OPINIÃO: Desafios do setor automotivo brasileiro: do pós-pandemia ao Mover

19.01.2026 4 minutos de leitura

Autores

Tatiana Dratovsky Sister

Winnie Freitas

Áreas relacionadas

Contratos Comerciais e Franquias

A indústria automotiva brasileira ingressou em 2024 em um cenário de recuperação gradual, resultante tanto da normalização das cadeias globais de suprimentos no pós-pandemia, como da recomposição da demanda interna. Esse movimento ocorreu em paralelo a um ambiente regulatório em transformação, marcado pela formulação de políticas públicas de descarbonização e modernização tecnológica.

Em janeiro daquele ano, as vendas de veículos cresceram 13,1% se comparado ao mesmo mês de 2023, atingindo 162 mil emplacamentos, e registrando uma média diária superior a 16,9% com relação ao período anterior. Embora a produção tenha se mantido estável – em torno de 152 mil unidades – tratava-se de um patamar que indicava a superação das rupturas logísticas e da crise global de fornecimento de semicondutores que marcaram o biênio pandêmico.

O ano de 2024 também foi marcado por uma guinada no padrão de consumo, com maior adesão aos híbridos e elétricos, que, só em janeiro, representaram 7,9% dos licenciamentos - à época, um recorde histórico, segundo a Fundep.

A trajetória do setor em 2025 foi marcada pelo melhor desempenho da indústria desde 2020, reflexo da combinação de demanda reprimida, normalização produtiva e a recuperação de mercados externos estratégicos. A média diária de vendas, em fevereiro deste ano, superou em 19% com relação a janeiro, e as vendas avançaram 39%.

Quando comparados ao mesmo período em 2024, os emplacamentos de janeiro e fevereiro cresceram para 171,2 mil e 185 mil unidades, respectivamente. A produção acompanhou o ritmo, com 175,5 mil unidades em janeiro e 217,4 mil em fevereiro de 2025, sendo este último o maior resultado do mês de fevereiro desde 2019 e ainda o melhor bimestre produtivo desde 2021.

No mesmo período, a participação dos veículos importados atingiu 21% — a maior desde 2012 — movimento influenciado não apenas por condições de preço e disponibilidade, mas também pelo regime jurídico dos acordos automotivos bilaterais e pelas regras de origem aplicáveis ao comércio exterior de veículos

Talvez o dado mais eloquente do início de 2025 tenha sido o comportamento das exportações, que cresceram 55% no primeiro bimestre. A expressiva recuperação refletiu o desempenho excepcional de mercados sul-americanos, com altas de 172% para a Argentina, 52% para a Colômbia, 17% para o Uruguai e 12% para o Chile. Esse dinamismo externo forneceu o fôlego necessário para sustentar a expansão interna mesmo diante de um cenário de política monetária restritiva.

No fim do primeiro quadrimestre de 2025, o setor automotivo sul-americano começou a perder ritmo: as vendas de caminhões caíram 0,4% e a produção recuou 6%, enquanto as exportações seguiram fortes, com alta de 47,8%, impulsionadas pela Argentina. As vendas de importados também cresceram bem acima dos modelos nacionais.

A partir de outubro, as exportações sofreram um choque, com queda de 23%, após o término de vigência do acordo automotivo Brasil-Colômbia sem a renovação das condições preferenciais de comércio, o que elevou custos e reduziu a competitividade imediata dos veículos brasileiros.

Apesar do impacto externo, o mercado interno manteve algum dinamismo, ainda que com estoques elevados de importados e perda de competitividade dos veículos nacionais. No cenário internacional, a demanda por elétricos esfriou e as montadoras enfrentaram margens pressionadas e incertezas regulatórias, em meio à crescente concorrência chinesa.

Neste ambiente, o programa Mover, oficialmente regulamentado pelo governo federal em abril de 2025, assume especial relevância. O programa constitui um marco regulatório de política industrial para o setor automotivo, combinando incentivos fiscais e financeiros com metas normativas obrigatórias relacionadas à eficiência energética, descarbonização e conteúdo tecnológico.

A fruição dos benefícios está condicionada ao cumprimento de contrapartidas regulatórias, reforçando a necessidade de compliance tecnológico e ambiental. Para a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), o Mover representa o arcabouço regulatório mais robusto e previsível da última década.

No entanto, as expectativas para 2026 não são as mais favoráveis, segundo a Anfavea. O presidente da associação projeta que a redução de juros no início do próximo ano deve impactar o setor de forma relevante, em especial nos últimos trimestres de 2026.

Apesar de sinais de melhora, impulsionados pelas negociações entre os governos brasileiro e chinês para a retomada das exportações de chips, o mercado ainda não pode ser considerado plenamente normalizado. Soma-se a isso a preocupação com o encerramento do acordo automotivo entre Brasil e Colômbia, fator que tende a afetar diretamente o desempenho das exportações.

O ciclo 2024-2025 revela uma indústria capaz de reagir fortemente no pós-pandemia, mas ainda dependente de fatores estruturais: crédito caro, volatilidade externa, concorrência asiática e marcos regulatórios em evolução. O desempenho em 2026 dependerá, em grande medida, da estabilidade das políticas industriais, da continuidade de acordos comerciais estratégicos e da previsibilidade jurídica necessária para sustentar investimentos de longo prazo no setor automotivo.

O artigo foi escrito pela sócia Tatiana Dratovsky Sister, pela advogada Winnie Baptista Freitas e pela estagiária Júlia Pompeo Morais, todas da área de Contratos Comerciais e Franquias do BMA Advogados. A publicação foi veiculada no portal JOTA, em 18/01/2026 — clique aqui e confira.

› PROFISSIONAIS

Profissionais que aliam visão jurídica e visão de mercado

Tatiana Dratovsky Sister

Winnie Freitas