

Cebia SUMMARY 1/2019

Informace, statistiky a zajímavosti z oblasti prodeje ojetých vozidel

Zdroje Cebia SUMMARY 1/2019

Společnost Cebia provedla analýzu trhu ojetých vozidel za první čtvrtletí 2019, jejímž cílem je 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
Vývoj počtu dovážených ojetin	3
Původ vozidel	4
Udávaný stav kilometrů na tachometru	5
Prodejní cena	6
Nejprodávanější modely	8
Preference jednotlivých typů pohonů	9
Vozidla s/bez STK a s/bez DPH	10
Nejoblíbenější barvy	11
Auta po prvním majiteli a předchozí havárie	14

Hlavní informace

Společnost Cebia provedla pravidelnou analýzu vývoje trhu ojetých vozidel za první čtvrtletí 2019.

V prvních třech měsících letošního roku došlo po čtyřech letech k poklesu počtu dovezených ojetých aut, a to o 1,1 %. Zároveň však sílí prodej dovezených ojetých aut z minulých let, kdy lidé přeprodávají vozidla, která si dříve sami koupili jako dovezená ze zahraničí. Nárůsty se týkají ojetých vozidel z Německa, Itálie a Rakouska. Naopak podíl prodávaných aut z Holandska, Belgie či Slovenska zůstává stabilní na necelých dvou procentech.

Už od října loňského roku, kdy vešla v platnost nová legislativa proti stáčení tachometrů, díky níž lze uložit pokutu až 500 tisíc Kč a vozidlo se stočeným tachometrem neprojde STK, dochází ke snížení podílu aut, u nichž bylo manipulováno s počítadlem kilometrů. V prvním kvartálu se podíl takových vozidel snížil na 33 %. Od platnosti nové legislativy zpřísnily autobazary podmínky pro výkup vozidel, začaly čím dál více historii vozidel prověřovat a přestaly vykupovat vozidla s nejasnou historií, kde hrozí, že kvůli stočenému tachometru vozidlo následně neprojde STK. O historii vozu se začali také mnohem více zajímat samotní kupující, a to především o stavy tachometrů. Počet informativních dotazů do systému Autotracer, který slouží k ověření historie ojetých vozidel, se v prvním čtvrtletí meziročně zvýšil o 76 % z 437 188 na 768 494. Ke snížení podílu vozidel se stočeným tachometrem přispělo také větší množství zánovních ojetin z operativních leasingů na trhu.

Na trhu ojetých vozidel určených k prodeji převládají stále vozidla s motorem na naftu (57 %). Jejich podíl se však meziročně snížil o 4 procentní body ve prospěch benzínových aut. Jednou z příčin může být skutečnost, že dochází k novým legislativním požadavkům na výrobce vozidel, kteří jsou nuceni instalovat do aut stále složitější a dražší techniku, což vede k jejich zdražení. Důsledkem toho si majitelé dieselových ojetin nechávají tyto vozy déle a kvůli vyšším pořizovacím nákladům je vyměňují za nové či novější až po delší době. Podle dat z trhu skončilo období značného převisu nabídky ojetých vozidel s dieselovým motorem a lze očekávat, že jejich cena začne po určitém poklesu v loňském roce letos růst. Týká se to i nejprodávanějších vozů Škoda Octavia s motory 1,6 TDI či 2,0 TDI.

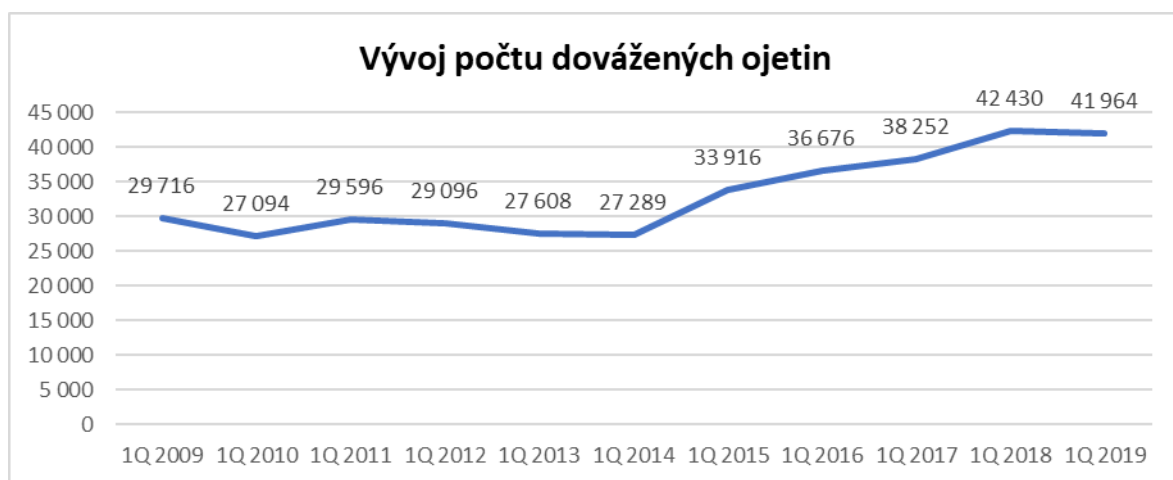
Vzhledem k poklesu cen zánovních ojetin kvůli jejich velkému množství na trhu přistoupila řada leasingových společností k omezení krátkodobých pronájmů. Následkem toho porostou ceny také benzínových ojetých vozů, a to především v kategorii nižších středních a středních vozidel, která jsou nejčastěji využívána v rámci operativních leasingů. Navíc sice pomalu, ale dlouhodobě rostou ceny všech nových vozidel, což bude mít další vliv na cenu ojetin. Podle ukazatelů a dat z trhu je tak nyní ideální příležitost pořídit si mladou ojetinu za rozumné peníze a v široké nabídce.

Průměrná cena ojetých vozů se v letošním roce vyšplhala na 228 900 Kč, což je o 2400 Kč více, než byla průměrná cena ojetých vozů v celém loňském roce. Průměrně tachometry ojetých vozů vykazovaly 158 372 km. Vozidla s benzínovým motorem se prodávala o 17 dní kratší dobu než vozidla na naftu, průměrná doba prodeje přitom byla 99 dní. Mezi nejprodávanější vozy patřila opět Škoda Octavia, a to zejména v dieselovém provedení. Meziročně si mezi prodávanými vozy polepšila Škoda Rapid, která zvýšila svůj tržní podíl meziročně o čtvrtinu. Nejoblíbenější barvou byla bílá (20 %). Z hlediska výbavy se letos prodávalo více ojetých aut s parkovacími senzory, Bluetooth či bezklíčovým odemýkáním.

Vývoj počtu dovážených ojetin

V prvním kvartálu letošního roku došlo poprvé po čtyřech letech k poklesu počtu dovezených ojetých vozidel ze zahraničí. **Počet dovezených ojetých aut klesl meziročně o 1,1 % (tj. o 466 vozidel) na 41 964 vozů.** I přes mírný pokles se letos dovezlo o téměř 4 tisíce více vozidel než před dvěma lety a o téměř 15 tisíc vozidel více než před pěti lety.

Podíl vozidel starších 10 let zůstává stabilní na 51 %.

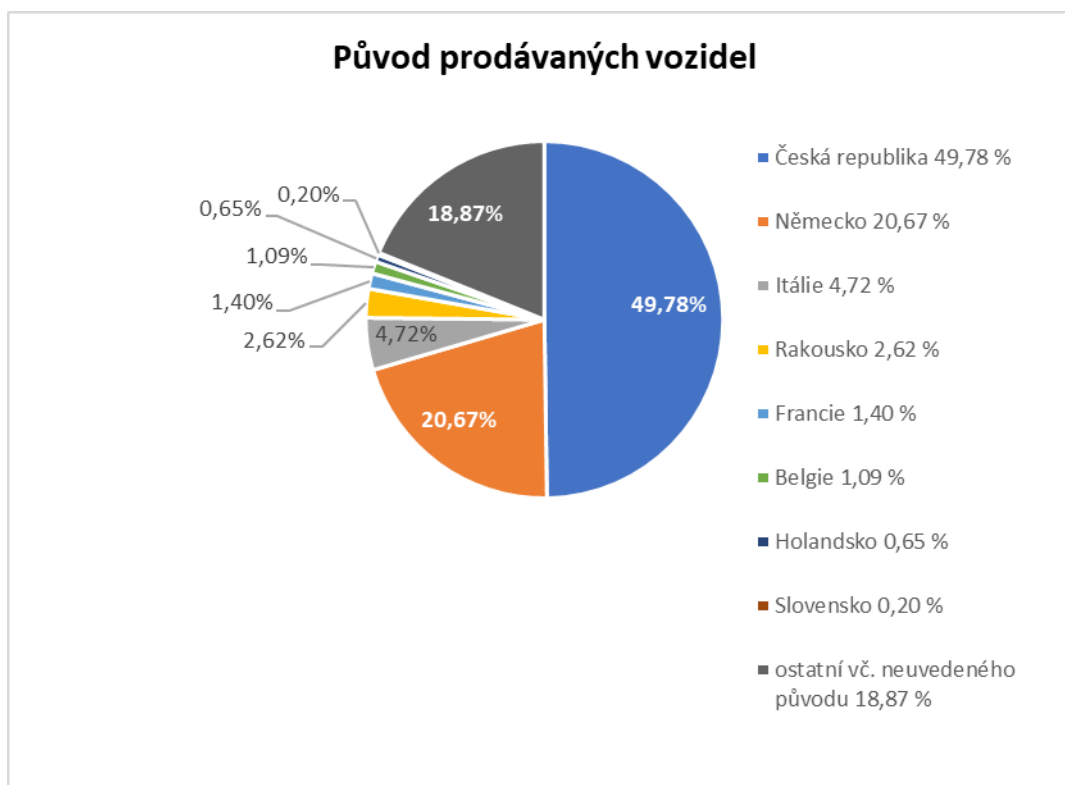


Původ vozidel

V prvním kvartálu letošního roku došlo po mnoha letech k poklesu dovozu ojetých vozidel. Na trhu prodávaných aut se však tato skutečnost neprojevila. Naopak roste podíl prodávaných ojetých aut (v minulosti) dovezených z Německa, Itálie a Rakouska. Podíl prodávaných aut dovezených z Holandska, Belgie či Slovenska zůstává stabilní.

Podle našeho zjištění ale část vozidel, která mají prodejcem deklarovaný původ v Německu, pochází ve skutečnosti z jiné země, a to především ze zemí jižní Evropy, nebo dokonce z jihovýchodní Evropy či zemí bývalého Sovětského svazu. Na české zákazníky totiž působí daleko lépe a důvěryhodněji auto, které jezdilo v Německu nebo Rakousku, než např. v Řecku nebo Chorvatsku.

Důvodem, proč roste podíl ojetých aut z dovozů na úkor tuzemských ojetých aut, může být to, že dovezená vozidla mohou častěji vykazovat technické problémy a lidé je dříve chtějí vyměnit za jiné. U dovezených vozidel je častější nejen stáčení tachometrů, ale také zatajování havárií a škod, nelegální předělávání vozů například i po totálních škodách, čemuž napomáhá skutečnost, že o dovezených vozidlech často nebývají informace o jejich historii.



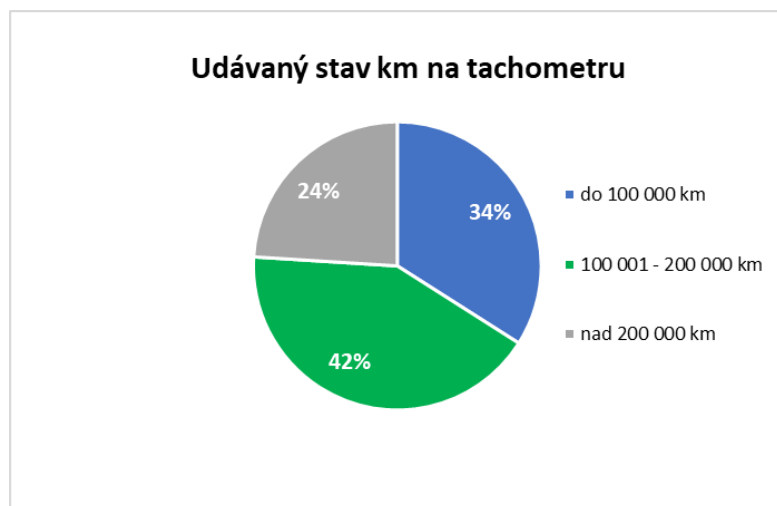
Udávaný stav kilometrů na tachometru

V prvním kvartálu letošního roku došlo meziročně ke snížení podílu aut, která mají udávaný stav tachometru mezi 100 a 200 tisíci kilometry, a to ze 47 na 42 %. Podíl aut, která najela více než 200 tisíc kilometrů, se naopak zvýšil (z 20 na 24 %).

Průměrná hodnota udávaná na tachometru byla **158 372 kilometrů**. Průměrné stáří prodávaných vozidel se pohybuje okolo 9,5 roku, tedy zhruba o necelý rok méně než před rokem, což lze vysvětlit velkým množstvím zánovních ojetin po ukončení leasingů, které začaly již koncem loňského roku „zaplavovat“ trh.

Postupně s tím také klesá počet vozidel se stočeným tachometrem. Již koncem loňského roku došlo ke snížení jejich počtu o 3 procentní body a klesající trend pokračuje i letos, kdy došlo k dalšímu snížení na **zhruba 33 %**. Podíl na tom má nejen větší množství zánovních a mladých ojetin na trhu, ale rovněž skutečnost, že kupující ojetá auta čím dál více prověřují a zajímají se o jejich historii, a především o vývoj stavu tachometru. Počet dotazů (tj. zadaných VIN) na prověření vozu v systému Autotracer stoupl v prvním kvartálu **meziročně o 76 % z 437 188 na 768 494**. Historii vozu přitom prověřují více nejen kupující, ale také bazary, které auta od lidí vykupují. Autobazary po přijetí nové legislativy zpřísnily podmínky pro výkup vozidel a přestaly vykupovat vozidla s nejasnou historií, kde hrozí, že kvůli stočenému tachometru vozidlo následně neprojde STK.

Podíl aut se stočeným tachometrem začal klesat na podzim, kdy v říjnu vešla v platnost nová legislativa, díky které je možné udělit za stočení počítadla ujetých kilometrů pokutu ve výši až 500 000 Kč, a navíc vozy se stočeným tachometrem neprojdou od října přes STK.

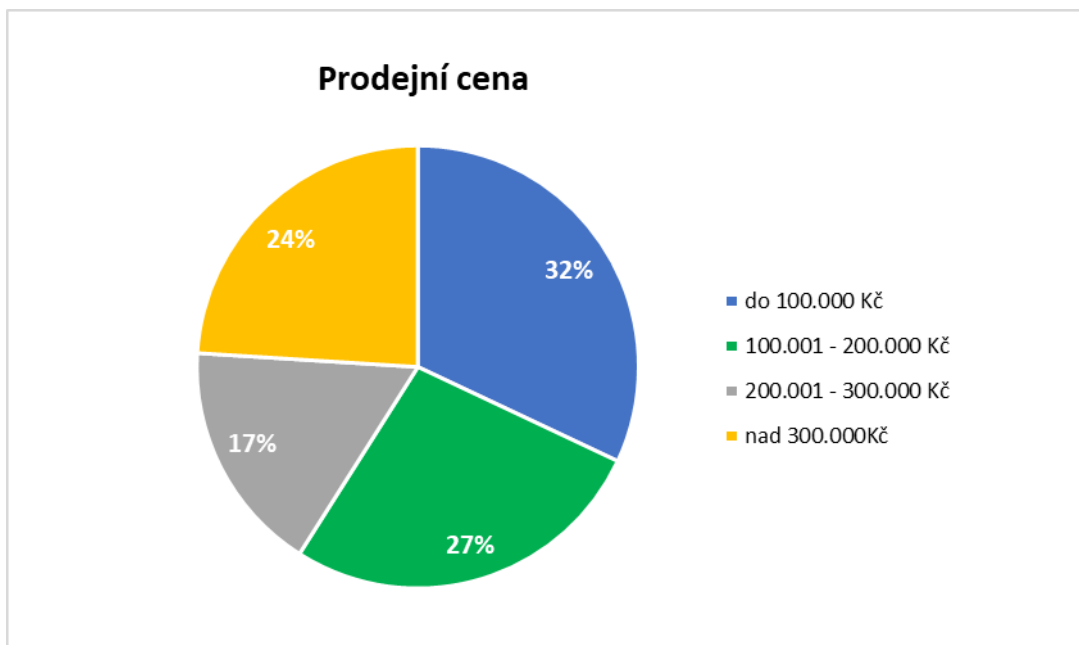


*Za stočené vozidlo pokládáme takové, jehož stav počtu najetých kilometrů podle naší evidence klesl v průběhu jeho provozu minimálně o 20 tisíc kilometrů a nejedná se přitom o chybně zapsaný údaj, tedy lidskou chybu.

Prodejní cena

V prvním kvartálu letošního roku došlo ke zvýšení počtu vozů v kategorii do 100 tisíc korun a zároveň ke zvýšení počtu vozů dražších než 300 000 Kč. Důvodem nárůstu drahých aut je větší počet mladých ojetin mezi prodávanými vozy. Naopak za nárůstem podílu aut do 100 tisíc korun stojí neprokázání historie vozidla u dovozových vozidel, které kupující vyžadují více než v minulosti.

Průměrná cena prodávaných vozidel vzrostla zejména díky mladým ojetinám na **228 900 Kč**.



Výhled prodejní ceny mladých ojetin

Mladých ojetin bude nedostatek. Zdraží zejména diesely.

Koncem loňského roku došlo k navýšení počtu zánovních a mladých ojetin na trhu prodávaných vozidel a poklesu jejich cen. **Podle dat z trhu je tak nyní ideální příležitost koupit si mladou ojetinu za rozumné peníze a v široké nabídce.** Dá se totiž očekávat, že ceny mladých vozů půjdou postupně nahoru.

Důvodu ke zdražování ojetin je několik. Kvůli poklesu cen ročních až tříletých vozidel z operativních leasingů se řada leasingových společností rozhodla omezit množství krátkodobých pronájmů a zároveň se snaží o větší diverzifikaci skladby flotil tak, aby na trh následně nabízela širší barevnou škálu ojetých vozidel, větší spektrum různých modelů, jejich provedení a větší rozmanitost doplňkové výbavy. Na trh ojetin se tak bude postupně dostávat méně a méně vozů. **Reakce leasingových společností proto povede ke zdražení jak benzínového, tak naftového provedení mladých ojetin, a to zejména ze segmentu nižších středních a středních tříd vozidel,** která se nejčastěji využívají v rámci operativních leasingů. Nemění se však skladba vozových parků z pohledu značek a vozy Škoda budou nadále tvořit drtivou většinu flotil operativních leasingů, a tedy zánovních a mladých ojetin.

Zdražovat budou také dieselové vozy. Postupný vývoj cen totiž naznačuje, že období značného převisu nabídky ojetých vozidel s dieselovým motorem již skončilo a v příštím období lze očekávat, že ceny již klesat nebudou, a naopak by měly začít růst.

„Někteří partneři dokonce sestavují pořadníky na vozy, které jsou ještě v operativním leasingu a brzy se v programu budou nabízet. Důvodem může být i omezení některých motorizací v budoucnu, díky novým emisním normám u nových modelů,“ říká Pavel Kašpar z programu Škoda Plus, který je největším certifikovaným programem v ČR. Dodává, že meziročně zaznamenávají o třetinu vyšší zájem o zánovní vozy v naftových i benzínových motorizacích, největší zájem je přitom o modely Octavia 1.6 TDI a 2.0 TDI, v benzínovém provedení je poptávka po motorech 1.4 TSI a 1.4 G-TEC. U modelu Superb je to taktéž dieselové provedení v emisní normě EU6. Kupující jsou z řad jak fyzických osob, tak zástupci živnostníků či menších firem, požadujících rychle 1 až 2 vozy do svých firem.

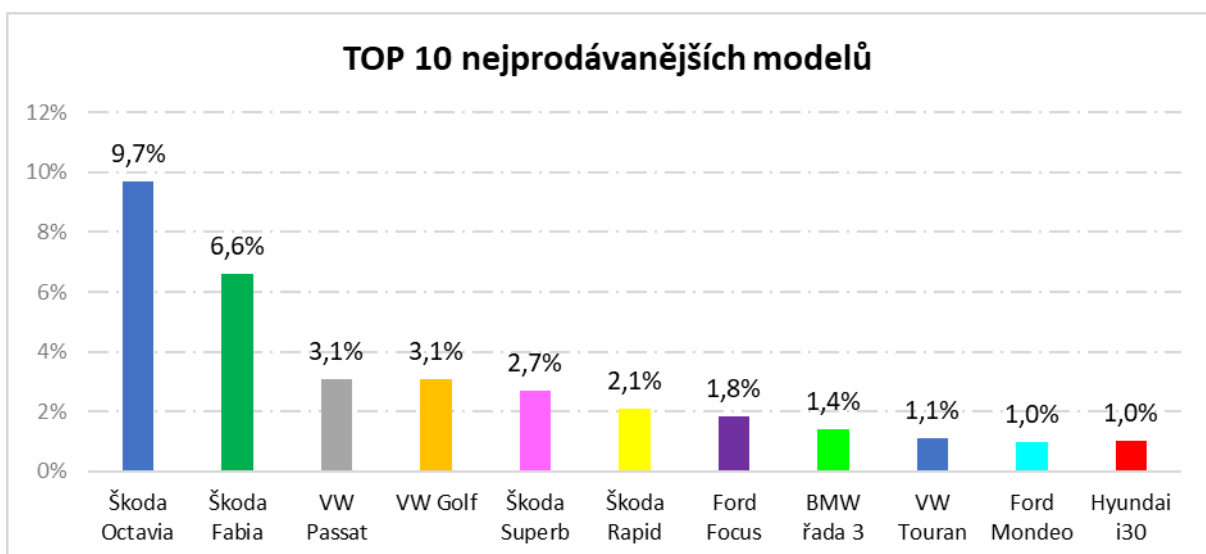
V tuto chvíli je podle dat z trhu ideální příležitost koupit si mladou ojetinu i z důvodu stoupajících cen nových vozů, které se budou postupně dostávat na trh jako zánovní ojetiny. V loňském roce došlo k meziročnímu zvýšení cen nových vozů o 3,24 %. Tempo růstu cen nových vozidel je relativně pomalé, ale dlouhodobé. Při výhledu do budoucna lze navíc očekávat, že se rostoucí směr vývoje cen nových vozidel nezmění a jeho tempo bude patrně ještě posíleno, a to kvůli stále stoupajícím legislativním požadavkům na výrobce vozidel, kteří jsou nuceni instalovat ve vozidlech stále složitější a dražší techniku. Zdražení nových vozů přesune částečně poptávku na zánovní a mladé vozy, a těch zejména v dieselovém provedení bude nedostatek. **Z tohoto důvodu lze očekávat zejména zdražení kvalitních ojetin s naftovými motory.**

Zdražení mladých ojetin může vést k částečnému přesunu poptávky na čtyřletá a pětiletá vozidla s nízkým nájezdem a v důsledku vést i k jejich mírnému zdražení.

Nejprodávanější modely

V prvním kvartálu letošního roku byly nejprodávanějšími ojetými vozy opět **Škoda Octavia a Fabia**. Na třetí pozici se umístil Volkswagen Passat.

Z meziročního pohledu došlo k největším změnám u vozu **Škoda Rapid, který si polepšil o 0,4 procentního bodu, tedy zhruba o čtvrtinu svého tržního podílu** v prvním kvartálu loňského roku. Posunul se tak na šestou pozici, která loni náležela vozu Ford Focus.

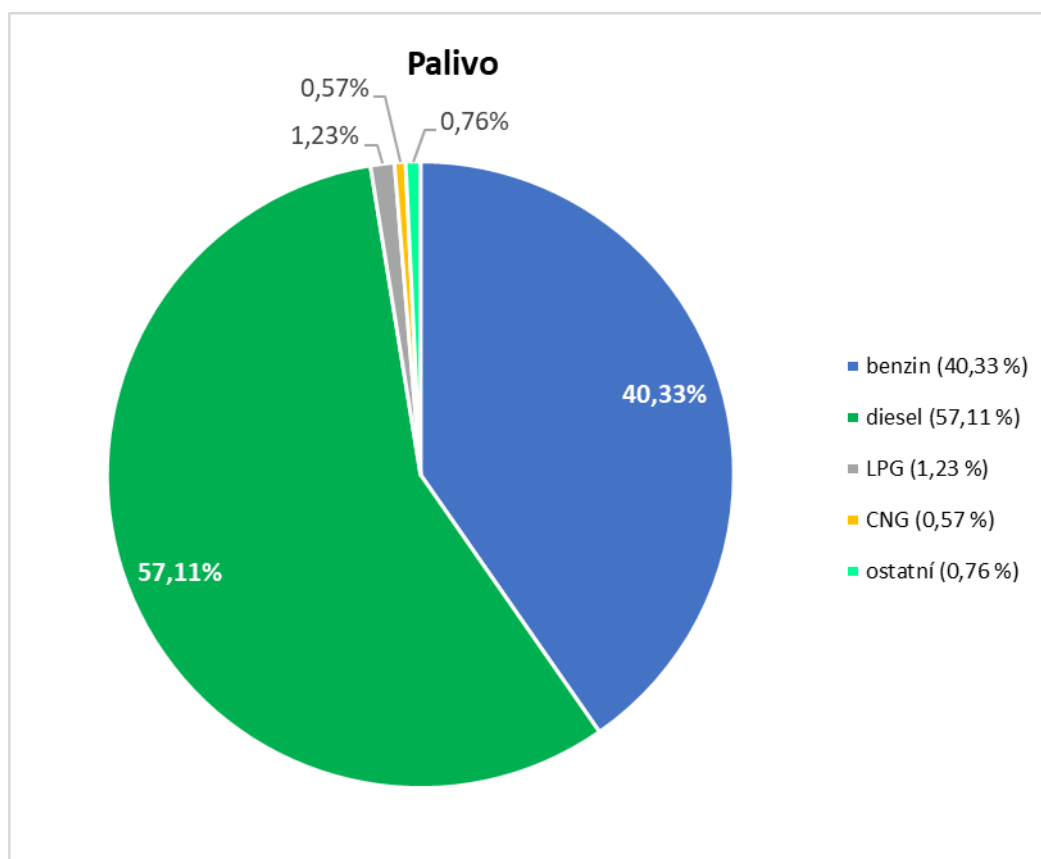


Preference jednotlivých typů pohonů

U letos prodaných ojetých vozidel převažuje opět podíl **dieselových pohonů (57,11 %)**, který se však meziročně snížil o 4 procentní body ve prospěch benzínových motorů. Podíl ojetin s **benzínovými pohony tvořil letos v prvním čtvrtletí 40,33 %**.

Důvodem snižování počtu prodávaných ojetých aut s dieselovými motory však může být skutečnost, že nové vozy s tímto typem motoru zdražily. Hlavní příčinou zdražení jsou stále větší legislativní požadavky na výrobce vozidel, kteří jsou nuceni do vozů instalovat složitější a dražší techniku, což může nepřímo vést k tomu, že si majitelé dieselových ojetin tyto vozy budou déle nechávat a vyměňovat je za nové či za novější až po delší době. Důsledkem toho může být menší nabídka ojetých dieselů, což povede k tomu, že jejich cena bude stabilní, případně dojde k jejímu mírnému navýšení.

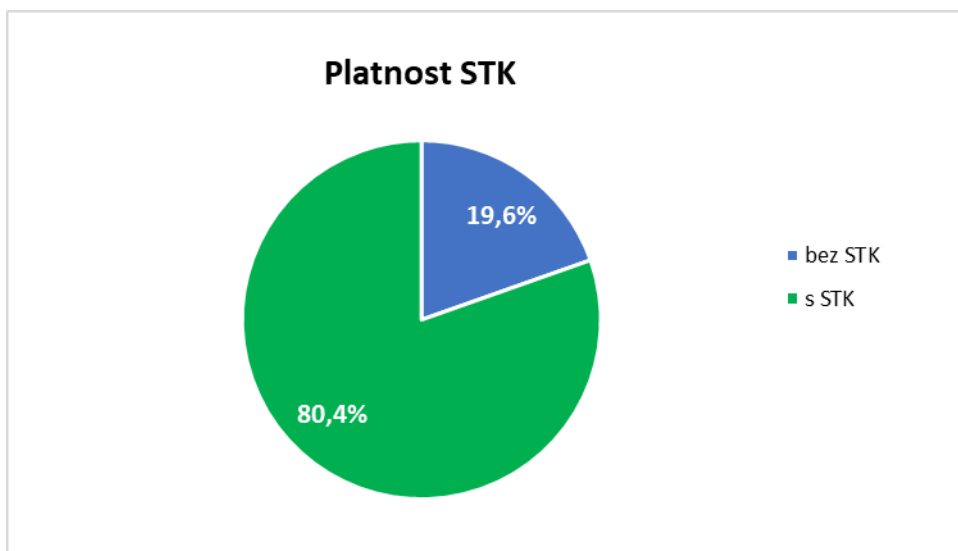
Držet si stabilní cenu či mírně zdražovat budou také mladé ojetiny jak s dieselovým, tak benzínovým motorem, a to kvůli omezení počtu vozů v rámci operativních leasingů.



Vozidla s/bez STK a s/bez DPH

V ČR se v letošním roce prodalo **19,6 % vozidel bez platné STK**. Podíl aut bez Státní technické kontroly tak opět narostl (meziročně o 2,2 procentního bodu). Pro zákazníky to v každém případě znamená, že nesou 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.

Od října loňského roku navíc neprojde STK auto se stočeným tachometrem. Pokud evidenční systém zjistí, že auto vykazuje nižší kilometrový nájezd než v minulosti na stanicích technických kontrol, tak STK neprojde a dostane 30 dní na vyřešení této závady. Vždy je tedy dobré před koupí vozu prověřit jeho historii a najeté km a vyhnout se tak nejen případným problémům na STK, ale také nečekaným výdajům na údržbu či opravu vozidla.

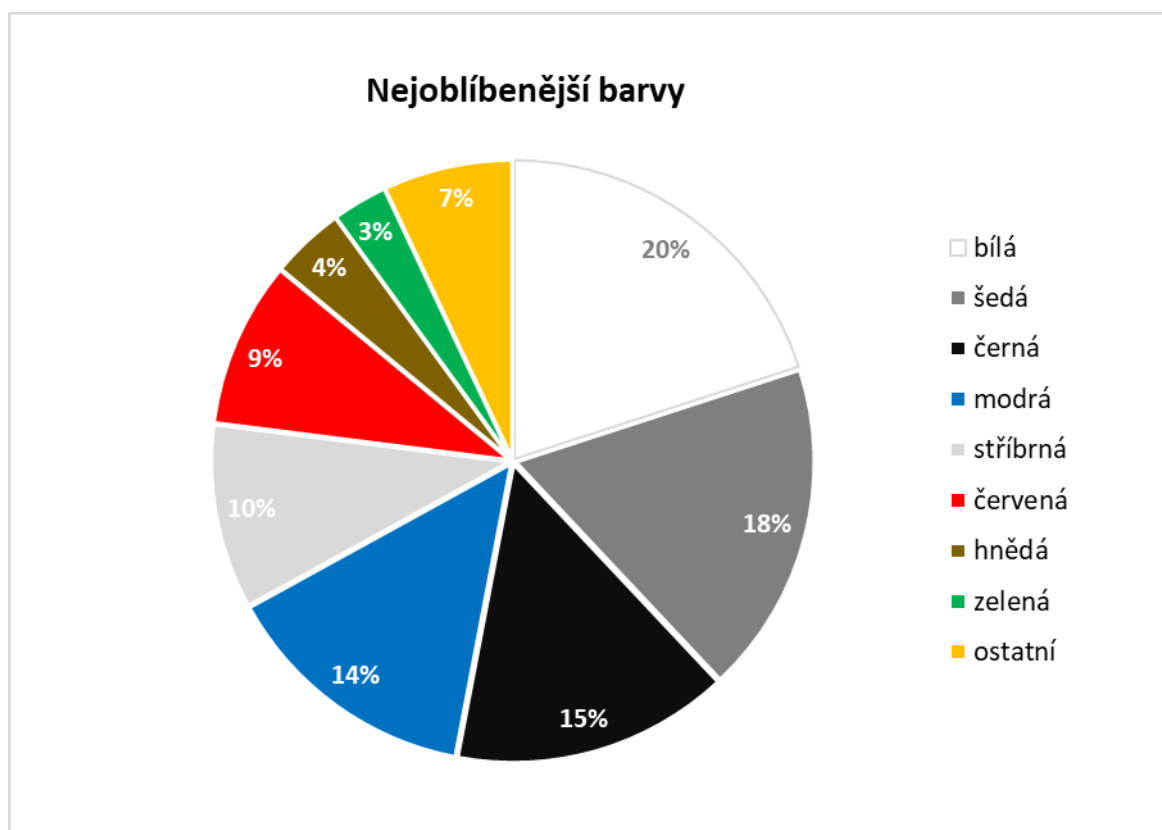


Letos bylo prodáno **34 % ojetých vozidel s možností odpočtu DPH**. U takových vozidel je podmínkou, že byla kontinuálně od momentu prodeje nového vozidla vždy vlastněna a prodána plátcem DPH. Tyto vozy jsou pak atraktivní pro plátce DPH, kteří mohou provést odpočet DPH. Pokud si vozidlo koupí neplátce DPH, jakýkoli další vlastník již tuto možnost odpočtu ztrácí.

Nejoblíbenější barvy

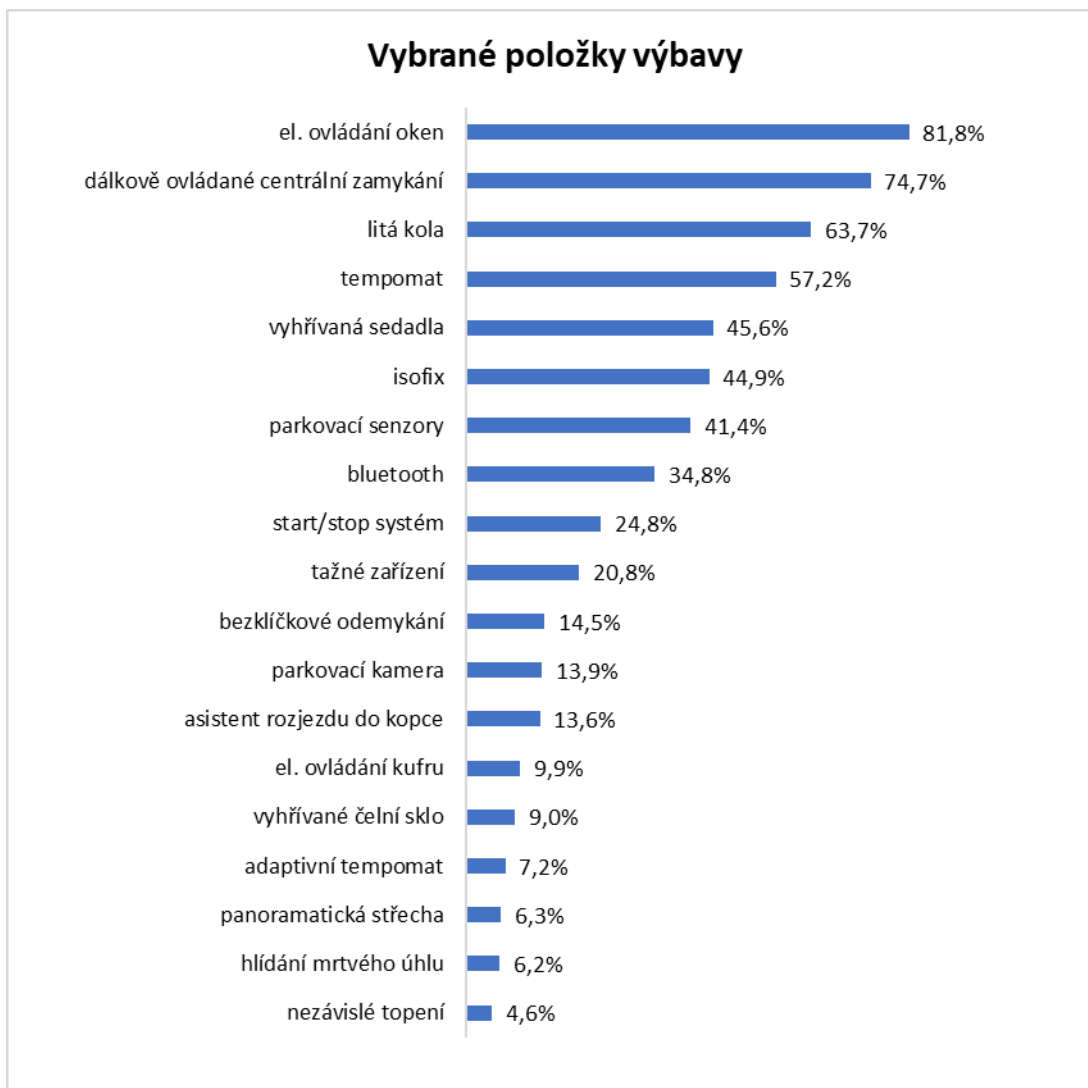
Zatímco v prvním kvartálu loňského roku se prodávaly nejvíce šedé ojetiny, nejoblíbenější barvou prvního kvartálu letošního roku se opět stala dlouhodobě nejoblíbenější bílá (**meziroční nárůst ze 17 na 20 %**). Naopak klesl podíl černých aut (ze 17 na 15 %).

U nových aut je podle SDA situace trochu jiná. Prodejům aut z továren vévodí bílá barva (29 %). Dále je zájem zejména o šedá auta (25 %), modrá (14 %), černá (12 %) a červená (10 %).



Vybrané položky výbavy

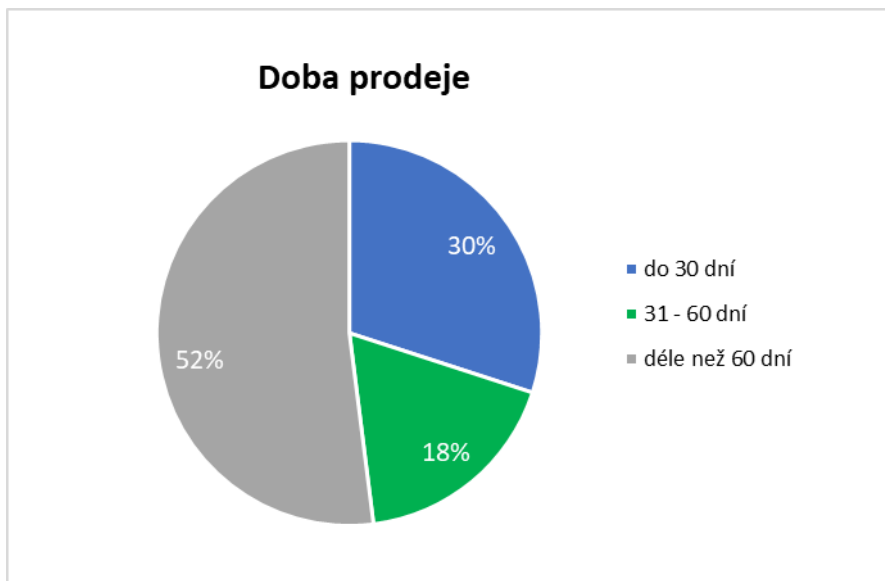
Vybavenost vozidel se mírně zvyšuje, což odpovídá velkému množství mladých ojetin z certifikovaných programů importérů vozidel. Zlepšující se vybavenost aut koresponduje také s vyšší ochotou lidí pořídit si dražší vůz, od něhož však očekávají rovněž lepší výbavu. Aktuálně se oproti loňskému roku prodává více vozů například s parkovacími senzory, Bluetooth či bezklíčovým odemykáním.



Doba prodeje

Průměrná doba prodeje ojetiny byla v prvním kvartálu letošního roku 99 dní. Vozidla s benzínovým motorem se prodávají v průměru o 17 dní kratší dobu než vozidla na naftu.

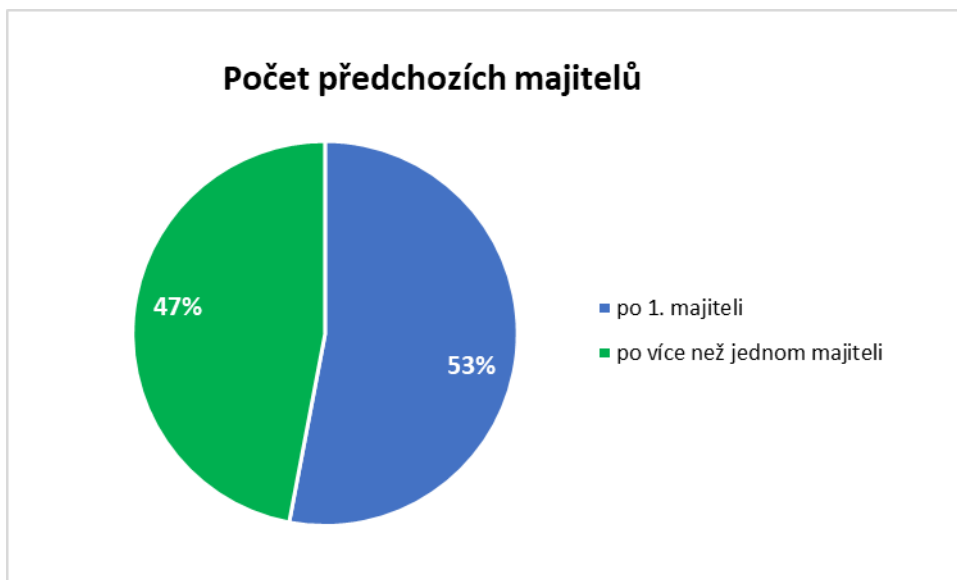
Průměrná doba prodeje ojetiny s Cebia REPORTem činila 83 dní, Cebia REPORT tak zkracoval dobu prodeje průměrně o **16 dní**.



Auta po prvním majiteli a předchozí havárie

V letošním roce bylo prodáváno **53 % vozidel po prvním majiteli** a 99,76 % vozidel jako v minulosti nehavarovaných. Reálný podíl aut, která nebyla v minulosti havarovaná, však bude podstatně nižší.

Je to dáno zejména dvěma důvody. Někteří prodejci úmyslně havárie zatajují, protože pak vydělají více peněz. Dokonce se stává, že auto po totální havárii opraví v neznačkovém servisu, často díly z vrakovišť, a následně ho prodávají jako nehavarované. Marže pak může vyšplhat odhadem až do sto tisíc korun. Problém se zatajováním havárií je zejména u dovážených aut ze zahraničí, u nichž je obtížné zjistit jejich historii. Dalším důvodem může být různý výklad toho, co havárie znamená. Například vyměněný nárazník či škodu menšího až středního rozsahu řada prodejců za havárii nepovažuje.



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