

Por que os juros para financiamento de veículos não estão acompanhando a queda da SELIC, apesar da diminuição da inadimplência?

Dados levantados pela Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras (ANEF) mostram que, ao longo dos últimos cinco anos, a participação das linhas de financiamento do Banco Nacional

de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) na aquisição de caminhões e ônibus novos e usados no Brasil está declinando (Gráfico 1). Ao mesmo tempo, a importância dos financiamentos bancários está aumentando. Os números mostram que recursos do BNDES representaram, em média, 61,0% das modalidades de pagamento na venda interna de caminhões e ônibus em 2017, enquanto os financiamentos bancários foram responsáveis por 20,0% dos pagamentos. Em 2013, esses valores foram 77,0% e 9,0%, respectivamente. Na venda de automóveis

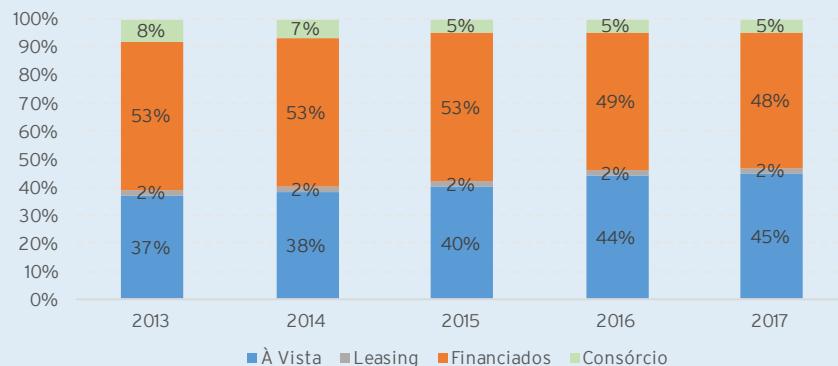
e comerciais leves, 48,0% das vendas no mercado interno em 2017 foram feitas com financiamentos bancários (Gráfico 2).

Esse movimento já havia sido antecipado pelas Sondagens Expectativas Econômicas do Transportador da Confederação Nacional do Transporte (CNT) que, na edição de 2016, revelou que 35,1% das empresas do setor de transporte não haviam utilizado linhas de financiamento do BNDES nos últimos 5 anos, enquanto que na edição de 2017 esse número foi de 40,6%. Além disso, em 2016, 6,8% dos transportadores

entrevistados responderam que o financiamento com bancos comerciais foi a modalidade mais utilizada para aquisição de veículos, enquanto que em 2017 esse valor foi de 12,5%.

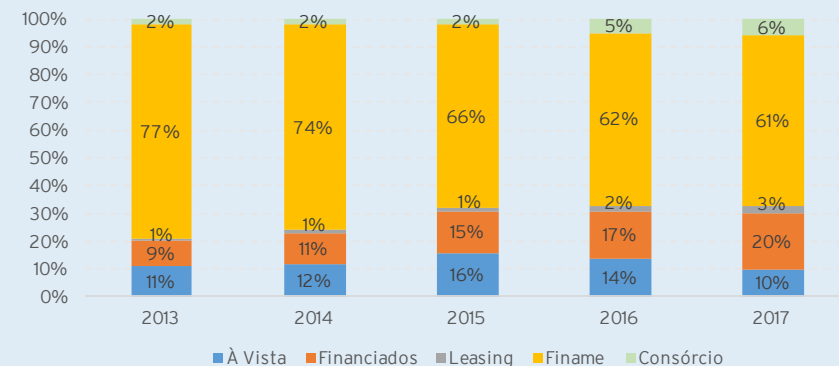
Esses valores demonstram o crescimento da importância dos financiamentos bancários na comercialização de ônibus e caminhões no Brasil. Por isso, acompanhar o comportamento das taxas de juros que os bancos estão cobrando das empresas e das pessoas físicas para aquisição de veículos é de suma importância para o setor transportador.

Gráfico 1 - Vendas de veículos no mercado interno
Modalidades de pagamento na venda de caminhões e ônibus



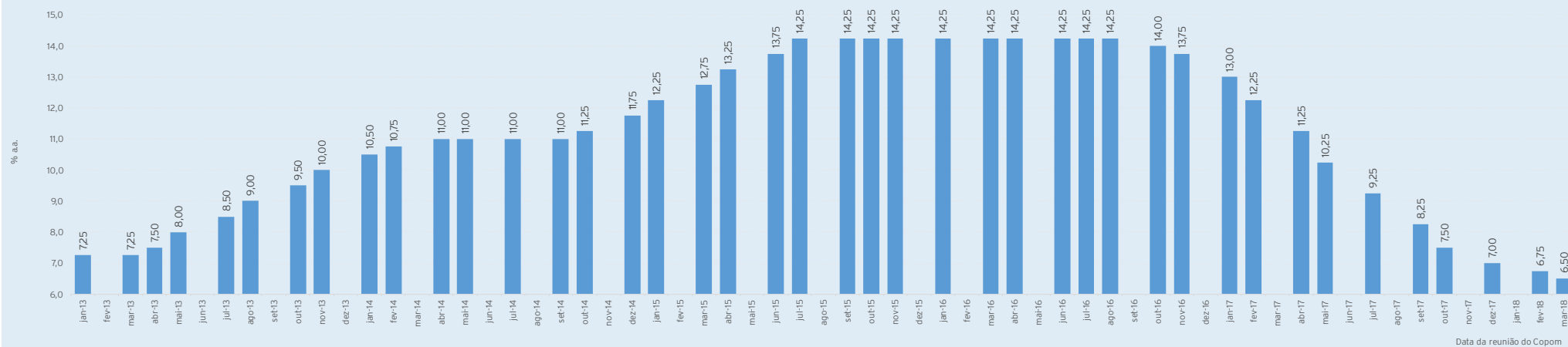
Fonte: Elaboração CNT com dados da ANEF.

Gráfico 2 - Vendas de veículos no mercado interno
Modalidades de pagamento na venda de automóveis e comerciais leves



Fonte: Elaboração CNT com dados da ANEF.

Gráfico 3 - Meta Selic - % a.a.



Fonte: Elaboração CNT com dados do BCB.

Gráfico 4 - Taxas médias de juros das operações de crédito com recursos livres para aquisição de veículos



Fonte: Elaboração CNT com dados do BCB.

A Selic e os juros para aquisição de veículos

Ainda mais em um contexto em que, nos últimos meses, o Banco Central do Brasil (BCB) promoveu cortes significativos da taxa básica de juros da economia brasileira, a Selic, que serve de parâmetro para as demais taxas de juros da economia, entre elas as cobradas pelas instituições financeiras no financiamento de veículos.

Atualmente, a Selic está em 6,50% a.a., menor patamar da história. Contudo, os juros sobre o crédito para aquisição de veículos não seguem a mesma trajetória

de queda acentuada, uma vez que as taxas médias, tanto para pessoas físicas quanto jurídicas, estão atualmente mais altas do que as praticadas no início de 2013, quando a Selic estava em 7,25% a.a. (Gráfico 3).

No primeiro trimestre de 2013, a taxa média de juros das operações de crédito com recursos livres para pessoas jurídicas para aquisição de veículos foi de 16,41% a.a., enquanto nos dois primeiros meses de 2018 ficou em 16,44% (Gráfico 4). Já a taxa para pessoas físicas, que foi de 20,32% no início de 2013, chegou a 22,60% na média de janeiro e fevereiro deste ano, número maior inclusive que o registrado no último trimestre de 2017 (22,29%)².

Índices de inadimplência

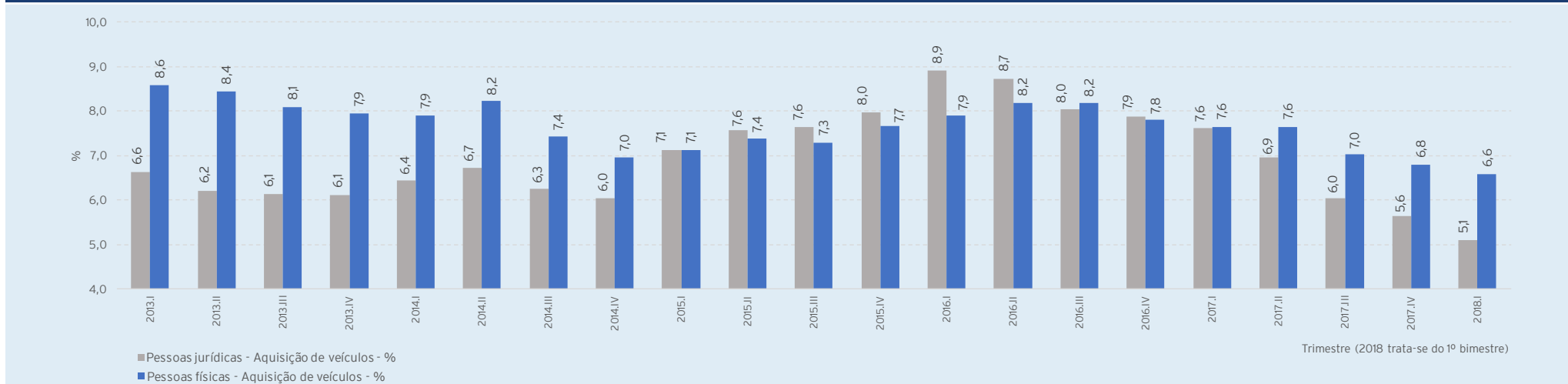
Em contrapartida, no primeiro bimestre de 2018, do saldo total de crédito na praça para as empresas para aquisição de veículos, os atrasos estavam em 5,1% na média de janeiro e fevereiro de 2018 contra 8,6% cinco anos atrás. Já para pessoas físicas, 6,6% estavam com atraso entre 15 e 90 dias, enquanto no primeiro trimestre de 2013 esse valor estava em 8,6%, ou seja, 2 pontos percentuais (p.p.) maior (Gráfico 5). Ademais, nos dois primeiros meses deste ano, do saldo total de crédito

para pessoas jurídicas para aquisição de veículos, 2,7% estavam inadimplentes (ou seja, com atraso superior a 90 dias), enquanto no início de 2013 esse valor estava em 4,8% (Gráfico 6). Em relação ao crédito tomado pelas empresas, a inadimplência registrou 3,8% na média de janeiro e fevereiro de 2018 contra 6,4% no primeiro trimestre de 2013.

As distorções

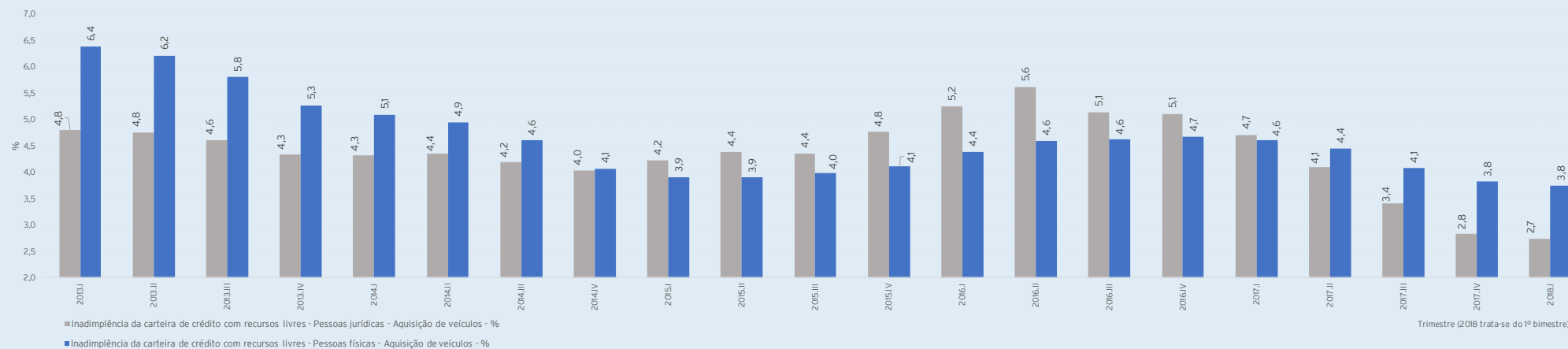
Assim, verifica-se claramente que as taxas de juros cobradas sobre os financiamentos de veículos estão altas em um momento em que há menos

Gráfico 5 - Percentual da carteira de crédito com recursos livres para aquisição de veículos com atraso entre 15 e 90 dias



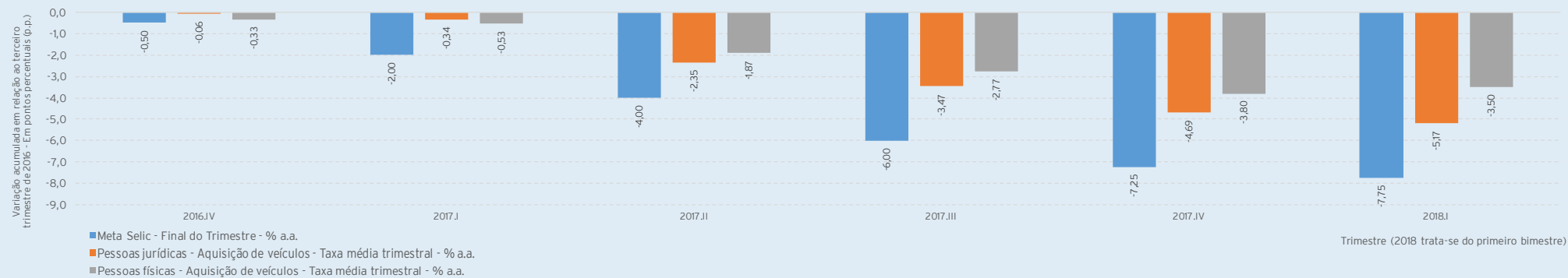
Fonte: Elaboração CNT com dados do BCB.

Gráfico 6 - Inadimplência da carteira de crédito com recursos livres para aquisição de veículos



Fonte: Elaboração CNT com dados do BCB.

Gráfico 7 - Selic e taxas médias de juros para aquisição de veículos. Variação acumulada em relação ao terceiro trimestre de 2016, em pontos percentuais



Fonte: Elaboração CNT com dados do BCB.

inadimplência e menos atrasos nessas linhas de financiamento. Em outras palavras, os transportadores e as famílias brasileiras estão pagando mais caro para tomarem crédito para adquirirem veículos hoje, com a Selic em 6,50%, do que há cinco anos, quando esta era de 7,25%. Chama atenção a ambiguidade da situação, uma vez que, teoricamente, quanto menor o custo de captação dos bancos (Selic), menor a inadimplência e menores os atrasos para quitação das obrigações, menor o risco envolvido nas transações. E quanto menor esse risco, menor os juros que as instituições financeiras tendem a cobrar pelos empréstimos concedidos.

Isso aconteceu em razão da queda

das taxas de mercado não acompanhar a diminuição na taxa básica de juros da economia. A Selic, que atingiu a pico de 14,25% no terceiro trimestre de 2016, começou a cair desde então e alcançou 6,50% no primeiro bimestre de 2018, queda de 7,75 p.p. (Gráfico 7) ou de 54,39% (Gráfico 8). No mesmo período, houve queda de 5,17 p.p. ou 23,9% da taxa média de juros para empresas para aquisição de veículos (passou de 21,61% no terceiro trimestre de 2016 para 16,44% no primeiro bimestre de 2018) e de 3,50 p.p. ou 13,40% da taxa média de juros para pessoas físicas para aquisição de veículos (passou de 26,10% para 22,60%). Ou seja, qualquer que seja o ponto de vista, a discrepância é presente.

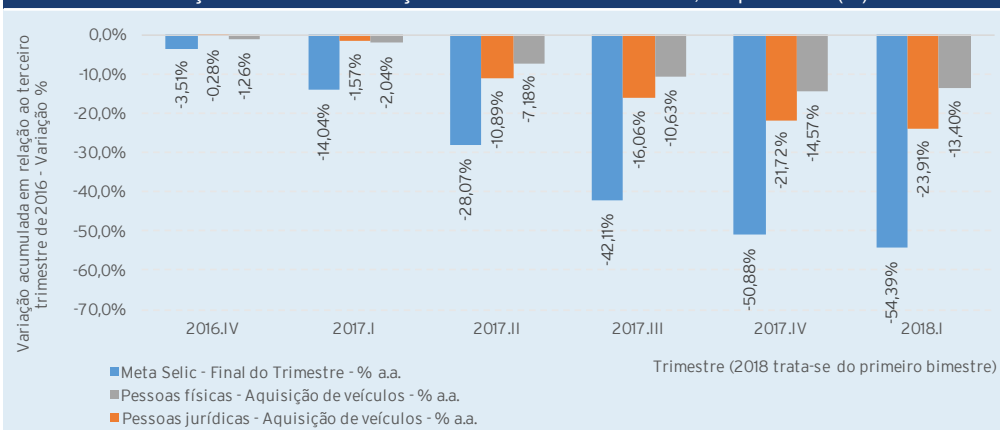
Estoque de crédito

As altas taxas de juros são um dos motivos que explicam o fato de os saldos das carteiras de créditos das instituições financeiras para aquisição de veículos estarem abaixo dos níveis registrados no início de 2013. Para as empresas, o saldo caiu 15,3%, passando de R\$ 20,87 bilhões para R\$ 17,67 bilhões. Já para pessoas físicas, o saldo no primeiro trimestre de 2013 ficou em R\$ 193,37 bilhões, enquanto no primeiro bimestre de 2018 foi 21,7% menor, de apenas R\$ 151,49 bilhões.

Concessões de crédito

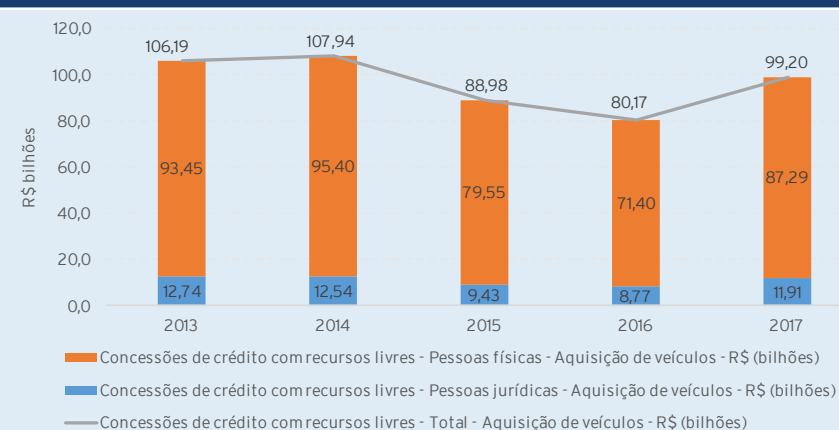
Apesar da notável contradição, importante registrar que alguns números são positivos, pois, embora as taxas de juros ainda estejam altas, o ritmo de concessões de crédito para financiamento de veículos está acelerando e o prazo médio para pagamento dos empréstimos aumentou. Os recursos liberados em 2017 somaram R\$ 99,20 bilhões (Gráfico 9), aumento de 23,7% em relação à 2016 (R\$ 80,17 bilhões), mas ainda 6,6% menor que o total liberado em 2013 (R\$ 106,19 bilhões). A liberação média mensal dos dois primeiros meses de 2018 foi de R\$

Gráfico 8 - Selic e taxas médias de juros para aquisição de veículos.
Variação acumulada em relação ao terceiro trimestre de 2016, em percentual (%)



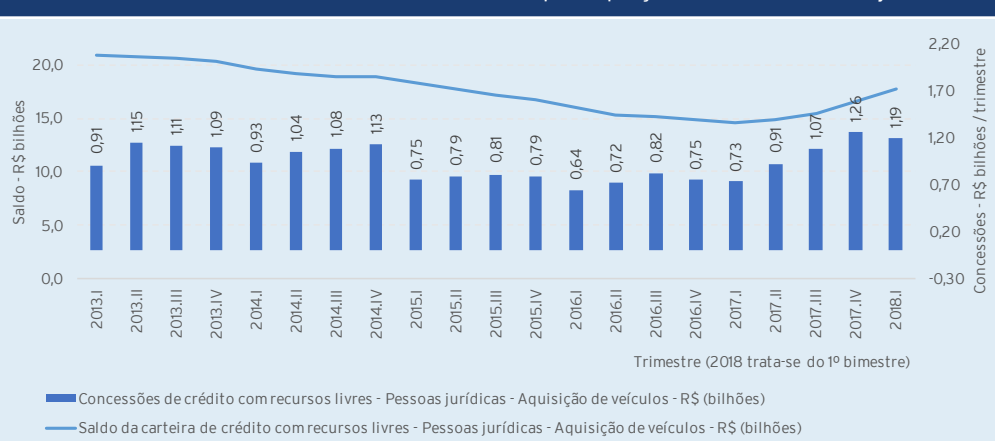
Fonte: Elaboração CNT com dados do BCB.

Gráfico 9 - Liberação total de recursos livres para aquisição de veículos.



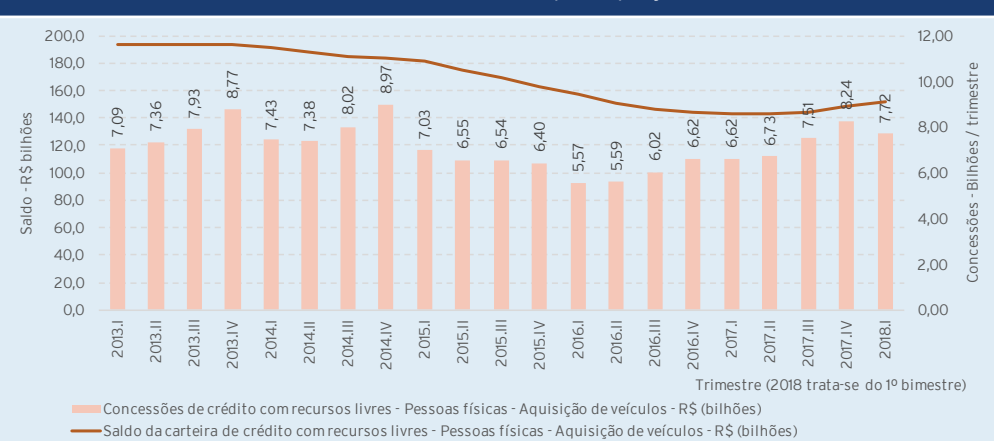
Fonte: Elaboração CNT com dados do BCB

Gráfico 10 - Saldo da carteira e concessões de crédito para aquisição de veículos - Pessoas jurídicas



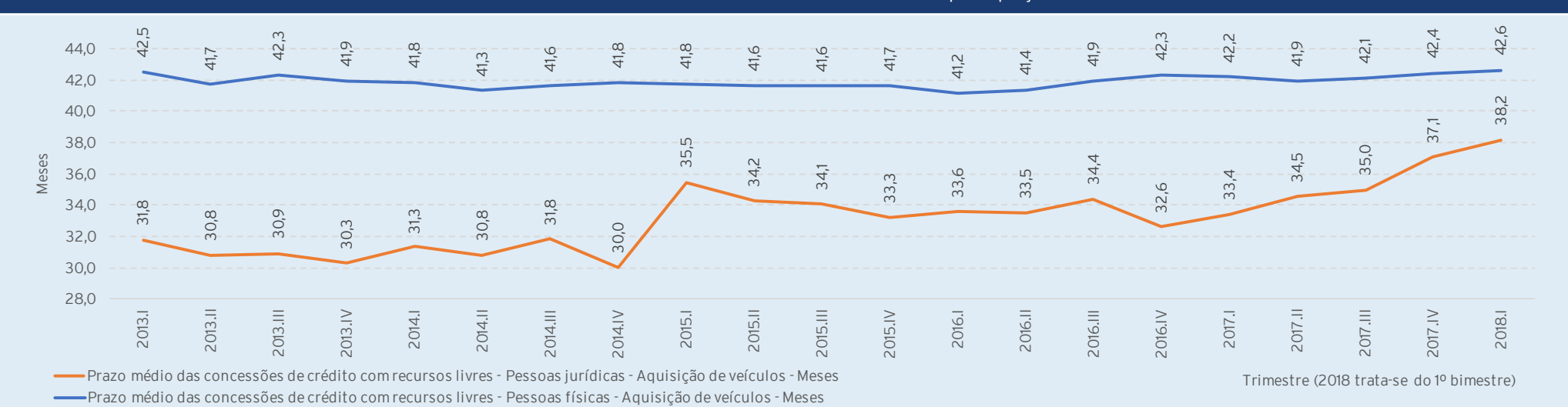
Fonte: Elaboração CNT com dados do BCB.

Gráfico 11 - Saldo da carteira e concessões de crédito para aquisição de veículos - Pessoas físicas



Fonte: Elaboração CNT com dados do BCB.

Gráfico 12 - Prazo médio das concessões de crédito com recursos livres para aquisição de veículos



Fonte: Elaboração CNT com dados do BCB.

7,72 bilhões para pessoas físicas e R\$ 1,19 bilhão para pessoas jurídicas, enquanto que, nos primeiros meses de 2013, foram de R\$ 7,09 bilhões e R\$ 0,91 bilhão, respectivamente (Gráficos 10 e 11).

Prazo médio

Por fim, o prazo médio das concessões de crédito para aquisição de veículos³ para pessoas jurídicas subiu de 31,8 para 38,2 meses⁴, enquanto para pessoas físicas ficou praticamente estável, passando de 42,5 meses no primeiro trimestre de 2013 para 42,6 meses no primeiro bimestre de 2018, enquanto (Gráfico 12).

O impacto

Esses números mostram que o custo de captação dos bancos caiu significativamente nos últimos meses, porém isso não está chegando ao consumidor final, em especial ao setor de transporte, que demanda crédito no mercado principalmente para aquisição de veículos, com o intuito de ampliar e modernizar a frota nacional. Apesar dos cortes da Selic, da inflação baixa, da

queda da inadimplência e dos atrasos, o dinheiro continua muito caro para a maioria dos transportadores.

Conclusões

A resposta para a pergunta formulada no título desta publicação não é simples. É verdade que no período recente houve avanços significativos na agenda do Banco Central do Brasil com o intuito de baratear o crédito e resolver as anomalias do mercado. Contudo, ainda há muito a ser feito. É preciso continuar promovendo os ajustes e as reformas estruturais para que a confiança do mercado nas políticas econômicas seja mantida e a inflação e a Selic se mantenham baixas. Além disso, é preciso agir para que a concentração bancária e os *spreads*⁶ diminuam, a queda dos juros seja ampla e chegue ao bolso das famílias e das empresas. O mercado de crédito é um dos principais motores das atividades produtivas, do setor transportador e do crescimento, e esses entraves se configuram como limitadores significativos da recuperação da economia brasileira.

¹ Os dados do BCB são agregados para todos os tipos de veículos, ou seja, considera tanto automóveis quanto comerciais leves, ônibus e caminhões.

² Destaca-se que os dados divulgados pelo BCB em relação aos últimos três meses - no caso, dezembro de 2017 e janeiro e fevereiro de 2018 - são preliminares e, portanto, passíveis de alteração retroativa. Ademais, cumpre esclarecer que neste estudo consideramos apenas o crédito ou financiamento direto ao consumidor (CDC). A modalidade "arrendamento mercantil de veículos" ou "leasing de veículos", que é pequena em relação ao CDC, não foi considerada.

³ Indicador que mede o prazo a decorrer desde a contratação até o vencimento da última prestação do financiamento.

⁴ Segundo a ANEF, os planos máximos disponibilizados pelos bancos aos consumidores foram mantidos em 60 meses nos últimos cinco anos.

⁵ O *spread* é calculado pela diferença entre o custo de captação das instituições financeiras e a taxa de juros dos empréstimos. Usando dados do Banco Mundial, O Globo mostrou em reportagem de 09/04/2018 que o Brasil possui o *spread* bancário mais elevado do mundo (39%) (<https://oglobo.globo.com/economia/por-que-um-juro-tao-alto-22570330>). Além disso, reportagem do Valor de 02/04/2018 mostrou que a proporção entre o *spread* e o custo final dos empréstimos atingiu

em fevereiro deste ano o nível mais alto da série iniciada em março de 2011, tanto para pessoas físicas quanto para as empresas, e isso significa que a taxa de captação tem se reduzido de maneira mais intensa que a taxa ao tomador final (<http://www.valor.com.br/financas/5421861/aumenta-o-peso-do-spread-bancario-na-taxa-de-juro>)