

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ - UFPR
CENTRO DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO**

FERNANDA KARIN DA SILVA SUSIN

**ANÁLISE DOS FATORES QUE POSSIVELMENTE INFLUENCIARAM NO
VOLUME DE RECURSOS PARA FINANCIAMENTOS DE VEÍCULOS DE
PASSEIO, NO PERÍODO DE 2012 A 2014**

CURITIBA

2015

FERNANDA KARIN DA SILVA SUSIN

**ANÁLISE DOS FATORES QUE POSSIVELMENTE INFLUENCIARAM NO
VOLUME DE RECURSOS PARA FINANCIAMENTOS DE VEÍCULOS DE
PASSEIO, NO PERÍODO DE 2012 A 2014**

Monografia apresentada como requisito parcial
para conclusão do curso de pós-graduação *lato
sensu*, MBA em Finanças, Setor de Ciências Sociais
Aplicadas da Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Professor Msc. Marcelo Tardelli.

CURITIBA2015

TERMO DE APROVAÇÃO

FERNANDA KARIN DA SILVA SUSIN

**ANÁLISE DOS FATORES QUE POSSIVELMENTE INFLUENCIARAM NO
VOLUME DE RECURSOS PARA FINANCIAMENTOS DE VEÍCULOS DE
PASSEIO, NO PERÍODO DE 2012 A 2014**

Monografia apresentada como requisito parcial à para obtenção do grau de Especialista no Curso de MBA em Finanças, Setor de Ciências Sociais Aplicadas, da Universidade Federal do Paraná.

Orientador:

Prof. Msc. Marcelo Tardelli
Departamento de Administração Geral e Aplicada, UFPR

Prof. Dr. Rodrigo Oliveira Soares
Departamento de Administração Geral e Aplicada, UFPR

Curitiba, 28 de Setembro de 2015.

RESUMO

O surgimento da indústria automobilística no Brasil tem contribuído efetivamente no progresso do país, pois vêm oferecendo à economia nacional, desenvolvimento da região por meio da oferta de empregos, contribuição na geração de renda, incremento da produtividade industrial, geração de tributos, atração de capital estrangeiro para investimentos e vasta e complexa cadeia de geração de negócios. Assim, com o crescimento do mercado nos últimos anos o objetivo deste estudo está em identificar os fatores que possivelmente influenciaram na expansão ou retração dos financiamentos de veículos de passeio registrados no Brasil, entre 2012 a 2014. E, por meio de uma pesquisa descritiva e qualitativa que o presente artigo se propõe a revisar a teoria a respeito da intermediação financeira; verificar as modalidades de crédito disponíveis no mercado para realização de financiamentos de veículos; apresentar uma visão geral da indústria automobilística no Brasil e no Mundo; coletar informações sobre o mercado de automóveis brasileiro e analisar os fatores que podem ter influenciado na expansão ou retração dos financiamentos de veículos (novos e usados). Os resultados obtidos demonstram que as possíveis causas da retração do mercado automobilístico deve-se pelo mínimo crescimento da economia, PIB, taxa de desemprego e inflação em tendência de elevação, e inclusive, endividamento e comprometimento de renda das famílias.

Palavras-Chave: Indústria automobilística. Intermediação financeira. Crise do segmento de automóveis.

ABSTRACT

The rise of the automobile industry in Brazil has contributed effectively in the country's progress, as have offered to the national economy, development of the region through the provision of jobs, contribution to income generation, increased industrial productivity, generate taxes, attraction of capital foreign investment and vast and complex chain of business generation. So with the market growth in recent years the aim of this study is to identify the factors that possibly influence the expansion or contraction of the passenger car financing recorded in Brazil between 2012 to 2014. And through a descriptive research and Qualitative that this article aims to review the theory about the financial intermediation; check the credit terms available in the market for performing vehicle financing; present an overview of the automotive industry in Brazil and the world; collect information about the Brazilian car market and analyze the factors that may have influenced the expansion or contraction of auto loans (new and used). The results show that the possible causes of the downturn in the automotive market is due for a minimum economic growth, GDP, unemployment and inflation on an upward trend, and even indebtedness and commitment of family income.

Keywords: Automobile industry. Financial intermediation. Car industry crisis.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	05
2	REFERENCIAL TEÓRICO	09
2.1	INTERMEDIÇÃO FINANCEIRA	09
2.2	MODALIDADE DE CRÉDITO DISPONÍVEIS NO MERCADO	12
2.2.1	Leasing	13
2.2.2	Crédito Direto ao Consumidor (CDC)	14
2.2.3	Consórcios	15
3	METODOLOGIA	17
4	APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS	18
4.1	VISÃO GERAL DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL E NO MUNDO	18
4.2	INFORMAÇÕES SOBRE O MERCADO DE AUTOMÓVEIS BRASILEIRO	20
4.2.1	Financiamentos para aquisição de bens – Veículos	23
4.2.2	Planos e prazos de financiamento de veículos - Pessoa Física	24
4.3	FATORES QUE PODEM TER INFLUENCIADO NA EXPANSÃO OU RETRAÇÃO DOS FINANCIAMENTOS DE VEÍCULOS (NOVOS E USADOS)	25
4.3.1	Crescimento do PIB por setores	26
4.3.2	Taxa de desemprego - %	27
4.3.3	Inflação e Juros	28
4.3.4	Inadimplência Pessoa Física – acima de 90 dias, por categorias	28
4.3.5	Endividamento e comprometimento de renda das famílias brasileiras	29
5	CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES FINAIS	31
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	33

1 INTRODUÇÃO

A indústria automobilística no Brasil surgiu no começo do século passado e desde então importantes fábricas de montadoras tem se instalado em território brasileiro firmando o país como um dos mais promissores polos automotivos do MERCOSUL.

No Brasil, o surgimento da indústria de automóvel trouxe com sua dimensão um importantíssimo impacto para a economia e sociedade brasileira. Ao longo de seus vastos módulos fabris, instalados em 52 municípios, de 10 estados e totalizando 64 fábricas em todas as regiões, os dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, 2015), apontam que o setor é responsável por 23% do Produto Interno Bruto (PIB) industrial, sendo 5% do PIB total. A abrangência do setor equivale a um faturamento bruto acima de US\$ 110,9 bilhões e em tributos possibilita a geração de R\$ 178,5 bilhões.

Segundo os dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2014), a frota de automóveis no país ocupou no mercado internacional a 8ª posição com 47.946.665 veículos, sendo que o estado do Paraná conquistou a 3ª colocação, representando 8,3% desta frota, ficando atrás dos estados de São Paulo com 34%, e Minas Gerais com 10,9%. Já no âmbito internacional no ranking mundial de produção de veículos, em 2014, o Brasil ocupava a 7ª posição, perdendo para países como China, Estados Unidos, Japão, Alemanha, Coreia do Sul e Índia respectivamente. (ANFAVEA, 2015).

Constata-se que o setor automotivo tem contribuído efetivamente no desenvolvimento do país, pois vêm oferecendo à economia nacional, desenvolvimento da região por meio da oferta de empregos, diretos e indiretos: somente em 2014, 127.365 pessoas foram beneficiadas com registro em carteira devido a geração de empregos no setor (ANFAVEA, 2015); beneficia também o país com sua contribuição na geração de renda, incremento da produtividade industrial, geração de tributos (IPI, ICMS, PIS, COFINS), atração de capital estrangeiro para investimentos e vasta e complexa cadeia de geração de negócios.

Além da geração de empregos, arrecadação dos impostos e comércio para o crescimento sustentável do Brasil, a expansão do setor automotivo tem permitido a realização do sonho do brasileiro de todas as classes sociais de ter seu próprio

automóvel, ele torna possível o seu direito de ir e vir, quando quiser, seja para ida e volta ao trabalho, viagens de férias, deslocamentos com a família, e lazer. Enfim, ele proporciona o sentimento de liberdade no cidadão.

Segundo a ANFAVEA (2014), a indústria automobilística: “é um sistema com valor econômico que movimenta múltiplos negócios, sustenta milhões de empregos e famílias, arrecada impostos, além de atender duas importantes demandas: mobilidade de pessoas e transporte de cargas”. Em 2013, foram 3,74 milhões de unidades fabricadas, caracterizando um crescimento de 9,9% em relação ao ano anterior e possibilitando ao Brasil ser o quarto maior mercado do mundo e o sétimo produtor automotivo mundial.

Todavia, mesmo que a movimentação do setor seja extensa, evoluindo a passos largos, houve possíveis “ajudas” propulsores no incremento do setor automotivo nos últimos anos. Dentre elas podem-se citar: (i) As facilidades de crédito disponíveis no mercado; (ii) Elevação na renda da população; (iii) Incentivos do Governo Federal e medidas anunciadas pelo BANCO CENTRAL, como por exemplo ocorridos em 2014: Reduções no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI); A criação de linhas de financiamento exclusivas para veículos, em banco públicos, por meio de condições diferenciadas de taxas e prazos; Mudanças na legislação facilitando a retomada dos veículos pelos bancos em caso de inadimplência; e estímulos na concessão de crédito para compra de veículos como a liberação de mais de R\$ 10 bilhões do depósito compulsório dos bancos, que são os recolhimentos obrigatórios de recursos que as instituições financeiras fazem ao Banco Central, cuja alíquota é calculada com base no recolhimento sobre depósitos à vista, à prazo e de poupança de todos os clientes dessas instituições. É através dele que ocorre o crescimento sustentado do crédito e a solidez do Sistema Financeiro Nacional (SFN), uma vez que ele influencia o multiplicador monetário, ampliando ou reduzindo o volume de recursos que os bancos podem transformar em crédito para a economia (Banco Central do Brasil [BACEN], 2015).

A combinação dos incentivos do governo e das facilidades nas concessões de crédito, revelam que as formas de escoamento das vendas de veículos no mercado interno brasileiro são das seguintes modalidades de pagamento: 53% vendas financiadas através do Crédito Direto ao Consumidor (CDC), 38% vendas realizadas à vista, 7% por meio de consórcios e apenas 2% oriundas do leasing, conforme revelam as estatísticas da Associação Nacional das Empresas Financeiras das

Montadoras (ANEF, 2014). Já, do total de crédito disponível no Sistema Financeiro Nacional (SFN), ou seja, dos R\$ 3,022 trilhões, aproximadamente 7% disso representa o Saldo de Crédito disponível para aquisição de veículos pelas pessoas físicas e jurídicas, correspondendo a 4,1% do Produto Interno Bruto (PIB). Logo, tem-se que, o volume do saldo de crédito reservado para as operações de financiamento de veículos é de R\$ 212,7 bilhões em 2014.

Entretanto, a ascensão econômica dos últimos anos da indústria automobilística pode estar se reduzindo, e mudando seus records históricos. Em 2014, o volume de produção caiu cerca de 15% em comparação com 2013; surgiram obstáculos e restrições nas concessões de crédito, depois dos bancos sofrerem prejuízos com inadimplência; não são mais ofertados financiamentos de 60 meses sem entrada, os juros subiram. Logo, levando em conta o contexto apresentado o problema de pesquisa que este estudo se propõe a avaliar é: O que impactou no volume de recursos para financiamentos de veículos (novos e usados) no mercado brasileiro, no período de 2012 a 2014?

Assim sendo, em alinhamento ao problema proposto, o objetivo geral deste artigo é identificar os fatores que possivelmente influenciaram na expansão ou retração dos financiamentos de veículos de passeio registrados no Brasil, entre 2012 a 2014. Por conseguinte, a relevância e atualidade deste estudo podem ser desmembradas nos objetivos específicos a seguir: (i) revisar a teoria a respeito da intermediação financeira; (ii) apresentar a variedade de crédito a serviço do consumidor, em outras palavras, as modalidades de crédito disponíveis no mercado para realização de financiamentos de veículos; (iii) apresentar uma visão geral da indústria automobilística no Brasil e no Mundo; (iv) coletar informações sobre o mercado de automóveis brasileiro; (v) analisar os fatores que podem ter influenciado na expansão ou retração dos financiamentos de veículos (novos e usados).

De acordo com o levantamento da Unidade de Financiamentos da Central de Custódia e Liquidação Financeira de Títulos (CETIP) que opera o Sistema Nacional de Gravames (SNG), base integrada de informações que reúne o cadastro das restrições financeiras de veículos dados como garantia em operações de crédito em todo o Brasil, no país existe um automóvel para cada quatro habitantes e somente em 2014, os financiamentos de veículos somaram 6.392.797 unidades, sendo 3.159.915 de unidades novas e 3.232.882 de unidades usadas, assim, a importância desta pesquisa esta em, além de identificar quais fatores afetaram o volume de

financiamentos entre 2012 e 2014, demonstrar os prováveis pontos a serem ajustados para contribuir na alavancagem dos financiamentos de veículos. Possui também, a pretensão de colaborar para que novos estudos sejam realizados com a busca de outros indicadores que mensuram as possíveis influências sobre o volume de financiamentos de veículos.

Este artigo está estruturado em cinco seções: inicialmente tem-se a parte introdutória; na segunda seção faz-se o referencial teórico com a revisão teórica sobre intermediação financeira, as modalidades de crédito disponíveis no mercado; na terceira seção é apresentada a metodologia utilizada na pesquisa; na quarta seção refere-se à apresentação e análise dos dados e a quinta e última seção trata-se da conclusão e recomendações finais.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 INTERMEDIÇÃO FINANCEIRA

Para compreender e ter uma visão geral de todo o mecanismo de funcionamento do mercado financeiro, se faz necessário o estudo da economia.

A origem da palavra economia devira do grego *oikosnomos* (de oiko, casa, e nomos, lei) que significa a administração de uma casa, ou do Estado (Vasconcello e Garcia (1998). Logo, trata-se do conjunto de pessoas interagindo e tomando decisões de forma simultânea com o objetivo em geral de produzir bens e serviços para distribuir entre os membros da sociedade, assim contribuindo para o bem estar econômico de uma nação.

A economia de acordo com Gonçalves e Guimarães (2011), “é a ciência que estuda como os recursos escassos das sociedades são alocados, tendo por base as decisões individuais de consumidores, trabalhadores, firmas etc”.

Assaf Neto (2014) apresenta a seguinte definição para o estudo da economia:

A economia estuda a riqueza, as transações de troca que se verificam entre as pessoas. Procura compreender a decisão de utilização de recursos produtivos escassos (terra, trabalho e capital), que carregam um custo de oportunidade, no processo de transformação e produção de diversos bens e serviços, e sua distribuição para consumo (ASSAF NETO, 2014).

Segundo Vasconcello e Garcia (1998), “a economia é a ciência social que estuda como o indivíduo e a sociedade decidem (escolhem) empregar os recursos produtivos escassos na produção de bens e serviços”.

Em geral todos estes conceitos evidenciam que em qualquer sociedade os recursos ou fatores de produção são escassos, visto que as necessidades do homem que consome, produz, poupa e recebe remuneração pelo seu trabalho são ilimitadas e se renovam. Com isso a base dos problemas econômicos certamente é explicada pela escassez de recursos, originando problemas fundamentais: O que e quanto produzir? Como produzir? Para quem produzir?

Em meio a toda essa demanda por recursos, que são escassos, o intenso crescimento da movimentação financeira coloca as instituições financeiras (os bancos comerciais, os bancos de investimento, as sociedade de crédito,

financiamento e investimento, as sociedades de crédito imobiliário, as associações de poupança e empréstimo, as caixas econômicas, o Banco do Brasil, as distribuidoras, e as corretoras (BACHA, 2004)), em papéis fundamentais no mercado financeiro.

A intermediação financeira acontece entre os agentes econômicos superavitários ou poupadores que ofertam recursos, e os agentes econômicos deficitários ou tomadores de recursos. Com o principal objetivo de levantar recursos no mercado financeiro objetivando sua transferência para diversos agentes de mercado. Tais recursos da economia, são movimentados pelos intermediários financeiros, que promovem de forma significativa os níveis de poupança, investimentos, rendas, taxas de emprego, consumo, entre outros

Para BACHA (2004):

As operações de intermediação financeira (compra e venda de títulos representativos dos recursos financeiros) só ocorrem em uma economia onde existem unidade de dispêndio com déficit, de modo a financiar este último. Se em uma economia só existir unidades de dispêndio com orçamento equilibrado, não será necessária nenhuma operação de intermediação financeira (BACHA, 2004).

A fim de sanar as dificuldades desses agentes, é preciso criar um agente intermediário que faça uma espécie de ponte entre os agentes, assim, o mercado financeiro exerce o papel de intermediário nesse processo, sendo composto por instituições especializadas em conciliar interesses de poupadores e tomadores de recursos (OLIVEIRA E PACHECO, 2011).

O mercado financeiro também promove investimentos e crescimento da economia, pois cumpre sua finalidade quando permite a eficiente interação entre poupadores e tomadores de recursos.

De todas as atividades de intermediação financeira no país, o Banco Central do Brasil é o órgão fiscalizador.

Os intermediários financeiros introduzem diversas vantagens no sistema econômico e em suas metas de crescimento, baseada em uma economia globalizada, em que as operações de mercado se tornam mais complexas, os intermediários financeiros passam a trabalhar de forma mais especializada, sofisticando seus negócios e suas relações com tomadores e poupadores de recursos (ASSAF NETO, 2014).

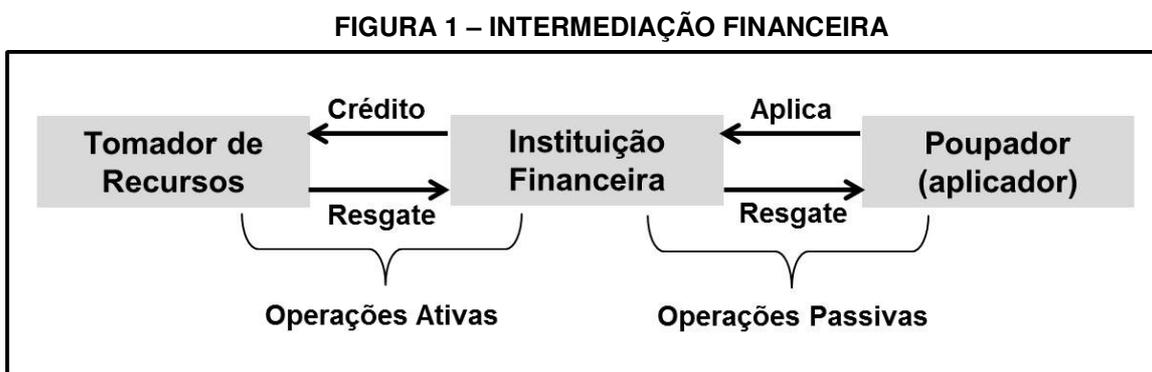
Independente da estrutura institucional do sistema financeiro da economia, a função essencial da intermediação financeira é a de processar os fluxos de financiamento da economia entre os agentes superavitários e os deficitários, direcionando os recursos de onde houver superávit para onde houver déficit de capital para investimentos.

Um exemplo de intermediários financeiros são os bancos comerciais, que executam operações de crédito caracteristicamente de curto prazo, captando recursos monetários de certos agentes econômicos e emprestando recursos a outros agentes. Esses agentes econômicos são os indivíduos, empresas governos e setor externo.

Quando ocorre o encontro dos agentes superavitário com os agentes deficitários, cada agente analisa suas alternativas e fecha a transação a um determinado preço: a taxa de juros.

Entre a taxa de juros de captação e a de empréstimo surge o *spread* bancário. Esse *spread* é um percentual que os intermediários financeiros adicionam ao custo de captação do dinheiro de modo a cobrir suas despesas administrativas, os impostos, ter provisão para risco de inadimplência e obter lucro (BACHA, 2004).

Para ASSAF NETO (2014), no processo de intermediação financeira para as operações de crédito, uma instituição pode atuar como sujeito *ativo* (credor de empréstimos de recursos), ou sujeito *passivo* (devedor de recursos captados), conforme ilustra a Figura 1 abaixo:



FONTE: Adaptado de ASSAF NETO (2014).

Para o autor, uma Instituição Financeira recebe recursos de pougador, isso gera *funding* da operação de crédito, assumindo a obrigação de devolver o principal

acrescido de juros. Trata-se de uma operação passiva, onde o banco torna-se devedor dos recursos captados. Exemplo disso são os depósitos a vista e depósitos a prazo fixo.

Os bancos (instituição financeira) através do capital recebido dos investidores (poupador/superavitário) realiza operações de empréstimos e financiamentos a agentes carentes de recursos (tomadores/deficitários) com a expectativa de receber no futuro o principal acrescido de juros. Exemplo de operações como essas são os financiamentos e empréstimos concedidos pelos bancos.

Logo, as taxas que são cobradas nas operações ativas normalmente são maiores que as pagas nas operadores passivas, formando a diferença entre taxas um resultado bruto chamado de *spread*.

2.2 MODALIDADES DE CRÉDITO DISPONÍVEIS NO MERCADO

Uma variedade de crédito está disponível a serviço do consumidor quando o objetivo é a aquisição de um automóvel. Dentre as modalidades de crédito disponíveis no mercado para a venda de veículos tem-se: vendas realizadas à vista, ou por meio de operações de leasing (arrendamento mercantil), ou financiamento do tipo CDC (Crédito Direto ao Consumidor) ou consórcios.

Um consumidor para saber qual o tipo de financiamento mais adequado para seu perfil, deverá analisar uma série de fatores, como prazo de pagamento, se pretende pagar as prestações com antecedência ou até mesmo quitar a dívida antes do prazo; e se precisa do carro, moto ou caminhão imediatamente (CETIP, 2014).

Diante das três modalidades de pagamento que ocorrem a venda de veículos, os dados estatísticos do boletim anual de 2014, emitido pela Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras, ANEF, evidenciam que as maiores operações de financiamentos são por meio do CDC, ou seja, 53% do total das operações. Isto equivale a 204,4 bilhões do total de 212,7 bilhões de reais na soma dos saldos das carteiras de veículos; os outros 38% são vendas realizadas à vista, 7% por meio de consórcios e apenas 2% oriundas do leasing, representando a 8,3 bilhões do saldo do leasing em 2014 (pessoa física e jurídica).

2.2.1 Leasing

Para ASSAF NETO (2014), a operação de arrendamento mercantil (leasing) é uma forma especial de financiamento:

Essa modalidade é praticada mediante a celebração de um contrato de arrendamento (aluguel) efetuado entre um cliente (arrendatário) e uma sociedade de arrendamento mercantil (arrendadora), visando à utilização, por parte do primeiro, de certo bem durante um prazo determinado, cujo pagamento é efetuado em forma de aluguel (arrendamento) (ASSAF NETO, 2014, p. 94).

Conforme o BACEN, “o contrato de arrendamento mercantil pode prever ou não a opção de compra, pelo arrendatário, do bem de propriedade do arrendador”.

Segundo redação dada pela legislação brasileira (Artigo 1, parágrafo único, da Lei 7.132 de 26.10.1983):

Considera-se arrendamento mercantil, para efeitos desta Lei, o negócio jurídico realizado entre pessoa jurídica, na qualidade arrendadora, e pessoa física ou jurídica, na qualidade de arrendatária, e que tenha por objeto o arrendamento de bens adquiridos pela arrendadora, segundo especificações da arrendatária e para uso próprio desta.

O contrato de leasing é quando o arrendatária, que geralmente é um banco, disponibiliza um bem que tem a capacidade de gerar lucros e se pagar sozinho, podendo ser constituído por pessoa física e jurídica. O bem arrendado fica em posse da arrendadora, sendo os pagamentos mensais pelo direito de uso do produto.

O leasing caracteriza-se por um contrato de médio e longo prazo, com no mínimo dois anos, vinte e quatro parcelas, no caso específico de veículos, podendo ter outros prazos para demais bens. Ao final do contrato o consumidor tem a opção de comprar ou não o bem. Ele abrange a maior parte da vida útil do ativo, em que a arrendadora adquire o objeto de arrendamento de acordo com as especificações da arrendatária.

Neste tipo de contrato, o imposto que será pago ao contratar este crédito, é o Imposto Sobre Serviços (ISS). O Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) não incide sobre operações de leasing.

O Banco Central do Brasil é o órgão controlador das operações de leasing, conforme descrito na legislação brasileira (Artigo 7º, Lei 7.132 de 26.10.1983):

Todas as operações de arrendamento mercantil subordinam-se ao controle e fiscalização do Banco Central do Brasil, segundo normas estabelecidas pelo Conselho Monetário Nacional, a elas se aplicando, no que couber, as disposições da Lei número 4.595, de 31 de dezembro de 1964, e legislação posterior relativa ao Sistema Financeiro Nacional.

Uma das vantagens ao contratar o leasing trata-se do benefício fiscal, onde ocorre a dedução das parcelas pagas no imposto de renda, ou seja, diminuição no valor dos impostos a pagar. Um empreendedor ao contratar esta operação não precisa declarar o bem, pois os pagamentos mensais são considerados despesas, deixando o lucro reduzido, assim o cálculo de base do imposto também fica. Porém, ao final do contrato caso o empreendedor queira adquirir o bem, ele deverá lançar esse bem em sua declaração.

Em geral, o cálculo de uma operação de leasing quando comparada com outras modalidades fica mais barato pois essa opção de financiamento trás maior segurança para a instituição financeira (o arrendador), pois em caso de uma inadimplência a apreensão do bem é ainda mais rápida, visto que o bem já está em nome da instituição financeira e como pré-estabelecido em contrato não se pode entregar ou devolver o bem até o término do contrato; trata-se de um compromisso que não pode ser interrompido por qualquer umas das partes.

2.2.2 Crédito Direto ao Consumidor (CDC)

Um outro mecanismo de financiamento, e o de maior representatividade é o Crédito Direto ao Consumidor (CDC), sua definição pode ser descrita da seguinte forma:

É o financiamento concedido por uma financeira para aquisição de bens e serviços por seus clientes. Sua maior utilização é, normalmente, para aquisição de veículos e eletrodomésticos. O bem assim adquirido, sempre que possível, serve como garantia da operação ficando à financeira vinculada pela figura jurídica da alienação fiduciária, pela qual o cliente transfere a ela a propriedade do bem adquirido, como o dinheiro emprestado, até o pagamento total de sua dívida (FORTUNA, 2010, p.252).

Em financiamentos de veículos na modalidade CDC, o bem é de propriedade do mutuário, mesmo que alienado, já no ato da compra. O consumidor tem a possibilidade de ao longo do financiamento vender o bem com a transferência das

parcelas. Ele é a melhor opção para aqueles que desejam quitar as parcelas com antecedência, tendo direito à redução dos juros embutidos no contrato.

Nestas operações, os encargos são basicamente juros e a cobrança de IOF, sendo seu máximo de 3,0% ao ano (última alteração na alíquota foi em janeiro de 2015). E o financiamento é geralmente pago em prestações mensais, iguais e consecutivas (ASSAF NETO, 2014), normalmente com taxas pré-fixadas, sendo por meio de cobrança em carnês, ou débito em conta corrente. O mesmo pode ser obtido em bancos e financeiras.

O prazo de financiamento do contrato pode variar de três meses a 60 meses, podendo chegar até a 72 meses, em casos especiais. O valor a se financiar, varia de 67 a 100% do valor do bem, de acordo com aprovação de crédito, uma vez que, parte do pagamento pode ser feita no ato da negociação como uma entrada.

2.2.3 Consórcios

Não menos importante, porém em menor quantidade, encontram-se os consórcios para aquisição de veículos.

“Consórcio é a reunião de pessoas naturais e/ou jurídicas em grupo, com prazo de duração e número de cotas previamente determinados, promovida por administradora de consórcio, com a finalidade de propiciar a seus integrantes, de forma isonômica, a aquisição de bens ou serviços, por meio de autofinanciamento” (BACEN, 2014).

O Banco Central é o fiscalizador das administradoras dos consórcios, segundo ele “o cálculo das prestações é correspondente à soma das importâncias referentes à parcela destinada ao fundo comum do grupo, à taxa de administração e às demais obrigações estabelecidas no contrato”.

Entre as vantagens de adquirir um consórcio, a diminuição da burocracia é uma delas, se comparada a de um financiamento, pois ao contratar um consórcio não há a necessidade de comprovação de renda mensal. Outro ponto de vantagem são os menores custos da operação, uma vez que não há cobrança de juros, apenas taxas de administração, e algumas outras obrigações estabelecidas em contrato. Entretanto em meio à algumas vantagens nessa modalidade de serviços também ocorrem desvantagens: a maior delas se encontra na prazo de recebimento

do bem, isso ocorre pois em consórcios o bem só é liberado após contemplação da carta, ao contrário de financiamentos cujo recurso é liberado rapidamente após a aprovação.

3 METODOLOGIA

A metodologia a ser utilizada nesta pesquisa será do tipo descritiva.

Para Diehl e Tatim (2004), “a pesquisa descritiva tem como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis”.

A abordagem da pesquisa qualitativa também será inserida neste estudo. Segundo Richardson (2007), na pesquisa qualitativa a interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas no processo de investigação. O ambiente natural é a fonte direta para a coleta de dados e o pesquisador é o instrumento-chave. A pesquisa busca a compreensão do contexto da situação. O processo e o significado são os focos principais de abordagem.

A utilização da pesquisa documental também será aproveitada, através de anuários, estatísticas, e notícias que serão apresentadas e utilizadas nas análises.

A pesquisa bibliográfica será necessária a fim de fundamentar e complementar a respeito do tema proposto.

Também serão utilizadas informações que serão obtidas por meio de relatórios conjunturais produzidas por associações específicas do segmento de automóveis (exemplos: ANEF, ANFAVEA, FENABRAVE, etc), como também informações de domínio público que estejam relacionadas ao tema proposto.

A compreensão da análise dos resultados será apresentada e expressa por meio de textos, figuras e gráficos descritivos.

4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

4.1 VISÃO GERAL DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL E NO MUNDO

No Brasil, a expansão da produção, frota e vendas de veículos torna, sem dúvidas, o setor o automotivo um dos mais atrativos para a indústria. O setor envolve toda uma cadeia produtiva gigantesca, com fabricantes e fornecedores de matéria-prima, autopeças, seguradoras, oficinas mecânicas, borracharias, dentre outros. E toda essa cadeia interligada propaga a geração de renda das famílias, por meio dos empregos, como também colabora para o nível de realização pessoal.

A ANFAVEA (2014), elaborou o “Brazil Automotive Guide” onde apresenta um guia setorial da indústria automobilística brasileira. De acordo com os editores do guia “evoluir é fundamental para a indústria de forma a elevar ainda mais o patamar de excelência, sendo dessa maneira capaz de responder às demandas da sociedade”.

O surgimento da indústria de automóvel trouxe com sua dimensão um importantíssimo impacto para a economia e sociedade brasileira. Ao longo de seus vastos módulos fabris, instalados em 52 municípios, de 10 estados e totalizando 64 fábricas em todas as regiões, os dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, 2015), apontam que o setor é responsável por 23% do Produto Interno Bruto (PIB) industrial, sendo 5% do PIB total. A abrangência do setor equivale a um faturamento bruto acima de US\$ 110,9 bilhões e em tributos possibilita a geração de R\$ 178,5 bilhões.

Assim, a Tabela 1 a seguir trás um resumo com o fechamento dessas principais informações que o setor atingiu em 2014.

TABELA 1 – INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA EM GRANDES NÚMEROS

	FÁBRICAS: 64 UNIDADES 10 ESTADOS 52 MUNICÍPIOS
	CAPACIDADE INSTALADA: 4,5 MILHÕES
	FATURAMENTO (2013): US\$ 110,9 BILHÕES
	INVESTIMENTOS (1994-2012): US\$ 68,0 BILHÕES
	PRODUÇÃO ACUMULADA (1957-2014): 71,2 MILHÕES
	COMÉRCIO EXTERIOR (2013): EXPORT. US\$ 23,4 BI IMPORT US\$ 35,6 BI SALDO US\$ -12,2BI
	EMPREGO DIRETO (DIRETO + INDIRETO): 1,5 MILHÕES DE PESSOAS
	PARTICIPAÇÃO NO PIB (2013): INDUSTRIAL: 23% TOTAL: 5%
	GERAÇÃO DE TRIBUTOS (2013): R\$ 178,5 BILHÕES
	RELAÇÕES SETORIAIS: 200 MIL EMPRESAS
	RANKING MUNDIAL (2013): 7º PRODUTOR MUNDIAL 4º MERCADO INTERNO

FONTE: Adaptado de ANFAVEA, 2015.

Conforme os dados da Tabela 1, constata-se que o setor automotivo tem contribuído efetivamente no desenvolvimento do país, pois vêm oferecendo à economia nacional, desenvolvimento da região por meio da oferta de empregos, diretos e indiretos: somente em 2014, foram 1,5 milhões de pessoas beneficiadas. O país também recebe sua contribuição na geração de renda, incremento da produtividade industrial, geração de tributos (IPI, ICMS, PIS, COFINS), em 2013 a arrecadação dos impostos chegaram a R\$ 178,5 bilhões, contribuindo para atração de capital estrangeiro para investimentos e vasta e complexa cadeia de geração de negócios.

Para se ter uma dimensão do porte da indústria automobilística brasileira quando comparada a de outros países, em 2012 o Brasil ocupou a 8ª posição no mercado internacional com o tamanho de sua frota, estimada em 37.271 mil unidades. Ficando atrás dos Estados Unidos, China, Japão, Alemanha, Rússia, Itália e França, respectivamente. Já no ranking mundial de produção de veículos,

em 2014, o Brasil ocupava a 7ª posição, perdendo para países como China, Estados Unidos, Japão, Alemanha, Coréia do Sul e Índia (ANFAVEA, 2015).

Observando a Tabela 2 abaixo, verifica-se que o Brasil está na quarta posição no ranking mundial do mercado (licenciamentos) de automóveis.

TABELA 2 – RANKING PAÍSES: MERCADO DE AUTOMÓVEIS

	PAÍSES	2014	2013	2012
1°	CHINA	21.004.688	19.311.225	16.366.208
2°	EUA	16.517.204	15.597.227	14.495.293
3°	JAPÃO	5.495.939	5.320.994	5.320.391
4°	BRASIL	3.328.958	3.575.947	3.634.627
5°	ALEMANHA	3.261.376	3.161.669	3.298.413
6°	ÍNDIA	2.889.595	2.885.509	3.097.285
7°	GRÃ-BRETANHA	2.798.121	2.535.810	2.284.250
8°	RÚSSIA	2.485.924	2.777.601	2.935.233
9°	FRANÇA	2.167.951	2.157.880	2.282.816
10°	CANADÁ	1.853.047	1.747.088	1.678.039

FONTE: Adaptado de FENABRAVE, 2014.

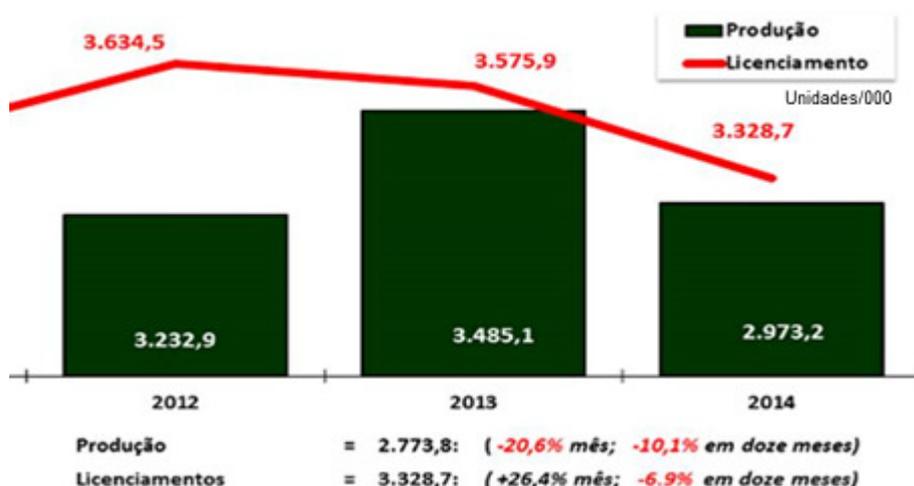
A posição de quarto lugar que atualmente o Brasil ocupa no ranking países, vem sendo mantida desde 2010. Estes números compreendem as vendas ou licenciamentos de veículos produzidos no próprio país e importados.

4.2 INFORMAÇÕES SOBRE O MERCADO DE AUTOMÓVEIS BRASILEIRO

Além de saber os números do setor automotivo de uma forma geral e verificar o ranking de mercado mundial é necessário ter maiores informações a respeito do mercado de automóveis brasileiro.

Na relação da quantidade de veículos produzidos e os licenciados no país, verifica-se que a curva está em declínio, como pode ser visto no Gráfico 1.

GRÁFICO 1 – MERCADO DE VEÍCULOS: PRODUÇÃO E LICENCIAMENTO



FONTE: ANEF, 2014.

Pode-se observar que a produção e os licenciamentos de veículos entre os anos de 2012 e 2014 apresentaram oscilações. De 2012 a 2013 ocorreu um incremento na produção de veículos de aproximadamente 8%, mas a variação dos licenciamentos neste mesmo período foi de -1,6%. Entre 2013 e 2014 foi quando ocorreram maiores diferenças, a retração do volume de licenciamentos ficou em torno de -6,9% e a queda na produção foi de -10,1%.

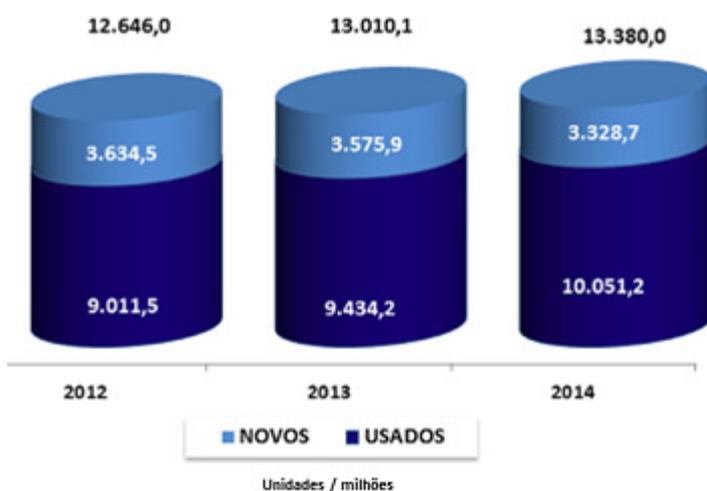
A diferença entre a produção realizada e os licenciamentos efetuados, correspondem às exportações/importações de unidades ocorridas mais os estoques nos revendedores e/ou pátio da própria montadora.

Para melhor compreensão do que envolve o estudo do varejo de automóveis, é imprescindível também analisar o perfil da frota de veículos existentes.

De acordo com a FENABRAVE e o Renavam, a ANEF divulgou em sua apresentação de dados estatísticos, as quais podem ser observadas através do Gráfico 2, que em 2012 o total da frota de veículos licenciados era de 12.646,0 milhões de unidades no país, sendo que 3.634,5 milhões comercializados por veículos novos e 9.011,5 milhões de veículos usados.

De 2012 a 2013 o número de licenciamentos aumentou. Sendo que o maior crescimento ocorreu por parte dos veículos usados, com uma elevação de 8,45%, representando 9.434,2 milhões em 2013. O mesmo se repetiu de 2013 a 2014, elevação no segmento de veículos usados em aproximadamente 7%, e retração dos veículos novos em 6,9%.

GRÁFICO 2 – LICENCIAMENTO DE VEÍCULOS NOVOS E USADOS



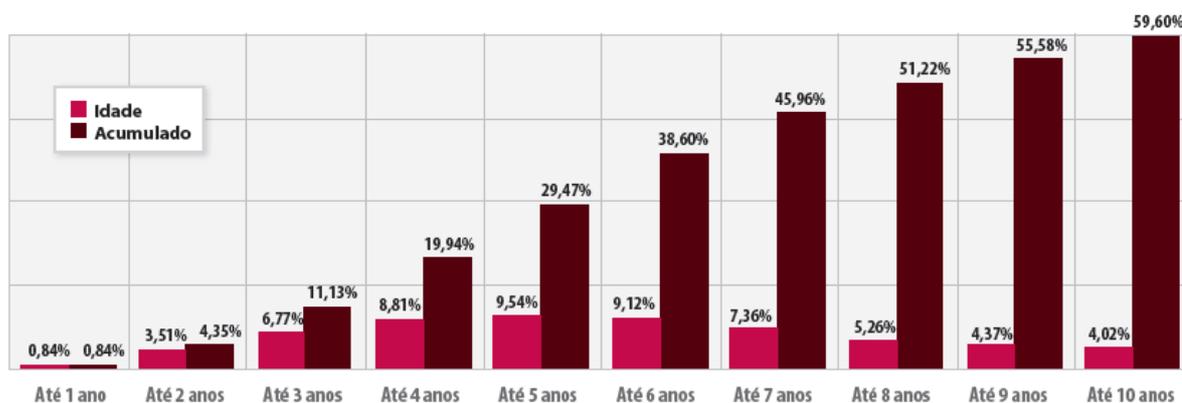
FONTE: ANEF, 2014.

Se analisar o decorrer dos três períodos observa-se bem que o mercado de usados tem uma evolução muito interessante. Os números divulgados revelam que os seminovos continuam sendo uma boa opção para o consumidor que deseja ter um veículo com qualidade por um valor de acordo com seu orçamento. Além disso, a escolha pelo seminovo também tem sido preferência pelo custo menor de despesas como IPVA e seguros, tornando a oferta mais interessante.

Esses números são animadores, mas demonstram as mudanças de mercado. Em 2014, os licenciamentos de veículos usados chegam quase 200% a mais que de veículos novos. Fica evidente que o perfil do consumidor mudou: ele tem procurado fazer uma compra mais segura, tem saído para pesquisar e, na comparação tem optado pelo usado. Se essas condições se mantiverem, a tendência é que o volume comercializado dos usados tende a ser ainda maior.

Segundo o anuário FENABRAVE (2013), a idade média do segmento de automóveis no país é 13,1 anos, já o percentual de volume de usados negociados por idade é maior em veículos acima de 8 anos de uso. Em veículos de até 8 anos de uso, o volume das negociações de automóveis ficou em 51,22% do total de automóveis vendidos, já acima de 9 anos este índice sobe para 55,58%. Todos esses fatores, justificam o crescimento da quantidade de licenciamento de veículos usados (GRÁFICO 3).

GRÁFICO 3 – PERCENTUAL DO VOLUME DE USADOS NEGOCIADOS POR IDADE



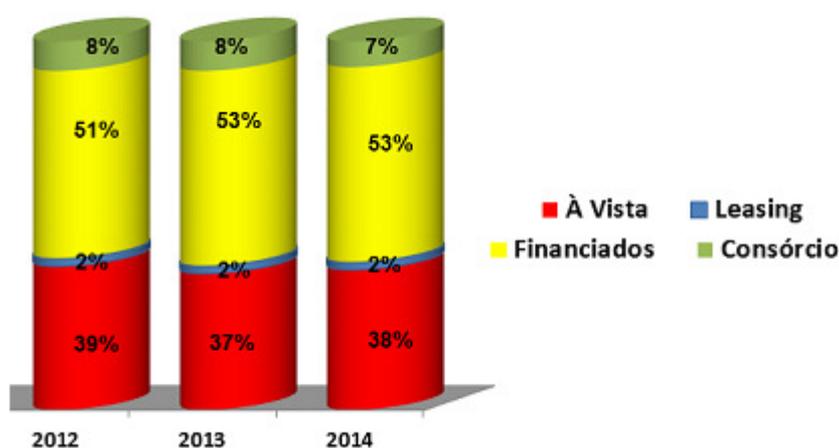
FONTE: ANUÁRIO FENABRAVE, 2013.

4.2.1 Financiamentos para aquisição de bens – Veículos

Conforme visto anteriormente no referencial teórico, as modalidades de venda de veículos são variadas. Elas podem ocorrer por meio de quatro formas: vendas à vista, financiamento modalidade CDC, leasing ou consórcio.

Analisando os dados estatísticos obtidos na ANEF (2014), o Gráfico 4 apresenta as quatro modalidades de pagamento na venda de veículos ocorridas entre 2012 e 2014. Observa-se que, todas as operações se mantiveram estáveis neste período, principalmente a operação de leasing, permanecendo com 2% nos três anos. O consórcio diminuiu de 8% em 2012 para 7% em 2014. E os financiamentos do tipo CDC, que cresceram de 51% em 2012, para 53% em 2014.

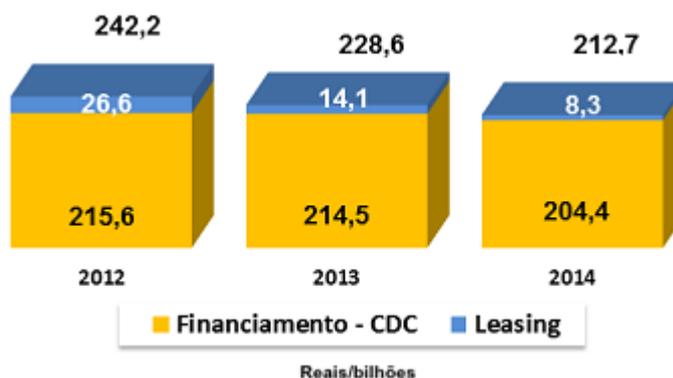
GRÁFICO 4 – MODALIDADE DE PAGAMENTO NA VENDA DE VEÍCULOS



FONTE: ANEF, 2014.

Através do Gráfico 5, observa-se separadamente o saldo total da carteira de crédito do SFN em financiamentos de CDC e leasing, em bilhões de reais. Nota-se que em 2012, o saldo total da carteira era de 242,20 bilhões de reais, em 2013 esse valor diminuiu para 228,6 bilhões, e retraiu também em 2014 com 212,70 bilhões.

GRÁFICO 5 – SALDO TOTAL DAS CARTEIRAS – FINANCIAMENTO (CDC) + LEASING PARA AQUISIÇÃO DE BENS (VEÍCULOS), PESSOA FÍSICA



FONTE: ANEF, 2014.

Constata-se que o valor do saldo das carteiras ao longo dos três anos teve uma retração, tanto na carteira de financiamento CDC como de leasing. De 2012 a 2013, a redução na carteira de leasing foi de -5,6% e a de CDC não tão significativa com -0,51% de queda. Já entre 2013 e 2014, foram registrados -6,9% nas operações de leasing e -4,7% no CDC. Logo, evidencia-se que um possível motivo para a diminuição das carteiras é a maior redução das operações de leasing no mercado.

4.2.2 Planos e prazos de financiamento de veículos - Pessoa Física

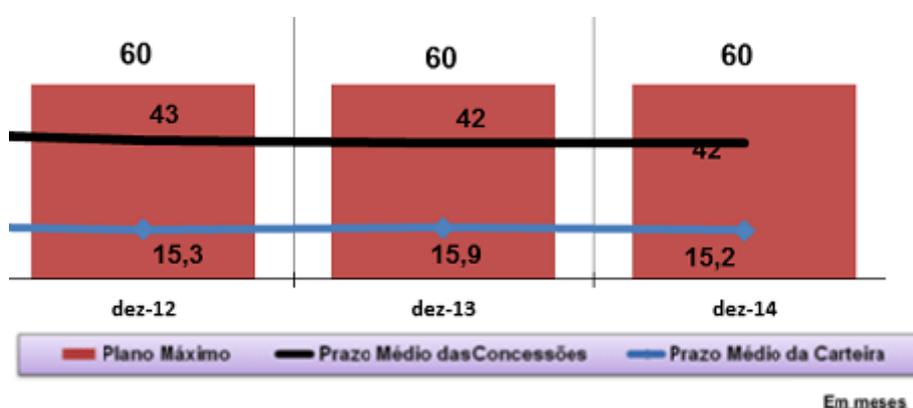
Conforme FORTUNA (2013), o prazo dos financiamentos do tipo CDC podem variar de três a 60 meses, e em casos específicos podem chegar até 72 meses. Desta forma, a ANEF juntamente com o BACEN expõe dados estatísticos sobre os planos máximo e médio e prazo médio que ocorrem financiamentos no país.

Nos últimos anos, através do Gráfico 6, nota-se que os planos máximos disponibilizados aos clientes consumidores ficaram em 60 meses. Já o prazo médio das concessões ficou em 42 meses na média, sendo o último levantamento em

dezembro de 2014. E o prazo médio da carteira é calculado mensalmente pela média dos prazos informados pelas instituições financeiras, ponderados pelo estoque, que também não oscilaram no período avaliado.

Para a ANEF (2013), “o prazo médio de cada instituição corresponde à média ponderada dos prazos a decorrer do saldo ou das parcelas das operações, ponderadas pelos seus respectivos valores”. Em dezembro 2014 o prazo médio das carteiras foi de 15,2 meses frente a 15,9 meses no mesmo período de 2013.

GRÁFICO 6 – PLANOS E PRAZO DE FINANCIAMENTOS DE VEÍCULOS



FONTE: ANEF, 2013

4.3 FATORES QUE PODEM TER INFLUENCIADO NA EXPANSÃO OU RETRAÇÃO DOS FINANCIAMENTOS DE VEÍCULOS (NOVOS E USADOS)

Após compreender os números do setor automotivo de uma forma geral; verificar o ranking mundial do mercado de automóveis; conhecer as quantidades de veículos produzidos e licenciados; registrar que a concentração do volume de licenciamentos está nos veículos usados; avaliar que o percentual do volume de usados negociados por idade é maior em veículos acima de 8 anos de uso; entender das modalidades de pagamentos disponíveis no mercado; mensurar o saldo total da carteira disponível para de financiamentos do tipo leasing e CDC; e, observar os planos e prazos realizados na contratação dos financiamentos, se faz necessário o estudo dos fatores que possivelmente influenciaram na expansão ou retração dos financiamentos de veículos de passeios.

Conforme relatórios do anuário da Fenabrave (2014), as vendas do setor automotivo se retraíram pelo segundo ano consecutivo. Após a queda de aproximadamente 2% em 2013, o fechamento de 2014 apresentou uma redução de 6,9% na quantidade de automóveis comercializados. Para os autores os motivos que justificam esta retração são: uma inflação maior que a consequente diminuição do crescimento da renda real, associadas à restrição de crédito por parte dos bancos. Mas também a ameaça da possibilidade de desemprego também contribui, em especial o desemprego da “Classe C”.

Portanto para melhor compreensão deste estudo, a seguir serão analisados alguns destes possíveis motivos propulsores da crise do segmento de automóveis.

4.3.1 Crescimento do PIB por setores

O PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro, que representa a soma dos bens e serviços produzidos no país, em 2014 ficou estagnado, com o mínimo crescimento de 0,1%, como pode ser observado na Tabela 3. Entre os setores produtivos do PIB, destaque para a indústria que em 2014 teve o pior desempenho, com peso negativo de 1,2%. Tratou-se de um ano de estabilidade na economia, o maior impacto ocorreu nos investimentos das empresas para poder produzir mais, chamado tecnicamente de Formação Bruta de Capital. O consumo do Governo aumentou 1,3% em comparação de 2014 com 2013. E o consumo das famílias subiu 0,9%. Em geral, o real crescimento do PIB pode ser verificado apenas em 2013 com expansão de 2,3%.

Segundo a Fenabrave (2014), os motivos que justificam essa estagnação da economia são os conjunturais de curto prazo, como as políticas fiscais e monetárias mais apertadas que ajudarão a reduzir o nível de atividade em 2014. Já os motivos estruturais são a crise de confiança do consumidor por conta das incertezas políticas e os escândalos na Petrobrás, que impacta diretamente em quase 50% do investimento industrial do país.

TABELA 3 – CRESCIMENTO DO PIB POR SETORES (2012-2014)

	2012	2013	2014
PIB a preços de mercado	0,9	2,3	0,1
Oferta			
Agropecuária	-2,3	7,0	0,4
Indústria	-0,8	1,3	-1,2
Mineração	-1,1	-2,8	8,7
Transformação	-2,5	1,9	-3,8
Construção Civil	1,4	1,9	-2,6
Serviços	1,7	2,0	0,7
Demanda			
Consumo do Governo	3,2	1,9	1,3
Consumo das Famílias	3,1	2,3	0,9
Formação Bruta de Capital	-4,0	6,3	-4,4
Exportação	0,5	2,5	-1,1
Importação	0,2	8,4	-1,0

FONTE: Adaptado de FENABRAVE, 2012, 2013, 2014.

4.3.2 Taxa de desemprego - %

A taxa de desemprego de todo o país encerrou 2014 pouco abaixo dos 7%, e em 2013, chegou a atingir próximo dos 7,5% da população economicamente ativa (Gráfico 7). Para 2015, a taxa de desemprego tem alcançado patamares que não eram vistos a muito tempo. Entretanto, a forte tendência de elevação está ocorrendo desde 2014.

GRÁFICO 7 – TAXA DE DESEMPREGO - %



FONTE: FENABRAVE, 2014.

4.3.3 Inflação e Juros

De 2013 para 2014, a inflação oficial do país, medida pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), saiu de 5,6% para 6,4%, conforme pode ser observado no Gráfico 8. Esta elevação, a maior desde 2011, foi pressionada pelo aumento dos preços dos alimentos e custos de habitação provocados por ajustes na energia.

Manter a inflação em 4,5% ao ano é o objetivo do governo, mas com tolerância de dois pontos percentuais para mais ou para menos, ou seja, pode variar entre 2,5% e 6,5%. Assim, entre 2012 e 2014 os percentuais da inflação permaneceram dentro do limite máximo permitido.

A elevação da inflação reduz o poder de compra do consumidor e induz a uma revisão, para menor, do crescimento da massa real de salário.

GRÁFICO 8 – INFLAÇÃO E JUROS: CRESCIMENTO ACUMULADO EM 12 MESES



FONTE: FENABRAVE, 2014.

4.3.4 Inadimplência Pessoa Física – acima de 90 dias, por categoria

A inadimplência de veículos, nos anos de 2012 a 2014, apresenta sinais de estabilidade (Gráfico 9) chegando a patamares próximos de 5%.

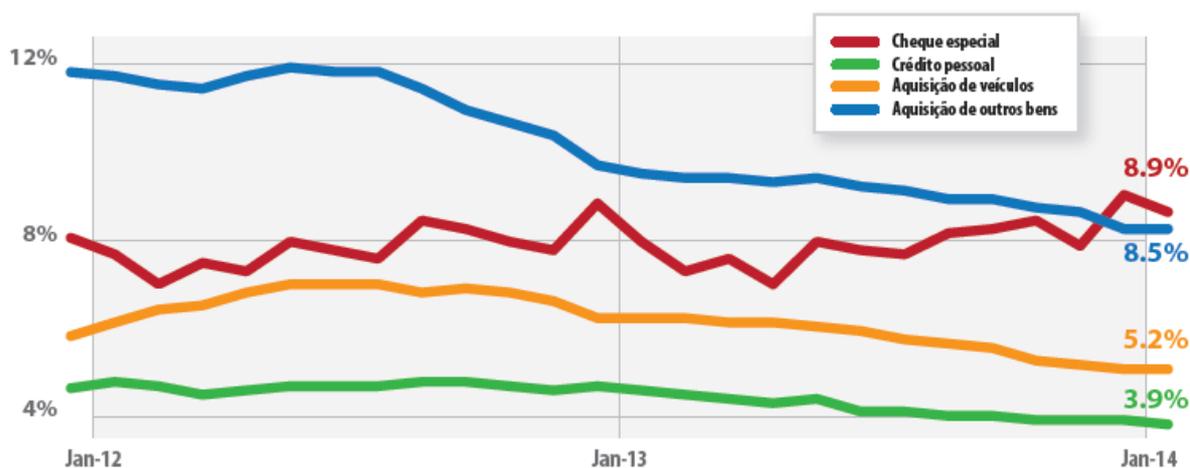
Com a renda e o crédito crescendo menos, torna-se natural que ocorra uma diminuição nos níveis de inadimplência.

Outra explicação para esse comportamento estável da inadimplência é a própria queda nas vendas de veículos de passeio. As restrições por parte dos bancos

nas concessões dos financiamentos afugenta potenciais compradores com risco de inadimplência futura.

Entretanto, a tendência para o ano seguinte é que, com a piora esperada no mercado de trabalho esse índice possa sofrer elevação.

GRÁFICO 9 – INADIMPLÊNCIA PESSOA FÍSICA (ACIMA DE 90 DIAS, POR CATEGORIA)



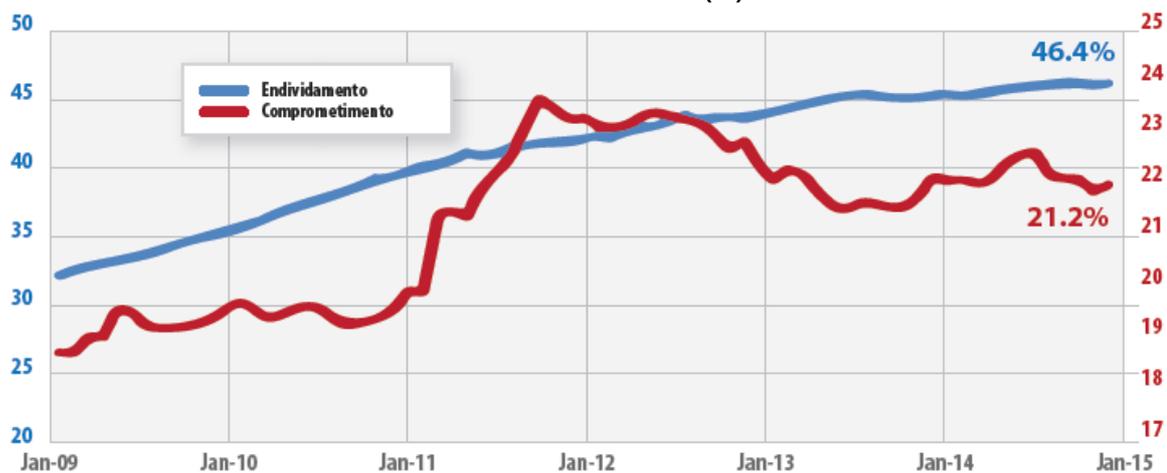
FONTE: FENABRAVE, 2013.

4.3.5 Endividamento e comprometimento de renda das famílias brasileiras

O padrão de endividamento das famílias (total de endividamento em comparação com a renda anual), assim como o comprometimento de renda (parcela da renda mensal consumida com prestações), ainda podem ser considerados baixos, justificados pela queda do poder de compra do brasileiro.

O comprometimento de renda das famílias (em % da renda mensal), conforme Gráfico 10, desde 2011, tem ficado na casa dos 20%, sem sinais de aceleração. Considera-se até 30% de comprometimento sendo um percentual aceitável. Nos níveis de endividamento (em % da renda anual), apesar da leve subida, se mantém relativamente estável em 46%.

GRÁFICO 10 – ENDIVIDAMENTO E COMPROMETIMENTO DE RENDA DAS FAMÍLIAS BRASILEIRAS EM (%)



FONTE: FENABRAVE, 2014.

5 CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES FINAIS

Procurou-se neste artigo fazer uma breve contextualização da indústria automobilística no Brasil, no período de 2012 a 2014.

Os estudos revelaram que potência da indústria automobilística brasileira nos últimos anos vem perdendo suas forças. 2014 foi um ano muito desafiador quando comparado com os anos anteriores estudados. Somente de 2013 para 2014, a retração do mercado de automóveis foi de 6,9%, haja visto que de 2012/2013, a queda foi de aproximadamente 2%. E o que tudo indica que 2015 tende a apresentar oscilações impactantes.

O crescimento do mercado até 2013, esteve baseado em uma combinação virtuosa do crescimento econômico e da elevação na renda da população; baixo desemprego; redução de juros; as facilidades de crédito disponíveis no mercado; mas já em 2014 ocorreu incentivos do Governo Federal com medidas anunciadas pelo BANCO CENTRAL, como por exemplo: Reduções no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI); A criação de linhas de financiamento exclusivas para veículos, em banco públicos, por meio de condições diferenciadas de taxas e prazos; Mudanças na legislação facilitando a retomada dos veículos pelos bancos em caso de inadimplência; e estímulos na concessão de crédito para compra de veículos como a liberação de mais de R\$ 10 bilhões do depósito compulsório dos bancos.

Porém a suposta crise que o setor automotivo brasileiro está enfrentando, é resultado de alguns fatores econômicos que surgiram com uma intensidade maior em 2014, como o desemprego em alta, principalmente da classe “C”, baixa atividade econômica, retirada dos incentivos de consumo, alta da inflação, a queda nos índices de confiança do consumidor e as dificuldades de crédito, pois com os inúmeros entraves impostos pelo governo brasileiro os bancos tornaram-se mais cautelosos, diminuído o volume de recursos para financiamentos e empréstimos, assim elevando as taxas de juros cobradas.

Todos esses fatores impactam diretamente no quadro econômico brasileiro e na capacidade de crescimento do setor, influenciando também empresas estrangeiras que planejam investir no país.

Apesar dos índices apresentados, torna-se possível aprofundar a discussão e análise deste assunto de pesquisa, como por exemplo, por meio da pesquisa exploratória com pesquisas de campo em concessionárias e lojas de veículos, a fim de buscar identificar outros indicadores que possam justificar a retração do mercado automobilístico. Assim a realização de novos estudos permanece como um campo de pesquisa sugestivo e inédito.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANEF – Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras. **Boletim Anual: 2014**. São Paulo; 2015.

ANEF – Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras. **Boletim 1º Trimestre: 2015**. São Paulo; 2015.

ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira: 2013**. São Paulo; 2014.

ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Automotive Guide: 2014**. São Paulo; 2014.

ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Automotive Guide: 2015**. São Paulo; 2015.

ASSAF NETO, A. **Mercado Financeiro**. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

BACEN: **Depósitos Compulsórios com informações até março de 2015**. Série Perguntas Mais Frequentes. Disponível em:
<http://www4.bcb.gov.br/pec/gci/port/focus/faq%2012-dep%C3%B3sitos%20compuls%C3%B3rios.pdf>. Acesso 23 Junho 2015.

BACHA, C. J. C. **Macroeconomia aplicada à análise da economia brasileira**. São Paulo: EDUSP, 2004.

BATISTA, Vera. **Governo volta a incentivar a compra de veículos automotores no país**. Disponível em:
http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2014/04/05/internas_economia.421509/governo-volta-a-incentivar-a-compra-de-veiculos-automotores-no-pais.shtml Acesso em 15 Dezembro 2014.

BRASIL. Congresso Nacional Lei 7.132 de 26.10.83.

CETIP - Central de Custódia e Liquidação Financeira de Títulos. **Financiamentos de veículos somam 6,4 milhões de unidades em 2014.** Disponível em: <http://www.cetip.com.br/Noticias/Cetip-financiamentos-de-veiculos-somam-64-milhoes-de-unidades-em-2014> Acesso em 17 Março 2015.

CETIP - Central de Custódia e Liquidação Financeira de Títulos. **Financiamento de veículos: saiba mais sobre CDC, leasing e consórcio.** Disponível em: <https://www.cetip.com.br/noticias/financiamento-de-veiculos-saiba-mais-sobre-cdc-leasing-e-consorcio> Acesso em 25 Junho 2015.

CONTESINI, Leonardo. **Para incentivar vendas de carros, governo estuda mudanças no Código Civil.** Disponível em: <http://www.flatout.com.br/para-incentivar-vendas-de-carros-governo-estuda-mudancas-no-codigo-civil/> Acesso em 17 Março 2015.

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito. **Frota por região tipo UF. Dezembro/2014.** Relatório técnico. São Paulo; 2014. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/frota2014.htm> Acesso em 07 Janeiro 2015.

DIEHL, A. A.; TATIM, D. C. **Pesquisa em Ciências Sociais.** São Paulo: Pearson, 2004.

ESPACIOS: **A intermediação financeira: as linhas de crédito de curto, médio e longo prazo dos bancos comerciais e o BNDES.** São Paulo: Universidade de Taubaté, v. 34, n. 4. 2013. 16 p.

FENABRAVE – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores. **Anuário 2013: o desempenho da distribuição automotiva no Brasil.** São Paulo; 2013.

FENABRAVE – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores. **Anuário 2014: o desempenho da distribuição automotiva no Brasil.** São Paulo; 2014.

FORTUNA, Eduardo. **Mercado Financeiro: produtos e serviços.** 18. ed. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2010.

FUENTES, André. **Brasil vai mal em índice que mede o poder de compra nas principais cidades do mundo.** Impávido Colosso: Gráficos, estatísticas e curiosidades nada lisonjeiros sobre o Brasil. Disponível em:

<http://veja.abril.com.br/blog/impavido-colosso/brasil-vai-mal-em-indice-que-mede-o-poder-de-compra-nas-principais-cidades-do-mundo/> Acesso em 09 Dezembro 2014.

GONÇALVES, C.; GUIMARÃES, B. **Introdução à Economia**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

KUTNEY, Pedro. **Governo estimula financiamento de carro: BC libera mais recursos e Fazenda simplifica retomada de veículos**. Disponível em: <http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/20302/governo-estimula-financiamento-de-carro> Acesso em: 17 Março 2015.

MAIA, Samantha. **A indústria automobilística reduz a marcha: Após dez anos de expansão, a indústria de automóveis vive uma nova realidade**. Disponível em: <http://www.cartacapital.com.br/revista/813/reducao-de-marcha-4920.html> Acesso: 23 Maio 2015.

OLIVEIRA, G. ; PACHECO, M. **Mercado financeiro: objetivo e profissional**. 2. ed. São Paulo: Fundamento Educacional, 2011.

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa Social: métodos e técnicas**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

SESSO FILHO, Umberto Antônio et al. **INDUSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO PARANÁ: impactos na produção local e no Restante do Brasil**. REVISTA PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO, Curitiba, n. 106, p. 89-112, jan/jun. 2004.

SPPERT. **Indústria Automoblística em Curitiba**. Disponível em: http://www.sppert.com.br/Artigos/Brasil/Paran%C3%A1/Curitiba/Economia/Atividades_Econ%C3%B4micas/Ind%C3%BAstria/Ind%C3%BAstria_Automobil%C3%ADstica/Ind%C3%BAstria_Automobil%C3%ADstica_em_Curitiba/ Acesso em 09 Novembro 2014.

TEIXEIRA, Alexandre. **O sonho brasileiro – pesquisa revela que o brasileiro está mais otimista**. Disponível em: <http://epocanegocios.globo.com/Revista/Common/0,,ERT160454-16642,00.html> Acesso em 14 Dezembro 2014.

VASCONCELLOS, M. A. S, GARCIA, M E. **Fundamentos de Economia**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 1998. p. 2

VEJA: Ao liberar compulsório, BC se contradiz e ataca o problema errado.
Disponível em: <http://veja.abril.com.br/noticia/economia/ao-liberar-compulsorio-bc-se-contradiz-e-ataca-o-problema-errado/> Acesso em 23 Maio 2015.