

2024

AUTO



Regulação, fontes de energia, custos...

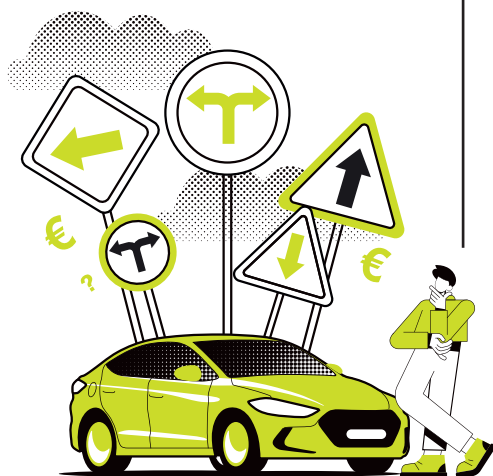
CONDUTORES DESORIENTADOS

Estudo internacional realizado em 16 países.

O Observador
Cetelem

BNP PARIBAS
PERSONAL FINANCE

ÍNDICE



1

UM CONTEXTO EM MUDANÇA DIFÍCIL DE COMPREENDER

07

O preço, em primeiro lugar	08
O custo da energia, mas não só	09
Um futuro com preços em alta	11
Comprar um carro: uma decisão difícil	13

2

OBSTÁCULOS NO PERCURSO

17

Informações pouco claras dificultam decisão	18
Condutores confrontados com regulamentação diversificada e complexa	22
ZER geram sentimento dominante de injustiça	27
Regulamentos técnicos, mesmo muito técnicos	34

3

COMPRAR PODE ESPERAR

41

Fé no futuro e na inovação	42
Elétricos são importantes... mas levantam questões	48
Condutores pedem ajuda para mudar para elétricos	56
A China contra o resto do mundo	62
Hora de comprar... ou não	70

CONCLUSÃO

76

METODOLOGIA



As análises económicas e de marketing, bem como as previsões, foram elaboradas em parceria com a **C-Ways**, uma empresa de investigação e consultoria especializada em Marketing de Antecipação.

Os inquéritos **quantitativos** aos consumidores foram realizados pela **Harris Interactive de 28 de junho a 17 de julho de 2023 em 16 países**: Alemanha, Áustria, Bélgica, China, Espanha, Estados Unidos da América, França, Itália, Japão, México, Noruega, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido e Turquia. No total, foram inquiridas **15.000 pessoas** online (método de recolha CAWI). Os inquiridos tinham entre 18 e 65 anos e foram selecionados a partir de amostras representativas a nível nacional em cada país. A representatividade da amostra é assegurada pelo método das quotas (sexo, idade). Foram realizadas 800 entrevistas em cada país, exceto em França onde foram inquiridas 3000 pessoas.

Nota: a média europeia apresentada nos gráficos é calculada com base nos 11 países seguintes: Alemanha, Áustria, Bélgica, Espanha, França, Itália, Noruega, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido. Por conseguinte, não inclui a Turquia.

EDITORIAL



Durante anos, quase desde a sua origem, o setor automóvel desenvolveu-se sem que nada, ou quase nada, contrariasse o seu crescimento e o seu sucesso. Crises como a do petróleo no início da década de 1970 foram ultrapassadas com relativa facilidade. As sucessivas inovações, que levaram o automóvel do Ford T ao SUV, não reduziram o seu custo, sendo este o único bem de “grande consumo” a distinguir-se por se tornar sempre mais caro. No entanto, o preço continuou a ser o critério principal a condicionar a sua compra.

Em seguida as restrições, nomeadamente ambientais no sentido mais lato do termo, tornaram-se mais importantes. Foi então que os poderes públicos escolheram a eletricidade como a única energia para a circulação dos veículos do futuro. Posteriormente, as crises financeiras, económicas e geopolíticas sobrepuseram-se rapidamente.

Numa altura em que as vendas de veículos oscilaram, o setor automóvel, no seu todo, foi posto em causa e sofreu uma pressão sem precedentes. Esta pressão teve origem concretamente numa multiplicidade de novos regulamentos num espaço de tempo muito curto.

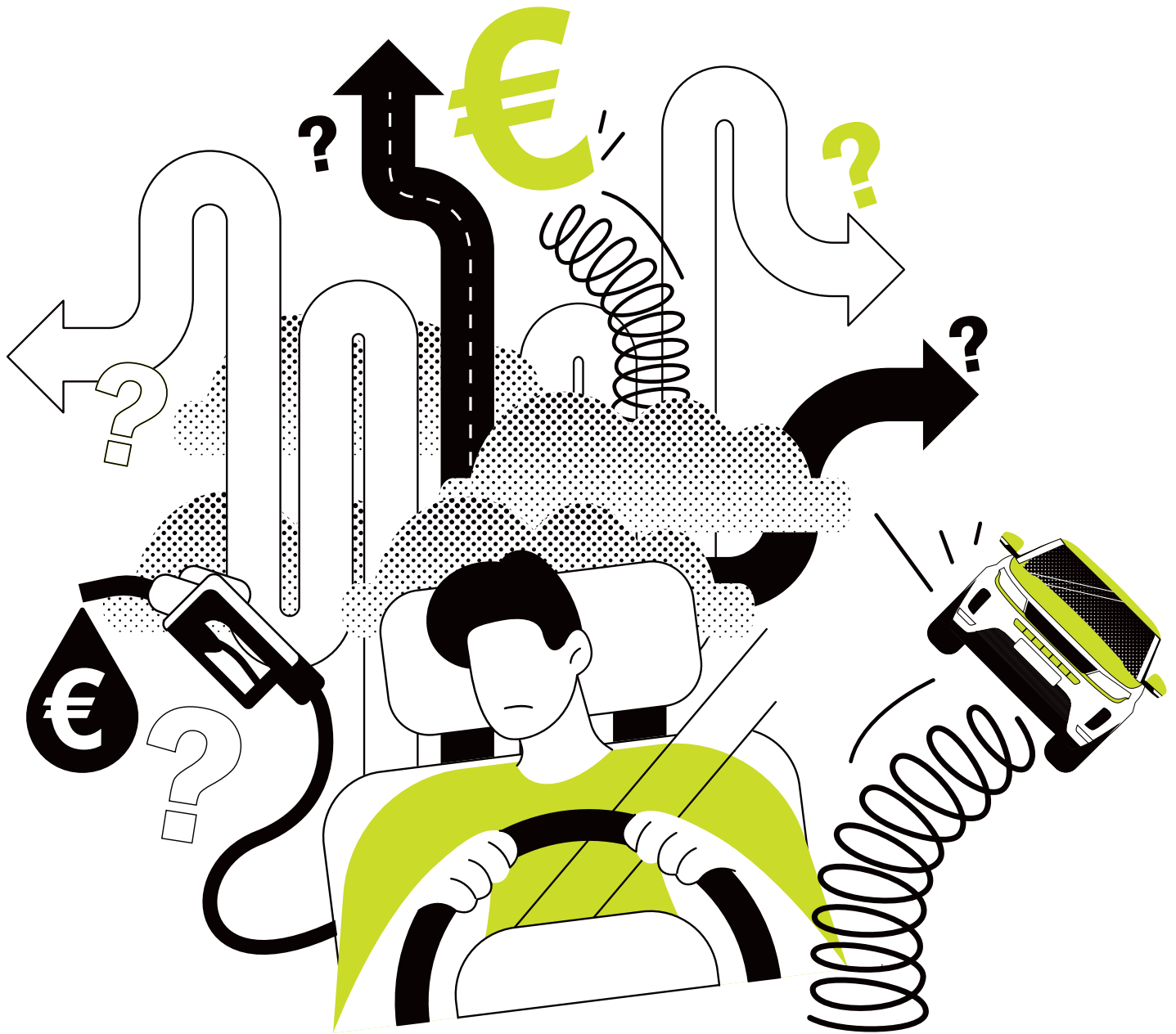
Sempre com vontade de encontrar um sentido e de indicar a direção para onde o setor automóvel se dirige, pareceu-nos pertinente fazer um ponto de situação das razões profundas subjacentes que marcam este momento que é, sem dúvida, decisivo para o setor. É um momento em que vemos os condutores a perder a orientação, sem saberem qual a marca a escolher e a ponderar a pertinência da passagem para a eletricidade.

Este Observador Cetelem Auto 2024 revela uma vez mais pontos de vista contrastantes, por vezes surpreendentes, por vezes inquietantes, que não deixarão de suscitar reações de todos os intervenientes do setor automóvel, particularmente das marcas. Mas, se há uma coisa com que todos sem dúvida concordam, é a necessidade de dissipar o mais rapidamente possível estes equívocos, que podem acabar por penalizar toda a gente.

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 e de mobilidade internacionalmente. Para responder a esta exigência, o Observador Cetelem criou um sistema baseado na diversidade e na complementaridade de conteúdos com estudos anuais internacionais de referência, além de estudos realizados localmente em Portugal.



UM CONTEXTO EM MUDANÇA, DIFÍCIL DE COMPREENDER



Como todos os bens de consumo, o automóvel está intimamente ligado ao preço, que é o principal critério tido em conta pelos futuros compradores. Um critério que, como sabemos, se tornou ainda mais saliente e discriminatório com o agravamento do ambiente inflacionista. Neste contexto de tensão económica e financeira, a dificuldade de tomar uma decisão de compra não pode, no entanto, ser reduzida apenas à sua dimensão económica e não é uma escolha que os condutores façam de ânimo leve.

O preço, em primeiro lugar

AUTOMÓVEL MUITO CARO

No Observador Cetelem anterior intitulado “Ter carro, quanto custa?”, analisámos detalhadamente o impacto do fator preço no automóvel. Na altura, este preço foi descrito como um teto de vidro, cujo impacto se traduziu tanto na compra como na utilização de um veículo. Para recordar, 6 em cada 10 pessoas consideraram que o custo de um veículo, tanto na compra como na utilização, é demasiado elevado.



Depois da energia, a
manutenção foi mais
penalizada pela inflação.

MARCAS FORAM AS BENEFICIADAS

Este sentimento de preços elevados é confirmado pelo facto de que, a maioria das marcas apostaram nas margens, em detrimento dos volumes, com lucros recorde nas vendas.

É certo que a guerra de preços parece ter recomeçado. A Tesla, empresa revolucionária, tomou a liberdade de baixar abruptamente os preços dos seus veículos em vários milhares de euros. Os construtores chineses, tais como a MG e a BYD, prepararam-se para lançar modelos de entrada de gama, que irão competir diretamente com os modelos de referência europeus. Com o seu fundo de guerra acumulado, alguns fabricantes dizem estar relativamente serenos face à batalha que se aproxima. No primeiro semestre, a Stellantis ainda gerou lucros de 10,9 mil milhões de euros, mais 37% do que em 2022, com uma margem operacional de 14,4%, superior à da Tesla, a mais elevada de todos os fabricantes de automóveis.

O custo da energia, mas não só

AUMENTO DOS CUSTOS EM TODO O LADO

Para piorar a situação, na altura em que realizámos este estudo, a inflação continuava elevada na maioria dos países, acima do nível aceitável estabelecido pelos bancos centrais, o que contribui para perturbar a perceção económica dos condutores, afetando em particular todos os mais dependentes de energia. No total, cerca de 9 em cada 10 condutores registaram um aumento do preço da gasolina, do gasóleo e da eletricidade. **(Fig. 1).** Os turcos e os italianos são os mais veementes nesta matéria, enquanto os chineses são mais comedidos.

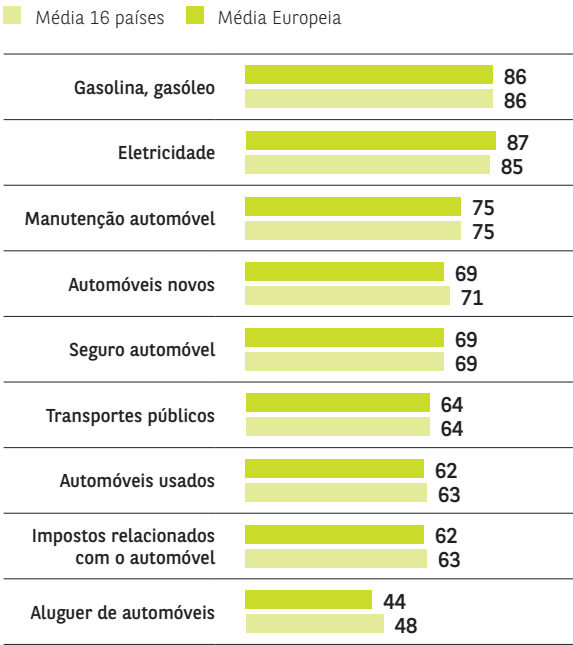
A manutenção de um veículo também parece estar a tornar-se cada vez mais cara, ainda mais do que a sua aquisição. Depois da energia, é efetivamente a

manutenção que está a ser penalizada pela inflação. 3 em cada 4 pessoas já o constataram, continuando a ser os turcos e os mexicanos a queixarem-se, ao contrário dos japoneses e dos noruegueses. O aumento do custo dos veículos novos surge em quarto lugar nesta classificação, à frente dos veículos usados, mas em proporções equivalentes, com 7 em cada 10 pessoas a assinalarem este facto.

Fig. 1

Notou um aumento dos preços dos seguintes bens e serviços nos últimos doze meses?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Percentagem dos que responderam “Sim, um aumento acentuado”. Em %



Fonte : O Observador Cetelem Auto 2024.

ENERGIA: UMA DESPESA IMPORTANTE

Com as consequências das guerras, também é difícil ignorar a subida dos preços da energia, de todas as energias. A volatilidade do combustível enquanto matéria-prima só é igualada pela do seu custo, que é intrinsecamente variável, contribuindo para a incerteza dos condutores.

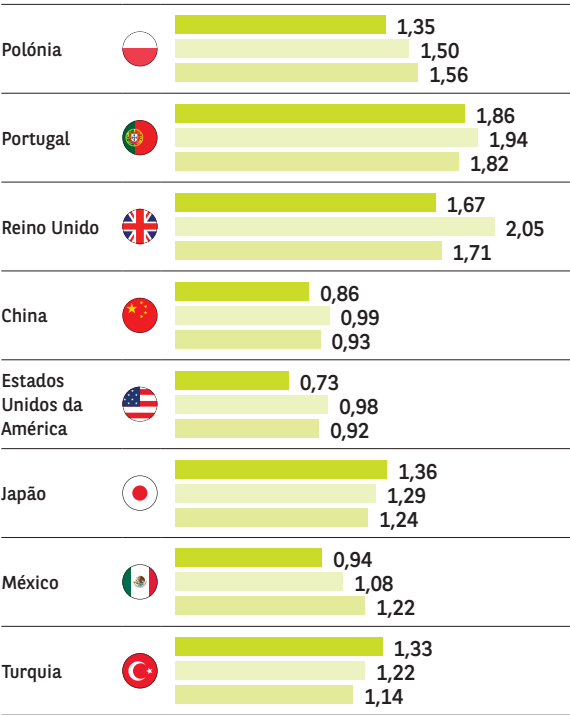
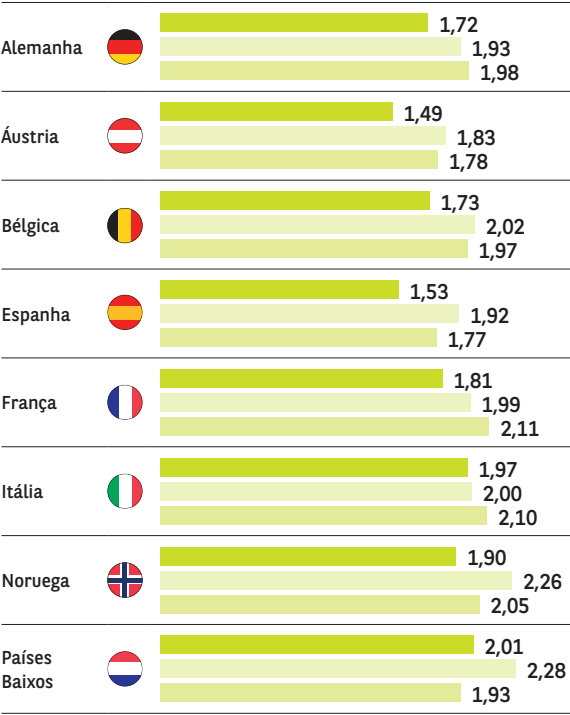
De um país para outro, de um ano para outro, é

difícil saber com o que contar e, por conseguinte, traçar uma linha orçamental direita em termos de despesas de combustível (**Fig. 2**). Além disso, os consumidores são mais frequentemente afetados pela subida dos preços na estação de serviço do que pela sua descida. As medidas de contenção de custos adotadas são muitas vezes de curta duração e caem rapidamente no limbo consumista, antes de desaparecerem da paisagem económica. Além disso, os cortes voluntários na produção da Arábia Saudita e da Rússia estão a fazer subir os preços.

Fig. 2 / Contexto

Preço do litro de gasolina na bomba. Em dólares.

■ S1 2023 ■ 2022 ■ 2018



Fontes : Trading economics, Europe Energy Portal, Bureau National des Statistiques Chine, Türkiye Petrolleri, Direccao geral de energia e geologia, Statistic Norway, RAC motoring services UK, US energy information administration, Agency for natural resources and energy, Statistics Belgium.

Um futuro com preços em alta



Os preços estão agora a subir? No futuro também será assim. Para os condutores, não há nada de bom a esperar nos próximos anos no que respeita aos custos relacionados com o automóvel. No entanto, as suas opiniões mudaram um pouco, sendo a manutenção automóvel a área que mais os preocupa em matéria de aumento dos preços. 8 em cada 10 pessoas afirmam-no, sendo os turcos e os mexicanos, de novo, os mais preocupados com esta perspetiva, enquanto os chineses continuam a ser

os mais tranquilos. É paradoxal ver a manutenção no topo desta classificação se olharmos para um futuro mais ou menos próximo dos automóveis elétricos. É previsto que os veículos deste tipo gerem custos de manutenção menores. Ou os condutores não estão plenamente conscientes deste tema, ou o futuro não parece assim tão próximo (ver parte 3). O facto é que está a surgir uma certa confusão sobre este assunto.

Três quartos dos condutores, que foram afetados pelos recentes subidas dos preços, colocam o aumento do preço dos veículos na segunda posição da sua lista de preocupações. Encontramos os mesmos países, a Turquia e o México, a exprimirem as suas preocupações e, uma vez mais, a China a demonstrar uma atitude muito descontraída. A mesma percentagem prevê igualmente um aumento do custo dos combustíveis, com os Países Baixos a juntarem-se aos países tradicionalmente pessimistas a este respeito.

Por último, notamos que o aumento do preço dos veículos usados ocupa o último lugar da classificação **(Fig. 3)**. Nesta matéria, os franceses partilham, ainda que à distância, as preocupações dos turcos e dos mexicanos.

Fig. 3

Considera que os preços dos seguintes bens e serviços vão aumentar, diminuir ou manter-se estáveis nos próximos cinco anos?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Percentagem dos que responderam “Aumentarão significativamente” ou “Aumentarão ligeiramente”. Em %



Fonte : O Observador Cetelem Auto 2024.

Comprar um carro: um decisão difícil

Neste contexto de turbulência económica e financeira, a decisão de comprar ou não comprar um automóvel não é fácil. Quase 6 em cada 10 pessoas afirmam que é difícil ou mesmo muito difícil **(Fig. 4)**. Isto é particularmente verdade na Turquia, onde quase 8 em cada 10 pessoas aguardam com expectativa. Os portugueses e os belgas são os segundos mais numerosos a encontrar-se na mesma posição.



**A decisão de comprar
uma viatura é difícil para
6 em cada 10 pessoas.**

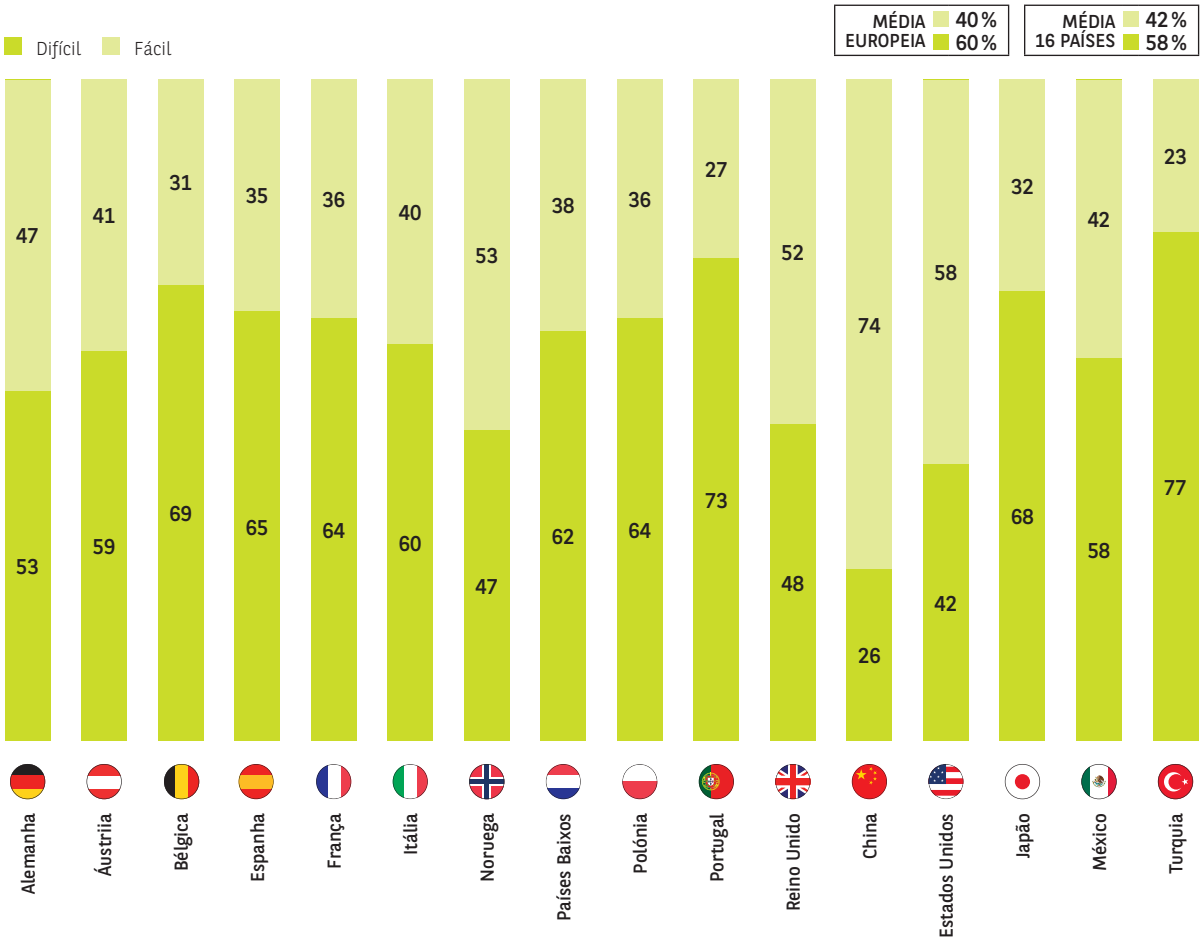
A China, por outro lado, é de longe o país com menos dores de cabeça, com três quartos dos condutores a acreditarem que esta decisão de comprar um automóvel é fácil. Os EUA, a Noruega e o Reino Unido agrupam uma maioria que também partilha esta convicção. Mas em muitos países, tomar esta decisão é difícil.

Além do preço, que continua a ser o principal fator nesta decisão de compra, esta nova edição do Observador Cetelem procura identificar as razões que levam os condutores a hesitarem ou mesmo a não acreditarem nas vantagens de comprar um automóvel novo.

Fig. 4

Atualmente, acha que comprar um automóvel é uma decisão fácil ou difícil?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Em %.



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

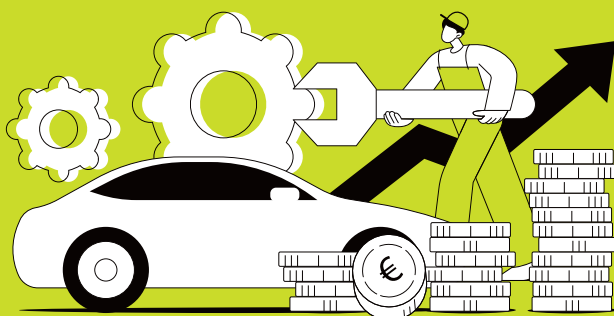
DADOS-CHAVE

6 EM CADA 10

pensam que é difícil comprar uma viatura

8 EM CADA 10

receiam que os custos de manutenção dos automóveis aumentem no futuro



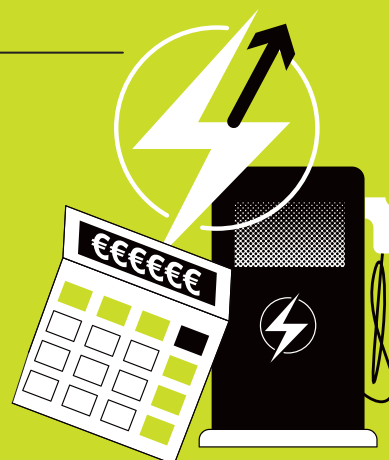
4 EM CADA 10

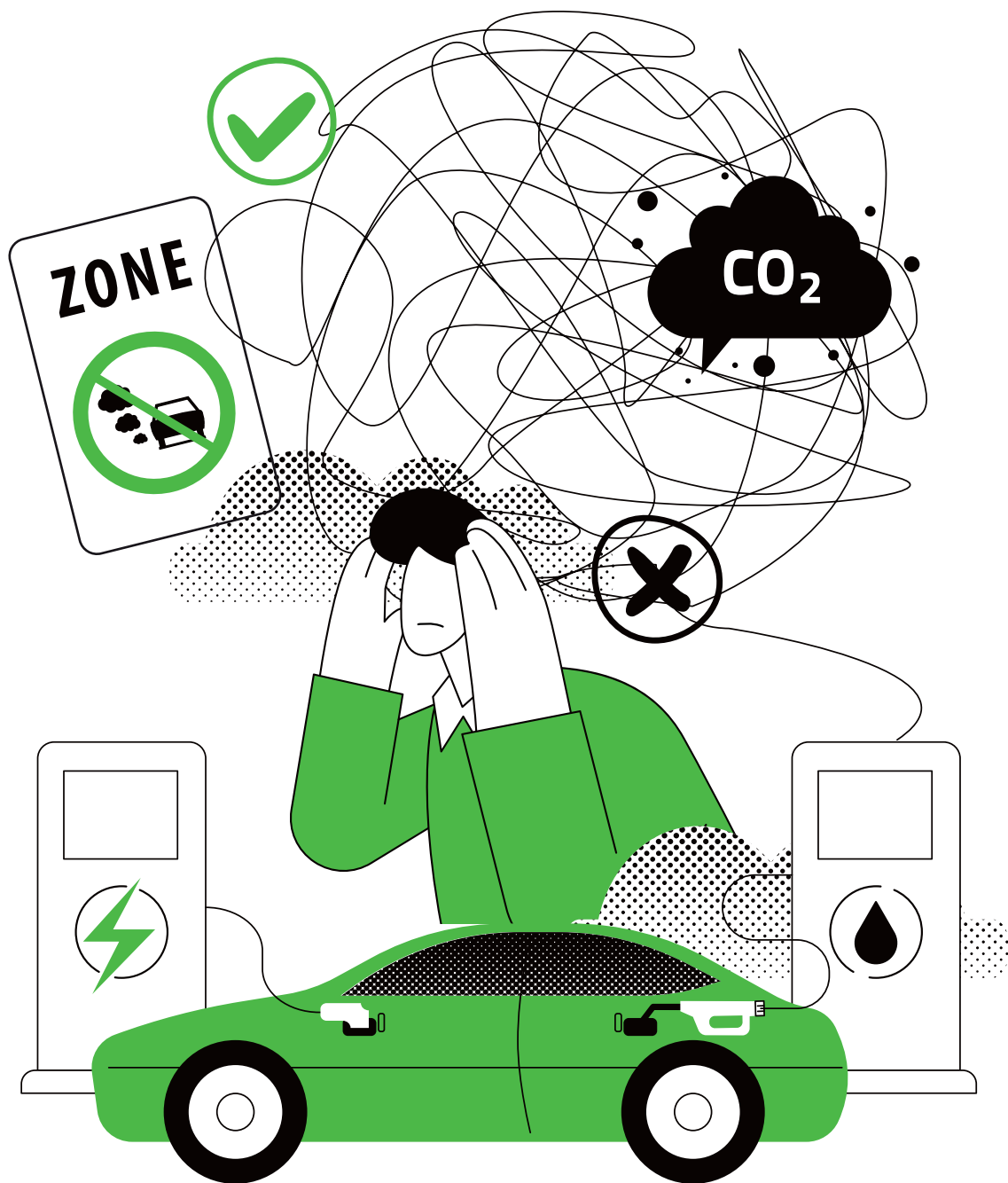
CONSIDERAM QUE O POSSÍVEL AUMENTO DO CUSTO DA ENERGIA É UM OBSTÁCULO À COMPRA



76%

ANTECIPAM QUE OS PREÇOS DAS VIATURAS NOVAS AUMENTEM NO FUTURO





OBSTÁCULOS NO PERCURSO



Os condutores estão com dificuldades em decidir. Este facto é comprovado pelos inquiridos no âmbito deste novo Observador Cetelem. Quer se trate de informações sobre o automóvel, sobre zonas de restrições de circulação ou ainda sobre regulamentos relativos a motorizações, todos evidenciam a falta de precisão, a complexidade e a volatilidade que rodeiam estes assuntos. O resultado é um sentimento de injustiça que emerge fortemente desta confusão generalizada.

Informações pouco claras dificultam decisão

PREÇOS, REGULAMENTOS E MARCAS: O TRIO AO QUAL FALTA INFORMAÇÃO

Símbolo fascinante do modo de vida americano, ícone importante nos países históricos europeus, emblema do desenvolvimento nos países asiáticos, em particular na China, o automóvel é um tema que ocupa os espaços sociais e económicos. A favor ou contra, toda a gente tem uma opinião sobre o automóvel, um acionador como nenhum outro de paixões contrastantes. No entanto, esta certeza de um automóvel onnipotente e onnipresente esconde, em parte, uma relativa falta de informação, que torna difícil aos condutores fazerem escolhas claras.

Paradoxalmente, a informação não parece circular tão bem como se poderia pensar. De um modo geral, os países europeus revelam uma falta de conhecimento sobre a maioria dos temas. O Japão apresenta um nível elevado de desinformação, muito superior ao de todos os outros países do Observador Cetelem, com pontuações que ultrapassam sistematicamente os 70%. É igualmente de referir que as mulheres, os idosos e as pessoas com rendimentos mais baixos são mais suscetíveis de se declararem mal informados.

Em pormenor, 1 em cada 2 pessoas aponta, em primeiro lugar, a falta de informação sobre os novos regulamentos relativos às motorizações e à circulação. Esta imprecisão é particularmente notória no Japão, mas também na Noruega. Pelo contrário, os italianos, bem como os chineses e os espanhóis, consideram que estão esclarecidos sobre esta questão.

Em segundo lugar, a informação sobre as novas marcas não convence 48% das pessoas inquiridas. Não só o Japão, mas também a Noruega, a Polónia e a Áustria registaram resultados acima da média. Mais uma vez, os italianos, apoiados pelos americanos, mexicanos, turcos e chineses, colocaram em evidência os seus conhecimentos.

Em proporções quase iguais, os condutores consideram que não dispõem de todos os dados necessários sobre a evolução dos preços (45%). O quarteto tradicional de americanos, chineses, turcos e mexicanos destaca-se dos restantes, ao contrário dos japoneses, noruegueses, polacos e ainda dos franceses.

Se quiséssemos ilustrar a desorientação que envolve os condutores, este trio de regulamentos, marcas e preços em matéria de informação seria uma prova tangível. Abordaremos cada um destes componentes com maior detalhe.

A informação associada às tecnologias no seu conjunto parece ser melhor comunicada, embora seja algo vaga. Apenas 4 em cada 10 pessoas se dizem mal informadas sobre este assunto. Existem tantos japoneses que o afirmam como chineses e mexicanos que pensam o contrário (**Fig. 5**).



Fig. 5

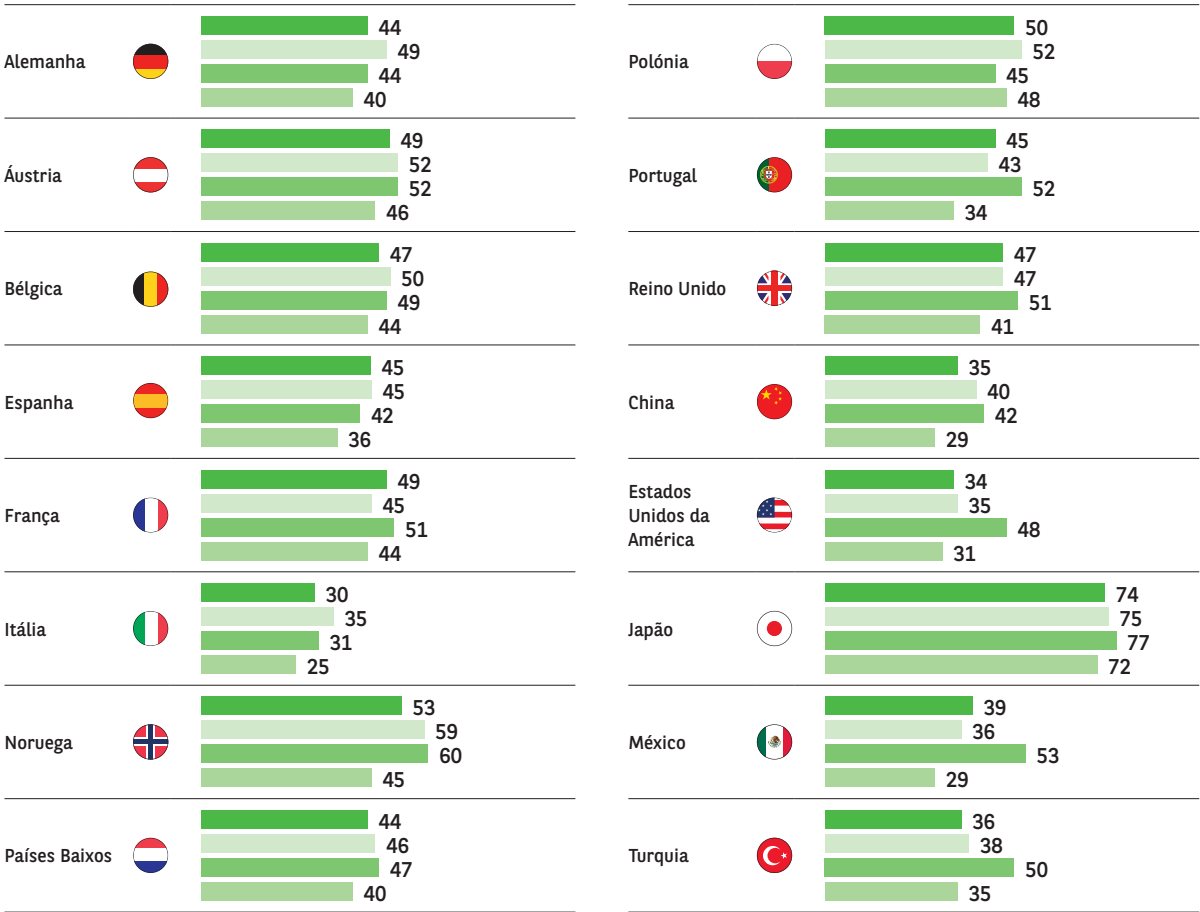
Está ou não suficientemente informado sobre cada um dos seguintes assuntos relacionados com os automóveis?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Percentagem dos que responderam “Insuficientemente informado”. Em %

- Evoluções dos preços
- Novas marcas
- Novas regulamentações (proibição de veículos com motor a combustão em certas regiões do mundo e restrições de circulação)
- Novas tecnologias (motorização, veículos conectados)

■ 45 %
MÉDIA 48 %
EUROPEIA 48 %
■ 40 %

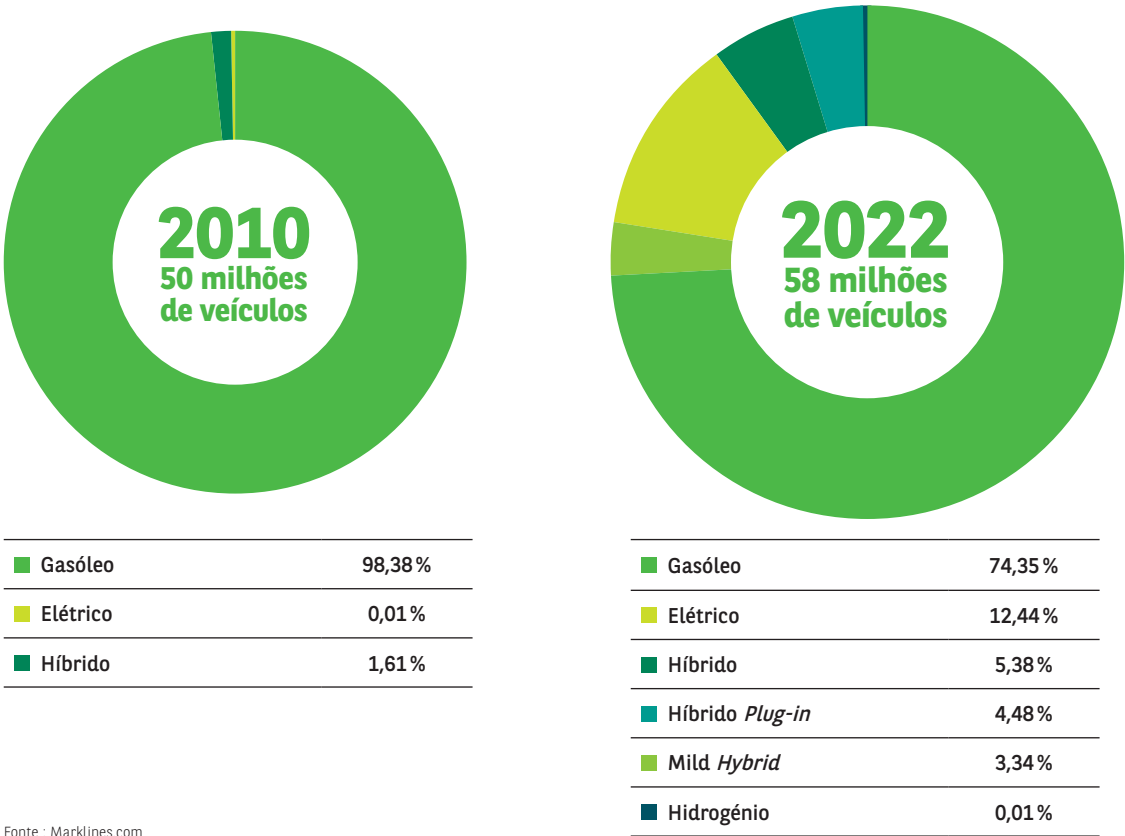
■ 45 %
MÉDIA 47 %
16 PAÍSES 50 %
■ 40 %



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

Fig. 6 / Contexto

Detalhe das vendas anuais globais de automóveis de passageiros por fonte de energia



Fonte : Marklines.com

AS MOTORIZAÇÕES MULTIPLICAM-SE

Houve um tempo em que o mundo automóvel era simples e estava dividido em dois campos. Pró-gasolina de um lado, pró-diesel do outro. Em 2010, estas duas energias representavam 90% das vendas. Treze anos mais tarde, embora as vendas tenham aumentado quase 20%, tudo se tornou mais complicado.

Elétrico, *full-hybrid*, híbrido *plug-in*, para não falar dos biocombustíveis e do hidrogénio de forma residual, mas que poderá surgir a prazo, o panorama das motorizações expandiu-se ao ponto de os condutores terem agora muita oferta, tornando a escolha mais complexa (Fig. 6).

Condutores confrontados com regulamentação diversificada e complexa



Perante as ZER,
os condutores são
confrontados com uma
realidade em mudança,
uma espécie de camaleão
regulamentar.

ZER: REINA A CONFUSÃO

ZER em Portugal (Zona de Emissão Reduzida), ZFE em França (*Zone à Faibles Émissions*), ZTL em Itália (*Zona Traffico Limitato*), LEZ (*Low Emission Zone*) e ULEZ (*Ultra Low Emission Zone*) no Reino Unido, ou ZEZ (*Zero Emission Zone*), os acrónimos mudam para designar a mesma realidade. Zonas urbanas cujo acesso é limitado aos veículos menos poluentes, de acordo com critérios definidos pelos poderes públicos, com o objetivo de melhorar a qualidade do ar e a saúde pública. Independentemente da sua designação, são distintas das ZCR (Zonas de Circulação Restrita), que não se baseiam nas emissões poluentes. A Suécia foi pioneira neste domínio no final dos anos 90 e outros países europeus seguiram-lhe o exemplo.

Perante as ZER, os condutores são confrontados com uma realidade em mudança, uma espécie de camaleão regulamentar, que se adaptará constantemente ao seu ambiente. O princípio e a aplicação das ZER variam muito de país para país. Além disso, dentro de uma mesma nação, os regulamentos podem mudar de uma cidade para outra, de um momento para o outro.

Em relação ao âmbito deste estudo, apenas quatro países ainda não criaram uma ZER: a China (criada apenas para veículos pesados de mercadorias), os Estados Unidos da América (existe uma zona de teste em Santa-Monica, Califórnia), a Turquia e o México (os projetos estão em discussão).

ZER, SIGA O GUIA!

NORUEGA: três zonas em Bergen, Kristiansand e Oslo. O preço da portagem é calculado em função do nível de poluição causado pelo veículo.

PAÍSES BAIXOS: as zonas de baixas emissões aplicam-se apenas a veículos a gasóleo. Câmaras e forças policiais controlam o cumprimento das regras.

PORTUGAL: a zona de Lisboa está dividida em duas, com uma norma mínima Euro 2 e uma norma mínima Euro 3.

REINO UNIDO: 22 zonas de Baixas Emissões no Reino Unido, com normas e prazos variáveis.

ALEMANHA: 82 zonas ambientais na Alemanha, com regras e prazos diferentes.

ESPAÑA: o “Distintivo Ambiental” tem de ser afixado no para-brisas dos veículos espanhóis ou estrangeiros para entrar nas zonas.

FRANÇA: vinheta Crit’Air dividida em seis categorias para entrar numa ZBE com um veículo francês ou estrangeiro.

ITÁLIA: várias zonas em Itália com normas e durações que variam de região para região e mesmo de cidade para cidade.

BÉLGICA: os centros das cidades de Antuérpia e Bruxelas são designados como zonas ambientais.

JAPÃO: cinco municípios introduziram uma política de zonas de baixas emissões, proibindo a entrada de camiões e autocarros a gasóleo altamente poluentes.

AS REGRAS TÉCNICAS, UMA INICIATIVA EUROPEIA POUCO CLARA

Quando se trata de regulamentos relativos a motores, convém ter uma sólida formação técnica para poder seguir todas as subtilezas. Embora estas tenham evoluído logicamente através dos conhecimentos científicos, os fabricantes também se esforçaram ao máximo para atrasar a sua aplicação ou para os orientarem no sentido dos seus interesses, como é ilustrado pela votação da famosa

alteração Ferrari* no âmbito dos regulamentos europeus. Ou mesmo para cumprir as regras, mesmo que isso signifique ir mais além, como fez a Volkswagen.

Um simples olhar sobre o exemplo europeu demonstra a complexidade enfrentada pelos condutores.

*Alteração aprovada por iniciativa do Parlamento Europeu que concede aos fabricantes de viaturas de grande luxo um prazo suplementar para se tornarem totalmente elétricos e reduzirem as suas emissões de CO₂

EURO VISÃO, CONHECE A CANÇÃO?

Euro 1: apenas são testados os hidrocarbonetos, os óxidos de azoto e as partículas dos motores *diesel*. Mudança para gasolina sem chumbo.

Euro 2: redução do monóxido de carbono e da combinação dos hidrocarbonetos não queimados + óxido de azoto. Catalisador obrigatório nos motores a gasóleo.

Euro 3: o período de aquecimento foi suprimido do procedimento de ensaio. Divide os limites de hidrocarbonetos e de óxido de azoto. Aplica limites de óxidos de azoto (NO_x) pela primeira vez para os motores diesel.

Euro 5: veículos a gasóleo sujeitos a um novo limite do número de partículas. Emissão do equivalente a um grão de areia por quilómetro percorrido. Introdução de filtros de partículas para veículos a gasóleo novos.

Euro 6: recirculação dos gases de escape. Parte é misturada com o ar de admissão para baixar a temperatura de combustão.

Euro 6a / 6b: limites de emissão de gases poluentes NO_x. Redução catalítica seletiva em que um agente redutor líquido é injetado por um catalisador no escape de um veículo diesel.

Euro 7: veículos obrigados a cumprir as normas durante mais tempo. Travões e pneus adequados para limitar as emissões de partículas dos veículos com motores a combustão e elétricos.

PARA OS CONDUTORES, ISTO É APARENTEMENTE BEM COMPREENDIDO

Perante esta selva regulamentar, não podemos deixar de aplaudir a clarividência dos condutores. 6 em cada 10 pessoas inquiridas acreditam que são uma solução para os problemas atuais. A Turquia, o México e a China são, uma vez mais, os países mais propensos a partilhar este entendimento, em conjunto com Espanha, Portugal e Itália (cerca de 80%). Os japoneses, pelo contrário, têm uma opinião muito diferente (72% não compreendem). De facto, o Japão é o único país, juntamente com a Noruega, onde os votos no “não” superam os votos no “sim”. Em França, o “sim” tem uma pequena maioria.

Uma percentagem quase idêntica de condutores considera também que compreendeu o que é proibido e o que é permitido. Relativamente a esta questão, encontramos sensivelmente as mesmas oposições geográficas que anteriormente, embora os portugueses sejam ligeiramente menos assertivos. Mais uma vez, os japoneses são os mais numerosos a afirmarem a sua grande perplexidade (75%).

Um pouco mais de 7 em cada 10 pessoas compreendem as razões destas regulamentações, com os mexicanos e os turcos a emergirem novamente como os campeões em todas as categorias da inteligência regulamentar e os japoneses a ocuparem com combatividade o fundo da classificação. É de notar que, desta vez, são os únicos a afirmar que não percebem nada (**Fig. 7**).



Os habitantes das zonas rurais estão também menos convencidos do que os habitantes das cidades sobre a relevância destas soluções para a resolução dos problemas ambientais.

Será então que uma compreensão global destas complexas medidas ligadas à circulação e às motorizações é suficiente para as tornar totalmente aceitáveis? Nem por isso porque, para os condutores, os motivos de preocupação e de inquietação vão além do único quadro regulamentar que os rodeia.

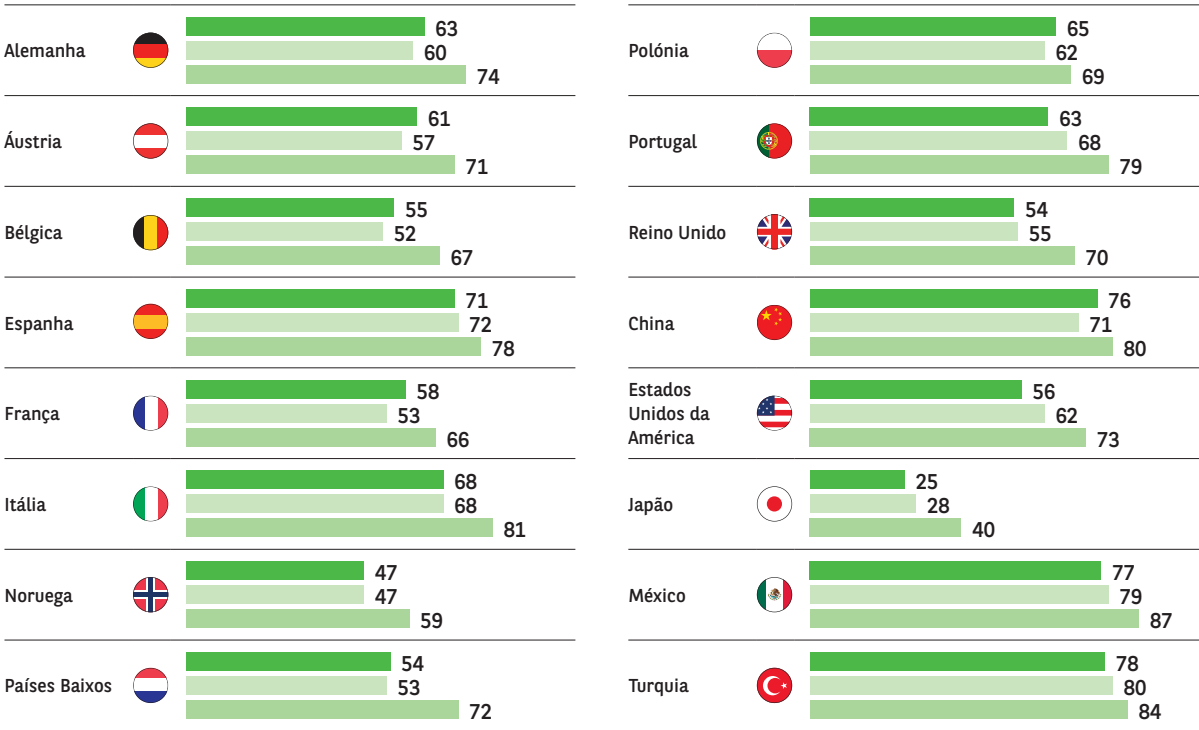
Fig. 7

No que diz respeito a estes regulamentos (zonas de restrição criadas para melhorar a qualidade do ar, ZER / proibição de venda de veículos com motor a combustão), acha que compreendeu bem ou não...?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Percentagem dos que responderam “Sim”.
Em %

- O que é proibido e o que é autorizado ao abrigo destes regulamentos
- Como estes regulamentos constituem uma solução adequada aos problemas atuais
- As razões para estes regulamentos

MÉDIA EUROPEIA	60%
	59%
	71%
MÉDIA 16 PAÍSES	61%
	60%
	72%



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

ZER geram sentimento de injustiça

A análise da distribuição geográfica das opiniões revela uma relativa inversão do equilíbrio que prevalecia até então. Atualmente, a maioria dos países europeus, em especial os que possuem ZER eficazes, destacam-se por terem o maior número de condutores com conhecimento exato da sua existência. É o caso, nomeadamente, da Alemanha, da Bélgica, da Itália e da França, com resultados de 50% ou próximos disso. Por outro lado, o México e a Turquia (que não são afetados por estas medidas), bem como os Países Baixos e a Áustria, revelam um baixo nível de conhecimento exato das ZER, com um mínimo de 14% para o primeiro destes países. Mais uma vez, o Japão destaca-se. Apenas 10% dos japoneses têm um conhecimento pormenorizado das mesmas, mas mais de metade admite a sua ignorância, sendo o único país a fazê-lo (**Fig. 8**).

INFORMAÇÃO MAL COMPREENDIDA

A realidade deste entendimento é, de facto, mais diversa e cheia de conclusões contrastantes, quando a estudamos em pormenor.

No que diz respeito às ZER, apesar de 7 em cada 10 pessoas terem conhecimento da sua existência, apenas um terço sabe exatamente do que se trata. Este número é quase igual ao número de pessoas que desconhecem completamente o seu conteúdo. Esta divisão em três blocos quase iguais confirma a indefinição que rodeia este regulamento, com os seus nomes e contornos variáveis. ZER é um nome que fala... mas sobre o quê exatamente? Isso é parte do problema.

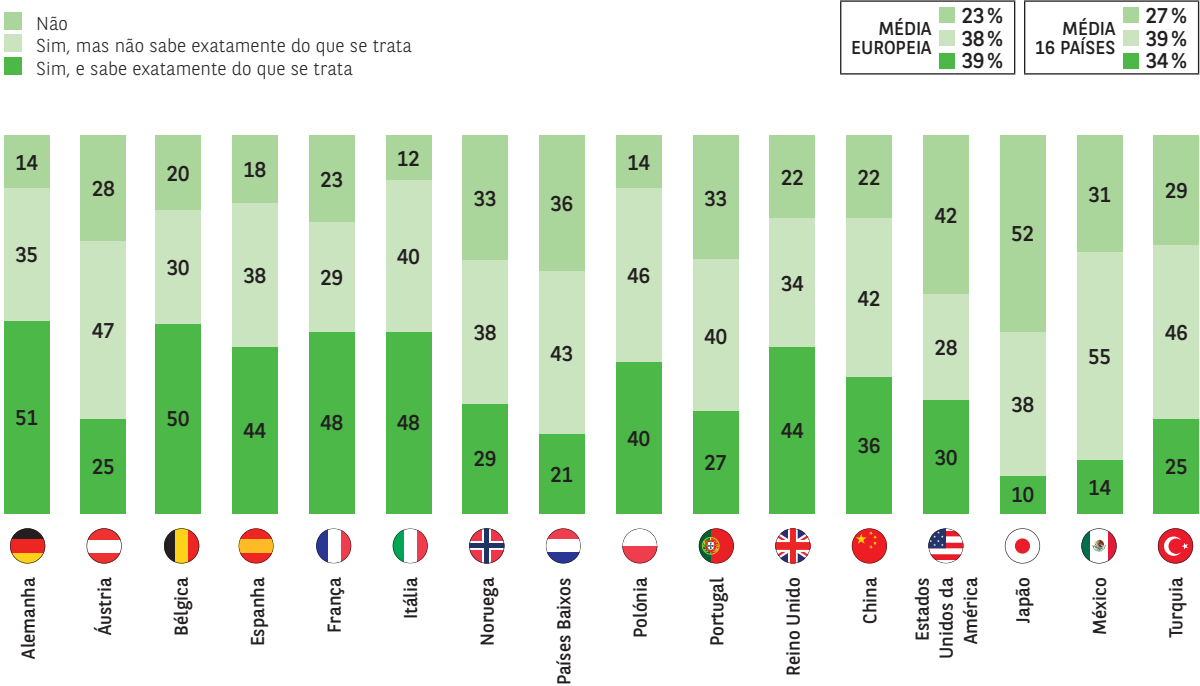


**No que diz respeito às
ZER, apenas 1/3 das pessoas
sabe exatamente do
que se trata.**

Fig. 8

Tinha conhecimento da existência deste tipo de regulamento no mundo (ZER)?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Em %



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

REAÇÕES NEGATIVAS

O conhecimento relativo das ZER não se traduz, contudo, num apoio concreto.

É certo que 66% das pessoas inquiridas consideram que se trata de uma boa medida. É necessário ir aos países onde estão mais implantadas, e há muito tempo, para encontrar uma elevada percentagem

de pessoas que se opõem a elas, metade das quais são belgas ou francesas. Inversamente, quase metade dos turcos e dos mexicanos concordam fortemente com esta ideia, enquanto um menor número tem uma opinião precisa, um sinal do interesse por esta medida em dois países onde as ZER ainda não existem.

Uma boa medida, então? Nem por isso, se olharmos para uma série de resultados que criticam as ZER e criam desconfiança, se não mesmo rejeição. Em primeiro lugar, esta medida é considerada injusta para os agregados familiares com baixos rendimentos por 8 em cada 10 pessoas, o que sublinha uma vez mais a importância do critério financeiro quando se trata de automóveis. Como um eco da crise dos coletes amarelos, nascida de uma decisão política que afetou os automóveis e as carteiras, os franceses são os que mais criticam o impacto financeiro das ZER (85%).

O segundo aspeto criticado é a rapidez de aplicação destas medidas. 7 em cada 10 pessoas consideram o calendário demasiado exigente. Mais uma vez, os belgas e os franceses são os mais críticos.

Paradoxalmente, embora as ZER sejam conceitualmente uma medida justa, são consideradas insuficientes. Mais uma vez, encontramos os turcos no topo da classificação (85%), com os chineses e os italianos como os principais apoiantes. Entre os vizinhos holandeses e belgas, esta opinião é duas vezes menos partilhada.

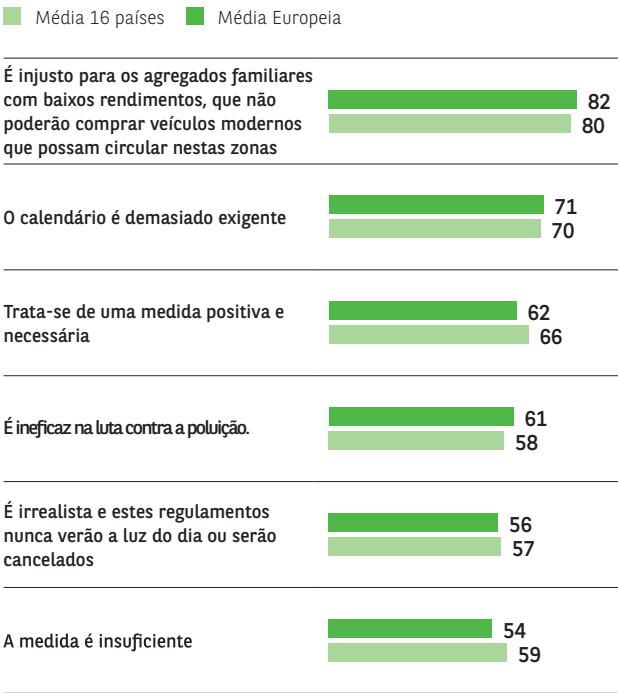
Insuficiente, a medida é logicamente ineficaz para lutar contra a poluição. Cerca de 6 em cada 10 pessoas pensam assim. E, uma vez mais, os países europeus, liderados pela Alemanha e pela França, estão unidos na partilha desta opinião, ao contrário da China e do Japão que, por uma vez, estão unidos na sua opinião maioritária de que as ZER são eficazes.

Por último, quase 6 em cada 10 pessoas levam esta fundamentação ao extremo, considerando as ZER irrealistas e esperam que nunca cheguem a ver a luz do dia. Um ponto de vista que vence em todo o lado a maioria dos votos, mesmo em países onde são notícia há muito tempo (Fig. 9).

Fig. 9

Concorda ou discorda de cada uma das seguintes afirmações sobre estas zonas de restrição criadas para melhorar a qualidade do ar (ZER)?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Percentagem dos que responderam “Concordam plenamente” e “Bastante de acordo”. Em %.



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

ZER, PARA HOJE OU PARA AMANHÃ?

Mas será que os condutores pensam que estas ZER existem mesmo? Também aqui, desorientação envolve os condutores. Apenas 4 em cada 10 afirmam que estão presentes no seu país. A razão está assim a salvo. As pontuações mais elevadas foram registadas na Alemanha, na Bélgica, no Reino Unido e também em França, países que criaram ou tencionam criar ZER. E para uma maioria de não? Naturalmente, é preciso ir ao Japão (Fig. 10).

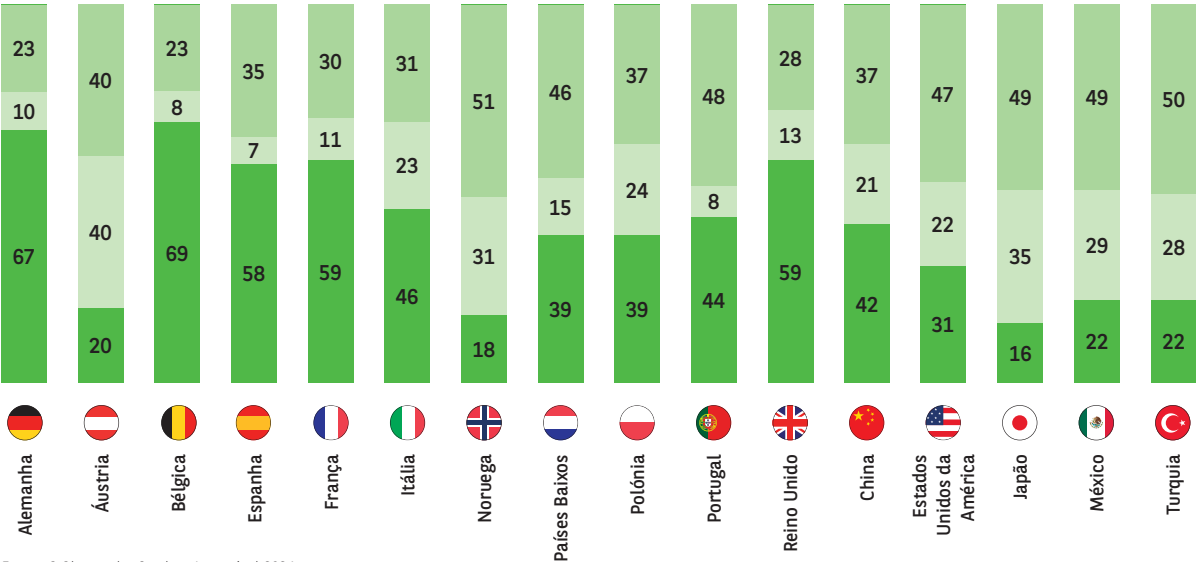
A incerteza acentua-se quando se trata de projetar no futuro. 1 em cada 2 condutores não sabe se vão ser introduzidas no seu país. Em metade dos países deste estudo, a percentagem de pessoas que admitem não saber ultrapassa mesmo os 50%, com os noruegueses e os austríacos a juntarem-se aos eternos japoneses na sua ignorância em relação a este futuro designado por ZER. Tal como antes, cada vez mais países históricos europeus estão unidos na afirmação de que o futuro das ZER está escrito (Fig. 11).

Fig. 10

Na sua opinião, existem atualmente zonas deste tipo (ZER) no seu país?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Em %

Sim Não Não sabe

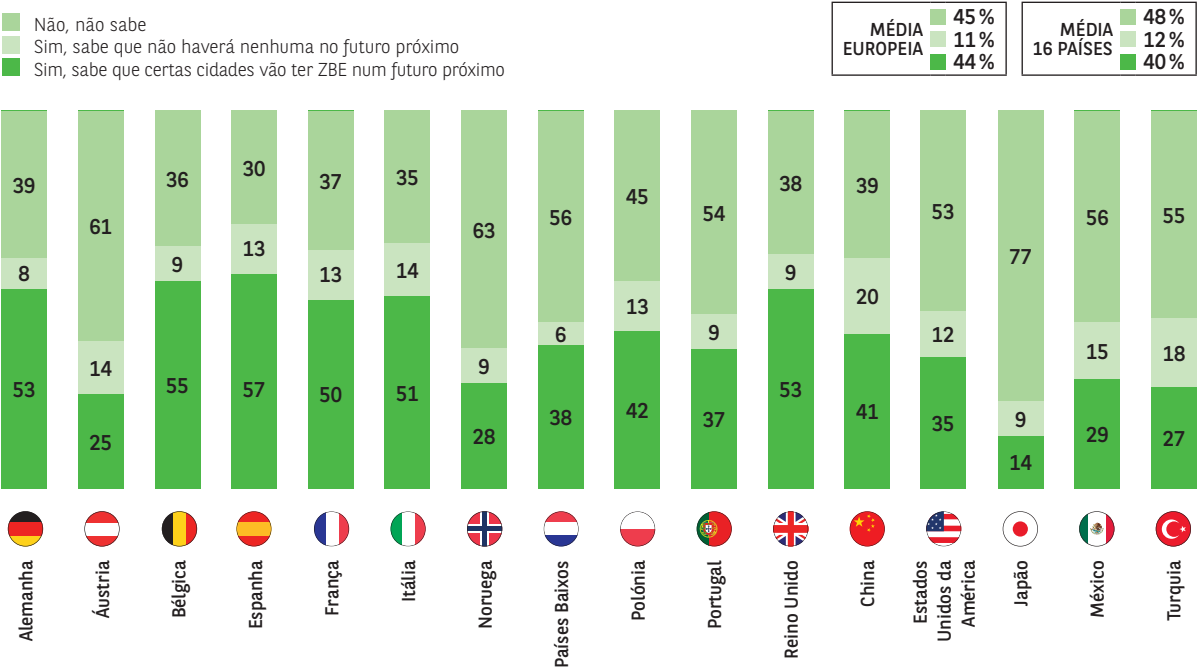


Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

Fig. 11

Sabe se, no seu país, está prevista a criação de zonas deste tipo (ZER) num futuro próximo?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Em %



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

Estes dois pontos apenas servem para evidenciar o verdadeiro ceticismo dos condutores, que, por vezes, se aproxima da negação da realidade, recusando acreditar na aplicação de medidas que já existem nos países em causa. Ou, visto de outro ângulo, uma tomada de posição cega e egoísta: “não existe porque não estou envolvido”.

“
1 em cada 2 condutores
não sabe se as ZER vão ser
introduzidas no seu país.

CIRCULAR É POSSÍVEL

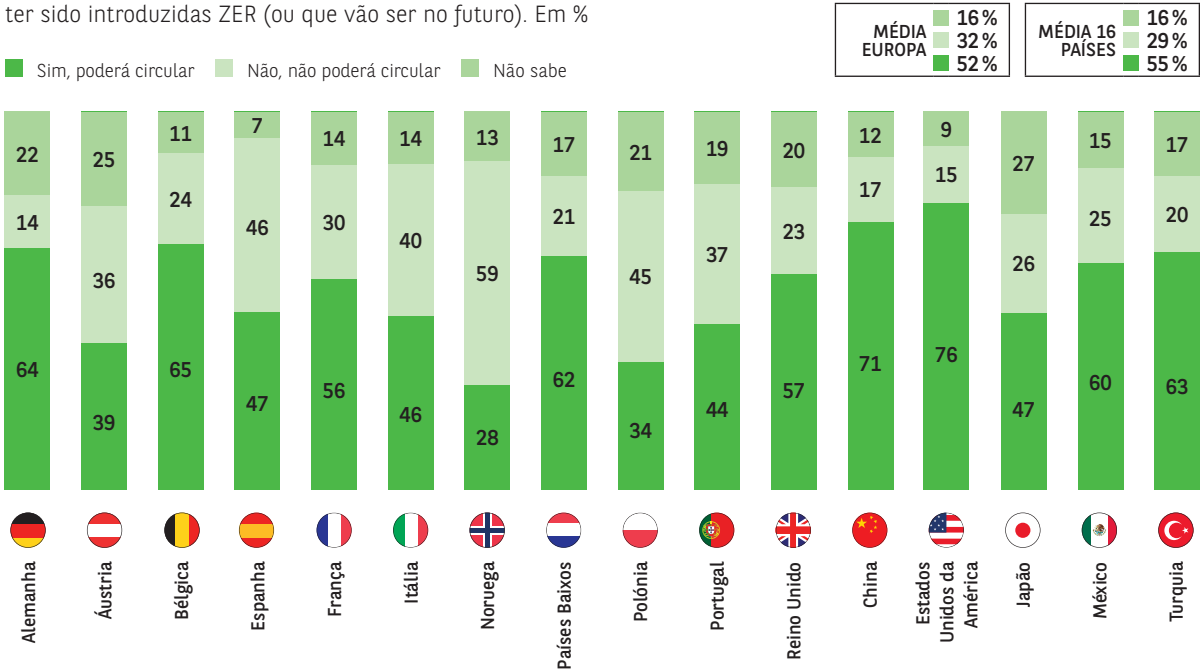
Independentemente de existirem ou não ZER, uma ligeira maioria dos inquiridos (55%) está confiante de que o seu veículo poderá circular dentro das mesmas. Mas, nesta matéria, os anteriores blocos de opinião fragmentam-se. Por uma vez, a China e os EUA têm uma causa comum mais clara, seguidos pela Bélgica e pela Alemanha.

Surpreendentemente, a Noruega “elétrica” vê 6 em cada 10 dos seus cidadãos afirmarem que o seu veículo será banido das ZER. Uma pontuação muito superior a todos os outros. Ainda mais surpreendente, 10% das pessoas que possuem um veículo elétrico não sabem se este pode circular nas ZER (Fig. 12).

Fig. 12

Tanto quanto sabe, o seu veículo atual poderá circular nestas zonas (ZER) num futuro próximo?

Pergunta feita a todos os inquiridos com carro em países onde os inquiridos dizem ter sido introduzidas ZER (ou que vão ser no futuro). Em %



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024

QUANTO MAIOR, MELHOR

Apresenta dimensões impressionantes: 4,90m de comprimento, 1,93m de largura e mais de 2m de altura.

Os seus 6 cilindros desenvolvem 285cv na versão a gasolina e 249cv na versão a gasóleo. Consome 14 litros aos 100 km na versão a gasolina e emite 336 gramas de CO₂ por quilómetro.

E, portanto, poderá circular nas ZBE francesas, com uma vinheta Crit'Air 1 na versão a gasolina e uma vinheta Crit'Air 2 na versão a gasóleo. Trata-se do 4x4 Grenadier Ineos.

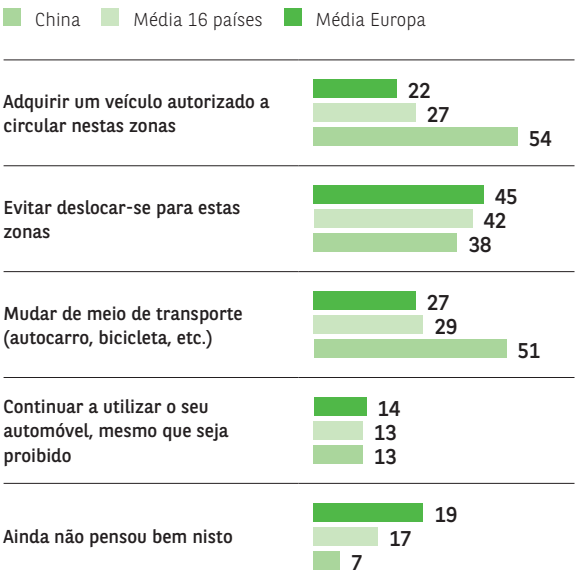
A CAPACIDADE DE ADAPTAÇÃO

Perante esta potencial impossibilidade de circular, os condutores estão a organizar-se de uma forma muito pragmática e demonstram uma grande capacidade de adaptação. Na China, a tónica é colocada na implementação de estratégias para evitar ou contornar as ZER, tanto de modo literal como figurativo. Mais de 1 em cada 2 chineses compraria um veículo autorizado ou utilizaria a mobilidade suave. Em média, estas duas soluções obtiveram cerca de 30% dos votos. Os turcos e os mexicanos, e em menor grau os italianos, também concordam com a primeira opção. Na segunda opção, encontramos novamente os mexicanos, mas também os japoneses. Estas duas opções são, maioritariamente, consideradas pelas mulheres e pelos idosos.

Fig. 13

Se estas zonas fossem instaladas perto de si, que soluções preferiria?

Pergunta feita aos inquiridos que pensam que a sua viatura não poderá circular em zonas ZER ou não sabem. Resposta múltipla. Em %



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

O espírito francês contestatário (e de resistência) continua vivaz. 1 em cada 2 continuará a circular nas ZER ao volante do seu veículo banido. Um espírito de revolta partilhado pelos alemães.

De referir ainda que apenas um quarto dos inquiridos considerará a hipótese de mudar de veículo (Fig. 13).

Regulamentos técnicos, mesmo muito técnicos

UMA FALTA DE CONHECIMENTO GEOLOCALIZADO

Acabámos de constatar que a confusão, associada ao ceticismo, reinava sobre as ZBE, tanto no que se refere à sua existência como ao seu conteúdo. O mesmo se aplica, se não mais, à regulamentação das motorizações.



**As opiniões são partilhadas
entre os que afirmam
conhecer ou os que ignoram
conhecer a proibição da venda
de veículos com motor a
combustão.**

As opiniões são partilhadas quase equitativamente entre os que dizem ter conhecimento da existência da proibição da venda de veículos com motor de combustão até 2035 e os que ignoram. Os países europeus, onde os construtores fizeram um forte *lobby* para conter estas regulamentações, são os que têm o maior número de condutores conscientes destas medidas. A Alemanha, onde se encontram os principais críticos do regulamento, está no topo da lista. No México e no Japão, a ignorância é mais notória, com 7 em cada 10 pessoas a desconhecerem estas medidas. A Turquia, os Estados Unidos da América, a China e a França ocupam uma posição intermédia (**Fig. 14**).

Fig. 14

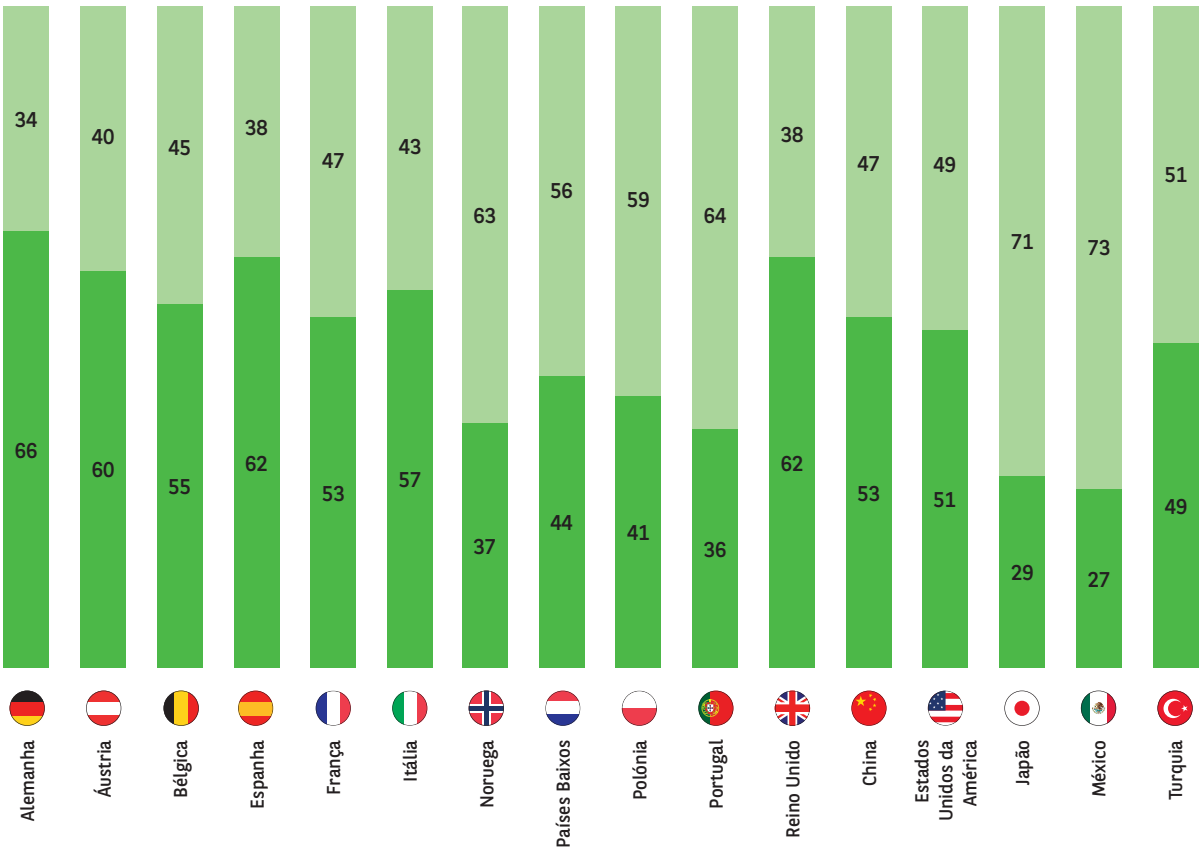
Em alguns países, a regulamentação prevê a proibição da venda de veículos com motor a combustão (gasolina, gasóleo, híbridos) dentro de 10 a 15 anos para combater a poluição atmosférica. Sabe se existem regulamentos deste tipo no seu país?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Em %

■ Não, não sabe se estes regulamentos existem no seu país
■ Sim, sabe que estes regulamentos existem no seu país

MÉDIA
EUROPEIA 48%
52%

MÉDIA
16 PAÍSES 51%
49%



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024



REJEIÇÃO DE REGULAMENTOS RELATIVOS AOS MOTORES

Em consonância com as suas opiniões contrastantes sobre as ZER, os condutores expressam opiniões contraditórias, nas mesmas proporções, sobre os regulamentos relativos aos veículos com motores a combustão.

Mais de 6 em cada 10 pessoas pensam que estas medidas são boas, mas 1 em cada 2 considera-as insuficientes. Tal como no caso das ZER, os turcos, os mexicanos e os chineses, bem como os portugueses, são favoráveis. Até os americanos estão maioritariamente de acordo quanto aos benefícios da regulamentação. Um bloco de países europeus liderado pela França, desaprova-os.

Tal como acontece com as ZER, a principal crítica é que a injustiça não é coletiva, mas sim associada ao indivíduo ou à esfera familiar. 8 em cada 10 pessoas sublinham que as famílias serão as primeiras a serem penalizadas se não puderem vender o seu veículo com motor a combustão, o que tornará impossível a sua deslocação. Mais uma vez, é em França, mas também na Bélgica, que esta injustiça se faz sentir mais fortemente.

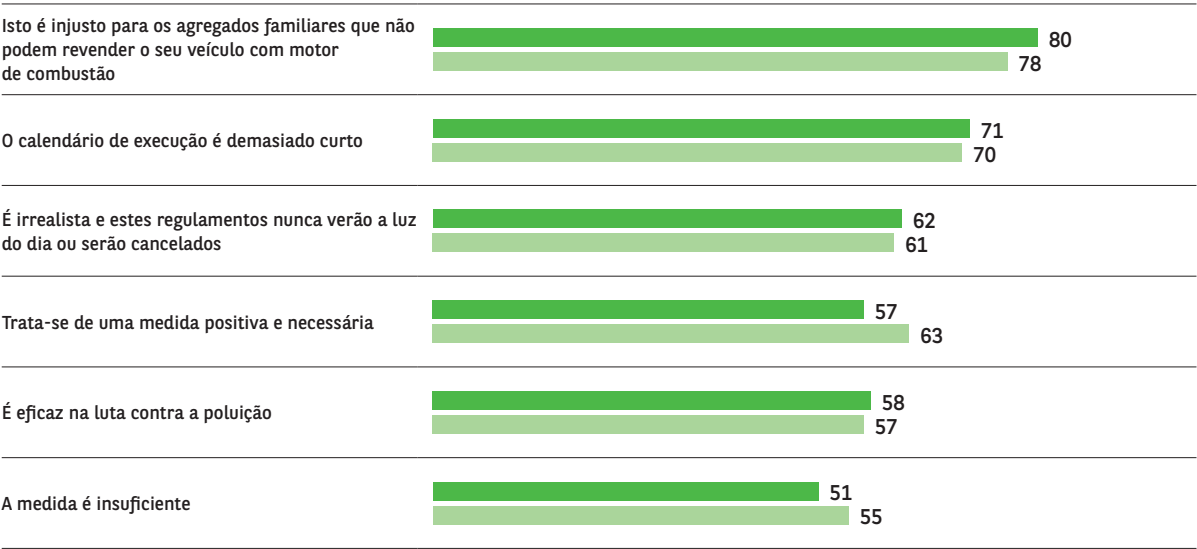
Embora as medidas mais coercivas, pelo menos na Europa, não estejam previstas antes de 2035, 7 em cada 10 condutores consideram entretanto que o calendário para a sua aplicação é demasiado apertado. Os franceses e os belgas voltaram a criticar esta falta de tempo, acompanhados pelos espanhóis na expressão da sua indignação (**Fig. 15**).

Fig. 15

Em alguns países, a regulamentação prevê a proibição da venda de veículos com motor a combustão (gasolina, gasóleo, híbridos) dentro de 10 a 15 anos para combater a poluição atmosférica. Concorde ou discorde de cada uma das seguintes afirmações sobre esta proibição da venda de veículos com motor a combustão?

Pergunta feita aos inquiridos que responderam “concordo plenamente” ou “bastante de acordo”. Em %

Média 16 países Média Europeia



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

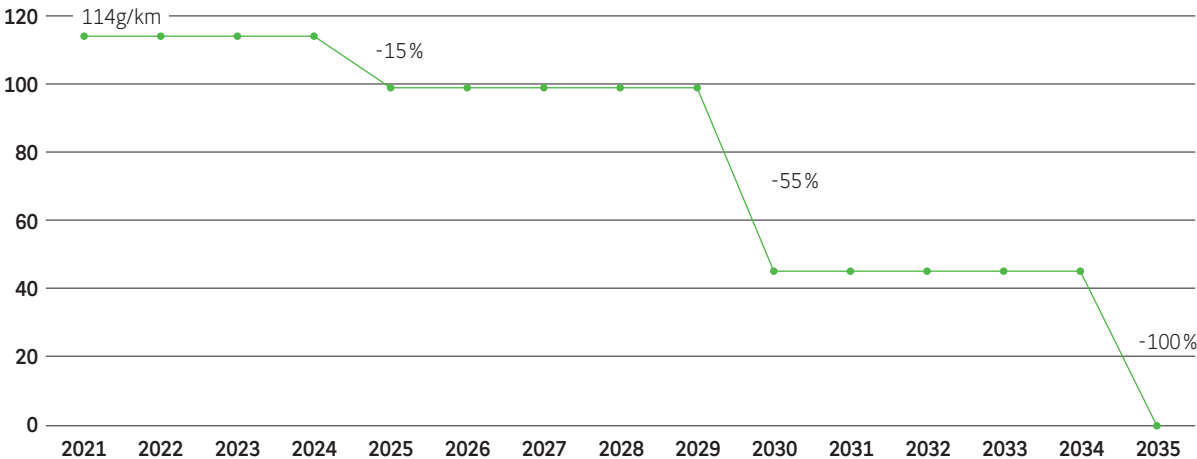
Esta tomada de posição surge num contexto em que alguns países europeus, e não apenas os fabricantes, apelam a um retrocesso no sentido de um horizonte de emissões zero de CO₂. Tudo isto contribui para aumentar a hesitação e a gravidade da desorientação reinante.

Simultaneamente, 6 em cada 10 apontam tanto o irrealismo da regulamentação dos motores como a sua ineficácia na luta contra a poluição. Os franceses e os belgas são sempre os mais numerosos a fazerem frente, com os polacos também reivindicativos.

No entanto, um sinal de que nem tudo está claro no espírito dos condutores, é o facto de que metade deles considera este tipo de medida insuficiente, sendo principalmente os turcos, os chineses e os italianos a sublinharem este ponto. Logicamente, os belgas, tal como os seus vizinhos holandeses, não se opõem **(Fig. 16)**.

Fig. 16 / Contexto

Emissões máximas de CO2 por quilómetro permitidas para automóveis novos
Em gramas de CO₂ por quilómetro.



Fonte : C-Ways.

DADOS-CHAVE

7 EM CADA 10

têm conhecimento
da existência de ZER,
das quais 1/3 sabem
exatamente do que
se trata



27%

DOS EUROPEUS ESTÃO DISPOSTOS A
MUDAR O SEU MODO DE TRANSPORTE
PARA ACEDER ÀS ZER



2035



1 EM CADA 2

TEM CONHECIMENTO DE
QUE A VENDA DE VEÍCULOS
COM MOTOR A COMBUSTÃO
SERÁ PROIBIDA EM 2035

8 EM CADA 10

consideram que esta
regulamentação é injusta para
os agregados familiares mais
modestos, porque não poderão
substituir o seu veículo

57%

CONSIDERAM QUE SE
TRATA DE UMA MEDIDA
INEFICAZ PARA COMBATER
A POLUIÇÃO





COMPRAR PODE ESPERAR

A large, stylized teal number '3' is positioned on the right side of the page, partially overlapping the horizontal line that follows the main title.

O advento da viatura elétrica parece inevitável. E, no entanto, continua a levantar a sua quota-parte de suspeitas. A crise energética, na sua forma elétrica, levantou dúvidas sobre o sucesso total deste sucessor alternativo do veículo com motor a combustão, cuja matéria-prima, indispensável para o fazer circular, poderia faltar. E, uma vez mais, a variável preço está a provocar o receio de um curto-circuito. Estamos de acordo em comprar elétrico, mas só com ajuda. Comprar um elétrico, sim, mas devemos escolher uma marca tradicional cara ou uma marca chinesa barata que ainda não conhecemos? Assim, comprar elétrico é uma opção, mas talvez não imediatamente. Correndo o risco de deixar o mercado um pouco mais às escuras.

Fé no futuro e na inovação

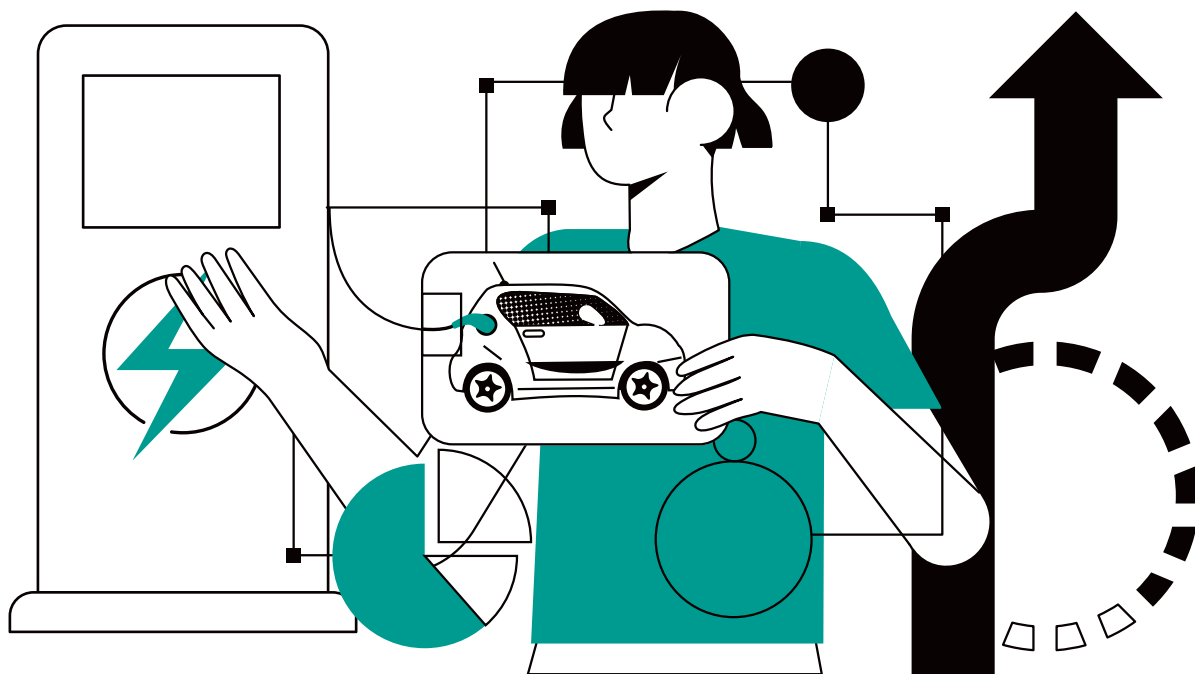
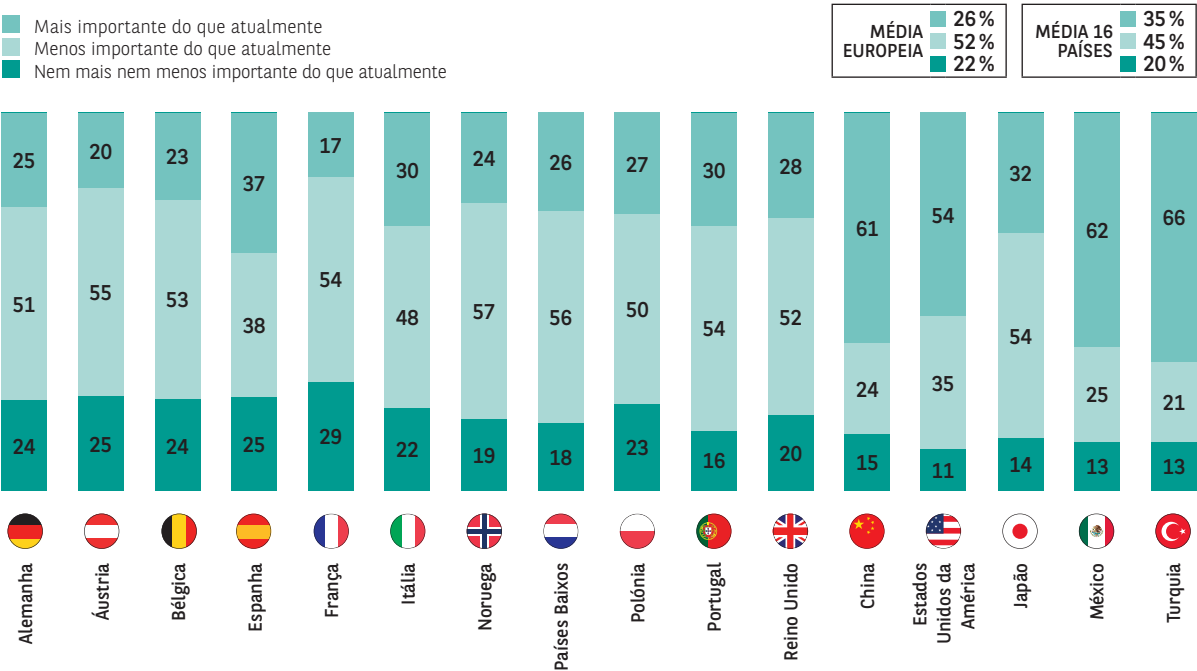


Fig. 17

Daqui a cinco anos, qual acha que será o papel do automóvel no seu país?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Em %.



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

A VIATURA ASSOCIADA AO FUTURO

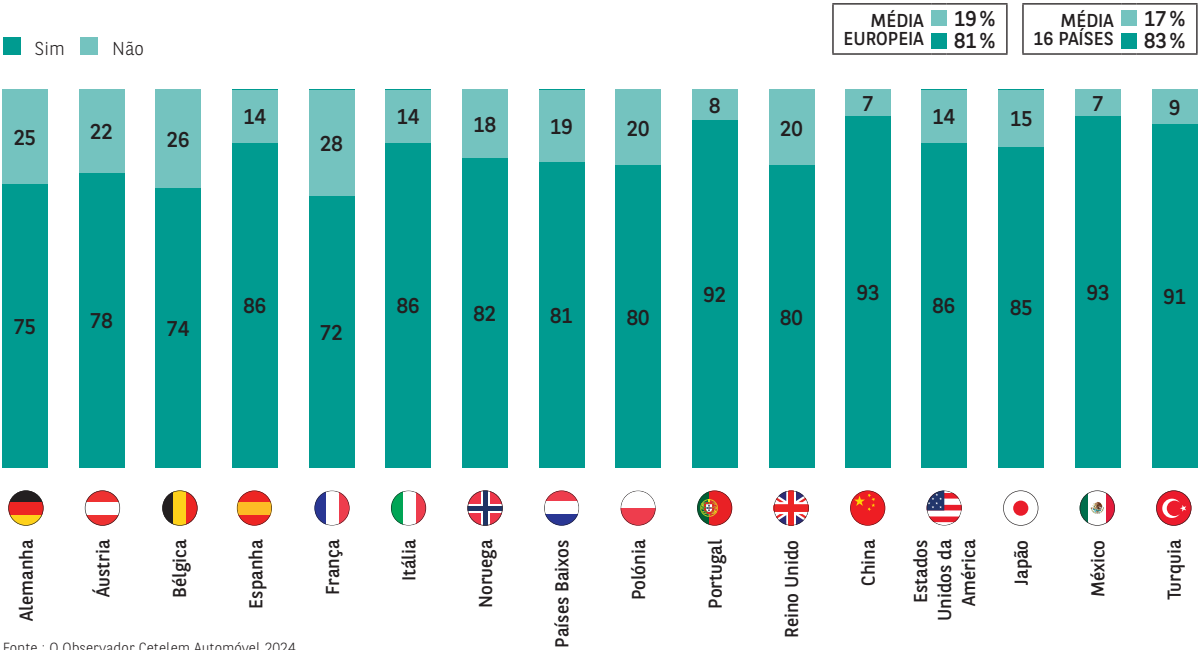
Apesar de um contexto económico tenso e de uma regulamentação mais rigorosa, a maioria das pessoas não imagina um mundo sem automóveis. Apenas 1 em cada 5 pessoas pensa que o seu papel no futuro será menos importante do que atualmente, opiniões expressas sobretudo na Europa, particularmente pelos franceses (29%).

Do lado dos defensores de uma viatura resiliente e omnipresente, encontramos o nosso quarteto tradicional da China, Estados Unidos da América, México e Turquia, os únicos países onde o sentimento de que o automóvel estará mais presente no futuro ultrapassa os 50% (Fig. 17).

Fig. 18

Considera que os avanços tecnológicos poderão melhorar o desempenho ambiental do automóvel?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Em %



UMA FONTE DE PROGRESSO

No espírito dos condutores, a onipotência do automóvel não pertence apenas a um mundo glorioso e antigo, mas também a um mundo pleno de virtudes, que o projetam naturalmente para o futuro, nomeadamente face aos desafios ambientais. Mais de 8 em cada 10 pessoas dizem-nos que o progresso tecnológico fará emergir uma viatura mais virtuosa. Um resultado que não pode deixar de agradar aos fabricantes, cujo

discurso afirma que a solução está no progresso e não em regulamentações restritivas. Esta fé no progresso tecnológico é particularmente evidente na China, no México e na Turquia, bem como em Portugal (**Fig. 18**).

ELÉTRICOS, SÍMBOLO DE INOVAÇÃO...

E que melhor maneira de combinar o progresso virtuoso com a garantia de poder circular do que uma viatura elétrica? Cerca de 7 em cada 10 pessoas vêm este tipo de veículo como a encarnação do progresso tecnológico. No entanto, esta média esconde diferenças acentuadas entre os países, raramente observadas neste estudo, que sublinham o facto de a “solução elétrica” estar longe de ser evidente para todos.

Naturalmente, é nos dois países onde os veículos elétricos estão mais presentes que esta afirmação é mais apoiada: 88% na China e na Noruega. No entanto, são ultrapassados por uma Turquia entusiasta, com 91% de pareceres favoráveis. Em contraste com este impulso pró-elétrico, vários países europeus revelam-se relutantes em acreditar nesta encarnação do progresso. A Áustria e a França registam metade do número de pessoas a favor do que os países acima referidos (**Fig. 19**).

Fig. 19

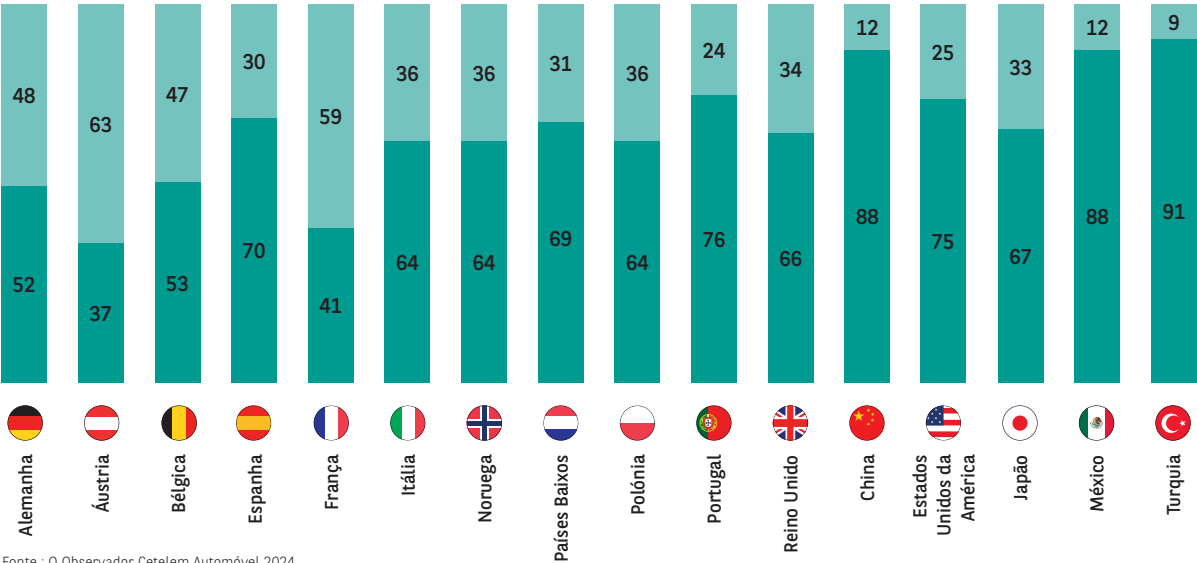
Acha que as viaturas elétricas podem encarnar este progresso tecnológico?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Em %

Sim Não

MÉDIA EUROPEIA 40% 60%

MÉDIA 16 PAÍSES 33% 67%



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

... MAS LONGE DE SER UMA EVIDÊNCIA

Esta “resistência” geográfica à eletricidade é confirmada quando se pede aos condutores que se projetem num futuro automóvel totalmente elétrico, com disparidades mais uma vez acentuadas. Os austríacos e os franceses continuam cautelosos, com menos de 4 em cada 10 pessoas a preverem essa mudança.

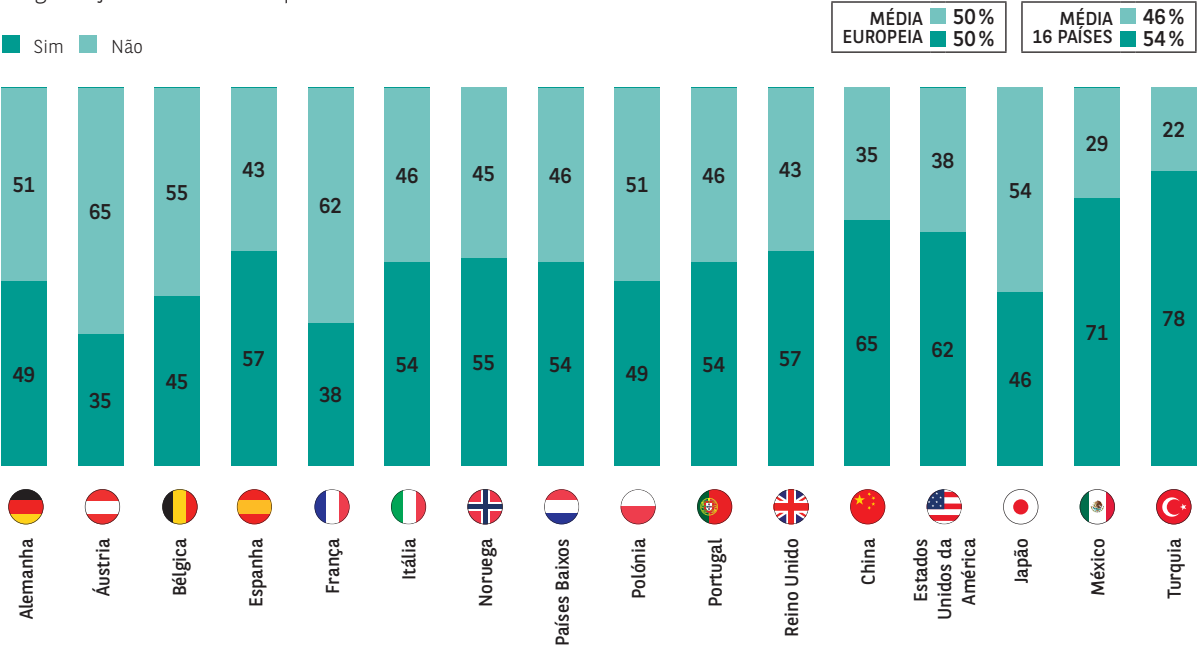
De um modo geral, os países europeus não estão totalmente convencidos, ao passo que os países “emergentes”, tais como a Turquia, o México e a China, estão firmemente comprometidos com essa perspectiva (Fig. 20).

Será que o desenvolvimento de mega-fábricas de baterias elétricas, nomeadamente na Europa, poderá alterar a situação?

Fig. 20

Pensa que as viaturas elétricas acabarão por substituir completamente as viaturas com motor de combustão?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Em %.

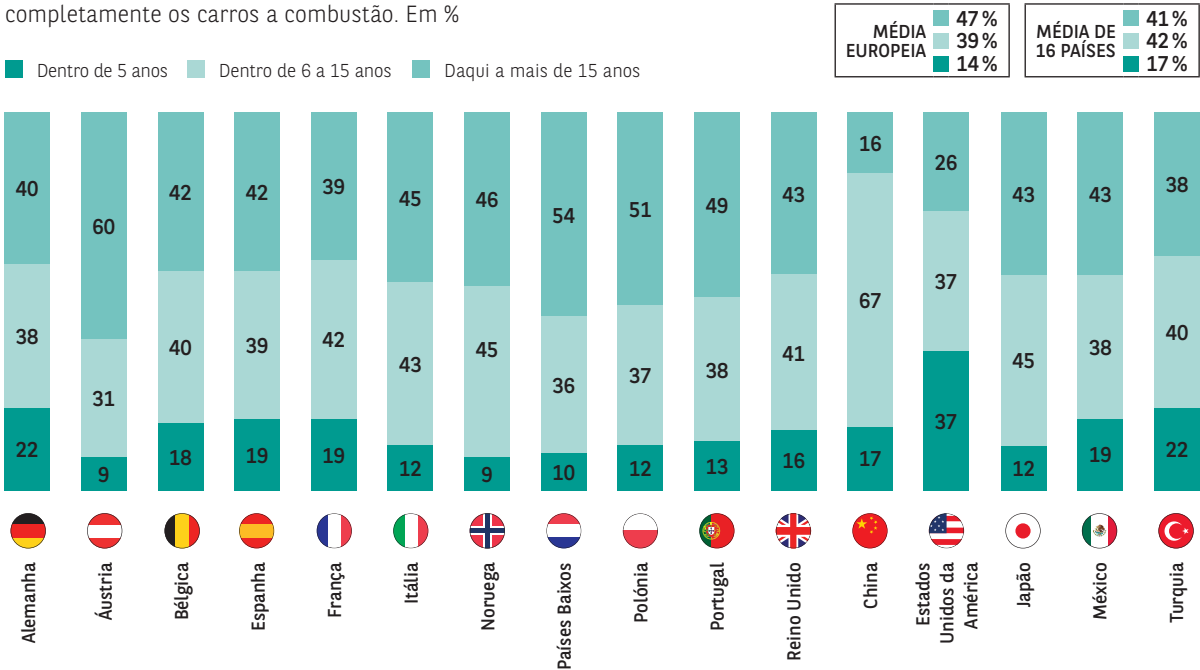


Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

Fig. 21

Quando pensa que as viaturas elétricas irão substituir completamente as viaturas com motor a combustão no seu país?

Pergunta feita aos inquiridos que acreditam que os carros elétricos vão substituir completamente os carros a combustão. Em %



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

UMA CONQUISTA QUE PODERÁ TARDAR

As viaturas com motor a combustão parecem ter ainda alguns bons anos pela frente. Apenas 2 em cada 10 pessoas inquiridas preveem que estas serão substituídas completamente por viaturas elétricas dentro de 5 anos. Para 4 em cada 10 condutores, isto não acontecerá antes de 15 anos, o horizonte estabelecido pela União Europeia (Fig. 21). É mais

outra forma de exprimir um verdadeiro ceticismo sobre o assunto, mas também um sinal da sua visão para integrar a longo prazo no sector automóvel, tanto em termos de inovação como de renovação da gama. Embora, desta vez, as diferenças entre países sejam menos acentuadas, encontramos globalmente a segmentação que prevaleceu nos dois itens anteriores.

Elétricos são importantes... mas levantam questões

O ELÉTRICO NA LIDERANÇA

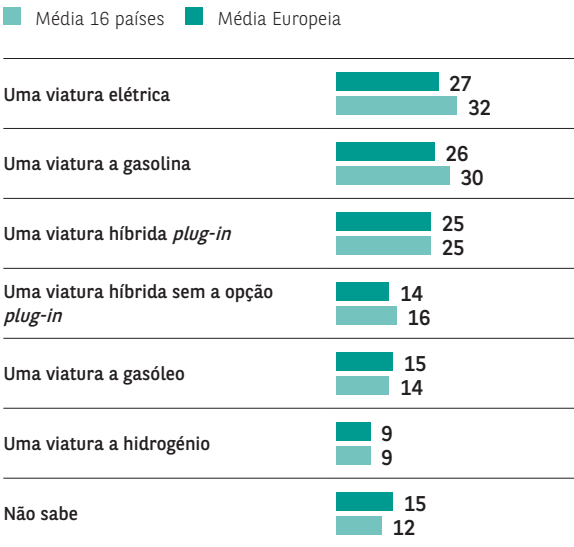
Há muito que o Observador Cetelem está atento à viatura elétrica, tendo sido um dos primeiros a assinalar o seu aparecimento. No entanto, a edição deste ano é um marco na medida em que, pela primeira vez, este tipo de motorização aparece à cabeça das intenções de compra. O avanço do elétrico é, portanto, significativo, mas os veículos com motores a combustão estão a resistir. 1 em cada 3 pessoas optará por comprar uma viatura elétrica (**Fig. 22**). Se acrescentarmos a este número o número de compradores declarados de viaturas híbridas (*plug-in* ou sem a opção *plug-in*), podemos falar sem medo de nos enganarmos de uma verdadeira mudança no mercado.

Os chineses e, em menor grau, os noruegueses estão a consolidar a sua liderança no setor elétrico, com intenções de compra de 65% e 43%, respetivamente. Em contrapartida, é mais uma vez em França, na Bélgica, na Áustria e na Polónia que estas intenções são menos pronunciadas, com cerca de 20%.

Fig. 22

Que tipo de carro prevê comprar?

Pergunta feita aos inquiridos que desejam comprar um carro. Resposta múltipla. Em %

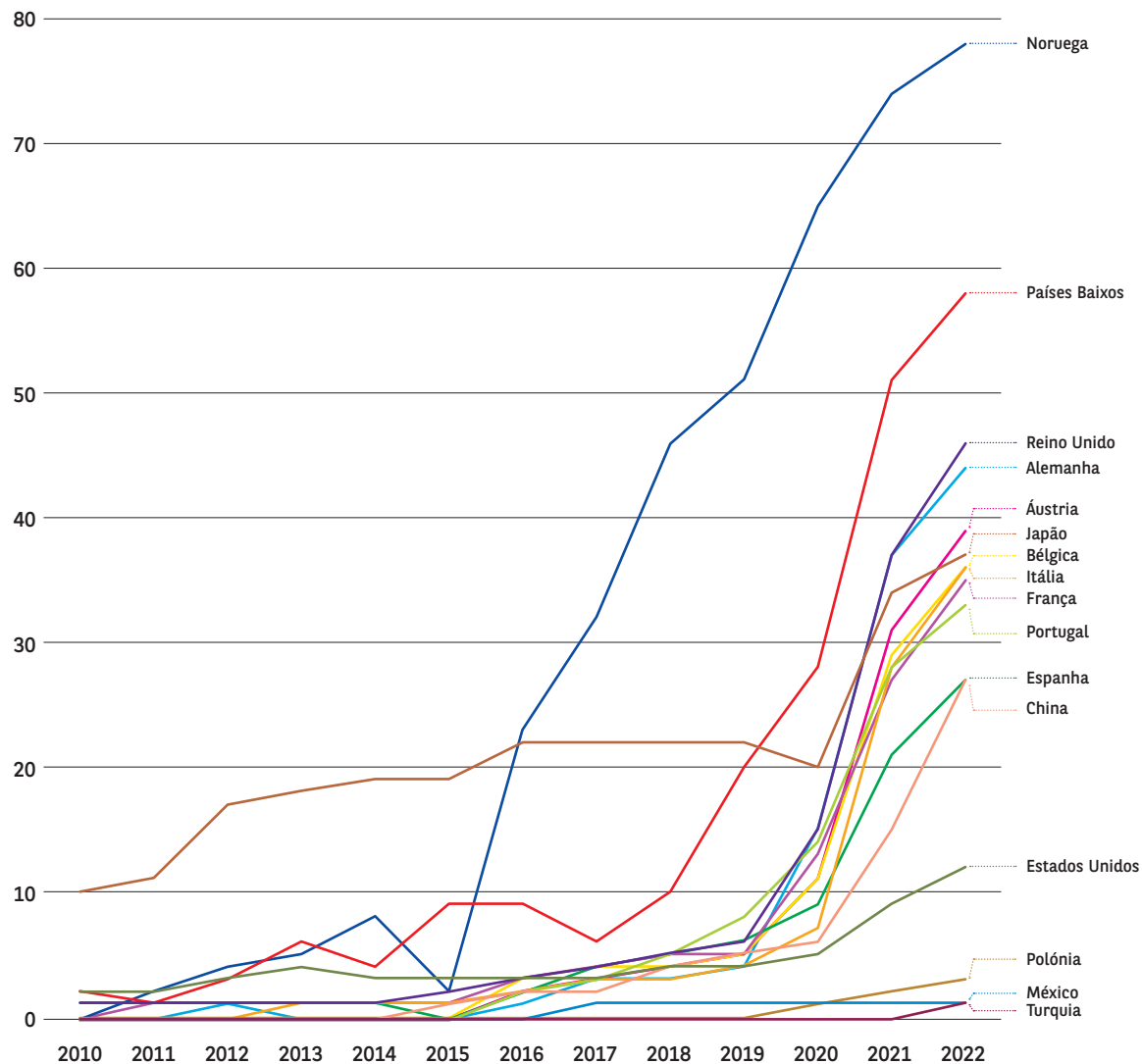


Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

Fig. 23 / Contexto

Alteração no número de veículos elétricos vendidos em percentagem das vendas totais de automóveis novos de passageiros

Em %.



Fonte : MarkLines.com

UM PREÇO QUE CONTINUA (AINDA) A COLOCAR UM PROBLEMA

No entanto, o elétrico não é um Eldorado para o qual os condutores estão alegremente inclinados. Porque, se há uma coisa que nunca muda, é o número de fatores negativos que travam uma potencial compra.

Como sempre, o obstáculo é sobretudo económico. Para quase metade das pessoas inquiridas, o preço de um veículo elétrico é demasiado elevado, como salientam sobretudo os holandeses e os franceses. Esta é uma opinião partilhada por apenas 13% dos chineses, convertidos de longa data.

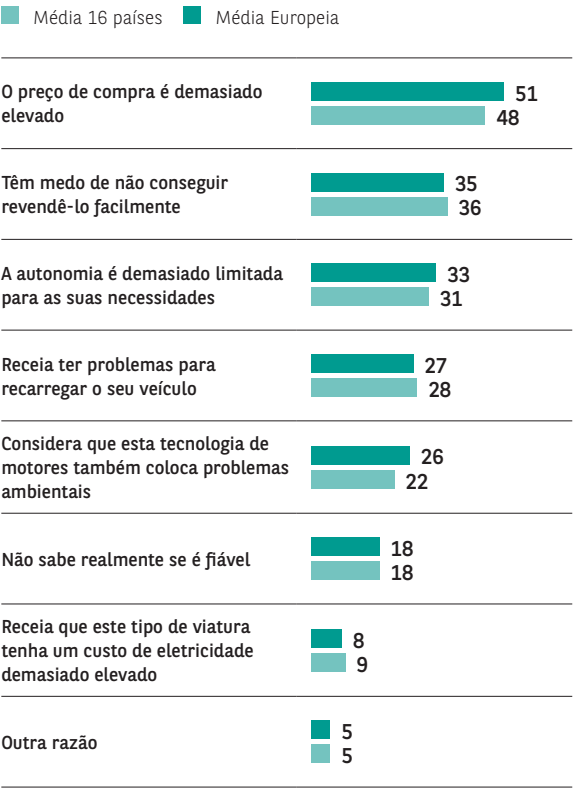
Existem ainda algumas reservas quanto às potenciais dificuldades de recarga e à autonomia limitada. Estas duas questões preocupam cerca de 3 em cada 10 pessoas. Surpreendentemente, é na China que estas questões suscitam maior preocupação, ao contrário do México, onde geram apenas uma preocupação moderada. A autonomia dos veículos é também uma preocupação importante em França.

Por outro lado, um resultado será uma fonte de grande satisfação para os fabricantes. Apenas 10% dos condutores receiam não conseguir vender o seu veículo. Esta é uma oportunidade para a viatura elétrica se fixar definitivamente no panorama automóvel **(Fig. 24)**.

Fig. 24

Porque não quer comprar um veículo elétrico?

Pergunta feita aos inquiridos que não querem comprar um carro elétrico. 3 respostas possíveis. Em %

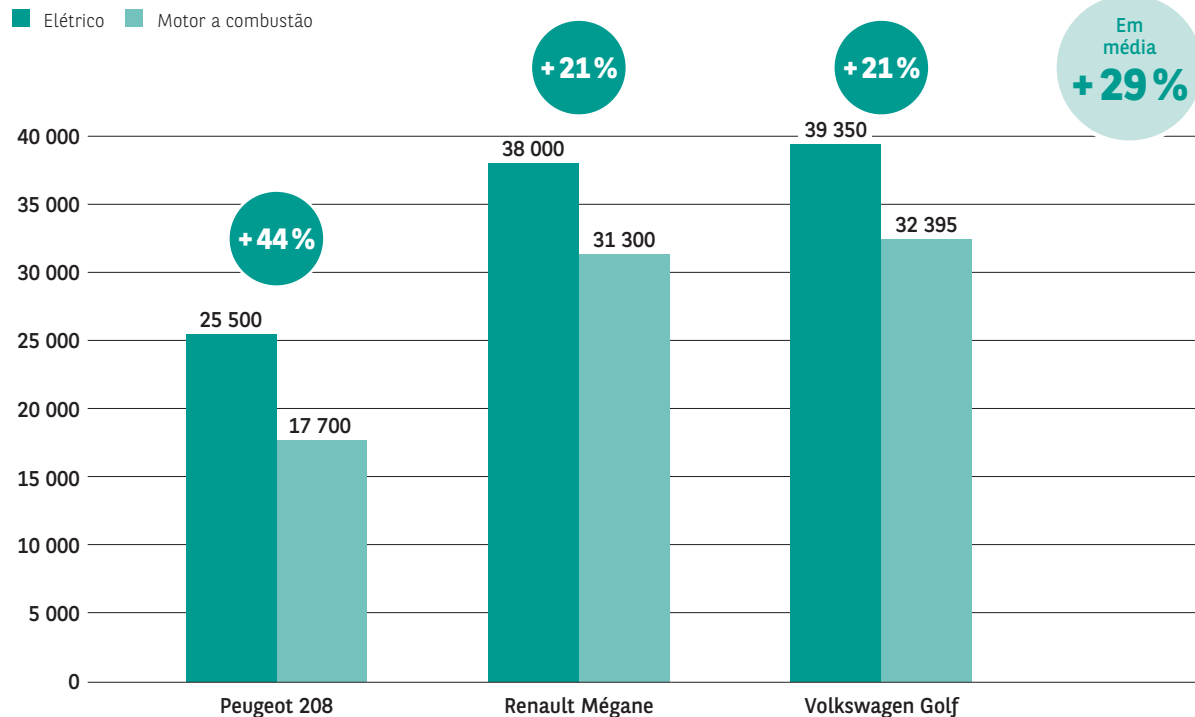


Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

Fig. 25 / Contexto

Comparação de preços de mercado das versões elétrica e com motor de combustão de três modelos

Em euros.



Fonte : Site web des constructeurs.

BATERIAS: A ESCOLHA QUESTIONÁVEL

Os condutores não são os únicos a estar desorientados. Os fabricantes estão também a discutir a escolha das baterias para equipar os seus modelos. Por um lado, as baterias LPF (lítio-ferro-fosfato) e, por outro, as baterias NMC (níquel-manganês-cobalto). As primeiras são baratas e reduzem o custo dos veículos,

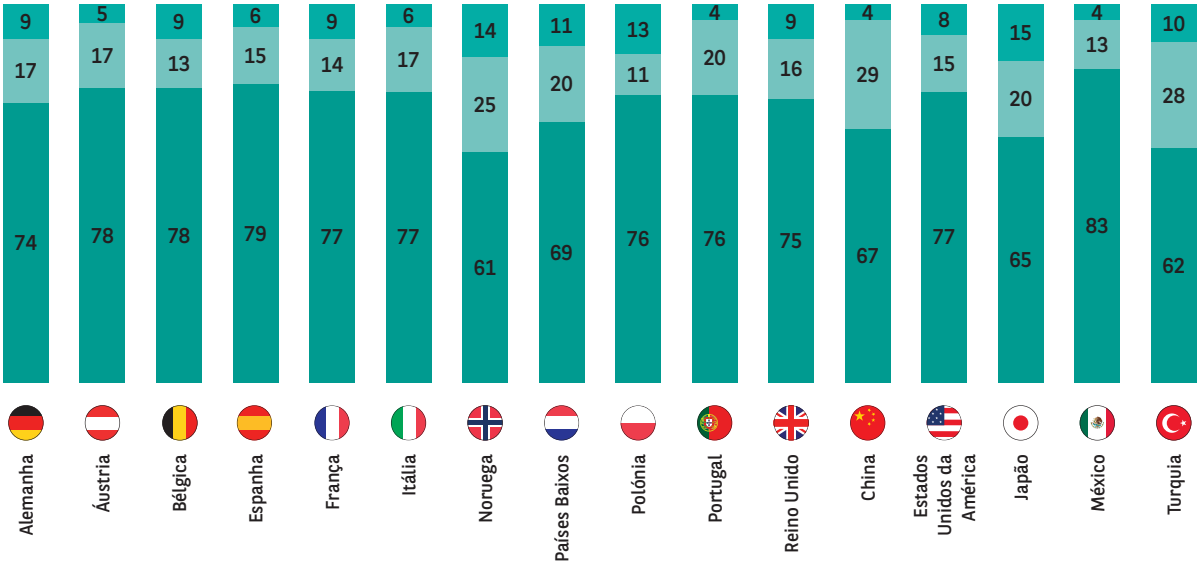
mas são difíceis de reciclar. As segundas são mais caras, mas estão melhor integradas na economia circular. Nos próximos anos, terão também de recorrer a acumuladores de sódio e a baterias sólidas (Fig. 25). O que escolher? Esta é a questão...

Fig. 26

Considera que o aumento do preço da eletricidade poderá tornar as viaturas elétricas demasiado caras em comparação com as viaturas a gasolina ou a gásóleo?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Em % .

Sim Não Não sabe



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

UTILIZAÇÃO POTENCIALMENTE DISPENDIOSA

Esta questão do custo não se limita à compra do veículo elétrico, mas estende-se também à sua utilização. Perante o recente, e potencialmente futuro, aumento do preço da eletricidade, os

condutores interrogam-se. Três quartos consideram, nesta perspetiva, que é mais caro do que utilizar um veículo com uma motorização tradicional. Nos países europeus, nomeadamente em Espanha, este receio é muito real (Fig. 26).

UM FUTURO COM FALTA DE ENERGIA

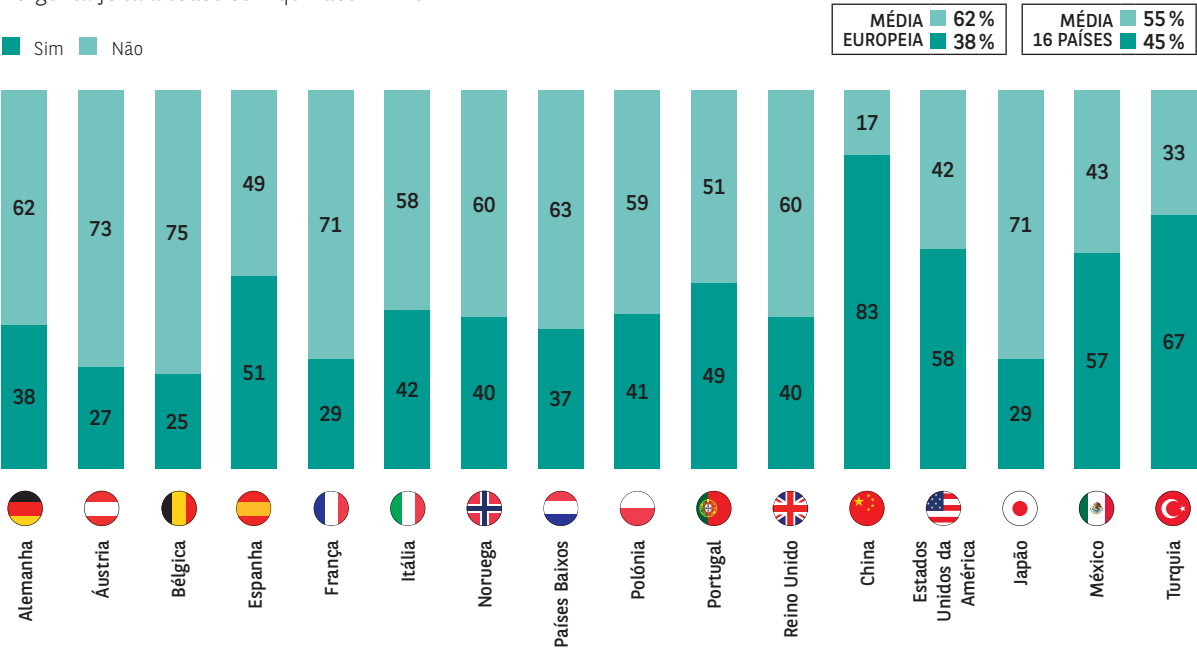
A eletricidade é mais cara, mas ainda tem de estar disponível. Porque, ainda mais com a importância programada do veículo elétrico, os condutores questionam a sua utilização devido ao que consideram ser uma produção insuficiente de energia. Sob a influência evidente das recentes crises energéticas, três quartos partilham desta opinião. Os limites do simples ceticismo foram ultrapassados.

Mas, em pormenor, as opiniões são mais uma vez um ioiô. Os chineses e, em menor grau, os turcos, não têm qualquer dúvida quanto à possibilidade de utilizar a eletricidade para conduzir os seus automóveis. Na Europa, a preocupação é palpável, nomeadamente na Áustria e na Bélgica, com os espanhóis e os seus vizinhos portugueses a ocuparem uma posição intermédia. A crise energética ligada à guerra na Ucrânia deixou claramente a sua marca (**Fig. 27**).

Fig. 27

Na sua opinião, seremos capazes de produzir eletricidade suficiente para satisfazer as necessidades de todas as viaturas elétricas?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Em %.

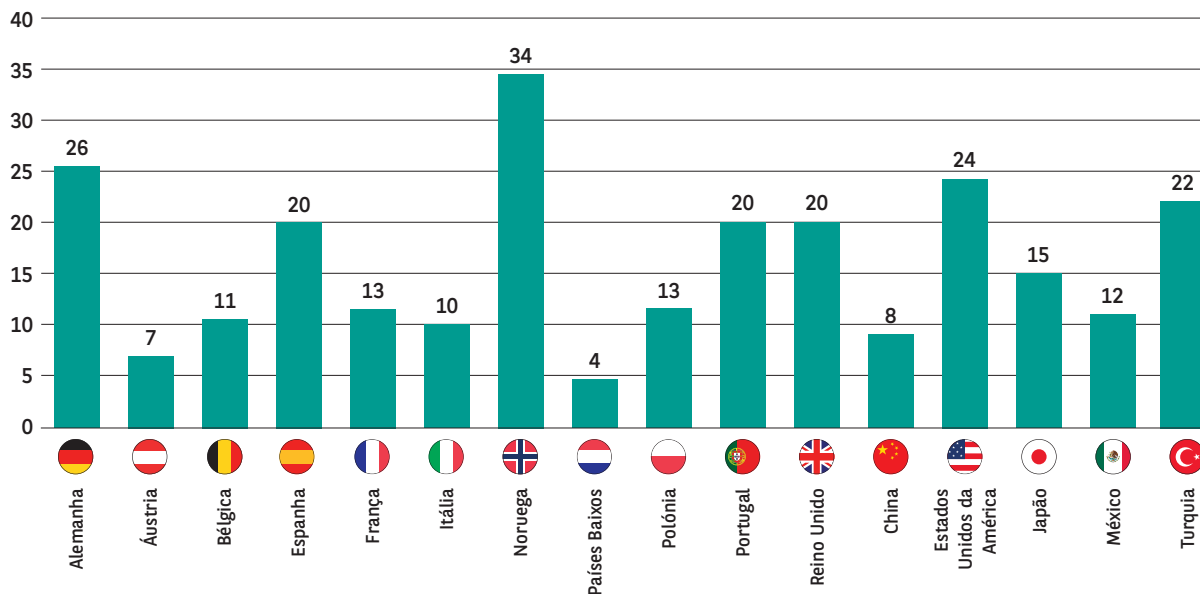


Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

Fig. 28 / Contexto

Número de pontos de carregamento públicos e kW por veículo elétrico ligeiro

Em 2022.



Fonte : OICA, Marklines.com



Os condutores estão a questionar a utilização de veículos elétricos devido ao que consideram ser uma produção insuficiente de energia.

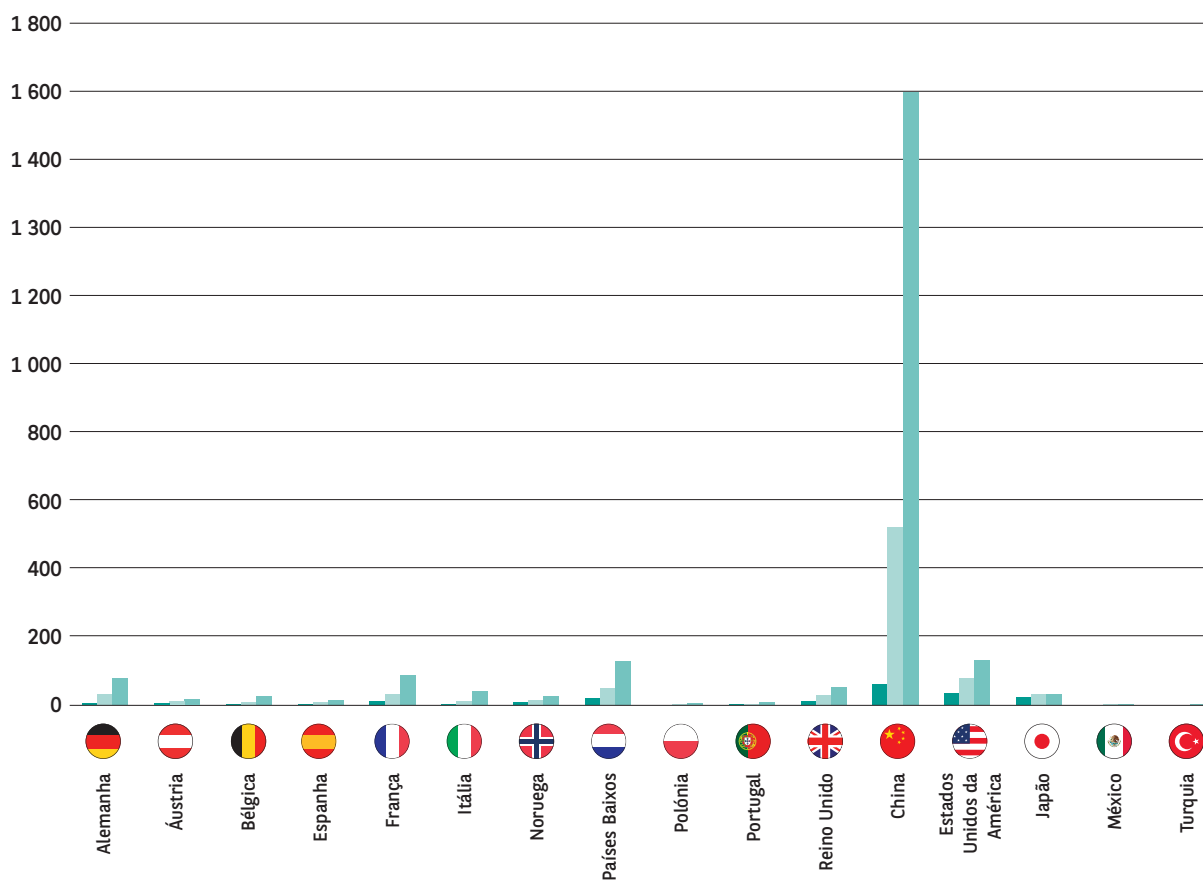
Em muitos países, a implementação de pontos de carregamento está a acelerar. Em França, foi ultrapassada a marca dos 100.000 nas vias públicas. No entanto, para muitos condutores, a possibilidade de poder recarregar facilmente um veículo elétrico continua a ser um obstáculo à sua decisão (Fig. 28 e 29).

Fig. 29 / Contexto

Número de pontos de carregamento por país

Em milhares.

2015 2019 2022



Fontes : OICA, Marklines.com

Condutores pedem ajuda para mudar para elétricos

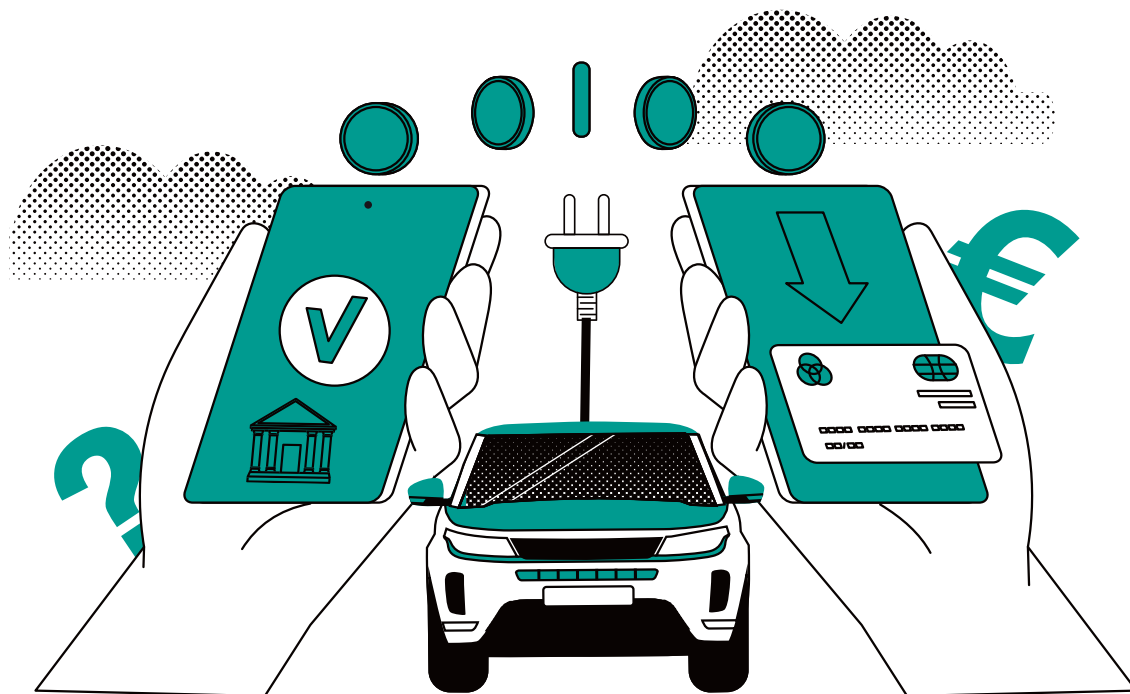
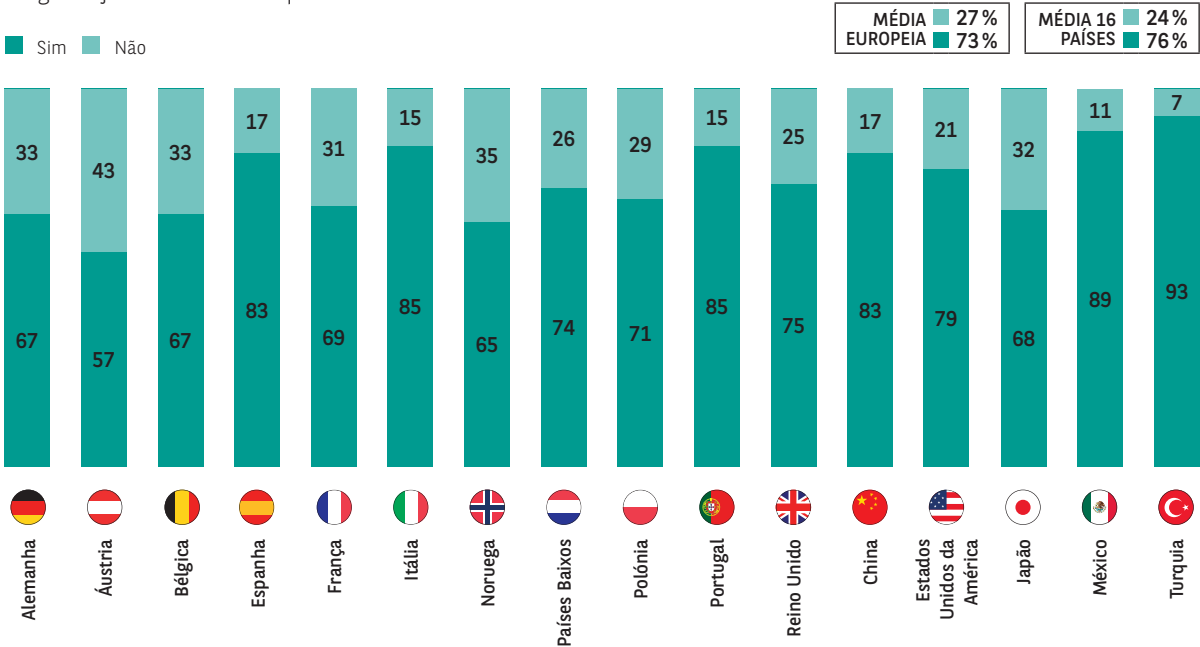


Fig. 30

Considera que os poderes públicos deveriam conceder uma ajuda financeira aos condutores para substituírem as suas viaturas com motor a combustão por viaturas elétricas?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Em %



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024

O APOIO DOS PODERES PÚBLICOS É EXIGIDO EM TODO O LADO

A vontade existe, mas os obstáculos também. Só falta o empurrão que poderá fazer a diferença. Um empurrão sob a forma de ajudas dos poderes públicos para quase 3 em cada 4 das pessoas inquiridas, para mudar de veículos com motor a combustão para veículos elétricos.

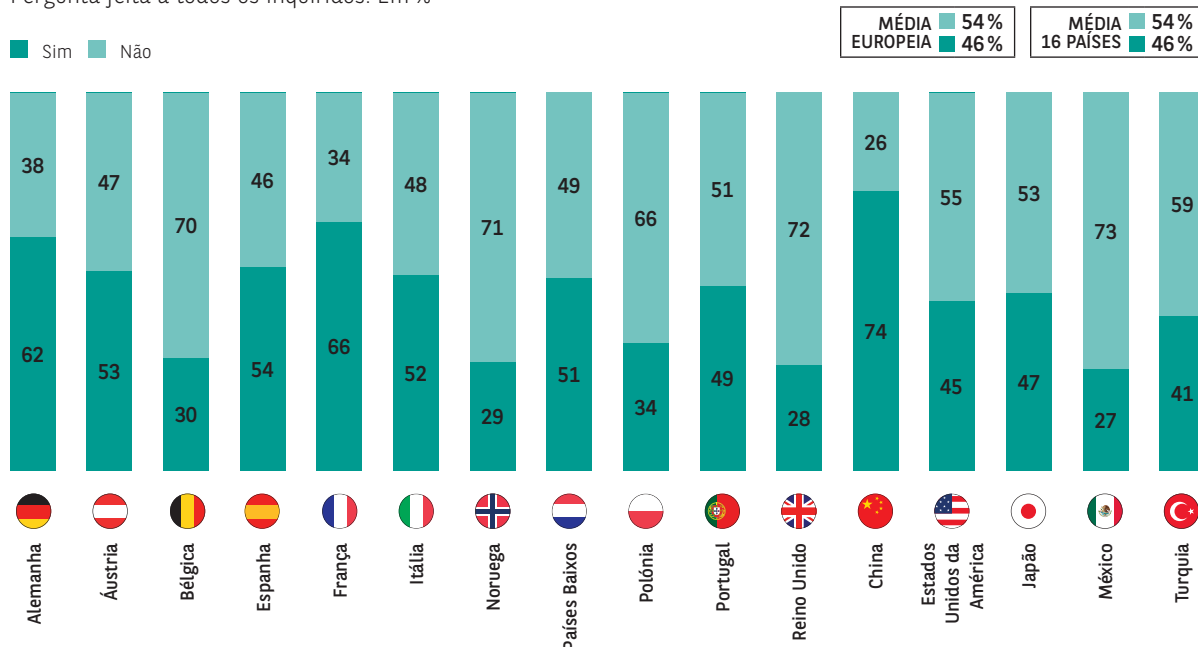
Os países mais interessados nos veículos elétricos são os que mais recorrem a estas ajudas, liderados pela Turquia, que conta com o apoio quase unânime dos seus cidadãos. Mesmo no país da livre iniciativa por excelência, os Estados Unidos da América, estas ajudas são bem-vindas. Será que é aqui que entra o plano Biden*? Na Áustria e, em menor grau, na Noruega e na Bélgica, a procura é menos forte (Fig. 30).

* O plano Biden concede 370 mil milhões de dólares de ajudas para assegurar uma redução de 40% dos gases com efeito de estufa até 2030.

Fig. 31

Sabe se existe alguma ajuda pública no seu país para ajudar os condutores a substituir as suas viaturas com motor a combustão por viaturas elétricas?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Em %



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

Mais de metade dos condutores não sabem se existem apoios à compra de elétricos no seu país.

AJUDAS POUCO CONHECIDAS

Tal como vimos anteriormente no que se refere aos automóveis em geral, a falta de informação é de novo relativamente evidente em relação à existência de ajudas locais. Pouco mais de metade dos condutores não sabe se existem no seu país. Os principais países da União Europeia, com exceção da Bélgica, estão bastante bem informados, ao contrário do México, da Noruega e do Reino Unido, onde as ajudas são prestadas desde 2011 (**Fig. 31**).

INDISPENSÁVEIS E COMPLEXAS

Não há qualquer debate sobre a necessidade destas ajudas. 8 em cada 10 pessoas consideram-nas indispensáveis. Os chineses, turcos, franceses, espanhóis e americanos são os seus maiores defensores. Mas há muitas questões que, mais uma vez, deixa os condutores com dúvidas.

Mais de 7 em cada 10 consideram-nas demasiado confusas. Os franceses e os polacos são os que mais denunciam esta complexidade, muitas vezes de natureza administrativa. Confusos e também rodeados por uma falta de comunicação que penaliza na mesma medida o seu reconhecimento. Agora é a vez dos turcos e dos mexicanos se queixarem maioritariamente.

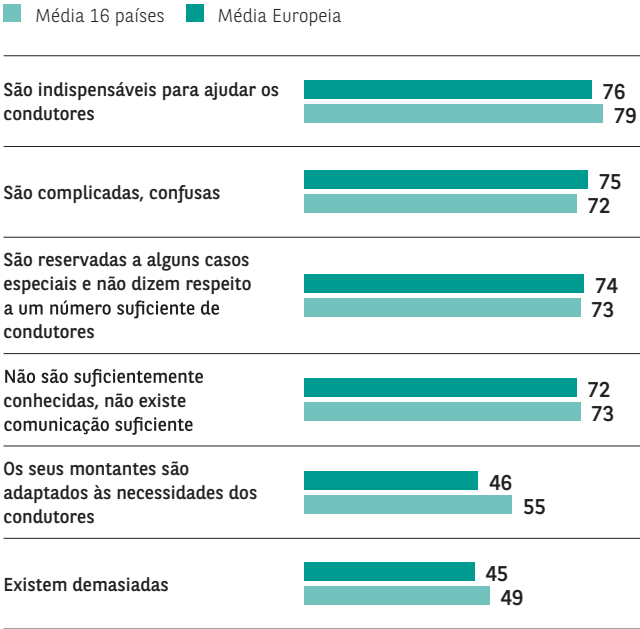
O facto de se aplicarem apenas a um número restrito de condutores regista uma igual pontuação de desaprovação, sugerindo que apenas beneficiam os ricos, os únicos capazes de comprar veículos elétricos mais caros do que a média. Esta pontuação deve ser comparada com o sentimento de injustiça associado às ZER, que penaliza sobretudo as famílias com baixos rendimentos. Esta observação encontra um terreno fértil no México, no Reino Unido, Itália, França e Polónia. Além dos elementos que contribuem para a desorientação, a problemática do preço impõe-se de sobremaneira para a maioria das pessoas.

Por último, 55% consideram que o montante é adaptado às suas necessidades. 45% chegam a afirmar que é demasiado (Fig.32).

Fig. 32

Relativamente a estas ajudas públicas, diria que...?

Pergunta feita aos inquiridos que acreditam existir apoios para mudar para um veículo elétrico. Em %



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024

AJUDAS CONSOANTE O PAÍS

FRANÇA: no âmbito do sistema Bonus/Malus, os veículos que emitem menos de 20g/km de CO₂ beneficiam de um bónus único de 7.000 euros. Para os veículos entre 21 e 50 g/km, o bónus é de 5.000 euros.

REINO UNIDO: desde 2011, os clientes que comprem um veículo elétrico novo (BEV ou PHEV com emissões inferiores a 75 g de CO₂/km ou um veículo com pilha de combustível) recebem um bónus único de 25% do preço da sua viatura, até um máximo de 5.000 libras (cerca de 5.800 euros).

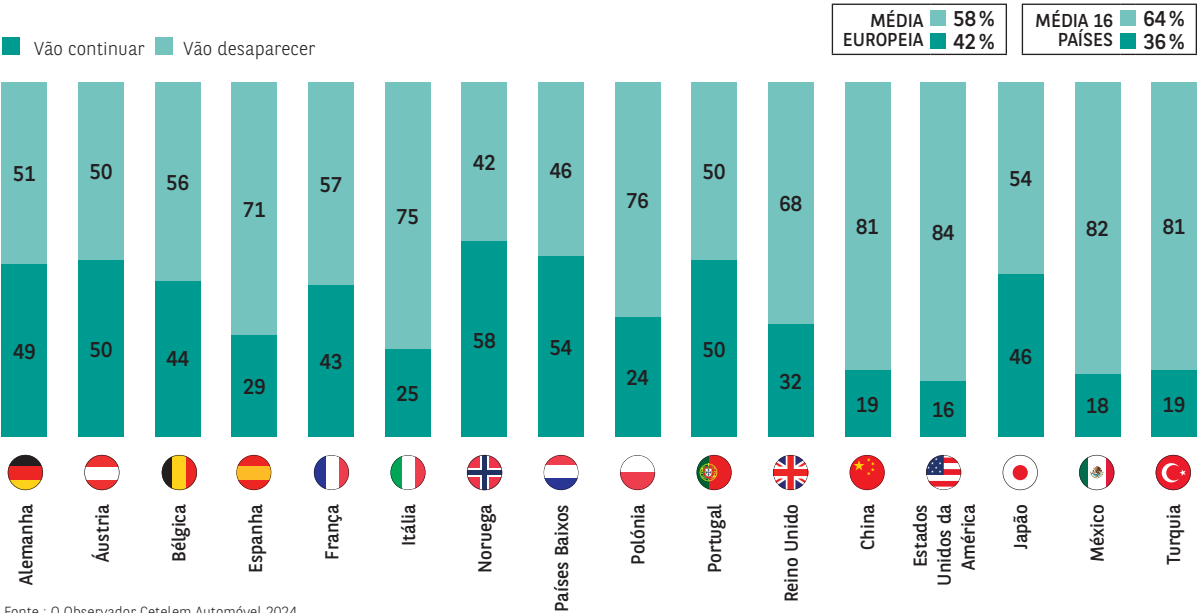
SUÉCIA: desde 2012, os veículos com emissões de CO₂ iguais ou inferiores a 50 g/km recebem um bónus único de 40.000 SEK (cerca de 4.500 euros). O programa decorre até 2014 e envolverá um máximo de 5.000 viaturas.

EUA: o incentivo médio oferecido aos compradores de VHR e VEB nos Estados Unidos da América é inferior a US\$ 1.000 por veículo. Estados como o Colorado, Illinois, Louisiana e Califórnia oferecem entre USD 2.000 e USD 6.000 por veículo.

Fig. 33

No futuro, pensa que as ajudas públicas para os condutores substituírem as suas viaturas com motor a combustão por viaturas elétricas...?

Pergunta feita aos inquiridos que acreditam existir apoios para mudar para um veículo elétrico. Em %



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

ESPEREMOS QUE DURE MUITO TEMPO

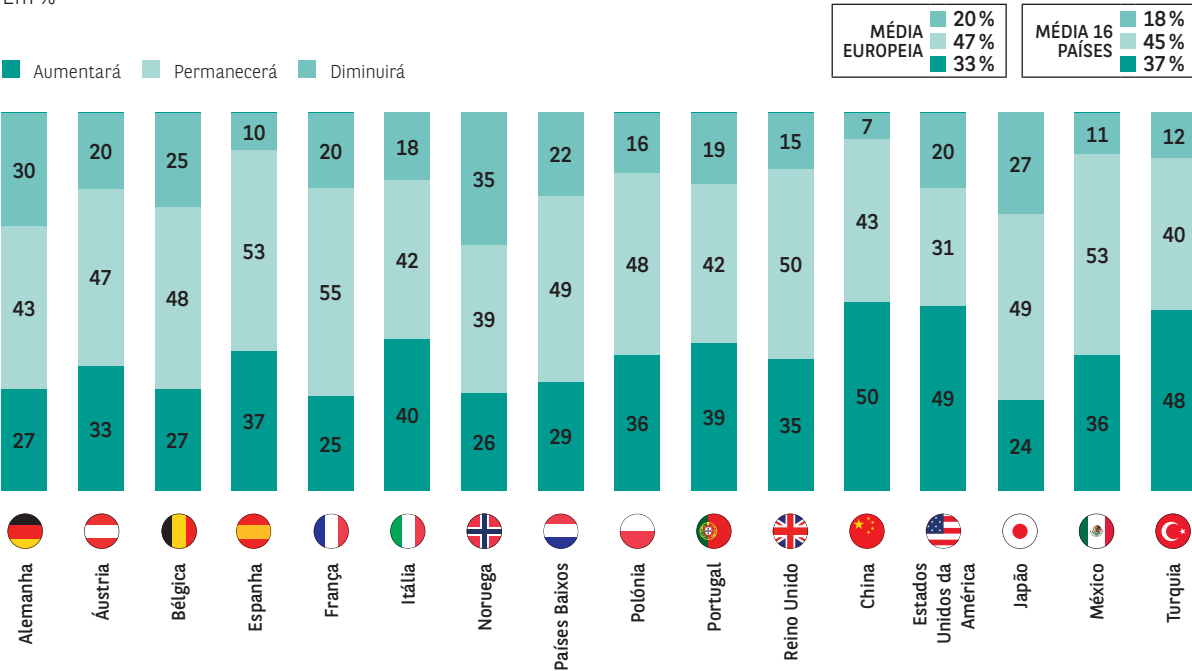
Úteis no presente, estas ajudas serão igualmente úteis no futuro. Apenas 1 em cada 5 pessoas pensa que continuarão a existir e prevê que venham a diminuir. O dobro dos inquiridos espera que aumentem. Na China, nos Estados Unidos da América

e na Turquia, esta esperança representa metade das opiniões expressas. 45% consideram que o montante se manterá inalterado, sendo os franceses, os espanhóis e os mexicanos os únicos países onde esta opinião é maioritária (**Fig. 33 e 34**).

Fig. 34

E no futuro, pensa que o montante das ajudas públicas para ajudar os condutores a substituírem as suas viaturas com motor de combustão por viaturas elétricas...?

Pergunta feita aos inquiridos que acreditam que os apoios para mudar para um veículo elétrico continuarão a existir.
Em %



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

A China contra o resto do mundo



As marcas pretendem agitar o mercado e conquistar os condutores com veículos elétricos de baixo custo.

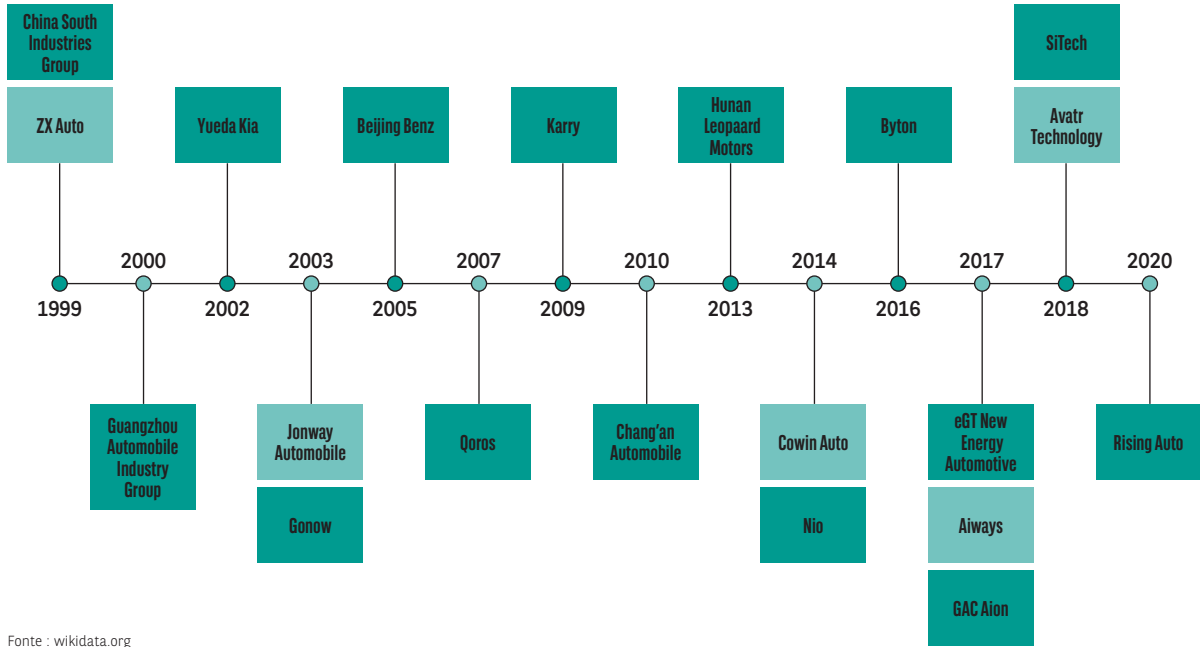
A ELETRICIDADE DEIXA A SUA MARCA... NA CHINA

Com a transição para um mundo elétrico, os condutores deixarão de poder contar com certeza com os seus pontos de referência habituais e com a confiança depositada nas marcas históricas. A transição energética está a ter um impacto no mundo automóvel como nenhuma outra inovação antes dela. Enfrentam um mercado automóvel contrastante e em mudança. E isto é apenas o início.

O crescimento exponencial do mercado chinês e das suas marcas é a prova evidente desta transformação. Em pouco mais de 20 anos, foram criadas mais de 20 marcas **(Fig. 35)**. A maioria destas marcas está a desenvolver modelos elétricos. Para não falar das marcas já presentes no mercado que, tal como a MG e, mais ainda, a BYD, o veículo premium elétrico puro, pretendem agitar

Fig. 35 / Contexto

Fabricantes chineses listados no Wikidata por data de lançamento



Fonte : wikidata.org

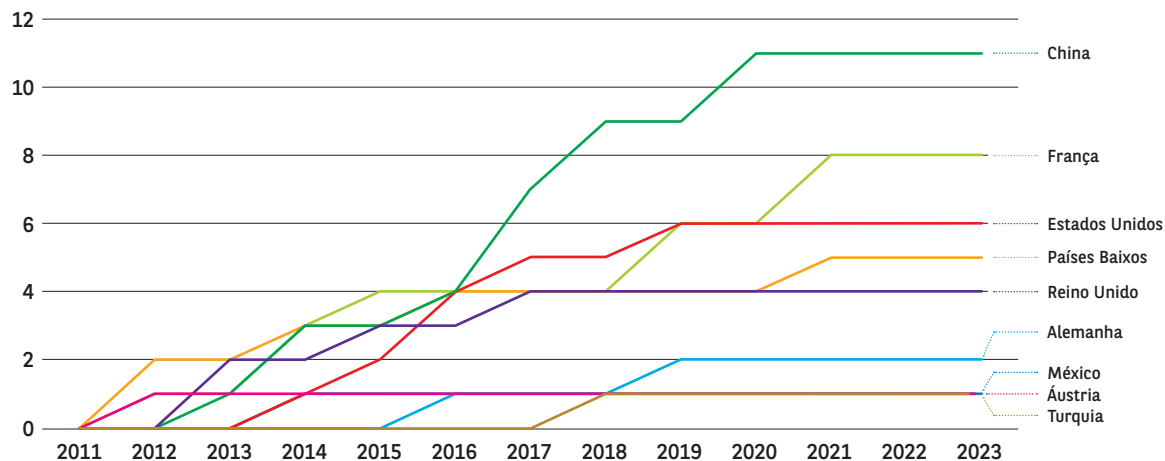
as águas e seduzir os condutores com veículos elétricos de baixo custo, um paradoxo até agora, oferecidos a preços comparáveis aos dos veículos com motor a combustão.

O seu possível e provável sucesso é uma fonte de preocupação, tanto para as marcas históricas

como para os poderes públicos, tanto assim que, por exemplo, a 13 de setembro de 2023 a União Europeia lançou um inquérito para determinar se as marcas chinesas beneficiam de subsídios públicos que distorcem a concorrência e que lhes permitem oferecer veículos a preços irresistíveis.

Fig. 36 / Contexto

Novos OEMs (fabricantes de automóveis listados no Wikidata) lançados desde 2010



Fonte : Wikidata.com

ELETRICIDADE, UM DESENVOLVIMENTO FUNDAMENTAL

O lançamento do primeiro Tesla Model S remonta a 2012. Uma aposta louca de Elon Musk, um pleonasmo no seu caso, que se transformou numa verdadeira história de sucesso. Pouco mais de 10 anos depois, o SUV elétrico Tesla Model Y, tornou-se no veículo de passageiros mais vendido na Europa no primeiro semestre de 2023, em todas as categorias combinadas, à frente do seu oposto filosófico e tecnológico, o Dacia Sandero. Um sucesso que se deve em grande parte a uma redução radical do seu preço.

A mobilidade elétrica parece tão atrativa ao ponto de seduzir países estranhos ao fabrico de automóveis. Deste modo, no âmbito do seu plano Vision 2030, a Arábia Saudita tenciona começar a fabricar viaturas elétricas, nomeadamente com a criação da marca Ceer, com a Foxconn, e de uma empresa comum com a start-up chinesa Human Horizons, cuja marca HiPhi chegará em breve à Europa. O fundo soberano saudita Public Investment Fund também investiu na Tesla e na Lucid, na qual detém uma participação de 61%, planeando esta última construir uma fábrica na Arábia Saudita (Fig. 36).

UMA IMAGEM AINDA FRÁGIL

Entre todos os fatores que podem influenciar o sucesso de uma marca, a sua imagem é um dos principais. E quando perguntamos aos condutores, é claro que esta ainda não é a qualidade que associam naturalmente às marcas chinesas.

A este respeito, as europeias beneficiam de uma reputação impressionante, nomeadamente devido à sua presença de longa data em todos os mercados. De facto, a sua imagem é positiva para 9 em cada 10 pessoas. A este respeito, as diferenças entre países são naturalmente menos acentuadas, ainda que os americanos, os chineses e os japoneses sejam um pouco mais moderados nos seus elogios, dada a necessidade de concorrência industrial.

As marcas japonesas fazem, no entanto, mais do que uma boa figura, com 82% de opiniões favoráveis. Naturalmente, é no Japão, mas também no México, na Polónia e em Portugal, que os condutores se mostram mais entusiasmados. Na China, uma lógica geopolítica, as opiniões favoráveis mal chegam aos 70%.

As marcas americanas ocupam o terceiro lugar nesta classificação, com uma pontuação de 73%. O nacionalismo americano é evidente, com 9 em cada 10 pessoas a manifestarem a sua aprovação, um número igualmente elevado no vizinho México, grande fã de pick-ups e de berlinas fabricadas nos EUA. Este entusiasmo é muito mais moderado em dois outros países vizinhos, a Alemanha e a Áustria, que registam uns modestos 60%.

Temos de atravessar o Pacífico para encontrar o país que ocupa a quarta posição, a Coreia, com 63% de opiniões favoráveis. Os antagonismos locais são expressos de forma muito forte, dado que apenas 34% dos japoneses e 50% dos chineses avaliam positivamente as marcas coreanas. Em contrapartida, quase 8 em cada 10 pessoas no México, na Polónia e em Portugal apreciam-nas.

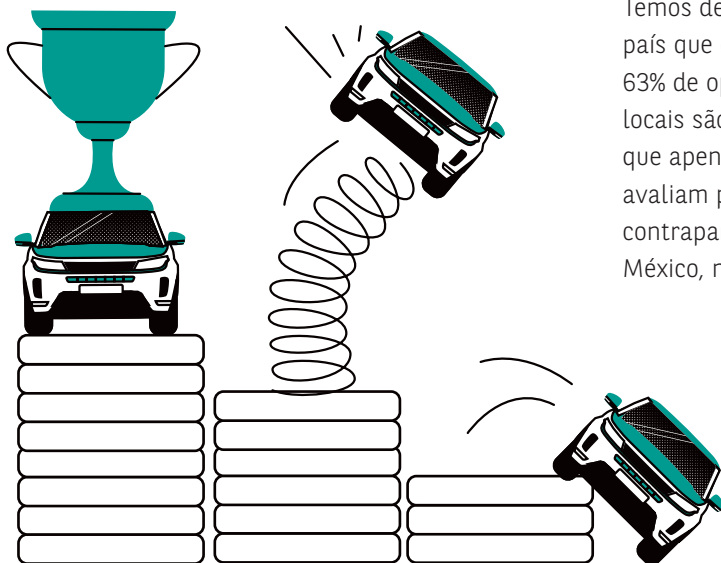


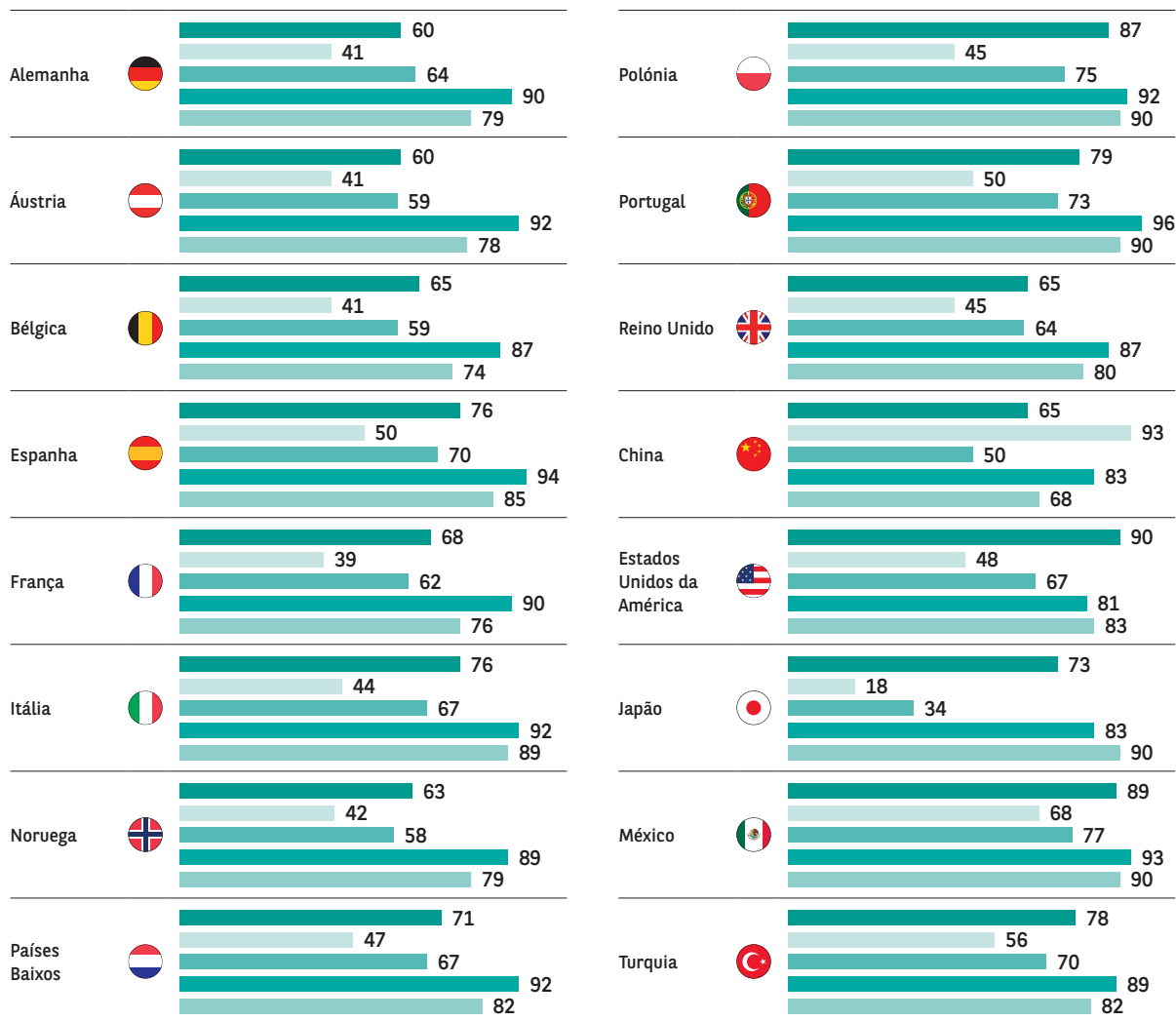
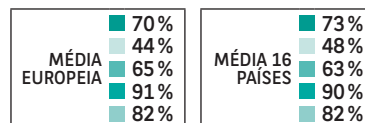
Fig. 37

Tem uma opinião positiva ou negativa sobre as viaturas de marca...?

Pergunta feita a todos os inquiridos.

Percentagem de respostas com opinião positiva. Em %

■ Japonesa
 ■ Europeia
 ■ Coreana
 ■ Chinesa
 ■ Norte-Americana



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

Chegamos agora às marcas do primeiro fabricante mundial, a China, cujo desempenho no setor elétrico é impressionante, para não dizer inquietante. Com pouco menos de 1 em cada 2 pessoas a ter uma opinião favorável sobre estas, poderemos pensar que ainda têm muito trabalho a fazer em termos de imagem e reconhecimento. Outro ponto de vista é considerar que esta pontuação é bastante honrosa para as marcas recentes, que ainda não estão muito presentes em numerosos mercados, que não beneficiam do “boca-a-boca” patrimonial positivo e antigo. Este resultado constitui uma base sólida para o desenvolvimento, nomeadamente tendo em conta os esforços desenvolvidos para melhorar a qualidade dos modelos e responder às exigências dos clientes ocidentais. Sem surpresas, a adesão é total na China e a rejeição consumada no Japão, com pontuações de 93% e 18%, respetivamente. Entre estes dois extremos, a maioria dos países europeus obtém resultados abaixo da média global, o que evidencia uma desconfiança em relação às marcas chinesas.

É de notar que os jovens e as pessoas com rendimentos elevados têm uma visão mais positiva das marcas do que a média dos inquiridos, qualquer que seja a sua origem (Fig. 37).

UMA BOA RELAÇÃO QUALIDADE/PREÇO PODE ELIMINAR A HESITAÇÃO

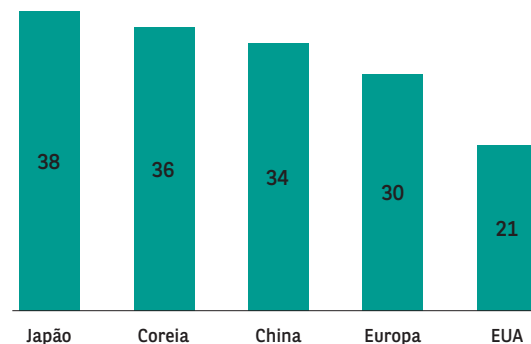
Além da sua origem geográfica, onde assenta a reputação positiva de uma marca? Para os europeus, o quarteto qualidade, estética, segurança e desempenho, significa adesão. É evidente que estas qualidades são mais valorizadas na Europa. O Japão fecha pudicamente os olhos a todas estas qualidades, com exceção da sua estética, que reconhece.

As marcas japonesas são, logicamente, as mais suscetíveis de conquistar as preferências dos compradores do país. Com reconhecida fiabilidade, segurança, desempenho e relação qualidade/preço (Fig. 38).

Fig. 38

Na sua opinião, os carros de cada uma das seguintes regiões oferecem uma boa relação custo-benefício?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Percentagem de respostas “Sim”. Em %



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

Neste último ponto essencial, e não esqueçamos a importância que é constantemente atribuída ao preço na compra de um automóvel, as marcas coreanas e chinesas são comparáveis às japonesas. Para as marcas chinesas, este é de longe o critério mais citado, o seu principal trunfo para seduzir os condutores, embora ainda tenham muito trabalho a fazer para os convencer do seu desempenho, estética e segurança. Todos estes critérios recebem menos de 20% dos votos.

Em termos de relação qualidade/preço, as marcas americanas têm a classificação mais baixa, com as marcas europeias não muito atrás, ultrapassadas por todas as marcas asiáticas.



As marcas europeias são preferidas por mais de 8 em cada 10 pessoas

UM DESEJO DE COMPRA QUE PERMANECE POR CONCRETIZAR

Depois de identificar a reputação e as qualidades das marcas, a questão fundamental reside no facto de saber se os condutores estão prontos para as comprar. As respostas não afetaram a ordem estabelecida, com as mesmas marcas a serem preferidas por ordem decrescente. Pouco mais de 8 em cada 10 pessoas inquiridas deram preferência às marcas europeias, enquanto os japoneses continuam a opor-se firmemente à ideia (e, em geral, a tudo o que não tenha um selo “japonês”).

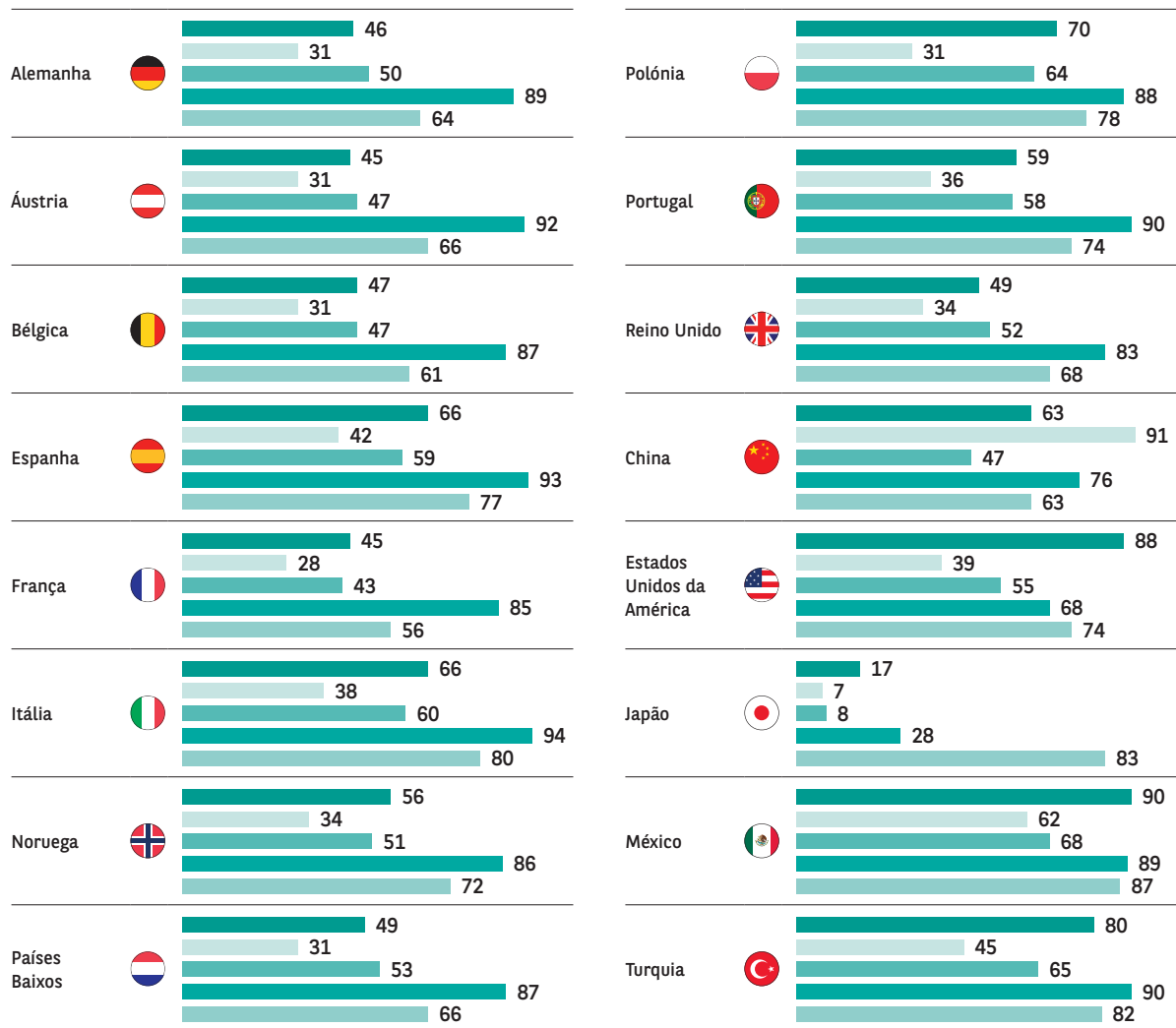
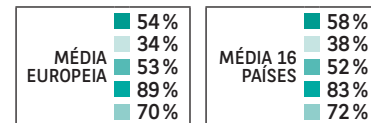
Depois aparecem as marcas japonesas, americanas e coreanas. As marcas chinesas continuam a fechar a fila, com 4 em cada 10 pessoas dispostas a comprar um dos seus modelos. Existem duas maneiras de olhar para este resultado. Um valor bastante baixo, mas um resultado bastante encorajador, tendo em conta a distribuição por vezes discreta destas marcas fora do seu país de origem. Depois de atravessarem as fronteiras, este resultado arrisca-se a mudar rapidamente. E os volumes que isto representará já serão suficientemente substanciais para iniciar um efeito de propagação mais difícil de contrariar (**Fig. 39**).

Fig. 39

Estaria ou não disposto a comprar um veículo de marca... ?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Percentagem de respostas “Sim”. Em %

■ Japonesa ■ Europeia ■ Coreana ■ Chinesa ■ Norte-Americana



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

Hora de comprar... ou não

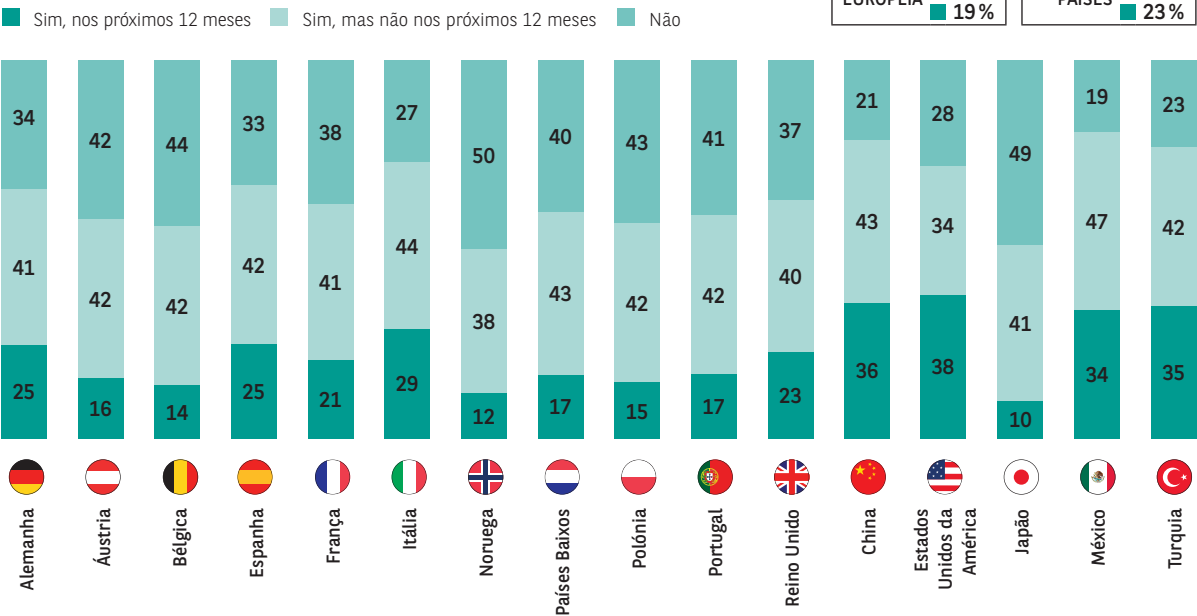
INTENÇÕES DE COMPRA COM MOMENTOS VARIÁVEIS

Ter uma ideia sobre as marcas que podemos potencialmente comprar não garante que isso se traduza em ação. A incerteza reflete-se nas intenções de compra dos condutores, se considerarmos os resultados globais. Apenas 1 em cada 4 planeia ceder à tentação nos próximos 12 meses, um valor mais do que moderado que, no entanto, representa um número significativo de novas matrículas. Em proporções quase iguais, cerca de 4 em cada 10 não têm qualquer intenção de comprar um veículo novo, ou não o farão durante pelo menos um ano **(Fig. 40)**.

Fig. 40

Está a pensar comprar um automóvel?

Pergunta feita a todos os inquiridos. Em %



Poderemos esperar, com base nos resultados anteriores, que o impacto inflacionista faça com que os países que o evidenciaram sejam cautelosos. A realidade é mais complexa. Enquanto os maiores mercados mundiais, a China e os Estados Unidos da América, registam a percentagem mais elevada de condutores que pretendem mudar de veículo no prazo de 12 meses, cerca de 4 em cada 10, é preciso ir à Turquia e ao México para encontrar um número sensivelmente comparável. Os maiores países europeus, incluindo a França, estão em linha com a média global. A Noruega e o Japão fecham a lista, com os condutores a aguardar com expetativa, para não dizer desconfiança.

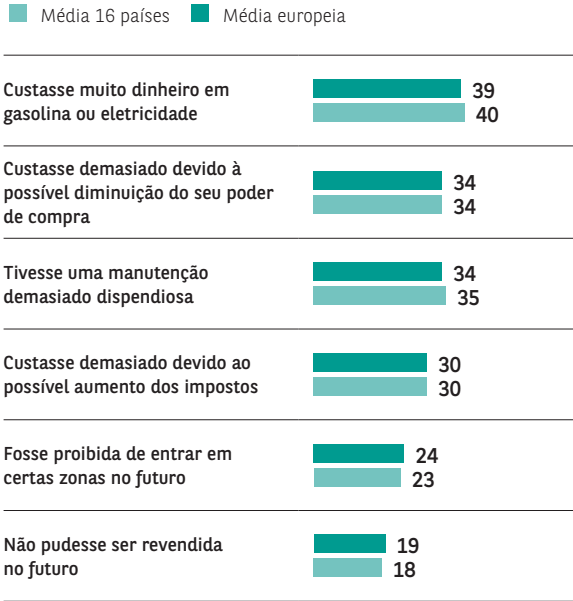
ENERGIA DEMASIADO CARA E FALTA DE RECURSOS

Existem várias razões para duvidar de uma compra imediata, estando as principais ligadas à atual conjuntura económica. 4 em cada 10 pessoas estão hesitantes devido ao custo da energia, enquanto quase um terço receia uma diminuição do seu poder de compra, sinal do espectro da inflação. Nestes dois pontos, os franceses são os mais preocupados, ao contrário dos americanos.

Os custos de manutenção voltam a pesar na decisão dos condutores de comprar um veículo novo, nomeadamente no Japão e no México. Porque ainda não são verdadeiramente eficazes nem generalizadas, as restrições à circulação fazem duvidar apenas um quarto das pessoas inquiridas (Fig. 41).



Fig. 41
Se tivesse de comprar uma viatura hoje, quais seriam as suas maiores fontes de hesitação? O facto de que a viatura que comprasse...
Pergunta feita a todos os inquiridos. 3 respostas possíveis. Em %



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024.

A NECESSIDADE DE TER UMA VIATURA NEM SEMPRE É PARTILHADA

Para aqueles que não querem comprar uma viatura nova, nem hoje nem amanhã, a principal razão é óbvia: quase metade deles simplesmente não precisa de uma. É o caso, particularmente, do Reino Unido e da Áustria. Na Turquia, apenas 22% dizem que podem passar sem um veículo.

Por outro lado, é neste mesmo país que a falta de meios financeiros para comprar é mais sentida. 7 em cada 10 turcos que não tencionam comprar um veículo referem este facto, enquanto a média global para este item é inferior a 40%. Os mexicanos, mais uma vez, concordam com este ponto de vista. Em contrapartida, os chineses, e mais ainda os belgas, os alemães e os austríacos, estão menos preocupados com eventuais dificuldades financeiras.

O peso das incertezas sobre a regulamentação, as motorizações e o custo da energia são referidas de seguida por 1 em cada 5 pessoas (**Fig. 42**).

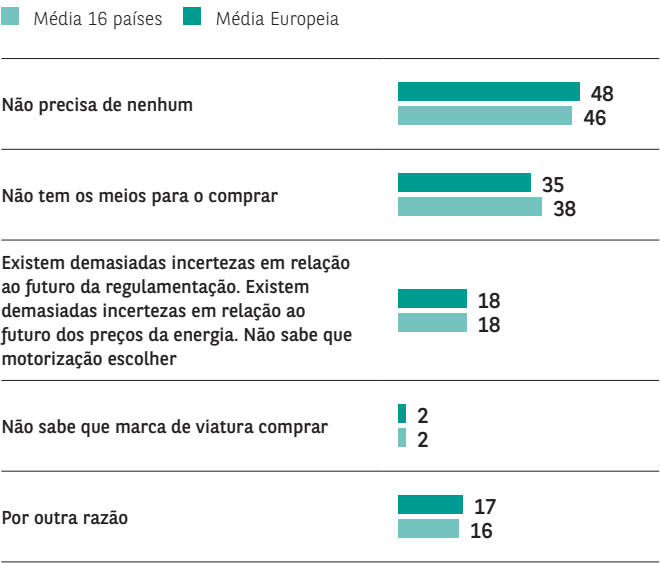
É TEMPO DE ESPERAR

Do lado dos que esperam, as razões para não comprar são mais ou menos as mesmas. Mais uma vez, a falta de utilidade de possuir um veículo desempenha o papel principal para quase 4 em cada 10 pessoas, uma opinião partilhada pela maioria no Japão (58%). A falta de recursos atuais para financiar uma tal compra preocupa quase um terço dos condutores. Os turcos e os mexicanos

Fig. 42

Porque é que não quer comprar um carro?

Pergunta feita aos inquiridos que não querem comprar um carro. Duas respostas possíveis. Em %



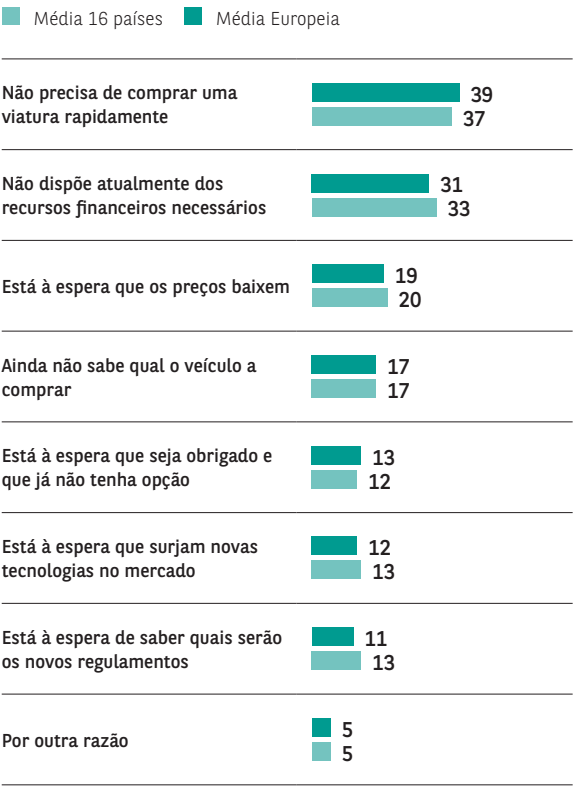
Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024

sublinham repetidamente esta dificuldade económica, seguidos de perto pelos portugueses, e os noruegueses também a mencionam em proporções quase idênticas. País da motorização elétrica por excelência, a Noruega, em conjunto com a China, parece estar a sofrer com o elevado custo dos veículos elétricos em comparação com outras motorizações (**Fig. 43**).

Fig. 43

Porque está à espera para comprar uma viatura?

Pergunta feita aos inquiridos que querem comprar um carro, mas não nos próximos 12 meses. Duas respostas possíveis. Em %



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024

PREÇO ACIMA DO PROGRESSO

O progresso é muito positivo, mas não devemos esquecer uma realidade mais simples. E nenhuma pista em particular é precisa para revelar, mais uma vez, o que é mais importante para os condutores: o preço. Tal como salientámos no início deste estudo, esta questão constitui a sua principal preocupação ano após ano, particularmente na Polónia e em França, onde este item regista pontuações superiores a 50%. O custo mais elevado dos veículos elétricos em relação aos veículos com motor a combustão pouco contribui para tranquilizar os condutores ou ajuda a obter esclarecimentos. Nem tão-pouco o aumento dos preços praticados pelas marcas nos últimos anos. A guerra de preços que se prevê só poderá mergulhá-los ainda mais na incerteza e exacerbar a hesitação.

Conscientes de um futuro energético incerto, querem também ter a garantia de que a energia utilizada pelo seu veículo estará sempre disponível. A procura é forte no México e na Alemanha, mas relativamente fraca no Japão.

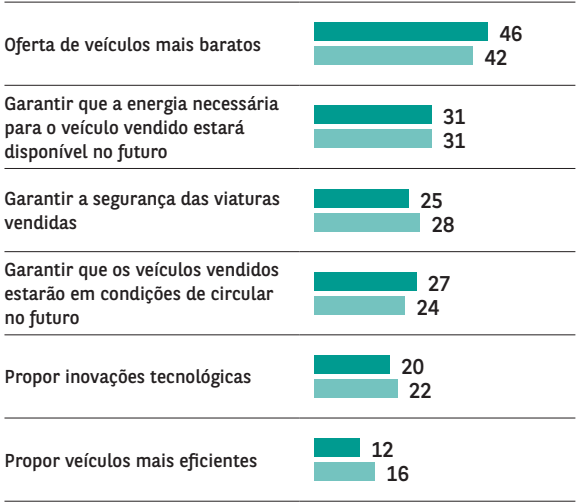
Os condutores querem igualmente receber garantias quanto à segurança do veículo e à possibilidade de circular. Embora os fabricantes não sejam inteiramente responsáveis por esta última, a procura dos condutores deve, sem dúvida, ser vista como um desejo de poder dispor de uma oferta que cumpra sempre a regulamentação. Um tema que é particularmente importante para os alemães e austríacos (Fig. 44).

Fig. 44

Considera que a indústria automóvel deveria ter mais em conta...

Pergunta feita a todos os inquiridos. Duas respostas possíveis. Em %

■ Média 16 países ■ Média Europeia



Fonte : O Observador Cetelem Automóvel 2024

UM MERCADO AUTOMÓVEL AINDA MUITO HESITANTE

Desde a sua criação, o automóvel tem sido, ao longo do tempo, portador de convicções e de certezas que se traduzem em vendas mais ou menos previsíveis. Os últimos anos parecem ter atenuado esta constatação, com curvas erráticas, quaisquer que sejam as regiões consideradas. Após o pico de vendas de 2017, a crise da Covid-19 revelou uma situação económica e comercial mais hesitante do que parecia. A Europa continua a não saber verdadeiramente em que pé está, apesar de uma retoma ligeira em 2023. A China registou um fenómeno semelhante nos últimos dois anos, com uma clara quebra nas vendas.

Perante este mercado em queda, a maioria das marcas optou por se concentrar nas margens e nos segmentos de topo de gama, em detrimento dos volumes, registando lucros recorde. Um breve interlúdio desde que a guerra de preços recomeçou.

DADOS-CHAVE

4 EM CADA 10

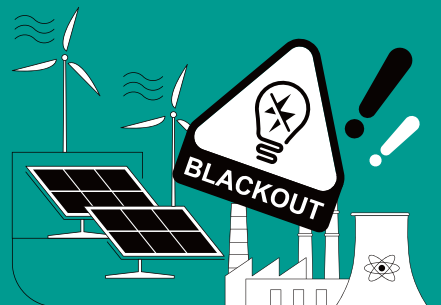
pensam que os veículos elétricos
não substituirão os veículos com
motor a combustão

1 EM CADA 4

PLANEIA COMPRAR A SUA PRÓXIMA
VIATURA COM UMA MOTORIZAÇÃO
100% ELÉTRICA

50%

DOS INQUIRIDOS QUE NÃO
PRETENDEM MUDAR PARA O ELÉTRICO
CONSIDERAM O PREÇO DESTES
VEÍCULOS DEMASIADO ELEVADO



1/2 DOS INQUIRIDOS

acredita que a produção de
eletricidade será insuficiente para
fazer circular os veículos elétricos

8 EM CADA 10

pensam que as ajudas para
comprar um veículo elétrico
são essenciais

9 EM CADA 10

têm uma boa imagem das marcas europeias, em
comparação com um pouco menos de 1 em cada 2 para
as marcas chinesas

4 EM CADA 10

estão dispostas a comprar um modelo
de uma marca chinesa

23%

TENCIONAM COMPRAR
UMA VIATURA NOS
PRÓXIMOS 12 MESES

CONCLUSÃO

Um grande avanço tecnológico ocorre frequentemente num contexto de agitação e de descoberta de horizontes desconhecidos. Levanta questões, hesitações e dúvidas. Obriga a confiar mais na nossa imaginação do que na nossa razão. Foi o caso das tecnologias de impressão. O mesmo se aplica ao aparecimento da eletricidade no setor automóvel, embora, não o esqueçamos, esta energia tenha sido utilizada desde os primórdios do automóvel, para depois ser abandonada durante muito tempo.

Em todo o caso, esta última edição do Observador Cetelem mostra que os condutores estão na expectativa em muitos aspetos, ao ponto de serem desconfiados e céticos. O nevoeiro a que se refere o título está longe de ser exagerado, e é igualmente

óbvio que não tem uma influência semelhante em todas as partes envolvidas, quer se trate de um condutor ou de um fabricante.

A incerteza expressa pelos condutores, com 6 em cada 10 a considerar difícil colocarem-se em posição de comprar um veículo, terão um impacto variável nos construtores, consoante o país em que estão implantados. Muitas deles terão de clarificar as suas estratégias industriais e comerciais, bem como as suas comunicações, para não serem deixadas para trás pelos concorrentes, muitas vezes um passo à frente no que diz respeito ao elétrico. Do mesmo modo, cabe aos poderes públicos adotar uma linha clara e estável, sem procrastinações, para facilitar a transição energética da indústria automóvel.

Por último, e ainda mais crucial dado o domínio previsto dos elétricos, a variável preço não deve ser ignorada, uma vez que continua e continuará a ser o “padrão-ouro” do setor automóvel, perfeitamente integrado pelas marcas chinesas.

Veremos nos próximos anos se a desorientação se dissipará e se o sol voltará a brilhar no mundo automóvel de uma forma mais duradoura.

#PROSPETIVO

Visite o site:
oobservador.pt

Siga a atualidade do O Observador Cetelem:



@obs_cetelem_pt

