

Paweł OLSZOWIEC, Mirosław LUFT, Zbigniew ŁUKASIK

ANALIZA TRENDÓW I ROZWOJU POLSKIEGO RYNKU POJAZDÓW UŻYWANYCH

W artykule przedstawiono tendencję zmian polskiego rynku aut używanych na przestrzeni lat 2008 - 2018. Obserwacje i dane prezentowane w materiale pozyskano ze stowarzyszeń oraz kancelarii rzeczoznawców weryfikujących stan pojazdów używanych przed zakupem. Artykuł obejmuje struktury wiekowe, segmentowe oraz cenowe pojazdów osobowych wpływających na współczesny rynek aut używanych. W materiale przedstawiono także główne problemy obrotu autami osobowymi w Polsce oraz zmieniające się trendy potrzeb konsumenta.

WSTĘP - STRUKTURA RYNKU

Na przestrzeni dwóch ostatnich dekad można zaobserwować ciągle proces zmiany struktury Polskiego rynku sprzedaży samochodów osobowych. Ostatnie lata przyniosły pozytywną dla kondycji Polskiego transportu tendencję „odmładzania” się pojazdów. Od niemalże trzech lat Polscy kierowcy przełamali barierę średniego wieku rejestrowanych pojazdów czyli dziesięciu lat. Obecnie średni wiek aut kupowanych w Polsce wynosi około 8,4 lat. Wzrost ilości młodszych pojazdów to naturalna konsekwencja wzrostu zainteresowania Polakami kierowcami nowymi pojazdami. W roku 2017 w Polsce został odnotowany rekord sprzedaży nowych samochodów na poziomie 483. 000 sztuk co stanowi wzrost aż o 16,9% w porównaniu do 2016 r. Znaczny wpływ na taki stan rzeczy ma rosnąca ilość funkcjonujących w kraju działalności gospodarczych, których właściciele poprzez różnego rodzaju narzędzia finansowania decydują się na nabycie nowego pojazdu (rys.2). Sprzedaż pojazdów nowych w 86% transakcji odbywa się przy użyciu form kredytowania lub wynajmu długoterminowego. Wśród klientów indywidualnych cieszą się przede wszystkim pojazdy niskobudżetowe (rys.1):

Miejsce	Model	Sprzedaż (szt.)
1	Toyota Yaris	6088
2	Skoda Fabia	6008
3	Opel Astra	5922
4	Fiat Tipo	4333
5	Dacia Duster	4179

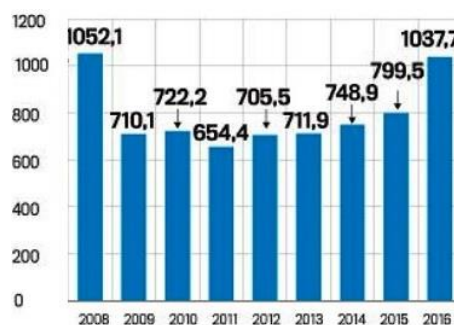
Rys.1 Pierwsza piątka najpopularniejszych nowych pojazdów wybieranych w 2017 przez kierowców indywidualnych [1]

2017 r. zarejestrowano w Polsce 16,8 tys. samochodów osobowych z napędem hybrydowym (silnik spalinowy plus elektryczny) – wzrost o 67 proc. Do tego należy dodać 1030 aut z napędem elektrycznym lub hybrydowym plug-in (baterię można ładować z gniazdka 230 V). Ze statystyk sprzedaży widać, że maleje zainteresowanie samochodami osobowymi z silnikami Diesla (udział w sprzedaży 27,6 proc.), a rośnie z silnikami benzynowymi – 66,5 proc.

Miejsce	Model	Sprzedaż (szt.)
1	Skoda Octavia	15 180
2	Skoda Fabia	12 906
3	VW Golf	10 164
4	Opel Astra	9937
5	Ford Focus	9412

Rys.2 Pierwsza piątka najpopularniejszych nowych pojazdów wybieranych w 2017 przez kierowców flotowych [1]

Sprzedaż pojazdów używanych w roku 2017 zakończyła się na poziomie 869 000 aut, co w tym przypadku stanowi spadek względem ubiegłego roku, w którym to odnotowano sam import samochodów osobowych powyżej jednego miliona pojazdów (rys.3).



Rys. 3 Wykres importu pojazdów używanych do Polski z zakresu lat 2008 – 2016

Co ciekawe, o ile jeszcze kilka lat temu na 1 nowe auto przypadało ponad 2-2,5 samochodu używanego z importu, o tyle w 2017 r. proporcje te spadły poniżej tego poziomu. Na 486,4 tys. nowych aut z salonów przypadało już „tylko” 869,4 tys. sprowadzonych do Polski samochodów używanych. Aż 90,2% z nich, czyli 784,3 tys., miało ponad 4 lata, a jedynie 85 tys. było w wieku do 4 lat.

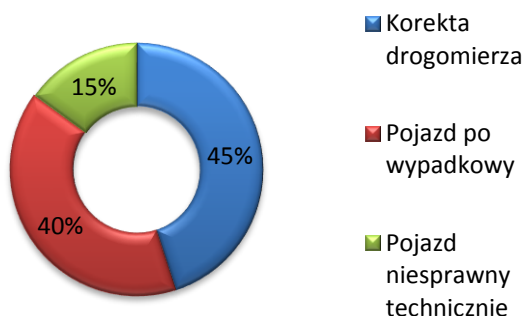
Zmiana na rynku aut używanych w Polsce to także zmiana samej struktury rynku. Wzrost prywatnych firm importujących pojazdy, bezpośrednio przełożyło się na proporcję ogłoszeń od sprzedawców prywatnych oferujących pojazdy zarejestrowane już w kraju, a autami

importowanymi z zagranicy oferowanymi przez firmy. Od kilku już lat z drobnymi przesunięciami procentowymi utrzymuje się tendencja podziału 30% to oferty indywidualnych, a 70% to oferty firm zajmujących się profesjonalnie sprzedażą samochodów. Omawiając zmiany na rynku sprzedaży pojazdów, należy także wspomnieć, iż na jego zmianę i strukturę bezpośredni wpływ ma rozwój technologii komunikacji. Współczesny rynek aftermarketowy w znacznej mierze opiera się na internetowych portalach ogłoszeniowych i aukcyjnych, co jeszcze dla sprzedawców w latach dziewięćdziesiątych bazujących na handlu na giełdach samochodowych i komisach było niemożliwe.

1. PROBLEMY RYNKU POJAZDÓW UŻYWANYCH

Od wielu lat flagowym wręcz problemem rynku samochodów używanych zarówno w Polsce, jak i innych krajach wschodniej Europy jest brak spójnego systemu pozwalającego na transfer danych o kondycji technicznej importowanego pojazdu oraz jego przebiegu. Ten drugi jest najczęstszą przyczyną oszustw i niespójności w polskich ogłoszeniach sprzedaży (rys.4). Brak w Polsce jednoznacznych regulacji prawnych zakazujących korekty wskazań drogomierza sprzyja oszustwom umożliwiającym zatajenie rzeczywistego przebiegu pojazdu celem podniesienia jego wartości podczas odsprzedaży. Mimo coraz silniej rozwiniętych systemów elektronicznych w współczesnych pojazdach nadal nieautoryzowanemu warsztatowi danej marki trudno jest doszukać się parametrów świadczących o elektronicznej korekcie wskazań drogomierza.

Niezgodność ogłoszeń z rzeczywistością



Rys.4 Wykres przyczyn niezgodności ogłoszeń z rzeczywistością [1]

Kolejny problem regularnie powtarzający się w niespójnościach w treści ogłoszeń względem rzeczywistości zaobserwowany przez ekspertów firmy *motoraporter.com* jest zatajenie przez sprzedawców powypadkowej przeszłości pojazdu. Stan ten dotyczy blisko 40% ofert (dane *motoraporter.com*). Różnica wynikająca z stawek za roboto-godzinę w zakładach blacharsko-lakierniczych zagranicznych a Polskich oraz zdecydowanie niższe ceny części zamiennych pozwala liczyć sprzedawcę na pokaźny zysk. Konsekwencją tych działań jest wprowadzanie na rynek pojazdów, które w większości przypadków przez zagranicznych ubezpieczycieli sklasyfikowane zostały jako pojazdy ze szkodą całkowitą, czyli w których uszkodzone zostały elementy konstrukcyjne wpływające bezpośrednio na przyszłe bezpieczeństwo eksploatacji. Przeważnie koszt odbudwy takiego pojazdu zgodnie z właściwą dla niego technologią i przy użyciu nowych bezpiecznych części jest droższy niż jego ogólna wartość. Poniżej jeden z przykładów ekspertyz przeprowadzonych przez firmę *motoraporter.com*, w którym to aucie odbudowa pojazdu

w Polsce dobyła się na częściach używanych włączając w to komponenty systemu SRS – poduszki powietrzne (rys.5).



Rys. 5 Obraz pojazdu przed i po kolizji odbudowany dla celów odsprzedaży [1]

Trzecim, lecz bagatelizowanym przez konsumentów problemem występującym na rynku aut używanych to niezgodność w dokumentacji pojazdu. Najczęściej powtarzającym się zjawiskiem według ekspertów firm sprzedających stan samochodów używanych przed zakupem to próby zaniżenia kwot transakcyjnych na dokumentach sprzedaży. Taki stan rzeczy wynika z chęci zaniżenia należnego dla skarbu państwa podatku. Nieświadomi konsumenci godząc się na procedurę zaniżenia faktur, szkodzą sami sobie, po pierwsze biorąc udział w przestępstwie podatkowym, po drugie narażając się na ograniczenie zakresu działania prawa rękojmi.



Rys.6 Wykres obrazujący kraj pochodzenia pojazdów importowanych do Polski w 2017 roku [3]

Jak widać na rysunku nr 6. głównym krajem skąd pochodzą importowane do Polski pojazdy od wielu lat są Niemcy. Fakt ten jest o tyle interesujący od strony formalnej, iż kraj ten ma całkowicie odmienny system przekazywania własności, czyli proces sprzedaży pojazdu polega na przekazaniu dokumentacji pojazdu nowemu właścicielowi bez tworzenia dokumentacji typu umowa kupna – sprzedaży. W wyniku takich różnic w procedurach pomiędzy krajami bardzo często dokumenty nabycia są fałszowane, a samochód nielegalnie wprowadzony na Polski rynek.

Kolejnym bardzo istotnym dla komfortu zakupu oraz poprawności funkcjonowania rynku aut używanych elementem jest zatajenie przez sprzedawcę stanu technicznego pojazdu czyli jego niesprawność bądź też naprawa niskobudżetowa tymczasowa. Rozwiązania takie są bardzo istotne ponieważ wśród proporcjonalnie wpływają na poziom bezpieczeństwa na polskich drogach. Przykładem takich działań jest montaż używanych starych opon, niespełniających żadnych norm bezpieczeństwa, szlifowanie i przetaczanie tarcz hamulcowych, zamiast ich wymiany czy też usprawnianie pojazdu poprzez demontaż katalizatora lub filtra cząstek stałych. Tu jednakże wspomnieć należy o zmianach wprowadzonych w trzecim kwartale 2017 roku jakimi są nowe zarządzenia dotyczące działania ogólnopolskiego systemu CEPIK2.0

mającego za zadanie wyeliminować podczas przeglądów technicznych niezależnie czy regularnych czy pierwszych w kraju naprawy tymczasowe.

2. BAZY DANYCH

Elementem bardzo silnie przyczyniającym się do zmiany obrazu polskiego rynku sprzedaży aut używanych jest wdrożenie internetowych baz danych zawierających informację o uszkodzeniach komunikacyjnych pojazdu odnotowanych przez ubezpieczyciela na terenie całej Europy oraz Kanady i USA. Usługa taka jest płatna jednakże stała się bardzo skutecznym narzędziem w walce z nieuczciwymi sprzedawcami. Do platform tego typu należy między innymi usługa nazywana w Polsce AutoDna. Podstawowy raport jest przydatny przy sprawdzeniu pojazdu używanego. Dane w nim zawarte stanowią podstawowe zestawienie informacji niezbędnych do poznania jego historii. Wszystkie informacje zawarte w raporcie są nieodzownym elementem sprawdzenia auta tj.: weryfikacja bazy aut skradzionych, historia sprzedaży pojazdu, czyli historyczne ceny auta, deklarowany przebieg oraz w miarę dostępności archiwalne zdjęcia. Najistotniejszymi danymi są kwoty odnotowanych na pojeździe szkód komunikacyjnych oraz ich opis co do zakresu napraw np.: odpalenie poduszek powietrznych. Oto jeden z przykładów zestawienia ogłoszenia widniejącego w portalu ogłoszeniowym *otomoto.pl* (rys.7). Samochód w ogłoszeniu oficjalnie oferowany jako bezwypadkowy.

WBAVA71020VG78360

Data	Skrajność
2017-02	ZGŁOSZONO SZKODĘ CAŁKOWITĄ POJAZDU Kraj: FRANCJA
2017-01-30	ODNOTOWANO WYPADK
2017-01-30	ZGŁOSZONO USZKODZENIE Kraj: FRANCJA Przebieg: 103222 km Kwota: 8536,04 EUR
2013-07-22	ZGŁOSZONO USZKODZENIE Kraj: FRANCJA Przebieg: 103222 km Kwota: 86143 EUR
2013-07-22	ODNOTOWANO WYPADK

Rys. 7 Zestawienie ogłoszenia pojazdu z rzeczywistą historią ubezpieczyciela [4]

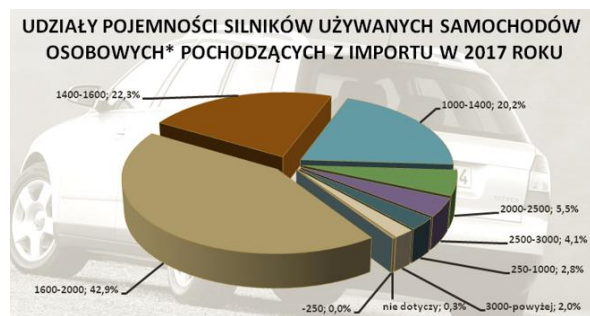
W rzeczywistości pojazd miał trzy kolizje na terenie Francji, przy czym ostatnia całkowita, wycofująca pojazd z możliwości funkcjonowania na terenie tego kraju. Niestety, według Polskiego prawa autor ogłoszenia jest bezkarny dopóki ktoś nie da się oszukać i zakupi powyższy pojazd. W różnych krajach rządy organizują systemy rejestracji przebiegu pojazdów oraz ich usterek występujących w trakcie przeglądów technicznych. Polskie ministerstwo infrastruktury wzorem np.: Dani czy Szwecji rozszerzyło funkcjonalność systemu CEPIK. Głównym zadaniem Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców jest zabezpieczenie interesów państwa i obywateli w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz bezpieczeństwa pojazdów i ich właścicieli, a w szczególności poprawa bezpieczeństwa cywilnoprawnego obrotu pojazdami oraz ograniczenie i eliminacja kradzieży pojazdów, dokumentów oraz różnego rodzaju oszustw celnych czy ubezpieczeniowych (wyłudzenie).

CEPIK ma również zwiększyć efektywność pracy Policji, a także usprawnić pracę organów administracji publicznej w zakresie rejestracji pojazdów i wydawania praw jazdy. Ma być również w pełni kompatybilny z rozwiązaniami funkcjonującymi w krajach Unii Europejskiej. Dostęp do platformy CEPIK jest bezpłatny. Wadą systemu jest fakt, iż dotyczy ona pojazdów jedynie zarejestrowanych w kraju, a baza przebiegu pojazdów nie jest zintegrowana z systemami innych krajów. Dopóki utrzyma się taki stan, problem „cofania liczników” niezostanie rozwiązany.

3. PROGNOZA

Jak wynika z raportu firmy Motoraporter Sp. z o.o, Polacy w 2017 kupowali nieco starsze samochody używane niż w 2016 roku. Średni wiek aut kupowanych w Polsce wzrósł z 8,3 do 8,4 roku. W ramach obserwacji tylko Węgrzy w 2017 roku kupowali starsze samochody używane niż Polacy (średnia wieku wynosiła tam 10,54). Natomiast średni przebieg samochodów sprzedawanych w Polsce spadł z 122 892 km do 120 134 km i co ważne - był najniższy wśród wszystkich krajów Grupy. Ceny aut sprzedawanych w Polsce wzrosły z kolei z 25 647 złotych w 2016 roku do 26 821 złotych w 2017 roku. Tańsze samochody niż w Polsce kupowano jedynie na Węgrzech. Preferencje polskich klientów, jeśli chodzi o ulubione marki i modele aut używanych uległy jedynie nieznacznym zmianom na przestrzeni ostatnich dwóch lat. Od 2016 roku króluje w Polsce Ford. W 2017 roku na trzecią pozycję w zestawieniu spadł z zajmowanego uprzednio drugiego miejsca Volkswagen, który w 2016 roku został wypredzony przez Opla. Jeśli chodzi o ulubione modele, od 2016 roku wyobraźnią Polaków rządzą niepodzielnie trzy modele - Ford Focus, Opel Astra i Skoda Octavia. Polscy klienci są bardzo konsekwentni, jeśli chodzi o preferowane marki i modele samochodów używanych. Jak przewidywali analitycy największych dilerów w roku ubiegłym, przejęcie Opla przez PSA nie wpłynęło na spadek zainteresowania tą marką, co więcej - Opel awansował na drugie miejsce w zestawieniu najchętniej wybieranych marek.

Najpopularniejszym typem silnika w Polsce w 2017 roku był silnik benzynowy, a jego przewaga nad dieslem ciągle rośnie. W 2016 roku silnik benzynowy wybierało 62,58 proc. klientów, a w 2017 roku było to już 67,87 proc (rys.8). Istotne zmiany można zaobserwować w decyzjach zakupowych polskich klientów jeśli chodzi o kwestie ulubionego typu nadwozia oraz popularności aut z automatyczną skrzynią biegów czy 4x4.



Rys.8 Podział rynku pojazdów używanych względem rejestrowanych pojemności silnika

W 2017 roku zaobserwowano aż 43,13 proc. wzrost sprzedaży SUV-ów w Polsce. Ten typ nadwozia był trzecim najczęściej wybieranym przez Polaków (awansował z pozycji 5. Zajmowanej w 2016 roku). Ponadto, w 2017 roku aż o 56,7 proc. wzrosła sprzedaż aut używanych z napędem 4x4, a automatyczne skrzynie biegów wybrano 61 proc. częściej niż w roku poprzednim.

Dziesięć marek i modeli aut używanych najchętniej kupowanych przez Polaków w latach 2016 – 2017 (rys.9)

2016		2017		2016		2017	
1 Ford	10,2%	Ford	9,8%	Focus	4,0%	Focus	4,3%
2 VW	9,1%	Opel	8,9%	Astra	3,8%	Astra	3,9%
3 Opel	9,0%	VW	8,1%	Octavia	2,9%	Octavia	2,7%
4 Skoda	7,1%	Renault	7,2%	Passat	2,8%	Golf	2,6%
5 Renault	7,0%	Skoda	7,1%	Golf	2,5%	Fabia	2,3%
6 Toyota	6,1%	Toyota	5,8%	Mondeo	2,5%	Passat	2,1%
7 Fiat	4,4%	Peugeot	4,8%	Fabia	2,4%	Mondeo	2,0%
8 Peugeot	4,0%	Fiat	4,3%	Megane	2,0%	Megane	1,7%
9 Hyundai	3,8%	Nissan	4,2%	A4	1,9%	Clio	1,7%
10 Citroen	3,8%	Kia	4,2%	Avensis	1,6%	Yaris	1,7%

Rys.9 Najpopularniejsze marki i modele pojazdów rejestrowanych w Polsce

Jak pokazują dane historyczne największy wpływ na import mają przepisy podatkowe, ale także same zapowiedzi wprowadzenia zmian w przepisach. Obowiązujące od 2017 roku nowe wytyczne dla urzędów skarbowych rozszerzające zakres gromadzonych danych raczej nie powinny mieć bezpośredniego wpływu na poziom importu w 2018 roku. W nowym wzorze deklaracji uszczegółowiono informacje dotyczące sprowadzanego pojazdu poprzez dodanie pól: stan pojazdu (nowy/używany), marka, model pojazdu, rok produkcji, numer VIN nadwozia, podwozia lub ramy, moc silnika, pojemność silnika, przebieg, rodzaj skrzyni biegów (manualna/automatyczna), sposób napędu (olej napędowy/benzyna/energia elektryczna/gaz do napędu/inne), stan techniczny (nieuszkodzony/uszkodzony z opinią biegłego, uszkodzony bez opinii biegłego).

BIBLIOGRAFIA

1. www.motoraporter.com
2. www.aaauto.pl
3. www.samar.pl
4. www.autodna.pl
5. www.historiapojazdow.gov.pl

Analysis of trend and development of the polish market used vehicles

The article presents the trend of changes in the Polish market of used cars over the years 2008 - 2018. Observations and the data presented in the material was obtained from associations and the office of experts verifying the condition of used vehicles before the purchase. The article covers the age, segment and price structures of passenger vehicles influencing the current market of used cars. The material also presents the main problems of passenger car sales in Poland and the changing trends of consumer needs.

Autorzy:

Dr inż. **Paweł Olszowiec** – Uniwersytet Technologiczno - Humanistyczny w Radomiu, Wydział Transportu i Elektrotechniki, p.olszowiec@uthrad.pl

prof. dr hab. inż. **Mirosław Luft** – Uniwersytet Technologiczno - Humanistyczny w Radomiu, Wydział Transportu i Elektrotechniki, m.luft@uthrad.pl

prof. dr hab. inż. **Zbigniew Łukasik** - Uniwersytet Technologiczno - Humanistyczny w Radomiu, Wydział Transportu i Elektrotechniki z. lu-kasik@uthrad.pl

JEL: L62 DOI: 10.24136/atest.2018.148

Data zgłoszenia: 2018.05.23 Data akceptacji: 2018.06.15