

# Coletiva de Imprensa

Desempenho da Indústria Automotiva Brasileira | Julho 2025

7 de Agosto de 2025



# Destques de julho



Revisamos nossas **projeções** para 2025. **Vendas** têm menor crescimento, **exportações** sobem de forma robusta e **produção** mantém previsão inicial



Carro Sustentável foi responsável pelo aumento de **16,7%** nas vendas varejo dos automóveis habilitados no programa



Em um ano, a participação de eletrificados nas vendas subiu de **6,7%** para **10,9%**. Emplacamento de **160 ônibus elétricos nacionais** em julho foi recorde



Veículos chineses alcançam **88 mil** emplacamentos no ano, **41,2%** a mais do que no mesmo período de 2024, com estoques acima de 100 mil unidades no país








Resolução Gecex (**CKD e SKD**) no limite de 6 meses é o máximo aceitável sem pôr em risco empregos e investimentos da cadeia automotiva nacional



Início do **tarifaço** dos EUA eleva imposto das nossas máquinas autopropulsadas para 50%, aumentando seu custo em **US\$ 966 milhões**

# Cenário Econômico | Expectativa 2025

		2024	2025 Estimativa	
	<b>PIB</b> (Var. %)	<b>3,4%</b>	<b>2,3%<sup>1</sup></b>	PIB deve apresentar <b>MENOR CRESCIMENTO</b> em relação a 2024, com Indústria estável, porém impulsionado pelo Agro e Serviços
	<b>DESEMPREGO</b> (taxa %)	<b>6,2%</b>	<b>6,0%</b>	Nível de ocupação permanece elevado. Economia opera em <b>BAIXO NÍVEL DE DESEMPREGO</b> , como resultado do PIB aquecido
	<b>SELIC</b> (% a.a.)	<b>12,25%</b>	<b>15,0%</b>	Juros elevados utilizados como política de controle da inflação. <b>MAIOR PATAMAR DESDE 2006</b> , com juros real <sup>1</sup> de 9,9% a.a.
	<b>CRÉDITO</b> (Var. %)	<b>33,9%</b>	<b>7,0%</b>	Concessão de crédito para compra de veículos (PF) <b>CRESCER EM RITMO MENOR</b> devido a juros elevados e inadimplência preocupante
	<b>IPCA</b> (Var. %)	<b>4,8%</b>	<b>5,1%<sup>2</sup></b>	Inflação <b>ACIMA DA META</b> do Banco Central

Crescimento da atividade impulsiona a economia, mas juros elevados impactam negativamente nas expectativas da indústria automobilística

# Projeções | Revisão 2025

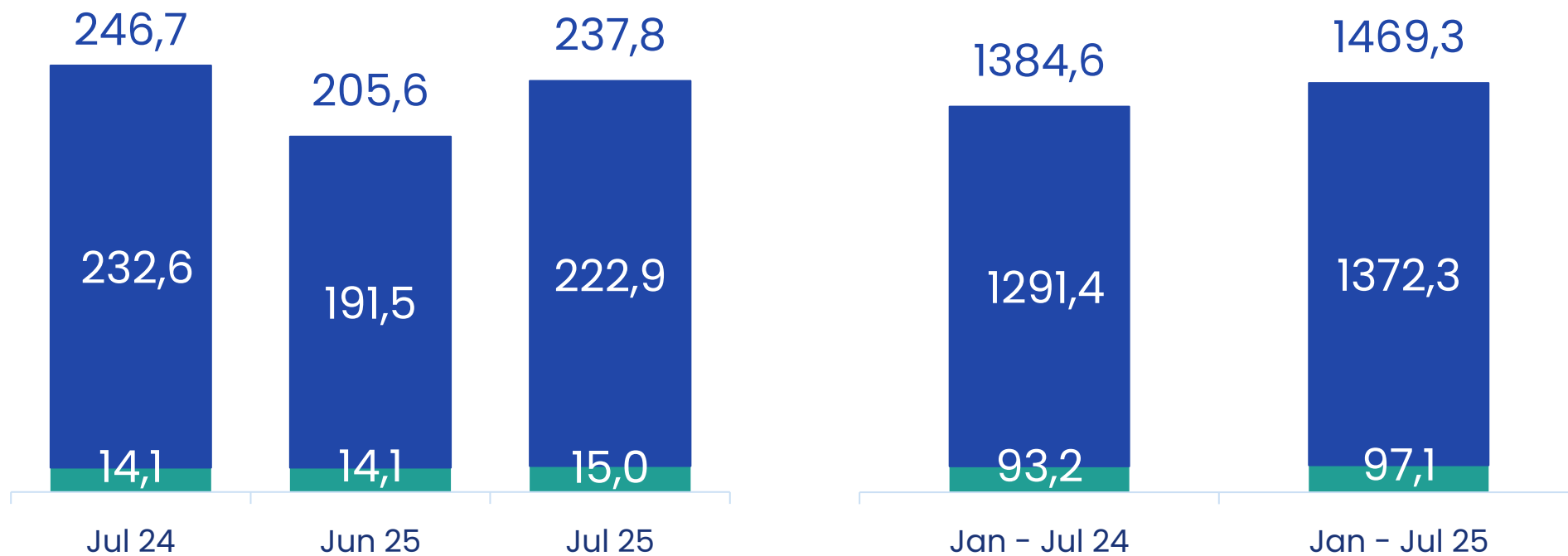
(em mil unidades)

		2024	PROJEÇÃO 2025		REVISÃO 2025	
<b>Emplacamento</b>		<b>2.635</b>	<b>2.802</b>	<b>6,3%</b>	<b>2.765</b>	<b>5,0%</b>
	<b>TOTAL</b>	<b>2.488</b>	<b>2.653</b>	<b>6,6%</b>	<b>2.626</b>	<b>5,6%</b>
<b>LEVES</b>		<b>1.949</b>	<b>2.066</b>	<b>6,0%</b>	<b>2.043</b>	<b>4,8%</b>
		<b>539</b>	<b>587</b>	<b>8,9%</b>	<b>583</b>	<b>8,2%</b>
	<b>TOTAL</b>	<b>147,4</b>	<b>149,2</b>	<b>1,2%</b>	<b>139,8</b>	<b>-5,1%</b>
<b>PESADOS</b>		<b>124,9</b>	<b>125,2</b>	<b>0,2%</b>	<b>114,5</b>	<b>-8,3%</b>
		<b>22,4</b>	<b>24,0</b>	<b>7,0%</b>	<b>25,3</b>	<b>12,8%</b>
<b>Exportação</b>		<b>398</b>	<b>428</b>	<b>7,5%</b>	<b>552</b>	<b>38,4%</b>
	<b>LEVES</b>	<b>376</b>	<b>405</b>	<b>7,8%</b>	<b>518</b>	<b>37,8%</b>
	<b>PESADOS</b>	<b>22,7</b>	<b>23,2</b>	<b>2,0%</b>	<b>33,5</b>	<b>47,5%</b>
<b>Produção</b>		<b>2.550</b>	<b>2.749</b>	<b>7,8%</b>	<b>2.749</b>	<b>7,8%</b>
	<b>LEVES</b>	<b>2.381</b>	<b>2.580</b>	<b>8,4%</b>	<b>2.580</b>	<b>8,4%</b>
	<b>PESADOS</b>	<b>169,0</b>	<b>169,0</b>	<b>0,0%</b>	<b>168,6</b>	<b>-0,2%</b>

# Produção | Autoveículos

(em mil unidades)

■ Automóveis e Comerciais Leves ■ Caminhões e Ônibus



Jul 25 vs. Jun 25: + 15,7%  
Jul 25 vs. Jul 24: - 3,6%

25 vs. 24: + 6,1%

Produção

Emplacamento

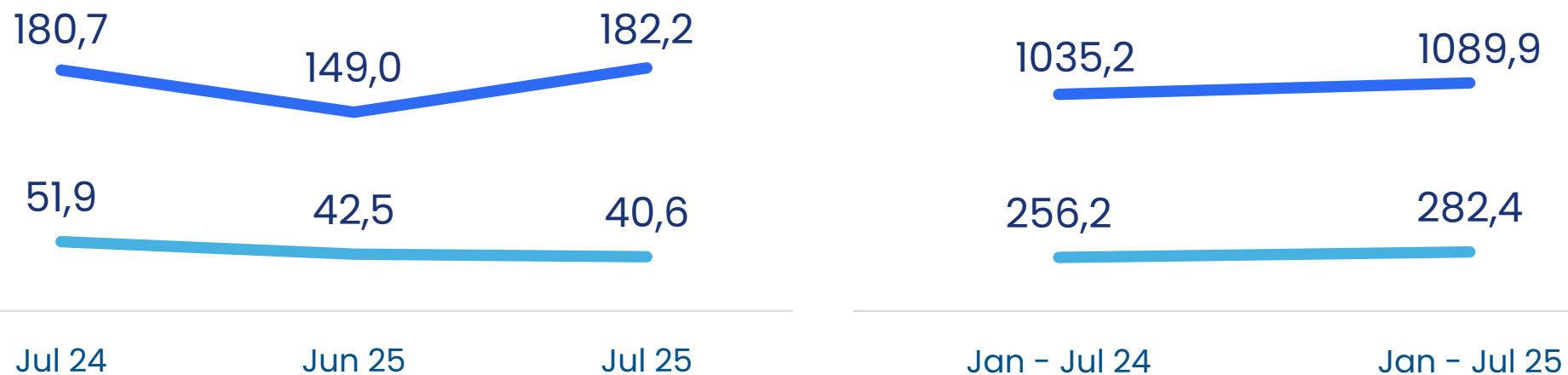
Exportação

Importados

# Produção | Veículos Leves

(em mil unidades)

■ Automóveis ■ Comerciais Leves\*



Jul 25 vs. Jun 25: + **22,3%**  
Jul 25 vs. Jul 24: + **0,9%**



Jul 25 vs. Jun 25: - **4,4%**  
Jul 25 vs. Jul 24: - **21,8%**



25 vs. 24: + **5,3%**



25 vs. 24: + **10,2%**

Produção

Emplacamento

Exportação

Importados

\*Furgões, Vans, Picapes até 3,5t  
Fonte: Anfavea

# Produção | Veículos Pesados

(em mil unidades)

■ Caminhões ■ Ônibus

11,9      11,3      12,1

2,2      2,8      2,9

Jul 24

Jun 25

Jul 25

76,3

78,4

16,9

18,6

Jan - Jul 24

Jan - Jul 25



Jul 25 vs. Jun 25: + **6,8%**

Jul 25 vs. Jul 24: + **1,3%**



Jul 25 vs. Jun 25: + **4,3%**

Jul 25 vs. Jul 24: + **31,8%**



25 vs. 24: + **2,8%**



25 vs. 24: + **10,5%**

Produção

Emplacamento

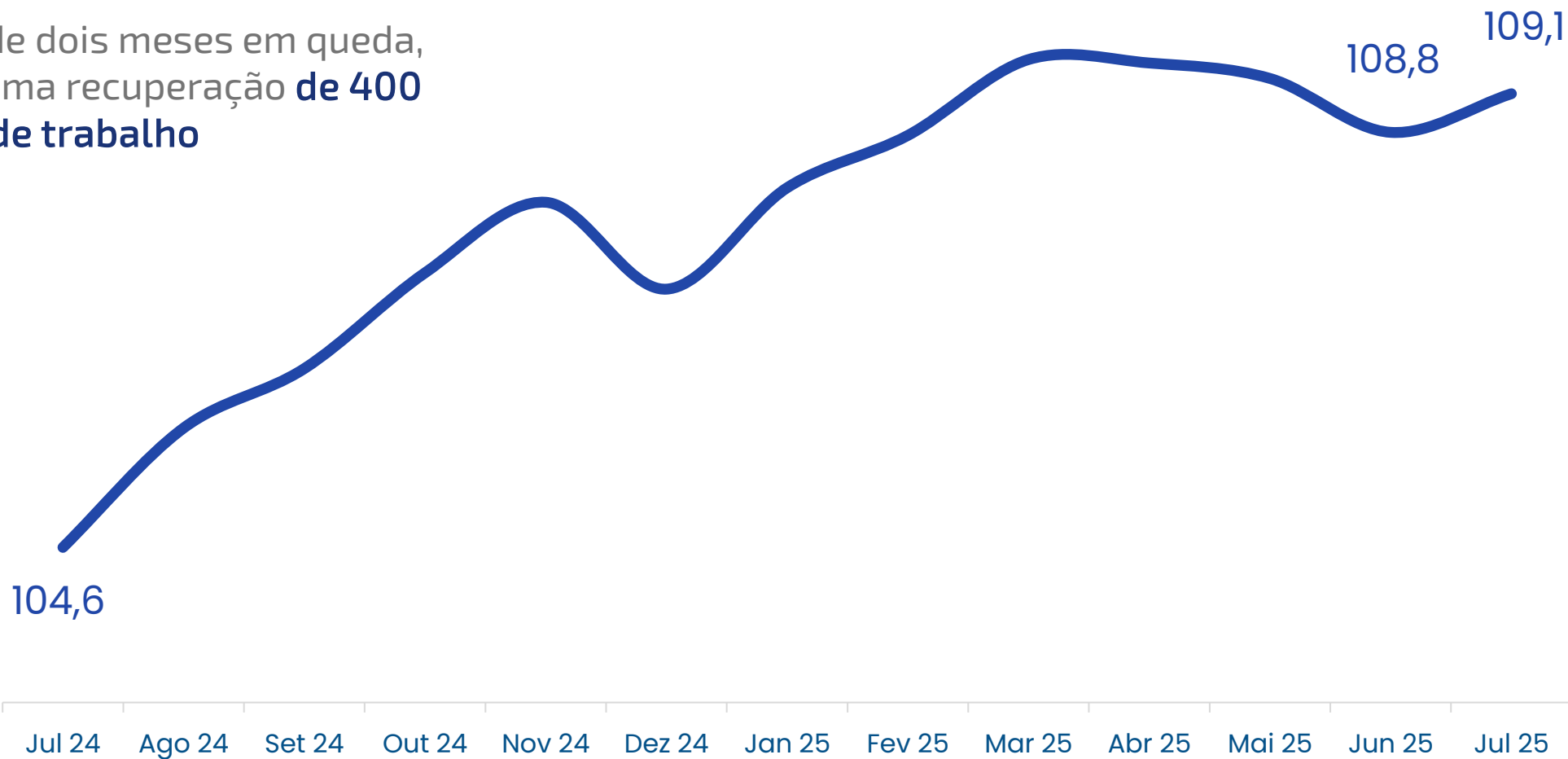
Exportação

Importados

# Emprego | Autoveículos

(em mil empregos)

Depois de dois meses em queda, vemos uma recuperação de **400** postos de trabalho



Fonte: Anfavea

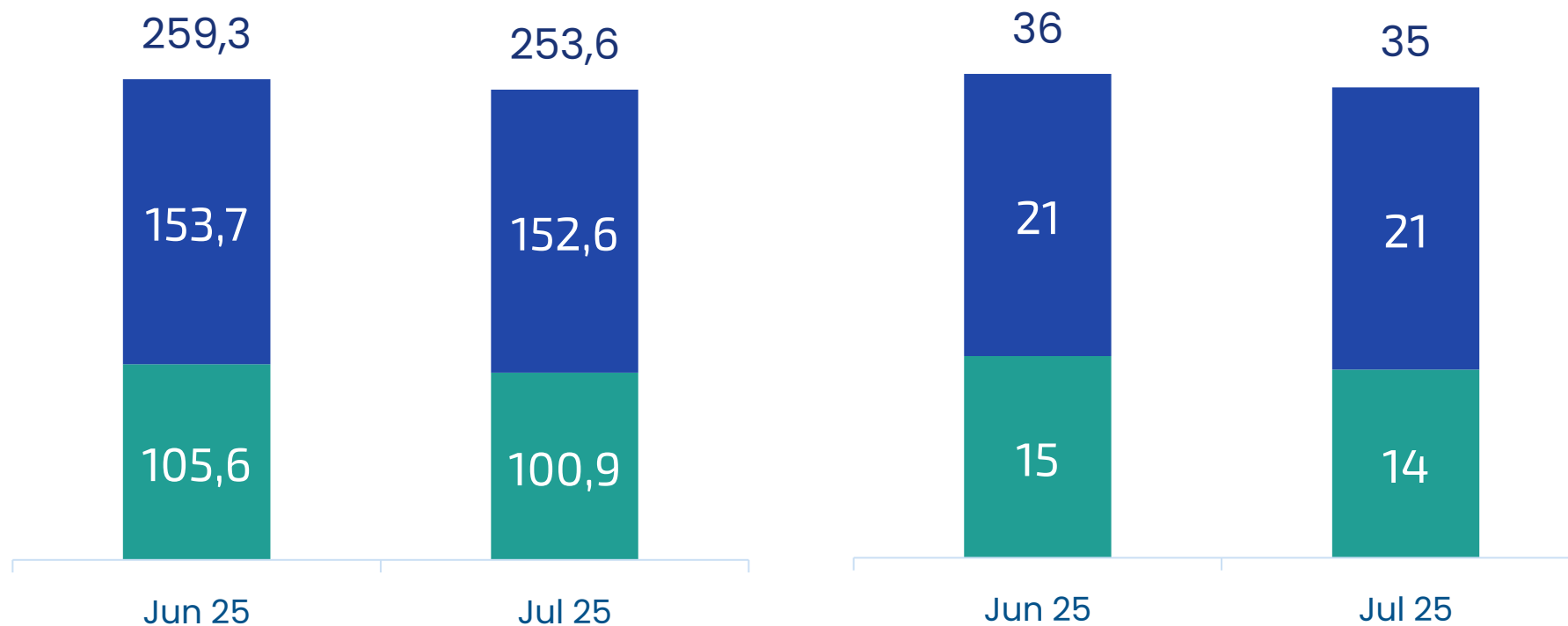
# Estoque | Autoveículos

(em mil unidades)

■ Nas concessionárias ■ Nas fábricas (mercado interno)

### Quantidade

### Dias de Estoque



Produção

Emplacamento

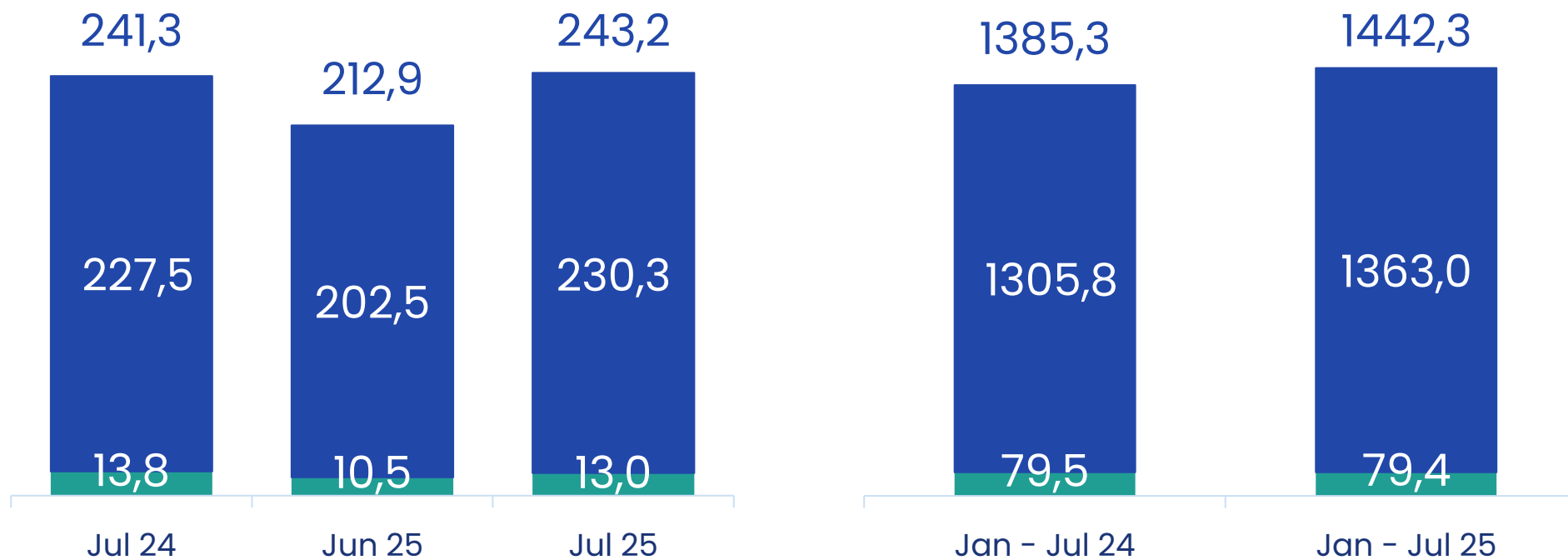
Exportação

Importados

# Emplacamento | Autoveículos

(em mil unidades)

■ Automóveis e Comerciais Leves ■ Caminhões e Ônibus



Jul 25 vs. Jun 25: + 14,2%  
Jul 25 vs. Jul 24: + 0,8%

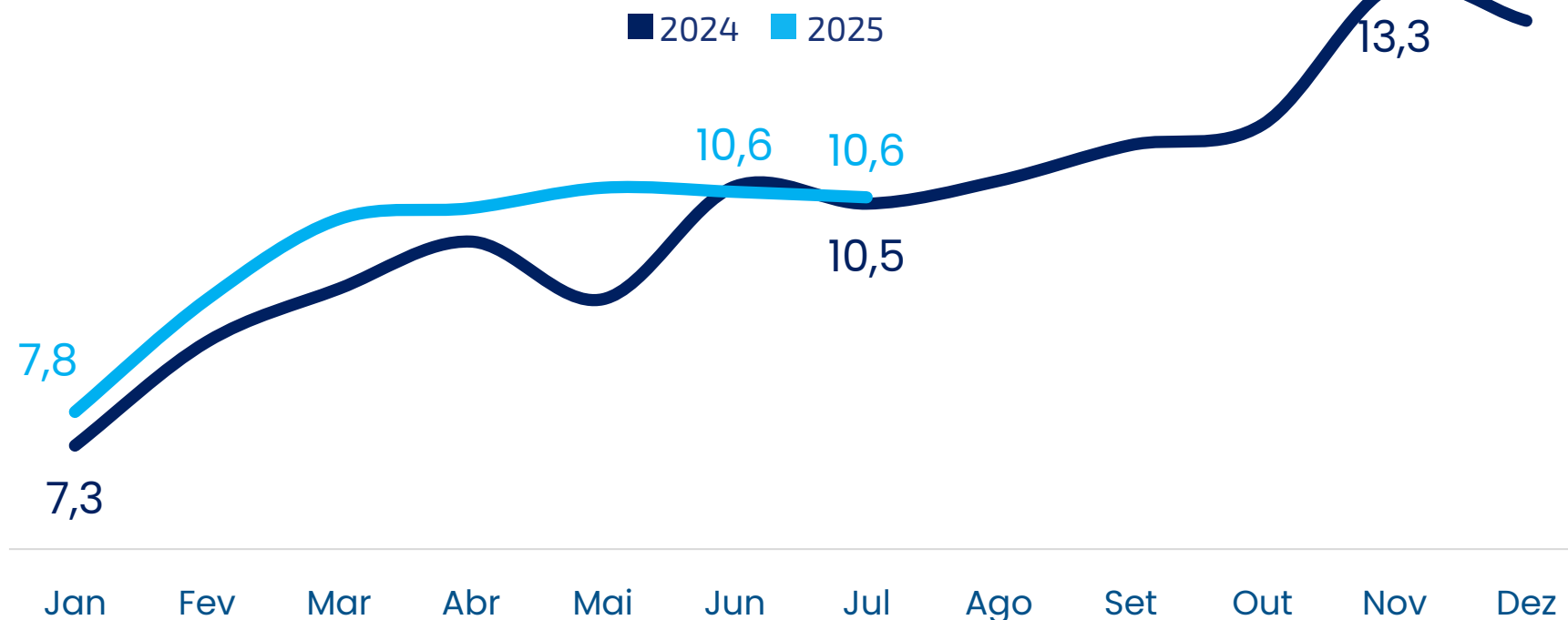
25 vs. 24: + 4,1%

- Produção
- Emplacamento**
- Exportação
- Importados

# Emplacamento | Autoveículos

## Média diária

(em mil unidades)



Jul 25 vs. Jun 25: **-0,7%**  
Jul 25 vs. Jul 24: **+ 0,8%**

Produção

**Emplacamento**

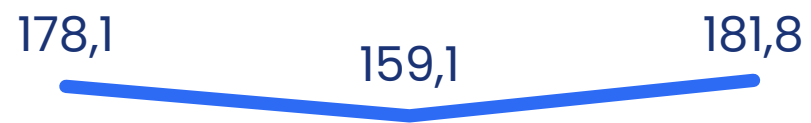
Exportação

Importados

# Emplacamento | Veículos Leves

(em mil unidades)

■ Automóveis ■ Comerciais Leves\*



Jul 24

Jun 25

Jul 25

Jan - Jul 24

Jan - Jul 25



Jul 25 vs. Jun 25: + **14,3%**  
Jul 25 vs. Jul 24: + **2,1%**



Jul 25 vs. Jun 25: + **11,8%**  
Jul 25 vs. Jul 24: - **2,0%**



25 vs. 24: + **3,2%**



25 vs. 24: + **8,5%**

Produção

Emplacamento

Exportação

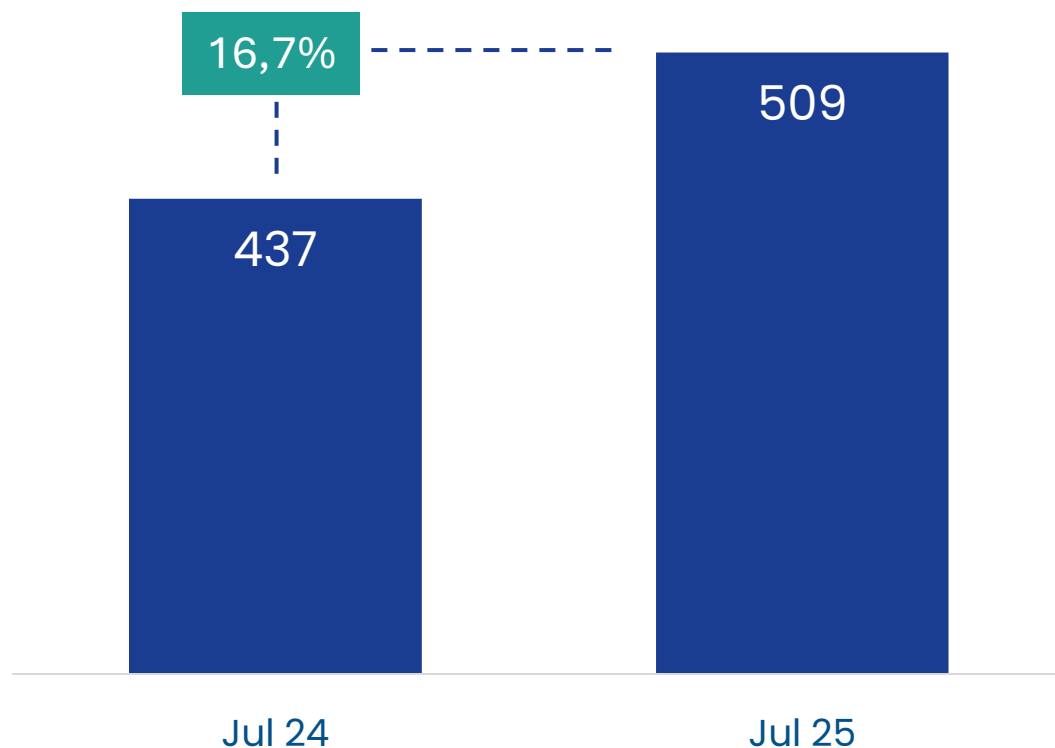
Importados

\*Furgões, Vans, Picapes até 3,5t  
Fonte: Anfavea

# Emplacamento | Carro Sustentável

(média diária em unidades)

## Efeito do Programa Carro Sustentável para o Varejo



Carro Sustentável impacta positivamente as vendas no varejo, que cresceram 16,7% frente ao mesmo período de 2024. O programa está em vigor desde 11/07/2025.

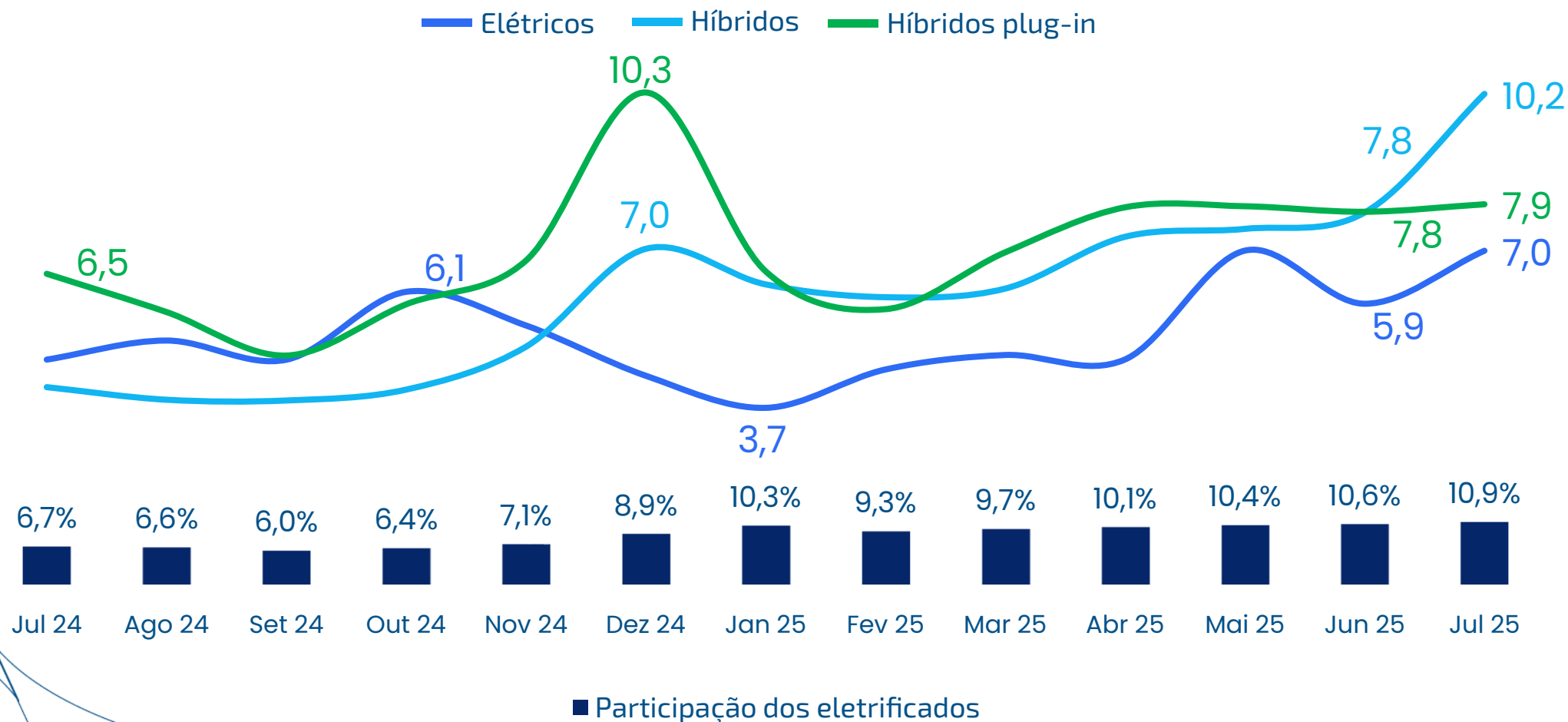
**Nota:** Considerando os modelos habilitados para o programa, conforme portaria do MDIC

Fonte: Anfavea

# Emplacamento | Novas tecnologias de propulsão

## Veículos Leves

(em mil unidades)



Produção

Emplacamento

Exportação

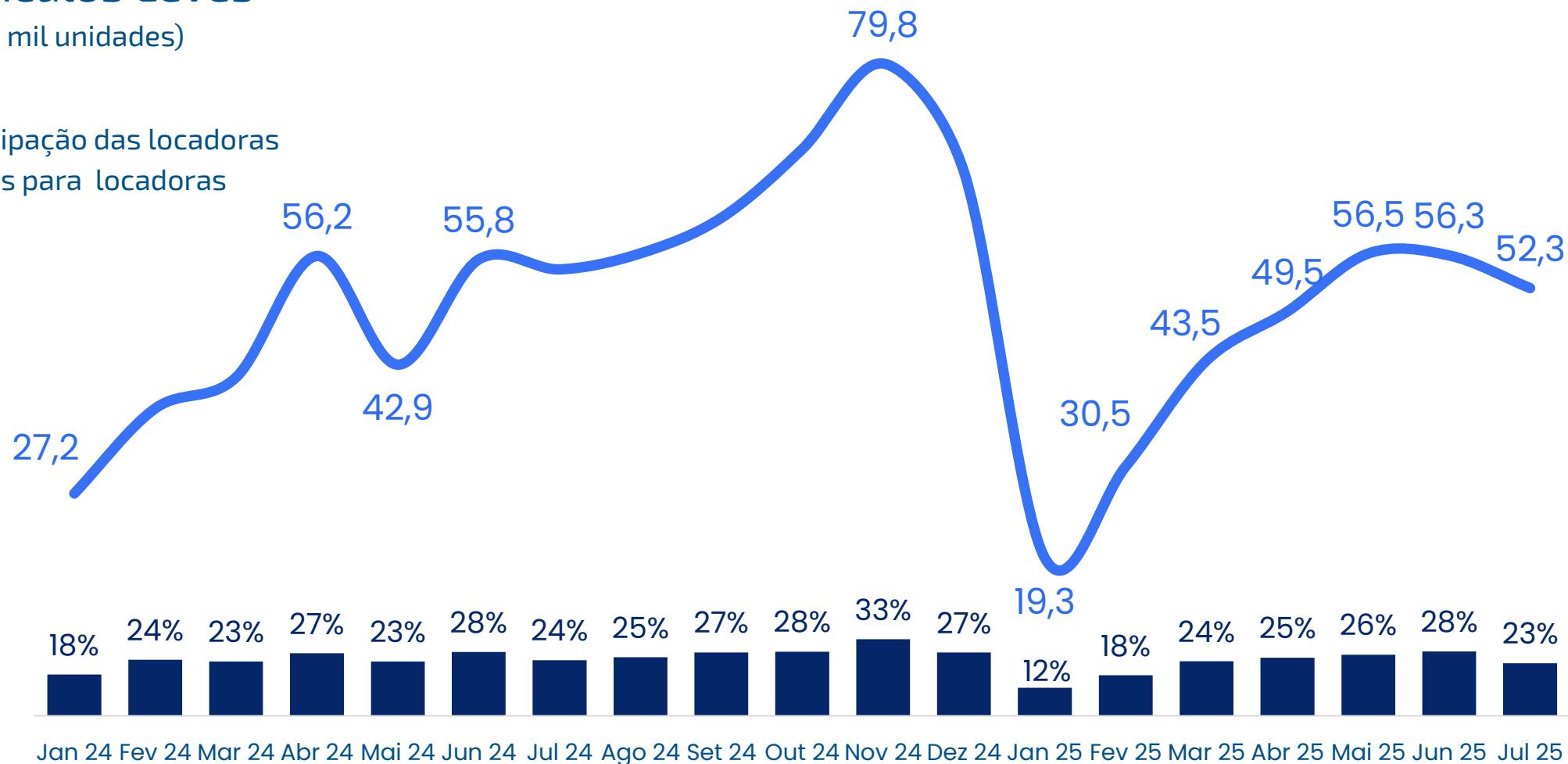
Importados

# Emplacamento | Locadoras

## Veículos Leves

(em mil unidades)

- Participação das locadoras
- Vendas para locadoras



Produção

Emplacamento

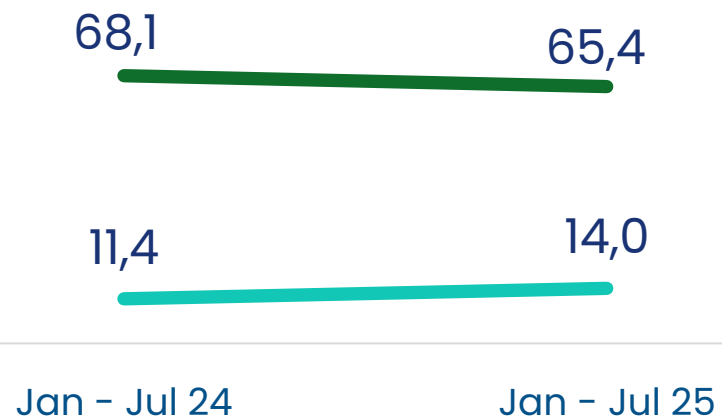
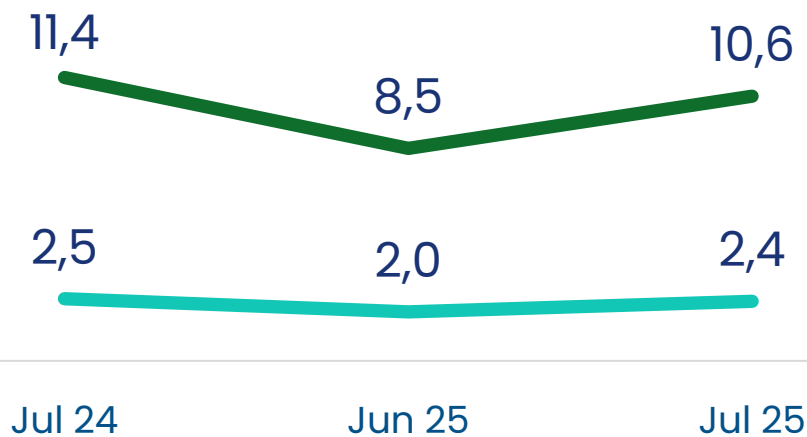
Exportação

Importados

# Emplacamento | Veículos Pesados

(em mil unidades)

■ Caminhões ■ Ônibus



Jul 25 vs. Jun 25: + **24,5%**  
Jul 25 vs. Jul 24: - **6,6%**



Jul 25 vs. Jun 25: + **21,3%**  
Jul 25 vs. Jul 24: - **4,4%**



25 vs. 24: - **4,1%**



25 vs. 24: + **23,5%**

Produção

Emplacamento

Exportação

Importados

# Exportação | Autoveículos

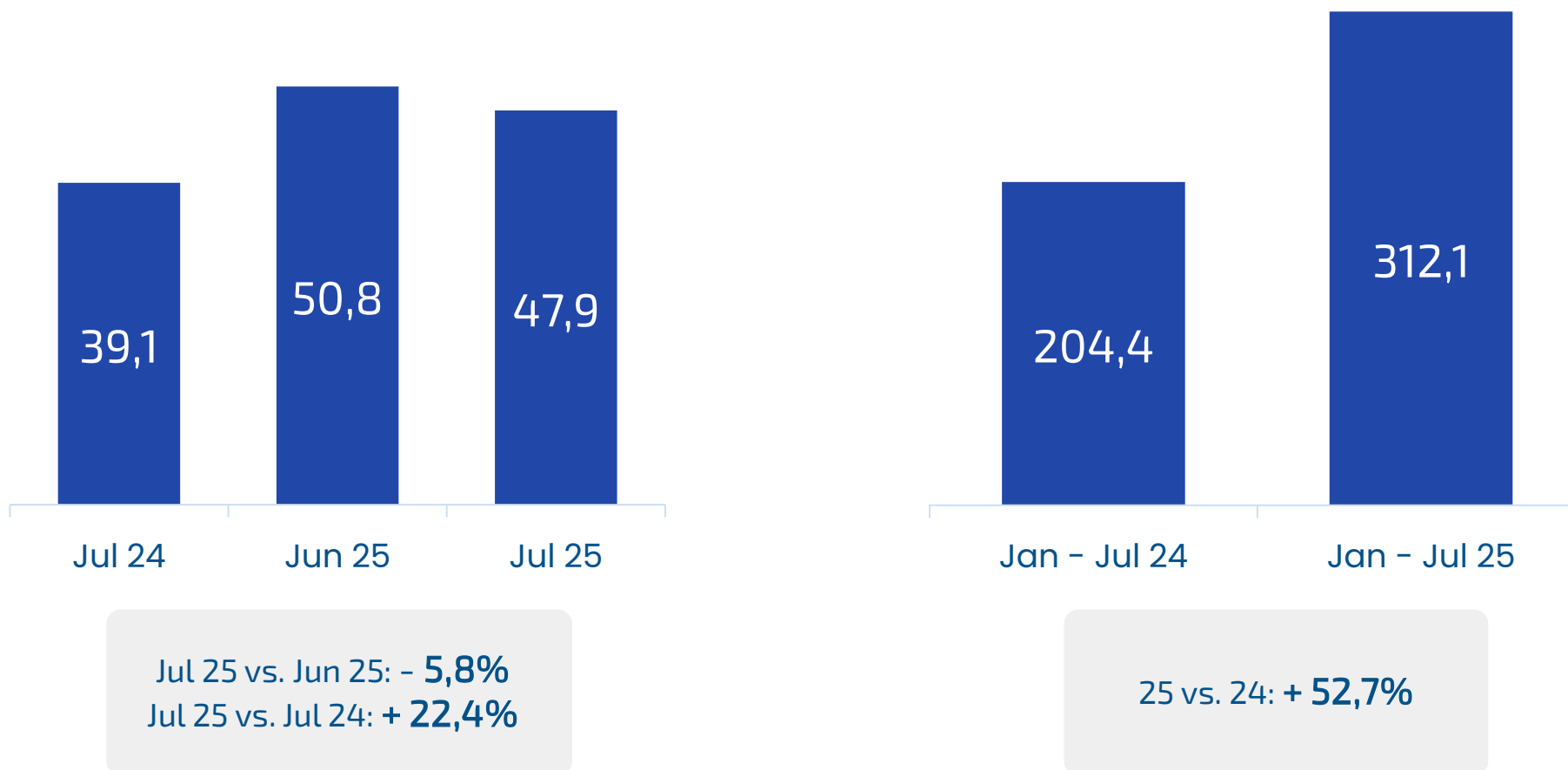
(em mil unidades)

Produção

Emplacamento

**Exportação**

Importados



# Exportação | Autoveículos

## Principais Destinos

Jan – Jul 25 vs. Jan – Jul 24

  
México

43.074  
- 17,8 %

  
Colômbia

25.865  
+ 40,2 %

  
Chile

14.762  
+ 29,9%

  
Argentina

183.905  
+ 156,5%

  
Uruguai

19.175  
- 8,5%

Outros países

25.342  
- 14,2%

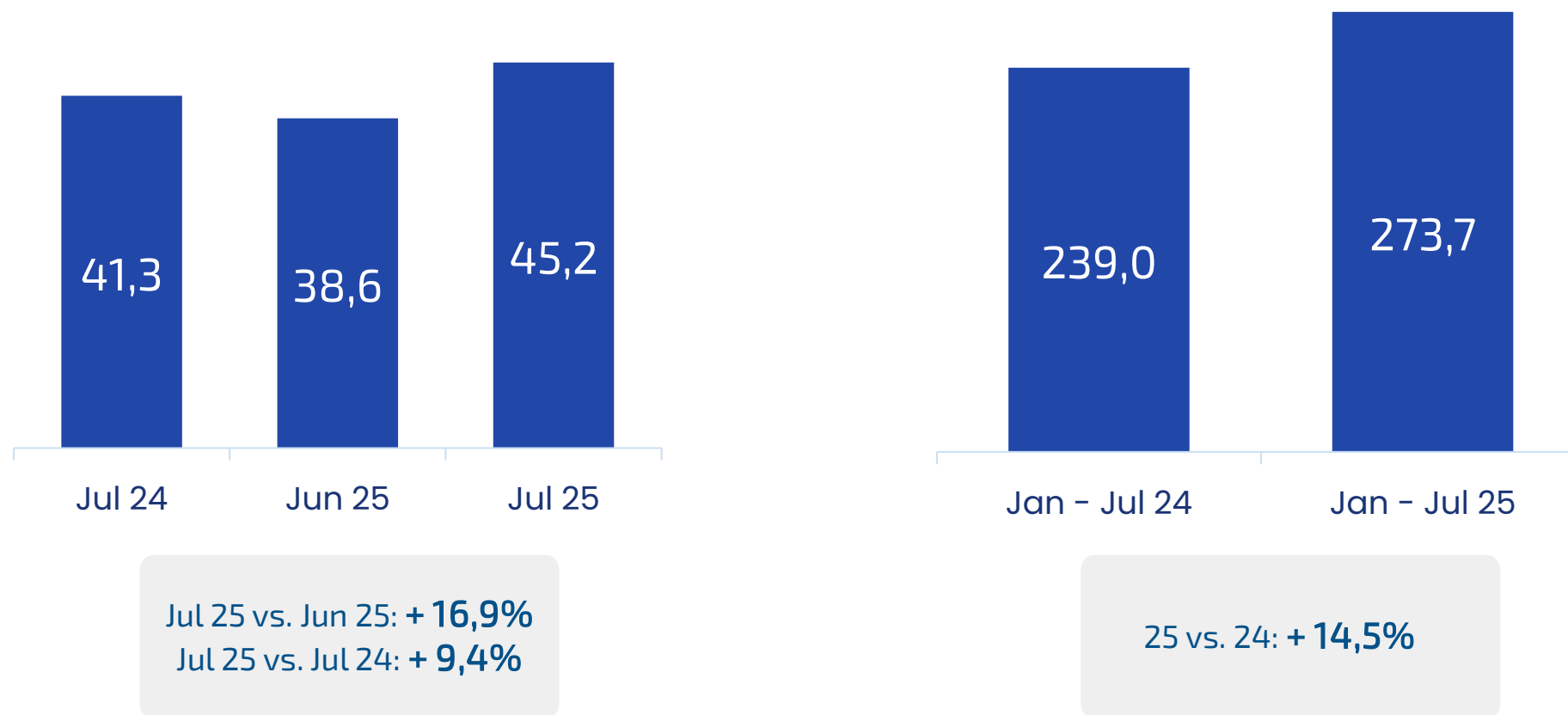
Total

312.123  
+ 52,7%

Participação da **Argentina** nas exportações subiu de **35,1%** no acumulado de 2024 para **58,9%** em 2025

# Emplacamento de Importados | Autoveículos

(em mil unidades)



Produção

Emplacamento

Exportação

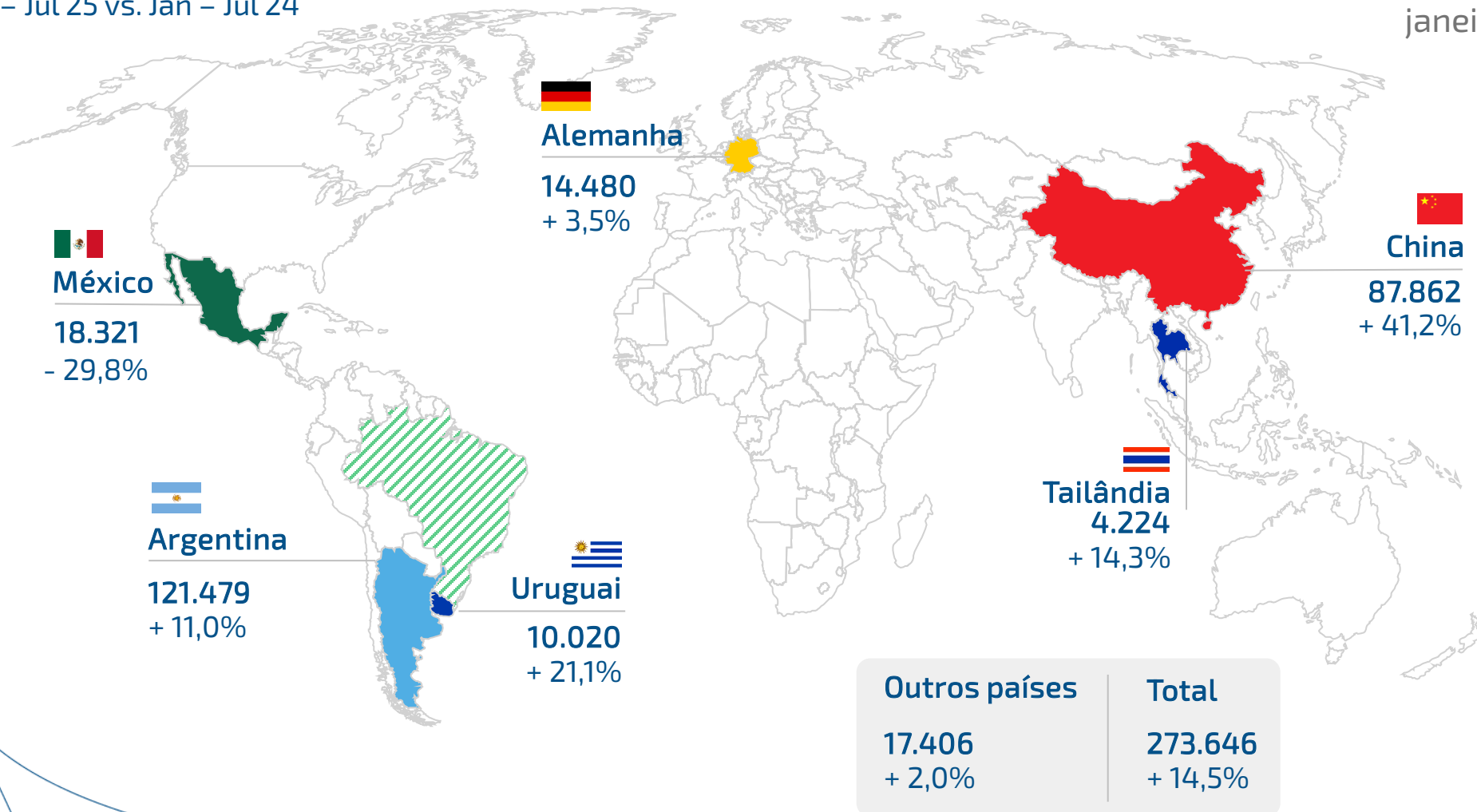
**Importados**

# Emplacamento de Importados | Autoveículos

## Países de origem

Jan – Jul 25 vs. Jan – Jul 24

Modelos **chineses** representaram **6%** dos emplacamentos de janeiro a julho



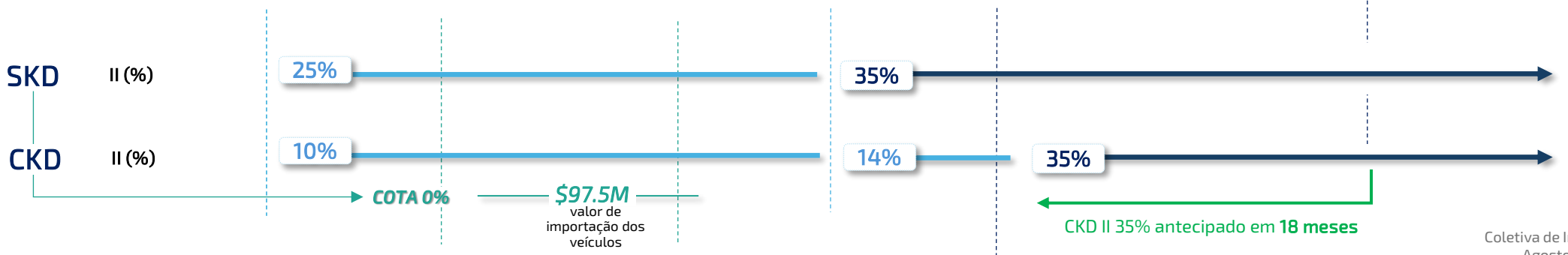
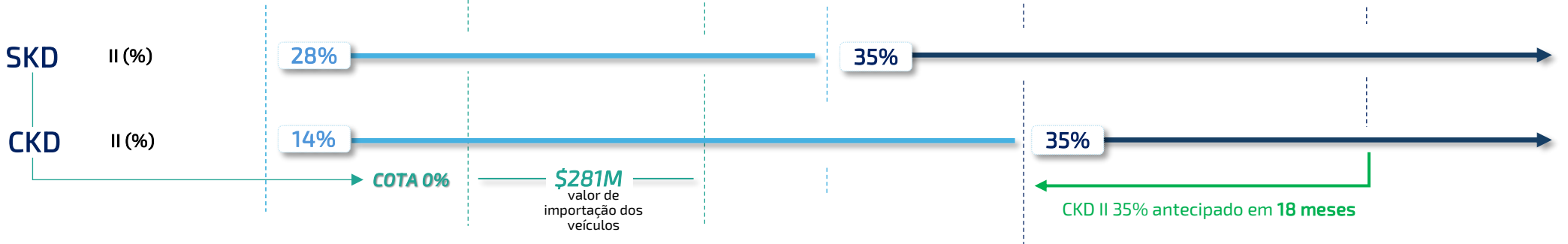
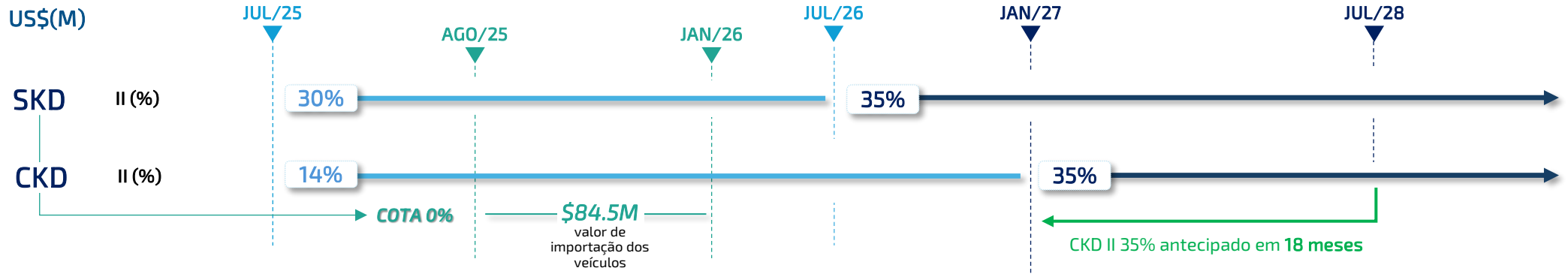
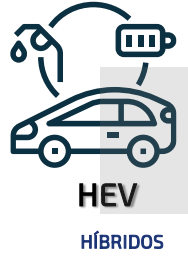
Produção

Emplacamento

Exportação

**Importados**

# Eletrificados CKD e SKD *GECEX 774/25 & Portaria SECEX 420/25*



# “Tarifaço” EUA | Impactos no Setor

	FOB US\$(M)	ALÍQUOTA	TARIFAÇO	AGO/25	IMPACTO US\$(M)
<b>MÁQUINAS AGRÍCOLAS</b>	<b>96</b>				<b>(53)</b>
Tratores de roda, colheitadeiras e outros	96	0%	+ 50%	50%	(53)
<b>MÁQUINAS RODOVIÁRIAS</b>	<b>1,659</b>				<b>(913)</b>
Retroescavadeiras e outros	1,659	0%	+ 50%	50%	(913)
<b>AUTOPEÇAS</b>	<b>1,422</b>				<b>(347)</b>
Setor Automotivo [motores, blocos de cilindros, cabeçotes e outros]	1,074	2,5%	+ 25%	27,5%	(268)
Autopeças não listadas no automotivo	143	2,5%	+ 50%	52,5%	(79)
	<b>3,513</b>				<b>(1,312)</b>

Em análise - Impactos indiretos especialmente em caminhões, em razão da possível retração da exportação de outros setores

## CARTA À PRESIDÊNCIA DA COP30 EMBAIXADOR ANDRÉ CORRÊA DO LAGO

A ANFAVEA LEVARÁ À COP30 A VISÃO DE QUE O BRASIL JÁ DISPÕE DE SOLUÇÕES EFICAZES PARA A DESCARBONIZAÇÃO DO TRANSPORTE, COM DESTAQUE PARA OS BIOCOMBUSTÍVEIS, SEM EXCLUIR O PAPEL DA ELETRIFICAÇÃO

DIVERSAS AÇÕES ESTÃO SENDO PROGRAMADAS PARA A COP30, EM PARCERIA COM ASSOCIADAS QUE INTEGRARÃO OFICIALMENTE A DELEGAÇÃO DA ANFAVEA NO EVENTO



Caminhões  
Ônibus

Senhor Embaixador,

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA vem, por meio desta, apresentar a sua visão e a importância estratégica dos biocombustíveis no processo de descarbonização, com especial destaque para as políticas públicas do setor automotivo brasileiro.

O Brasil é reconhecido por seu protagonismo no desenvolvimento e uso de biocombustíveis – combustíveis produzidos a partir de biomassa renovável. O etanol, por exemplo, é considerado renovável porque sua matéria-prima vegetal, como a cana-de-açúcar, absorve CO<sub>2</sub> da atmosfera durante o crescimento. Esse processo ajuda a compensar as emissões de carbono geradas na combustão dos combustíveis, tornando seu ciclo de carbono mais equilibrado em comparação aos combustíveis fósseis.

A trajetória do uso de etanol teve início na década de 1970, com a criação do Pró-álcool (Programa Nacional do Alcool), impulsionado pela crise do petróleo. Esse programa representou uma revolução tecnológica ao validar a produção e o uso de veículos movidos a álcool, tornando o Brasil o primeiro país a contar com veículos abastecidos, unicamente com este combustível renovável.

A experiência acumulada com o Pró-álcool, somada ao desenvolvimento de tecnologias de alta eficiência para a produção de etanol e aos avanços da engenharia automotiva nacional, possibilitou o lançamento do veículo flex-fuel em 2001. Esse marco representou uma importante inovação tecnológica para a indústria automotiva brasileira, permitindo aos consumidores utilizarem etanol, gasolina ou qualquer proporção da mistura entre ambos, de forma prática e sustentável.

Dando continuidade às políticas públicas de incentivo aos biocombustíveis, o governo brasileiro lançou, em 2004, o Programa Nacional de Biodiesel, com o objetivo de ampliar a participação do biodiesel na matriz energética nacional, acrescentando o biocombustível na mistura do diesel comercial. Em 2017, foi instituído o RenovaBio (Política Nacional de Biocombustíveis) com o objetivo de incentivar os produtores de biocombustíveis a reduzir a pegada de carbono na produção dos mesmos.

Em 2024, foi sancionada a Lei do Combustível do Futuro (Lei nº 14.999/2024), que estabelece diretrizes para o desenvolvimento e uso de combustíveis renováveis e de baixo carbono, como o diesel verde e o biometano. A lei também prevê a ampliação

gradual das percentuais de mistura de etanol à gasolina comercial e de biodiesel ao diesel comercial.

Além das políticas de incentivo de uso e produção de biocombustíveis, desde 2013 o governo brasileiro, através de políticas industriais, estabeleceu programas para melhorar a eficiência energética dos veículos comercializados no país. Estes programas, começando pelo INOVAVEÍCULO, passando pelo Fipe 2020 e recentemente com o lançamento do programa MOVER – Mobilidade Verde e Inovação, trará uma melhoria no consumo de combustíveis que chegará a 35% desde o início dos Programas. Além disso, o MOVER introduziu o conceito “pouco à roda”, promovendo uma análise mais abrangente do ciclo de vida dos combustíveis e valorizando aqueles com menor pegada de carbono, como os biocombustíveis.

Em um cenário global de crescente urgência climática, a matriz energética brasileira, predominantemente limpa e renovável, oferece uma base sólida para o desenvolvimento de soluções de baixo carbono. Nesse contexto, o etanol, amplamente utilizado no país, se destaca como uma alternativa viável e imediata para a redução de emissões, especialmente quando se considera o conceito de emissões “do poço à roda”. Não podemos compará-lo com o benefício ambiental de veículos elétricos. Além disso, a infraestrutura existente, transportes biocombustíveis, como o etanol, uma solução estratégica para a transição energética no transporte de forma imediata, uma vez que mais de 60% da frota circulante nacional já possui a tecnologia flex.

Resalta-se assim, que com políticas públicas consistentes, inovação tecnológica e um ambiente regulatório favorável, é possível transformar desafios energéticos em oportunidades concretas de desenvolvimento sustentável e descarbonização do país, somando a introdução de novas tecnologias de propulsão com o uso de biocombustíveis. Nesse contexto, ressaltamos a importância de a COP30 envolver estímulos para que os biocombustíveis tenham relevância na discussão, como parte dos esforços globais em prol da descarbonização. O Brasil, nesse sentido, é protagonista, apresentando resultados concretos, mensuráveis, com uma cadeia industrial já estabelecida e uso eficiente no setor automotivo.

Coloco-me à disposição de Vossa Excelência para quaisquer esclarecimentos.

Respeitosamente,

Igor Carver  
Presidente



# Perguntas



Anfavea 

[www.anfavea.com.br](http://www.anfavea.com.br)