, além de elevação de 1 ponto percentual na taxa de emprego. O estudo também indicou efeitos maiores em localidades de baixa acessibilidade e em ocupações mais dependentes de veículo.

Essas evidências não autorizam afirmar que o mesmo efeito quantitativo ocorreria no Brasil. Ainda assim, elas ajudam a construir o raciocínio central deste artigo: a CNH não gera emprego por si só, mas pode remover uma barreira que impede ou reduz o acesso a determinadas oportunidades. A diferença é importante. A CNH deve ser entendida como uma condição habilitadora, não como resultado final.

Quadro 1. Evidências comparativas sobre mobilidade, habilitação e trabalho

Fonte	Contexto analisado	Resultado principal	Contribuição para o debate brasileiro
Cho (2022)	Reformas de acesso à carteira de motorista para imigrantes sem documentação nos Estados Unidos	Aumento de posse de veículos e deslocamento por carro em 3 pontos percentuais; aumento de 1 ponto percentual na taxa de emprego	Mostra que habilitação pode funcionar como ponte de acesso ao trabalho em contextos dependentes de automóvel.

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

Fonte	Contexto analisado	Resultado principal	Contribuição para o debate brasileiro
Urban Institute (2021)	Relação entre transporte e mobilidade ascendente	Acesso ao transporte reduz barreiras ao emprego, educação, saúde e cuidado infantil	Reforça que transporte é variável econômica e social, não apenas logística.
Pendall et al. (2014)	Famílias de baixa renda, moradia e transporte	Transporte, especialmente acesso a automóveis, aparece como fator relevante para escolhas residenciais e oportunidades econômicas	Indica que mobilidade influencia acesso a bairros e empregos com maior oportunidade.
Brasil/MTE (2026b; 2026c)	Atualização da Classificação Brasileira de Ocupações	Inclusão de motorista de transporte por aplicativos como ocupação reconhecida	Demonstra que o mercado de trabalho incorporou novas formas de mobilidade remunerada.

Fonte: elaboração própria, com base em Cho (2022), Urban Institute (2021), Pendall et al. (2014) e Brasil/MTE (2026).

6. A CNH COMO CREDENCIAL DE MOBILIDADE PRODUTIVA

A expressão “credencial de mobilidade produtiva” permite compreender a CNH em quatro dimensões complementares. A primeira dimensão é legal. A CNH regulariza o direito de conduzir veículos e reduz a exposição do trabalhador a multas, apreensões, impedimentos e riscos jurídicos. Para quem já conduz sem habilitação, a obtenção da CNH representa uma passagem da informalidade de mobilidade para a legalidade.

A segunda dimensão é ocupacional. Muitas vagas exigem CNH como requisito. Em alguns casos, a exigência decorre da própria atividade, como motoristas, entregadores e condutores profissionais. Em outros, a CNH aparece como requisito indireto, porque a função exige deslocamento entre clientes, unidades, propriedades rurais, obras, empresas ou residências.

A terceira dimensão é territorial. Em cidades médias, áreas rurais, periferias urbanas ou regiões com transporte público insuficiente, a possibilidade de dirigir aumenta o raio de acesso ao trabalho. Isso pode ser decisivo para aceitar vagas em horários alternativos, empregos distantes, plantões, atendimento externo ou prestação de serviços.

A quarta dimensão é simbólica e documental. A CNH é um documento de identificação amplamente aceito e, em muitos contextos, funciona como sinal de autonomia, responsabilidade e capacidade operacional. Embora isso não deva ser confundido com competência profissional

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

ampla, o documento pode influenciar processos de seleção em atividades que exigem mobilidade.

Quadro 2. Exemplos de ocupações em que a CNH pode ampliar a empregabilidade

Grupo ocupacional	Relação com a CNH	Potencial de inclusão produtiva
Motoristas profissionais	CNH é requisito direto, podendo exigir categoria específica e cursos complementares	Inserção em transporte de cargas, passageiros, escolar, coletivo, emergência ou fretamento.
Entregadores e motociclistas profissionais	CNH categoria A é essencial para atuação regular	Ampliação de renda em entregas, logística urbana e serviços por aplicativos.
Motoristas de aplicativos	CNH é requisito operacional e documental	Possibilidade de trabalho autônomo ou complementar, conforme regras das plataformas e legislação aplicável.
Vendedores externos e representantes comerciais	CNH é frequentemente exigida para visitas e deslocamentos	Amplia raio de atuação, produtividade e acesso a clientes.
Técnicos de manutenção, instaladores e prestadores de serviços	CNH facilita deslocamento com ferramentas e equipamentos	Permite atendimento em domicílio, empresas, zona rural e contratos externos.
Trabalhadores rurais e operadores de máquinas	Habilitação pode ser exigida conforme veículo, máquina e atividade	Aumenta chances de formalização e atuação em cadeias produtivas rurais.
Empreendedores e autônomos	CNH permite entrega, deslocamento e atendimento móvel	Favorece pequenos negócios, serviços locais e economia de proximidade.

Fonte: elaboração própria, com apoio conceitual da CBO/MTE (BRASIL, 2026c) e da literatura sobre transporte e acesso ao trabalho.

Esses exemplos não significam que toda pessoa habilitada será empregada. Significam que a ausência de habilitação pode excluir o trabalhador de oportunidades em setores relevantes. A CNH, portanto, deve ser analisada como parte de um conjunto de ativos de empregabilidade.

A atualização da CBO em 2026, ao incluir a ocupação de motorista de transporte por aplicativos, reforça que novas formas de intermediação entre prestadores de serviço e usuários já integram a realidade ocupacional brasileira. Segundo o MTE, esses profissionais realizam transporte individual remunerado de passageiros e serviços de entrega de produtos em áreas urbanas por meio de aplicativos que organizam corridas, pedidos, tarifas e pagamentos (BRASIL, 2026b).

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

7. POLÍTICAS PÚBLICAS ATUAIS E JANELA DE OPORTUNIDADE

O debate brasileiro sobre habilitação ganhou novo fôlego com a implementação da chamada CNH do Brasil, que busca reduzir custos, digitalizar parte do processo, flexibilizar etapas e ampliar o acesso à primeira habilitação. A política parte de um diagnóstico claro: milhões de brasileiros dirigem sem habilitação e o custo tradicional do processo é uma barreira significativa.

O Ministério dos Transportes informou que o Brasil possui aproximadamente 20 milhões de pessoas dirigindo sem habilitação e mais 30 milhões com idade para obter a CNH, mas sem o documento, principalmente por não conseguirem arcar com custos que podem chegar a até R$ 5 mil. A resolução aprovada pelo Contran prevê curso teórico gratuito e digital, flexibilização das aulas práticas e abertura para instrutores credenciados pelos Detrans, com potencial de reduzir em até 80% o custo total da habilitação (BRASIL, 2025a).

Do ponto de vista da inclusão produtiva, essa mudança cria uma janela de oportunidade. Se a redução de custo for acompanhada de qualidade formativa, educação para o trânsito e conexão com políticas de trabalho, a CNH poderá ser tratada como ferramenta de inclusão econômica. Se, ao contrário, a ampliação do acesso for conduzida sem monitoramento pedagógico e sem indicadores de segurança, o risco será transformar uma política socialmente promissora em simples expansão documental.

O ponto central é que política pública de CNH não deve ser avaliada apenas por quantidade de documentos emitidos. É necessário medir permanência no processo, aprovação, qualidade da aprendizagem, perfil socioeconômico dos beneficiados, inserção ocupacional posterior, formalização, renda, infrações, sinistros e reincidência em comportamentos de risco.

Tabela 3. Indicadores recentes de procura e etapas do processo de habilitação após a CNH do Brasil

Indicador	Resultado
Novos pedidos de CNH em janeiro de 2025	369,2 mil
Novos pedidos de CNH em janeiro de 2026	1,7 milhão
Pedidos acumulados desde dezembro de 2025	3 milhões
Documentos emitidos desde dezembro de 2025	298,5 mil

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

Indicador	Resultado
Cursos teóricos concluídos em janeiro de 2025	196.707
Cursos teóricos concluídos em janeiro de 2026	824.494
Aumento de cursos teóricos concluídos	319%
Exames teóricos em janeiro de 2025	171.232
Exames teóricos em janeiro de 2026	225.462
Exames práticos em janeiro de 2025	291 mil
Exames práticos em janeiro de 2026	> 323 mil

Fonte: elaboração própria, com base em Agência Brasil (2026) e Senatran.

8. PROPOSTA DE MODELO AVALIATIVO

Para que a CNH seja efetivamente analisada como instrumento de inclusão produtiva, programas públicos ou privados devem produzir dados mensuráveis. Sem indicadores, a defesa do tema permanece no campo da intenção. Com indicadores, torna-se possível avaliar impacto.

A proposta abaixo organiza dimensões mínimas de avaliação para programas que associem CNH, educação para o trânsito e empregabilidade. O modelo foi estruturado para ser aplicável em estudos de caso, pesquisas de campo e relatórios técnicos de impacto social.

Quadro 3. Matriz de indicadores para programas de CNH e inclusão produtiva

Dimensão	Indicador sugerido	Forma de mensuração
Acesso	Número de inscritos no programa	Cadastro inicial por município, faixa etária, sexo, renda e escolaridade.
Permanência	Percentual de participantes que concluem o curso teórico	Comparação entre inscritos e concluintes.
Desempenho	Taxa de aprovação em exames teóricos e práticos	Dados do processo de habilitação.
Inclusão legal	Número de novos condutores habilitados	Emissão efetiva da CNH.
Segurança viária	Participação em módulos de direção defensiva e percepção de risco	Frequência, avaliação e questionários antes/depois.

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

Dimensão	Indicador sugerido	Forma de mensuração
Empregabilidade	Percentual de participantes que buscaram vaga exigindo CNH	Questionário de acompanhamento em 3, 6 e 12 meses.
Inserção produtiva	Percentual de participantes empregados, autônomos ou com renda ampliada após a CNH	Pesquisa longitudinal e autodeclaração validada quando possível.
Renda	Variação da renda individual após obtenção da CNH	Comparação pré e pós-programa.
Formalização	Participantes com carteira assinada, MEI ou contrato formal após o programa	Acompanhamento documental ou autodeclaratório.
Impacto social	Relatos de autonomia, deslocamento, acesso a entrevistas e melhoria de rotina	Entrevistas qualitativas e histórias de vida.
Risco	Infrações ou sinistros envolvendo participantes habilitados	Consulta quando houver base legal e consentimento.

Fonte: elaboração própria.

Essa matriz permite que programas de CNH acessível deixem de ser avaliados apenas pelo volume de matrículas e passem a demonstrar resultados sociais, educacionais e econômicos. O ideal é acompanhar os participantes por pelo menos 12 meses após a obtenção da CNH.

Em pesquisas futuras, recomenda-se a criação de grupos de comparação. Um desenho possível seria acompanhar dois grupos de pessoas com perfil socioeconômico semelhante: um grupo que obteve a CNH e outro que iniciou, mas não concluiu o processo no mesmo período. A comparação poderia observar emprego, renda, deslocamento, formalização e envolvimento em infrações. Esse desenho não elimina todos os vieses, mas aumenta a robustez da análise.

9. DISCUSSÃO

A análise realizada permite sustentar que a CNH possui potencial de inclusão produtiva, mas esse potencial depende do desenho institucional do programa. O documento, isoladamente, não altera a estrutura do mercado de trabalho. Porém, em contextos nos quais vagas exigem

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

deslocamento, direção ou disponibilidade territorial, a CNH pode ser um fator de ampliação de oportunidades.

O primeiro ponto de discussão é a diferença entre acesso e resultado. Reduzir o custo da CNH amplia o acesso ao processo de habilitação. Contudo, a inclusão produtiva só ocorre quando esse acesso se converte em maior capacidade de trabalho, renda, autonomia ou formalização. Por isso, programas sérios devem acompanhar o participante depois da emissão da CNH.

O segundo ponto é a relação entre CNH e segurança viária. A ampliação do acesso à habilitação pode reduzir a direção irregular, mas somente será positiva se estiver associada a uma formação responsável. A pressa em habilitar não pode superar o compromisso de formar. A vida no trânsito depende de conhecimento técnico, prática, consciência, maturidade e respeito às normas.

O terceiro ponto é a desigualdade. O custo da CNH atinge de forma mais dura os grupos de menor renda. Ao mesmo tempo, esses grupos são frequentemente os que mais necessitam de mobilidade para buscar oportunidades. A política de acesso à habilitação, portanto, pode atuar como política de redução de barreiras, desde que priorize públicos vulneráveis e não seja capturada apenas por interesses comerciais.

O quarto ponto é a empregabilidade contemporânea. O mercado de trabalho mudou. O crescimento de entregas, serviços móveis, aplicativos, logística urbana, vendas externas, assistência técnica domiciliar e microempreendedorismo aumentou a relevância da mobilidade. Em muitas atividades, a CNH passou a ser parte do capital produtivo do trabalhador.

O quinto ponto é a necessidade de evidência brasileira. Estudos internacionais mostram que a licença para dirigir pode afetar emprego e deslocamento em determinados contextos. No entanto, o Brasil precisa de pesquisas próprias. É necessário construir bases longitudinais, comparar grupos semelhantes, acompanhar renda e medir segurança. Sem isso, o debate fica vulnerável a discursos simplificados.

10. RECOMENDAÇÕES

Com base na análise realizada, recomenda-se que programas de CNH voltados à inclusão produtiva adotem cinco diretrizes.

A primeira é integrar habilitação e educação para o trânsito. A CNH deve ser apresentada como responsabilidade social, não apenas como vantagem individual. A segunda é associar CNH a qualificação profissional. Para públicos vulneráveis, módulos complementares sobre

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

empregabilidade, atendimento ao cliente, logística, direção defensiva, manutenção básica, empreendedorismo e uso responsável de plataformas podem aumentar os efeitos produtivos.

A terceira é criar acompanhamento pós-habilitação. O programa deve medir se os participantes conseguiram emprego, ampliaram renda, formalizaram atividade ou melhoraram sua mobilidade cotidiana. A quarta é estabelecer parcerias com empresas, CFCs, órgãos públicos, entidades de qualificação e plataformas de intermediação de vagas. A CNH ganha força quando conectada a oportunidades reais.

A quinta é monitorar segurança. Programas de inclusão produtiva não devem formar apenas condutores aptos ao exame, mas cidadãos capazes de dirigir com responsabilidade. Esse ponto é central: uma política de inclusão pelo volante só é socialmente legítima se também proteger vidas.

11. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A CNH pode ser compreendida como instrumento de inclusão produtiva quando deixa de ser vista apenas como documento de trânsito e passa a ser analisada como credencial de mobilidade, trabalho e autonomia. Ela não substitui educação, qualificação profissional, desenvolvimento econômico ou políticas de emprego. Contudo, pode remover uma barreira relevante para trabalhadores que dependem de deslocamento, direção, entregas, atendimento externo ou atuação autônoma.

Os dados analisados demonstram que o tema dialoga com problemas nacionais concretos: alto custo social dos sinistros de trânsito, milhões de brasileiros dirigindo sem habilitação, demanda reprimida por regularização, desigualdades no mercado de trabalho e crescimento de ocupações dependentes de mobilidade. A CNH, nesse cenário, pode contribuir para inclusão produtiva desde que esteja integrada a formação segura, redução responsável de custos, qualificação, intermediação de oportunidades e avaliação de impacto.

A principal contribuição deste artigo é propor que a CNH seja tratada como política de mobilidade produtiva segura. Isso significa reconhecer seu valor econômico e social sem ignorar os riscos do trânsito. A pergunta central não deve ser apenas quantas pessoas conseguiram tirar a CNH, mas quantas passaram a dirigir melhor, trabalhar com mais dignidade, ampliar renda, circular com segurança e participar da vida econômica de forma legal e responsável.

Futuras pesquisas devem acompanhar grupos de candidatos antes e depois da obtenção da CNH, comparando emprego, renda, formalização, deslocamento, infrações e sinistros.

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

Somente com esse tipo de evidência será possível medir, com maior precisão, o impacto da habilitação na inclusão produtiva brasileira.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL. Novos pedidos de CNH quadruplicam em janeiro, mostra Senatran. Brasília, 3 fev. 2026. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2026-02/novos-pedidos-de-cnh-quadruplicam-em-janeiro-mostra-senatran>. Acesso em: 12 jun. 2026.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Por unanimidade, Contran aprova resolução que democratiza acesso à CNH; entenda o que muda. Brasília, 1 dez. 2025a. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2025/12/por-unanimidade-contran-aprova-resolucao-que-democratiza-acesso-a-cnh-entenda-o-que-muda>. Acesso em: 12 jun. 2026.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Ministério dos Transportes cria centro nacional para prevenir mortes no trânsito. Brasília, 19 maio 2026a. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2026/05/ministerio-dos-transportes-cria-centro-nacional-para-prevenir-mortes-no-transito>. Acesso em: 12 jun. 2026.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. MTE atualiza Classificação Brasileira de Ocupações e inclui seis novas atividades. Brasília, 12 mar. 2026b. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/noticias-e-conteudo/2026/marco/mte-atualiza-classificacao-brasileira-de-ocupacoes-e-inclui-seis-novas-atividades>. Acesso em: 12 jun. 2026.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Classificação Brasileira de Ocupações - CBO. Brasília, 2026c. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/assuntos/cbo>. Acesso em: 12 jun. 2026.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Custos dos acidentes de trânsito no Brasil: estimativa simplificada com base na atualização das pesquisas do IPEA sobre custos de acidentes nos aglomerados urbanos e rodovias. Brasília: IPEA, 2020. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/items/98e21d94-320d-42bf-950b-7eb1a7f90911>. Acesso em: 12 jun. 2026.

CHO, Heepyung. Driver's license reforms and job accessibility among undocumented immigrants. *Labour Economics*, v. 76, art. 102174, 2022. DOI: 10.1016/j.labeco.2022.102174. Dispónível em: <https://ideas.repec.org/a/eee/labeco/v76y2022ics0927537122000653.html>. Acesso em: 12 jun. 2026.

IBGE. PNAD Contínua Trimestral: desocupação sobe em 15 das 27 UFs no 1º trimestre de 2026. Rio de Janeiro, 14 maio 2026. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/46676-pnad-continua-trimestral-desocupacao-sobe-em-15-das-27-ufs-no-1-trimestre-de-2026>. Acesso em: 12 jun. 2026.

PENDALL, Rolf et al. Driving to opportunity: understanding the links among transportation access, residential outcomes, and economic opportunity for housing voucher recipients. Washington, DC: Urban Institute, 2014. Disponível em: <https://www.urban.org/sites/default/files/publication/22461/413078-Driving-to-Opportunity-Understanding-the-Links-among-Transportation-Access-Residential-Outcomes-and-Economic-Opportunity-for-Housing-Voucher-Recipients.PDF>. Acesso em: 12 jun. 2026.

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

URBAN INSTITUTE. Transportation access. Upward Mobility Framework. Washington, DC, 2021. Disponível em: <https://upward-mobility.urban.org/framework/neighborhoods/transportation>. Acesso em: 12 jun. 2026.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. Road traffic injuries. Geneva: WHO, 13 dez. 2023. Disponível em: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>. Acesso em: 12 jun. 2026.

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.