

2023

**AUTO**



# TER CARRO, QUANTO CUSTA?

Estudo internacional realizado em 18 países.

O Observador  
Cetelem

BNP PARIBAS  
PERSONAL FINANCE

# EDITORIAL



Desde a sua criação, o Observador Cetelem procurou sempre acompanhar o mundo automóvel, tentando antecipar simultaneamente para onde a indústria se dirige. Depois de um ano, em que a palavra crise se encontrou fortemente associada à economia e à geopolítica, após ter sido inseparável da saúde por dois anos, torna-se óbvio que o pulso do sector não está muito forte.

Confrontados com os problemas dos fabricantes, cuja produção entrou numa fase de paragem de emergência, principalmente devido a problemas de fornecimento de componentes eletrónicos, os condutores ficaram sem possibilidade de ação. Por mais que fizessem pedidos de veículos novos, as dificuldades experienciadas pelo setor deixaram as suas necessidades por satisfazer. E quando a crise energética, a inflação e a guerra na Ucrânia se sucederam, os condutores ficaram com ainda menos alternativas, com o mercado de usados também afetado.

Se podemos retirar uma grande lição deste Observador Cetelem Automóvel 2023, é que os condutores foram duramente atingidos pelo aumento dos preços dos combustíveis, a ponto de tornar a utilização dos seus automóveis cada vez mais insustentável e com dúvidas sobre a sua utilização futura.

A ideia de que os governos oferecem apoio a qualquer custo, que entrou para a história durante a Era Covid, agora coloca-se tanto para os condutores como para os fabricantes.

Estará o setor a caminhar para um beco, com os motoristas a aprenderem gradualmente a viver sem os seus veículos elétricos? Poderão os elétricos, favorecidos pelos apoios públicos massivos e pela regulamentação, representar uma via alternativa ou estão a tornar-se um produto de luxo, reservado apenas a quem dispõe dos meios para os adquirir?

Estarão os meios de mobilidade suave a caminho de se tornarem alternativas fiáveis ao automóvel?

Este novo Observador Cetelem Automóvel abre caminho a respostas que se perspetivam ser cruciais para o futuro do automóvel.

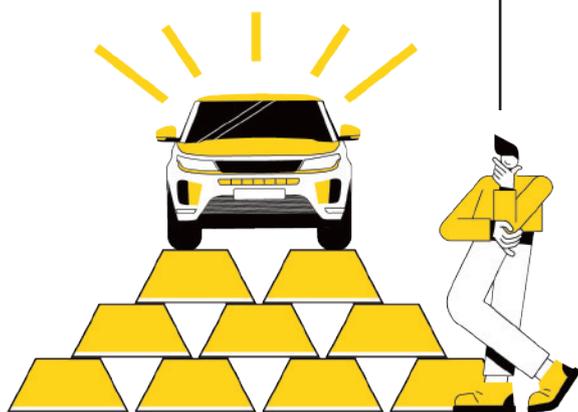


# O OBSERVADOR CETELEM

**O Observador Cetelem** é um centro de estudos e de acompanhamento económico do BNP Paribas Personal Finance, criado em 1985.

A sua missão é observar, esclarecer e decifrar a evolução dos padrões de consumo internacionalmente. Para satisfazer este requisito, o Observador Cetelem criou um sistema baseado na diversidade e na complementaridade de conteúdos com estudos anuais internacionais de referência do consumidor, um sobre o automóvel à escala mundial (18 países) e outro sobre o consumo ao nível europeu; além de estudos realizados a nível local.

## ÍNDICE



1

## TER CARRO ESTÁ A TORNAR-SE UM LUXO? 05

Uma compra incontornável	06
Custos para usar carro multiplicaram-se	20
Reduzir custos, a todo o custo	36

2

## SOLUÇÕES DE MOBILIDADE COMPLEMENTARES 47

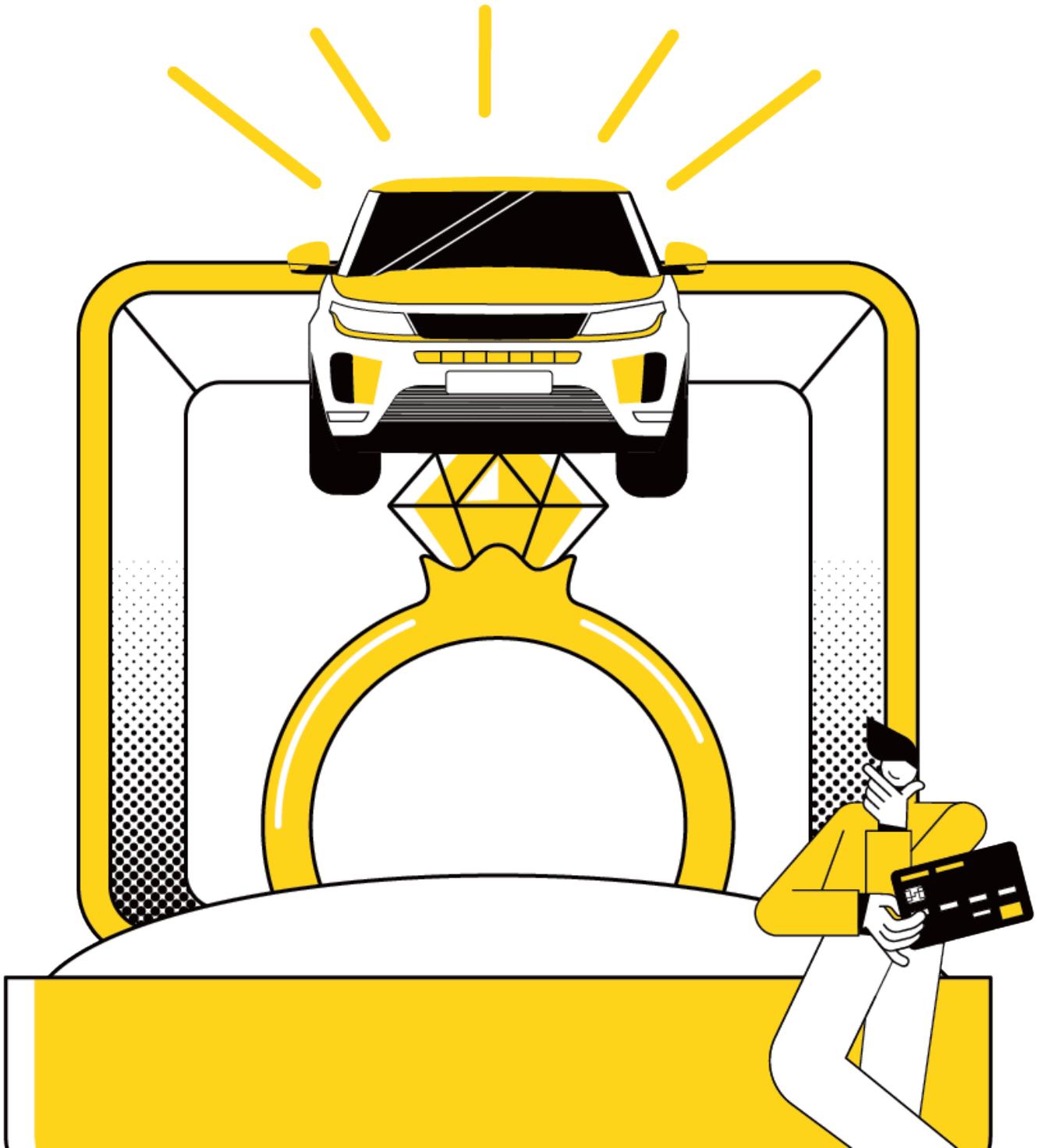
É difícil viver sem um carro	48
O mix de mobilidade: uma tendência urbana	57

3

## VEÍCULOS ELÉTRICOS? SIM, MAS A QUE PREÇO? 67

Automóvel: uma fonte de exclusão?	68
O golpe de misericórdia elétrico	77

## CONCLUSÃO 82



# TER CARRO ESTÁ A TORNNAR-SE UM LUXO?

---



Embora as vendas de automóveis tenham dado sinais de abrandamento durante vários anos, e não só devido à crise da Covid, os condutores não parecem dispostos a prescindir deles, apesar dos esforços financeiros exigidos pela respetiva compra e utilização. O principal motor destas tensões orçamentais é o combustível, cujos preços aumentaram drasticamente para os consumidores.

Esta nova edição do Observador Cetelem Automóvel 2023 demonstra que os condutores se encontram dispostos a limitar as suas deslocações para evitar custos, mas que não pretendem ser os únicos a atuar.

# Uma compra incontornável

## Contexto geral

### UM MERCADO EM SOFRIMENTO

Será que a Era de ouro do automóvel, pelo menos em termos de vendas, ficou para trás? É precisamente isto que a evolução das vendas de veículos novos nos últimos anos, em todo o mundo, aparenta sugerir. A curva registada desde 2005 parece ter atingido o pico em 2017, com cerca de 70 milhões de unidades vendidas (**Fig. 1**). A recuperação em 2021, após o choque da Covid em 2020, não ocultou a tendência de queda do mercado, já que não é esperado num futuro imediato um regresso ao fornecimento normal, nomeadamente dos semicondutores e das entregas de veículos.

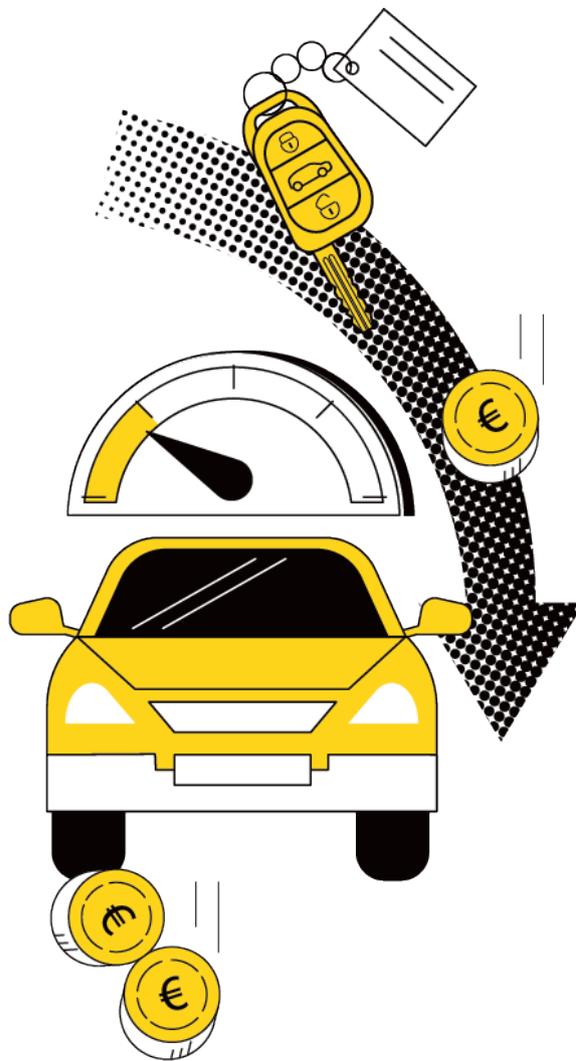
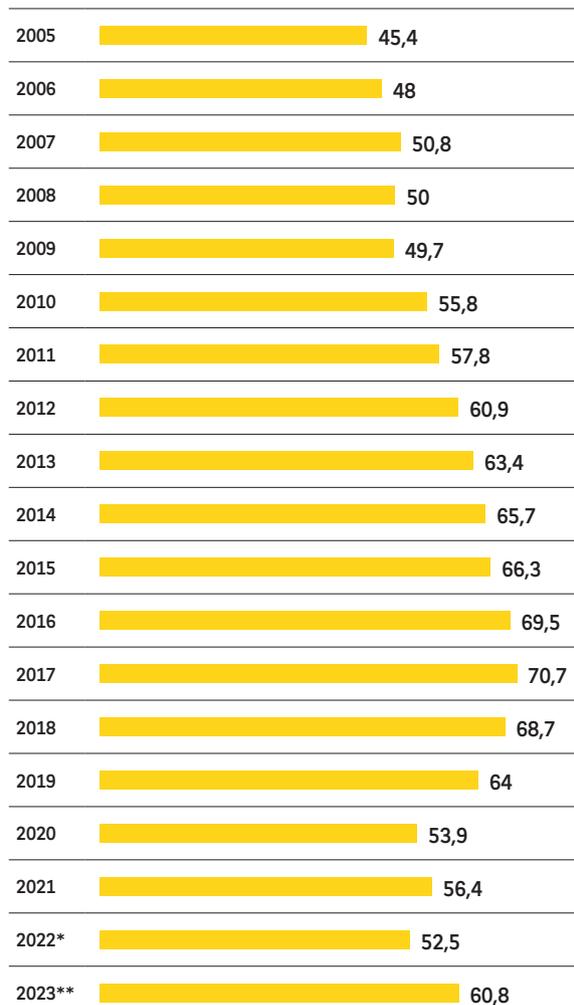


Fig. 1 / Contexto

### Vendas mundiais de veículos novos de passageiros, 2005-2023

Em milhões de unidades.



Fonte: OICA.

\* Estimativa. \*\* Previsão.

“  
A recuperação em 2021, após o choque da Covid em 2020, não ocultou a tendência de queda do mercado.

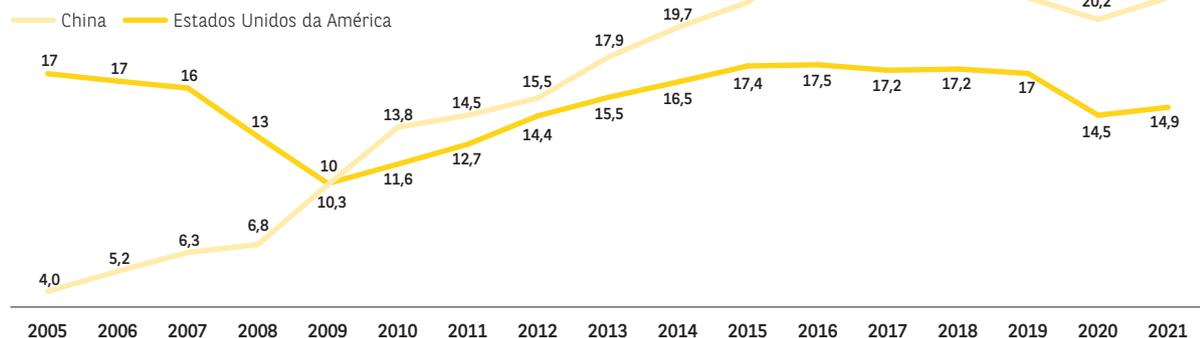
Na liderança está a China seguida dos EUA, tendo 2017 sido o melhor ano para o primeiro (25 milhões de veículos vendidos) e 2016 para o segundo (18 milhões). Seguiu-se uma queda brutal, que não pode ser atribuída apenas à pandemia da Covid (**Fig. 2**).

Na Europa, no Japão e no Brasil, a situação é mais diferenciada, mas a constatação é mais ou menos a mesma. Mais uma vez, todos os países alcançaram o seu recorde de vendas antes de 2021, com variação de valores de ano para ano (**Fig. 3**).

**Fig. 2 / Contexto**

### Vendas mundiais de veículos novos de passageiros, 2005-2021

Em milhões de unidades.

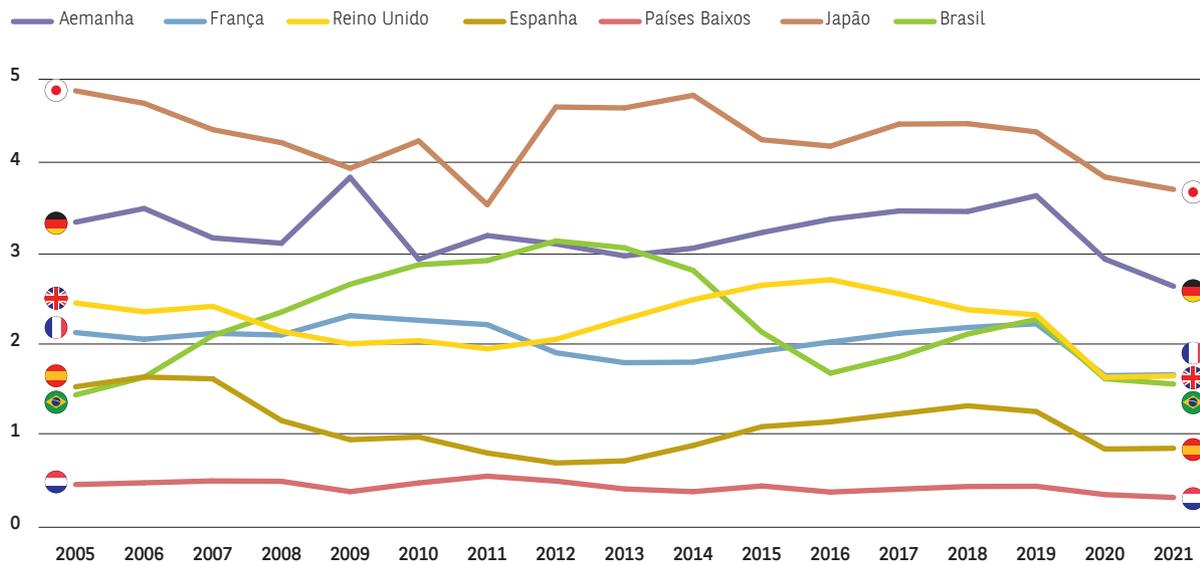


Fonte: OICA.

**Fig. 3 / Contexto**

### Vendas mundiais de veículos novos de passageiros, 2005-2021

Em milhões de unidades.



Fonte: OICA.

## O PREÇO CRESCENTE DOS VEÍCULOS NOVOS

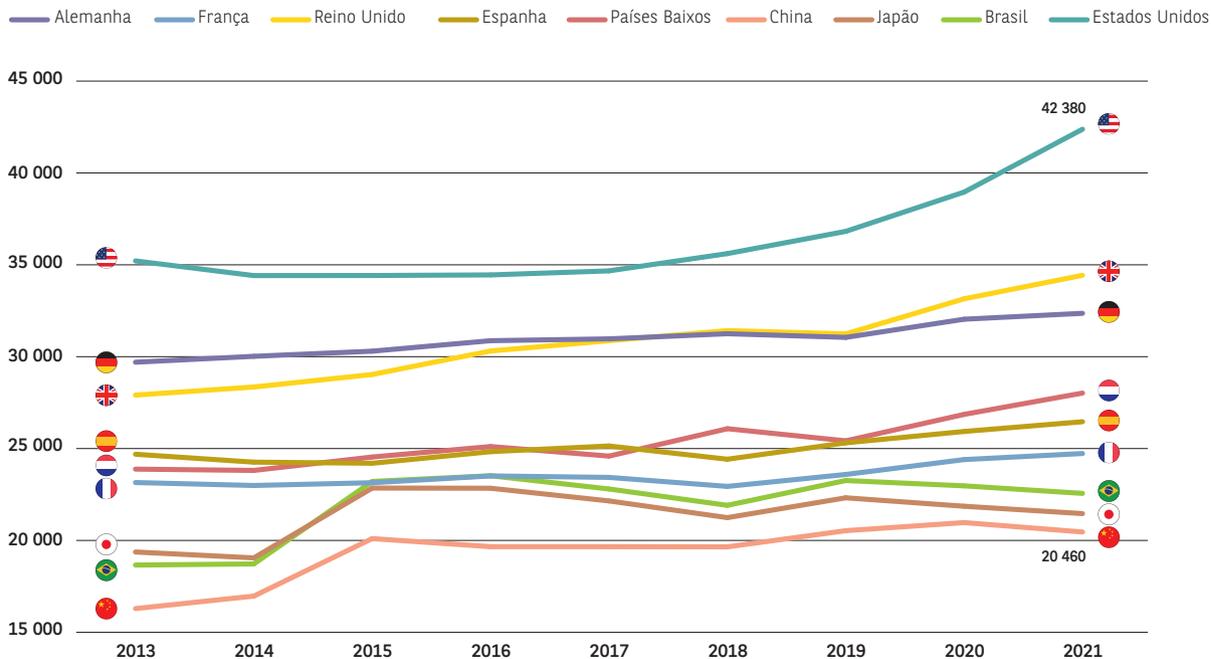
Enquanto os volumes de venda diminuem, o mesmo não sucede com o preço das viaturas novas. Na maior parte dos países abrangidos no estudo, os preços têm vindo a aumentar constantemente há quase 10 anos, sendo observados aumentos superiores a 20% na China, Estados Unidos e Reino Unido.

Em França, na Alemanha e em Espanha, os aumentos foram menores, mas ainda significativos (7%, 9% e 7%, respetivamente). Apenas no Brasil e no Japão, com evoluções estranhamente semelhantes, a curva de preços permaneceu relativamente estável nos últimos anos, após um aumento significativo em 2015 (Fig. 4).

Fig. 4 / Contexto

### Variação do preço médio das viaturas novas

Em Euros.



Fonte: Statista.

## PREÇOS MÉDIOS QUE FAZEM A DIFERENÇA

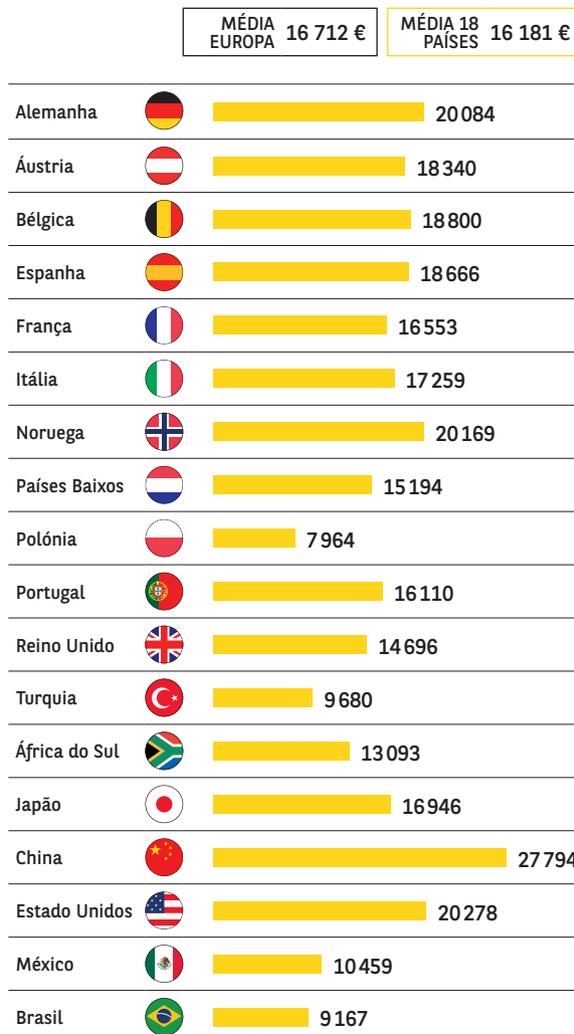
Neste contexto de aumento de preços, o preço médio pago pelos condutores entrevistados no âmbito deste Observador Cetelem é de €16.181, sendo um pouco mais elevado na Europa (€16.712). Esta pequena diferença entre as duas principais áreas geográficas consideradas, a Europa e o “resto do mundo”, é explicada em grande parte pelo preço médio muito elevado – €27.794 – registado na China, o maior mercado mundial **(Fig. 5)**.

Um mercado recente onde o peso das viaturas novas é particularmente forte, em comparação com outros países. Além da Polónia, o país europeu onde o preço médio dos veículos adquiridos é mais baixo (€7.964), é necessário deslocarmo-nos para os países emergentes, Brasil, México e Turquia, para encontrar preços médios mais baixos. Pelo contrário, a Alemanha, o país dos veículos de grande cilindrada, a Noruega, onde a viatura elétrica é rainha, e os Estados Unidos, o segundo maior mercado mundial, apresentam preços médios superiores a €20.000. Com €16.110, Portugal encontra-se dentro da média.

**Fig. 5**

### Quanto pagou pelo seu último veículo (custo total, menos descontos e negociações)?

Percentagem de inquiridos proprietários de pelo menos um automóvel. Em €



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

## PREÇO POR QUILO

A edição de 2022 do Observador Cetelem centrou-se no estudo do fenómeno SUV. Uma categoria de veículos que se destaca principalmente pelo seu peso elevado. Nesta edição, centrada nos custos, pareceu-nos interessante ver como o preço por quilo de um veículo evoluiu nos últimos anos. Afinal, não é precisamente este rácio o ponto de referência dos consumidores quando vão às compras (Fig. 6) ?

É importante notar que, apesar do sucesso dos SUV, que “perderam peso” entre 2011 e 2020, nas versões a gasolina, embora se

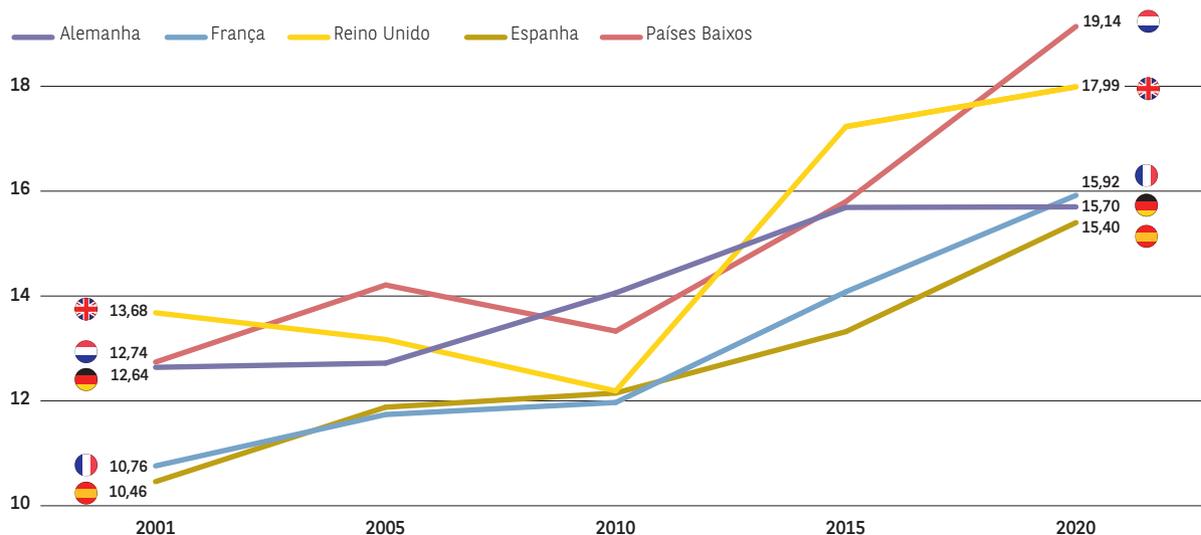
tenham tornado mais pesados nas versões elétricas, devido às baterias, o peso médio dos veículos europeus se manteve estável desde 2011, sendo inferior a 1.400 kg.

No entanto, nos últimos 10 anos, o preço por quilo de uma viatura aumentou drasticamente, impulsionado pelo efeito dos materiais e dos equipamentos que melhoram a respetiva qualidade, com um aumento, por exemplo, de quase 30% no Reino Unido. Em França, este aumento limita-se a cerca de 25%, atingindo €15,92.

Fig. 6 / Contexto

### Variação do preço médio por quilo dos carros

Rácio entre o preço médio e o peso médio de um veículo ligeiro de passageiros novo. Em €/kg



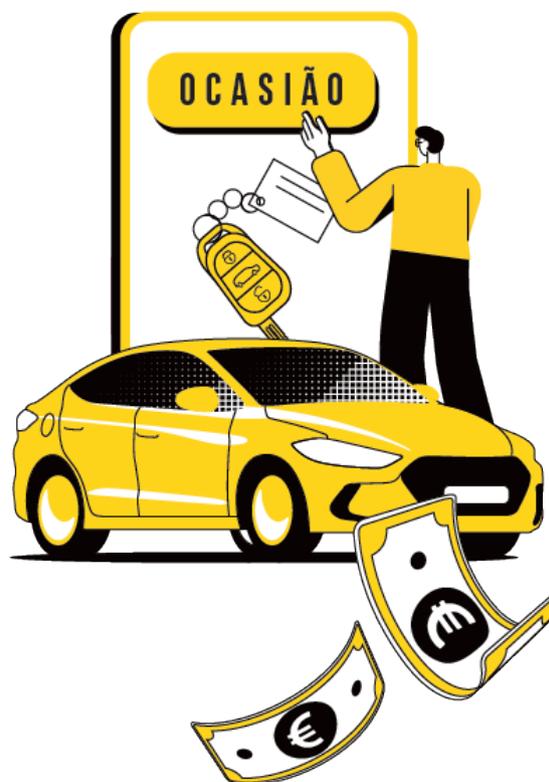
Fonte: ICCT.

# UMA COMPRA QUE NÃO É GARANTIDA

## UM PREÇO RAZOÁVEL... NOS USADOS

Esta evolução constante do preço das viaturas não parece incomodar fortemente os seus proprietários. 6 em cada 10 entrevistados consideram razoável o preço dos seus veículos. Os europeus que expressam esta opinião são significativamente mais numerosos (7 em 10). Se ajustarmos o foco geográfico, constatamos que os portugueses e os austríacos são os mais satisfeitos (8 em 10), enquanto os brasileiros e os sul-africanos se encontram muito mais divididos (4 em 10) **(Fig. 7)**. Dois países que encontraremos frequentemente com pontos de vista comuns.

Por outro lado, uma análise mais detalhada destes resultados, revela uma clivagem mais acentuada entre compradores de veículos usados e compradores de veículos novos. 77% dos primeiros estão satisfeitos com o preço dos seus veículos, em comparação com apenas 57% dos últimos. Uma clivagem significativa encontrada em todos os países do estudo.

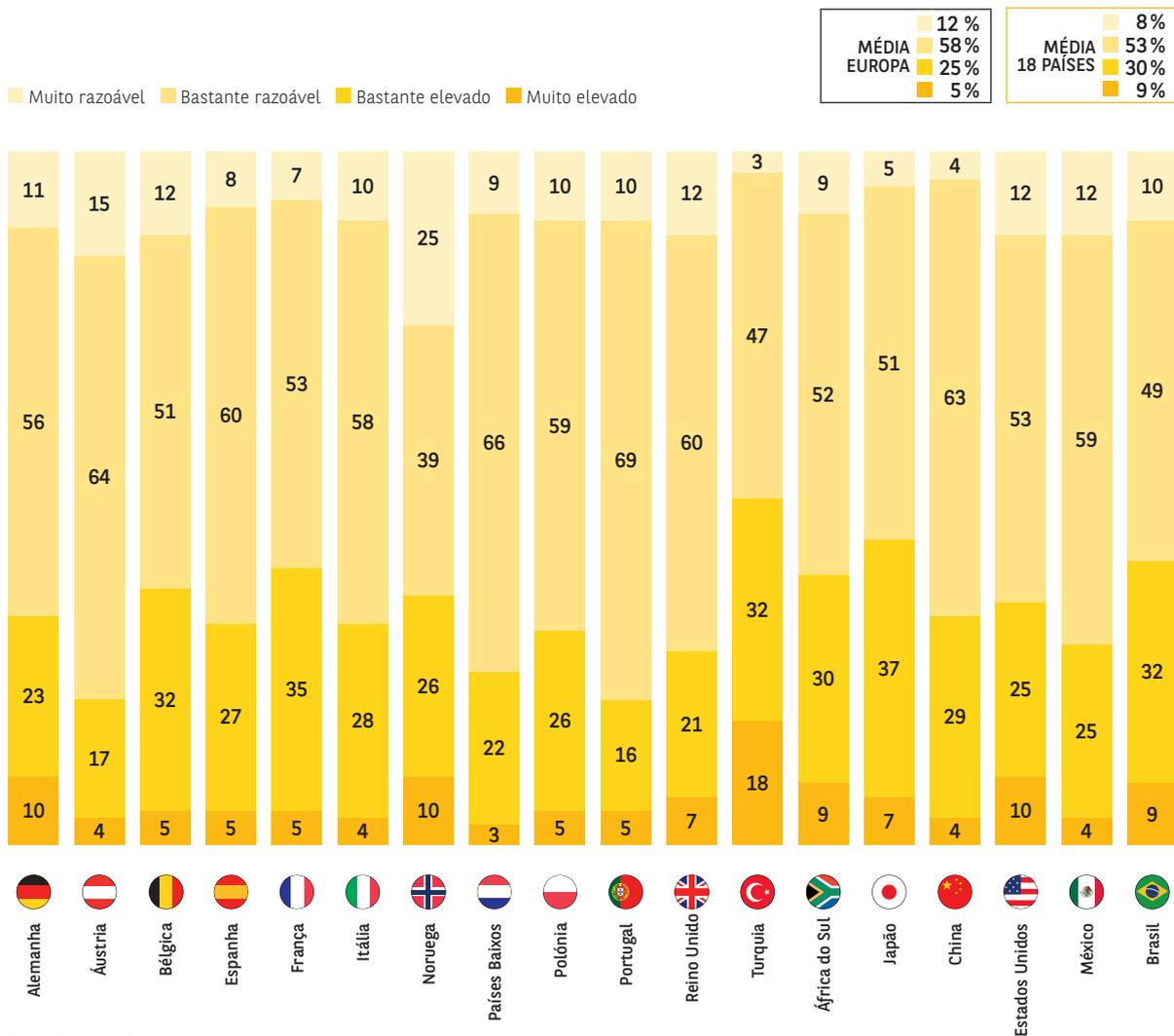


**6 em cada 10 inquiridos consideram razoável o preço dos seus veículos.**

**Fig. 7**

**No momento da compra (novo ou usado), achou que o preço do veículo era...?**

Percentagem de inquiridos que têm pelo menos um carro e o financiaram sem ser através de *leasing*.  
Em %.



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

## ESFORÇOS FINANCEIROS NECESSÁRIOS

No entanto, um preço razoável não significa facilidade de compra. Embora a compra de uma viatura pareça acessível, em termos gerais, é importante considerar os sacrifícios que afetam o prazer de comprar. 7 em cada 10 condutores acreditam que é possível comprar um carro, mas à custa de esforços financeiros **(Fig. 8)**. Relativamente a este assunto, a Europa e o resto do mundo exprimem-se mais ou menos em uníssono. A China faz um discurso diferente, muito mais positivo: apenas 53% dos chineses consideram que comprar uma viatura envolve sacrifícios financeiros, sendo que 44% acreditam que esta aquisição é realmente acessível para a todos. O acesso irresistível e rápido de uma grande parte da população ao automóvel nos últimos anos contribui sem dúvida para este ponto de vista.

Pelo contrário, 43% dos turcos estimam que a compra de um veículo se encontra reservada a pessoas com capacidade financeira, face a apenas uma média global de 15%. A situação económica que o país vive há muitos meses explica em grande parte este resultado. Com um aumento da inflação sem paralelo noutros países e uma queda consequente da lira turca, é difícil ser otimista quando se trata de comprar. Devemos também notar que o sentimento de que o automóvel se encontra reservado a algumas pessoas se acentua em geral entre as que não são proprietários de veículos, já que 3 em cada 10 o partilham.



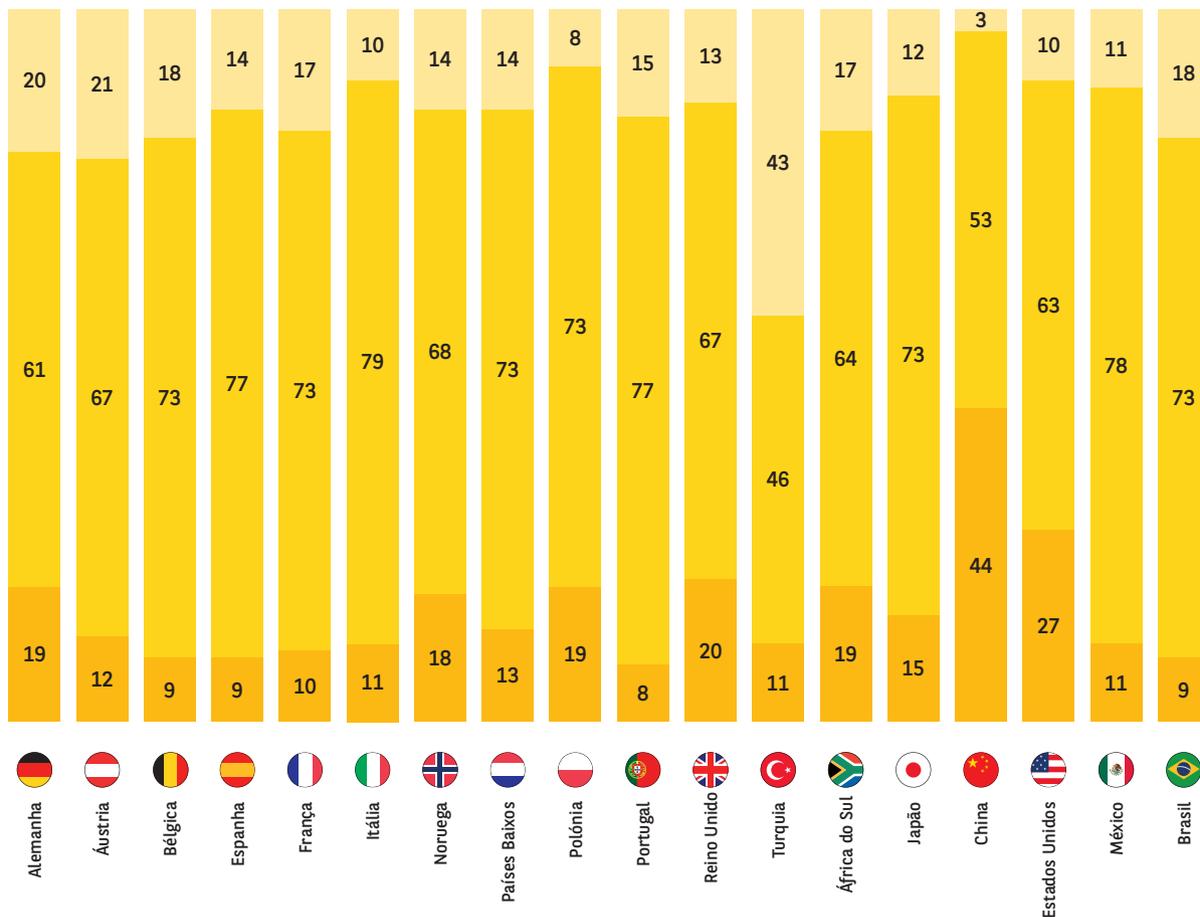
**Fig. 8**

**Na sua opinião, ser proprietário de um veículo é...?**

A todos. Em %.

- Acessível apenas para os que têm rendimentos elevados
- Acessível, mas exige alguns sacrifícios financeiros
- Financeiramente acessível a qualquer pessoa

MÉDIA EUROPA	<span style="color: #f4a460;">■</span> 15%	<span style="color: #f1c232;">■</span> 72%	<span style="color: #f9d79c;">■</span> 13%
MÉDIA 18 PAÍSES	<span style="color: #f4a460;">■</span> 15%	<span style="color: #f1c232;">■</span> 69%	<span style="color: #f9d79c;">■</span> 16%



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

## UMA TAXA DE ESFORÇO NO SEU AUGE

Comprar um veículo é possível, mas, de acordo com os condutores, exige sacrifícios. O nível da taxa de esforço demonstra claramente esta opinião. Medida pela relação entre o preço de uma viatura e o rendimento médio anual, esta taxa parece estar próxima e acima de 100 em alguns países (Fig. 9): Adquirir uma viatura custa um ano inteiro de rendimentos para alguns indivíduos.

Na ausência de estatísticas homogéneas em todo o mundo, a análise da evolução precisa e rigorosa desta taxa de esforço ao longo do tempo é quase impossível. Contudo, quando consideramos o abrandamento - ou mesmo o recuo - dos rendimentos no período recente e, simultaneamente, o aumento do conteúdo técnico das viaturas, especialmente dos veículos elétricos, é fácil imaginar que estas taxas sofreram tensões extremamente elevadas.

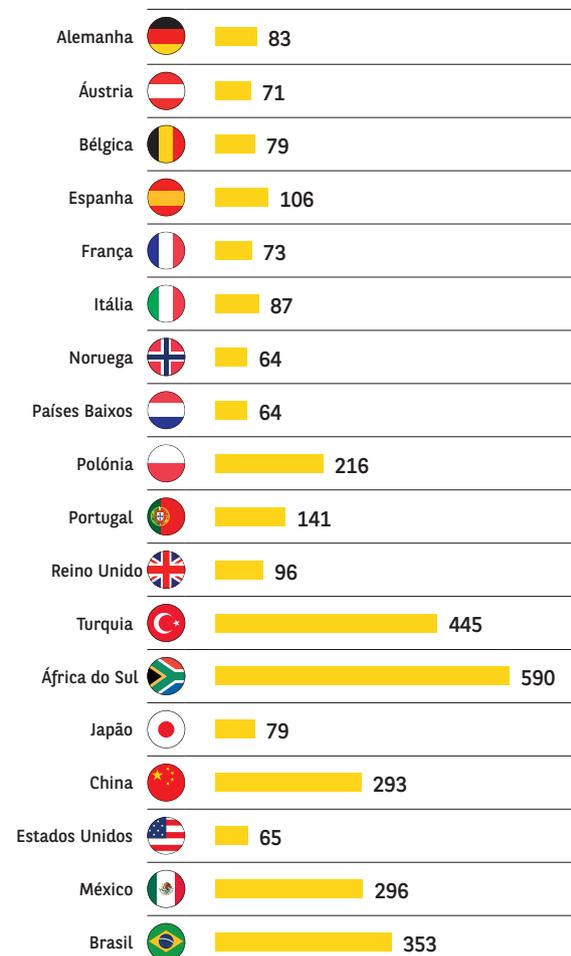
Se considerarmos apenas a zona europeia, os preços das viaturas aumentaram duas vezes mais depressa do que o rendimento familiar antes do choque de preços de 2020-2022, resultante da pandemia e dos seus efeitos nas limitações de fornecimento... E, naturalmente, quando o esforço de produção se torna muito grande, há tendência a desistir. Resta saber: para quando o ponto de rutura?

**Fig. 9 / Contexto**

**Taxa de esforço\* para a compra de um novo veículo de passageiros em 2021**

Em %.

MÉDIA  
18 PAÍSES 104%



Fonte: Statista.

\* Taxa de esforço Veículos Particulares Novos (VPN): relatório do preço médio de um veículo em 2021 e receita anual líquida ajustada por habitante em 2019.

# Uma viatura indispensável

## OS CONDUTORES NÃO ESTÃO PRONTOS PARA RENUNCIAR

Os condutores continuam apegados à viatura, acessível mas que exige sacrifícios, concordando que é indispensável. Para três quartos dos condutores, é impossível ou quase impossível renunciar à propriedade de um veículo, um ponto de vista que geralmente não cria uma divisão entre os países europeus e os do resto do mundo.

Os mais apegados aos seus veículos encontram-se nos Países Baixos, Áustria, Bélgica e África do Sul. Os mais desligados vivem no Brasil, Japão e Noruega. Com precisamente 73% dos condutores que não se conseguem imaginar sem viatura, Portugal situa-se numa média razoável (Fig. 10).

Como seria expectável adivinhar, a percentagem de pessoas que valorizam as viaturas é superior nos meios rurais. Observa-se que 77% não se imaginam sem viatura, comparativamente a apenas 70% das pessoas que vivem em meios urbanos. Esta percentagem atinge o máximo nos Países Baixos e o mínimo na Turquia e no México.

A segmentação geracional revela diferenças mais marcantes. 34% das pessoas com menos de 35 anos estariam dispostas a deixar de ter uma viatura, comparativamente a apenas 26% das pessoas com mais de 35 anos. Na Alemanha e na Noruega, 1 em cada 2 pessoas apresentam esta perspetiva, comparativamente a apenas 1 em cada 4 na Turquia e 1 em cada 5 na China. Em França, 4 em cada 10 pessoas com menos de 35 anos partilham esta opinião.



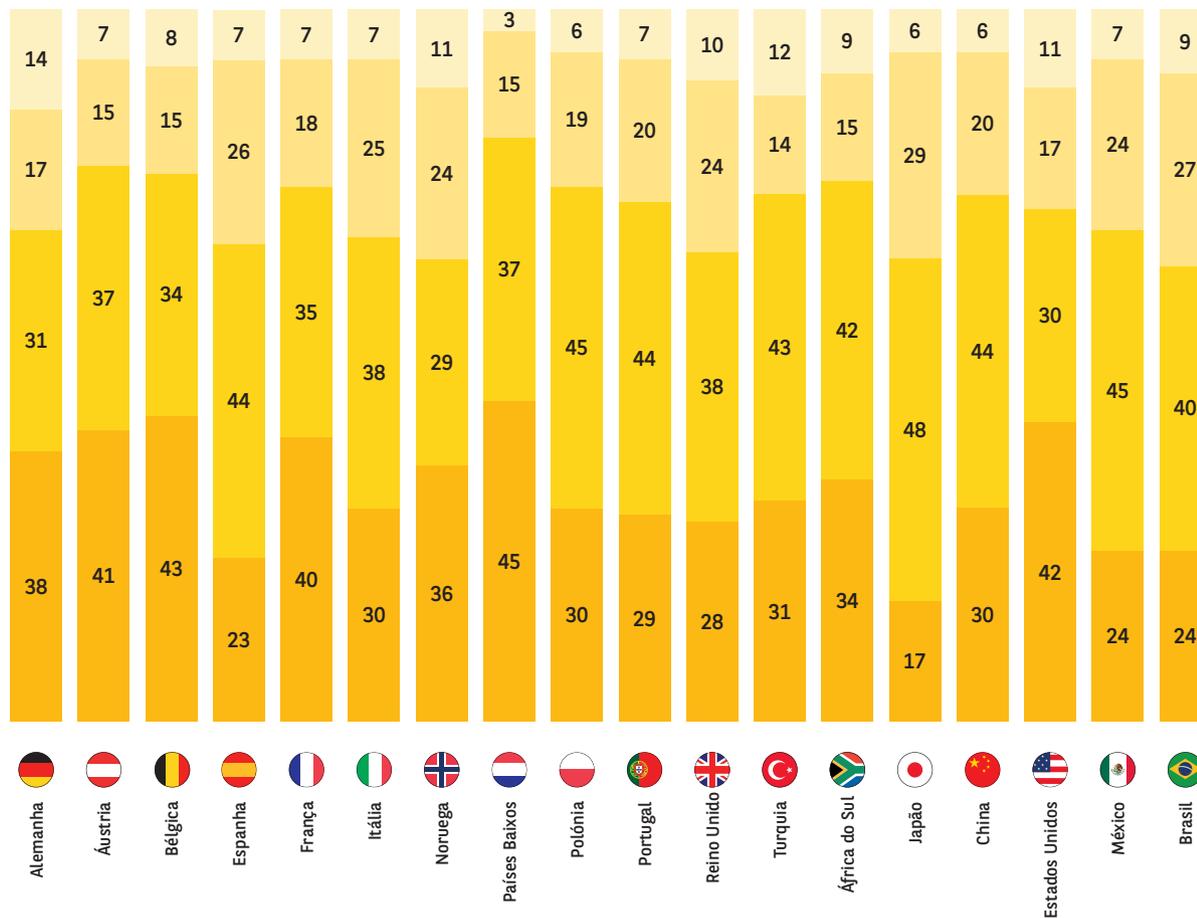
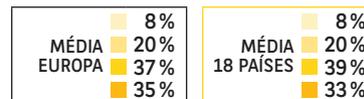
**72% dos condutores não se imaginam a viver sem viatura**

**Fig. 10**

**Estaria disposto a prescindir de ter um carro de forma permanente?**

Entrevistados que são proprietários no mínimo de um carro. Em %.

Sim, sem dúvida    Provavelmente, sim    Provavelmente, não    Sem dúvida que não



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

## UMA VIATURA DESEJADA TAL COMO É

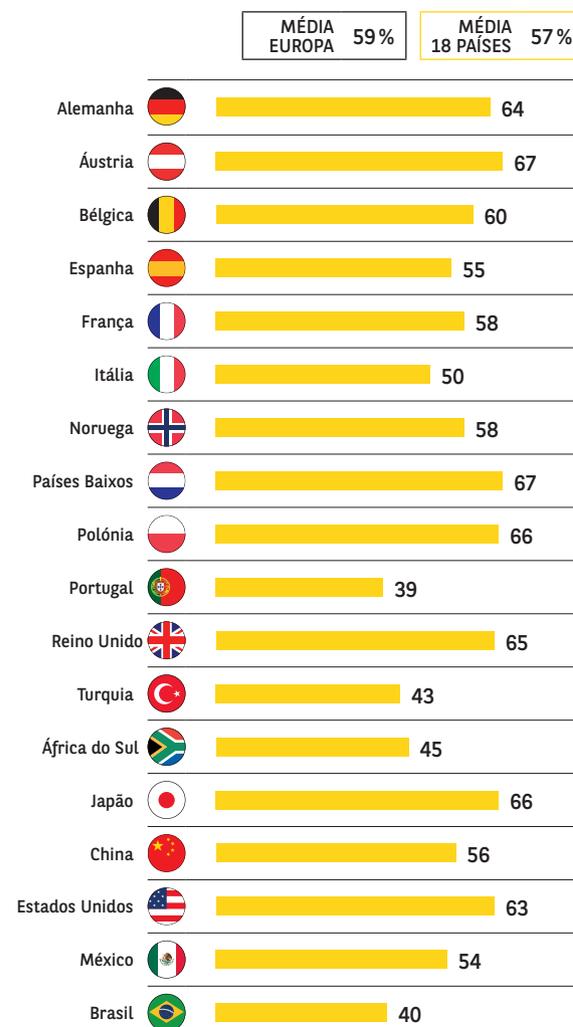
Os carros são hoje considerados indispensáveis, sendo as suas características atuais muito apreciadas. Quer seja em termos de equipamento, tecnologia de bordo ou inovação, os fabricantes fizeram bem o seu trabalho e convenceram a maioria dos condutores a não voltar atrás nestas conquistas. De facto, 6 em cada 10 condutores optam por não renunciar aos equipamentos ou às características dos veículos no momento da compra, ainda que signifique pagar menos. Contudo, as disparidades geográficas são significativas, observando-se que nos países com menor poder de compra os condutores se revelam menos intransigentes. No Brasil, Turquia, África do Sul e também em Portugal, apenas 4 em cada 10 condutores optaram por não renunciar, ao passo que na Áustria, Países Baixos, Japão e Polónia este número é de quase 7 em cada 10 **(Fig. 11)**.

Entre os compradores de veículos novos ou usados, a diferença assenta em alguns aspetos, com 55% dos primeiros a manterem as suas conquistas, comparativamente a 59% dos segundos. Na verdade, é difícil pedir a um vendedor de veículos usados que retire o equipamento para reduzir o seu preço, algo mais fácil de considerar na encomenda de uma viatura nova.

**Fig. 11**

### Na última vez que comprou um veículo, renunciou a equipamentos ou características para conseguir uma redução do preço de compra?

Inquiridos proprietários de pelo menos um carro e que responderam «Não». Em %



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

# Custos para usar carro multiplicaram-se



Enquanto o preço de um veículo é considerado relativamente razoável, com o custo de utilização é muito diferente. Com diferenças marcantes, entre fatores de despesa.

## Globalmente caro

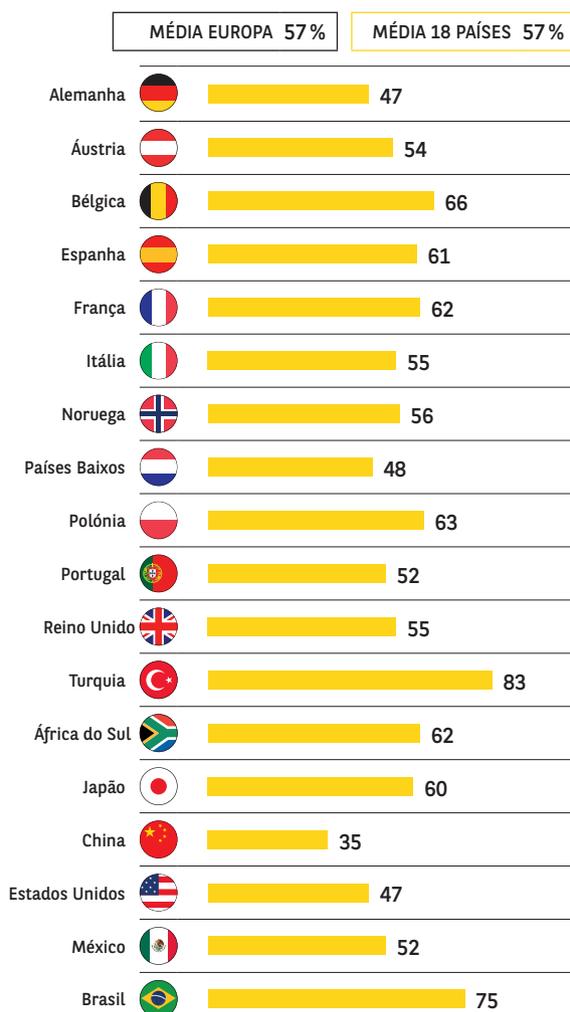
### **CUSTOS CONSIDERÁVEIS**

Para a maioria dos condutores, o custo para manter um veículo é elevado em relação aos meios de que dispõem, com 6 em cada 10 condutores a partilharem este ponto de vista. São minoritários em apenas três países, sendo os chineses os menos propensos a referir os preços elevados da manutenção das viaturas. Pelo contrário, os turcos, assim como os brasileiros, face aos recursos de que dispõem, denunciam de forma esmagadora a carga elevada (**Fig. 12**).

Fig. 12

**Em relação aos recursos à sua disposição, diria que o custo total de ser proprietário do seu veículo é...**  
(tendo em conta a aquisição, qualquer aluguer, manutenção, combustível, despesas associadas a estacionamento, portagens, etc.)

Inquiridos proprietários de pelo menos um carro e que consideram o custo «Alto». Em %



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

Se analisarmos apenas os dados monetários, é nos Estados Unidos, Áustria e Noruega que o custo de utilização dos automóveis é mais elevado, alcançando quase €2.000 por ano (**Fig. 13**). Contudo, se nos reportarmos ao rendimento líquido anual por habitante, o peso orçamental da utilização do automóvel (combustível, manutenção e seguro) torna-se muito diferente. Neste sentido, são os americanos quem gasta menos (6,4% do seu orçamento anual). Esta taxa é duas vezes superior para os seus vizinhos mexicanos (13,3%).

## UM ÓNUS FINANCEIRO CADA VEZ MAIS ELEVADO

Não só os custos de utilização, mas também os preços das viaturas aumentam cada vez mais. Mais de 8 em cada 10 entrevistados pensam assim, com uma pequena minoria a acreditar que os custos de utilização diminuiriam. Em todos os países do estudo, este sentimento de utilização cada vez mais cara é maioritário (**Fig. 14**). Logicamente, sempre em relação à situação económica que experienciam, os turcos confirmam esta opinião (95%) e quase a mesma percentagem de sul-africanos pensa o mesmo. É preciso reportar-nos à Ásia, mais precisamente ao Japão e à China, para encontrar condutores relativamente mais “favoráveis”, sendo que pouco menos de 7 em cada 10 constataam o aumento do custo de manutenção das viaturas.

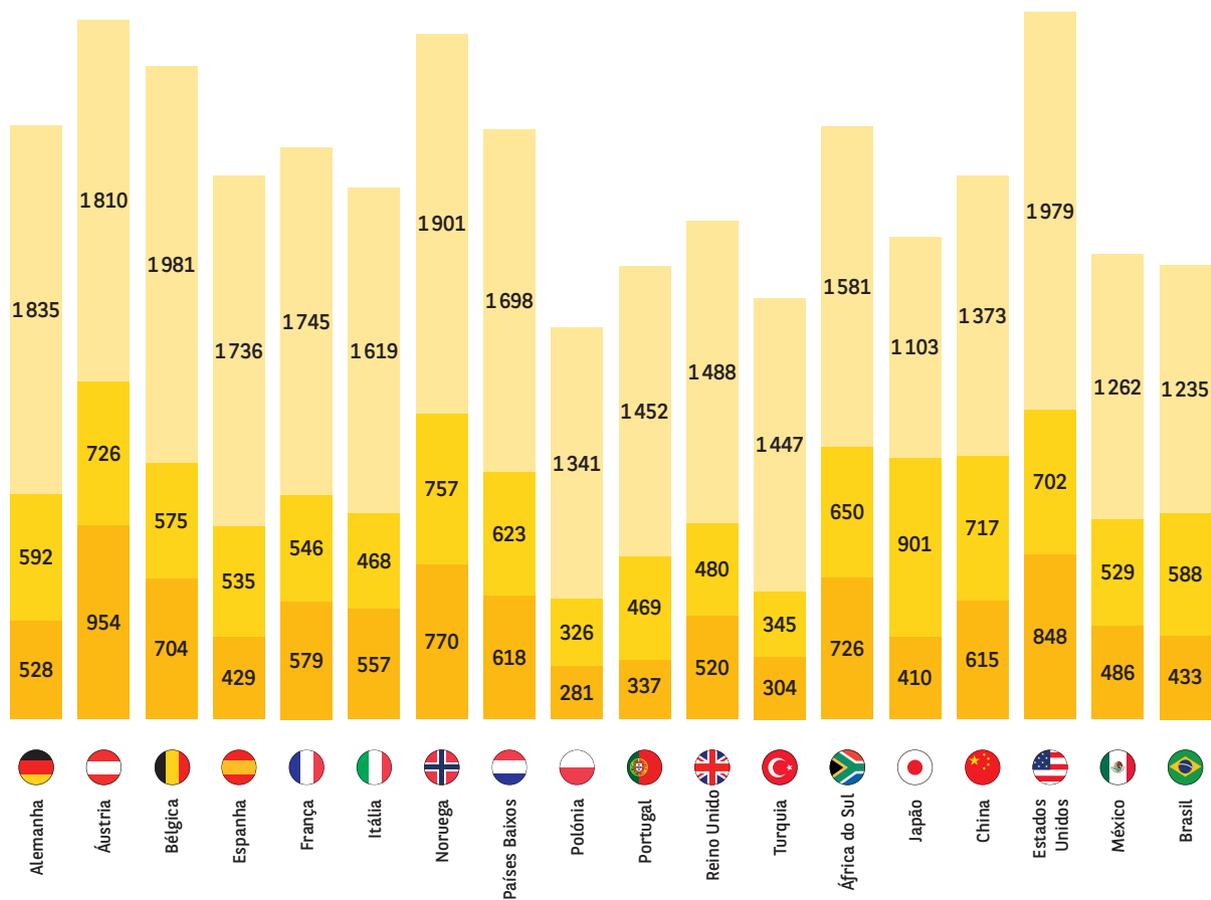
**Fig. 13**

**Discriminação do custo anual de utilização de um veículo por tipo de despesa.**

Entrevistados proprietários de pelo menos um carro. Em Euros.

Combustível   Manutenção e reparações   Seguro

MÉDIA EUROPA	1692 €	553 €	572 €
MÉDIA 18 PAÍSES	1598 €	583 €	572 €

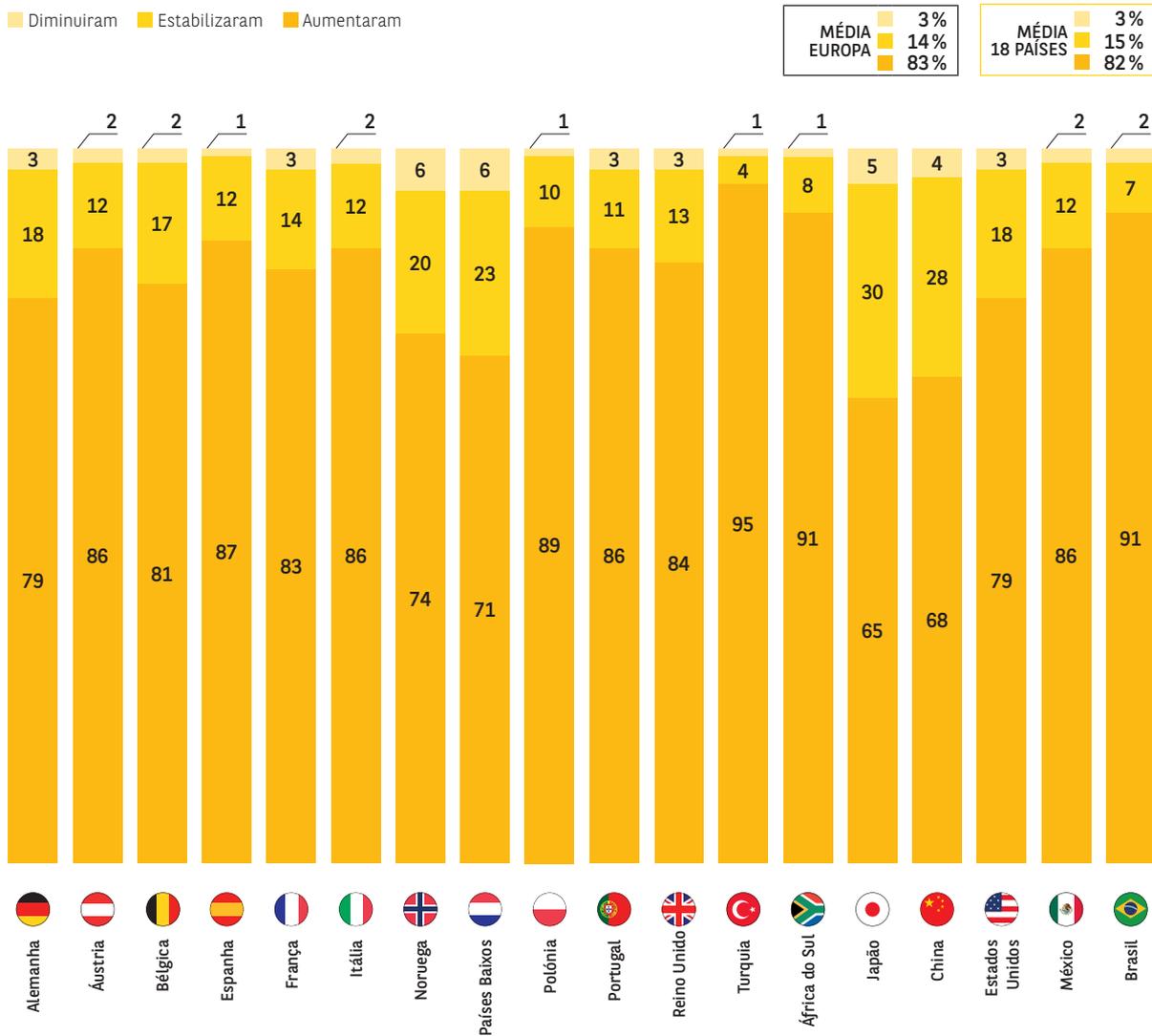


Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

Fig. 14

**Os principais custos envolvidos no uso de um carro são combustível, manutenção, seguro e estacionamento. Nos últimos anos, diria que os custos de funcionamento do seu veículo...?**

Entrevistados proprietários de pelo menos um carro. Em %.



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

## DEPRECIÇÃO, UM CUSTO DE UTILIZAÇÃO CAMUFLADO

Uma outra forma de analisar o orçamento automóvel consiste em integrar não só os custos, mas também as perdas ocorridas. Sob este prisma, nos países europeus, a depreciação de um veículo surge na primeira posição no que respeita à penalização do orçamento, dado privar os condutores de uma margem de manobra financeira numa futura venda. Esta depreciação é ainda maior para os modelos elétricos mais recentes, dada a maior obsolescência dos produtos tecnológicos inovadores (Fig. 15).



**Fig. 15 / Contexto**

### Detalhe estimado dos custos de funcionamento do veículo

Em %.

■ Juros ■ Reparções, manutenção, pneus ■ Seguro ■ Combustível/energia ■ Portagens ■ Depreciação

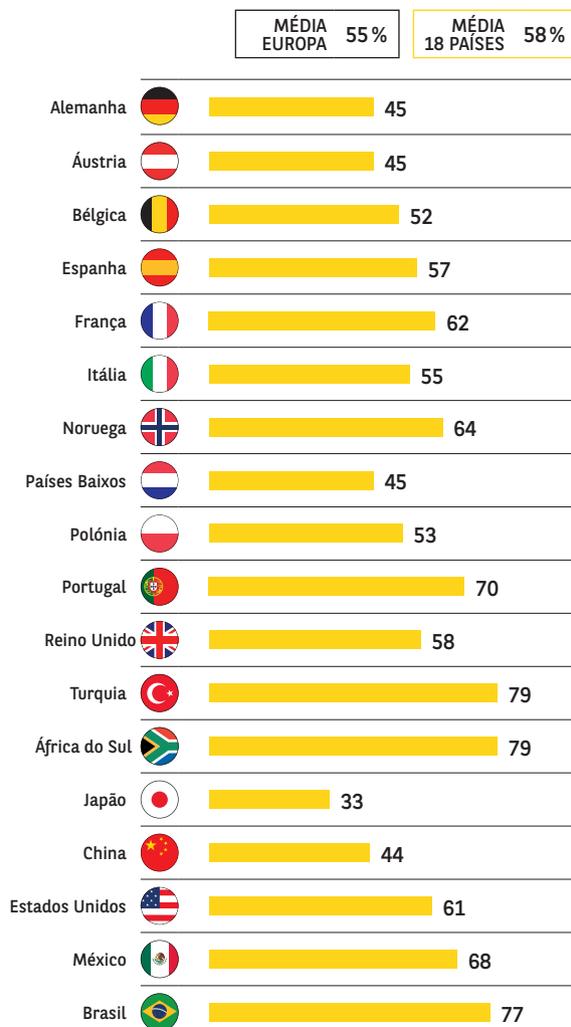
Veículo	Juros	Reparções, manutenção, pneus	Seguro	Combustível/energia	Portagens	Depreciação
GASÓLEO	6	12	10	17	6	49
GASOLINA	6	11	10	23	5	45
VEÍCULOS HÍBRIDOS	7	11	10	17	4	51
VEÍCULOS ELÉTRICOS	7	12	11	10	3	57

Fonte: LeasePlan 2021.

Fig. 16

### Já evitou viajar devido aos custos de deslocação, independentemente do meio de transporte em questão?

Inquiridos que responderam «Sim». Em %.



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

## UM CUSTO QUE LEVA A ABDICAR

Os custos de deslocação impactam qualquer que seja o meio de transporte. Quase 6 em cada 10 pessoas afirmam ter abdicado deslocar-se devido aos custos, independentemente do meio utilizado (Fig. 16). Em países com economias mais frágeis, tais como a Turquia ou a África do Sul, esta proporção atinge quase 8 em cada 10 inquiridos. A este respeito, Portugal encontra-se acima da média geral.

“  
6 em cada 10 inquiridos afirmam ter renunciado a deslocar-se devido aos custos.

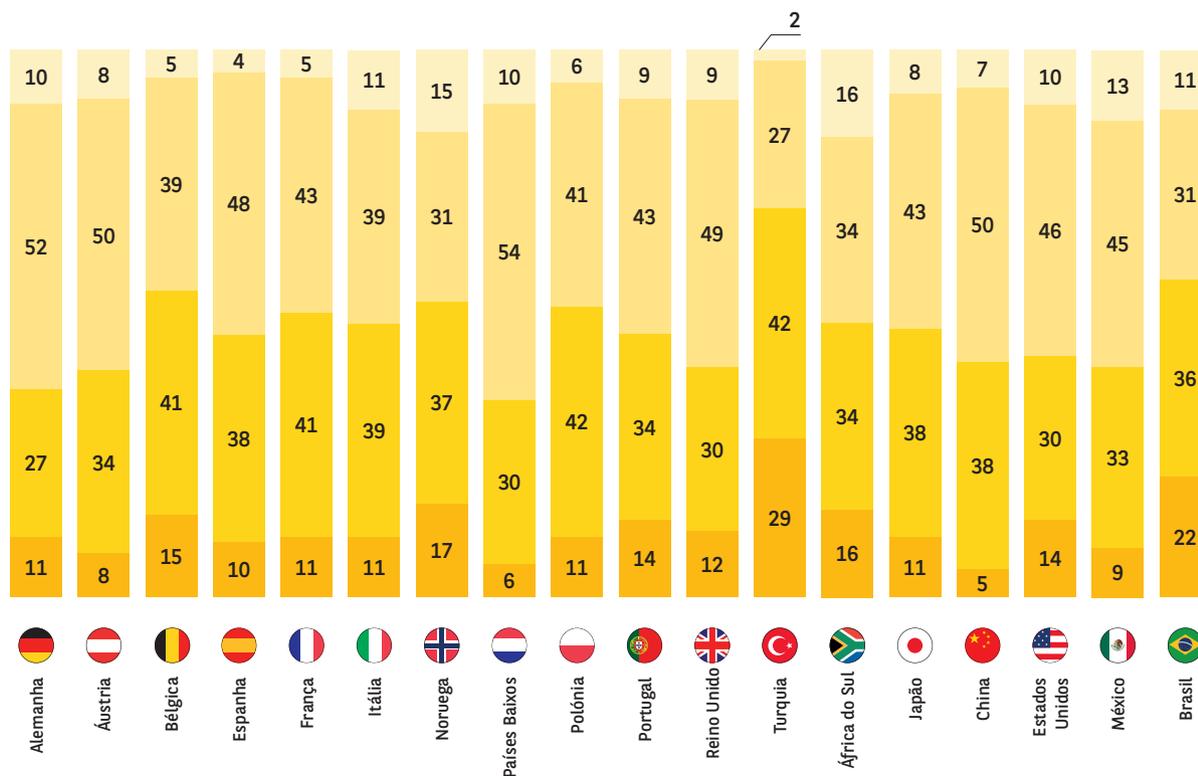
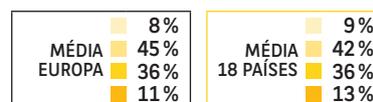
# Seguros e manutenção ainda considerados razoáveis

**Fig. 17**

**Considera que o custo de seguro automóvel é...?**

Entrevistados proprietários de pelo menos um carro. Em %

Muito razoável Razoável Elevado Muito elevado



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

## METADE CONSIDERAM PREÇO DOS SEGUROS ELEVADOS

Sendo a primeira despesa de utilização estudada neste Observador Cetelem Automóvel 2023, os preços dos seguros são considerados elevados por quase 1 em cada 2 entrevistados (**Fig. 17**). Os turcos são os mais propensos a apontar este custo excessivo (71%), enquanto nos Países Baixos (36%) e na Alemanha (38%) são menos predispostos a referi-lo. A distribuição geográfica das opiniões sobre este assunto revela a existência de vários países europeus onde as opiniões críticas representam a maioria. Este é particularmente o caso na Bélgica e na Noruega. 4 em cada 10 portugueses pensam o mesmo.

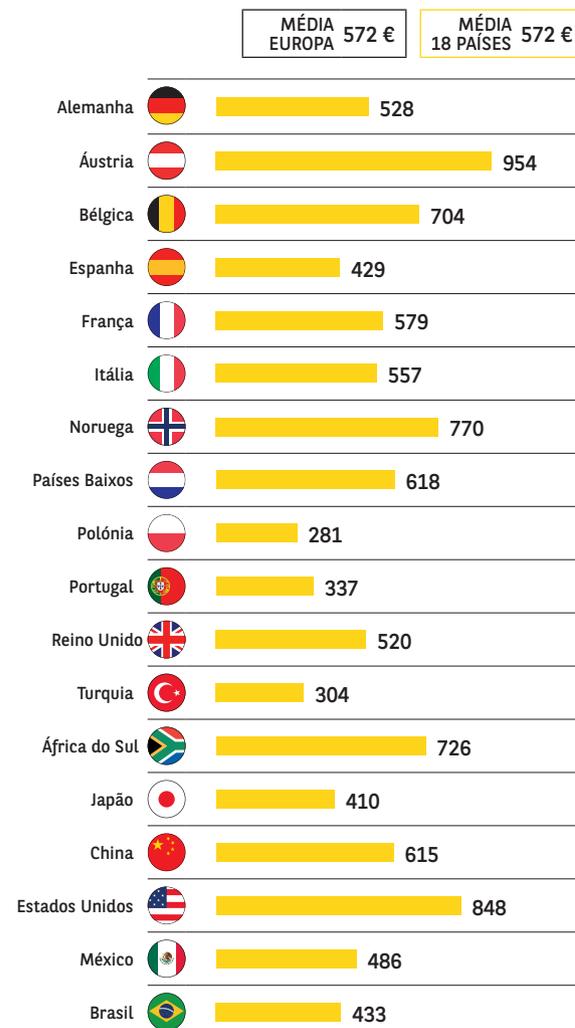
No entanto, não existe uma correlação real entre os custos dos seguros e o sentimento de pagar demasiado. Com perto de €1.000 por ano, os austríacos despendem uma das maiores percentagens do orçamento, embora se encontrem entre os menos numerosos a considerar estes custos excessivos. Por outro lado, os polacos fazem parte do grupo principal de reivindicativos, embora os custos sejam os menores. Neste caso, Portugal encontra-se abaixo da média, com custos anuais de €337 (**Fig. 18**).

Em relação ao rendimento por habitante, o orçamento relativo aos seguros coloca os austríacos em segundo lugar, um pouco atrás dos mexicanos (2,5% e 2,8%, respetivamente). Os polacos permanecem na última posição desta classificação (1,1%).

**Fig. 18**

### Quanto custa o seguro anual do seu veículo?

Entrevistados proprietários de pelo menos um carro.  
Em Euros.



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

## RUMO A UMA INVERSÃO DA TENDÊNCIA DE AUMENTO DOS PREÇOS DOS SEGUROS AUTOMÓVEIS?

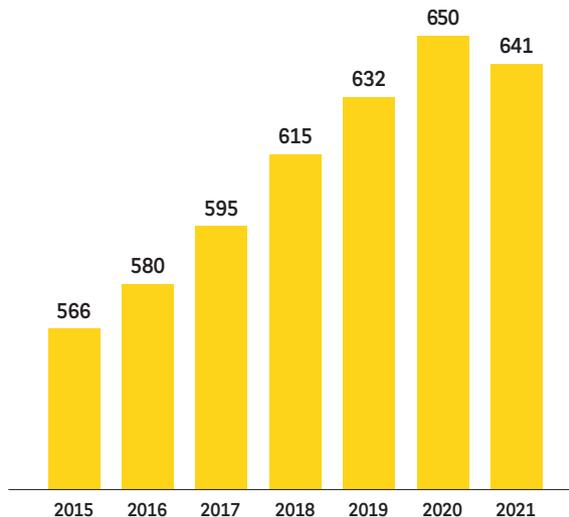
Após 6 anos consecutivos de aumento, os prémios de seguro automóvel caíram ligeiramente em França em 2021, permitindo aos condutores economizar uma média de 9 euros, comparativamente ao ano anterior (**Fig. 19**).

Embora o aumento constante observado desde 2016 seja principalmente explicado pelo aumento do custo das peças de substituição e pelo impacto dos custos adicionais ligados a outros ramos dos seguros (consequências diretas ou indiretas das catástrofes naturais, Covid, etc.), o motivo da diminuição observada em 2021 é bastante diferente. Com efeito, a crise sanitária, as restrições às deslocações e a implementação massiva do teletrabalho contribuíram para reduzir significativamente o volume de trânsito e, conseqüentemente, os sinistros e os reembolsos efetuados pelas seguradoras. A este fator veio aliar-se o aumento da pressão competitiva no setor dos seguros automóveis resultante da introdução de novos modelos mais económicos, como “pague enquanto conduz” ou “pague como conduz” nos quais as tarifas dependem da intensidade de utilização da viatura ou do estilo de condução.

**Fig. 19 / Contexto**

### Varição do prémio médio anual do seguro automóvel em França, por condutor

Em Euros.



Fonte: lelynx.fr.

## REPARAÇÕES, UM MAL MENOR

Em termos de manutenção e reparações, o segundo item do orçamento estudado, as opiniões dos condutores estão a suavizar-se, sendo que apenas pouco mais de 4 em cada 10 consideram estes custos demasiado elevados (**Fig. 20**). Mais uma vez, os turcos ocupam o topo da classificação (72%), seguidos desta vez pelos japoneses, que também se mostram muito desiludidos com os preços excessivos. Os norte-americanos e os britânicos não parecem temer as consequências financeiras (30% e 34%). E os portugueses? Na média, é claro.

A julgar pelo custo destas reparações e pela percentagem que representam em relação ao rendimento médio, os japoneses parecem ter bons motivos para se mostrar descontentes. Com €901 gastos todos os anos, ocupam claramente

o primeiro lugar da classificação, seguidos pelos noruegueses e pelos austríacos. Mais uma vez, são os polacos quem gasta menos (€326), dedicando os turcos um orçamento quase semelhante às reparações (Fig. 21).

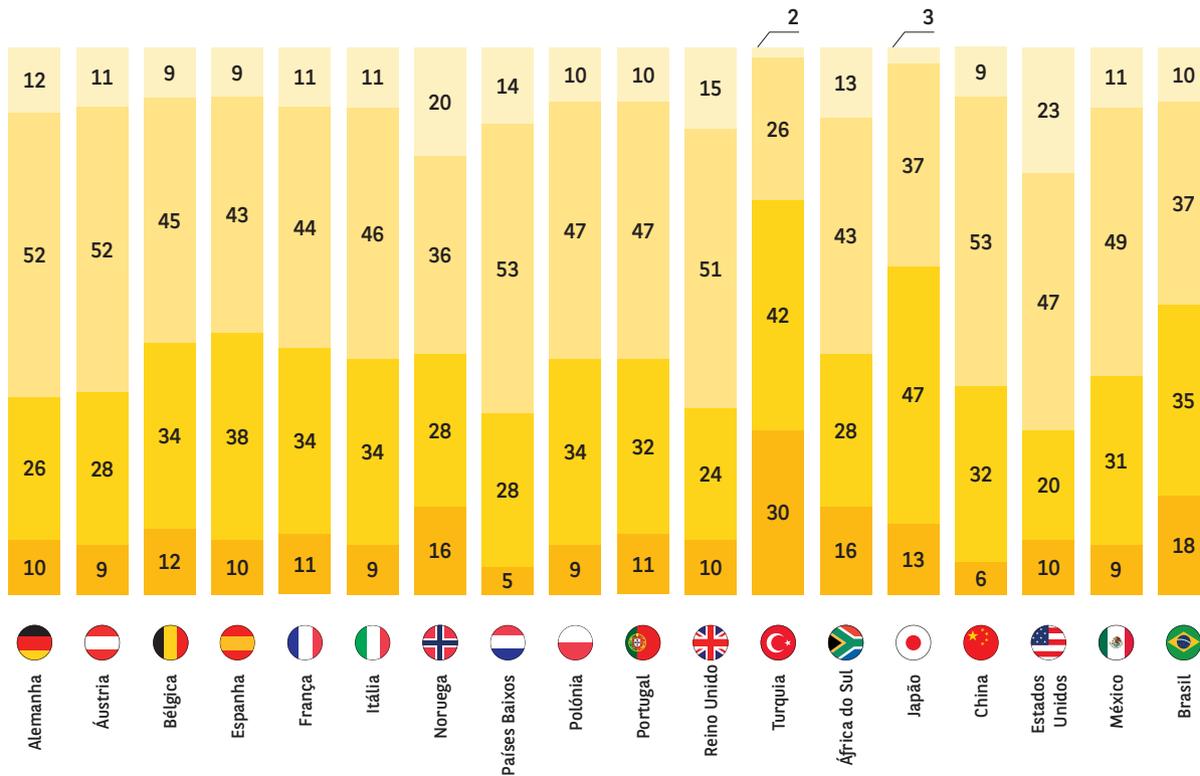
Fig. 20

**Considera que o valor gasto anualmente na manutenção e reparação do seu veículo é...?**

Entrevistados proprietários de pelo menos um carro. Em %.

Muito razoável Razoável Elevado Muito elevado

MÉDIA EUROPA	12%	47%	31%	10%
MÉDIA 18 PAÍSES	11%	45%	32%	12%



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

Em termos da relação reparações/rendimentos, os japoneses encontram-se em segundo lugar, com os mexicanos novamente no topo (2,7% e 3,1%, respetivamente). Não é observada qualquer mudança nas duas últimas posições, ocupadas pela Polónia e pelos Estados Unidos.

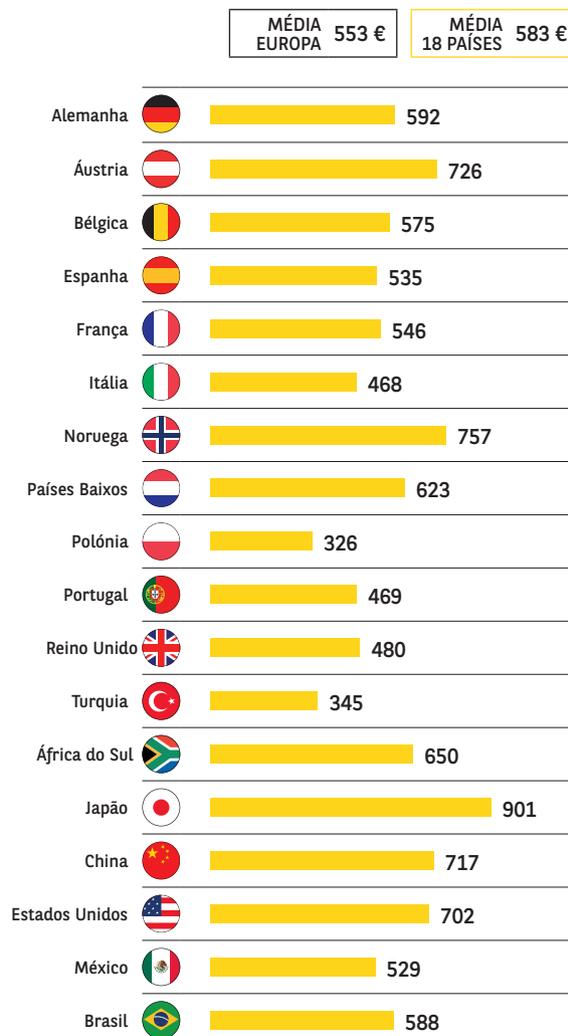
Notamos igualmente que as despesas com reparações são muito semelhantes para veículos novos e usados. Em relação aos primeiros, são observadas visitas regulares à oficina, o que envolve um determinado custo, ao passo que os segundos necessitam talvez de reparações mais frequentes, mas com preços inferiores.



**Fig. 21**

**Quanto estima gastar com manutenção e reparação do seu veículo todos os anos?**

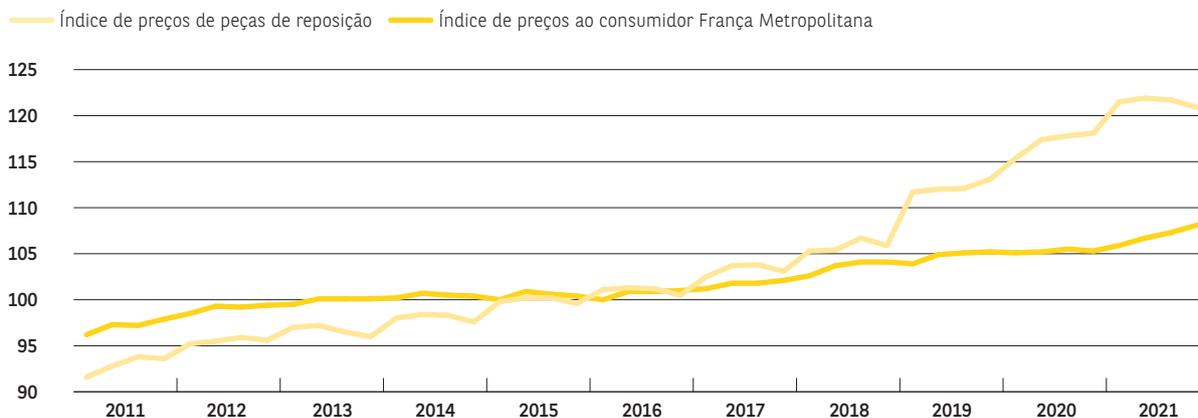
Entrevistados proprietários de pelo menos um carro. Em €.



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

Fig. 22 / Contexto

**Índice de preços de peças de reposição em França (sem IVA e em base comparável) em comparação com o índice de preços ao consumidor**  
2015=100



Fonte: INSEE, SRA.

## AUMENTO DOS PREÇOS DAS PEÇAS DE SUBSTITUIÇÃO

As viaturas não são as únicas a ficarem mais caras ano após ano; isto sucede também com as peças de substituição! Vários fenómenos secundários explicam este aumento de quase 30% em dez anos (Fig. 22).

Os veículos encontram-se melhor equipados, sendo as peças cada vez mais sofisticadas e de produção mais complexa. A recente escassez (em particular de *microchips*), os prazos de entrega mais longos e o aumento dos preços das matérias-primas tendem a explicar a recente aceleração do aumento dos preços. O monopólio dos fabricantes de automóveis sobre as peças de substituição também é regularmente criticado por causar

custos adicionais significativos para os consumidores. A liberalização do mercado de peças automóveis, iniciada pela lei “Clima e Resiliência” de 22 de agosto de 2021 poderia contribuir para inverter a tendência (em França). É provável que esta mudança seja lenta e gradual, dado que irá apenas envolver o mercado dos vidros a partir de 2023. Entretanto, para aliviar os custos, os consumidores poderão contar com a oficina que, desde 2017, é obrigada a apresentar uma cotação alternativa através das chamadas peças reutilizáveis em segunda mão, mais económicas.

# O problema dos combustíveis

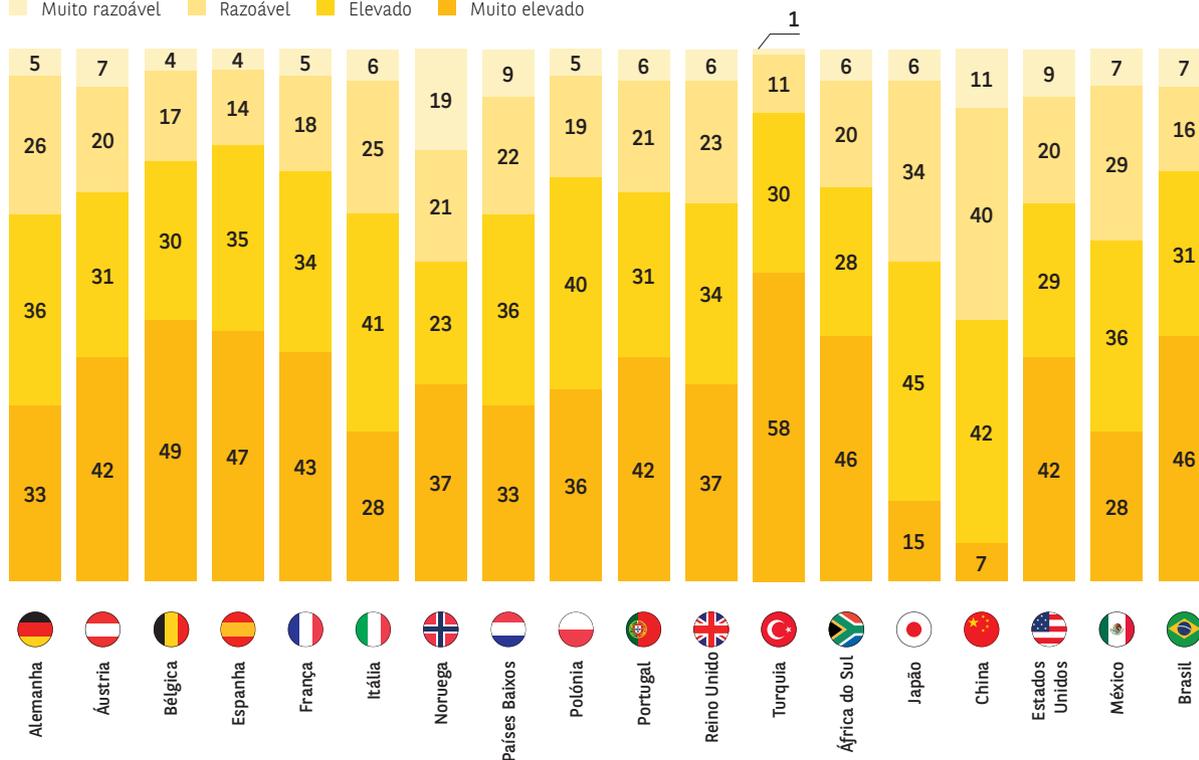


**Fig. 23**

**Na sua opinião, o orçamento mensal de combustível para o seu veículo é...?**

Inquiridos com uma viatura. Em %.

Muito razoável Razoável Elevado Muito elevado



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

## MEU QUERIDO COMBUSTÍVEL...

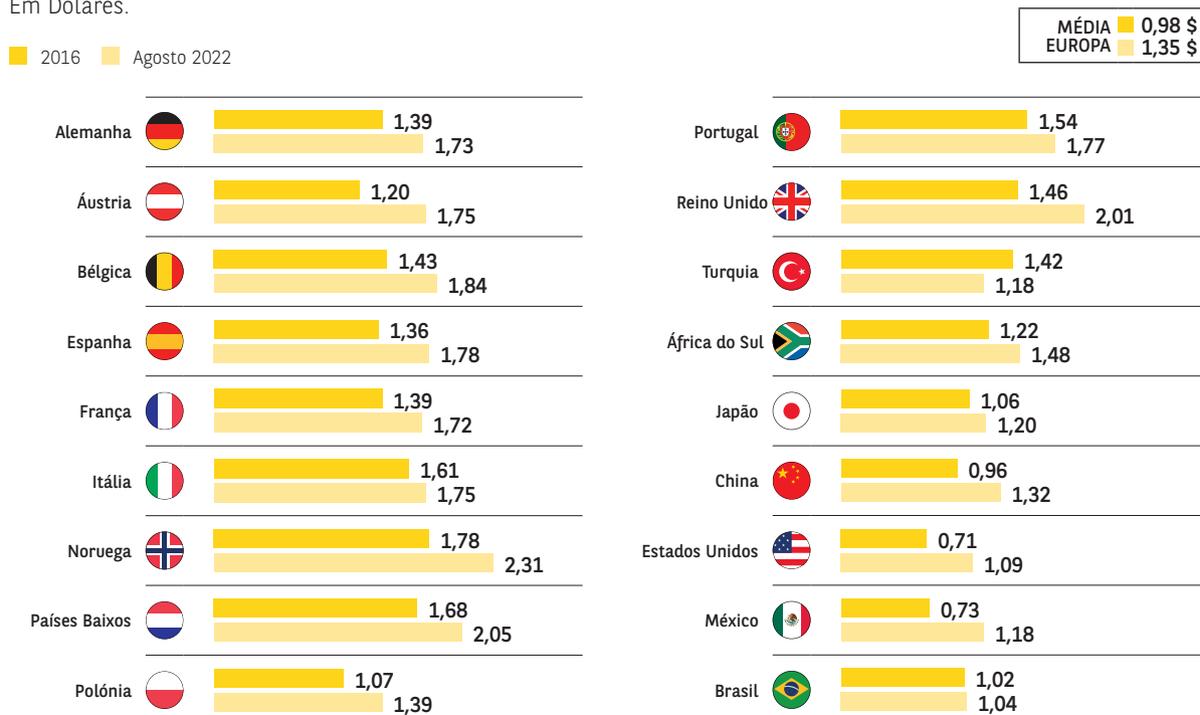
Embora a discussão sobre os custos dos seguros e reparações seja objeto de um debate relativo, o mesmo não se verifica com os combustíveis. A afirmação é clara: 7 em cada 10 condutores consideram o peso para o orçamento elevado (Fig. 23). Este ponto de vista é partilhado por todos

os países à exceção da China, onde apenas 49% dos condutores consideram estes custos elevados. Em todos os outros lugares, não existe qualquer discórdia, particularmente na Turquia, onde 9 em cada 10 pessoas o afirmam perentoriamente. O Japão e o México demonstram um pouco mais de contenção, sem alcançar o otimismo dos chineses.

Fig. 24 / Contexto

### Preço do litro de combustível

Em Dólares.



Fonte: TheGlobalEconomy.

## AUMENTO DRAMÁTICO DOS PREÇOS

A análise da evolução dos preços nas bombas em alguns dos países deste estudo, centrado apenas no gasóleo, permite explicar em parte o ressentimento dos condutores (**Fig. 24**).

No Japão, podemos ver de facto que o aumento dos preços é relativamente contido. Por outro lado, nos Estados Unidos e no México os preços aumentaram mais de 50%, fazendo com que os consumidores esqueçam que os preços praticados são ainda inferiores aos existentes noutros países.

Este aumento exerce um impacto direto no número de quilómetros percorridos. No caso da França, um aumento de 1 euro por litro de gasóleo implica, a curto prazo, uma diminuição de 1.000 no número de quilómetros percorridos por ano. A longo prazo, este aumento tarifário reduz a quilometragem média anual em 7.500 quilómetros.

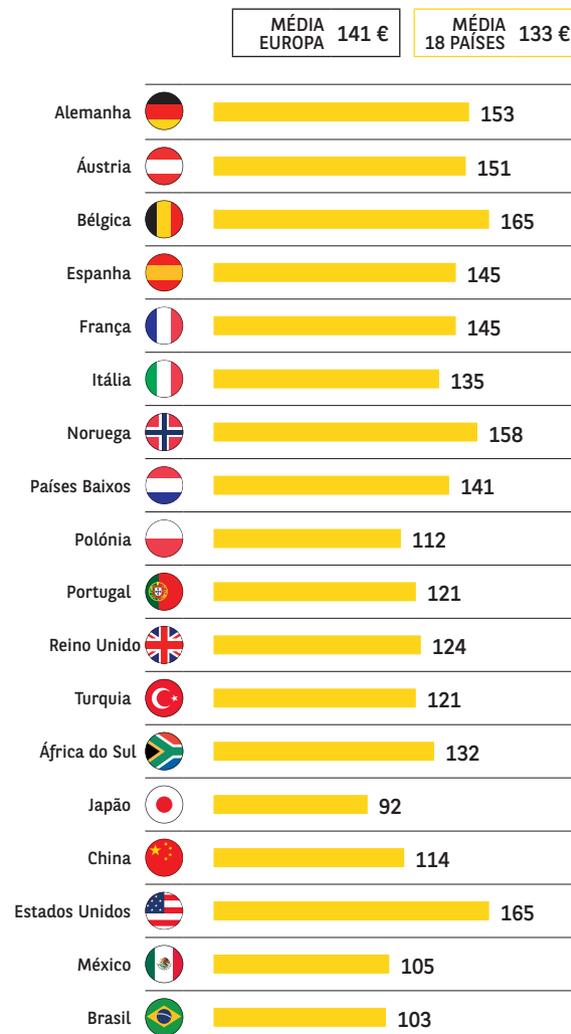
## IMPACTOS VARIÁVEIS NA IDA À BOMBA DE GASOLINA

Concretamente, o orçamento para combustível representa em média €133 por mês para os inquiridos nos 18 países incluídos neste Observador Cetelem Automóvel 2023. Com diferenças significativas, o que não seria expectável, o aumento dos preços não foi uniforme em todos os países (**Fig. 25**).

**Fig. 25**

### Quanto gasta em combustível por mês?

Valor médio. Entrevistados proprietários de pelo menos um carro. Em €.



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

É no Japão que os condutores se mostram mais benevolentes em relação ao impacto do orçamento de combustível, explicado pelo baixo valor a despendar por mês: €92. Em qualquer outro lugar, a fasquia dos €100 é ultrapassada, por vezes ligeiramente. Na Bélgica e nos Estados Unidos, a dupla líder nesta classificação, é necessário desembolsar €165 por mês para circular. Na maioria dos países da União Europeia, exceto em Portugal e na Polónia, o orçamento mensal de combustível encontra-se bastante próximo.

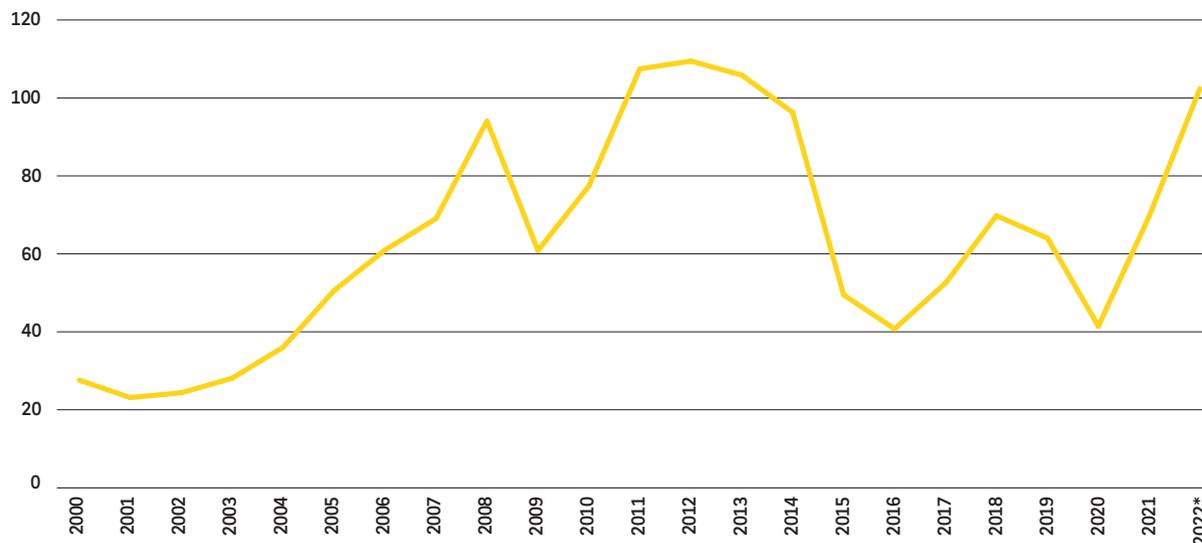
## PERCURSO DO PETRÓLEO SOB PRESSÃO

Em 24 de fevereiro de 2022, dia em que Vladimir Putin anunciou o início de uma “operação especial” na Ucrânia, o preço do barril de petróleo ultrapassou os 100 dólares pela primeira vez em 7 anos. Após ter permanecido abaixo da barreira dos \$80 durante anos, o recente aumento parece ter dado início a um período muito incerto, já que o cocktail geopolítico-económico poderá reservar várias surpresas (Fig. 26).

**Fig. 26 / Contexto**

### Mudança no preço do barril de crude (Brent)

Em Dólares por barril.



Fonte: EIA.

\* Previsão.

# Reduzir custos, a todo o custo



## A ação dos condutores

### LIMITAR CUSTOS

Perante esta situação, com as questões económicas a ficarem cada vez mais cinzentas, ou mesmo negras, os condutores não ficam sem reação. De facto, além de considerarem que os custos de utilização dos seus veículos são muito elevados, 6 em cada 10 decidiram implementar medidas para os limitar (**Fig. 27**). Esta reação é particularmente firme nos 4 países com as economias mais frágeis, com três quartos dos sul-africanos, brasileiros e mexicanos a tomarem medidas, sendo que a percentagem de turcos é ainda maior. Em Portugal, 6 em cada 10 foram também reativos a tomar medidas. Pelo contrário, os japoneses, britânicos, austríacos e holandeses revelam um menor propensão à ação.

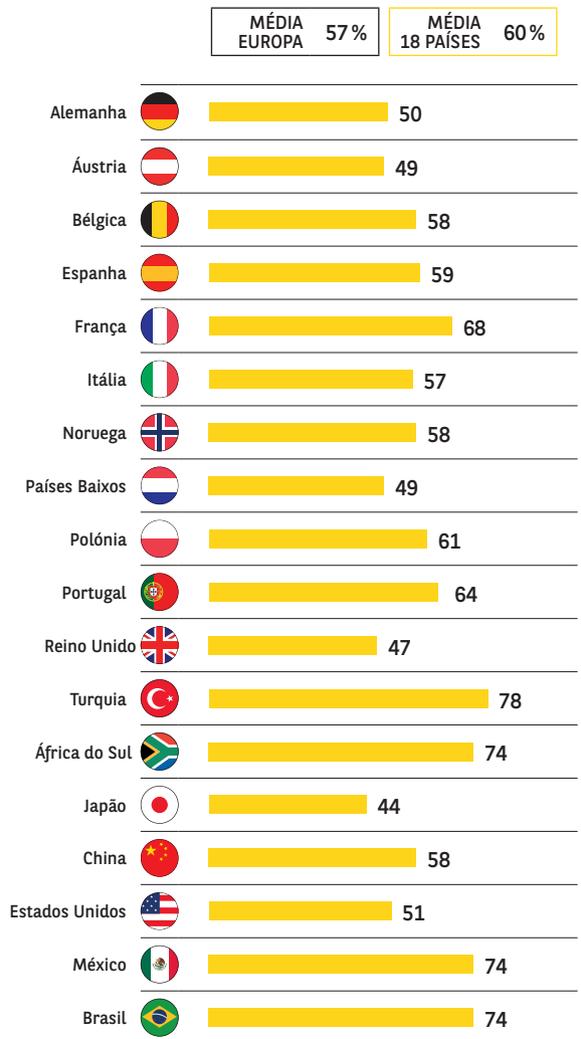
### PREOCUPAÇÃO COM CONSUMO DE COMBUSTÍVEIS

Agir, sim, mas como? Não é necessário adivinhar para saber qual o item que se encontra em primeiro lugar, dado que a leitura das páginas anteriores fornece uma resposta óbvia. Para 65% dos entrevistados, a primeira coisa a fazer tem sido reduzir o orçamento do combustível (**Fig. 28**). À exceção dos japoneses que, como vimos, não parecem sofrer muito com a subida dos preços destas matérias, todas as outras nações estão a prestar, de longe,

**Fig. 27**

**Toma medidas para reduzir o custo de utilização do seu veículo?**

Percentagem de inquiridos proprietários de pelo menos um carro e que respondeu "Sim". Em %.



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

a maior das atenções. E, para variar, é nos países europeus que a vontade de limitar a despesa em combustível é mais elevada. Uma análise a todos os custos revela particularidades locais. Em França, mas também em Portugal, a redução das despesas relacionadas com as portagens surge em segundo lugar. Na Bélgica, no Brasil e nos Países Baixos, gastar menos em estacionamento é a segunda prioridade. Em Itália e no Japão, o foco consiste em reduzir os custos dos seguros.

**EM PRIMEIRO LUGAR, CIRCULAR MENOS PARA CONSUMIR MENOS**

Para reduzir a conta do combustível, os condutores estão dispostos a considerar várias soluções, sendo a primeira a mais óbvia: circular menos. 6 em cada 10 inquiridos adotaram esta medida. Uma ação amplamente aceite, exceto no Japão e na China, onde apenas 1 em cada 3 e 1 em cada 5 condutores, respetivamente, estão dispostos a agir desta forma. Em conjunto com os sul-africanos, os franceses e os portugueses são os mais numerosos a reduzir a quilometragem percorrida (69%, 65% e 63%).

Portanto, circular menos, mas também comparar os preços dos combustíveis e encontrar a estação de serviço mais barata para 46% dos entrevistados.

**Fig. 28****Que tipo de despesas equaciona reduzir?**

Percentagem de inquiridos proprietários de pelo menos um carro e que tomaram medidas para reduzir o custos.

	Combustível (gasóleo, gasolina, etc.)	Assistência e manutenção	Seguro	Vias com portagens (autoestradas)	Despesas associadas a estacionamentos (aluguer de parque de estacionamento, estacionamento em centro urbano)
Alemanha 	63 %	24 %	24 %	13 %	23 %
Áustria 	75 %	26 %	24 %	10 %	15 %
Bélgica 	71 %	15 %	17 %	20 %	35 %
Espanha 	68 %	27 %	23 %	18 %	26 %
França 	67 %	18 %	12 %	37 %	30 %
Itália 	68 %	26 %	30 %	19 %	24 %
Noruega 	67 %	23 %	15 %	22 %	22 %
Países Baixos 	68 %	15 %	18 %	12 %	34 %
Polónia 	71 %	24 %	21 %	20 %	22 %
Portugal 	61 %	27 %	20 %	28 %	24 %
Reino Unido 	61 %	23 %	20 %	12 %	24 %
Turquia 	65 %	40 %	19 %	21 %	22 %
África do Sul 	66 %	39 %	23 %	17 %	19 %
Japão 	49 %	25 %	32 %	20 %	24 %
China 	62 %	44 %	26 %	17 %	30 %
Estados Unidos 	63 %	34 %	25 %	16 %	16 %
México 	59 %	38 %	18 %	20 %	28 %
Brasil 	58 %	29 %	19 %	20 %	43 %
<b>MÉDIA EUROPA</b>	<b>67 %</b>	<b>23 %</b>	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>	<b>26 %</b>
<b>MÉDIA 18 PAÍSES</b>	<b>65 %</b>	<b>28 %</b>	<b>21 %</b>	<b>20 %</b>	<b>26 %</b>

Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

Paradoxalmente, procurar pelo posto de combustível mais económico equivale a conduzir quilómetros adicionais e, portanto, consumir mais. Esta opção é pouco considerada pelos turcos e pelos sul-africanos.

Quase na mesma proporção (44%), os condutores pretendem adotar uma forma diferente de conduzir. Optarão por maior suavidade e menor velocidade. Já os noruegueses, que adotaram em grande escala os veículos elétricos, não esperam ter um pé leve (24%).

Em relação a estas três opções, a diferença entre os habitantes das zonas rurais e urbanas é significativa. 61% dos primeiros planeiam limitar as suas deslocações, comparativamente a 51% dos segundos.

Em relação à procura por combustíveis mais económicos e à opção por uma condução otimizada, a diferença é menor (4% e 6% respetivamente).

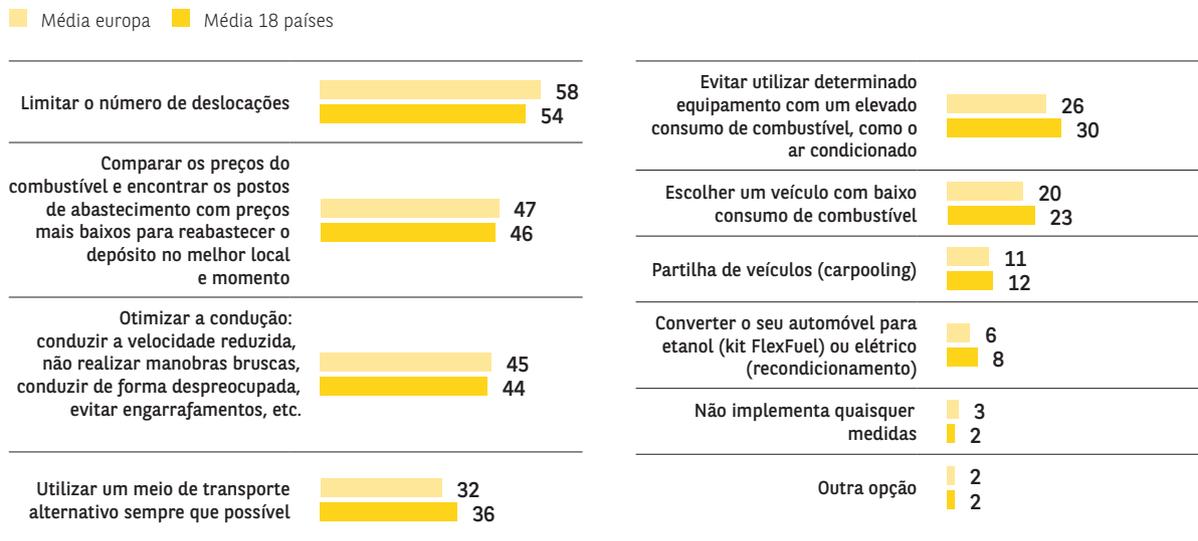
A restante classificação revela a intenção de mudar o meio de transporte (36%), particularmente nas cidades (39% vs. 27% fora das cidades), evidenciando a falta de atenção dada a determinadas soluções ecológicas.

A escolha de um veículo com baixo consumo de combustível seduz apenas 1 em cada 5 pessoas e a partilha automóvel apenas 1 em cada 10. Entretanto, relativamente a este último ponto, a percentagem sobe para 1 em cada 5 pessoas na Turquia, África do Sul e México (**Fig. 29**).

**Fig. 29**

### Que medidas implementou para reduzir o custo com combustível?

Percentagem de inquiridos proprietários de pelo menos um carro e que tomaram medidas para reduzir o custo de utilização do seu veículo. Em %.



## A REPARAÇÃO PESSOAL É SEMPRE UM GANHO

Atuar sobre a manutenção constitui também uma opção para os condutores que pretendem eliminar custos (Fig. 30). E, nesta área, as redes de marcas de automóveis são as primeiras a ser penalizadas. Entre os condutores que procuram reduzir custos, quase 4 em cada 10 optaram por confiar a manutenção e reparação dos seus veículos a independentes.

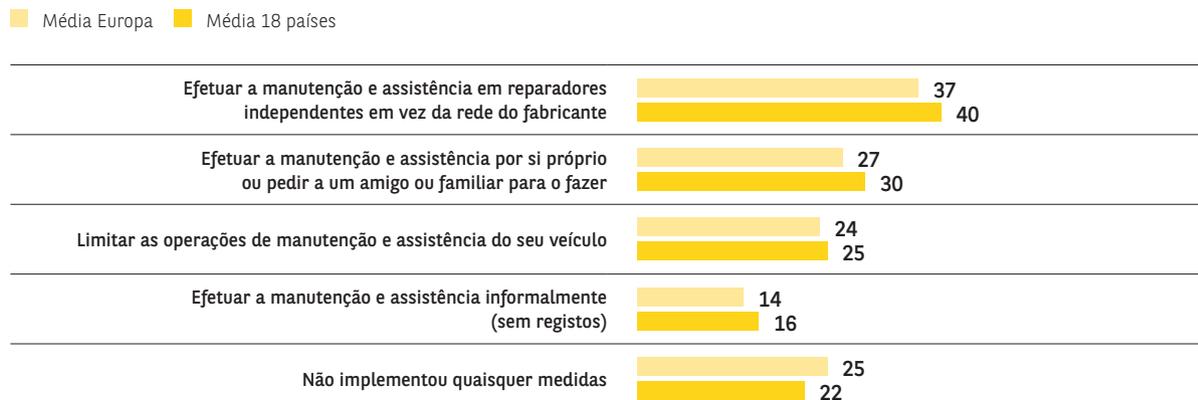
As redes das marcas experienciam os maiores problemas nos dois vizinhos ibéricos.

O *Do It Yourself* (DIY) é também popular, com 3 em cada 10 condutores dispostos a reparar os seus próprios veículos, evidenciando-se os chineses e os americanos como reis da mecânica. Para um quarto dos entrevistados, existe uma solução ainda mais radical: limitar a manutenção. Mais de 4 em cada 10 turcos são tentados por esta alternativa.

**Fig. 30**

### Que ações implementou para reduzir os custos com manutenção?

Percentagem de inquiridos proprietários de pelo menos um carro e que tomaram medidas para reduzir o custo de utilização do seu veículo. Em %.



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

## ESPERAM-SE MENOS POUPANÇAS COM OS SEGUROS

Na terceira fase da redução de custos, a atuação sobre os seguros apresenta oportunidades relativamente menos atraentes (**Fig. 31**).

Em primeiro lugar, deveremos sublinhar que 24% das pessoas que procuram reduzir custos não tomaram qualquer tipo de medida neste âmbito, sendo os europeus os mais resistentes a tal tipo de atuação. Ainda assim, 6% dos condutores decidiram mesmo circular sem seguro.

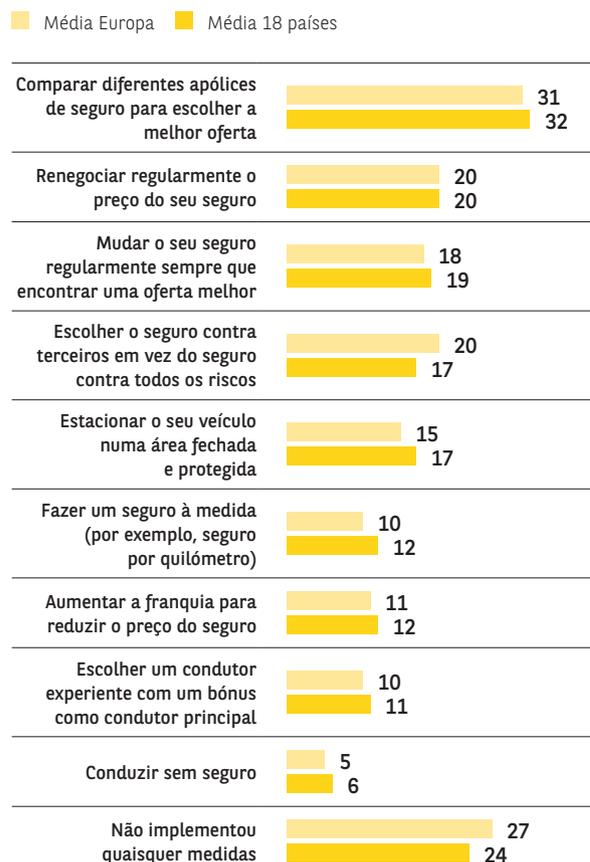
A primeira solução escolhida para reduzir os custos consiste em comparar ofertas (32%), uma iniciativa adotada de forma muito desigual, sendo praticada por 47% dos turcos, comparativamente a apenas 19% dos holandeses. Numa lógica puramente económica, 17% optaram também por limitar a proteção, escolhendo uma apólice contra terceiros.

Uma outra opção adotada consiste em trocar de seguro regularmente (19%), sendo os chineses e os britânicos os especialistas neste campo. De seguida, os condutores optaram por não utilizar os seus veículos, como forma de evitar acidentes (17%). Um seguro à medida, como o fixado em função do número de quilómetros percorridos, atraiu 12% dos entrevistados.

**Fig. 31**

### Que medidas implementou para reduzir os gastos com seguro automóvel?

Percentagem de inquiridos proprietários de pelo menos um carro e que tomaram medidas para reduzir o custo de utilização do seu veículo. Em %.



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

# Ações esperadas das marcas e autoridades públicas

Se é verdade que os condutores se esforçam por limitar os custos de utilização dos seus veículos, é também verdade que esperam que as marcas e as autoridades públicas atuem neste sentido.



**1 em cada 2 condutores pretendem que as autoridades públicas limitem os custos dos combustíveis.**

## **AS AUTORIDADES PÚBLICAS TÊM DE AGIR**

No que respeita às autoridades públicas, a principal ação esperada é de carácter financeiro: a limitação dos custos dos combustíveis (**Fig. 32**), com 1 em cada 2 condutores a reivindicar esta ação. Os habitantes das zonas rurais são os mais numerosos a pretender esta medida. Em Portugal, são 4 em cada 10 condutores. Por outro lado, tanto na China como no Japão, a limitação dos custos dos combustíveis é pouco solicitada (36%).

Ainda no âmbito económico, quase 4 em cada 10 condutores pretendem que as autoridades públicas reduzam os impostos exigidos aos veículos. Os polacos são quem menos reivindica esta medida, ao contrário dos brasileiros.

Duas outras medidas são eleitas quase ao mesmo nível: um pouco mais de 1 em cada 5 pessoas pretendem o desenvolvimento dos transportes públicos, assim como apoios à compra de veículos elétricos, soluções preferidas pelos residentes nas zonas urbanas. Relativamente ao desenvolvimento dos transportes públicos, os chineses e os americanos apresentam posições opostas (36% versus 15%). No que respeita às ajudas para a transição elétrica, os extremos encontram-se em Espanha e na Alemanha (31% e 14%). 27% dos portugueses gostariam de ver estas duas medidas desenvolvidas.

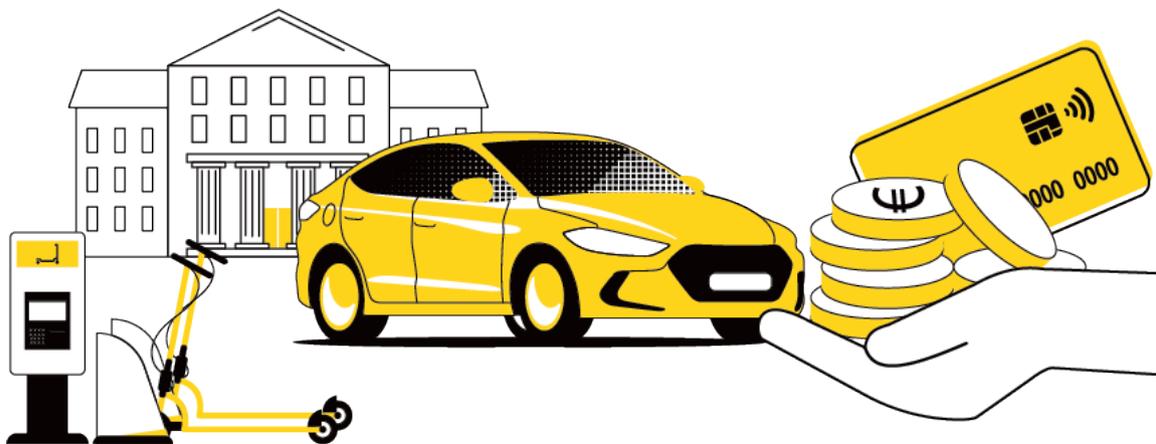
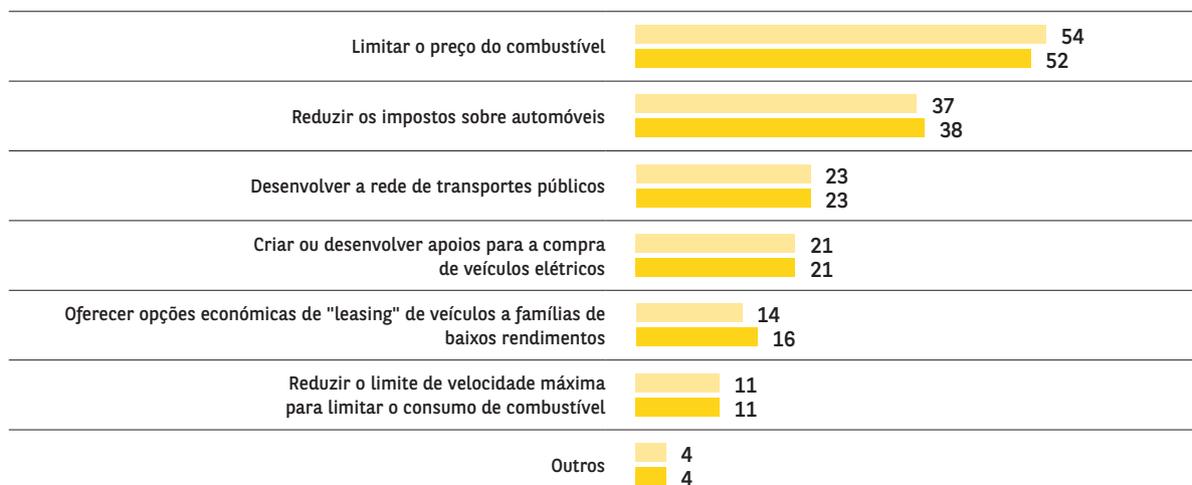


Fig. 32

**Na sua opinião, que medidas governamentais limitariam mais os custos de aquisição e utilização de um veículo?**

A todos. Duas respostas possíveis. Em %

■ Média Europa   ■ Média 18 países



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

## É ESPERADO QUE AS MARCAS ATUEM

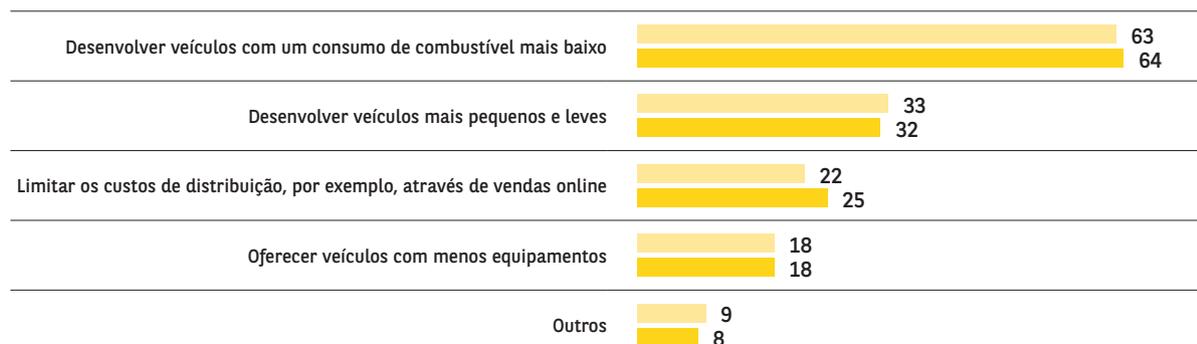
Embora esperem bastante das autoridades públicas, os condutores consideram igualmente que as marcas não devem ficar de braços cruzados, confortadas pelos seus bons resultados (voltaremos a este ponto). E deverão também atuar sobre os combustíveis (Fig. 33). 64% dos entrevistados consideram que as marcas deverão, antes de mais, conceber veículos mais eficientes. Este item recebe o dobro dos votos do seguinte, o que vem mais uma vez evidenciar a extrema importância dada pelos condutores a esta questão. Como seria de esperar, a Noruega e os Estados Unidos são os menos propensos a apoiar esta medida (56% e 53%).

Fig. 33

### Na sua opinião, que medidas tomadas pelas marcas de automóveis limitariam mais os custos de aquisição e utilização de um veículo?

A todos. Duas respostas possíveis. Em %.

■ Média Europa ■ Média 18 países



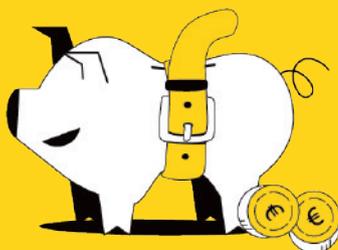
Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

O primeiro é o país dos veículos elétricos, o segundo o país da gasolina barata.

A segunda solução, que visa atingir o mesmo objetivo, ou seja, a redução do consumo, embora por uma via diferente, consiste em desenhar veículos mais leves (32%). Uma escolha preferida pela Alemanha, cuja reputação assenta nos fabricantes de veículos de grande cilindrada.

A limitação dos custos de distribuição e do equipamento dos veículos recolhe um número significativamente inferior de opiniões favoráveis, o que representa mais um sinal de que toda a energia dos fabricantes deverá ser verdadeiramente direcionada para a redução do consumo, dado este último exercer um impacto diário.

# DADOS-CHAVE



## PARA 7 EM CADA 10 CONDUTORES

comprar uma viatura é acessível, mas envolve esforços financeiros

## 6 EM CADA 10 INQUIRIDOS

renunciaram já a deslocar-se devido aos custos de utilização das suas viaturas

## +8 EM CADA 10 CONDUTORES

constatam um aumento nos custos de utilização



## 7 EM CADA 10 CONDUTORES

consideram que os gastos com combustíveis são muito elevados



## 1 EM CADA 2 INQUIRIDOS

consideram os preços dos seguros dos veículos elevados



## 3/4 DOS CONDUTORES

não seriam capazes de renunciar aos seus veículos

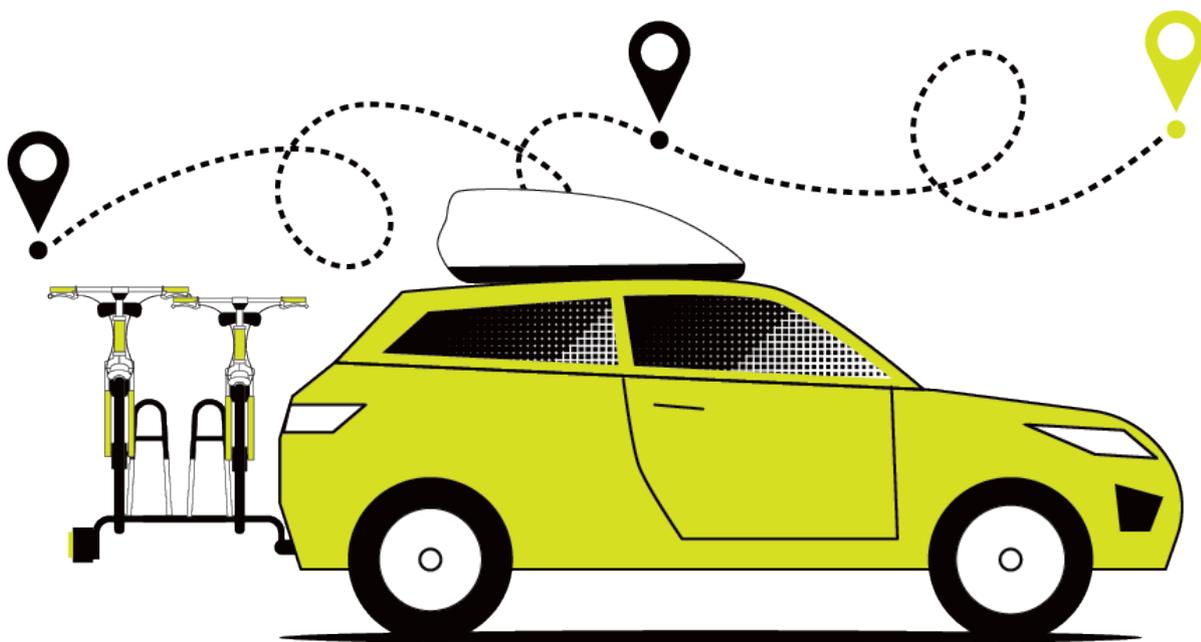
## +6 EM CADA 10 CONDUTORES

esperam que os fabricantes produzam veículos mais eficientes

## 1 EM CADA 2 INQUIRIDOS

pretendem que as autoridades públicas atuem sobre preços dos combustíveis





# SOLUÇÕES DE MOBILIDADE COMPLEMENTARES



---

O ser humano sempre foi nómada ao longo da história, sobretudo na pré-história. A mobilidade era essencial, tanto para assegurar os meios de sobrevivência como a segurança. Desde o início do século XX, esta mobilidade foi associada aos automóveis. Diariamente, ao fim de semana, nas férias, o carro encontra-se no centro das deslocações. Contudo, os comportamentos evoluem, assim como as práticas, em resultado direto das mudanças estruturais, tanto económicas como sociais e ecológicas, das quais o aquecimento global é uma das mais significativas. A influência do automóvel está a ser erodida. O desenvolvimento dos transportes públicos e a emergência dos modos de mobilidade suave, especialmente nas cidades, estão a impor-se gradualmente como complementos naturais das viaturas, que perdem assim o seu lugar central na sociedade.

# É difícil viver sem carro

## No centro das deslocações...



### SEMPRE MUITO ÚTIL

Em todas as situações da vida quotidiana, o automóvel continua indubitavelmente a ser o meio de transporte preferido. Isto é especialmente verdade quando se trata de fazer compras ou lazer (**Fig. 34**). Nestas situações, 9 em cada 10 entrevistados afirmam utilizar as suas viaturas com frequência ou com muita frequência. Para viajar nos fins de semana ou em férias, encontramos ainda 8 em cada 10.

Esta taxa desce ligeiramente no que respeita às deslocações diárias relacionadas com a atividade profissional. Três quartos utilizam, nestes casos, as suas viaturas.

Sublinhemos que este último resultado caiu 5 pontos em relação ao ano passado, sem dúvida devido ao impacto da crise sanitária, que levou um menor número de pessoas ao local de trabalho.

Com pontuações também elevadas, as diferenças entre os países são logicamente menores. Os austríacos, franceses e britânicos utilizam os seus veículos relativamente menos no dia-a-dia (63%, 64% e 64%), ao contrário dos chineses, mexicanos e sul-africanos (90%).

## CADA VEZ MAIS «VIATURA DO CAMPO» DO QUE «VIATURA DA CIDADE»

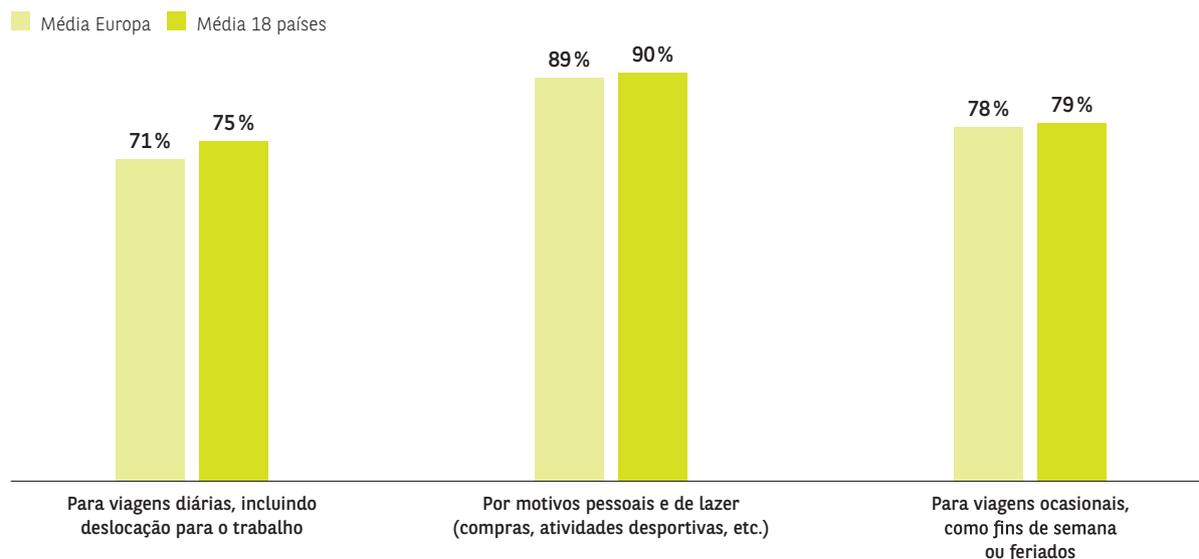
No que respeita à utilização das viaturas, há uma diferença geográfica mais nítida, sendo que os europeus utilizam as viaturas quer nas áreas urbanas quer nas rurais, ao passo que os países do resto do mundo as utilizam principalmente nas cidades. Em termos globais, 1 em cada 2 pessoas afirmam utilizar os seus veículos em áreas

urbanas e rurais. No que respeita à utilização mista, encontramos principalmente os países “pequenos” em tamanho, já que 68% dos holandeses e 60% dos belgas utilizam os seus veículos em áreas rurais e urbanas (**Fig. 35**). Para utilização exclusivamente urbana, destacam-se nações com grandes territórios e também numerosas megacidades, especialmente o Brasil e a China, onde esta utilização é predominante (88% e 80%).

**Fig. 34**

### Diria que usa o seu carro...?

Entrevistados proprietários de pelo menos um carro que responderam “Regularmente” ou “Mais frequentemente”. Uma só resposta para cada tipo de viagem.



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

**Fig. 35**

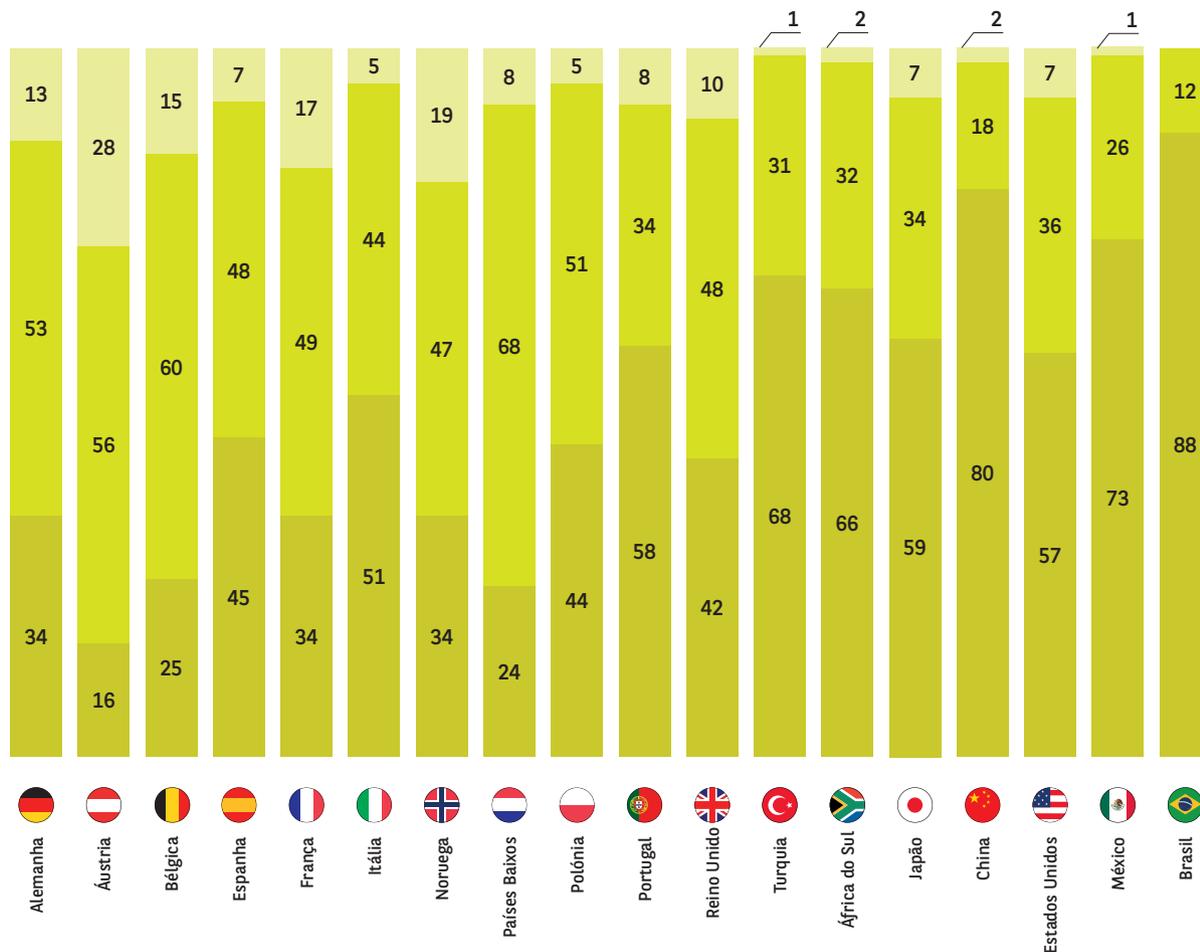
**Onde usa seu veículo?**

Entrevistados proprietários de pelo menos um carro. Uma resposta apenas

- Principalmente ou exclusivamente em áreas rurais
- Tanto em ambiente urbano como em zonas mais rurais
- Principalmente ou exclusivamente em áreas urbanas

MÉDIA EUROPA	11%
	51%
	38%

MÉDIA 18 PAÍSES	9%
	42%
	49%

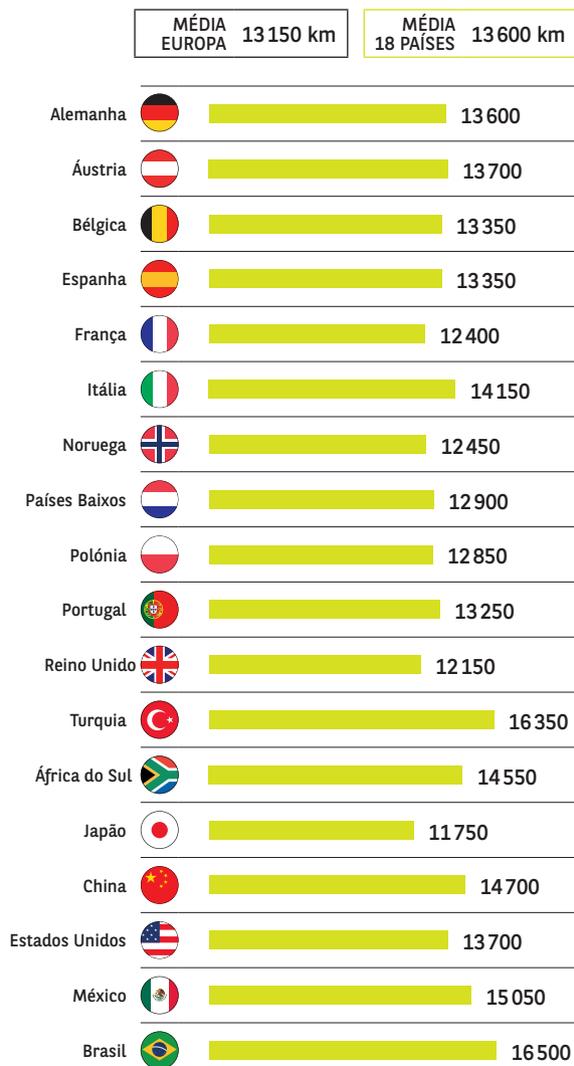


Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

Fig. 36

### Quantos quilómetros estima percorrer no seu veículo por ano?

Entrevistados proprietários de pelo menos um carro. Em km.



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

### QUANTO MAIOR O PAÍS, MAIOR A CIRCULAÇÃO

A mobilidade automóvel pode também ser avaliada pelos quilómetros, com uma média de 13.600 entre os países abrangidos neste estudo, de acordo com as respostas dos entrevistados (**Fig. 36**). Mais uma vez, existe uma relação entre a área do país e o número de quilómetros percorridos. Em termos de classificação, destaca-se um quarteto composto pelo Brasil, Turquia, China e México, os 5º, 37º, 4º e 14º maiores países do mundo, respetivamente. Na 5ª posição, a Itália conseguiu “a proeza” de ultrapassar os Estados Unidos, o 3º maior país em área. Portugal encontra-se na média com 13.250 km. Devemos notar que a França se situa nos últimos lugares desta classificação, com uma média de 12.400 km percorridos anualmente.



A média europeia de quilómetros percorridos por viatura anualmente é de **13.150 km.**

## OS FRANCESES CIRCULAM MENOS

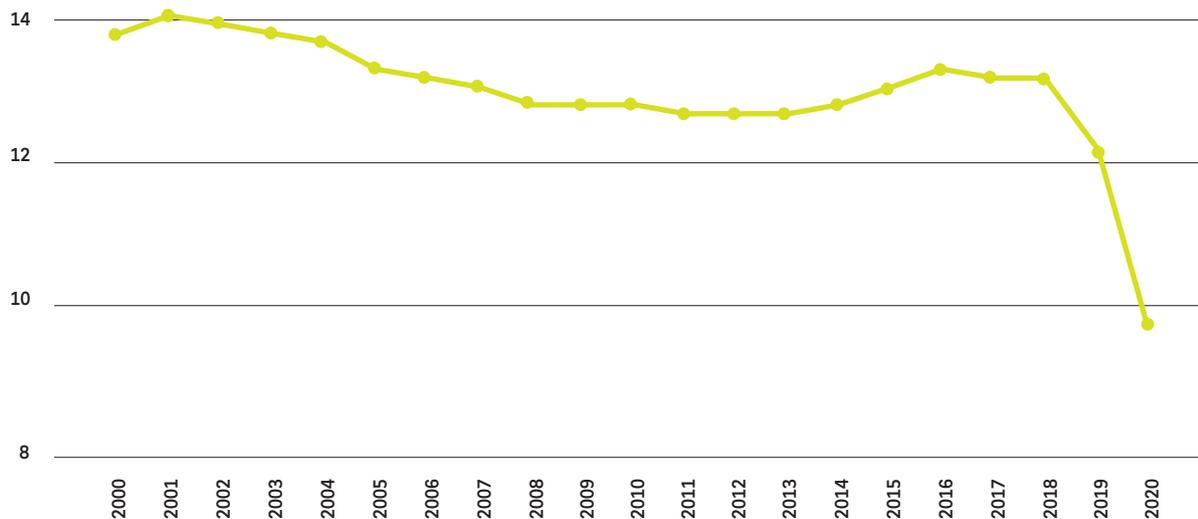
Como acabámos de ver, a França não faz parte do clube dos grandes circulantes. E a evolução do número de quilómetros percorridos nos últimos 20 anos não sugere que esta tendência se inverta num futuro próximo. Durante este período, os dados recolhidos junto do SDES (Statistical Data and Studies Service) demonstram uma tendência de diminuição, que aumentou claramente com a Covid. O número médio de quilómetros

percorridos em 2020 desceu abaixo de 10.000 km, comparativamente com quase 14.000 km no início dos anos 2000. Na sequência da crise sanitária, o desenvolvimento do teletrabalho explica em parte esta diminuição significativa. Os próximos anos irão revelar se esta evolução constitui um fenómeno temporário ou configura uma enorme mudança social.

**Fig. 37 / Contexto**

### Variação da distância média anual percorrida em França

Distância média. Em milhares de km.



Fonte: SDES.

# ... o carro é desafiado nas deslocações diárias



## MODOS DE MOBILIDADE SUAVE GANHAM TERRENO

A utilização frequente de carros não impede que as pessoas recorram a outras formas de mobilidade (Fig. 38). Assim, enquanto 4 em cada 10 condutores não conseguem renunciar a utilizar diariamente as suas viaturas, quase metade complementam a sua utilização com modos de mobilidade suave, transportes públicos rodoviários e comboio. A preferência pelo automóvel é maioritária em quatro países: Reino Unido, Alemanha, França e, principalmente, Estados Unidos. E é na China, na Turquia e no Japão que encontramos o maior número de pessoas que optam pelos modos de mobilidade suave ou pelos transportes públicos. A percentagem de condutores seduzidos pela partilha automóvel é ainda limitada (11%). Os países economicamente menos desenvolvidos parecem ser os mais interessados nesta utilização, provavelmente em resultado das deslocações mais frequentes em pequenos autocarros ou viaturas familiares semelhantes.

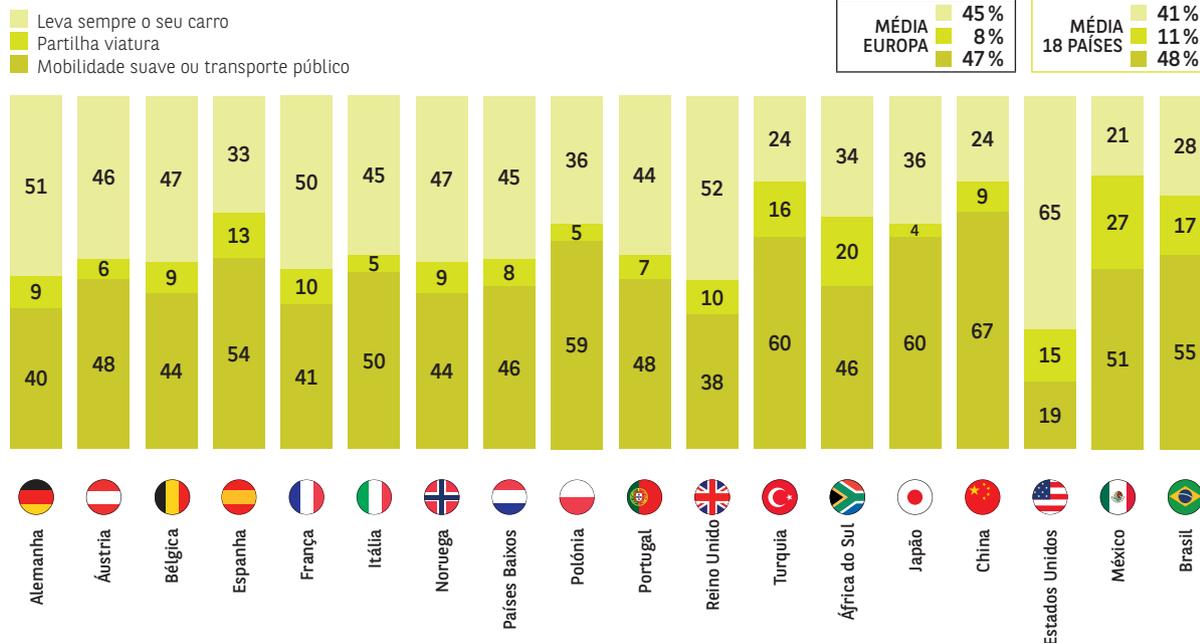
Estes resultados gerais ocultam uma clivagem clara entre o mundo rural e o mundo urbano. Para quem vive fora das cidades, a utilização diária do carro é incondicional em 56% dos casos, comparativamente a apenas 35% para os residentes nas cidades. Em França, o rácio é quase o dobro (64% versus 36%).

Pelo contrário, a maioria dos cidadãos optará pelos modos de mobilidade suave, transportes públicos.

**Fig. 38**

### Que meio de transporte costuma usar com mais frequência para as suas viagens diárias, em vez de usar seu carro?

Entrevistados proprietários de pelo menos um carro. Em %



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

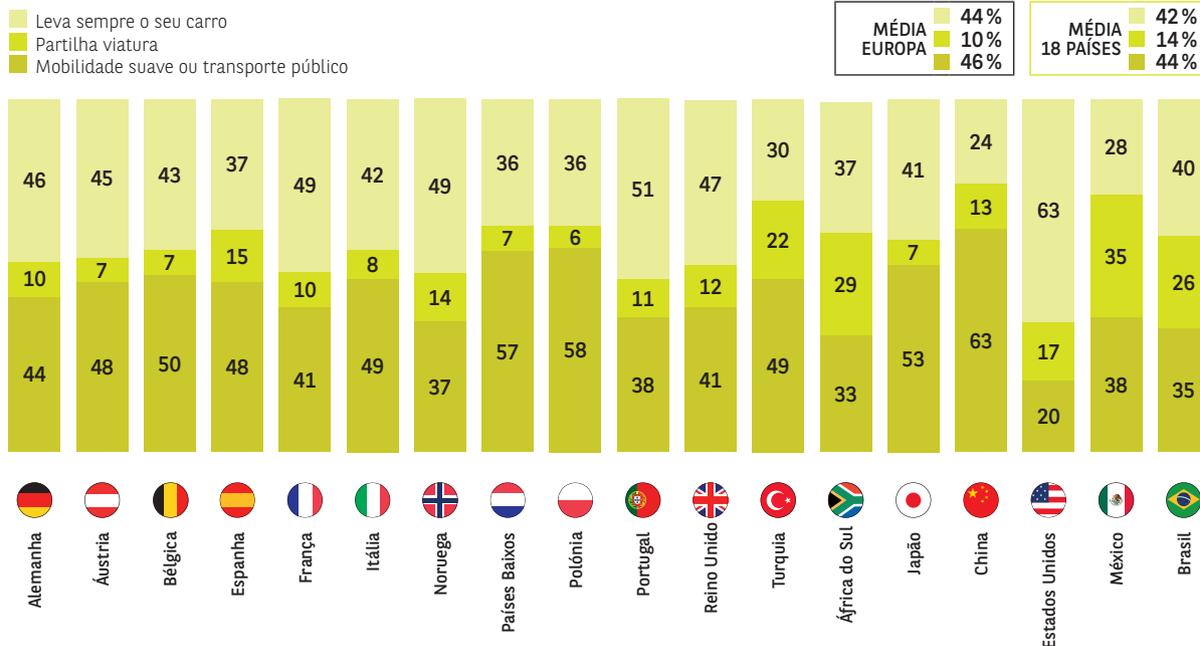


Mais de 4 em cada 10 inquiridos utilizam sistematicamente as suas viaturas nas deslocações quotidianas.

Fig. 39

**Que meio de transporte costuma usar com mais frequência para fins pessoais e de lazer (compras, atividades desportivas, etc.) em vez de usar o carro?**

Entrevistados proprietários de pelo menos um carro. Em %



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

**UTILIZAÇÃO EQUILIBRADA PARA LAZER E FÉRIAS**

As deslocações particulares e as viagens de lazer não apresentam alterações significativas (Fig. 39). Encontramos quase os mesmos resultados, sendo que 42% dos entrevistados utilizam sistematicamente os seus veículos, ao passo que 44% optam pelos modos de mobilidade suave, transportes públicos rodoviários e comboio. Uma análise por país revela que os equilíbrios são sensivelmente os mesmos.

Será que as viagens de fim de semana ou férias irão conduzir a mudanças de escala? Na verdade, não. Novamente, 4 em cada 10 pessoas utilizam sempre as suas viaturas para esta finalidade. As longas distâncias levam a que o comboio e os autocarros de longo curso se imponham como alternativas a considerar (Fig. 40).

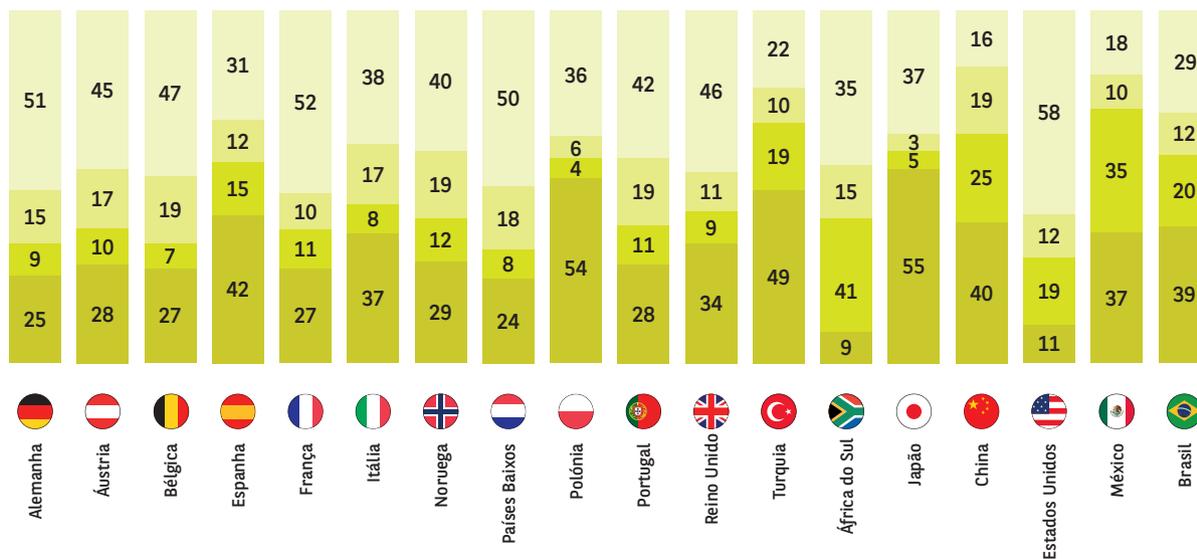
**Fig. 40**

**Que meio de transporte costuma usar com mais frequência para viagens ocasionais, como fins de semana fora ou feriados, em vez de usar o carro?**

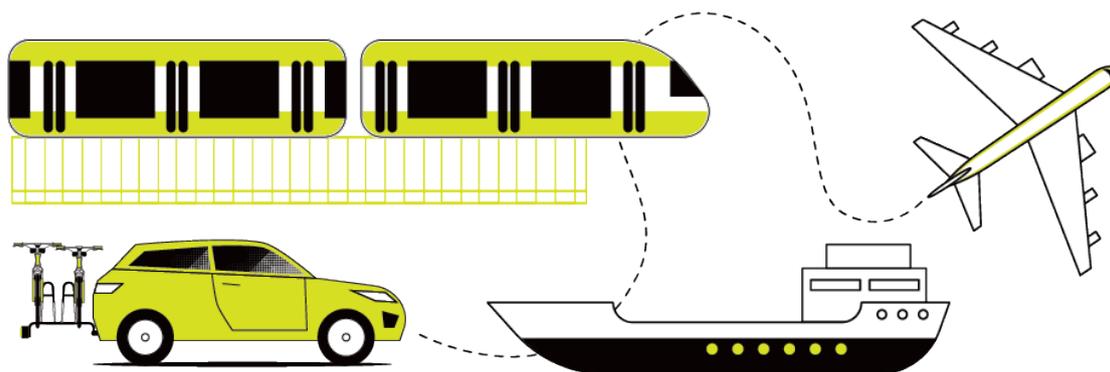
Entrevistados proprietários de pelo menos um carro. Em %

- Leva sempre o seu carro
- Barco ou avião
- Partilha viatura
- Transporte público

MÉDIA EUROPA	44%	39%
	14%	13%
	9%	15%
	33%	33%



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.



# O mix de mobilidade: uma tendência urbana

## O surgimento desigual dos modos de mobilidade suave

### DIFERENÇAS GEOGRÁFICAS MARCANTES

A preponderância relativa dada às viaturas na utilização diária, em viagens de férias ou atividades de lazer indica um crescente enfoque nos modos de mobilidade suave. Na verdade, com quase 1 em cada 2 pessoas a utilizar uma bicicleta, uma trotinete ou um veículo motorizado de duas rodas, não se trata de um simples interesse, mas de uma alternativa real que se revela cada vez



Quase um em cada dois europeus preferem os modos de mobilidade suave como complemento das viaturas

mais atrativa. É certo que isto é, principalmente, observado nos países europeus. E as disparidades neste domínio são marcantes, ao contrário dos demais resultados que encontramos neste estudo. Nos Países Baixos, onde 85% dos entrevistados afirmaram ter introduzido os modos de mobilidade suave nas suas vidas, podemos falar de uma atitude social generalizada em todo o país.

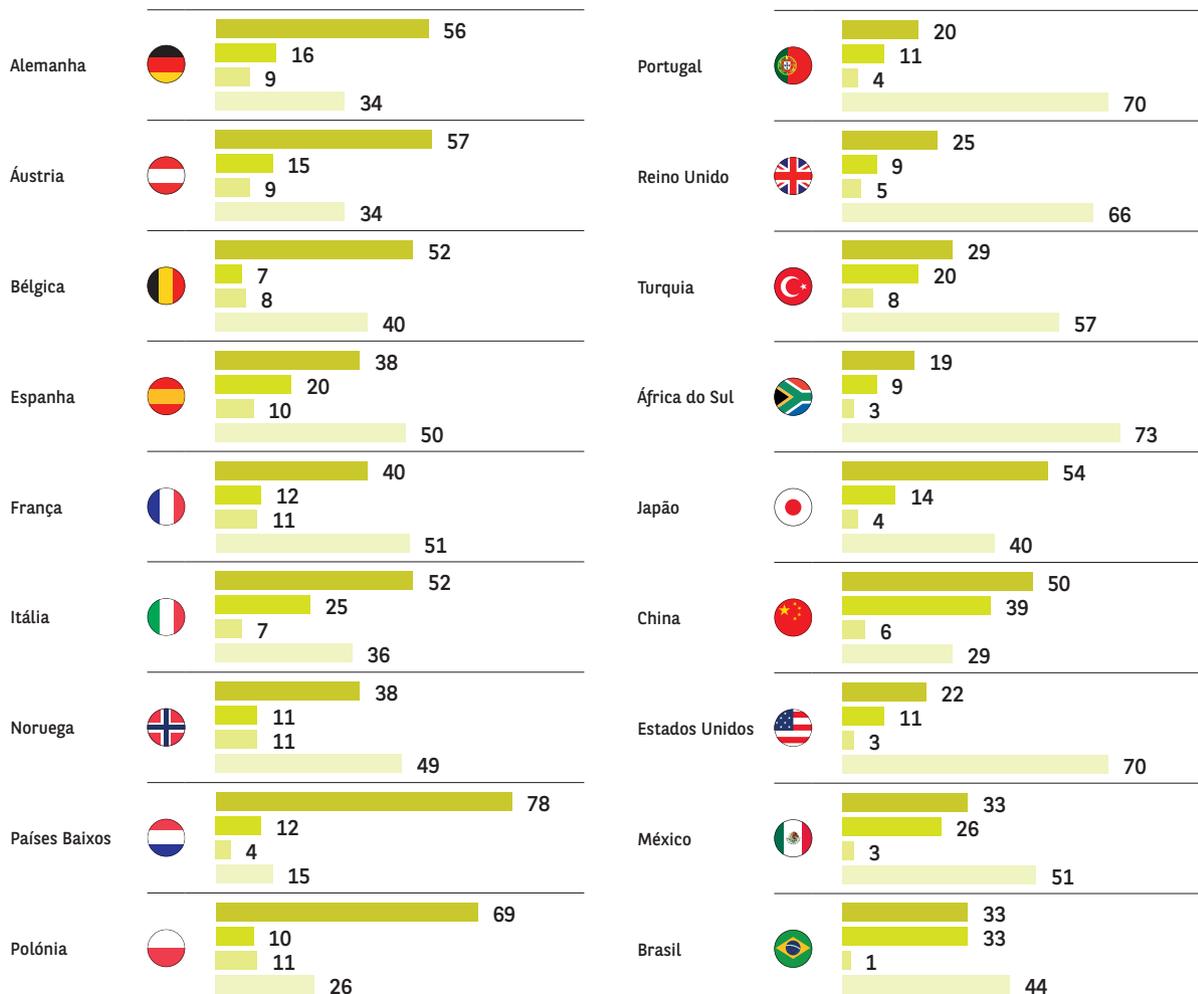
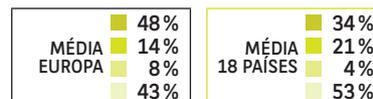
Os chineses, naturalmente associados ao ciclismo, mas também os polacos, preferem os modos de mobilidade suave como complemento das viaturas. Pelo contrário, os americanos, os portugueses e os sul-africanos demoram a aceder a estas formas de deslocação (1 em cada 3). Em França, metade dos condutores afirmam gostar (**Fig. 41**).

**Fig. 41**

**Além do seu carro, que meios de transporte usa para fazer as suas viagens?**

Entrevistados proprietários de pelo menos um carro. Em %

- Uma bicicleta
- Um veículo motorizado de duas rodas (motocicleta, ciclomotor, etc.)
- Uma trotinete
- Não uso nenhum outro meio de transporte para minhas viagens



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.



## UM APELO CADA VEZ MAIS FORTE

Melhor ainda, estas atitudes ecológicas na área da mobilidade estão a ganhar terreno gradualmente. Os modos de mobilidade suave são cada vez mais utilizados por quase um terço dos condutores entrevistados, uma percentagem superior à das pessoas que afirmam utilizá-los cada menos. Para todos os outros meios de transporte, o número de condutores que os dizem estar a usar menos é superior ao número de pessoas que os estão a utilizar mais (**Fig. 42**).

Entretanto, os transportes públicos, o comboio e os autocarros atraem 23%, 16% e 15% dos novos adeptos, respetivamente. Verifica-se, no entanto,

ainda um determinado status quo, com metade dos proprietários de automóveis a indicar que não alteraram as suas práticas de mobilidade.

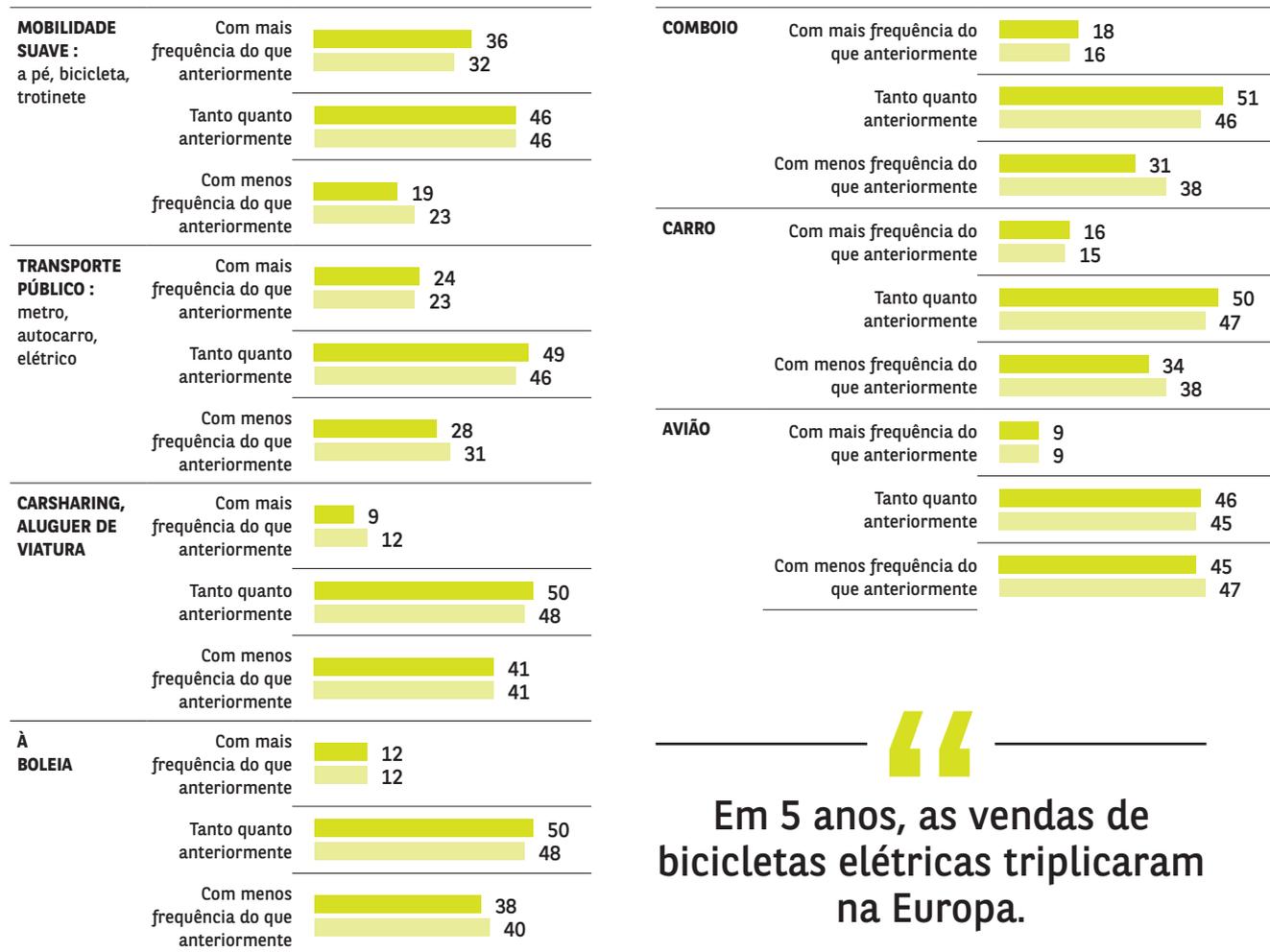
Especificamente, em termos geográficos, a Turquia parece a mais disposta a utilizar todas as formas possíveis de deslocação para encontrar uma alternativa ao automóvel, considerado muito caro. Modos de mobilidade suave, transportes públicos, comboio, autocarro, avião, partilha automóvel, qualquer que seja o meio de transporte, a Turquia surge no topo da classificação dos 18 países. É ultrapassada apenas pela China, em 2%, no que respeita à partilha de viaturas.

**Fig. 42**

**Usa os seguintes meios de transporte como alternativa a viajar de carro com mais ou menos frequência do que no passado?**

Entrevistados proprietários de pelo menos um carro. Apenas uma resposta por meio de transporte. Em %.

■ Média Europa    ■ Média 18 países



**Em 5 anos, as vendas de bicicletas elétricas triplicaram na Europa.**

Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

## O FENÓMENO DAS BICICLETAS E TROTINETES ELÉTRICAS

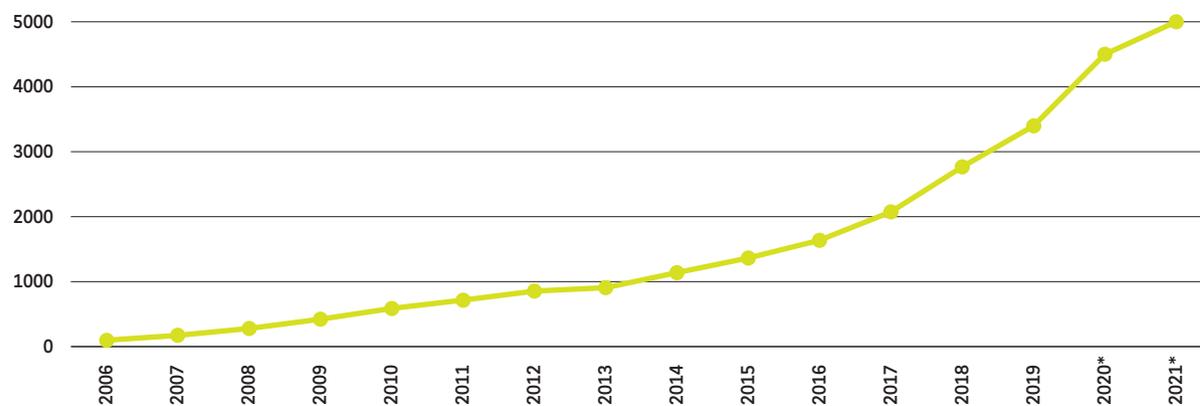
Falar sobre modos de mobilidade suave convida a examinar mais de perto o caso das bicicletas e de outras trotinetes a nível europeu.

Quando pensamos em bicicletas, pensamos inevitavelmente nos Países Baixos, um país com uma média de 1,3 bicicletas por habitante e cuja cidade de Utrecht se orgulha de ter o maior estacionamento dedicado do mundo\*. Mas quando falamos em bicicletas, convém associá-las ao adjetivo elétricas. Em 5 anos, em toda a Europa, as vendas de bicicletas com assistência elétrica (VAE) quase triplicaram, ultrapassando rapidamente os 3 milhões de unidades (**Fig. 43**). Já as vendas de bicicletas clássicas estão relativamente estáveis, em 22 milhões em 2020, em 28 países europeus.

**Fig. 43 / Contexto**

### Vendas de bicicletas elétricas na Europa, 2006-2019

Âmbito: 28 países europeus. Em milhares de unidades



Fonte: C-Ways d'après CONEBI.

\* Estimativas.

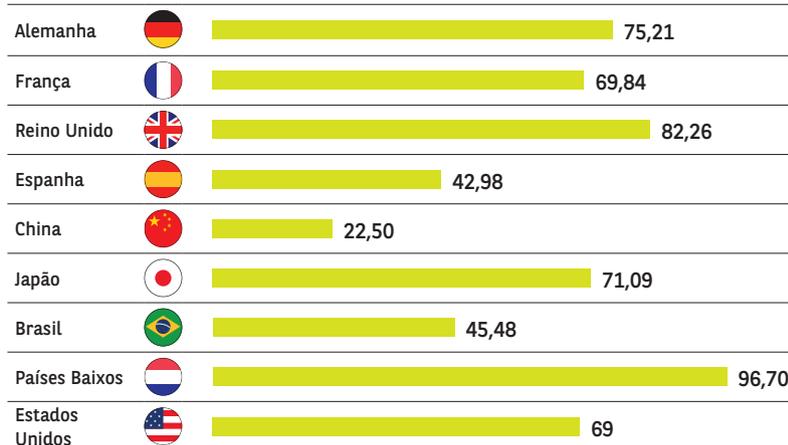
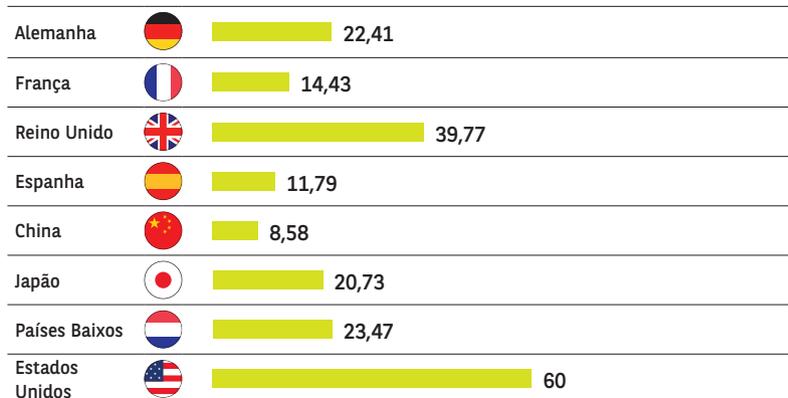
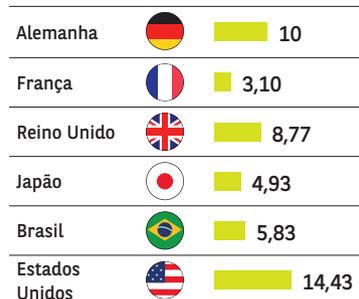
A título comparativo, as vendas de bicicletas elétricas na China totalizaram 16 milhões de unidades em 2020. Em França, representaram 24% do total de vendas em 2021. Na Alemanha, a quota de mercado das VAE é ainda maior, com 40%. Um relatório sobre mobilidade publicado em 2019 demonstrou que as vendas foram mais elevadas em áreas rurais e entre os idosos. Nos Países Baixos, cada vez mais ciclistas migram para a eletricidade.

Relativamente às trotinetes elétricas, surge também um sorriso. Em França, as vendas foram multiplicadas por 9 entre 2017 e 2021. A marca de um milhão de unidades vendidas por ano será ultrapassada em breve.

\* fonte : deustschland.de

**Fig. 44 / Contexto****Custo de formas alternativas de mobilidade**

Um “cartão de passe mensal” é um bilhete que permite acesso ilimitado a uma rede de transporte (por exemplo, o passe Navigo em França). O preço de uma passagem de comboio é expresso por 100 km (/100 km). Os preços indicados para “aluguer de bicicletas self-service” são para uma assinatura mensal (quando disponível). Preço em €.

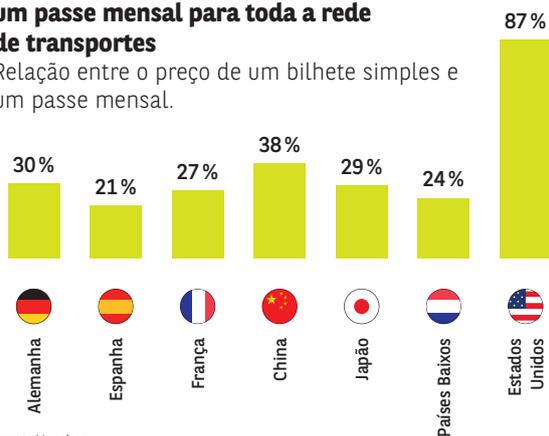
**PASSE MENSAL****BILHETE ÚNICO****BILHETE DE COMBOIO****ALUGUER DE BICICLETAS**

Fontes: Pass mensuels & tickets à l'unité : Numbeo. Billets de train : fleetlogging. Vélos en libre-service : sites nationaux.

Fig. 45 / Contexto

### Preço de um único bilhete comparado ao preço de um passe mensal para toda a rede de transportes

Relação entre o preço de um bilhete simples e um passe mensal.



Fonte: Numbeo.

### O CUSTO MUITO VARIÁVEL DOS MODOS DE MOBILIDADE SUAVE

A comparação do custo dos modos de mobilidade suave revela variações significativas entre os países. Em Portugal têm vindo a ser dados passos neste sentido, no qual se inclui a diminuição do preço dos passes nas áreas metropolitanas, com descontos também para as populações mais jovens e seniores, mas também a recente ideia de criação de um passe regional ferroviário (Fig. 44 e 45).

# Mobilidade (suave) não rima com ruralidade

Os resultados anteriores revelam implicitamente uma oposição entre o mundo rural e o mundo urbano, no que diz respeito aos modos de mobilidade suave. Esta análise é apoiada por dois elementos mais específicos, fornecidos por este estudo.

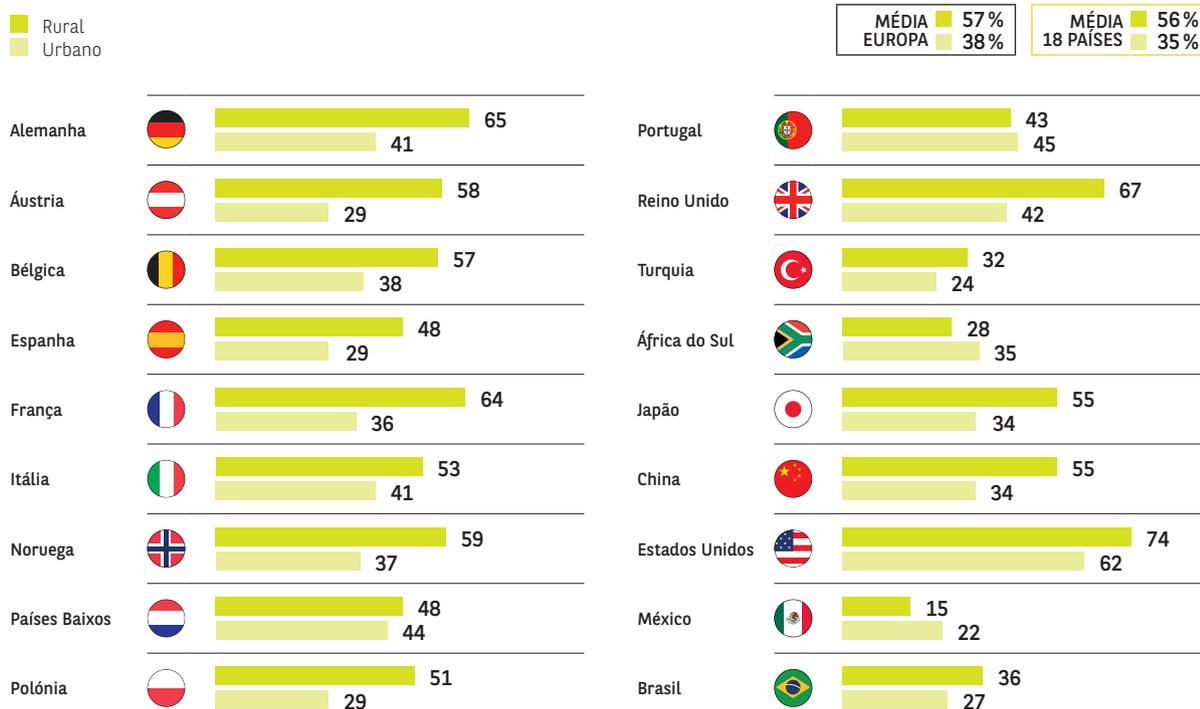
No dia a dia, existe uma diferença flagrante entre os residentes em áreas rurais, para quem as viaturas

são essenciais, e os residentes em áreas urbanas, que podem mais facilmente viver sem elas. Isto é evidente para 56% dos primeiros, mas para apenas 35% dos segundos (**Fig. 46**). Esta utilização diária das viaturas em áreas rurais verifica-se principalmente nos países ocidentais. De facto, as taxas mais altas são registadas nos Estados Unidos, Reino Unido, Alemanha e França, quatro países onde o setor automóvel ocupa uma posição económica importante.

**Fig. 46**

**Hoje, que meio de transporte costuma usar com mais frequência para as suas viagens diárias, em vez de usar o seu carro?**

Inquiridos proprietários de pelo menos um carro e que responderam “Nenhuma das opções, levo sempre o carro”.



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

# DADOS-CHAVE



**9 EM CADA 10 INQUIRIDOS**  
utilizam regularmente as suas viaturas  
para atividades de lazer ou compras

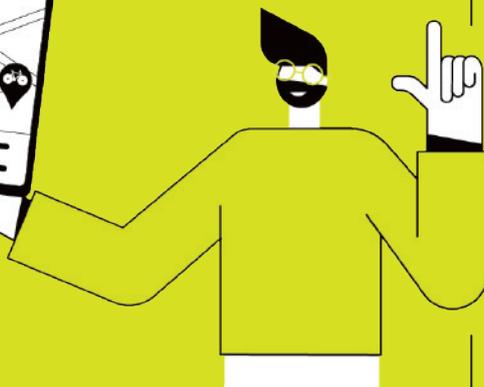
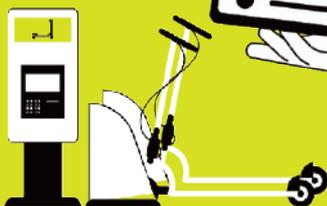
**1 EM CADA 2  
CONDUTORES**

optam pelos modos de  
mobilidade suave como  
complemento



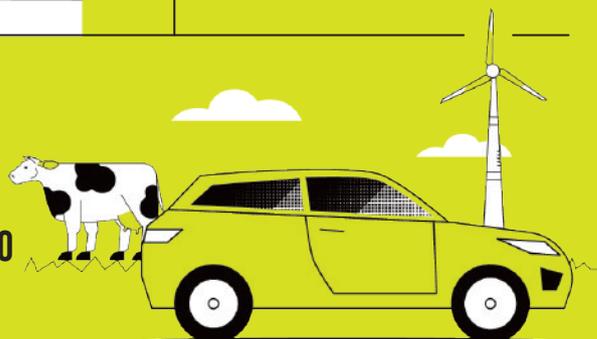
**1 EM CADA 3  
INQUIRIDOS**

utilizam preferencialmente  
os modos de  
mobilidade suave



**56%**

**DOS RESIDENTES EM  
ÁREAS RURAIS CONDUZEM  
SISTEMATICAMENTE PARA O  
LOCAL DE TRABALHO**





# VEÍCULOS ELÉTRICOS? SIM, MAS A QUE PREÇO?

---



«É a economia, estúpido!» Esta frase de culto foi escrita em 1992 por James Carville, conselheiro do então futuro presidente Bill Clinton, num painel na sede da campanha em Little Rock. À luz dos resultados deste estudo, parece mais atual do que nunca. A compra de uma viatura é dispendiosa, a sua utilização é cara, e este custo está a tornar-se proibitivo para os condutores, fazendo com que muitos deles receiam ficar na beira da estrada. É certo que o desenvolvimento constante dos veículos elétricos é um bom presságio de dias melhores. Contudo, é importante que os fabricantes sejam inteligentes e escutem a opinião dos clientes sobre os custos.

# Automóvel: uma fonte de exclusão?



## Condutores pessimistas acerca do futuro

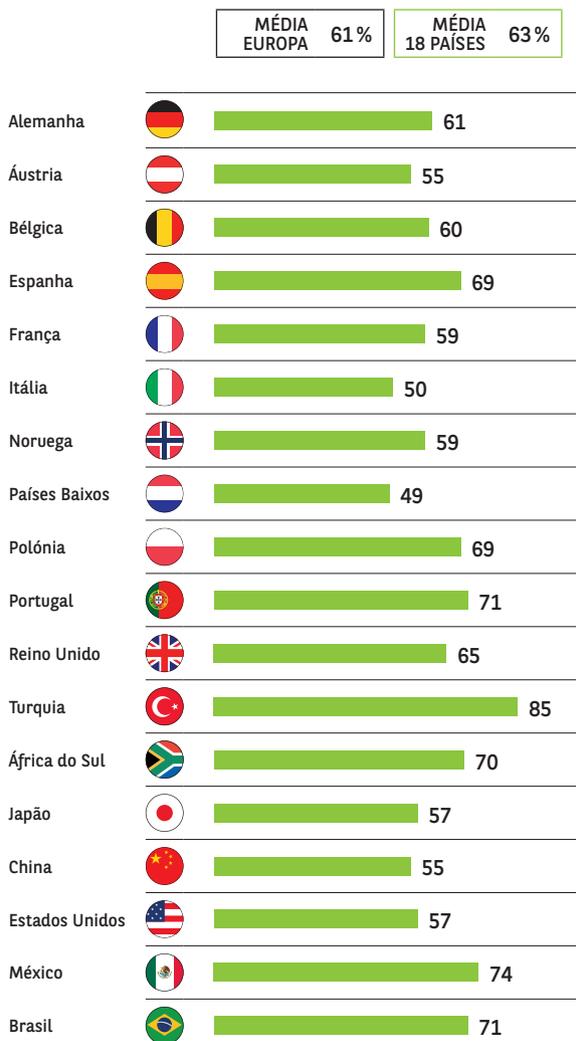
### O MEDO DE UM FUTURO SEM AUTOMÓVEIS

Embora constituam uma fonte de restrições no presente, os automóveis representam um motivo de preocupação futura, de acordo com os testemunhos recolhidos durante este Observador Auto 2023, com 6 em cada 10 entrevistados a afirmar recear não dispor dos meios necessários para adquirir um carro no futuro (**Fig. 47**). Além de estarem pessimistas com o presente, os turcos continuam sombrios quando olham para o futuro. 85% partilham este receio de ficar sem automóvel. Os mexicanos, portugueses, brasileiros e sul-africanos também se mostram pessimistas. Os Países Baixos são o único país onde esta opinião não reúne uma maioria (49%). A Itália e a China registam pontuações semelhantes.

Fig. 47

### Tem medo de não poder comprar um carro no futuro?

Percentagem de inquiridos proprietários de pelo menos um carro e que responderam "Sim". Em %.



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

A juventude é um fator sensivelmente agravante nesta vida potencialmente sem viaturas, com uma diferença de 10% entre os menores de 35 e os maiores de 35 anos (67% vs. 57%). Algumas nações destacam-se, onde as pessoas com mais de 35 anos se revelam mais pessimistas do que os mais jovens. A Turquia, mais uma vez, onde 92% das pessoas com mais de 35 anos receiam deixar de ter um carro, mas também a China, a África do Sul, a Polónia e Portugal.

### ANTES, ERA MAIS FÁCIL

Convidados desta vez a regressar ao passado, os condutores demonstram uma certa nostalgia e invejam os seus pais. Um número crescente de pessoas pensa que é mais difícil ter uma viatura atualmente do que no passado (42% vs. 32%). Encontramos principalmente os turcos, sul-africanos e italianos, que lamentam esta época abençoada. Pelo contrário, recém-convertidos ao automóvel, os chineses estão resolutamente positivos no momento atual. Efetivamente, trata-se do único país onde uma grande maioria acredita que ter uma viatura é mais fácil no presente (Fig. 48).

**Fig. 48**

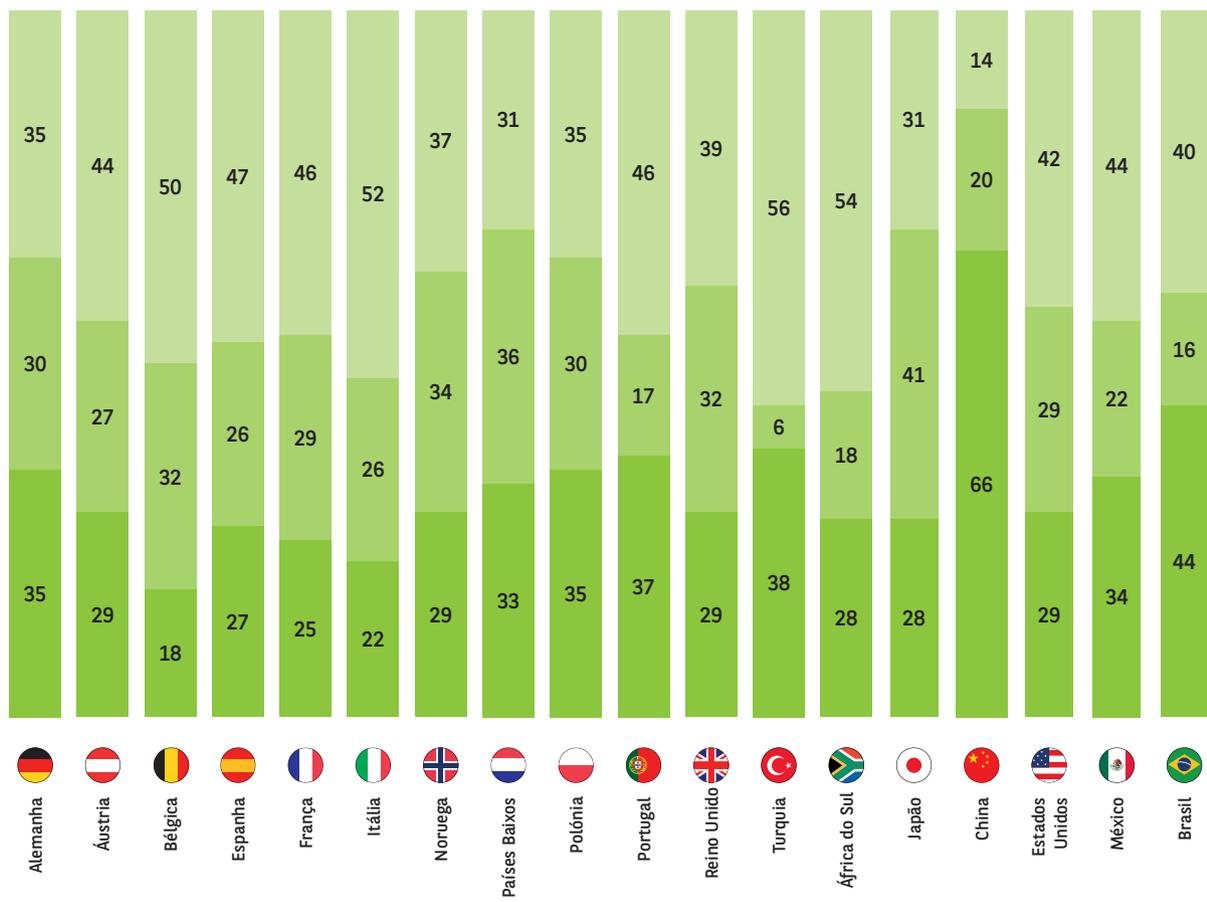
**Diria que é mais fácil, igual ou mais difícil, em termos financeiros, ter um carro hoje do que era para os seus pais na sua idade?**

Proporção de entrevistados proprietários de pelo menos um carro. Em %.

- Mais difícil
- Nem mais fácil nem mais difícil
- Mais fácil

MÉDIA EUROPA	42%
	29%
	29%

MÉDIA 18 PAÍSES	42%
	26%
	32%



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

## EFEITO DA IDADE

Alguns números demonstram que o “envelhecimento” automóvel se traduz já nos números. Em França, a idade média dos compradores de veículos novos era de 44 anos em 1990, sendo atualmente de 55 anos. A título comparativo, são 53 anos em média na Europa, 52 anos na Alemanha e 46 anos em Espanha. Um envelhecimento que se baseia, em particular, na menor necessidade dos jovens cidadãos de ter uma viatura para utilização diária.

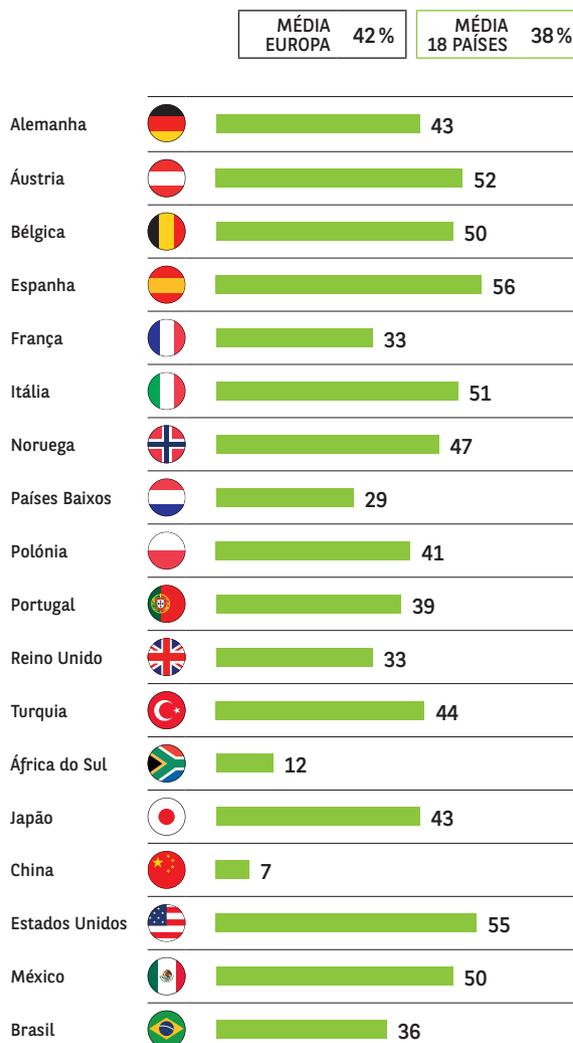
## O AUTOMÓVEL ESTÁ ULTRAPASSADO

Há sinais que fazem crer que a antecipação de um quotidiano sem viaturas já começou. Quase 4 em cada 10 pessoas que afirmam atualmente não ter um automóvel tinham um no passado (**Fig. 49**). Este “abandono” é mais pronunciado nos países europeus e ocidentais. De facto, verifica-se na maior parte destes países, incluindo os Estados Unidos, Espanha, Áustria, Espanha e Itália. Pelo contrário, apenas uma percentagem muito reduzida dos chineses e sul-africanos se encontra nesta situação. Sublinhemos também que a segmentação rural/urbana não é tão clara como sucede com outros tópicos. Em 7 países, há mais ex-condutores nas áreas rurais do que urbanas.

**Fig. 49**

### Já foi proprietário de um carro?

Proporção de entrevistados que não tem carro e quem respondeu “Sim”. Em %.



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

## DIFICULDADES PESSOAIS FUTURAS

Ao planejar um mundo potencialmente sem viaturas, os condutores pensam primeiramente nas dificuldades que os afetarão a título pessoal, antes de considerarem aspetos mais globais. A dificuldade em se deslocarem como gostariam representa a preocupação mais importante (**Fig. 50**). Este aspecto surge no topo da lista em 15 países deste estudo. Deslocações difíceis, portanto, mas também viagens penosas, a segunda consequência de um mundo sem viaturas para os condutores de 15 países. Sublinhemos que estes dois critérios ocupam o primeiro ou o segundo lugar na classificação em todos os países do estudo.

De seguida, os entrevistados encontram-se mais divididos, mas mencionam consequências mais positivas. Os que têm um orçamento limitado serão compensados com menos despesas. Para os envolvidos com o meio ambiente, um menor número de viaturas em circulação significa uma menor quantidade de emissões nocivas.

Os residentes em áreas rurais e urbanas consideram estas consequências quase pela mesma ordem, sendo a dificuldade em se deslocarem mais pronunciada no mundo rural (17 em 18 países).

**Fig. 50**

### Imagine que não tinha mais acesso a um veículo. Qual seria o seu primeiro pensamento?

Proporção de entrevistados proprietários de carro.



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

# Preço, o telhado de vidro do automóvel

## RAZÕES PARA NÃO UTILIZAR UM AUTOMÓVEL

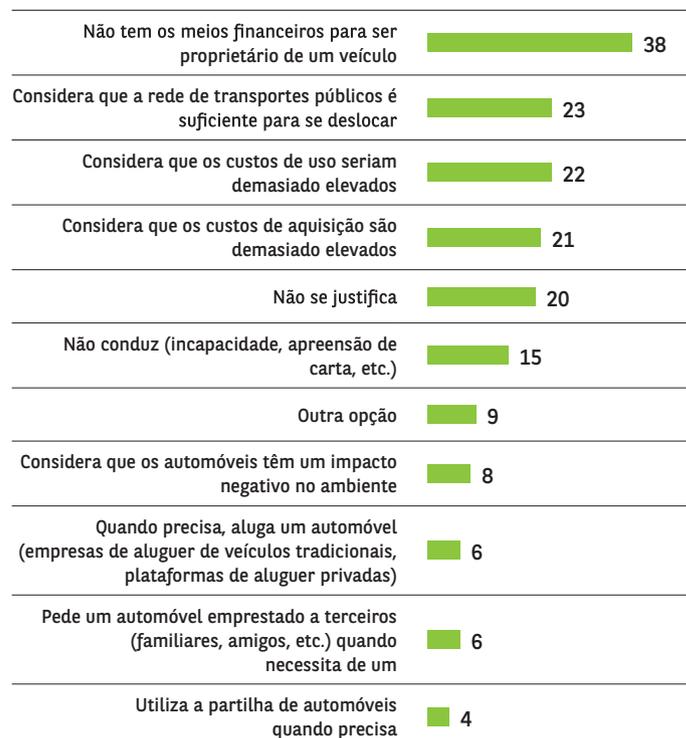
Não é necessário ir muito longe para conhecer os motivos pelos quais não dispomos de viaturas. São financeiros, como é óbvio. Os custos demasiado elevados, tanto de compra como de utilização de um veículo, constituem o motivo invocado por 6 em cada 10 pessoas. Em todos os lugares, esta prevalece sobre todas as outras considerações (**Fig. 51**). Este motivo é um pouco mais importante para os residentes em áreas urbanas do que para os residentes em áreas rurais, certamente em resultado dos custos de estacionamento mais elevados (por exemplo, em 2019, um mês de estacionamento custava €328 nos Países Baixos, €255 no Reino Unido e €157 em França\*). Em termos geracionais, esse custo pesa mais sobre as pessoas com menos de 35 anos.

O segundo motivo para não utilizar uma viatura própria consiste na rede de transportes públicos disponibilizada (23%). Sobre este assunto, os residentes nas cidades mostram ser mais afirmativos. A análise geográfica demonstrou que os japoneses se encontram particularmente satisfeitos (51%), chegando a colocar este como o principal

**Fig. 51**

### Por que motivo não é proprietário de um carro?

Inquiridos que não têm automóvel, mas que tinham no passado Até 3 respostas possíveis. Em %.



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

motivo para não ter um veículo. Ao contrário dos brasileiros, que desvalorizam este aspeto (9%).

Uma em cada 5 pessoas declaram não necessitar de um automóvel, especialmente no grupo de idade superior a 35 anos. A incapacidade de conduzir recolhe 15% dos votos. As considerações ambientais são fracamente referidas. Apenas 8% dos entrevistados as referem.

\* Fonte: Parkopedia.

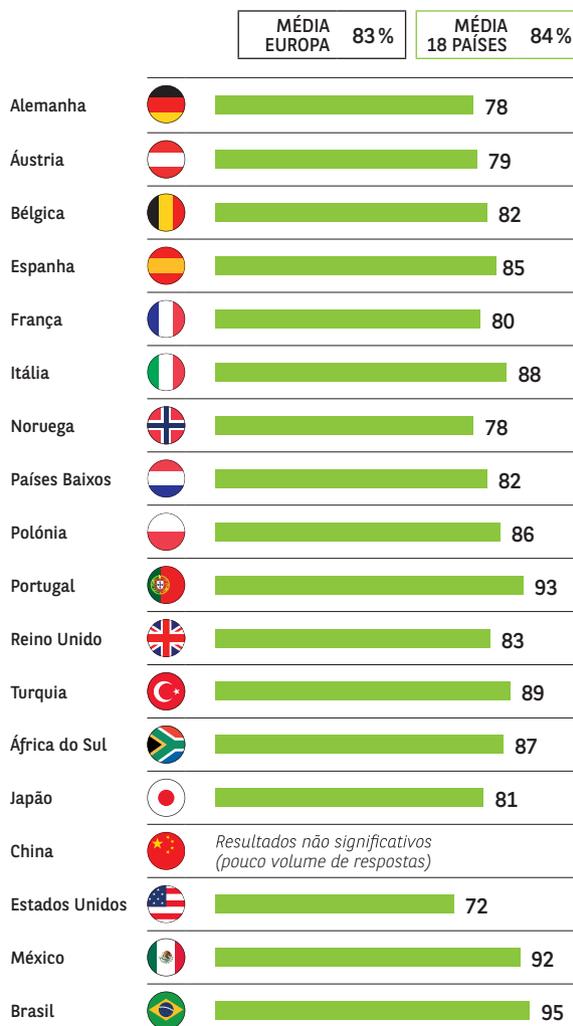
### TRAVÃO NA PASSAGEM AO NOVO

Para a transição do usado para o novo, a mesma causa, o mesmo efeito, em proporções ainda mais importantes. Na verdade, 84% dos entrevistados recusam comprar um veículo novo devido ao seu custo (**Fig. 52**). Os brasileiros e portugueses concordam quase todos em o declarar, assim como os mexicanos. Apenas os americanos, com uma pontuação de 72%, testemunham em menor número este bloqueio financeiro. A França, por sua vez, situa-se 4 pontos abaixo da média.

**Fig. 52**

### Comprou um carro usado. Desistiu de comprar um veículo novo porque achou muito caro?

Entrevistados proprietários de pelo menos um carro usado e que respondeu "Sim". Em %



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

## REDUZIR O NÚMERO DE AUTOMÓVEIS

Mas existe uma solução ainda mais drástica para evitar enfrentar um problema financeiro. Reduzir de forma simples e radical o número de veículos em casa. 1 em cada 2 pessoas tomaram esta medida ou estão decididas a tomá-la em breve (Fig. 53). Além do quarteto “clássico”, ou seja Turquia/África do Sul/México/Brasil, a China assinala também uma preferência clara por esta opção. Pelo contrário, o Japão e os Países Baixos optam pelo verdadeiro *status quo*. O conjunto dos países europeus apresenta uma tendência semelhante.

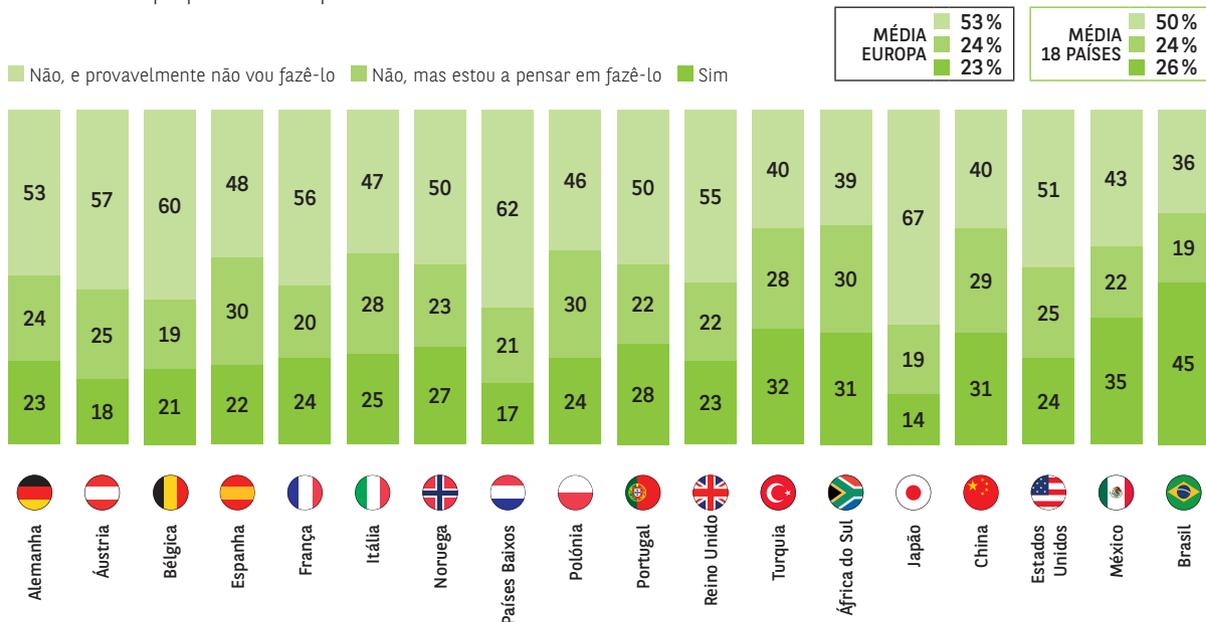
## OS PREÇOS DOS AUTOMÓVEIS SOBEM EM FRANÇA MAIS DO QUE TUDO

Em França, quer comparativamente à inflação (Fig. 54) ou ao rendimento médio (Fig. 55), os preços dos veículos estão sempre “a ganhar” em termos de aumentos. Isto é confirmado pela análise dos dados estatísticos entre 2000 e 2020. O aumento dramático da inflação nestes últimos meses poderá mudar a situação? Nada é mais incerto; contudo a diferença é substancial.

Fig. 53

### Reduziu o número de veículos para cortar os custos com automóvel?

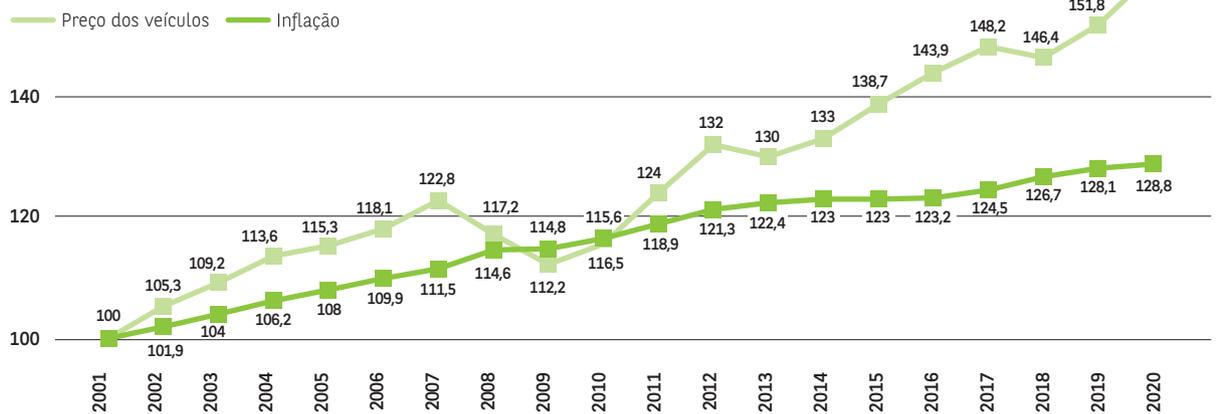
Entrevistados proprietários de pelo menos um carro. Em %.



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

**Fig. 54 / Contexto**

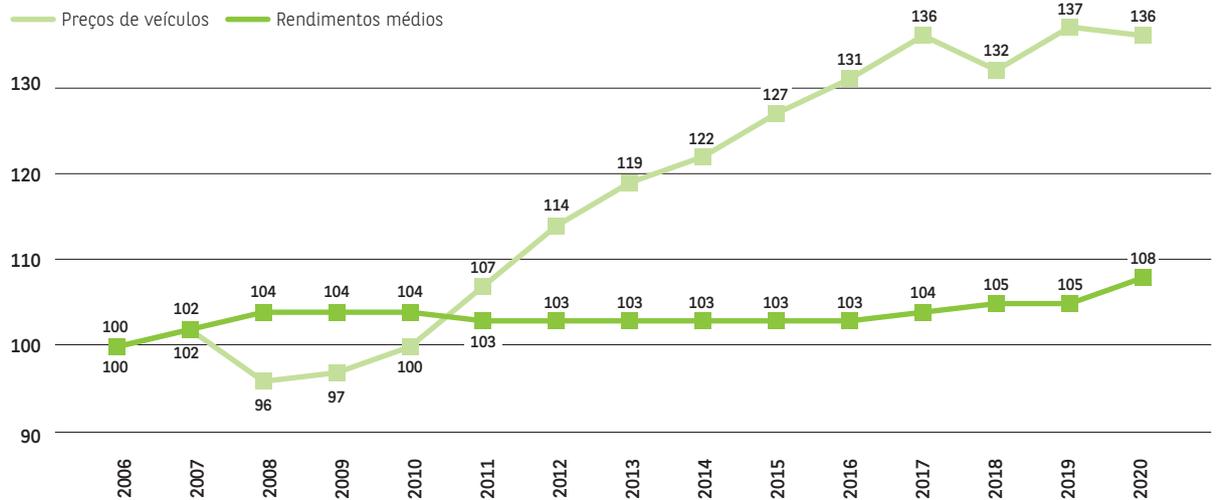
**Preço dos veículos vs inflação em França.** Base 100.



Fonte: ICCT.

**Fig. 55 / Contexto**

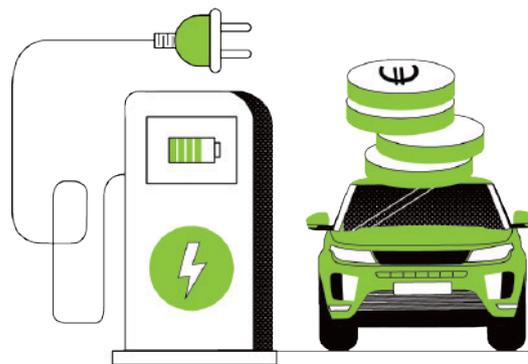
**Preços de veículos vs rendimentos em França.** Base 100.



Fonte: ICCT.

# O golpe de misericórdia do elétrico

Um contexto restritivo... e fabricantes ávidos



## O FIM DOS MOTORES A COMBUSTÃO EM 2035

Embora os novos veículos, em termos gerais, não sejam populares, podemos pensar que, à medida que a crise ambiental se tornou mais concreta do que nunca para os cidadãos do mundo, esta seria uma boa oportunidade para impulsionar as vendas de carros elétricos.

A votação, em 8 de junho passado, pelo Parlamento Europeu para proibir a venda de veículos térmicos novos a partir de 2035 vem apontar neste sentido. Uma decisão única deste género à escala de um continente. Muitos fabricantes optaram por antecipar esta data e passar a uma produção 100% elétrica antes deste prazo. A partir de 2024, a Alpine será a primeira marca a dar este passo. A Stellantis estará também na vanguarda desta mudança com a DS em 2027, a Opel em 2028 e a Fiat em 2030. Um ano também escolhido pela Ford (mas apenas na Europa), ou ainda pela Mercedes, Peugeot e Renault.

## MARGENS EM GRANDE FORMA

Com a fada da eletricidade, os fabricantes estão a encontrar uma oportunidade de aumentar as suas margens, que são, em geral, cada vez mais substanciais. Entre 2012 e 2018, situaram-se em torno de 6%, tendo diminuído para 4,8% em 2019 e, finalmente, para 3,5% em 2020. 2021 marcou uma forte recuperação. As margens dos 16 maiores fabricantes mundiais atingiram 8,5% (**Fig. 56**). Após uma mudança estratégica, decidiram aumentar os preços para compensar a diminuição dos volumes. Uma escolha financeiramente vantajosa para os acionistas... mas nem tanto para os condutores. No entanto, existem fortes disparidades entre as marcas. Assim, a diferença entre a Tesla e a Mitsubishi é de 10 pontos. O suficiente para querer imitar o "rei" da viatura elétrica, criada, lembremos, há apenas 20 anos.

**Fig. 56 / Contexto**

### 2021 margem operacional do fabricante

Em %.

Tesla	12
Mercedes	12
Renault	3

Fonte: Ernst & Young

## INVESTIMENTOS MASSIVOS EM VEÍCULOS ELÉTRICOS

De acordo com a Global Data, os investimentos dos fabricantes no desenvolvimento de viaturas elétricas serão fortes. Prevê-se que sejam gastos 600 milhares de milhões de euros durante a próxima década. Na vanguarda encontramos o grupo Volkswagen (\$100 mil milhões), a Stellantis e a General Motors (\$80 mil milhões), a Toyota (\$70 mil milhões), a Mercedes e a aliança Renault-Nissan-Mitsubishi (\$40 mil milhões).

## MATERIAIS RAROS E CAROS

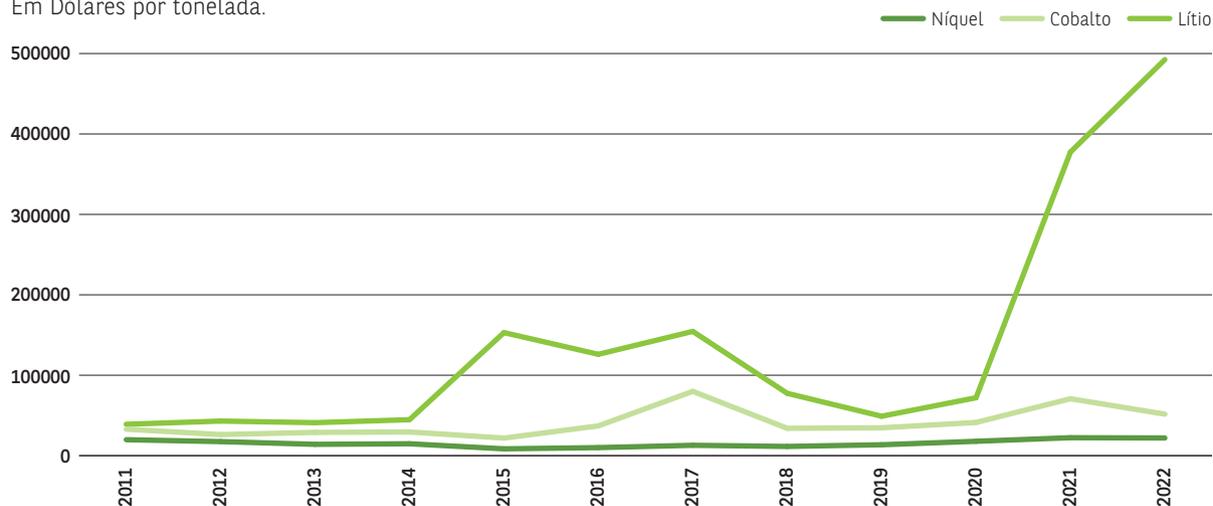
No entanto, este crescimento no setor elétrico com margem alargada corre o risco de se ver confrontado com um enorme problema. Os preços das matérias-primas mais utilizadas no fabrico das células das baterias, peças essenciais do veículo, que representam aproximadamente 75% do custo da bateria, estão a aumentar substancialmente. Este é particularmente o caso do lítio, um dos três materiais fundamentais de um veículo elétrico, em conjunto com o cobalto e o níquel, embora seja esperada uma redução do respetivo custo em 2023 (**Fig. 57**).

Dois outros fatores poderão impedir o progresso na produção destes materiais. Trata-se de materiais extraídos num número muito pequeno de países, sendo assim mais sensíveis ao contexto geopolítico. Por exemplo, 10% da produção mundial de níquel é

Fig. 57 / Contexto

**O aumento do preço das matérias-primas**

Em Dólares por tonelada.



Fontes: INSEE (nickel), investing.com (cobalt, lithium).

rusa. A sua exploração também não é na realidade ecológica. No caso do lítio, é necessária a utilização de grandes quantidades de água.

**UMA PEQUENA ELETRICIDADE NO AR**

No contexto atual, mesmo que o sucesso do veículo elétrico seja inegável, mesmo que o contexto regulamentar dos próximos anos implique o aumento de vendas, o fator preço, mais uma vez, convida os condutores a mostrarem-se reservados.

No âmbito deste estudo, 1 em cada 10 inquiridos declaram ser proprietários um veículo híbrido ou elétrico (**Fig. 58**). Esta categoria de condutores é essencialmente encontrada, como seria previsível, principalmente na Noruega, Japão e China. Este tipo

de veículos encontra-se quase ausente na África do Sul e no México. Tal como no mercado de segunda mão. Apenas 4% dos condutores que compraram os veículos usados declaram que os mesmos são híbridos ou elétricos. E, como é óbvio, a juventude do mercado explica em grande parte este resultado. É ainda na Noruega e no Japão, mas também no Brasil, que este mercado emerge gradualmente (13%, 9% e 8%).

E porque tem a eletricidade dificuldade em convencer? Para 7 em cada 10 pessoas, porque o custo é muito elevado, pelo que desistiram de comprar. Este critério não recolhe a maior parte das opiniões em apenas dois países. Na Noruega e na China, naturalmente, países onde a maturidade dos automóveis elétricos é mais antiga e afirmada.

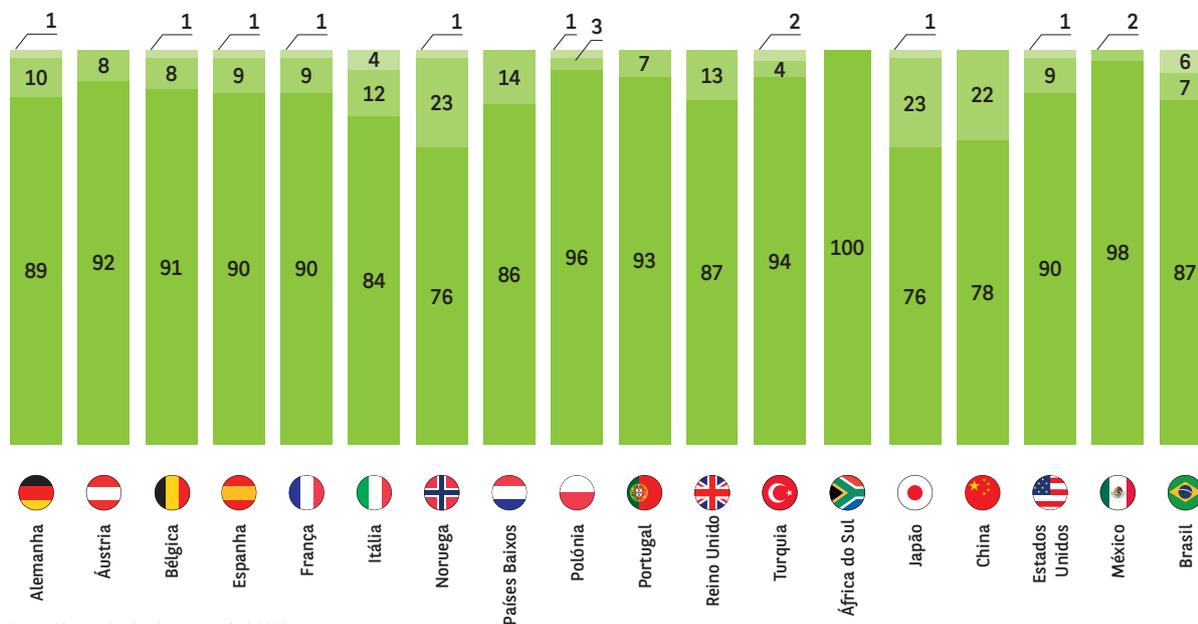
**Fig. 58**

### Qual a fonte de energia do seu carro?

Entrevistados proprietários de pelo menos um carro.

Outro Elétrico ou híbrido Gasolina ou diesel

MÉDIA EUROPA 1% 10% 89%  
MÉDIA 18 PAÍSES 1% 10% 89%



Fonte: Observador Cetelem Automóvel 2023.

### PREÇOS\* QUE FAZEM REFLETIR

Para modelos equivalentes, o tipo de combustível de uma viatura exerce um grande impacto no seu preço. Demonstração através de 5 exemplos franceses.

- **HYUNDAI KAUAI** | térmico-híbrido 48V : **22 500 €**, híbrido : **25 000 €**, elétrico : **34 150 €**
- **PEUGEOT 208** | diesel : **22 500 €**, gasolina : **16 400 €**, elétrico : **34 500 €**
- **RENAULT TWINGO** | térmico : **15 750 €**, elétrico : **24 050 €**
- **RENAULT MÉGANE** | térmico : **28 800 €**, elétrico : **35 200 €**
- **VOLKSWAGEN UP !** | térmico : **16 550 €**, elétrico : **25 400 €**

\* preço de catálogo, excluindo bónus.

# DADOS-CHAVE



## 6 EM CADA 10 INQUIRIDOS

temem não dispor dos meios necessários para adquirir uma viatura no futuro.

## 4 EM CADA 10 CONDUTORES

pensam ser mais difícil ter uma viatura atualmente do que no passado

## 4 EM CADA 10 INQUIRIDOS

que não têm uma viatura atualmente tiveram uma no passado



**UM MUNDO SEM VIATURAS É SINÓNIMO DE DESLOCAÇÕES MAIS DIFÍCEIS E MAIS PENOSAS**

## 6 EM CADA 10 PESSOAS

que não têm carro referem o seu custo como motivo

# 84%

dos entrevistados não querem passar dos veículos em segunda mão para os novos devido aos custos adicionais

## 1 EM CADA 2 INQUIRIDOS

reduziram ou planeiam reduzir o número de veículos em sua casa



## 7 EM CADA 10 INQUIRIDOS

consideram que o preço dos veículos elétricos é muito elevado

# CONCLUSÃO

Na edição de 2010, intitulada “Automóvel, a atitude de baixo custo”, o Observador Cetelem tinha já antecipado o desenvolvimento espetacular dos veículos de baixo custo, simbolizado pelo sucesso da Dacia. Naquela época, falava-se já de um planeta que tinha entrado numa turbulência económica e financeira com uma violência sem precedentes, de um choque energético, com o preço de \$147 por barril, de vendas de veículos em queda livre, de medidas públicas para incentivar a compra.

Doze anos mais tarde, num contexto geopolítico incerto, num ambiente económico tenso, com o regresso da inflação e a adaptação a novos padrões ambientais, os próximos anos prometem ser cruciais para o mercado automóvel. Chegou a hora do advento dos veículos elétricos de baixo custo? E, enquanto as principais marcas ocidentais beneficiam das suas margens, ao passo que os seus clientes lamentam o custo da compra dos seus veículos e

ainda mais os respetivos custos de utilização, não será muito provável que os futuros fabricantes, reis dos veículos elétricos de baixo custo, sejam de origem asiática? Em termos de mercado, de produção, de desenvolvimento, de experiência, estas marcas estarão (estão?), obviamente, um passo à frente. É certo que as marcas ocidentais iniciaram programas de investimento colossais, mas para veículos caros. É certo que têm uma imagem mais favorável e antiga, mas o líder do veículo elétrico não existia há 20 anos. É certo que a tendência é de localismo e preferência nacional, mas quando os preços sobem, estas considerações tendem a desaparecer e a escolha da melhor opção a impor-se.

Esta edição de 2023 do Observador Cetelem Auto demonstra que os condutores não estão dispostos a pagar qualquer preço pelas suas viaturas. A eletricidade poderá ser uma via, mas não a qualquer preço. Hoje, tal como a situação se afigura, existe o risco de criação de uma clivagem económica e social em torno do automóvel, colocando de lado as pessoas que mais precisam dele nas suas vidas diárias. Uma divisão ainda maior entre aqueles que teriam os recursos financeiros para aceder aos veículos elétricos e os que assistiriam à inovação sem dispor dos meios para lhe aceder.

Embora o potencial advento dos veículos elétricos de baixo custo pareça provável, principalmente na Ásia, o que irá oferecer ao maior número de pessoas a oportunidade de aceder a esta tecnologia a custos inferiores, é também possível que esta mudança resulte numa perda duradoura da influência dos fabricantes ocidentais.

# METEDOLOGIA



Foram realizadas análises económicas e de marketing, bem como previsões, em parceria com a empresa de estudos e consultoria C-Ways, especializada em Marketing de Antecipação.

A consulta quantitativa aos consumidores foi conduzida pela Harris Interactive entre 23 de junho e 8 de julho de 2022, em 18 países: África do Sul, Alemanha, Áustria, Bélgica, Brasil, China, Espanha, Estados Unidos, França, Países Baixos, Itália, Japão, México, Noruega, Polónia, Portugal, Reino Unido e Turquia.

Foram entrevistadas online 16.600 pessoas no total (método de recolha CAWI). Os entrevistados, com idades entre 18 e 65 anos, foram selecionados a partir de amostras nacionais representativas de cada país. A representatividade da amostra é assegurada pelo método de quotas (sexo, idade). Foram realizadas 800 em cada país, exceto em França onde foram realizadas 3.000 entrevistas.

Co-redação: Luc Charbonnier e C-Ways

Coordenação editorial: Patricia Bosc

Conceção: © Altavia Cosmic

Ilustrações: Altavia Cosmic, Shutterstock

Paginação: Webcomum

# #PROSPETIVO

Visite o site:  
[observador.pt](http://observador.pt)

Siga a atualidade do O Observador Cetelem:

 [@obs\\_cetelem\\_pt](https://twitter.com/obs_cetelem_pt)

