

□□□□□□□□□□ **Pe ansamblul pieței, livrările totale (autoturisme + vehicule comerciale) au înregistrat în□□ primele trei luni ale lui 2013 o scădere de 6,6% comparativ cu aceeași perioadă din anul trecut.**



În interiorul acestei scăderi, remarcăm autoturismele, care au un declin al vânzărilor de 6,9%. Situația nu este diferită de ceea ce se întâmplă pe plan european, unde, pe ansamblul UE, remarcăm o scădere importantă a înmatricularilor de autoturisme noi (-9,8% comparativ cu aceeași perioadă din anul trecut), principalele țări (Franța -14,6%, Germania -12,9%, Italia -13% și Spania -11,5%) înregistrând scăderi peste medie.

În România, în continuare, vânzările sunt susținute de achizițiile realizate de către persoanele juridice (84% din total în luna martie), cele către persoanele fizice reprezentând doar 16% din total (în scădere față de luna precedentă cu 3 puncte procentuale). În plus, continuă să se manifeste, impactul negativ al importului masiv de vehicule rulate care, la un volum de aprox. 53.000 unități la autoturisme și 11.200 la vehicule comerciale, au o creștere de 50%, respectiv 12.3% față de 2012. Din aceste cifre, rezultă că la fiecare autoturism nou vândut în România au fost aduse alte 4,7 rulate !. Si mai grav este faptul că 28.730 (peste 54%) dintre acestea din urmă sunt mai vechi de 10 ani, adică de 2,2 ori mai multe decât autoturisme noi vândute prin rețelele naționale ale producătorilor autohtoni și importatorilor autorizați !

Considerăm că aceste cifre sunt de natură să îngrijoreze atât autoritățile centrale ale

statului, care se confruntă în mod evident cu o scădere a încasarilor la bugetul de stat (TVA, taxe și impozite aferente vânzărilor de autoturisme noi), cât și autoritățile locale, populația din principalele orașe ale țării fiind, în mod cert afectată de creșterea poluării aerului. Este de așteptat și analizat în perioada următoare, dacă și în ce măsură “Timbrul de mediu” și “Programul de înnoire a parcului auto” vor contribui la redresarea acestei situații.

Analiza sectorială.

I. Producția națională.

Aceasta a înregistrat în luna martie o scădere de 2% față de luna precedentă, ceea ce face ca în primul trimestru al lui 2013 să avem o creștere totală față de 2012 de 24,3% (la volum total 107.686 unități), cifră datorată în exclusivitate producției de autoturisme +32,7% (volum total 107.684 unități) dar și o scădere completă a producției de vehicule comerciale. Volumele cele mai mari la 3 luni le înregistrează Dacia Duster (34.194 unități), urmat de Dacia Sandero (27.301 unități), Dacia Logan (24.045 unități) și Ford B-MAX (22.144 unități).

II. Exportul.

La acest capitol înregistrăm pe primele 3 luni din 2013, o creștere generală de 12%, comparativ cu aceeași perioadă din anul trecut, volumul total fiind de 89.709 unități. Această creștere se datorează în exclusivitate autoturismelor, care înregistrează un + 19,1%. În ceea ce privește vehiculele comerciale, în absența producției, nu au fost nici volume la export.

Cel mai exportat model în luna martie, a fost Dacia Duster (12.089 unități), urmat de Sandero (9.389 unități) și B-MAX (8.560 unități), ordinea fiind aceeași și pe total an 2013.

2 / 2

III. Vânzările.

Vânzările de autovehicule au scăzut însă cu 6,6% față de aceeași perioadă din 2012, autoturismele înregistrând o scădere de 7%.

La autoturisme, pe primul trimestru din 2013 top-ul pe marci este format de Dacia, cu 3.622 unități vândute (28,1% din total), urmată de Volkswagen (1423 unități / 11,1%), Skoda (1163 unități / 9%), Renault (783 unități / 6,1%), Ford (725 unități / 5,6%), și Hyundai (628 unități / 4,9%).

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), C (compact) și monovolum sunt pe plus. Toate celelalte sunt pe minus, cu scăderi cuprinse între 5% și 36% !

În funcție de tipul de combustibil, remarcăm în primul trimestru din 2013 o scadere a vanzarilor de autoturisme cu motoare diesel, care ajung la 59% din piață, față de 61,7% 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, 4 dintre modele având un procent de peste 80% din vânzările respectivei mărci).

În ceea ce privește vehiculele comerciale ușoare (LCV+ minibus), observăm o scădere ceva mai mică a pieței (-2%), dar și faptul că primele trei marci (Dacia, Ford și Volkswagen), reprezintă împreună peste 50% din piață.

Evoluția pieței 2013.

Dupa cum menționam și în analiza de luna trecută, 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 buna măsură) vânzările către persoanele fizice, în timp ce limitarea deductibilității amortizării, dimpotrivă, să pună presiune pe vânzările către persoanele juridice.

În ceea ce privește impactul Programului “Rabla”, acesta este controversat, deoarece el prezintă atât elemente de impact pozitiv, dar și negativ. Astfel, impactul favorabil este dat de mecanismul de derulare menit să elimine tezaurizarea tichetelor și blocarea programului (cum s-a întâmplat anul trecut, iar cel defavorabil, de quantumul total al beneficiului pentru achiziția unei mașini, care este mai mic decât cel anul trecut și de demararea întârziată a programului (efectiv, luna mai/iunie?).

Pe de altă parte, limitarea deductibilității amortizării va afecta în mod cert achizițiile de autovehicule ale persoanelor juridice, fapt ce poate anula, într-o bună măsură mult așteptatul impact pozitiv asupra pieței al celorlalte două inițiative (“timbrul de mediu” și „Programul rabla”).

** sursa : APIA