

2013 –primele două luni, dificile pentru piața auto din România



Pe ansamblul pieței, livrările totale (autoturisme + vehicule comerciale) au înregistrat o scădere de 3,8% față de anul trecut. În interiorul acestei scăderi, avem autoturismele cu - 5,9%. Situația nu este diferită de ceea ce se întâmplă pe plan european unde, în primele 2 luni din 2013, s-a înregistrat o scădere generală de 8,3% a numărului de autoturisme înmatriculate (cele mai mari scăderi procentuale fiind în Portugalia -48%, Grecia -26%, Franța -20% și Italia - 18%).

În România, în continuare în luna februarie, vânzările au fost susținute de achizițiile realizate de către persoanele juridice (81% din total), cele către persoanele fizice reprezentând doar 19% din total.

În plus, continuă să se manifeste, impactul negativ al importului masiv de vehicule rulate care, la un volum de aprox. 34.000 unități la autoturisme și 7.500 la vehicule comerciale, au o creștere de 49%, respectiv 16% față de 2012. Din aceste cifre, rezultă că la fiecare autoturism nou vândut în România au fost aduse alte patru rulate, și mai grav fiind faptul că 20.837 (peste 60%) dintre acestea din urmă sunt mai vechi de 10 ani, adică de trei ori mai multe decât s-au vândut noi prin rețelele naționale ale producătorilor autohtoni și importatorilor autorizați !

Aceste cifre trebuie înțelese nu numai ca o scădere a activității distribuitorilor de autovehicule, ci și ca o creștere a poluării aerului, cu toate efectele sale negative asupra mediului ambiant și sănătății populației, precum și o scădere a încasărilor la bugetul de stat.

În acest context, inițiativa Guvernului de a introduce timbrul de mediu este binevenită, obiectivul declarat al acestuia fiind de a filtra, pe cât posibil, autovehiculele poluante. Conceptul este, de asemenea, în linie cu recomandările Comisiei Europene, dar, pentru a-și produce

efectele așteptate, considerăm că el va trebui să fie dublat de un nou concept al impozitului anual care, pe lângă achiziție (timbrul de mediu) să stimuleze și deținerea unui autovehicul cât mai puțin poluant.

Analiza sectorială.

I. Producția națională.

Aceasta a înregistrat în luna februarie o creștere de 5,3% față de ianuarie, ceea ce face ca pe primele 2 luni ale lui 2013 să avem o creștere totală de 18,9% (volum total 71.668 unități) față de 2012, cu o creștere foarte bună, de +27,3% înregistrată la autoturisme (71.666 unități) dar și o scădere completă a producției de vehicule comerciale. Volumele cele mai mari la 2 luni le înregistrează Dacia Duster (23.204 unități), urmat de Dacia Sandero (18.163 unități), Dacia Logan (16.638 unități) și Ford B-MAX (13.661 unități).

II. Exportul. La acest capitol înregistrăm pe primele 2 luni din 2013 o creștere generală de 10,6% comparativ cu anul trecut, pe un volum total de 58.026 unități. Această creștere se datorează în exclusivitate autoturismelor, care înregistrează un + 17,8%. În ceea ce privește vehicule comerciale, în absența producției, evident nu au fost nici volume la export.

Cel mai exportat model în luna februarie, a fost Dacia Duster (12.479 unități), urmat de Sandero (9.490 unități) și B-MAX (7.372 unități), ordinea fiind aceeași și pe total an 2013.

2 / 2

III. Vânzările. Vânzările de autovehicule au scăzut însă cu 3,8% față de primele 2 luni ale lui 2012, autoturismele înregistrând o scădere de 5,9%.

La autoturisme, pe primele două luni din 2013 top-ul pe marci este format de Dacia, cu 1.927 unități vândute (25,5% din total), urmată de Skoda (808 unități / 10,7%), Volkswagen (759 unități / 10,1%), Renault (492 unități / 6,5%), Ford (435 unități / 5,8%), și Hyundai (407 unități / 5,4%).

Pe modele, Dacia Logan rămâne pe primul loc, urmat de Duster, Skoda Octavia, Sandero și Renault Clio.

Analizând segmentarea pe clase, remarcăm faptul că, la început de an, doar clasele B (sub-compact) și monovolum sunt pe plus. Toate celelalte sunt pe minus, cu scăderi cuprinse între 7% și 40% !

În funcție de tipul de combustibil, remarcăm pentru primele două luni din 2013, o scădere a ponderii autoturismelor cu motoare diesel, care ajung la 59% din piață, față de 64% cât se înregistra în aceeași perioadă a anului trecut. Un alt aspect pe care îl observăm este faptul că pentru 6 din primele zece mărci motorizările diesel reprezintă peste 70% din vânzări, situație care se repetă și în cazul analizei pe modele (aici segmentarea este și mai puternică, 3 dintre modele având un procent de peste 90% din vânzările respectivei mărci).

În ceea ce privește vehiculele comerciale ușoare (LCV+ minibuse), primele două locuri sunt ocupate de Dacia și Volkswagen, care împreună reprezintă peste 1/3 din piață.

Evoluția pieței 2013.

Pe termen scurt (2-3 luni) ea depinde într-o măsură importantă de impactul noilor reglementări (Timbrul de mediu, Programul Rabla, limitarea deductibilității amortizării).

Timbrul de mediu și Programul Rabla, ar trebui să stimuleze (într-o oarecare măsură) vânzările către persoanele fizice, în timp ce limitarea deductibilității amortizării, dimpotrivă, să pună presiune pe vânzările către persoanele juridice. Ori, în condițiile în care pe primele 2 luni piața a fost susținută în proporție de peste 80% de către persoanele juridice, este foarte posibil ca așteptatul impact pozitiv al celor două inițiative ale Ministerului Mediului ("timbrul de mediu" și „rabla”) să fie în mare măsură anulat de limitarea deductibilității amortizării achiziției

de mijloace de transport.

** sursa : APIA