

Cebia SUMMARY 4/2022

Informace, statistiky a zajímavosti z oblasti prodeje ojetých vozidel

Zdroje Cebia SUMMARY 4/2022

Společnost Cebia provedla analýzu trhu ojetých vozidel za rok 2022, 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
Vývoj počtu dovážených ojetých aut	4
Stáří prodávaných vozidel	4
Původ vozidel	6
Udávaný stav kilometrů na tachometru	7
Prodejní cena	8
Nejprodávanější modely	9
Preference jednotlivých typů pohonů	10
Vozidla s/bez STK	11
Nejčastější barvy	12
Doba prodeje	13
Auta po prvním majiteli a předchozí havárie	13

Hlavní informace

Loňský trh ojetých automobilů byl silně poznamenán vysokou inflací a zdražováním základních potřeb. Ve druhé polovině roku začalo docházet k výraznému poklesu poptávky po ojetých autech, důsledkem čehož došlo k meziročnímu propadu počtu prodaných aut o 10,4 %. Zatímco předloni se prodalo 738 000 ojetých vozidel, loni klesl jejich počet na 661 000 ks. Někteří prodejci zaznamenali na podzim, kdy byla situace nejtěživější, pokles zájmu o ojetá auta o více než 30 %.

S nižším zájmem o ojetá auta došlo také k utlumení jejich dovozů. Mírný pokles započal už v květnu, od července pak docházelo každý měsíc k výraznému meziročnímu poklesu a vyjma srpna se dováželo nejméně aut od roku 2014, v srpnu od roku 2015. **Celkově se v loňském roce dovezlo do České republiky 161 186 ojetých osobních vozidel, což představuje meziroční propad o 13,2 %. Zvýšilo se také jejich stáří.** Průměrně dosahovalo 10,8 roku (v roce 2021 to bylo 10,4 roku) a narostl zejména podíl vozů starších 15 let (o 2,6 procentního bodu na 23,8 %). Podíl vozů starších 10 let dosahoval loni 52,6 %.

V loňském roce rostlo nejen stáří dovážených vozů, ale také stáří prodávaných ojetých aut s českým původem. Ze 7,7 roku narostlo na průměrných 8 let. V dřívějších letech, kdy trh plnily auta z firemních flotil, dosahovalo přitom jejich průměrné stáří sotva sedmi let. V posledních letech však nedostatek nových vozů způsobil, že si firmy i lidé nechávají auta déle a na trhu mladé ojetiny, významně zastoupené modelem Škoda Octavia, chybí. Část mladých ojetin se navíc vyváží do zahraničí.

Za dobrou zprávu loňského roku by se dala považovat skutečnost, že kleslo průměrné stáří vozů dovezených ze zahraničí v dřívějších letech a loni přeprodávaných. Zatímco v roce 2021 dosahoval jejich průměrný věk 11,3 let, loni se snížil na 10,8 roku a jen díky tomu zůstalo průměrné stáří všech prodávaných ojetých vozů bez ohledu na zemi původu či rok dovozu na 9,5 letech, jako v předloňském roce. Je pravděpodobné, že si lidé v loňském roce častěji nechávali starší auto, neboť v důsledku zdražování základních potřeb si nemohli dovolit novější, a pokles věku tak nebyl dán větším výskytem mladších vozů, ale naopak menším výskytem starších vozů, a tedy omezenější nabídkou.

Průměrný počet najetých kilometrů se snížil nejvíce za poslední roky, a to o 8 000 km na 148 000 km. Vzhledem k prakticky neměnnému stáří prodávaných aut není k takovému snížení jednoznačný důvod a lze za ním do určité míry spatřovat vyšší míru stáčení tachometrů, a to jak z pohledu četnosti, tak z pohledu počtu stočených kilometrů. Podle aktuálních odhadů se míra stáčení zvýšila o necelé 2 procentní body na 35 %, výše průměrného stočení dosáhla 95 000 km. Častějšímu stáčení tachometrů nahrávají nereálné požadavky ze strany kupujících na kilometrový nájezd a cenu vozu. Průměrné stočení navyšuje u průměrného auta cenu o 20 %, stejnou částku si pak v následujících letech vyžádají neočekávané opravy a údržba spojené právě s vyšším kilometrovým nájezdem.

Cena za ojeté auto se meziročně navýšila, ale v důsledku nižšího zájmu v druhé polovině roku nerostla tolik, jako inflace. **Průměrná cena prodávaných osobních ojetých aut loni meziročně vzrostla o 11,2 % z 259 000 Kč na 288 000 Kč.** Ceny za ojetá vozidla začaly zpomalovat v růstu již od poloviny roku, kdy u některých modelů docházelo dokonce k jejich mírnému zlevnění.

Podíl ojetých vozů, které se prodávaly s uvedeným českým původem, klesl meziročně ze 47,4 % na 45,1 %. Výrazně se ale také snížil podíl aut prodáváných s německým původem. Zatímco předloni jich bylo 26,2 %, loni činil jejich podíl jen 20,5 %. Klesl také podíl aut s italským, rakouským či belgickým původem a naopak vzrostl podíl aut ze Slovenska. Zatímco předloni bylo na trhu prodáváných ojetých aut jen 0,67 % vozů od našich východních sousedů, loni se jejich podíl navýšil na 2,21 %. V reakci na tento trend Cebia obohatila systém Autotracer, který slouží k prověření historie vozidel, o nová data ze slovenského trhu, včetně kontroly odcizení.

Meziročně se loni výrazně navýšil podíl aut z ostatních zemí a také podíl aut, u nichž nebyl při prodeji uveden žádný původ. Jedná se o netransparentní praktiku při prodeji, kdy zákazník bez doptání se prodejce neví, z jaké země auto pochází a zdaleka ne ve všech případech se po dotázání dozví skutečnou zemi původu. Problémem je také zaměňování země dovozu se zemí původu, kdy v zemi dovozu mohlo být auto účelově registrované například jen po dobu několika dní, aby získalo tamní „původ“. Země původu je důležitá proto, že drtivá většina vozidel byla v zemi, pro kterou byla vyrobena, po řadu let i provozována. Na cenu vozu má vliv, zda vozidlo pochází z Německa či například z Bulharska, Španělska či jiné země. Rozdíl v ceně tvoří nižší desítky tisíc korun v závislosti na zemi, stáří, nájezdu vozidla, značce, modelu apod. U vozů s falešnou zemí původu se často vyskytují i stočené tachometry či zatajené havárie.

Z hlediska barvy se na trhu nejčastěji vyskytovaly vozy šedé (20,7 %). Z pohledu modelů pak trhu vévodila opět Škoda Octavia, která si sice mírně pohoršila z 10,9 % na 9,3 %, přesto ale s odstupem obhájila svou první pozici. Podíl deseti nejprodávanějších modelů se loni meziročně snížil z 34,9 % na 32,3 % a trh se z pohledu modelů mírně diverzifikoval.

V loňském roce došlo poprvé ke snížení podílu aut s naftovým motorem pod 50 % trhu. Poprvé tedy vozy na naftu netvořily většinu nabídky. Jejich podíl se meziročně snížil z 52,5 % na 49,2 %, tedy o více než 3 procentní body, o které narostl podíl aut na benzín. Zatímco předloni byly vozy na benzín zastoupené na trhu z 44,4 %, loni dosáhly 47,4 %.

Ojetá auta se loni prodávala rychleji než v předloňském roce. Je ale třeba říci, že předloňský rok, kdy auta mizela z trhu průměrně za 71 dní, byl ovlivněn zavřením prodejních míst po část roku z důvodu koronavirové pandemie. Menší množství vozů v loňské nabídce navíc způsobilo, že na trhu nebylo velké množství špatně prodejních vozů, které by průměrnou dobu prodeje navyšovaly. **Loni se tak ojeté vozy prodávaly v průměru za 63 dní.** Průměrná doba prodeje ojetého auta s Cebia REPORTem činila 51 dní, Cebia REPORT tak zkracoval dobu prodeje **průměrně o 12 dní.**

Podíl aut po prvním majiteli loni meziročně narostl o necelé 2 procentní body. **Zatímco předloni se prodávalo 46,4 % ojetých aut po prvním majiteli, loni činil jejich podíl 48,1 %.** Jako vysvětlení se nabízí fakt, že se řada domácností z důvodu vysoké inflace a růstu cen energií i spotřebního zboží dostala do situace, kdy se rozhodla vyměnit auto za starší a levnější a získat peníze do rodinného rozpočtu.

Podíl osobních ojetých aut, u kterých bylo v inzerci uváděno, že nebyla v minulosti havarovaná, dosahoval loni 99,41 %. Podíl aut, která se prodávají bez informace o havárii, je dlouhodobě vysoký a prakticky neměnný a ani zdaleka neodpovídá skutečnému podílu aut, která nebyla v minulosti havarovaná.

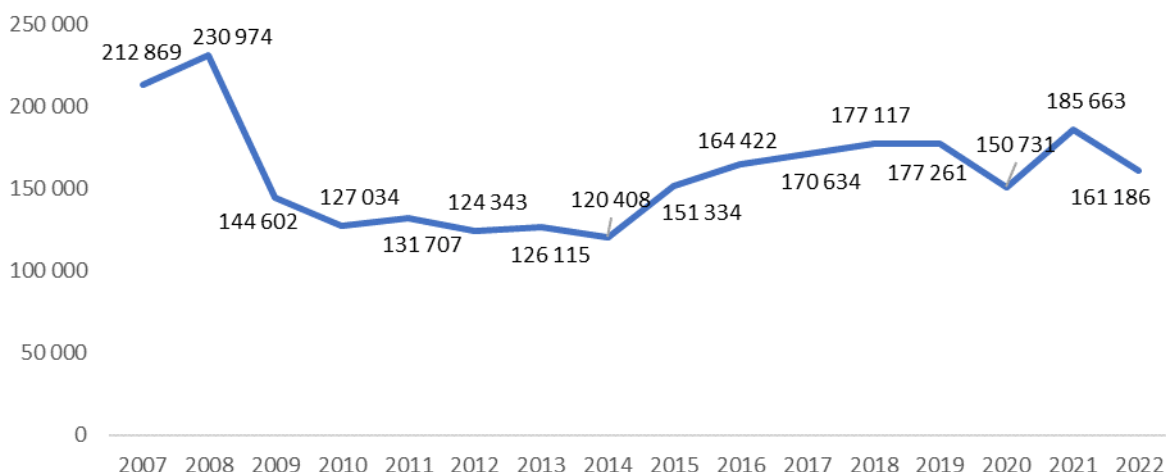
Více ukazatelů a podrobností najdete v jednotlivých kapitolách.

Vývoj počtu dovážených ojetých aut

Vývoj počtu dovezených osobních ojetých aut nabral v druhé polovině loňského roku **klesající trend**. Zatímco v první polovině vykázal meziroční nárůst o 6,9 %, ve druhé polovině došlo ke snížení zájmu kupujících, a spolu s tím i k razantnímu snížení počtu dovážených vozů. Ve všech měsících druhé poloviny roku vyjma srpna se dovezlo nejméně osobních ojetých aut od roku 2014, v srpnu od roku 2015. **Celkově se loni přivezlo do České republiky 161 186 ojetých vozů, což představuje meziroční pokles o 13,2 %.**

Loni se také meziročně zvýšilo průměrné stáří dovezených aut, kdy se k nám dovážely vozy v průměru 10,8 let staré, zatímco předloni činilo průměrné stáří 10,4 roku. Přibýlo aut zejména v kategorii nad 15 let, jejichž podíl se zvýšil o 2,6 procentního bodu na 23,8 %. Podíl aut starších deseti let vzrostl z 50,8 % na 52,6 %.

Vývoj počtu dovážených ojetých aut



Počet dovezených osobních ojetých aut v jednotlivých měsících

	leden	únor	březen	duben	květen	červen
2021	10 279	11 867	12 131	13 232	16 955	19 080
2022	13 403	14 622	16 046	13 658	16 272	15 305
meziroční změna	30,4 %	23,2 %	32,3 %	3,2 %	-4,0 %	-19,8 %

	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
2021	16 844	18 205	18 284	16 865	17 492	14 429
2022	11 858	13 633	11 930	12 079	12 435	9 944
meziroční změna	-29,6 %	-25,1 %	-34,8 %	-28,4 %	-28,9 %	-31,1 %

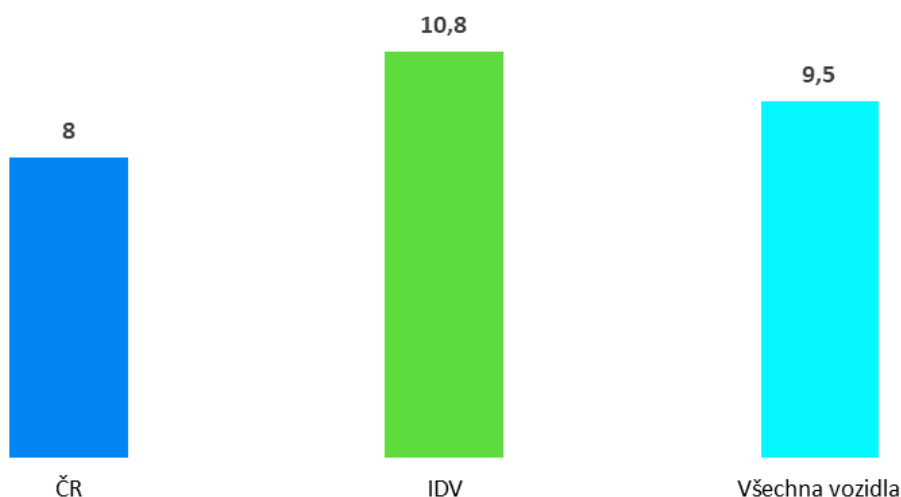
Stáří prodáváných vozidel

Průměrné stáří všech osobních ojetých vozů, které se loni prodávaly na českém trhu ojetých automobilů na hlavních inzertních portálech, bylo 9,5 roku. Ačkoli celkové stáří vozů zůstalo stejné jako předloni, změnilo se průměrné stáří aut s tuzemským, i zahraničním původem.

Průměrné stáří aut s českým původem se oproti předloňskému roku zvýšilo ze 7,7 na rovných 8 let. Ještě ke konci loňského října přitom dosahovalo 7,8 let. Ve čtvrtém kvartálu loňského roku tak výrazně ubylo mladých a zánovních vozů s českým původem. Postupné ubývání těchto vozů na trhu je přitom dlouhodobým trendem posledních let. Spolu s nižší nabídkou roste cena těchto vozů.

U aut se zahraničním původem došlo naopak k jejich průměrnému omlazení o půl roku z 11,3 let na 10,8 let, za což ovšem mohly vozy dovezené v minulých letech a loni přeprodávané. Vypadá to, že se lidé loni zbavovali mladších vozů než v dřívějších letech. Důvodem ale může být nejen prodej mladších vozů, ale do určité míry také to, že u starších předprodávaných aut se zahraničním původem mohou prodejci častěji v inzerci uvádět rok uvedení do provozu místo roku výroby, aby je omladili a učinili atraktivnější. U průměrně starých a starších vozů je neuvádění skutečného roku výroby častější než u mladších ojetin. Jako další možné vysvětlení se nabízí to, že si lidé častěji nechávají starší auto a pokles věku tak není dán větším výskytem mladších vozů, ale naopak menším výskytem starších vozů.

Průměrné stáří prodáváných osobních ojetých vozidel (v letech)



*Pozn.: IDV = individuálně dovezená vozidla ze zahraničí

Původ vozidel

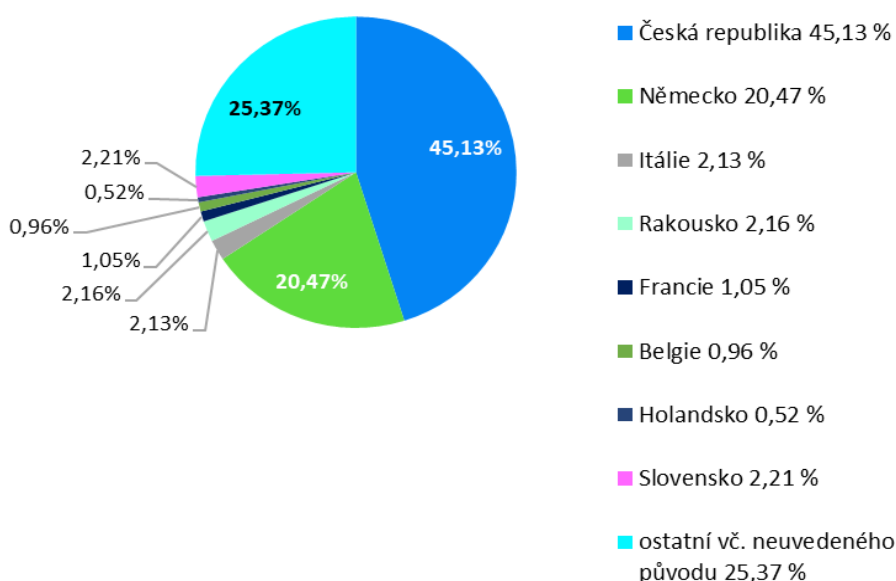
Z hlediska původu aut panovala loni na trhu větší diverzita než v předminulém roce.

Podíl ojetých vozů, které se prodávaly s uvedeným českým původem, klesl meziročně ze 47,4 % na 45,1 %. Na trhu chyběly zejména mladší vozy, o čemž vypovídá i vzrůstající průměrné stáří aut s českým původem.

Výrazně se ale také snížil podíl aut prodáváných s německým původem. Zatímco předloni jich bylo 26,2 %, loni činil jejich podíl jen 20,5 %. Klesl také podíl aut s italským, rakouským či belgickým původem a naopak vzrostl podíl aut ze Slovenska. Zatímco předloni bylo na trhu prodáváných ojetých aut jen 0,67 % vozů od našich východních sousedů, loni vzrostl jejich podíl na 2,21 %. V reakci na tento trend Cebia obohatila systém Autotracer, který slouží k prověření historie vozidel, o nová data ze slovenského trhu, včetně kontroly odcizení.

Meziročně se loni výrazně navýšil podíl aut z ostatních zemí a také podíl aut, u nichž nebyl při prodeji uveden žádný původ. Jedná se o netransparentní praktiku při prodeji, kdy zákazník bez doptání se prodejce neví, z jaké země auto pochází a zdaleka ne ve všech případech se po dotázání dozví skutečnou zemi původu. Problémem je také zaměňování země dovozu se zemí původu, kdy v zemi dovozu mohlo být auto účelově registrované například jen po dobu několika dní, aby získalo tamní „původ“. Země původu je důležitá proto, že drtivá většina vozidel byla v zemi, pro kterou byla vyrobena, po řadu let i provozována. Na cenu vozu má vliv, zda vozidlo pochází z Německa či například z Bulharska, Španělska či jiné země. Rozdíl v ceně tvoří nižší desítky tisíc korun v závislosti na zemi, stáří, nájezdu vozidla, značce a modelu apod. U vozů s falešným uvedením země původu se neřídka vyskytují i stočené tachometry či zatažené havárie.

Původ prodáváných vozidel

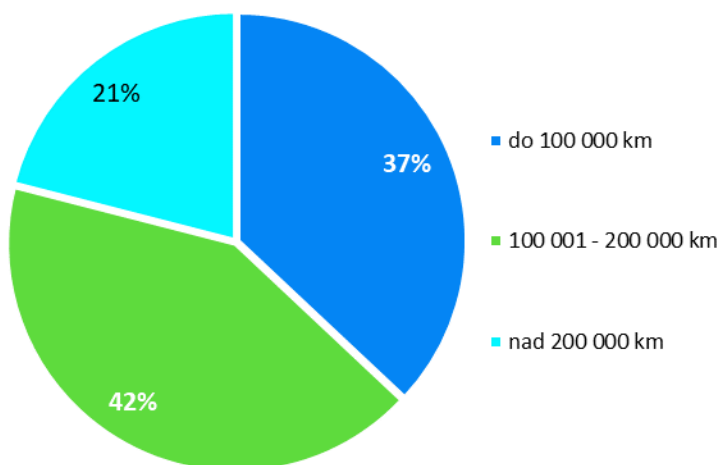


Udávaný stav kilometrů na tachometru

Průměrná hodnota na tachometrech u prodáváných ojetých osobních vozů klesla loni meziročně ze 156 000 km na 148 000 km. Vzhledem k prakticky neměnnému stáří prodáváných aut, které předloni i loni činilo 9,5 let, lze za snížením najetých kilometrů do určité míry spatřovat vyšší míru stáčení tachometrů, a to jak z pohledu četnosti, tak z pohledu počtu stočených kilometrů. Podle aktuálních odhadů se míra stáčení zvýšila o necelé 2 procentní body na 35 %, výše průměrného stočení dosáhla 95 000 km.

Častějšímu stáčení tachometrů nahrávají nereálné požadavky ze strany kupujících na kilometrový nájezd a cenu vozu. Průměrné stočení navyšuje u průměrného vozu cenu o 20 %, stejnou částku si pak v následujících letech vyžádají neočekávané opravy a údržba spojené právě s vyšším kilometrovým nájezdem.

Udávaný stav km na tachometru

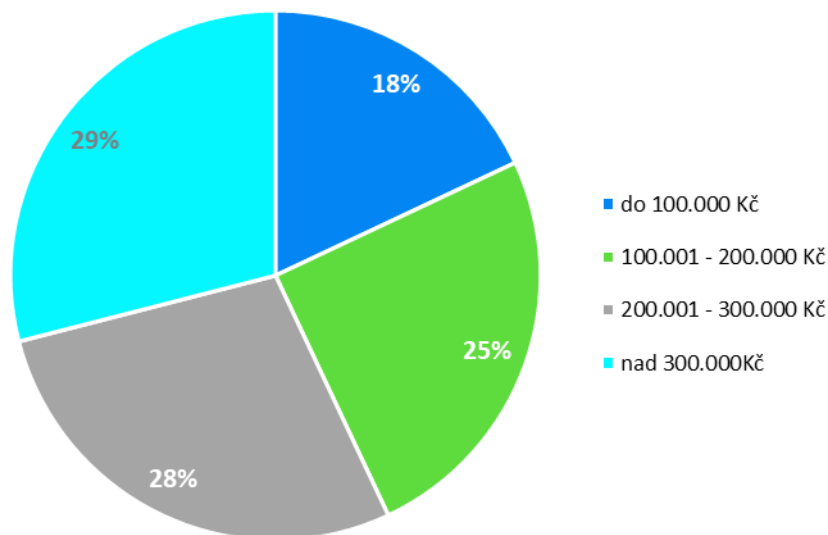


Prodejní cena

Průměrná cena prodávaných osobních ojetých aut loni meziročně vzrostla o 11,2 % z 259 000 Kč na 288 000 Kč. Od poloviny roku však začalo docházet ke zpomalení růstu cen či dokonce stagnaci, u některých modelů dokonce i ke zlevnění. Meziroční zdražení ojetých vozidel bylo nižší než inflace.

Důvodem zpomalení meziročního zdražování byla snížená poptávka po autech ze strany kupujících. Někteří prodejci zaznamenali na podzim meziroční pokles prodejů až o třetinu. Důvodem nižšího zájmu o ojetá auta byly rostoucí ceny energií či potravin.

Prodejní cena

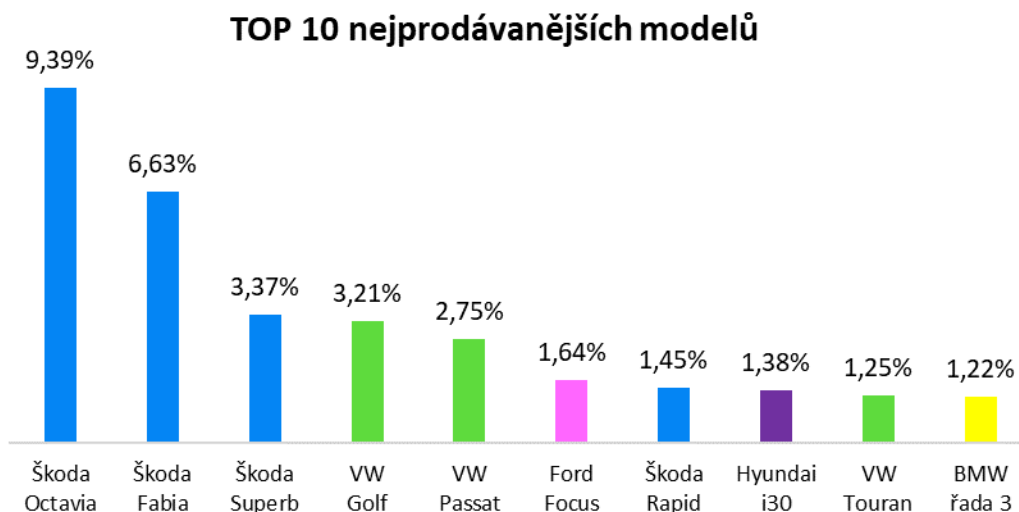


Nejprodávanejší modely

Podíl deseti nejprodávanejších modelů ojetých aut se loni meziročně snížil z 34,9 % na 32,3 % a trh se z pohledu modelů mírně diverzifikoval. I loni ale ojetým autům vévodila Škoda Octavia, která si sice mírně pohoršila z 10,9 % na 9,3 %, přesto ale s odstupem obhájila svou první pozici. Důvod poklesu lze spatřovat ve snižujícím se počtu prodávaných aut z firemních vozových parků či rozhodnutí domácností odložit výměnu vozu za novější. Kvalitní mladé Octavie jsou navíc vyváženy do zahraničí a nedostatek kvalitních zánovních vozů je na trhu patrný už delší dobu.

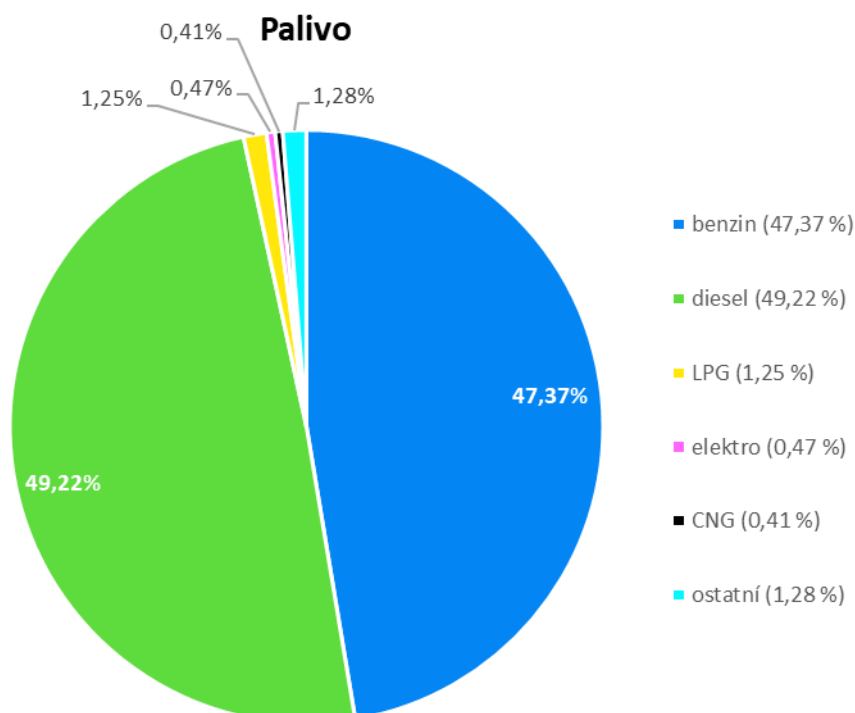
Druhé místo obsadila loni Škoda Fabia se 6,6 %, což představuje meziroční ztrátu o 1,1 procentního bodu. Zatímco podíl vozů značky Škoda mírně poklesl, vozy Volkswagen Passat a Golf svůj podíl naopak mírně navýšily. Z hlediska tržního podílu se dařilo také modelům Ford Focus či Hyundai i30. BMW řady 3 si naopak pohoršilo z šesté na desátou pozici.

V těsném závěsu za TOP 10 skončily vozy Ford Mondeo (1,12 %) a Opel Astra (1,08 %).



Preference jednotlivých typů pohonů

V loňském roce došlo poprvé ke snížení podílu aut s naftovým motorem pod 50 % trhu. Poprvé tedy vozy na naftu netvořily většinu nabídky. Jejich podíl se meziročně snížil z 52,5 % na 49,2 %, což je o více než 3 procentní body, o které narostl podíl aut s benzínovým pohonem. Zatímco předloni byly vozy na benzín zastoupené na trhu z 44,4 %, loni dosáhly 47,4 %.

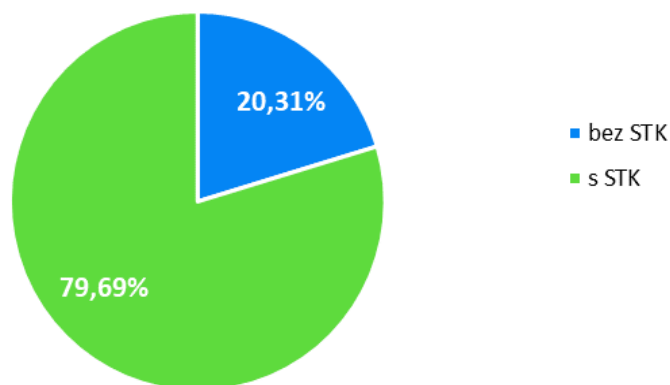


Vozidla s/bez STK

Podíl prodáváných ojetých vozidel, která neměla platnou STK, se loni meziročně příliš nezměnil. Předloni činil jejich podíl 20,5 %, loni 20,3 %.

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.

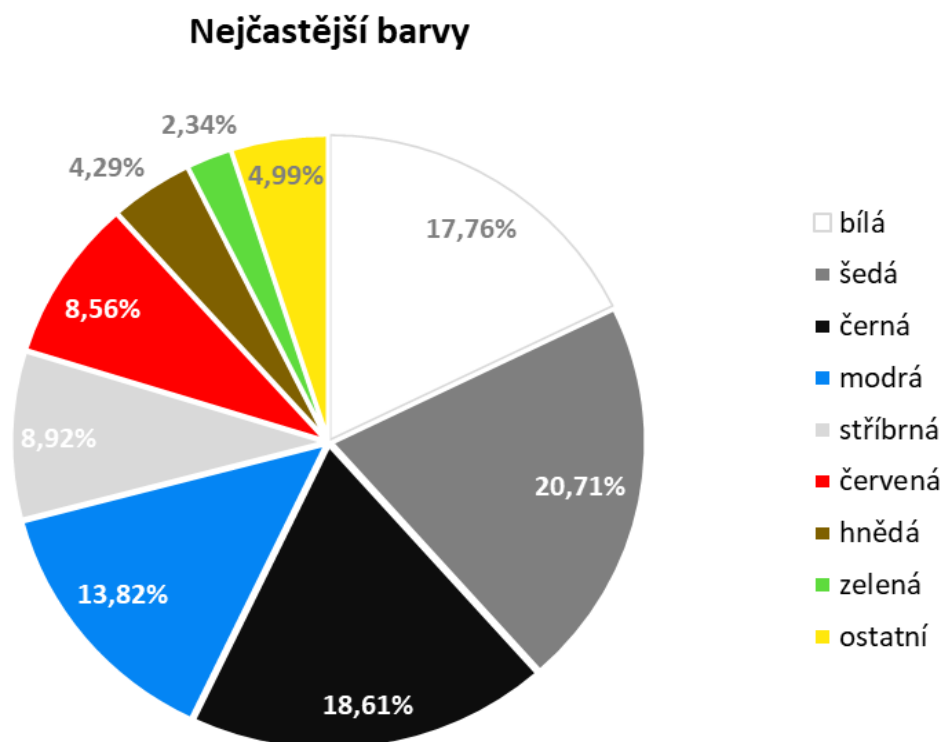
Platnost STK



Nejčastější barvy

V loňském roce se nejčastěji prodávaly vozy šedé (20,7 %), které spolu s vozy stříbrné barvy dosahovaly téměř třetinového podílu na trhu. Některé vozy stříbrné barvy mají v technickém průkazu uvedenou barvu šedou a obě barevné kategorie se do určité míry překrývají.

Druhou nejprodávanější barvou vozu byla loni černá s 18,6 % a na třetím místě bílá se 17,8 %. Podíl jednotlivých barev zůstal meziročně téměř beze změny.



Doba prodeje

Ojetá auta se loni prodávala rychleji než v předloňském roce. Je ale třeba říci, že předloňský rok, kdy auta mizela z trhu průměrně za 71 dní, byl ovlivněn zavřením prodejních míst po část roku z důvodu koronavirové pandemie. Loni se ojeté vozy prodávaly v průměru za 63 dní.

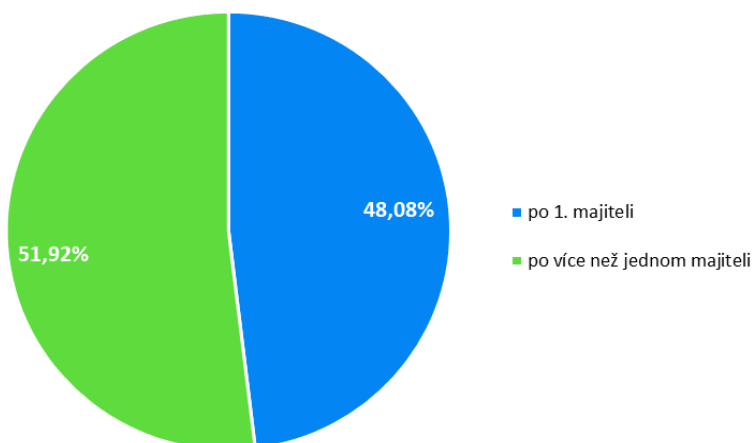
Průměrná doba prodeje ojetého auta s Cebia REPORTem činila 51 dní, Cebia REPORT tak zkracoval dobu prodeje **průměrně o 12 dní**.

Auta po prvním majiteli a předchozí havárie

Podíl aut po prvním majiteli meziročně narostl o necelé 2 procentní body. **Zatímco předloni se prodávalo 46,4 % ojetých aut po prvním majiteli, loni činil jejich podíl 48,1 %**. Jako vysvětlení se nabízí fakt, že se řada domácností z důvodu vysoké inflace a růstu cen energií i spotřebního zboží dostala do situace, kdy se rozhodla vyměnit auto za starší a levnější a získat peníze do rodinného rozpočtu.

Podíl osobních ojetých aut, u kterých bylo v inzerci uváděno, že nebyla v minulosti havarovaná, dosahoval loni 99,41 %. Podíl aut, která se prodávala bez informace o havárii, je dlouhodobě vysoký a prakticky neměnný a neodpovídá skutečnému podílu aut, která nebyla v minulosti havarovaná. I vzhledem k počtu pojistných případů pojišťoven je jasné, že reálný podíl havarovaných aut je výrazně vyšší. Pokud vezmeme v úvahu například pětiletá auta, 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 je dlouhodobě nejčastější – a také nejvýnosnější – nekalou praktikou při prodeji ojetých aut.

Počet předchozích majitelů



Cebia, spol. s r.o., je leader na trhu v prověřování původu a historie vozidel. Od založení až do roku 2021 byla ve vlastnictví původních zakladatelů. V roce 2021 se stala součástí českého technologického holdingu EAG spadající pod českou investiční skupinu Portiva, jež je největším soukromým poskytovatelem automotive softwaru v Česku i na Slovensku, a která mimo jiné vlastní i prodejce ojetých vozů Carvago a softwarové platformy TEAS a Autosoft.

Společnost dlouhodobě pomáhá motoristům s bezpečným nákupem ojetých vozidel. Cebia nabízí vedle komplexní služby AUTOTRACER, která slouží k prověření historie ojetých aut, řadu dalších služeb pro prověřování původu, originality a identifikaci 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