

Cebia SUMMARY 3/2020

Informace, statistiky a zajímavosti z oblasti prodeje ojetých vozidel

Zdroje Cebia SUMMARY 3/2020

Společnost Cebia provedla analýzu trhu ojetých vozidel za první tři kvartály roku 2020, jejímž cílem byla analýza struktury a identifikace trendů trhu s ojetými vozidly. Jednotlivé sledované parametry byly vyhodnoceny na vzorcích prodávaných ojetých vozidel a byly doplněny z dat Svazu dovozců automobilů (SDA), importérů vozidel, informací zveřejněných autobazary, z interních dat a zkušeností společnosti Cebia a z dalších zdrojů.

Hlavní informace	2
Zájem o ojeté vozy zvyšují i jejich vývozy do zahraničí	4
Vývoj počtu dovážených ojetin	5
Původ vozidel	7
Stáří prodávaných vozidel	8
Udávaný stav kilometrů na tachometru	9
Prodejní cena	10
Nejprodávanější modely	11
Preference jednotlivých typů pohonů	12
Vozidla s/bez STK	13
Nejoblíbenější barvy	14
Doba prodeje	16
Auta po prvním majiteli a předchozí havárie	16

Hlavní informace

Kvůli koronavirovým opatřením vládne letos na trhu ojetin nestabilita. Důvodem je především menší nabídka v důsledku nižšího počtu dovezených ojetých aut a také menší ochota lidí vyměňovat v tomto období svá auta za novější.

Největší propad dovozů osobních ojetých aut zaznamenal trh v dubnu, kdy se meziročně do Česka dovezlo o 53 % méně vozů. Ačkoli se počet dovezených ojetin začal postupně navyšovat, do plusových hodnot se dovozy dostaly až v září, kdy se počet ojetých aut ze zahraničí meziročně navýšil o 4 %. Celkově se letos do Česka dovezlo 114 493 osobních ojetých vozů, tedy o 21 490 vozů méně než loni, což představuje meziroční pokles o 16 %.

A bohužel se k nám ve třetím čtvrtletí dovážela zase o něco starší auta. Podíl těch, která vykazují více než 10 let stáří, se meziročně navýšil o 2,2 procentního bodu na 53,6 %, přičemž průměrné stáří dosahovalo 10,7 let. Před rokem to bylo 10,3 roku. Dovozy starších aut mají nepříznivý vliv na stárnutí českého vozového parku, jehož stáří dlouhodobě narůstá a v kategorii osobních aut letos poprvé překonalo hranici 15 let. Průměrné stáří všech prodáváných ojetin činilo letos zatím 9,5 roku.

Podíl ojetých aut ze zahraničí tvořil na trhu prodáváných ojetin zhruba polovinu (49 %) nabídky. Kromě letos dovezených aut se přeprořádají i vozy dovezené v minulých letech. Pětinu nabídky (21 %) tvoří auta z Německa, respektive ta, u nichž prodejce deklaruje německý původ. Jak Cebia letos zjistila analýzou 47 000 dovezených a letos inzerovaných vozidel, pětina z nich má ve skutečnosti jiný původ, než tvrdí prodejci. Zatímco průměrné stáří letos dovezených vozidel činilo 10,7 roku, stáří všech prodáváných ojetin se zahraničním původem, tedy včetně těch dovezených v minulých letech, dosahovalo 11,5 roku. Výrazně mladší se prodávají české ojetiny, jejichž průměrné stáří bylo letos 7,1 roku. Jde často o vozy z firemních flotil a operativních leasingů, kterých už však začíná být na trhu nedostatek. A tento trend by měl i nadále pokračovat, protože kvůli menšímu počtu nových aut, která se letos vyrobila, a menší ochotě firem nyní měnit auta za mladší, bude počet mladých vozů s českým původem ještě klesat. Největší certifikovaný program Škoda Plus hlásí od července snížení nabídky vozů o 20 % na téměř 7 000 vozů, z toho 5 500 vozů značky Škoda. Většina z nich jsou vozy do stáří 4 let.

Právě nižší počet zánovních a mladých vozů vedl v důsledku k jejich zdražení. Ve třetím kvartálu se mladé ojetiny často vyvážely k prodeji do zahraničí a vzhledem k jarnímu významnému poklesu výroby nových aut napříč Evropou lze očekávat, že se vozy budou do zahraničí vyvážet i nadále. Vývozem totiž nahrává i slabší kurz koruny, který na druhou stranu pro český trh znamená, že se k nám budou dovážet levnější ojetiny – tedy zpravidla starší, případně opravené po havárii či poškození.

Průměrná cena ojetých vozů se tedy začala ve třetím kvartále zvyšovat. Zatímco v prvním pololetí klesla meziročně o 7 % na 212 000 Kč, na konci třetího čtvrtletí už dosahovala 228 600 Kč, což představuje navýšení o téměř 8 %. Meziročně pak došlo ke zvýšení průměrné ceny o 1 %. Kromě zdražování zánovních ojetin táhnou růst cen také nekalé praktiky na trhu, které vedou k umělému navyšování hodnoty vozů. Oproti prvnímu pololetí se snížil průměrný počet najetých kilometrů o 5 000 na 161 000 km, což vzhledem k nižší nabídce nových ojetin může znamenat, že se více stácejí tachometry. Lidé nejsou ochotni platit více za vozy s vyšším kilometrovým nájezdem, a tak dochází k manipulacím

s tachometry, aby vozy byly za požadovanou cenu lépe prodejné. Auta na naftu vykazovala v průměru o 47 000 najetých km více než auta na benzín.

Vyšším cenám nahrává také časté zatajování havárií. Jen za polovinu září odhalila Cebia u aut dovezených ze zahraničí 2 443 havárií a poškození v celkové hodnotě 231 milionů korun, a to díky novým záznamům v systému Autotracer, který slouží k prověření historie ojetých vozů. Během září do něj přibylo 195 milionů dat o haváriích a stavech tachometrů u dovezených aut. Podíl ojetých aut, která mají uvedeno, že jsou havarovaná, dosahoval přitom na velkých inzertních portálech pouhých 0,7 %. Ve skutečnosti vykazuje havárii či poškození zhruba 25 % pětiletých vozů, v případě desetiletých aut je po havárii či poškození přibližně 60 % z nich.

Ve třetím kvartálu došlo k oživení poptávky po ojetých autech, což vedlo ke snížení průměrné prodejní doby ze 106 na 98 dní oproti první polovině letošního roku. V meziročním srovnání se ojetá auta prodávala o 15 dní déle. Zájem o ně začal ve větší míře přibývat během letních prázdnin a v o něco menší míře pokračoval i během září. *„Jarní poptávka, která byla letos utlumená kvůli koronaviru, se tak přesunula do letních měsíců, kdy řada lidí nakupovala auto pro cestu na dovolenou, nebo lidé využili volných dní k výběru ojetého auta,”* uvedl Martin Pajer, ředitel společnosti Cebia. Právě jaro a podzim patří z hlediska prodeje ojetých vozů každoročně k silným obdobím. Vzhledem k uzavření prodejních míst během několika březnových a dubnových týdnů však ani zvýšený zájem o auta v posledních měsících nezkrátil průměrnou dobu prodeje za celý letošní rok o více než 8 dní.

Zvýšení poptávky a prodejů ojetých vozidel ve třetím kvartálu potvrzuje i největší certifikovaný program Škoda Plus, jehož prodeje se v letošním roce díky posledním měsícům vyrovnaly loňským číslům, nezatíženým dvouměsíčním výpadkem. *„V červenci a srpnu jsme zaznamenali absolutní prodejní rekordy. Velmi úspěšné bylo také září, kdy jsme prodali téměř 5 000 aut, což bylo meziročně o 45 % více,”* uvedl Pavel Kašpar za Škoda Plus s tím, že se letos dostali těsně pod hranici 40 000 prodaných ojetých aut a věří, že dalších 10 000 jich ještě letos prodají. Meziroční nárůst prodejů zaznamenal program Škoda Plus u ročních vozů, které posílily o modely Scala a Kamiq.

V nabídce letos stále převažovala auta na naftu, která tvořila 55 % trhu. Podíl benzínových aut byl 43 %. Nejprodávanějším modelem byla stále Škoda Octavia (12 %). Vozy značky Škoda tvořily 24 % nabídky, vozy Volkswagen 9 %. Auta koncernu Volkswagen tak zaujímala třetinový podíl na trhu. Stejně jako dosud se nabízely nejvíce vozy šedé a stříbrné barvy a dále černá auta následovaná bílými a modrými.

Zájem o ojeté vozy zvyšují i jejich vývozy do zahraničí

Ve třetím kvartálu se začaly mladé ojetiny často vyvážet k prodeji do zahraničí. Vzhledem k jarnímu významnému poklesu výroby nových aut napříč Evropou lze očekávat, že se vozy budou do zahraničí vyvážet i nadále. Vývozům totiž nahrává i slabší kurz koruny, který na druhou stranu pro český trh znamená, že **se k nám budou dovážet levnější ojetiny** – tedy zpravidla starší, případně opravené po havárii či poškození.

Poptávka po ojetých vozech se ve třetím kvartálu razantně zvýšila. Zájem o ně začal ve větší míře přibývat během letních prázdnin a v o něco menší míře pokračoval i během září. „Jarní poptávka, která byla letos utlumená kvůli koronaviru, se tak přesunula do letních měsíců, kdy řada lidí nakupovala auto pro cestu na dovolenou, nebo lidé využili volných dní k výběru ojetého auta,“ uvedl Martin Pajer, ředitel společnosti Cebia.

Zvýšení poptávky a prodejů ojetých vozidel ve třetím kvartálu potvrzuje i největší certifikovaný program Škoda Plus, jehož prodeje se v letošním roce díky posledním měsícům vyrovnaly loňským číslům, nezatíženým dvouměsíčním výpadkem. „V červenci a srpnu jsme zaznamenali absolutní prodejní rekordy. Velmi úspěšné bylo také září, kdy jsme prodali téměř 5 000 aut, což bylo meziročně o 45 % více,“ uvedl Pavel Kašpar za Škoda Plus s tím, že se letos dostali těsně pod hranici 40 000 prodaných ojetých aut a věří, že dalších 10 000 jich ještě letos prodají. Meziroční nárůst prodejů zaznamenal program Škoda Plus u ročních vozů, které posílily o modely Scala a Kamiq. Do pěti let chce tento program prodeje ojetých vozů dokonce zdvojnásobit.

Zatímco poptávka po mladých českých ojetinách roste, jejich nabídka se ale snižuje. Největší certifikovaný program Škoda Plus hlásí od července snížení nabídky vozů o 20 % na téměř 7 000 vozů, z toho 5 500 vozů značky Škoda. Většina z nich jsou vozy do stáří 4 let.

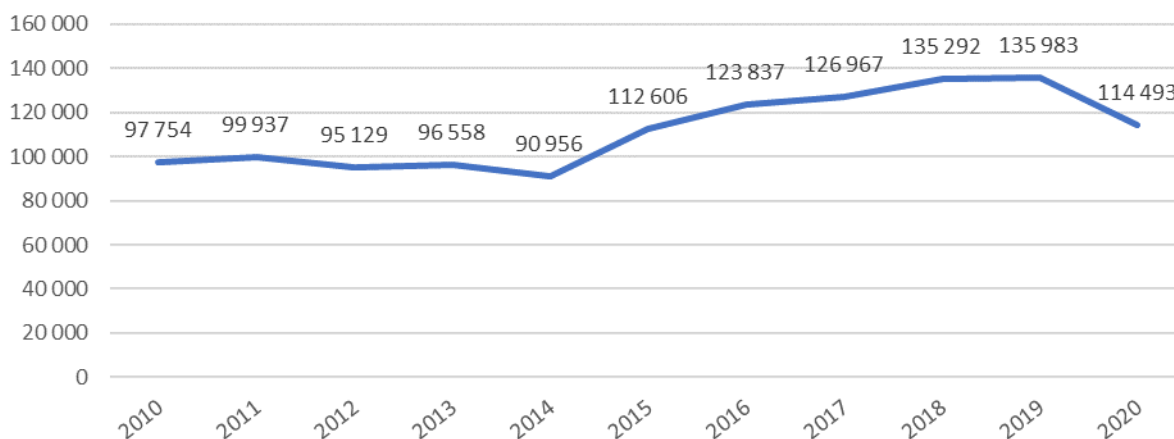
Vývoj počtu dovážených ojetin

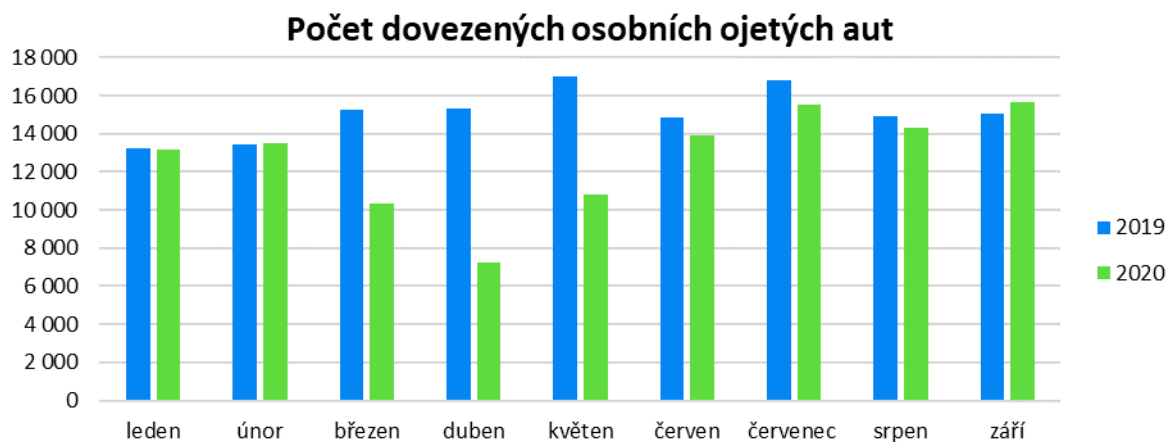
Dovoz osobních ojetých automobilů ze zahraničí byl letos silně ovlivněn koronavirovými opatřeními, která v důsledku vedla ke snížení jejich počtu. K největšímu meziročnímu propadu došlo v dubnu, kdy se do Česka dovezlo o 52,7 % méně ojetých osobních aut než ve stejném období předchozího roku. Po šesti měsících poklesů pak ale došlo v září k nárůstu. Počet dovezených aut se v devátém měsíci meziročně zvýšil o 3,9 %. I tak ale zaznamenal letos trh ojetin výrazný úbytek počtu dovezených aut, konkrétně se **v prvních třech kvartálech dovezlo o 21 490 méně osobních ojetých vozidel než loni, což představuje meziroční pokles o 15,8 %**. Celkově se v prvních třech kvartálech letošního roku dovezlo ze zahraničí 114 493 osobních ojetých aut.

Bohužel se k nám však letos dovážela zase o něco starší auta, neboť podíl těch, která vykazují více než 10 let stáří, za poslední tři měsíce opět mírně narostl o 0,42 procentního bodu na 53,63 %, meziročně jde o nárůst ve výši 2,18 procentního bodu. Průměrné stáří dovážených osobních ojetých aut bylo 10,7 let, zatímco před rokem činilo 10,3 roku.

Dlouhodobě pak narůstá průměrné stáří českého vozového parku. Letos v kategorii osobních aut poprvé překonalo hranici 15 let. Dovozy čím dál většího podílu starších aut mají vedle kupní síly na stárnutí českého vozového parku zásadní vliv.

Vývoj počtu dovážených ojetin za 3Q





Počet dovezených osobních ojetých aut v jednotlivých měsících

	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září
2019	13 239	13 430	15 295	15 334	17 010	14 851	16 837	14 921	15 066
2020	13 187	13 540	10 318	7 254	10 835	13 892	15 512	14 300	15 655
meziroční změna	-0,39 %	0,82 %	-32,54 %	-52,69 %	-36,30 %	-6,46 %	-7,87 %	-4,16 %	3,91 %

Původ vozidel

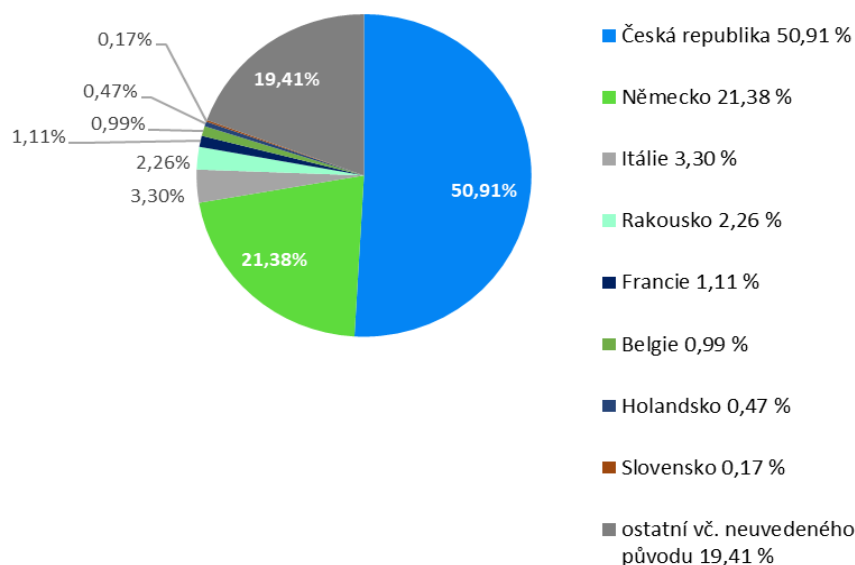
Podíl ojetých vozů, které se prodávají s uvedeným českým původem, se dlouhodobě výrazně nemění a zůstává stabilní okolo 50 %. Stejně tak vozidla s německým původem tvoří dlouhodobě zhruba pětinu trhu a dlouhodobě také platí, že mezi další země, ze kterých se nejčastěji k nám ojetá auta vozí, patří Itálie, Rakousko a Francie.

U zmíněného italského původu letos došlo k meziročnímu poklesu podílu na trhu prodáváných ojetin o 1 procentní bod, což ale představuje zhruba čtvrtinu jejich počtu.

Každé páté dovezené auto – bez ohledu na rok dovozu – však má prodejcem uvedenou falešnou zemi původu, nejčastěji Německo či dokonce Českou republiku. Řada lidí si tak koupí auto s deklarovaným českým původem, které ale ve skutečnosti může pocházet například z Ukrajiny či Rumunska. Nejčastěji se totiž jedná o vozy z jižní, jihovýchodní a východní Evropy či pobaltských zemí. 5 % aut s nesprávně uvedeným původem pochází dokonce z jižní Afriky, Ománu, Jižní Ameriky či ze zemí Perského zálivu.

Uvedení německého či českého původu zvyšuje cenu ojetiny, navíc z technického průkazu se země původu vyčíst nedá. Problémem je také často nesprávná interpretace toho, co je to země původu. Kupující by se měl vždy zajímat o to, pro jakou zemi bylo auto vyrobeno, protože téměř všechna vozidla v takové zemi byla provozována. Kupující se ale často zajímají jen o poslední zemi, ze které vozidlo doputovalo do Česka. Bohužel však dochází k častým **účelovým registracím v Německu, aby vozidlo mělo „posvěcen“ německý původ**. Falšování původu dovážených ojetin a jejich předraženému prodeji nahrává víra mnohých českých zákazníků v to, že auto dovezené z Německa bývá v perfektním či lepším technickém stavu.

Původ prodáváných vozidel

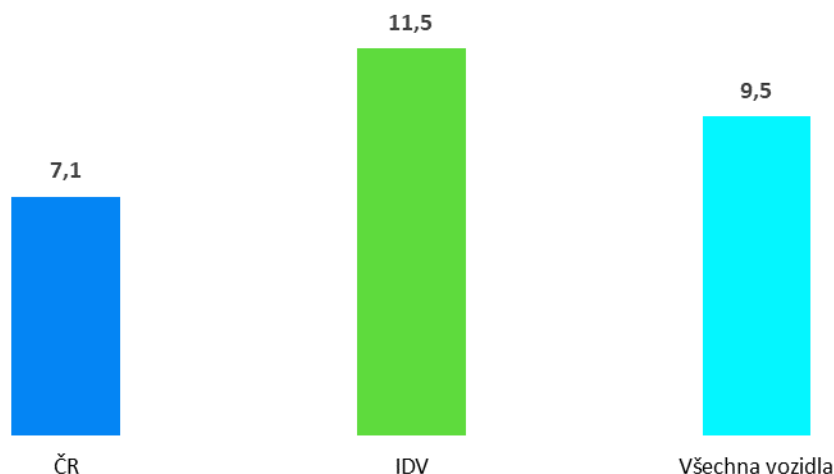


Stáří prodáváných vozidel

Průměrné stáří všech osobních ojetých vozů, které se prodávaly v prvním pololetí letošního roku na českém trhu ojetých automobilů na hlavních inzertních portálech, bylo 9,5 roku. Vozy byly v průměru o několik měsíců starší než ještě v polovině roku, což ukazuje, že se na trh dostávají méně mladší ojetiny. Průměrné stáří prodáváných vozů zvyšují auta dovezená ze zahraničí, a to zejména taková, která byla dovezená v předešlých letech.

Průměrné stáří vozového parku v kategorii osobních automobilů se neustále zvyšuje a letos překročilo hranici 15 let. Za první kvartál letošního roku vykazovaly osobní automobily stáří 15,01 let, v polovině roku už to bylo 15,11 let. Jde o pomalé, ale nepřetržité stárnutí vozů, které Češi vlastní.

**Průměrné stáří prodáváných osobních ojetých vozidel
(v letech)**



*Pozn.: IDV = individuálně dovezená vozidla ze zahraničí

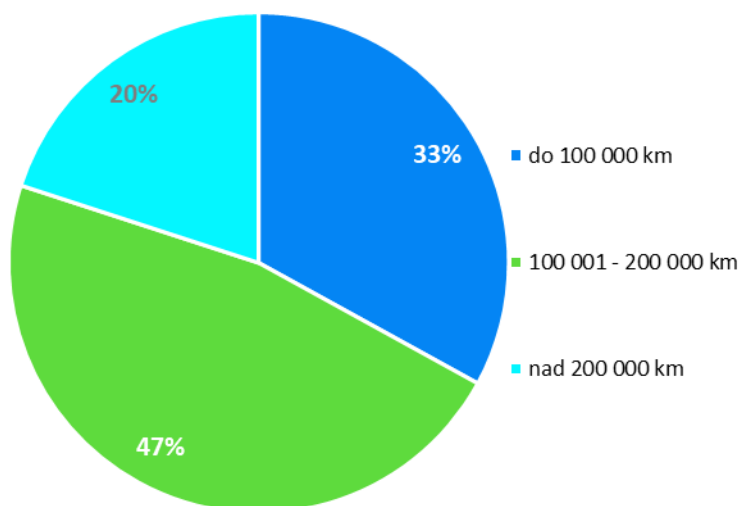
Udávaný stav kilometrů na tachometru

Průměrná hodnota na tachometrech u prodáváných ojetých osobních vozů vrostla meziročně ze 156 000 km o 3 % na 161 000 km, což lze přisoudit tomu, že se letos na trhu ve větší míře přeprodovala auta v minulosti dovezená ze zahraničí, která byla o 4 roky starší než ojeté vozy s tuzemským původem. Auta na naftu vykazovala v průměru o 47 000 najetých km více než auta benzínová.

Průměrný kilometrový nájezd se oproti prvnímu pololetí snížil o 5 000 km, což se na první pohled nezdá být mnoho, ale zajímavý je posun vozů v jednotlivých cenových hladinách. Ve třetím kvartálu došlo ke zvýšení podílu aut, která mají najeto mezi 100 000 až 200 000 km, a to o 4 p. b. Naopak o 3 p. b. klesl podíl aut, která mají najeto více než 200 000 km. Vzhledem k tomu, že průměrné stáří prodáváných vozidel se nesnížilo (naopak v řádech několika měsíců narostlo), je pravděpodobné, že za výsledky třetího kvartálu stojí do určité míry stáčení tachometrů, a tím přizpůsobování vozů požadavkům kupujících, kteří požadují u vozů co nejmenší nájezd, což pro ně představuje jakousi kvalitu (stavu) auta. Vůz se stočeným tachometrem se prodá v průměru o 20 % draž, než by měl stát, navíc vozy s nižším nájezdem se rychleji prodávají.

K manipulaci s počítadlem ujetých kilometrů dochází přinejmenším u třetiny prodáváných ojetin. Kvůli propadu tržeb a zisku prodejců v důsledku opatření během nouzového stavu a následného sníženého zájmu o ojetá vozidla ze strany kupujících se jejich podíl může ještě zvyšovat.

Udávaný stav km na tachometru



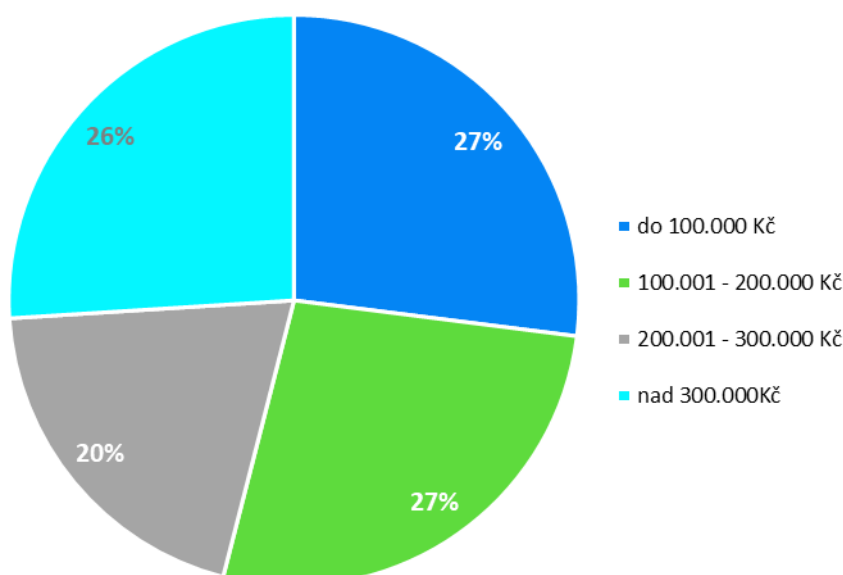
*Za stočené vozidlo pokládáme takové, jehož stav počtu najetých kilometrů podle naší evidence klesl v průběhu jeho provozu minimálně o 20 tisíc kilometrů a nejedná se přitom o chybně zapsaný údaj, tedy lidskou chybu.

Prodejní cena

Průměrná cena prodáváných osobních ojetých aut meziročně vzrostla o 1 % na 228 600 Kč, tedy o 2 400 Kč. Kvůli propadům tržeb a zisků prodejců v první polovině letošního roku, stoupajícímu zájmu kupujících ve třetím kvartále a menšímu množství ojetých aut na trhu došlo na podzim k jejich zdražení. **V první polovině letošního roku se průměrná cena za ojeté auto pohybovala okolo 212 000 Kč. Oproti průměrné ceně v prvních šesti měsících se ceny vyšplhaly v průměru o téměř 8 % výše.** Podle informací z trhu jsou prodejci již výrazně méně ochotni poskytovat slevy než na jaře. Na trhu nyní dochází k úbytku zejména mladých ojetin s českým původem, jejichž cena se zvyšuje. Za rostoucí cenou ojetých aut je možné také spatřovat častější stáčení tachometrů či zatajování havárií nebo jinou nekalou praxi, které vedou k umělému „vylepšení“ vozu a navýšení jeho ceny.

To, jak se budou ceny vyvíjet v následujících měsících, bude do určité míry záviset na poptávce. Prodejci již nejsou ochotni přistupovat ke snižování cen a pokud nenastane zásadní snížení poptávky, nelze příliš očekávat, že ceny za ojetá auta půjdou dolů. Naopak lze očekávat jejich další zvýšení, a to především u mladých ojetin, u kterých se předpokládá silnější poptávka než nabídka. Vozy do třech let stáří tvořily v posledních měsících významnou část prodeje a pokles ve výrobě nových aut z přechozích měsíců a menší ochota firem měnit po roce, dvou či třech letech vozidla za mladší by se měly projevit na menší nabídce právě mladých ojetých vozů s českým původem.

Prodejní cena



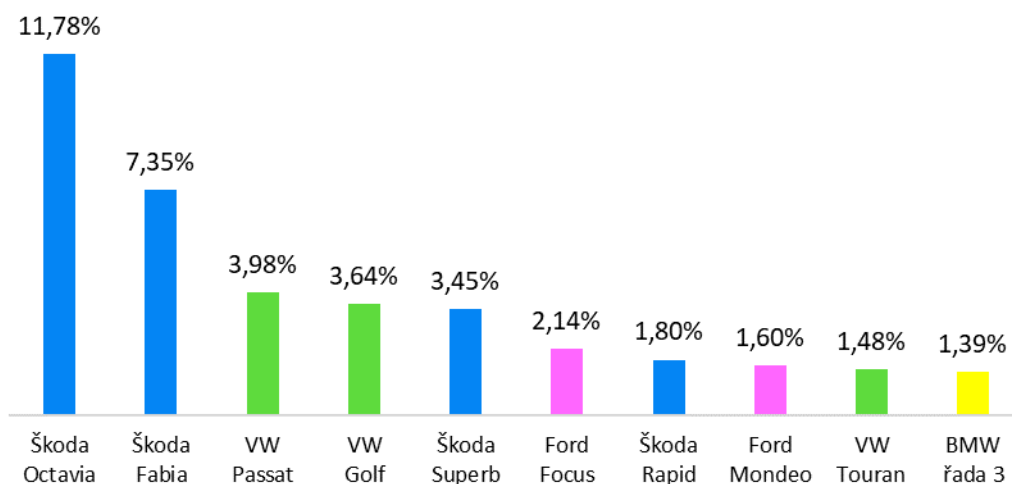
Nejprodávanejší modely

Oproti minulému roku se letos mírně zvýšil podíl nejprodávanejšího ojetého vozu na českém trhu, kterým je Škoda Octavia. Meziročně její podíl narostl o zhruba 0,5 procentního bodu na 11,8 %.

K meziročnímu propadu došlo u modelu Škoda Rapid, jehož podíl poklesl o 0,6 procentního bodu, tj. pokles cca o 25 %. Důvodem je ukončení jeho výroby v roce 2018 a následné nahrazení modelem Škoda Scala v roce 2019. Škoda Rapid přestala být součástí operativních leasingů a firemních flotil, což zapříčinilo daný pokles tržního podílu. Škoda Scala se zatím vyskytuje mezi prodávanými ojetinami jen ve velmi malé míře.

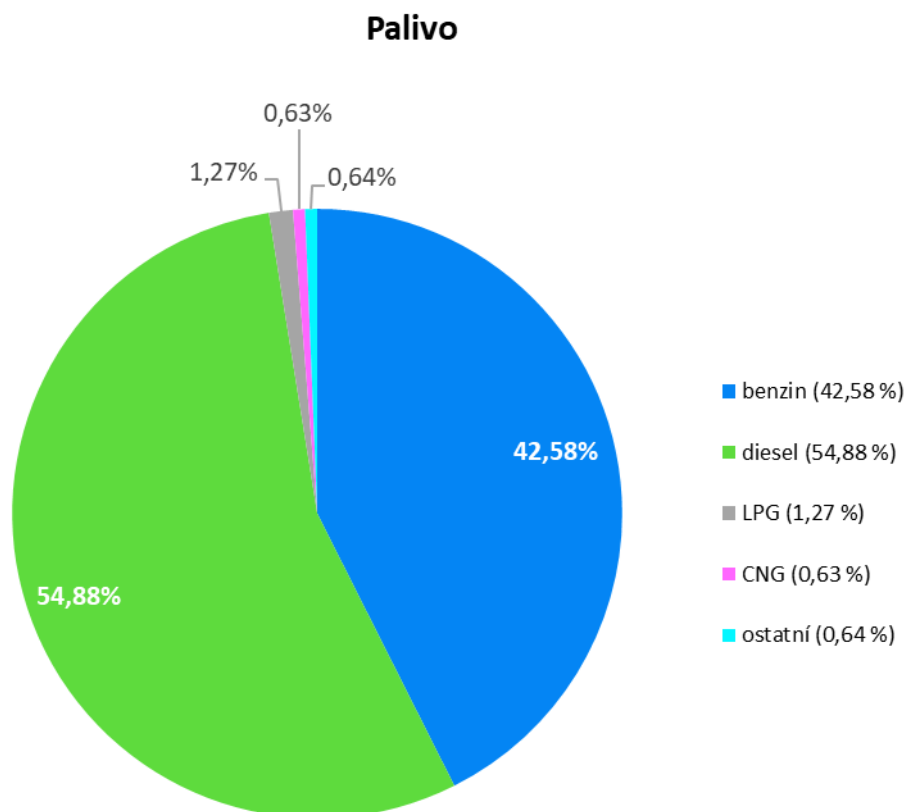
Podíl všech deseti nejprodávanejších modelů dosahuje 38,6 % trhu, což je meziročně zhruba o 1 procentní bod více. Vozy značky Škoda si mezi prodávanými ojetinami letos zatím nárokovaly podíl dosahující 24,4 %, vozy Volkswagen 9,1 %. Vozy koncernu Volkswagen tak tvořily třetinu trhu s ojetinami (33,5 %).

TOP 10 nejprodávanejších modelů



Preference jednotlivých typů pohonů

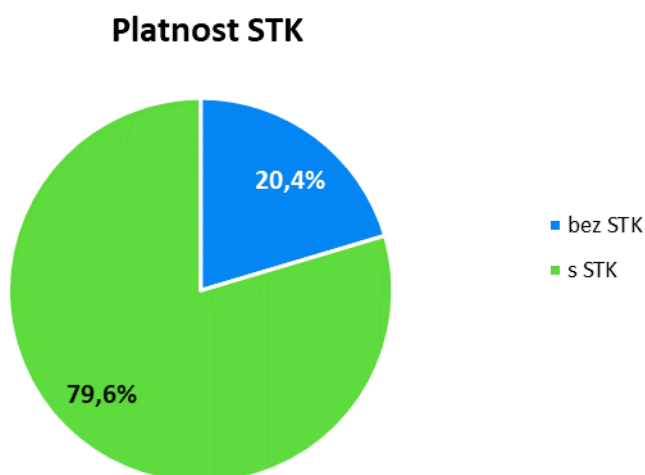
Vozy s dieselovým motorem na trhu prodávaných ojetin stále dominují. Jejich podíl se prakticky nemění a zůstává přibližně na 55 %. Stejně stabilní je podíl benzínových aut, který se vytrvale drží okolo 42,5 %.



Vozidla s/bez STK

Podíl vozidel, která neměla platnou STK, se meziročně snížil o 2 procentní body z 82 na 80 %. Ke zvýšení podílu vozidel s platnou STK došlo také ve srovnání s letošním prvním pololetím. Důvodem je postupné znovuožívání trhu a oproti jarním měsícům rostoucí zájem lidí o koupi ojetého auta.

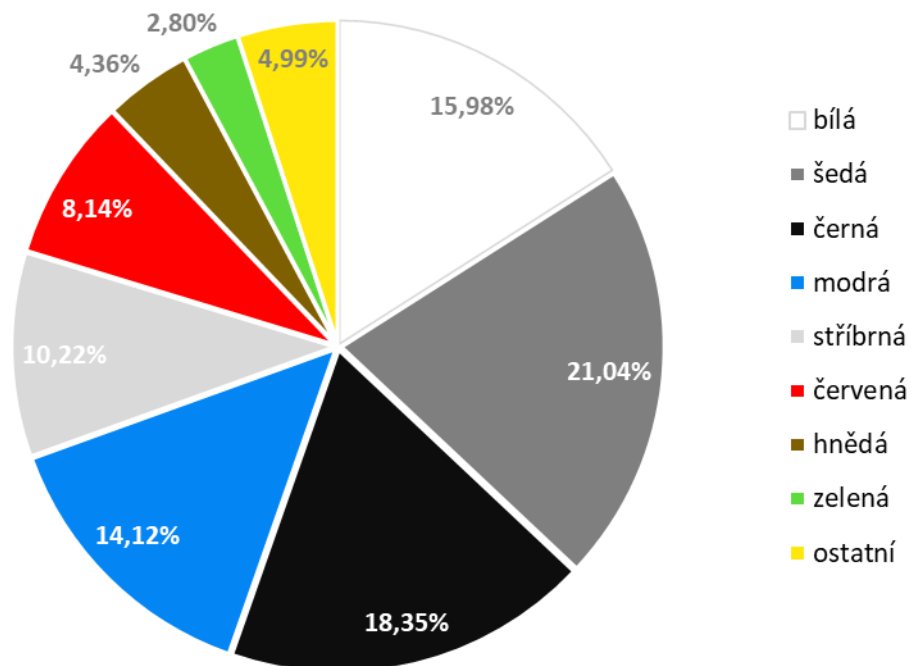
U vozidel, která nemají platnou STK, nesou kupující finanční zátěž následného provedení STK a kontroly emisí, ale především nesou riziko, že vozidlo těmito kontrolami neprojde a budou ho muset na své náklady uvést do provozuschopného stavu.



Nejoblíbenější barvy

Podíl jednotlivých barev ojetých vozů zůstává dlouhodobě stabilní. I v letošním roce zatím dominovaly trhu stejně jako loni šedé vozy (letos 21 %), respektive šedé a stříbrné vozy (10 %), neboť řada stříbrných vozů je označena jako vozy šedé. Nárokovaly si téměř třetinu trhu ojetých aut určených k prodeji. Druhé až čtvrté místo bylo zastoupené černou (18 %), bílou (16 %) a modrou (14 %) barvou.

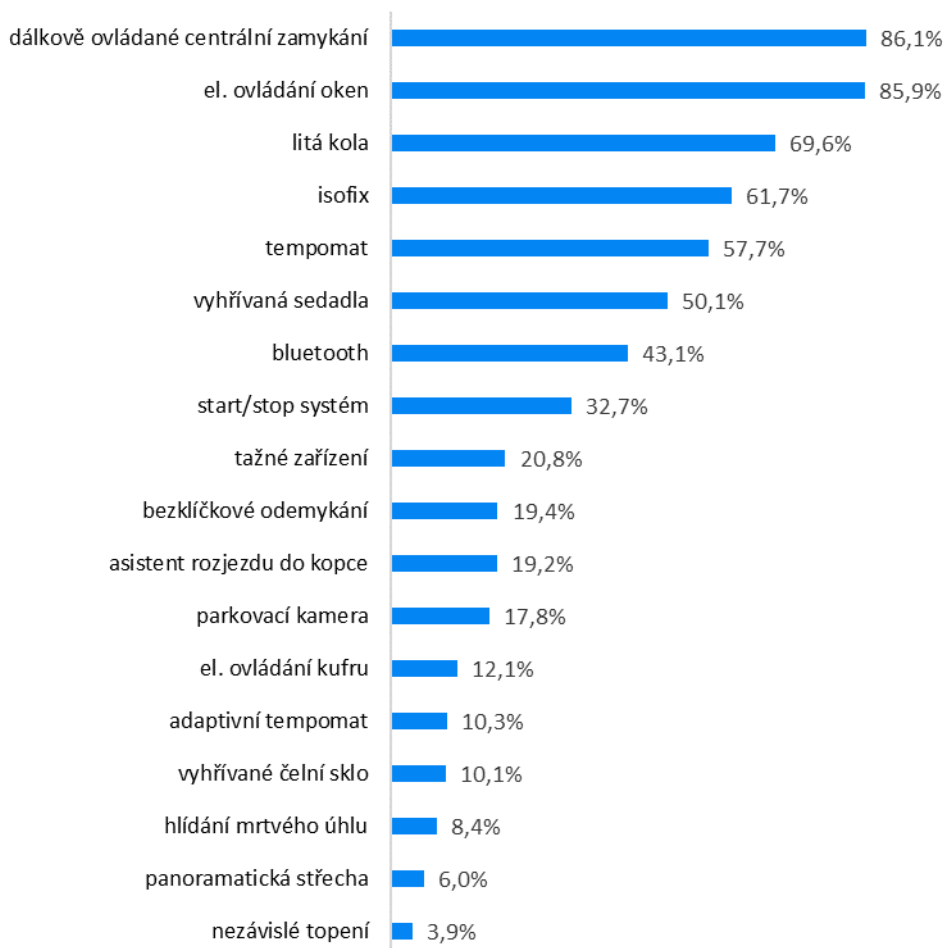
Nejoblíbenější barvy



Vybrané položky výbavy

Vybavenost vozidel se letos meziročně zvýšila. Více aut má již litá kola, isofix, Bluetooth či start/stop systém nebo bezklíčkové odemykání. Skutečná výbava vozidel může být ale nižší, protože se stává, že někteří prodejci uvádějí vyšší vybavenost vozidla, než kterou auto skutečně má, aby ho učinili atraktivnějším a lépe a rychleji ho prodali.

Vybrané položky výbavy



Doba prodeje

Průměrná doba prodeje ojetiny se oproti loňskému roku zvýšila o 15 dní na 98 dní. Oproti prvním šesti měsícům se ke konci září prodávala ojetá auta v průměru o 8 dní rychleji. Zájem o ně začal ve větší míře přibývat během letních prázdnin a v o něco menší míře pokračoval i během září. Jarní poptávka, která byla letos utlumená kvůli koronaviru, se tak přesunula do letních měsíců, kdy řada lidí nakupovala auto pro cestu na dovolenou, nebo lidé využili volných dní k výběru ojetého auta. Právě jaro a podzim patří z hlediska prodeje ojetých vozů každoročně k silným obdobím. Vzhledem k uzavření prodejních míst během několika březnových a dubnových týdnů však ani zvýšený zájem o auta v posledních měsících nezkrátil průměrnou dobu prodeje o více než 8 dní.

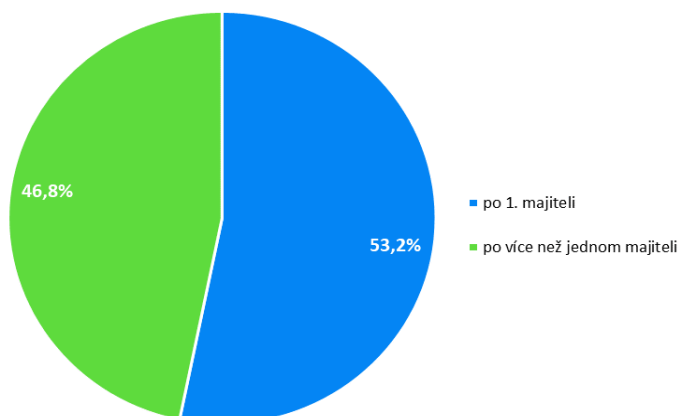
Dovezená auta se prodávala v průměru o 30 dní déle než vozy s tuzemským původem. Průměrná doba prodeje ojetiny s Cebia REPORTem činila 82 dní, Cebia REPORT tak zkracoval dobu prodeje **průměrně o 16 dní**.

Auta po prvním majiteli a předchozí havárie

Podíl aut po prvním majiteli meziročně vzrostl o 4 procentní body na 53 %, oproti stavu ke konci letošního června však mírně poklesl (o 1,4 p. b.).

Podíl osobních ojetých aut, u kterých bylo v inzerci uváděno, že nebyla v minulosti havarovaná, dosahoval v devíti měsících letošního roku 99,31 %. Reálný podíl aut, která nebyla v minulosti havarovaná, však bude i vzhledem k počtu pojistných případů pojišťoven výrazně vyšší. Například v případě pětiletých aut je podle statistik poškozeno zhruba 25 % z nich. Může se jednat o banální výměnu nárazníku, ale také o větší havárii. V případě desetiletých aut je po havárii už 60 % z nich. Někteří prodejci však nepovažují například nabouraný nárazník či blatník za havárii, ale za poškození, nicméně klienty často ani o poškození neinformují. Zatajování havárií patří mezi nejčastější nekalé praktiky při prodeji ojetých aut.

Počet předchozích majitelů



Předchozí vydání bulletinu Cebia SUMMARY naleznete [zde](#)

Cebia, spol. s r.o., je leader na trhu v prověřování původu a historie vozidel. Společnost dlouhodobě pomáhá motoristům s bezpečným nákupem ojetých vozidel. Cebia nabízí vedle komplexní služby AUTOTRACER, která je dostupná on-line na www.zkontrolujsiauto.cz, řadu dalších služeb pro identifikaci vozidel, prověřování původu a originality vozidel.

Cebia zajišťuje různé formy zabezpečení vozidel, mj. bezpečnostní značení oken OCIS a satelitní systémy Cebia SAT, UNIQA SafeLine a Allianz BonusDrive. Společnost je výhradním představitelem Systému OCIS (Open Car Information System) v ČR a SR. Systém OCIS používají partneři Cebia po celém světě jako nástroj pro evidenci a výměnu dat o vozidlech. Cebia se zabývá rovněž vytvářením a programováním nástrojů pro přední makléřské společnosti na trhu v ČR a poskytuje řadu služeb pro pojišťovny a leasingové společnosti.

Společnost Cebia je držitelem certifikátu jakosti dle normy ISO 9001:2015.

Kontakt pro média:

Barbora Minksová
manažerka marketingu a komunikace
b.minksova@cebia.cz