Cebia SUMMARY 4/2023

Informace, statistiky a zajímavosti z oblasti prodeje ojetých vozidel

Zdroje Cebia SUMMARY 4/2023

Společnost Cebia provedla analýzu trhu ojetých vozidel za rok 2023, 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 5
Stáří prodávaných vozidel 6
Původ vozidel 7
Udávaný stav kilometrů na tachometru 8
Prodejní cena 9
Nejprodávanější modely 10
Preference jednotlivých typů pohonů 11
Vozidla s/bez STK 12
Nejčastější barvy 13
Doba prodeje 14
Auta po prvním majiteli a předchozí havárie 14

Hlavní informace

V loňském roce zaznamenal trh ojetých aut několik trendů. V první řadě se zvýšila nabídka osobních ojetých vozů meziročně o 8,3 % a bylo tedy více z čeho vybírat. Na trhu přibylo Octavií, a to především v bílé barvě (meziročně o 25,7 %), která je typická pro vozové flotily firem. Narostl také počet aut s českým původem, což je opět důsledek toho, že firmy začaly více obnovovat své vozové parky a i jednotlivci častěji prodávali svá auta s českým původem a měnili je za novější. Pomohlo k tomu zpomalení zdražování, kdy sice ceny aut stále rostly, ale tempo nárůstu se snížilo téměř na polovinu.

V loňském roce se tak prodalo meziročně více aut než předloni, a to o 1,5 %, tedy cca o 10 000 ks. Celkový počet prodaných osobních ojetých aut dosáhl loni 671 000 ks. Prodávala se více zejména auta s českým původem. Počet aut dovezených v loňském roce klesl o 4,5 %, tedy o 7 273 kusů na 153 913 kusů. V posledních dvou letech dochází k propadu dovozu ojetých aut podobnému tomu, který byl na trhu zaznamenán v době prvního roku pandemie covidu. Loni však jejich pokles oproti předloňskému roku zpomalil.

Průměrné stáří loni dovezených aut se snížilo z 10,8 roku na 10,6 let. Počet aut, která dosahovala vyššího stáří než 10 let, klesl z 52,6 % na 49 %. Podíl aut starších 15 let klesl o půl procentního bodu na 23,3 %.

Loni však vzrostlo průměrné stáří aut, která byla do České republiky dovezená v dřívějších letech, a v minulém roce se dále přeprodávala. Průměrné stáří všech aut se zahraničním původem bez ohledu na rok dovozu narostlo z 10,8 na 11 let. Stáří aut s českým původem zůstalo na 8 letech a **celý trh ojetých aut vykázal opět průměrné stáří 9,5 let.**

Podíl aut s českým původem vzrostl meziročně zhruba o desetinu z 45,1 % na 50,2 %. Ukazuje to, že lidé a firmy začali opět více prodávat a nakupovat ojetá auta. Právě auta s českým původem si v posledních letech déle nechávali, ať už se jednalo o vozy z operativních leasingů, nebo v držení jednotlivců. Jednalo se především o vozy, které byly v držení prvních majitelů. V loňském roce se situace začala opět vracet do dlouhodobého normálu a lidé i firmy začali opět měnit auta za novější.

Naopak se ale loni snížil podíl aut s německým původem, a to z 20,5 % na 18,9 %. Pro kupující je to však dobrá zpráva, protože právě **auta dovezená z Německa mívají často stočený tachometr či bývají po vážnějších, i opakovaných nehodách. Navíc každé páté auto ve skutečnosti ani z této země nepochází a je tak falešně prodávané s německou identitou.** V loňském roce meziročně klesl také podíl aut dovezených i Itálie (z 2,1 % na 1,8 %), Rakouska (z 2,2 % na 1,8 %), Slovenska (z 2,2 % na 1,9 %) i dalších zemích.

U každého čtvrtého auta pak prodejci neuvádějí v inzerci 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. Lze ji však zjistit prověřením historie vozidla přes Cebia.

Průměrná cena prodávaných osobních ojetých aut loni meziročně vzrostla o 5,79 % z 288 000 Kč na 304 700 Kč. Oproti situaci na konci třetího kvartálu loňského roku se jedná o nárůst o 2,25 %. Ojetá auta tedy opět zdražují nejen meziročně, ale také mezikvartálně,

dobrou zprávou pro kupující však je, že tempo nárůstu zpomalilo. V předloňském roce totiž narostly ceny aut meziročně o 11,2 %.

Průměrná hodnota na tachometrech u prodávaných ojetých osobních vozů klesla loni meziročně jen velmi mírně ze 148 000 km na 146 000 km. Častému 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. Řada zejména menších dovozců se na prodej vozů se stočeným tachometrem zaměřuje. Stočené tachometry se totiž častěji vyskytují u aut se zahraničním původem. V případě, že auto nemá dohledatelnou historii najetých kilometrů, podstupuje kupující velké riziko, že si koupí auto s větším kilometrovým nájezdem, než se domnívá. Průměrné stočení se pohybuje okolo 100 000 km.

V reakci na opětovně rostoucí míru stáčení tachometrů zavedla Cebia nový produkt, který byl spuštěný v druhé polovině uplynulého roku. Jedná se o takzvaný Základní výpis z historie vozidla. Nabízejí ho velcí prodejci aut a díky němu si mohou zákazníci zdarma a online prověřit historii najetých kilometrů, odcizení, financování, zda auto nebylo provozováno jako taxi a technický popis vozidla včetně výbavy. Na zbytek informací od Cebia dostanou slevu ve výši 50 %. Jedná se tak o další krok Cebie v boji proti stáčení tachometrů a podvodům při prodeji ojetých aut.

Ojetá auta se loni prodávala o něco pomaleji než v předloňském roce. Mohlo za to další zdražování, byť již výrazně zpomalilo, a nejistota spojená s finanční situací v letošním roce. Přesto byl rozdíl jen relativně mírný. Zatímco předloni se auta prodávala v průměru za 63 dní, loni se počet dní, po který auta stojí v prodejním místě, zvýšil na průměrných 66 dní. Průměrná doba prodeje ojetého auta s Cebia REPORTem činila 54 dní, Cebia REPORT tak zkracoval dobu prodeje průměrně o 12 dní.

Nejčastěji prodávaným ojetým autem byly opět vozy Škoda Octavia, které zvýšily svůj podíl z 9,4 % na 10,1 %. Nejčastěji se prodávaly v bílé barvě (21,5 %) těsně následované šedou barvou (21,1 %). Právě aut v bílé barvě letos přibylo nejen na trhu (z 17,8 % na 23,9 %), ale právě také mezi Octaviemi. Jejich podíl v loňském roce dosáhl 19,6 %, přičemž nejprodávanějšími Octaviemi byly loni šedé (20,1 %).

Pravděpodobně v souvislosti s mírným nárůstem doby prodeje a častějším přeprodejem starších vozů se zahraničním původem došlo loni k nárůstu aut prodávaných bez platné STK z 20,3 % na 22,9 %. Z pohledu paliva žádné dramatické změny v podílu aut na naftu a na benzín nenastaly. Narostl však podíl elektromobilů, a to téměř na dvojnásobek. Zatímco předloni tvořily auta na elektřinu jen 0,47 % nabídky, loni se jejich podíl navýšil na 0,93 %, což znamená, že zhruba každé 11. prodávané auto má elektrický pohon.

Podíl aut, u kterých se v inzerci uvádí, že jsou po prvním majiteli, zůstal meziročně téměř beze změny. **Zatímco předloni se prodávalo jako po prvním majiteli 46,4 % ojetých aut, loni činil jejich podíl 47,9 %. Ve dvou případech ze třech se ale bohužel jedná o klamavou informaci, která má za úkol zatraktivnit auto a zvýšit jeho cenu až o 5 %.**

Podíl osobních ojetých aut, u kterých bylo v inzerci uváděno, že nebyla v minulosti havarovaná, dosahoval loni 99,4 %. 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. Ve skutečnosti je po větším poškození či

havárii zhruba 60 % prodávaných aut. Zatajování havárií a poškození je dlouhodobě nejčastější – a také nejvýnosnější – nekalou praktikou při prodeji ojetých aut

Více ukazatelů a podrobností najdete v jednotlivých kapitolách.

Vývoj počtu dovážených ojetých aut

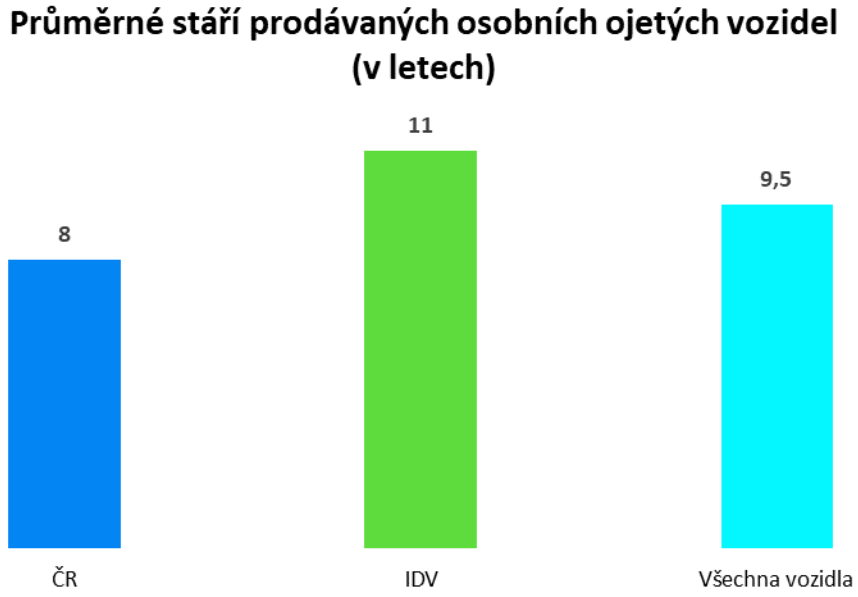
Loni se do České republiky dovezlo 153 913 osobních ojetých aut, což představuje meziroční pokles o 4,5 % a v počtu aut se jedná o 7 273 kusů. V posledních dvou letech dochází k propadu dovozu ojetých aut podobnému tomu, který byl na trhu zaznamenán v době prvního roku pandemie covidu. Loni však jejich pokles oproti předloňskému roku zpomalil.

Průměrné stáří dovezených aut se loni snížilo z 10,8 roku na 10,6 let. Počet aut, která dosahovala vyššího stáří než 10 let, klesl z 52,6 % na 49 %. Podíl aut starších 15 let klesl o půl procentního bodu na 23,3 %.

Stáří prodávaných vozidel

Průměrné stáří všech osobních ojetých vozů, které se loni prodávaly na českém trhu ojetých automobilů na hlavních inzertních portálech, bylo 9,5 roku. Stejné zůstalo také stáří vozů s českým původem, které opět činilo 8 let. Auta dovezená do České republiky bez ohledu na rok dovozu mírně zestárla z 10,8 na 11 let.

U každého pátého auta ale neuvádějí prodejci skutečný rok výroby. Místo něj se často objevuje rok uvedení do provozu. Prodejci vozy omlazují především z toho důvodu, aby je učinili atraktivnější. U mladších ojetin pak může rozdíl mezi rokem výroby a uvedením do provozu znamenat navýšení ceny o nižší desítky tisíc korun. Nejčastěji jsou auta omlazena o rok, nezřídka ale i o dva a lze se setkat i s případy, kdy uvedený rok se skutečným stářím nesedí třeba až o šest let.



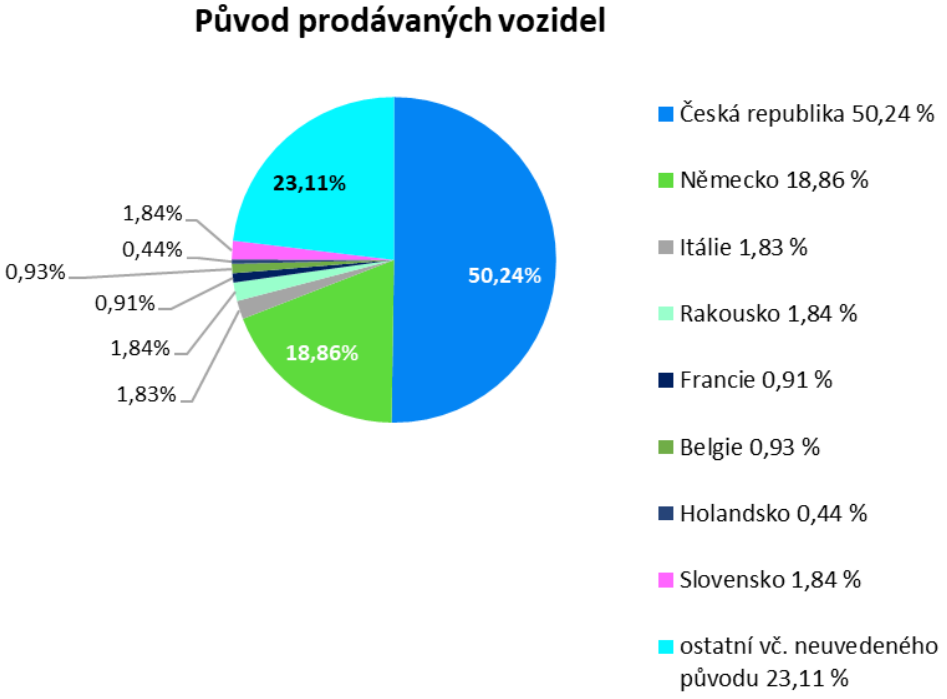
*Pozn.: IDV = individuálně dovezená vozidla ze zahraničí

Původ vozidel

V loňském roce se vrátil podíl aut s českým původem na polovinu trhu (50,2 %), což ukazuje, že lidé a firmy začali opět více prodávat a nakupovat ojetá auta. Právě auta s českým původem si v posledních letech déle nechávali, ať už se jednalo o vozy z operativních leasingů, nebo v držení jednotlivců. Jednalo se především o vozy, které byly v držení prvních majitelů. V loňském roce se situace začala opět vracet do dlouhodobého normálu a lidé i firmy začali opět měnit auta za novější. Podíl aut s českým původem činil v předminulém roce 45,1 %.

Naopak se ale loni snížil podíl aut s německým původem, a to z 20,5 % na 18,9 %. Pro kupující je to však dobrá zpráva, protože právě **auta dovezená z Německa mívají často stočený tachometr či bývají po vážnějších, i opakovaných nehodách. Navíc každé páté auto ve skutečnosti ani z této země nepochází a je tak falešně prodávané s německou identitou.** V loňském roce meziročně klesl také podíl aut dovezených i Itálie (z 2,1 % na 1,8 %), Rakouska (z 2,2 % na 1,8 %), Slovenska (z 2,2 % na 1,9 %) i dalších zemích.

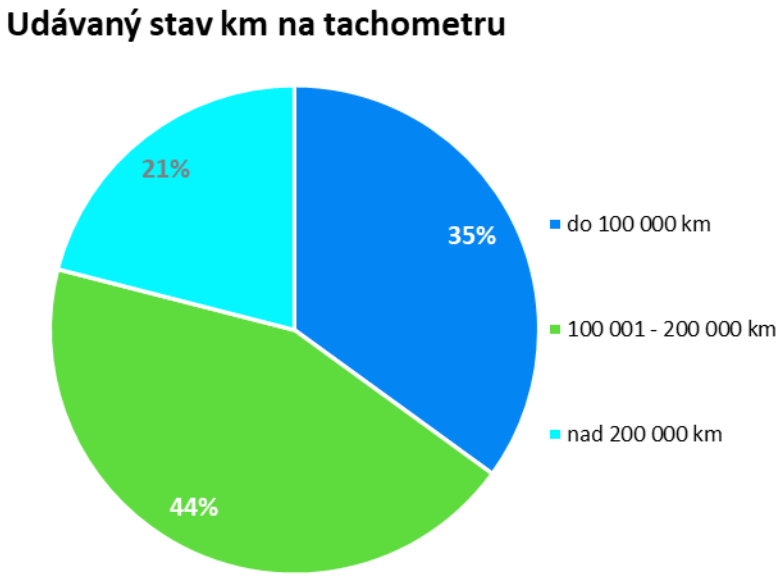
U každého čtvrtého auta pak prodejci neuvádějí v inzerci žádný původ. Jedná se o netransparentní praktiku při prodeji, kdy zákazník bez doptání se prodejce neví, z jaké země auto pochází a zdaleka ne ve všech případech se po dotázání dozví skutečnou zemi původu. Problémem je také zaměňování země dovozu 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 nezřídka vyskytují i stočené tachometry či zatajené havárie.



Udávaný stav kilometrů na tachometru

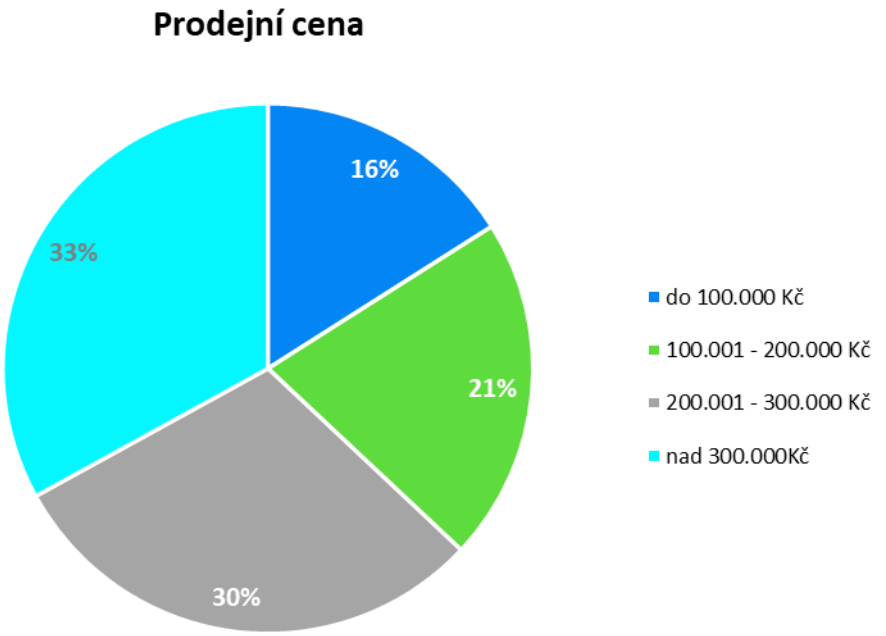
Průměrná hodnota na tachometrech u prodávaných ojetých osobních vozů klesla loni meziročně jen velmi mírně ze 148 000 km na 146 000 km.

Častému 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. Řada zejména menších dovozců se na prodej vozů se stočeným tachometrem zaměřuje. Stočené tachometry se totiž častěji vyskytují u aut se zahraničním původem. V případě, že auto nemá dohledatelnou historii najetých kilometrů, podstupuje kupující velké riziko, že si koupí auto s větším kilometrovým nájezdem, než se domnívá. Průměrné stočení se pohybuje okolo 100 000 km.



Prodejní cena

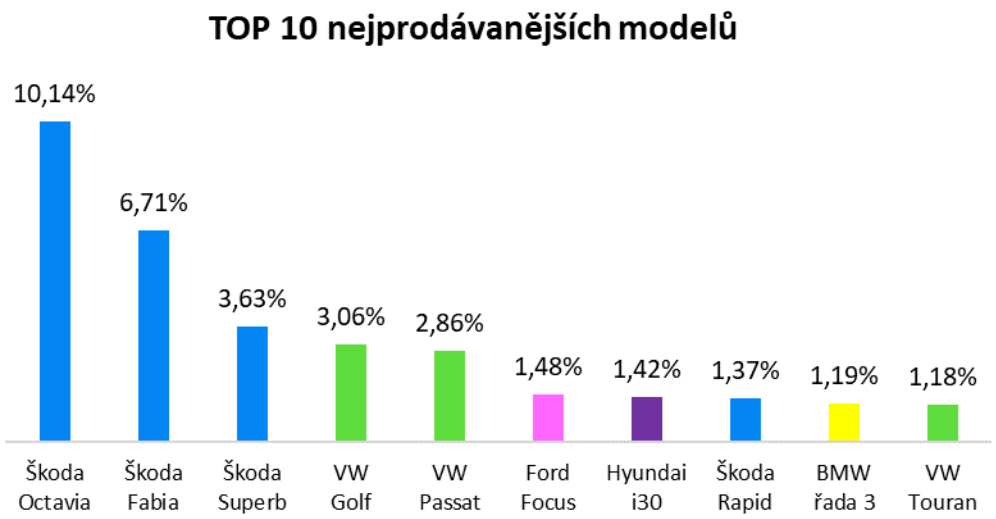
Průměrná cena prodávaných osobních ojetých aut loni meziročně vzrostla o 5,79 % z 288 000 Kč na 304 700 Kč. Oproti situaci na konci třetího kvartálu loňského roku se jedná o nárůst o 2,25 %. Ojetá auta tedy opět zdražují nejen meziročně, ale také mezikvartálně.



Nejprodávanější modely

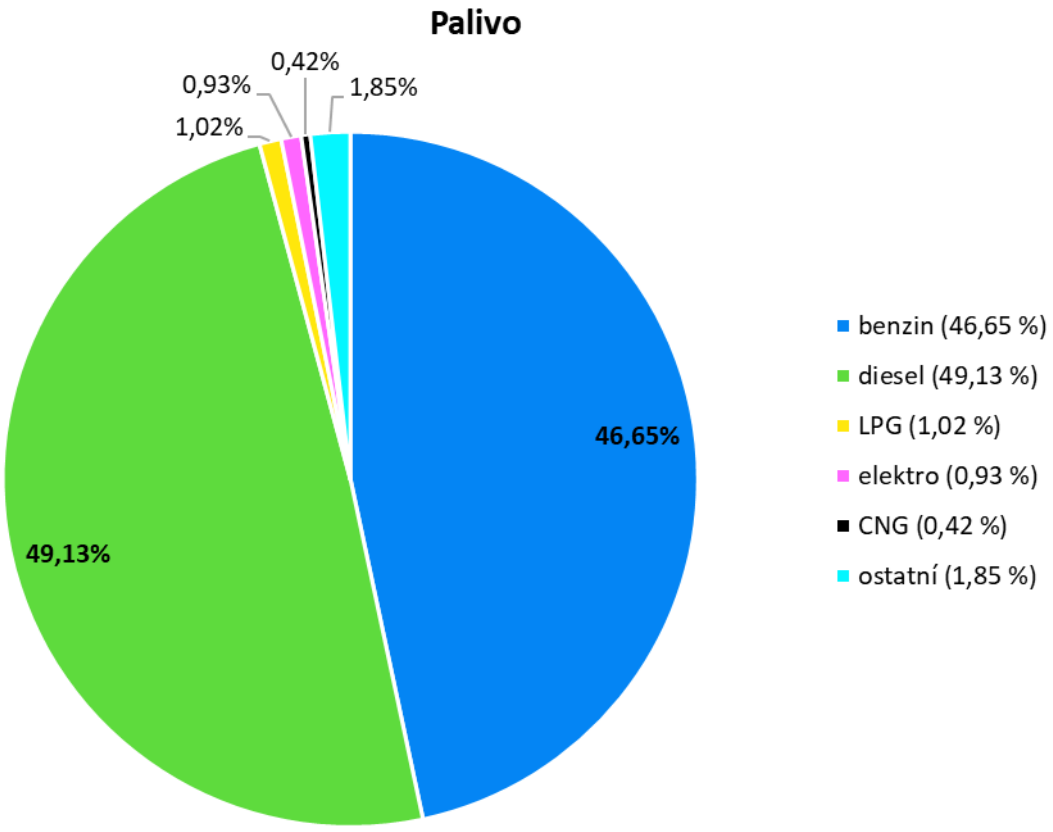
Podíl deseti nejprodávanějších modelů ojetých aut se loni meziročně mírně snížil z 34,9 % na 33 %. Podíl vozů značky Škoda vzrostl z 20,8 % na 21,9 %, podíl všech vozů koncernu Volkswagen se nepatrně navýšil z 28 % na 29 %.

I loni ojetým autům vévodila Škoda Octavia, která si meziročně mírně polepšila z 9,4 % na 10,1 % a opět obhájila svou první pozici.



Preference jednotlivých typů pohonů

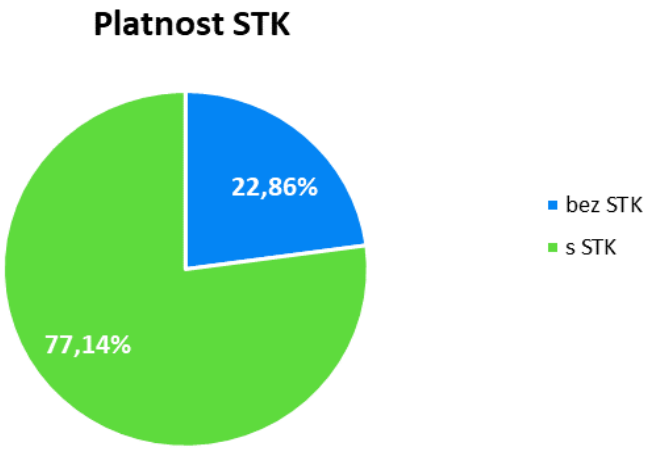
Podíl jednotlivých typů motorů zůstává dlouhodobě téměř neměnný. Zhruba polovina aut má pohon na naftu (49,1 %) a 46,7 % ojetých aut na benzín. **Co se oproti loňskému roku výrazněji změnilo, je podíl elektromobilů, který vzrostl z 0,47 % na 0,93 %, tedy prakticky na dvojnásobek.**



Vozidla s/bez STK

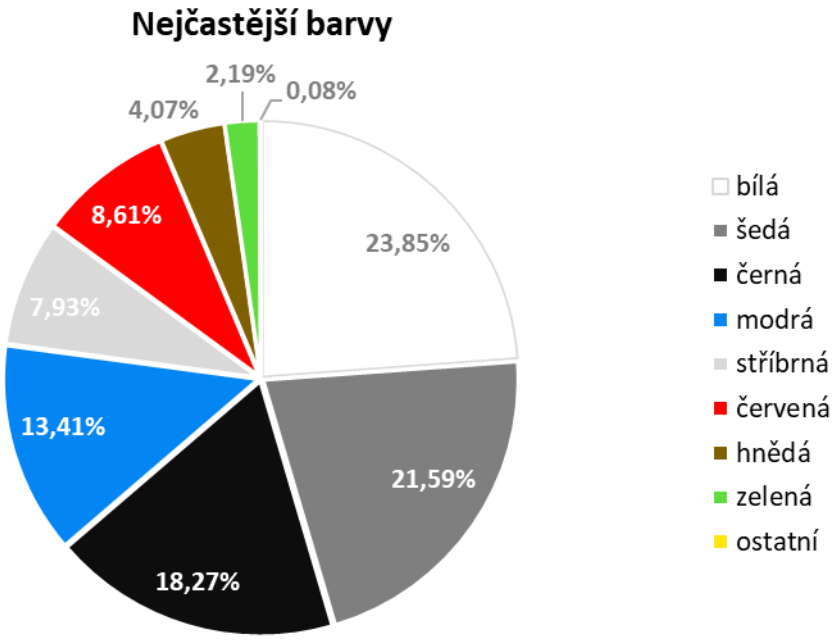
Podíl prodávaných ojetých vozidel, která neměla platnou STK, se loni meziročně zvýšil z 20,3 % na 22,9 %.

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.



Nejčastější barvy

V loňském roce došlo k velkému nárůstu zastoupení bílých vozů. Zatímco předloni dosahovaly jen 17,8 %, loni jejich podíl narostl na 23,9 %. Na druhém místě se umístily šedé vozy (21,6 %) a dále černé (18,3 %).



Doba prodeje

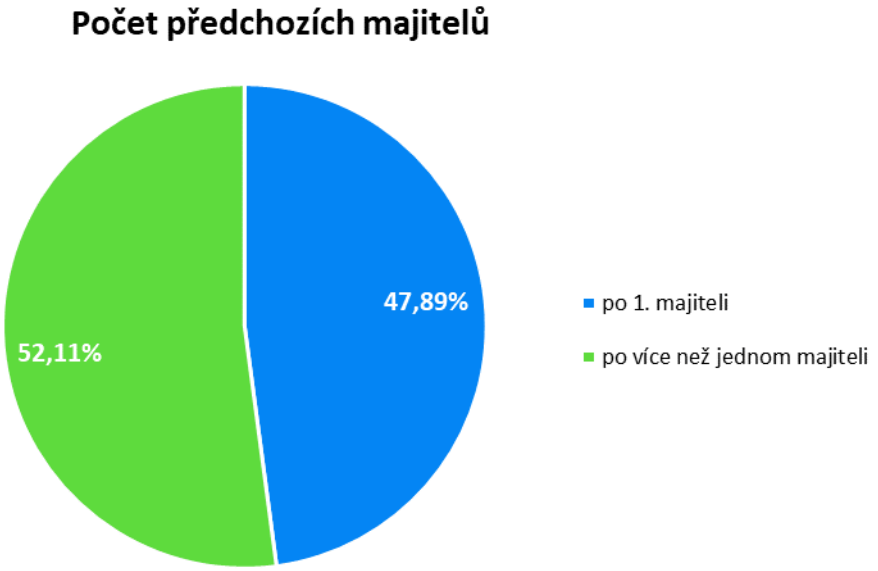
Ojetá auta se loni prodávala o něco pomaleji než v předloňském roce. Mohlo za to další zdražování, byť již výrazně zpomalilo, a nejistota spojená s finanční situací v letošním roce. Přesto byl rozdíl jen relativně mírný. Zatímco předloni se auta prodávala v průměru za 63 dní, loni se počet dní, po který auta stojí v prodejním místě, zvýšil na průměrných 66 dní.

Průměrná doba prodeje ojetého auta s Cebia REPORTem činila 54 dní, Cebia REPORT tak zkracoval dobu prodeje **průměrně o 12 dní**. **Prodejům ojetých aut však výrazně pomáhá i nový produkt od Cebia, který byl spuštěný v loňském roce**, a sice takzvaný Základní výpis z historie vozidla. Nabízejí ho velcí prodejci aut a díky němu si mohou zákazníci zdarma a online prověřit historii najetých kilometrům, odcizení, financování, zda auto nebylo provozováno jako taxi a technický popis vozidla včetně výbavy. Na zbytek informací od Cebia dostanou slevu ve výši 50 %. Tento nový produkt spustila Cebia v reakci na opětovně rostoucí míru stáčení tachometrů. Jedná se tak o další krok v boji proti stáčení tachometrů a podvodům při prodeji ojetých aut.

Auta po prvním majiteli a předchozí havárie

Podíl aut, u kterých se v inzerci uvádí, že jsou po prvním majiteli, zůstal meziročně téměř beze změny. **Zatímco předloni se prodávalo jako po prvním majiteli 46,4 % ojetých aut, loni činil jejich podíl 47,9 %. Ve dvou případech ze třech se ale bohužel jedná o klamavou informaci, která má za úkol zatraktivnit auto a zvýšit jeho cenu až o 5 %.**

Podíl osobních ojetých aut, u kterých bylo v inzerci uváděno, že nebyla v minulosti havarovaná, dosahoval loni 99,4 %. 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.



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
Head of Marketing and Communications
b.minksova@cebia.cz