

## Cebia SUMMARY 4/2020

# Informace, statistiky a zajímavosti z oblasti prodeje ojetých vozidel

### Zdroje Cebia SUMMARY 4/2020

Společnost Cebia provedla analýzu trhu ojetých vozidel určených k prodeji v roce 2020 s cílem identifikovat trendy a strukturu tohoto trhu. 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.

### Obsah

Hlavní informace .....	2
Vývoj počtu dovážených ojetin .....	4
Průměrné stáří prodávaných ojetých vozů .....	6
Původ vozidel .....	7
Prodejní cena .....	8
Udávaný stav kilometrů na tachometru .....	9
Nejprodávanější modely .....	10
Preference jednotlivých typů pohonů .....	11
Vozidla s/bez STK a s/bez DPH.....	12
Nejprodávanější barvy .....	13
Vybrané položky výbavy .....	14
Doba prodeje .....	15
Auta po prvním majiteli a předchozí havárie .....	16

## Hlavní informace

Společnost Cebia provedla pravidelnou analýzu vývoje trhu ojetých vozidel za rok 2020:

Trh s ojetými auty zažil v loňském roce řadu turbulencí. Kvůli koronavirovým opatřením byly na jaře a na podzim po několik týdnů zavřené provozovny autobazarů a prodej vozidel se v těchto obdobích přesunul pouze do online prostředí, což bylo pro české zákazníky něco zcela nového. V důsledku uzavření provozoven, ale také nejisté ekonomické situaci řady domácností, **došlo na trhu k meziročnímu propadu počtu nabízených ojetých osobních aut o 7 %**. **V loňském roce se tak v Česku prodávalo zhruba 707 000 ojetých osobních vozů, meziročně o 53 000 vozů méně**. Polovinu z nich tvořila auta dovezená ze zahraničí v loňském roce nebo v předešlých letech. Nejčastěji se jednalo o auta z Německa (45 %).

Za menší nabídkou ojetých vozů stály především čtyři faktory: méně dovezených aut ze zahraničí, menší zájem a možnosti lidí prodat vůz a pořídit si jiný, menší ochota firem zbavovat se stávajících vozů a vyměnit je za mladší a v neposlední řadě také propad ve výrobě nových aut, který vedl mimo jiné právě k tomu, že lidé i firmy méně vyměňovali své vozy za mladší.

Počet dovezených ojetých osobních aut klesl loni meziročně o 15 %. Na trhu tak oproti loňskému roku chybělo 26 530 čerstvě dovezených vozidel. Největší ztráty utrpěl trh během jarních měsíců, zejména v dubnu, kdy se počet dovozů snížil o 53 %. Na podzim v době uzavření provozoven už sice k tak velkému poklesu nedošlo, ale i tak se v listopadu dovezlo do Česka meziročně o 20 % méně aut.

Problémem však nebyly jen počty aut, ale zejména jejich kvalita a stále se zvyšující stáří. V loňském roce překonalo průměrné stáří českého vozového parku v kategorii osobních vozidel pomyslnou hranici 15 let. Průměrné stáří prodávaných aut bylo 9,5 let. Vozy, které se k nám dovážely, však vykazovaly průměrné stáří 10,7 roku, v roce 2019 to přitom bylo „jen“ 10,3 roku. Podíl dovezených aut, která byla starší 10 let, vzrostl meziročně o 2,5 procentního bodu na 54 %. Ještě ke konci září tvořil podíl takových aut 53,6 %, je tedy zřejmé, že trend dovozu čím dál starších vozidel pokračuje. Není proto překvapením, že v prosinci se k nám dovážely vozy v průměru 10,8 let staré, zatímco o rok dříve bylo jejich průměrné stáří jen 10,1 roku. Podíl aut starších 15 let stoupl loni z 19 na 22 %.

Důvodem, proč se k nám dovážela čím dál starší auta, byl nepříznivý kurz koruny, který dovozy prodražoval. Menší finanční možnosti a ochota řady lidí do auta investovat v nejisté době a možnost na voze více vydělat měly rovněž na dovoz starších aut výrazný vliv. Pravdou ale také je, že mladých aut je nejen v Česku nedostatek. A ta, která na českém trhu byla, se ve třetím kvartálu začala často vyvážet k prodeji do zahraničí.

Nestabilní byla loni také průměrná cena, za kterou se ojeté vozy nabízely. Na jaře došlo k dramatickému snížení poptávky a prodejů a během prvního pololetí se cena meziročně snížila o 7 %, tedy o 16 000 Kč na 212 000 Kč. V druhé polovině roku se obchodníci snažili prodávat vozy dražší a vynahradiť si tak úslou marži a tržby z týdnů, kdy mohli fungovat jen v online režimu, v němž však prodeje dosahovaly řádově jednotek procent. Průměrná cena prodávaných ojetých vozidel za celý loňský rok nakonec činila 229 400 Kč. Meziročně došlo k jejímu nárůstu o 2,5 %. Loni se oproti ostatním letům dařilo prodejem aut v prosinci, což nebývá tradiční jednak kvůli nastávajícím vánočním svátkům a jednak kvůli tomu, že v lednu

vozy kalendářně o rok zestárnou a sníží se jejich hodnota. Otázkou je, zda se vzhledem k nastalé situaci snížení ceny v důsledku vyššího stáří projeví u vozů i letos.

Průměrně se vozy loni prodávaly 100 dní, tedy o 15 dní déle než předešlý rok. Rychleji se prodávaly vozy s tuzemským původem (84 dní) než se zahraničním (116 dní). Nejrychleji z trhu mizela auta s českým původem a benzínovým motorem (83 dní), naopak dovezená auta s benzínovým motorem stála u prodejců nejdéle (126 dní).

Kvůli špatné ekonomické situaci prodejců i kupujících rostlo u ojetin riziko podvodů, a to zejména zatajených havárií a stočených tachometrů. Podíl aut, která nebyla podle prodejců havarovaná, loni opět narostl, konkrétně na 99,63 %. Je jasné, že číslo neodpovídá realitě a prodejci o poškozeních a haváriích často mlčí.

Nabízené vozy vykazovaly průměrně 162 000 najetých kilometrů, což bylo o 2,5 % více než předloni. I tak by ale vzhledem k průměrnému stáří vozů měl být skutečný průměrný počet najetých kilometrů vyšší. Stáčení tachometrů bylo i v loňském roce pomyslným elixírem mládí, který zvyšoval atraktivitu i cenu více než třetiny vozů.

V důsledku uzavření provozoven a menším prodejmům se loni zvýšil o 2,3 procentního bodu podíl aut, která se prodávala bez platné STK. Během delší doby prodeje pravděpodobně STK častěji vozům prošla.

Většina ojetých vozů, které se v loňském roce prodávaly, měla motor na naftu (55 %). Nejprodávanějším modelem byla opět Škoda Octavia, která svůj podíl meziročně navýšila o necelou polovinu procentního bodu na téměř 12 %.

Další podrobnosti a ukazatele trhu s ojetými vozidly jsou uvedeny v následujících kapitolách.

## Vývoj počtu dovážených ojetin

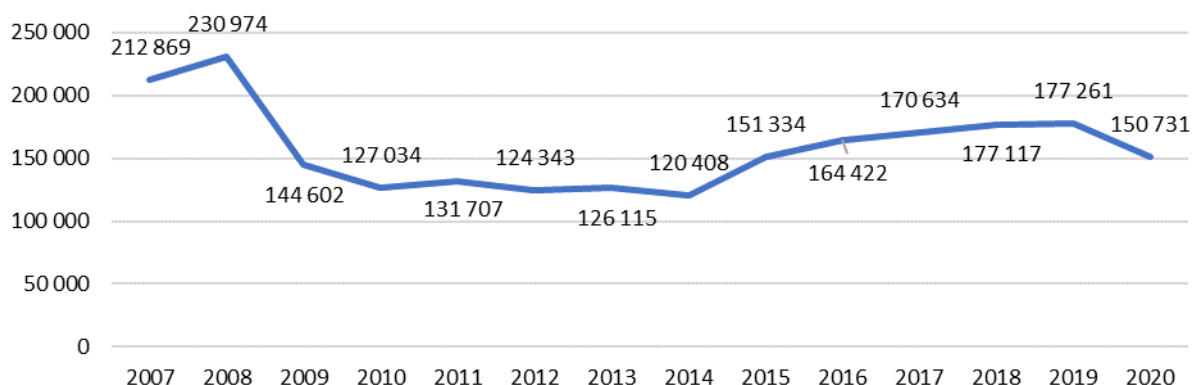
Počet dovezených osobních ojetých vozidel ze zahraničí v loňském roce zaznamenal značný propad. Nepříznivý kurz pro dovoz a opatření spojená s koronavirovou epidemií, která vedla v důsledku k razantnímu snížení poptávky po ojetých vozech, způsobily, že se **loni do Česka dovezlo 150 731 ojetých osobních aut, o 15 % méně než v předloňském roce. Na českém trhu tak oproti roku 2019 chybělo 26 530 vozů.** Loni došlo k prvnímu propadu od roku 2014 a zároveň se jednalo o nejvýraznější pokles dovozu ojetých aut od roku 2009, kdy v důsledku globální ekonomické krize došlo k poklesu o 37 %.

Nejvíce aut se loni dovezlo v září (15 665 ks), který patří spolu s prosincem a únorem k měsícům, v nichž došlo – byť k mírnému – meziročnímu nárůstu. Z hlediska počtu aut byl meziroční nárůst nejvyšší právě v září (o 589 vozů), z hlediska procentuálního nárůstu pak celému roku vévodil prosinec (4,22 %), který v předchozích letech býval jedním z nejslabších měsíců v roce. Loni byl nejslabším měsícem duben následovaný březnem a květnem.

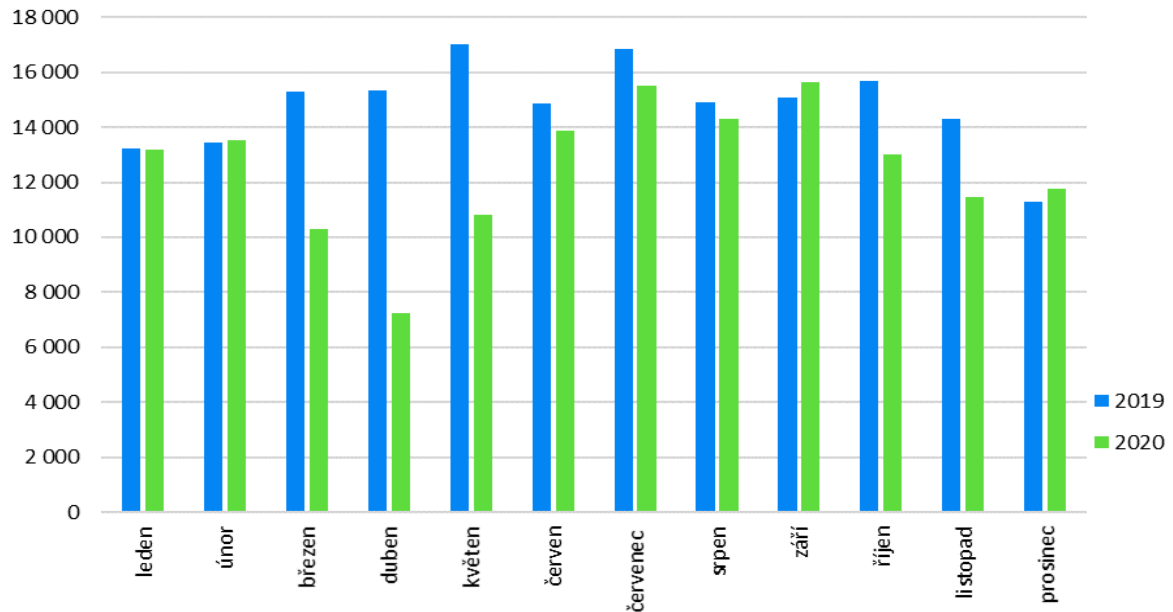
Právě v dubnu došlo meziročně k největšímu propadu počtu dovezených osobních ojetých aut (o 53 %). V září nabraly dovozy nový dech a o 4 % se meziročně navýšily. **Koronavirová opatření, která přišla v říjnu a trvala celý listopad, pak způsobila další poklesy, nedošlo však k tak velkému propadu počtu dovezených ojetých osobních aut jako na jaře.**

Další špatnou zprávou je neustále se zvyšující stáří dovezených vozů, což je následek jednak nevýhodného kurzu pro dovozy, který nahrává dovážení starších a levnějších aut, jednak menší ochotě lidí kupovat dražší auta v době, kdy je ekonomická situace pro spoustu domácností poměrně nejistá. **Stáří dovezených aut činilo loni v průměru 10,7 roku (v roce 2019 to bylo 10,3 roku). Podíl vozů nad 10 let stáří byl v uplynulém roce 54,01 %, meziročně o 2,5 procentního bodu více.** Ještě na konci září byl podíl takto starých vozů 53,63 %, je tedy zřejmé, že trend dovážení čím dál starších vozů pokračuje. **Podíl aut starších 15 let narostl loni z 19,36 % na 22,11 %.** Důkazem postupně se zvyšujícího stáří je také fakt, že zatímco v prosinci roku 2019 bylo průměrné stáří aut dovezených v tomto měsíci 10,1 roku, loni to ve stejném období bylo 10,8 roku!

### Vývoj počtu dovážených ojetin



### Počet dovezených osobních ojetých aut



### Počet dovezených osobních ojetých aut v jednotlivých měsících

	leden	únor	březen	duben	květen	červen
2019	13 239	13 430	15 295	15 334	17 010	14 851
2020	13 187	13 540	10 318	7 254	10 835	13 892
meziroční změna	-0,39 %	0,82 %	-32,54 %	-52,64 %	-36,30 %	-6,46 %

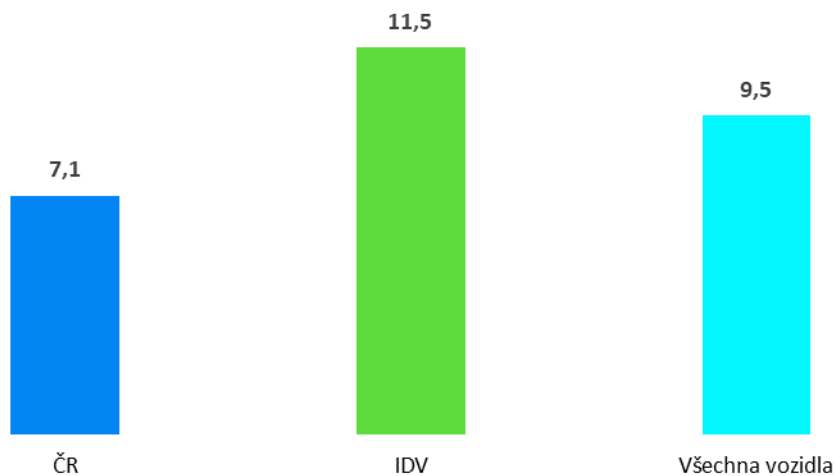
	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
2019	16 837	14 921	15 066	15 672	14 312	11 294
2020	15 512	14 300	15 655	12 993	11 474	11 771
meziroční změna	-7,87 %	-4,16 %	3,91 %	-17,09 %	-19,83 %	4,22 %

## Průměrné stáří prodávaných ojetých vozů

Průměrné stáří všech osobních vozů, které se prodávaly v loňském roce na českém trhu ojetých automobilů na hlavních inzertních portálech, činilo **9,5 roku**. **Průměrné stáří prodávaných vozů zvyšovala auta dovezená ze zahraničí, a to zejména taková, která byla dovezená v předešlých letech.**

Průměrné stáří všech prodávaných dovezených ojetých vozů bez ohledu na rok dovozu bylo 11,5 let. **Naopak prodávané ojeté vozy s českým původem vykazovaly průměrné stáří 7,1 roku. Tuzemské vozy se prodávají mladší než dovezené.**

### Průměrné stáří prodávaných osobních ojetých vozidel (v letech)



\*Pozn.: IDV = individuálně dovezená vozidla ze zahraničí

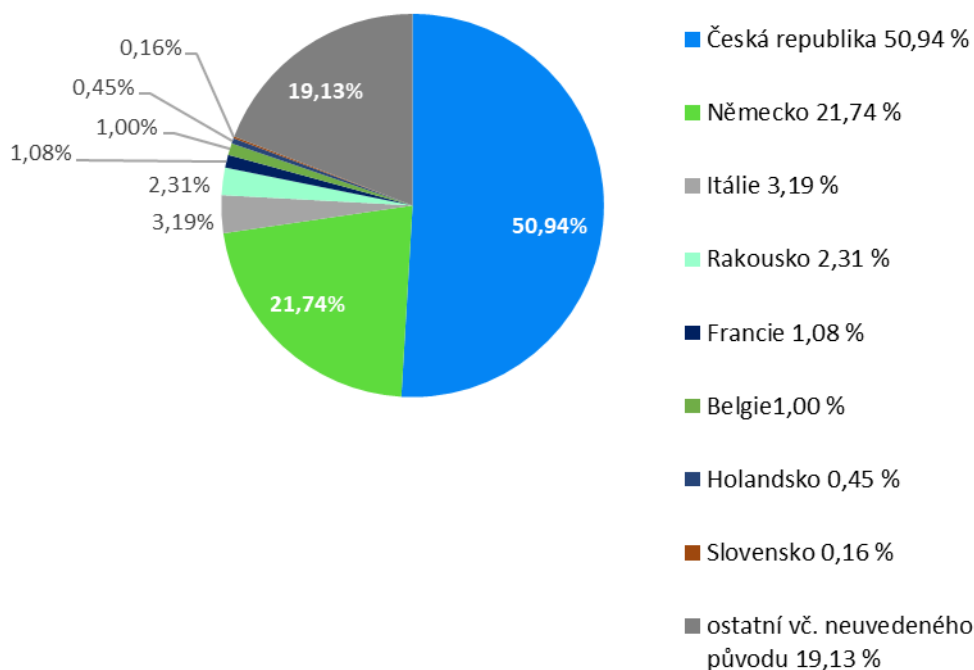
## Původ vozidel

Polovina osobních ojetých aut, která se v loňském roce prodávala, měla tuzemský původ (51 %), což je meziročně prakticky beze změny. Podíl vozů původem z Německa narostl o 1 procentní bod na téměř 22 %. Zhruba o čtvrtinu klesl podíl prodávaných aut s italským původem (z 4,1 na 3,2 %). I tak ale Itálie zůstává v rámci trhu ojetých aut druhou nejčastější dovoзовou zemí.

Statistika však vychází z dat, která u vozů uvádějí prodejci, ve skutečnosti bude část vozů s německým původem pocházet z jiné země, s velkou pravděpodobností ze zemí východní či jihovýchodní Evropy. Předpoklad vychází z výsledků dřívější analýzy desetitisíců dovezených aut, při níž bylo zjištěno, že zhruba třetina ojetých aut s deklarovaným německým původem pocházela 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, nebo dokonce na Ukrajině.

Prodejci i kupující také někdy zaměňují zemi, ze které bylo vozidlo dovezeno, za zemi původu, tedy pro kterou bylo vyrobeno. Drtivá většina aut přitom byla v zemi, pro kterou byla vyrobena, provozována a nemalá část aut pak prochází účelovou registrací v Německu, díky které mohou prodejci zákazníka zmást a deklarovat u vozu falešně německý původ.

Původ prodávaných vozidel

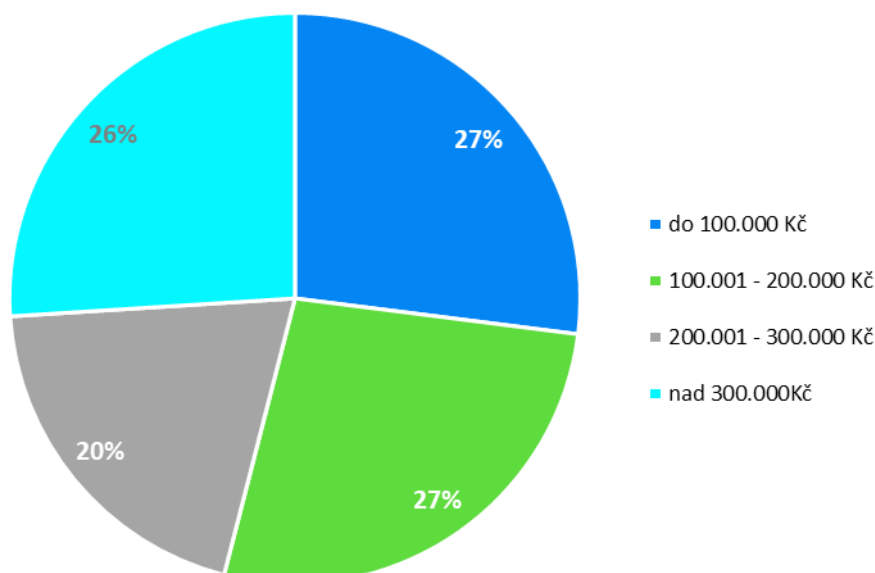


## Prodejní cena

Průměrná cena vozidel zažila v loňském roce řadu turbulencí. Na jaře v době koronavirových opatření, kdy lidé nevěděli, co mají čekat, došlo i vzhledem k uzavření provozoven a omezení prodejů do online prostředí k dramatickému poklesu poptávky i prodejů. Následkem bylo poskytování slev a snížení průměrné ceny za ojetá vozidla. V prvním pololetí tak činila průměrná cena za ojeté auto 212 000 Kč, což představovalo meziroční pokles o téměř 16 000 Kč, tedy o 7 %. Ve třetím kvartále se však opatření uvolnila a došlo k oživení poptávky i prodejů a také k růstu cen. Ve čtvrtém kvartálu se cena ještě mírně navýšila, a **průměrná cena prodáváných ojetých vozidel za celý loňský rok činila 229 400 Kč. Meziročně došlo k jejímu nárůstu o 2,5 %.** Rozdíl mezi první a poslední inzerovanou cenou činil v průměru 2,6 %

V druhé polovině roku se obchodníci snažili prodávat vozy draže a vynahradit si tak ušlou marži a tržby z týdnů, kdy mohli fungovat jen v online režimu, v němž však prodeje dosahovaly řádově jednotek procent. Loni se oproti ostatním letům dařilo prodejem aut v prosinci, což nebývá tradiční jednak kvůli nastávajícím vánočním svátkům a jednak kvůli tomu, že v lednu vozy kalendářně o rok zestárnou a sníží se jejich hodnota. Otázkou je, zda se vzhledem k nastalé situaci snížení ceny v důsledku vyššího stáří projeví u vozů i letos.

Prodejní cena





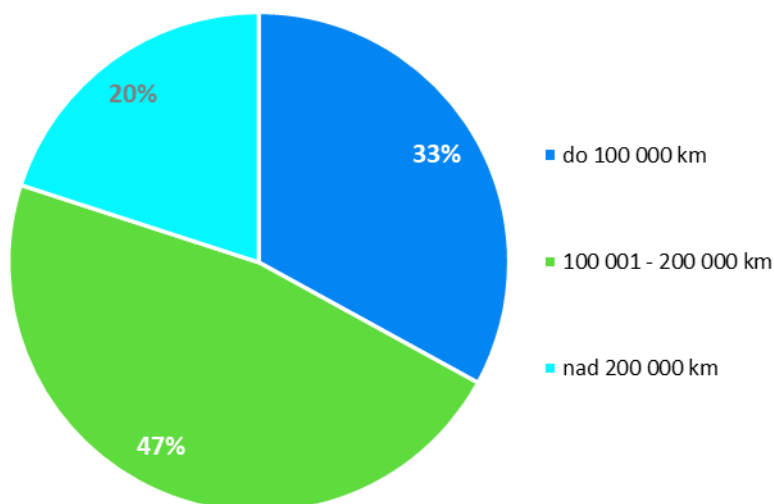
## Udávaný stav kilometrů na tachometru

**Průměrná hodnota na tachometrech u prodáváných ojetých osobních vozů vrostla loni meziročně ze 157 000 km o 3 % na 162 000 km, což lze přisoudit například zvyšujícímu se stáří dovážených osobních ojetých aut.**

Zajímavé je, že meziročně došlo k navýšení podílu aut s tachometrem ukazujícím mezi 100 000 až 200 000 km, a to o 3 procentní body, a naopak ke snížení podílu aut, která mají najeto nad 200 000 km, a to o 2 p. b. Důvodem může být stáčení tachometrů, které se v nepříznivé situaci pro prodejce a při požadavcích kupujících, kteří chtějí za co nejméně peněz auto s co nejmenším kilometrovým nájezdem, stává stále častěji pro vozy pomyslným elixírem mládí. Vůz „omlazený“ stočením tachometru se prodává v průměru o 20 % draž, než by měl stát, a prodá se rychleji.

**K manipulaci s počítadlem ujetých kilometrů dochází u více než třetiny prodáváných ojetin.** Auta se stáčejí o desítky či stovky kilometrů jednorázově před prodejem, ale také opakovaně během provozu. Lze zaznamenat i stočení o 300 000 km na stav tachometru zánovního vozu. Kvůli dalšímu propadu tržeb a zisku prodejců na konci roku a během ledna 2021 lze očekávat, že se podíl aut se stočeným tachometrem bude zvyšovat.

Udávaný stav km na tachometru

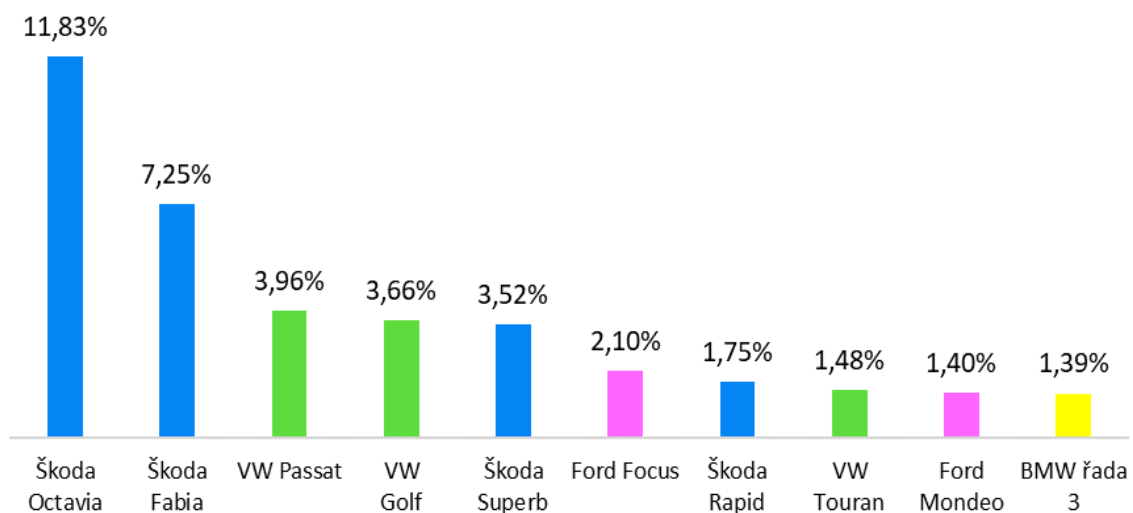


\*Za stočené vozidlo pokládáme takové, jehož stav počtu najetých kilometrů podle naší evidence klesl v průběhu jeho provozu minimálně o 20 tisíc kilometrů a nejedná se přitom o chybně zapsaný údaj, tedy lidskou chybu.

## Nejprodávanější modely

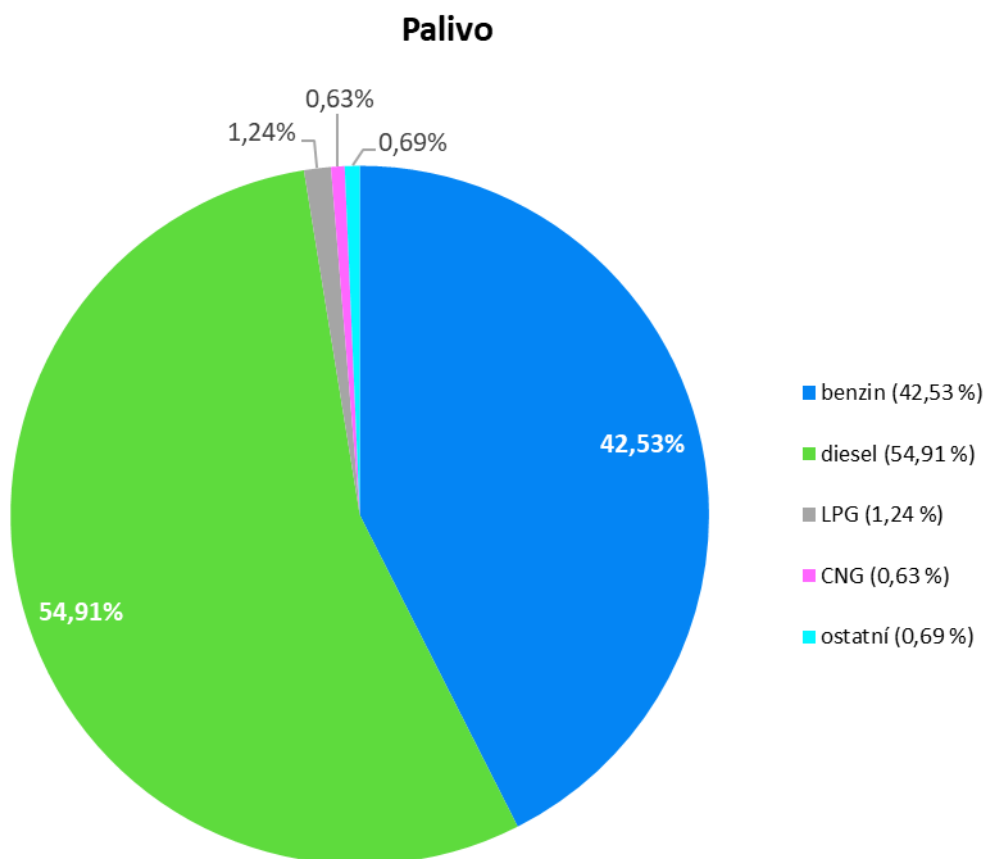
V loňském roce tržní podíl deseti nejprodávanějších modelů ojetých vozů narostl jen o 0,5 procentního bodu na 38,34 %. **Nejvíce se loni prodávaly opět vozy Škoda Octavia**, jejichž podíl mezi prodávanými ojetými vozy narostl meziročně o 0,4 procentního bodu. V absolutních číslech se však v důsledku zmenšení trhu prodávalo těchto vozů méně než loni.

### TOP 10 nejprodávanějších modelů



## Preference jednotlivých typů pohonů

U prodáváných ojetých vozů převládaly loni i nadále dieselové motory. Jejich podíl tvořil 55 %, podíl benzínových necelých 43 %.

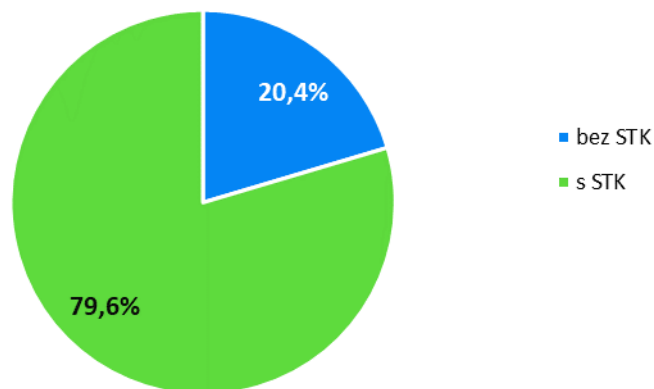


## Vozidla s/bez STK a s/bez DPH

V loňském roce se prodávalo **20,4 % vozidel bez platné STK, což představuje meziroční navýšení o 2,3 procentního bodu**. Důvodem byla pravděpodobně delší doba prodeje vozidla, během níž platná STK vozům častěji propadla. Dalším důvodem mohla být neochota prodávajících do vozidla investovat, když věděli, že ho v dohledné době budou prodávat.

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.

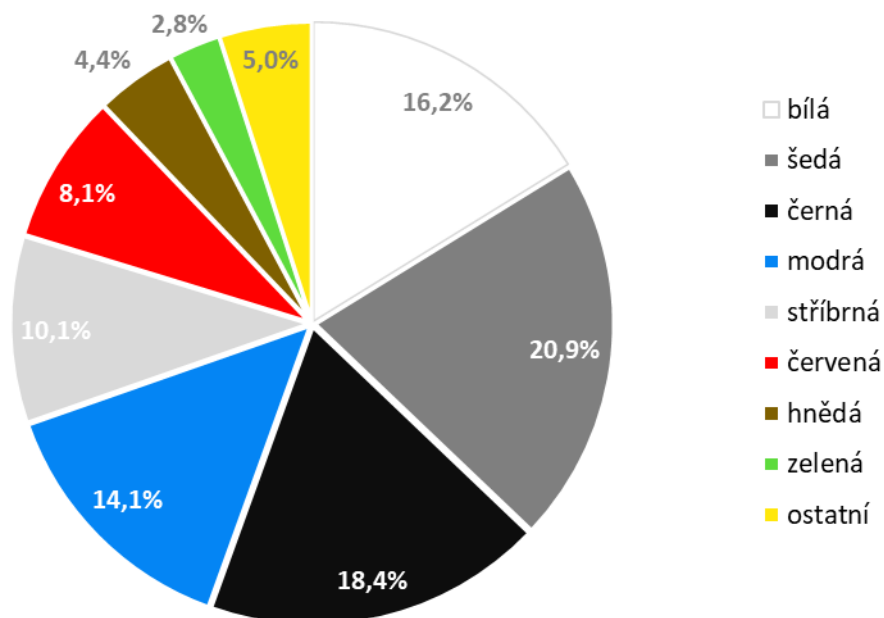
Platnost STK



## Nejprodávanější barvy

V loňském roce se nejčastěji prodávaly ojeté vozy šedé barvy (21 %). Desetinu nabídky ojetých vozů tvořila auta stříbrné barvy. Kategorie stříbrných a šedých vozů se do určité míry mohou mísit, protože řada stříbrných vozů má v technickém průkazu uvedenou barvu šedou, proto lze říci, že mezi nejprodávanější vozy patří z hlediska barev ty šedé či stříbrné. Podíl jednotlivých barev zůstává dlouhodobě prakticky neměnný.

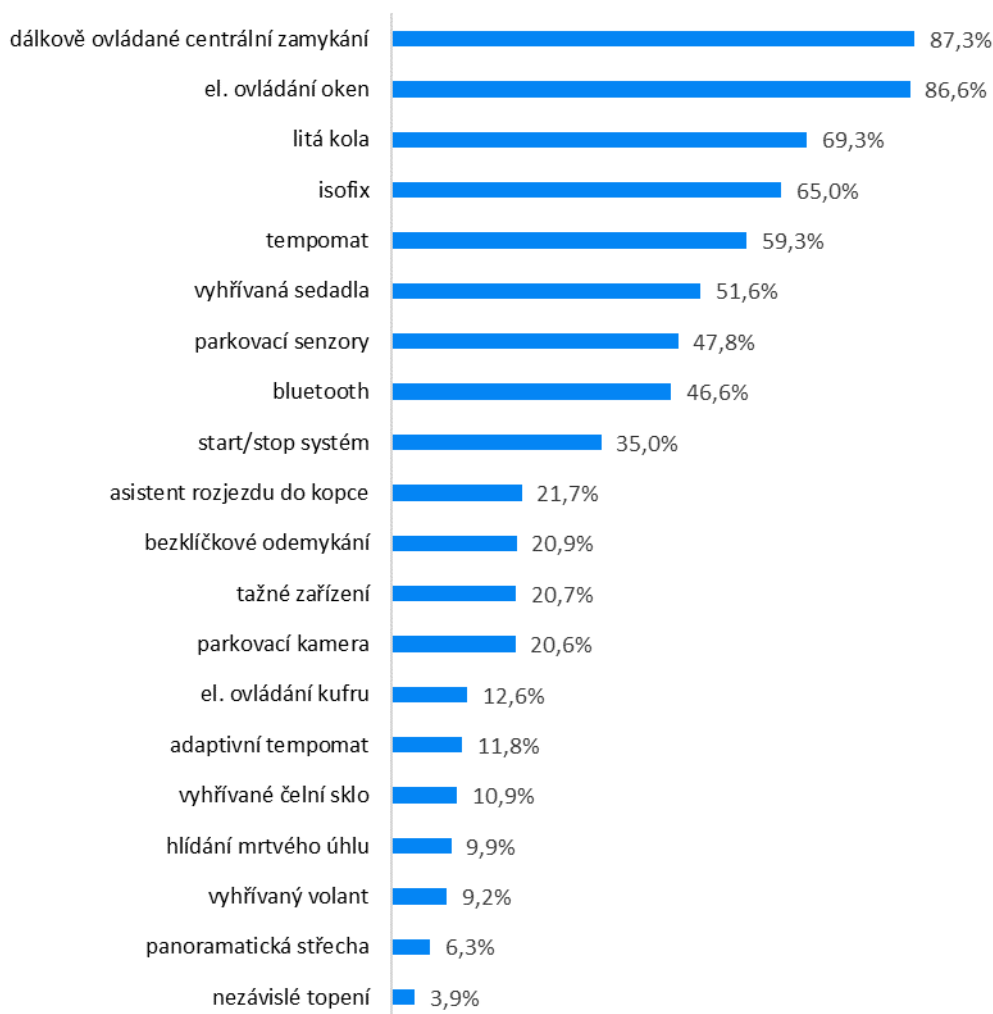
Nejprodávanější barvy



## Vybrané položky výbavy

S každým rokem se na trh dostávají lépe vybavené nové vozy, k čemuž navzdory dovozu starších aut docházelo i loni. Tím, že se na trh dostávaly i mladé vozy z posledních let, došlo meziročně k mírně vyššímu zastoupení vozů vybavených Bluetooth, start/stop systémem, bezklíčkovým odemykáním, parkovací kamerou, asistentem rozjezdu do kopce, adaptivním tempomatem či hlídáním mrtvého úhlu. Na druhou stranu je třeba dodat, že statistika vychází z toho, co inzerují u vozů prodejci. Ve skutečnosti jsou však některé vozy inzerované s položkami výbavy, které nemají. Uvádění vyšší vybavenosti vozidla ho učiní atraktivnější a často se lépe a rychleji prodá.

### Vybrané položky výbavy



## Doba prodeje

**Průměrná doba prodeje ojetého auta se loni vyšplhala na 100 dní.** Ještě na konci září se auta prodávala průměrně za 98 dní, omezení spojená s prodejem v podzimních měsících však průměrnou dobu prodeje ještě prodloužila, vzhledem k oživení poptávky během prosince však došlo k navýšení průměrné doby prodeje jen o 2 dny. Meziročně se doba prodeje prodloužila loni o 15 dní.

Rychleji se prodávaly vozy s tuzemským původem – v průměru za 84 dní. Oproti tomu ty dovezené stály u prodejců průměrně po dobu 116 dní, tedy o 32 dní déle než tuzemské.

Rychleji z trhu mizela také auta na naftu (96 dní) než na benzín (102 dní). Přesto se vůbec nejkratší dobu na trhu ohřály tuzemské vozy na benzín (83 dní), což odpovídá velkému zájmu o zánovní ojetiny ve třetím kvartálu, který vedl k jejich nedostatku na trhu během podzimních měsíců. Naopak dovezené vozy na benzín se prodávaly nejdéle (126 dní).

Průměrná doba prodeje ojetých vozů s Cebia REPORTem byla 84 dní, což představuje zkrácení doby prodeje průměrně **o 16 dní**.

### Průměrná doba prodeje

(ve dnech)

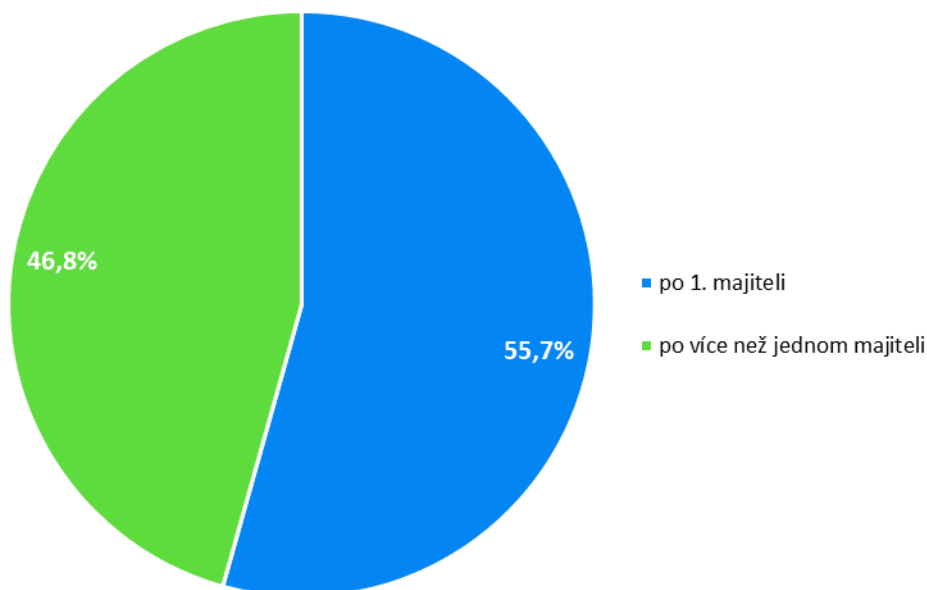
Vozy s českým původem	84
Vozy se zahraničním původem	116
Vozy s benzínovým motorem	102
Vozy s naftovým motorem	96
Vozy českým původem na benzín	83
Vozy s českým původem na naftu	88
Vozy se zahraničním původem na benzín	126
Vozy se zahraničním původem na naftu	102

## Auta po prvním majiteli a předchozí havárie

Podíl aut po prvním majiteli se v loňském roce meziročně navýšil o téměř 8 procentních bodů na 55,7 %. Ještě na konci září přitom činil podíl takových aut na trhu „jen“ 53,2 %.

Zvyšuje se však také podíl osobních ojetých aut, u kterých bylo v inzerci uváděno, že nebyla v minulosti havarovaná. Zatímco ještě na konci září dosahoval 99,31 %, za celý loňský rok se vyšplhal na 99,63 %, což je zcela nereálné. Ukazuje to, že zatajování havárií a poškození mírně přibývá a jde o nejčastější nekalou praktiku, se kterou se mohou kupující ojetých aut setkat. Reálný podíl aut, která nebyla v minulosti havarovaná, bude výrazně nižší. Podle statistik pojišťoven je totiž poškozeno zhruba 25 % pětiletých aut. Může se jednat o banální výměnu nárazníku, ale také o větší havárii. V případě desetiletých aut je po havárii už 60 % aut. Někteří prodejci však nepovažují například nabouraný nárazník či blatník za havárii, ale za poškození, nicméně klienty často ani o poškození neinformují.

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 byla založená již v roce 1991 a dlouhodobě pomáhá motoristům s bezpečným nákupem ojetých vozidel. Vedle komplexní služby AUTOTRACER, která je dostupná on-line na [www.zkontrolujsiauto.cz](http://www.zkontrolujsiauto.cz), nabízí Cebia řadu dalších služeb pro identifikaci vozidel, prověřování jejich původu a originality.

Cebia zajišťuje také různé formy zabezpečení vozidel proti krádeži, a to satelitní systémy Cebia SAT, UNIQA SafeLine a Allianz BonusDrive či bezpečnostní značení oken OCIS. 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.

Cebia rovněž provozuje Carolinu, mobilní aplikaci určenou pro majitele vozů. Aplikace je ke stažení zdarma a nabízí řadu funkcionalit, které pomáhají uživateli s jeho autem po celou dobu jeho životnosti, tedy od koupi, užívání a údržby až po prodej. Carolina umožňuje například sledovat ekonomiku provozu vozidla či upozorňuje na důležité termíny spojené s vozem či řídičským oprávněním.

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

---

#### **Kontakt pro média:**

Barbora Minksová  
manažerka marketingu a komunikace  
[b.minksova@cebia.cz](mailto:b.minksova@cebia.cz)