

Cebia SUMMARY 3/2021

Informace, statistiky a zajímavosti z oblasti prodeje ojetých vozidel

Zdroje Cebia SUMMARY 3/2021

Společnost Cebia provedla analýzu trhu ojetých vozidel za první tři kvartály roku 2021, jejímž cílem byla analýza struktury a identifikace trendů trhu s ojetými vozidly. Jednotlivé sledované parametry byly vyhodnoceny na vzorcích prodáváných 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
Vývoj počtu dovážených ojetých aut	4
Stáří prodáváných vozidel	6
Původ vozidel	7
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

Na trhu ojetých aut došlo ve třetím kvartálu letošního roku k mnoha změnám. Na trh se opět začaly více dostávat vozy čerstvě dovezené ze zahraničí, které navíc vykazovaly meziročně nižší stáří. Mezi prodávanými auty také výrazně narostl podíl aut s německým původem. Doba prodeje se podstatně urychlila. Klesl však podíl vozů po prvním majiteli a také tržní podíl třech nejprodávanějších ojetých vozů značky Volkswagen.

Dovozy ze zahraničí nabraly ve třetím letošním kvartálu na síle. Od začátku roku se k nám dovezlo celkem 136 877 ojetých osobních aut, což představuje meziroční nárůst o 19,6 %. Z toho 53 333 aut se do Česka dovezlo jen ve třetím kvartálu. Větší příliv aut ze zahraničí odstartoval už v květnu, tedy nedlouho po otevření prodejních míst. V červnu a v srpnu se k nám dostalo dokonce nejvíce aut od roku 2008. I ve srovnání s rokem 2019, který nebyl ovlivněn pandemií koronaviru, se k nám letos dovezlo o 894 vozů více.

Dobrou zprávou je, že průměrné stáří čerstvě dovezených ojetých aut meziročně mírně kleslo z 10,7 roku na 10,5 roku. Podíl dovezených aut starších 15 let však zůstává stabilní na 21 %. Průměrné stáří všech prodávaných ojetých vozů na českém trhu meziročně rovněž pokleslo, a to z 9,5 na 9,1 roku. Kromě sníženého stáří čerstvě dovezených aut na to mělo vliv především nižší stáří vozů se zahraničním původem dovezených v minulých letech, které se letos přeprořádaly (loni 11,5 let, letos 10,9 roku). Průměrné stáří ojetých aut s českým původem se naopak nepatrně zvýšilo z 7,1 na 7,2 roku.

Podíl aut s českým původem oproti loňskému roku klesl a netvořil už ani polovinu nabídky (z 51 % na 48,5 %). Naopak strmý nárůst zaznamenal podíl aut prodávaných s německým původem. Zatímco loni tvořily takové vozy 21,4 % nabídky a v prvním letošním kvartálu dokonce jen 19 %, v prvních třech kvartálech letos nakonec vykazaly tržní podíl ve výši 25,2 %. U každého čtvrtého prodávaneho auta tak prodejci deklarovali německý původ.

Příliv aut z Německa souvisí samozřejmě s narůstajícím počtem dovážených aut. Na druhou stranu to může do určité míry souviset také s tím, že čeští zákazníci auta s německým původem vyhledávají a někteří prodejci toho zneužívají a falšují u vozů původ. Dlouhodobě má falešný původ uvedený pětina dovezených aut (opakovaná analýza desítek tisíc dovezených aut), nejčastěji se jedná právě o německý. Ačkoli není k dispozici aktuální statistika falešných původů ke třetímu letošnímu kvartálu, kupující by měli být více obezřetní. Skutečný původ vozu nelze zjistit ani z velkého technického průkazu, jedinou možností je prověření historie vozu. Německý původ totiž automaticky zvyšuje cenu vozu a urychluje jeho prodej.

Co se týče průměrné ceny za prodávané ojeté vozy, ta letos stoupla meziročně o 9,4 % z 228 600 Kč na 250 000 Kč. V porovnání s loňským rokem jde o navýšení o více než 20 000 Kč, oproti průměrné ceně za první pololetí jde o navýšení o 5 000 Kč. Auta tedy stále zdražují, i když největší zdražení, které přišlo s oživením trhu už v květnu, mají za sebou. Přesto se ale nedá čekat, že by se cena již udržela. Na trhu je totiž výrazný nedostatek ojetých aut. V nabídce prodejců chybí oproti předchozím letům až pětina vozů.

Důvodů, proč vozy na trhu chybí, je několik. Někteří lidé byli v důsledku vysokých cen či snížených příjmů kvůli koronaviru nuceni výměnu auta za novější odložit. Dalším důvodem je pokles ve výrobě nových vozů a dlouhé čekací lhůty, po které si lidé nechávají stávající ojeté

auto, nebo prodlužují operativní leasingy. K omezení výroby nových vozů došlo už v minulém roce, následkem čehož nyní chybí na trhu zánovní ojetiny, které se navíc často vyvážejí do zahraničí.

Zatímco v květnu a první polovině června měli prodejci na autech vysoké marže, od poloviny června se začala situace měnit. Lidé začali požadovat vyšší výkupní ceny a nyní už marže prodejců dosahují v průměru dlouhodobě běžných 5–7 %. Možnost získat od prodejce slevu je nyní prakticky nulová.

Letos navíc došlo k zajímavé situaci. Kdo si loni koupil ojeté auto, mohl ho v mnoha případech letos prodat draž, a to i přesto, že bylo o rok starší. Například Škodu Octavii šestiletého stáří šlo letos prodat až o 20 000 Kč draž než loni pětiletou. Koupí ojetého vozu v loňském roce lze díky rostoucím cenám považovat za investici.

Ojetá auta v autobazarech mizela letos – s nadsázkou řečeno – doslova před očima. Ve třetím kvartálu letošního roku došlo k výraznému zrychlení prodeje a kdo si vyhlédl auto, neměl příliš času na váhání a otálení s koupí. V prvním pololetí se auta prodávala v průměru za 96 dní, číslo ale navyšovaly téměř čtyři měsíce, po které byla prodejní místa zavřená. Loni se auta v prvních třech kvartálech prodávala v průměru za 98 dní, letos klesl průměrný počet dní, během nichž se auto „ohrálo“ u prodejce, na pouhých 73 dní a je nutné dodat, že se i do tohoto čísla započítávají dlouhé prodejní lhůty během prvních čtyř měsíců, kdy byla prodejní místa zavřená.

Ve třetím kvartálu klesly v nabídkách prodejců vozy po prvním majiteli. Zatímco loni se v prvních třech kvartálech prodávalo 53 % po prvním majiteli, letos klesl za stejné období jejich podíl na 46 %. Ještě v prvním letošním pololetí byl přitom jejich podíl 52,2 %. Naopak mírně se navýšil podíl aut s naftovým motorem, které dlouhodobě tvoří většinu nabídky a letos dosáhl 55,6 %. Z hlediska barvy se nejvíce prodávaly vozy bílé (20 %), které si po několika letech obnovily prvenství, což může souviset s tím, že se na trh dostávají auta vyrobená v posledních letech, kdy bílá barva novým autům vévodila. Dnes je u nových aut největší zájem opět o šedou barvu, která mj. kralovala ojetým autům v posledních letech.

Změna letos nastala také u deseti nejprodávanějších modelů ojetých osobních aut. Jejich podíl se meziročně snížil o 4,3 procentního bodu na 34,3 % trhu. Došlo k dalšímu poklesu zastoupení vozu Ford Mondeo, což ho vyřadilo ze statistiky deseti neprodávanějších ojetých aut a byl nahrazen vozem Hyundai i30. Letos se také meziročně významně snížil podíl nejprodávanějších modelů značky Volkswagen. Klesl o čtvrtinu a dosáhl jen 6,8 %. Podíl vozů Škoda zůstává stabilní na 24,3 %. Z hlediska tržního podílu se dařilo vozům BMW řady 3, které se dostaly z desáté na šestou pozici.

Více ukazatelů a podrobností najdete v jednotlivých kapitolách.

Vývoj počtu dovážených ojetých aut

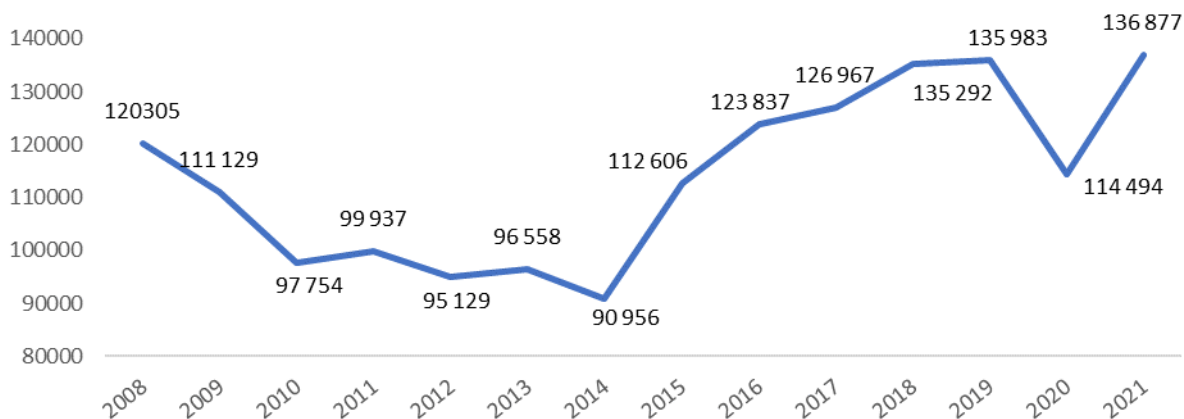
Dovozy ojetých osobních automobilů letos pokračovaly v meziročním růstu. **V prvních třech kvartálech se tak do České republiky dovezlo ze zahraničí 136 877 ojetých osobních vozů, tedy o 22 384 více než loni ve stejném období, což představuje meziroční zvýšení o 19,6 %.**

Oproti roku 2019, kdy trh automobilů nebyl zasažen pandemií koronaviru, jde o nárůst o 894 vozů. Lze tedy říci, že z hlediska dovozu aut se situace stabilizovala na úroveň předkoronavirového roku.

Zajímavý je však pohled na jednotlivé měsíce. **V červnu, srpnu a v září totiž dovozy nabraly na síle* a počet dovezených aut byl v těchto měsících nejvyšší od roku 2008.** Je tedy možné, že letošní rok z pohledu dovozu ojetých osobních aut nakonec výrazně překoná rok 2019. Dovozy letos přeje nedostatek ojetých aut na českém trhu, jejichž počet se snížil o zhruba 20 % a letos tak výrazně převažuje poptávka po nabídce.

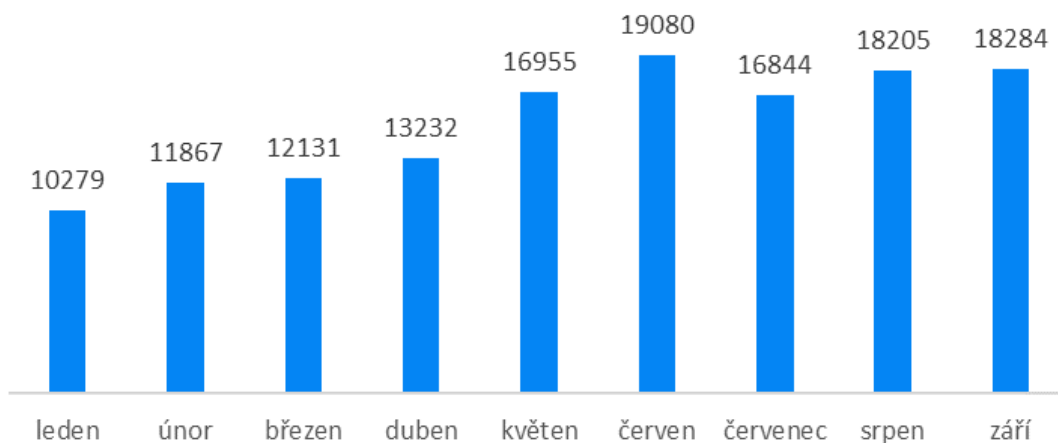
Dobrou zprávou také je, že stáří dovážených vozů mírně kleslo, respektive se vrátilo na úroveň roku 2019. Zatímco loni bylo průměrné stáří dovezených ojetých vozů už 10,7 let, letos se vrátilo na průměrných 10,5 let. Podíl aut starších 10 let činil letos 51,28 % (loni 53,63 %), podíl aut starších 15 let 21,32 % (loni 21,68 %).

Vývoj počtu dovážených ojetin za 3Q



*v případě září vyjma roku 2012, kdy se k nám v červenci a srpnu dováželo jen mezi 2 až 3 tisíci aut měsíčně, což zapříčinilo extrémní nárůst dovozu v září

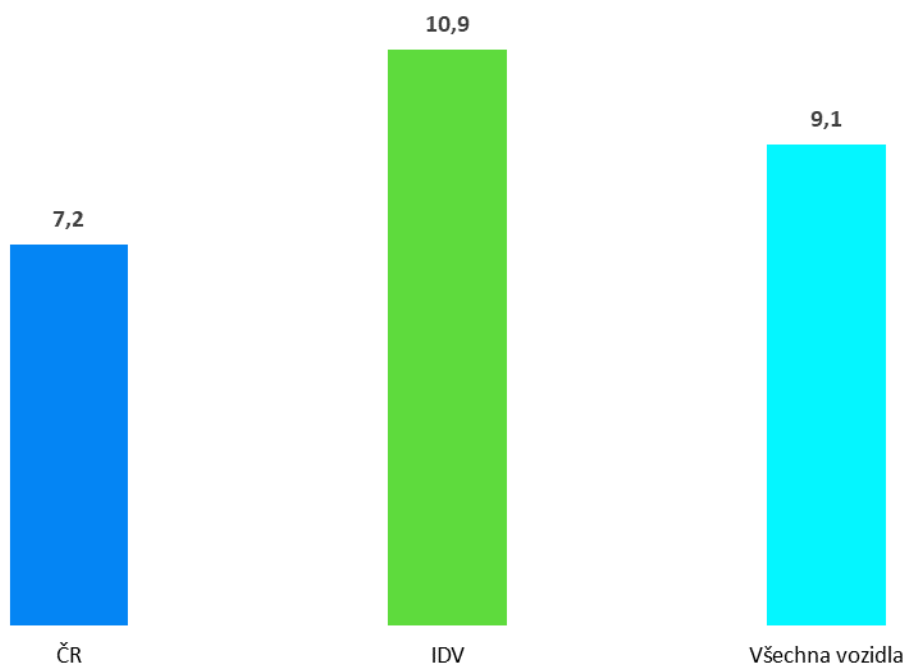
**Počet dovezených osobních ojetých aut
v jednotlivých měsících roku 2021**



Stáří prodáváných vozidel

Průměrné stáří všech osobních ojetých vozů, které se prodávaly letos na českém trhu ojetých automobilů na hlavních inzertních portálech, bylo 9,1 roku. Oproti loňskému roku tak došlo k mírnému omlazení prodáváných ojetých aut, neboť loni ve stejném období dosahovalo jejich průměrné stáří 9,5 roku. Letos se k nám oproti minulému roku dovážejí o něco mladší auta (v průměru 10,5 roku oproti loňským 10,7 roku). Hlavní vliv měl ale pokles ve stáří všech prodáváných individuálně dovezených ojetých aut ze zahraničí – tedy i těch dovezených v minulých letech. Jejich stáří kleslo z 11,5 na 10,9 roku. Naopak stáří českých ojetých aut se mírně navýšilo z 7,1 na 7,2 roku.

Průměrné stáří prodáváných osobních ojetých vozidel
(v letech)



*Pozn.: IDV = individuálně dovezená vozidla ze zahraničí

Původ vozidel

Podíl ojetých vozů, které se prodávají s uvedeným českým původem, klesl meziročně o 2,5 procentního bodu na 48,5 %. Důvodem je to, že se do Česka letos dováží mnohem více ojetých osobních aut ze zahraničí než loni, ale také to, že velká část lidí odložila výměnu vozu za mladší a vyčkává jednak kvůli nedostatku nových aut na trhu, jednak kvůli vývoji cen. Po otevření prodejních míst na jaře totiž vylétly ceny ojetých aut meziročně o 16 %, což přimělo řadu lidí si auto ještě ponechat. Důvodem, proč lidé vyčkávají s výměnou vozidla, je také nedostatek aut na trhu.

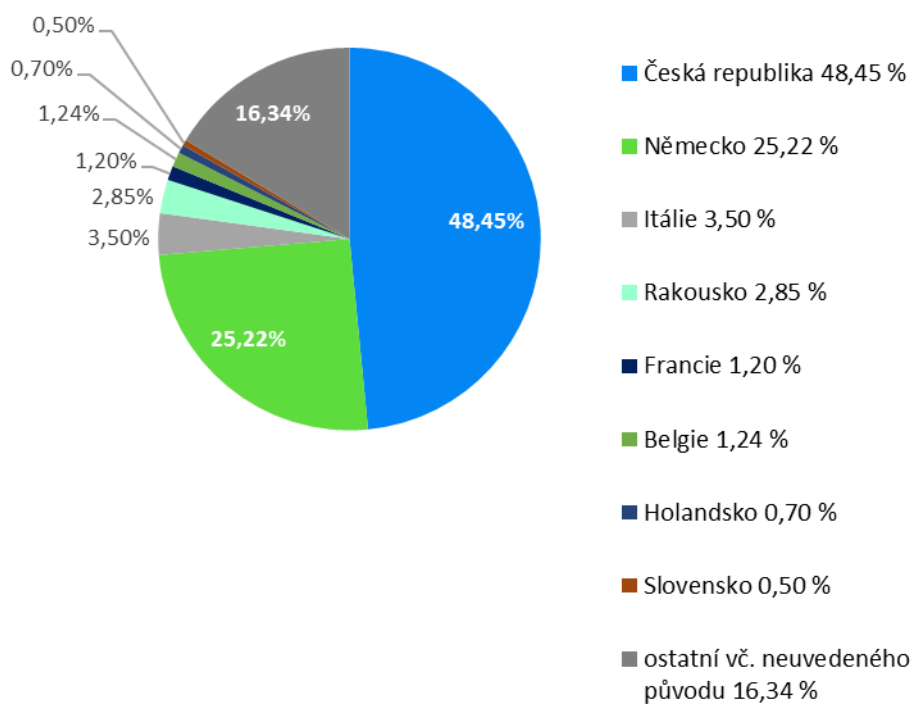
Ve třetím kvartálu letošního roku se významně navýšil podíl aut, u kterých prodejci deklarovali německý původ. Zatímco v prvním pololetí tvořily takové vozy 19 % nabídky, za první tři kvartály vykázaly podíl ve výši 25,2 %! Loni v byl v prvních devíti měsících jejich tržní podíl 21,4 %.

Příliv aut z Německa souvisí samozřejmě s narůstajícím počtem dovážených aut. Na druhou stranu to může do určité míry souviset také s tím, že čeští zákazníci auta s německým původem vyhledávají a někteří prodejci toho zneužívají a falšují původ. Dlouhodobě má falešný původ uvedený pětina dovezených aut (opakovaná analýza desítek tisíc dovezených aut), nejčastěji se jedná právě o německý. Ačkoli není k dispozici aktuální statistika falešných původů ke třetímu letošnímu kvartálu, kupující by měli být více obezřetní. Skutečný původ vozu nelze zjistit ani z velkého technického průkazu, jedinou možností je prověření historie vozu.

Země původu má vliv na cenu auta i na rychlost jeho prodeje. Auta, která mají falešně uvedený německý původ, pocházejí často ze zemí jižní, jihovýchodní či východní Evropy nebo z pobaltských zemí. Výjimkou nejsou ani země Blízkého či Středního Východu či Afriky.

Problémem je také často nesprávná interpretace ze strany kupujících ohledně toho, co je to země původu. Kupující by se vždy měli zajímat o to, pro jakou zemi bylo auto vyrobeno, protože téměř všechna vozidla byla v takové zemi provozována. Kupující se ale často zajímají jen o poslední zemi, ze které bylo vozidlo dovezeno do Česka bez ohledu na to, aniž by věděli, jak dlouho bylo v zemi dovozu vozidlo provozováno. Často totiž dochází k účelovým, i jen několikadenním, registracím v Německu, aby mohlo vozidlo vykazat německý původ.

Původ prodávaných vozidel

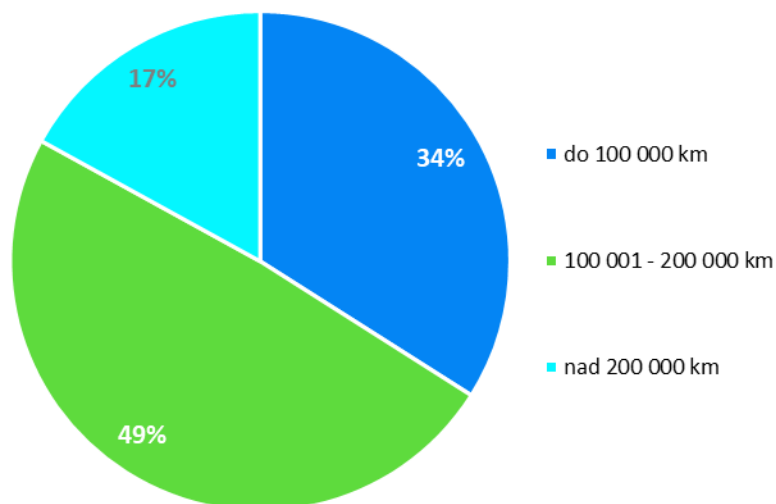


Udávaný stav kilometrů na tachometru

Průměrná hodnota na tachometrech u prodáváných ojetých osobních vozů klesla meziročně ze 161 000 km na 158 000 km.

K manipulaci s počítadlem ujetých kilometrů dochází u třetiny prodáváných ojetin, v případě aut dovezených ze zahraničí jde až o dvě pětiny. Jejich podíl se může ještě mírně zvýšit, a to z důvodu možnosti poměrně jednoduchého způsobu, jak si mohou prodejci navýšit své zisky, což je po měsících, kdy byly prodeje výrazně utlumeny, pro mnohé lákavé.

Udávaný stav km na tachometru



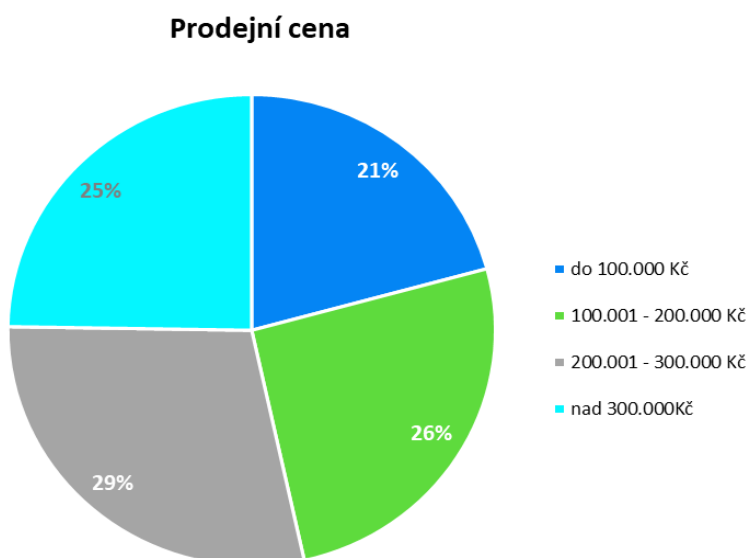
Prodejní cena

Průměrná cena prodáváných osobních ojetých aut letos meziročně vzrostla zatím o 9,4 % z 228 600 Kč na 250 000 Kč. Jde tedy o navýšení o více než 20 000 Kč. V prvním pololetí se auta prodávala ještě v průměru za 245 000 Kč. I ve třetím kvartálu tedy došlo k jejich dalšímu zdražení.

Na růst cen má vliv především nedostatek ojetých aut na trhu. Mnoho lidí vyčkává s výměnou vozu za mladší či za nový, což je zase dáno nedostatkem nových aut na trhu a rovněž nedostatkem zánovních ojetin, které se navíc vyvážejí také do zahraničí. Nedostatek mladých ojetin je ovlivněn sníženou výrobou v loňském roce a větší poptávkou po operativním leasingu i ze strany běžných lidí. Řada z nich tak vyplňuje dlouhé čekací lhůty na nový vůz, jiní čekají na větší nabídku zánovních ojetin. Mezi čekateli se vyskytují také spekulanti, kteří očekávají, že cena ojetých vozů opět klesne. Podle ukazatelů z trhu tomu ale zatím nic nenasevňuje.

Zatímco v květnu a první polovině června měli prodejci na autech vysoké marže, neboť zdražili, ale vykupovali stále za stejné ceny, od poloviny června se začala situace měnit. Lidé začali požadovat vyšší výkupní ceny, což jim opět umožnila velká poptávka po autech a jejich nedostatek, a nyní už marže prodejců dosahují v průměru dlouhodobě běžných 5–7 %. Možnost získat od prodejce slevu je nyní prakticky nulová.

Letos navíc došlo k zajímavé situaci. **Kdo si loni koupil ojeté auto, mohl by ho letos prodat draž, a to i přesto, že bylo o rok starší.** Například Škodu Octavii šestiletého stáří šlo letos prodat o zhruba 20 000 Kč draž než loni pětiletou. Koupi ojetého vozu v loňském roce lze díky nárůstu cen považovat za investici.



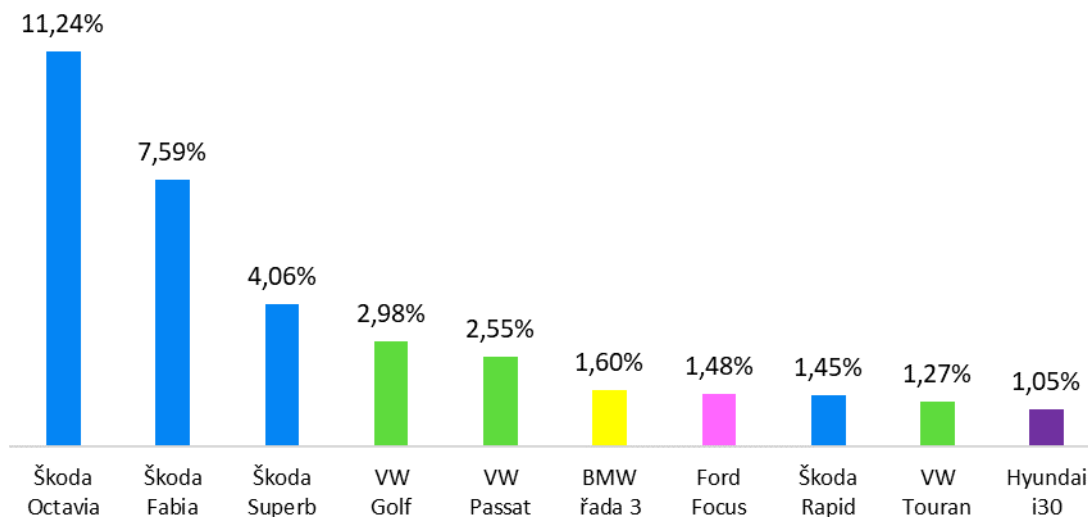
Nejprodávanejší modely

Podíl deseti nejprodávanejších modelů ojetých aut se meziročně snížil o 4,3 procentního bodu na 34,3 %. Ještě významnější změnou, ke které došlo mezi nejprodávanejšími vozy, je však skutečnost, že došlo k dalšímu poklesu zastoupení vozu Ford Mondeo (loni tržní podíl 1,6 %, letos v prvním pololetí 1,4 %) na 1 %, což ho vyřadilo z TOP 10. Mezi desítku nejprodávanejších modelů se naopak těsně probojoval Hyundai i30.

Letos došlo také k významnému meziročnímu snížení podílu nejprodávanejších modelů značky Volkswagen. Jejich podíl klesl o čtvrtinu a letos dosáhl jen 6,8 %. Podíl vozů Škoda je stabilní na 24,3 %.

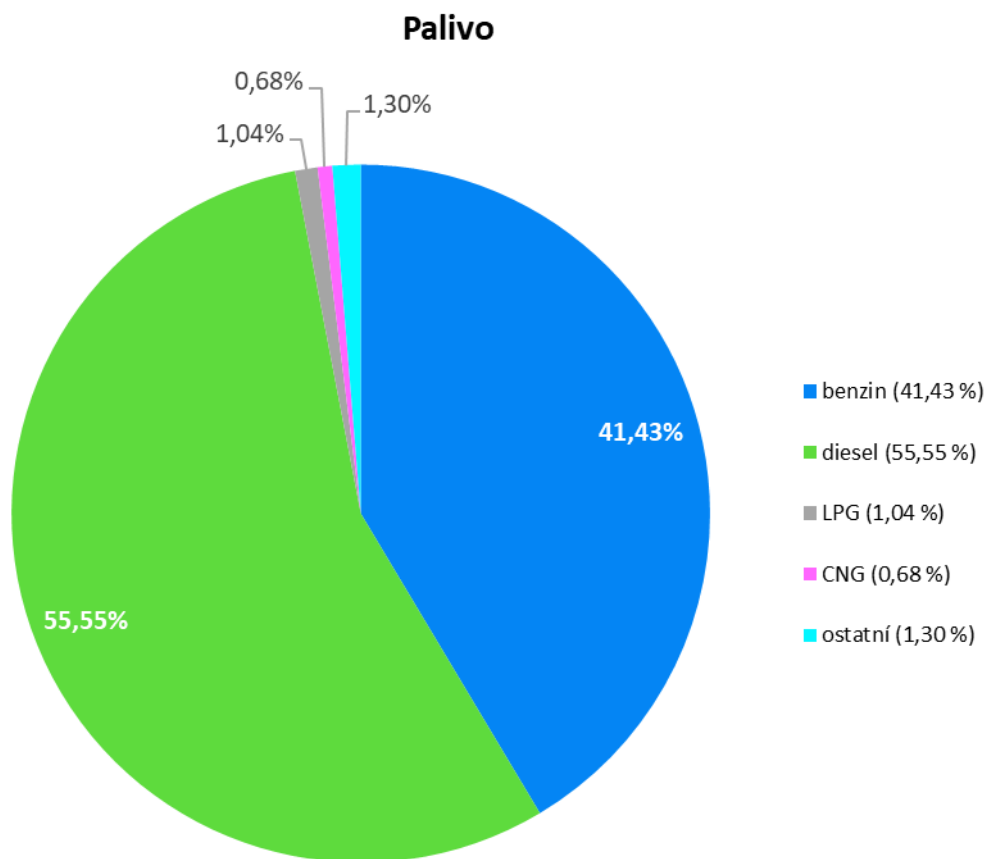
Významně si tak letos meziročně pohoršil model Volkswagen Passat (z 4 % na 2,6 %, tj. o 35 % pokles), Volkswagen Golf (z 3,6 % na 3 %) či Ford Focus (z 2,1 % na 1,5 %). Naopak k významnému navýšení podílu došlo u modelů Škoda Superb (z 3,5 % na 4,1 %) a **BMW řady 3 (z 1,4 na 1,6 %), které se dostalo z desáté na šestou pozici.** Ačkoli se mohou v procentuálních bodech zdát tyto změny nevýznamné, při zohlednění procentuálního rozdílu se jedná o změny, které si zaslouží být okomentovány.

TOP 10 nejprodávanejších modelů



Preference jednotlivých typů pohonů

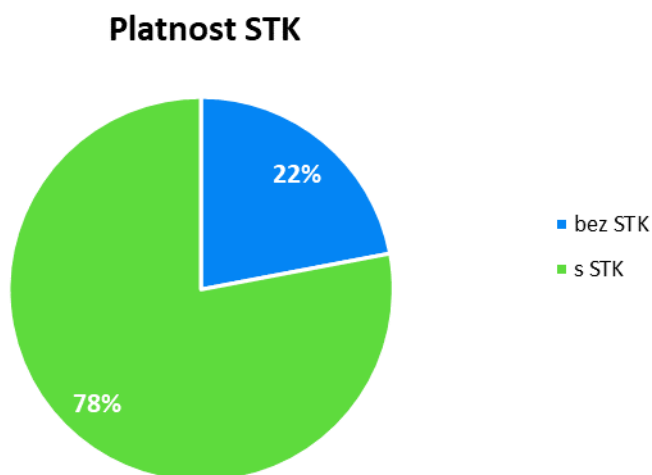
Zatímco u nových vozů poklesl podíl aut s motorem na naftu na pouhých 20,76 %, u ojetých aut došlo k jeho navýšení. **Podíl prodávaných ojetých aut s naftovým motorem se meziročně mírně zvýšil z 54,9 % na 55,6 %**. V prvním letošním pololetí činil přitom jejich podíl 54,6 %, je tedy zřejmé, že ve třetím letošním kvartálu přibývaly na trh více vozy na naftu na úkor benzínových vozidel. **Podíl aut s benzínovým motorem se totiž letos snížil meziročně z 42,6 % na 41,4 %**, na konci prvního pololetí byl přitom jejich podíl ještě 42,1 %.



Vozidla s/bez STK

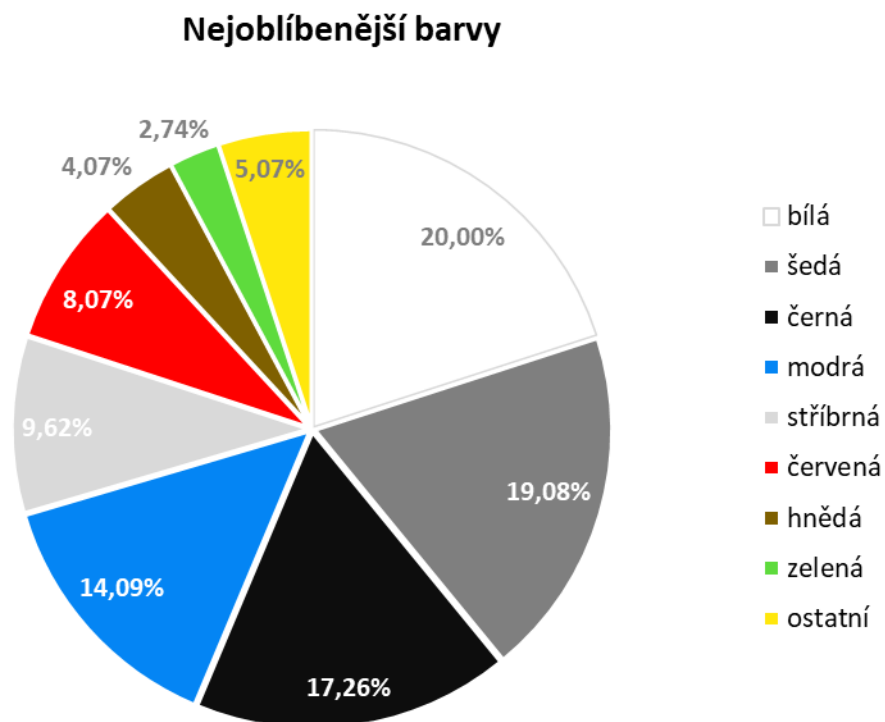
Podíl prodáváných vozidel, která neměla platnou STK, se letos meziročně zvýšil o 2 procentní body z 20 na 22 %.

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

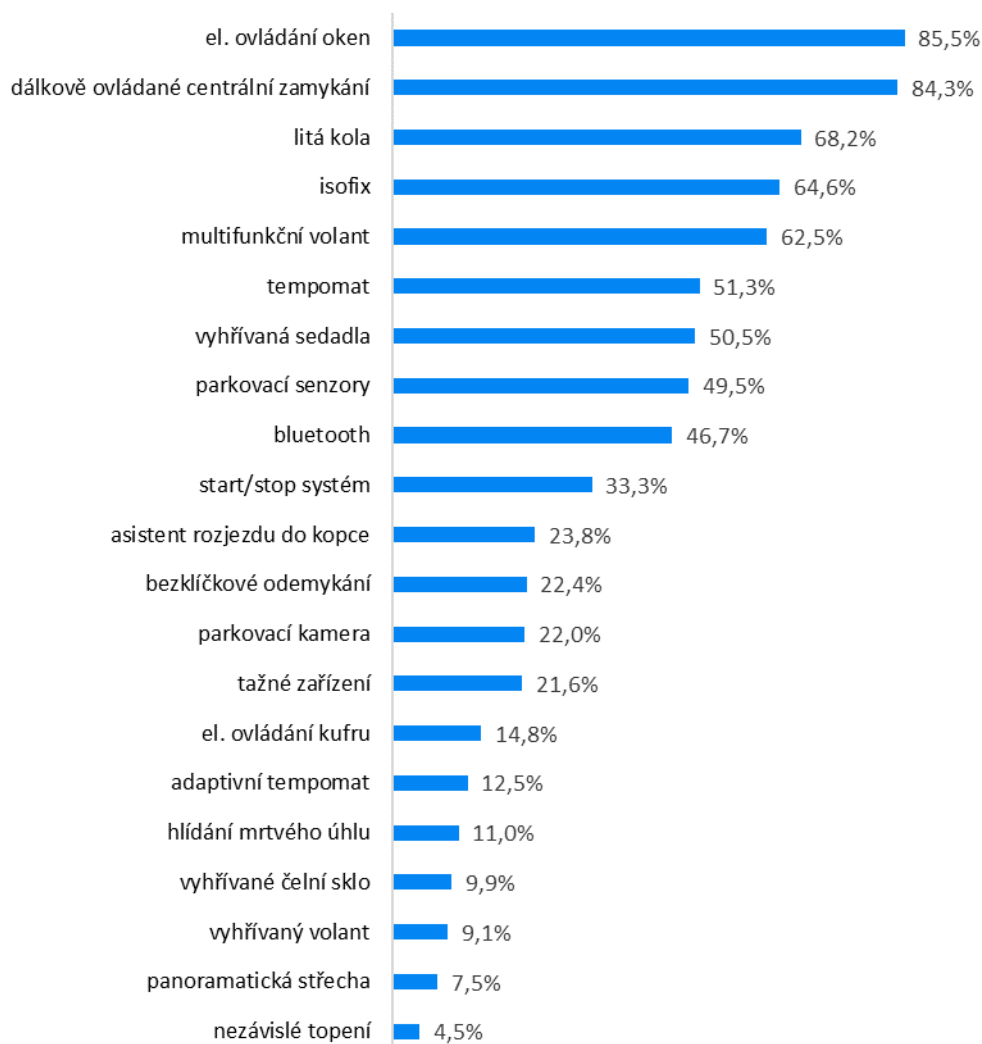
Zatímco novým vozům kralovala letos šedá barva s 27,4% zastoupením, **ojetým autům letos vévodila barva bílá s rovnými 20 % podílu**. Ještě v prvním pololetí bylo přitom na trhu nejvíce zastoupeno šedých vozů (19,9 %, bílých 16,4 %), loni byl podíl šedých a bílých ojetých aut 21 % vs. 16 %. Vyšší podíl bílých vozů ve třetím kvartále by mimo jiné mohl souviset s tím, že v minulých letech právě bílé vozy kralovaly mezi novými auty a nyní se dostávají ve větší míře na trh ojetých vozidel.



Vybrané položky výbavy

Na trhu se letos prodávalo meziročně více aut s isofixem, Bluetooth či parkovacími kamerami. 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

Ojetá auta v autobazarech mizela letos – s nadsázkou řečeno – doslova před očima. Ve třetím kvartálu letošního roku došlo k výraznému zrychlení prodeje a kdo si vyhlédl auto, neměl příliš času na váhání a otálení s koupí. V prvním pololetí se auta prodávala v průměru za 96 dní, číslo ale navyšovaly téměř čtyři měsíce, po které byla prodejní místa zavřená. Loni se auta v prvních třech kvartálech prodávala v průměru za 98 dní, **letos klesl průměrný počet dní, během nichž se auto „ohrálo“ u prodejce, na pouhých 73 dní.**

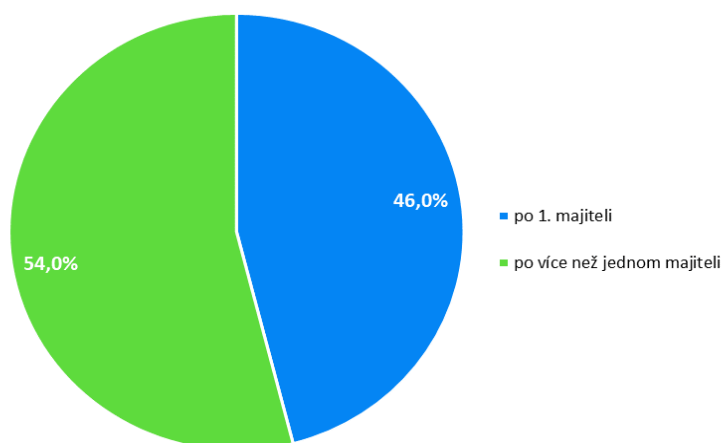
Průměrná doba prodeje ojetého auta s Cebia REPORTem činila 61 dní, Cebia REPORT tak zkracoval dobu prodeje **průměrně o 12 dní.**

Auta po prvním majiteli a předchozí havárie

Podíl aut po prvním majiteli meziročně významně poklesl. Zatímco loni se v prvních třech kvartálech prodávalo 53 % po prvním majiteli, letos klesl jejich podíl na 46 %. Více než polovina prodáváných aut tak měla v minulosti více než jednoho vlastníka.

Podíl osobních ojetých aut, u kterých bylo v inzerci uváděno, že nebyla v minulosti havarovaná, dosahoval letos 99,37 %. Reálný podíl aut, která nebyla v minulosti havarovaná, však bude i vzhledem k počtu pojistných případů pojištěven 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



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