



Pe ansamblul pieței, livrările totale de autovehicule (autoturisme + vehicule comerciale) înregistrează, după 10 luni din 2014, o creștere de 25,3% față de aceeași perioadă a anului trecut.

În interiorul acestei creșteri, avem autoturismele cu + 24,2%.

Si pe plan european se remarcă o evoluție pozitivă, principalele țări europene înregistrând creșteri ce consolidează un trend ascendent pentru 2014 (datele după 10 luni fiind: Franța +1,4%, Germania +3%, Italia +4,2%, Spania +18,1%, UK +9,5%).

În România, în continuare vânzările sunt susținute de achizițiile realizate de către persoanele juridice, acestea reprezentând 71% din volumul total înregistrat pe primele 10 luni din 2014. În interiorul acestei valori medii anuale, ar fi de remarcat faptul că ponderea achizițiilor realizate de către persoanele fizice a scăzut de la 41% în luna mai la 29% în luna octombrie.

Un alt aspect analizat de către noi este raportul dintre vehiculele noi și cele rulate.

Remarcăm faptul că, în aceste zece luni din 2014, înmatricularile de autoturisme rulate au scăzut cu cca. 3,2% (5.900 unități) comparativ cu aceeași perioadă din 2013. Cu toate acestea, volumul lor (cca. 181.000 unități în 2014) rămâne ridicat comparativ cu cel al autoturismelor noi (cca. 3 ori mai mare), deși în scădere față de situația din 2013 (când la 10 luni raportul a fost de 4 rulate la unul nou).

Analiza sectorială.

I. Producția națională.

După 10 luni din 2014 consemnăm o producție de 329.410 de autovehicule, cu 4,1% mai puțin decât în perioada similară din 2013. Dintre acestea, 283.529 unități (85%) sunt produse de către Dacia, 45.876 (15%) de către Ford și 5 unități de către Roman Brașov. Volumele cele mai mari după 10 luni le-au înregistrat Dacia Duster (142.466 unități, din care 23.063 în luna octombrie), urmată de Dacia Logan (68.767 unități, din care 7.724 unități în octombrie), Ford B-MAX (45.876 unități, din care 2.540 în octombrie), Dacia Sandero (37.397 unități) și Dacia Logan MCV (34.899 unități).

II. Exportul. Au fost exportate în luna octombrie 2014 un număr de 35.570 unități, ceea ce face ca după zece luni din 2014 să consemnăm un export total de 301.992 unități, adică o creștere de 0,2% față de perioada similară din 2013.

Cel mai exportat model după 10 luni din 2014 este Dacia Duster cu 133.312 unități, urmat de Logan cu 57.781 unități și Ford B-MAX cu 45.796 unități.

III. Vânzările. Cu un volum total de 9.514 autovehicule (din care 7.443 autoturisme) în luna octombrie (cu 14,6% mai mult decât luna similară din 2013), ajungem la un volum total de 83.116 unități după 10 luni din 2014, ceea ce duce la o creștere față de aceeași perioadă din 2013 de 25,3%, situație datorată în special autoturismelor, care au înregistrat +24,2% (+22,4% cele autohtone și +25,1% cele din import). În interiorul acestor cifre remarcăm autoturismele cu un volum de 7.443 unități în luna octombrie (5% peste luna octombrie 2013) și un total la 10 luni de 68.830 unități (adică, tot atât cât s-a înregistrat pe întreg anul 2013). La autoturisme, top-ul pe mărci după 10 luni din 2014 este condus de către Dacia,

cu 22.497 unități vândute (32,7% din total), urmată de Volkswagen (7.223 unități / 10,5%), Skoda (6.548 unități / 9,5%), Ford (4.807 unități / 7,0%), Renault (4.690 unități / 6,8%) și Opel (3.075 unități / 4,5%).

În ceea ce privește top-ul pe modele, Dacia Logan este cel mai bine vândut model în luna octombrie (dar și după 10 luni din 2014), urmat de Dacia Sandero (locul 3 după 10 luni), Dacia Duster (locul 2 după 10 luni), Skoda Octavia (locul 4 după 10 luni) și Skoda Rapid (locul 7 după 10 luni).

Analizând segmentarea pe clase, situația la nouă luni ne arată faptul că majoritatea segmentelor (în special cele de volum, respectiv B și C) înregistrează creșteri importante (25% - 30%), scăderi consemnându-se pe segmentele cuprinzând autoturisme aflate în gama de preț superioară (Executive –4,2% și Sport – 37,2%).

În funcție de tipul de combustibil, după 10 luni din 2014, consemnăm o pondere de 55,3% pentru motoarele diesel, în creștere față de 2013, când aceasta era de 52,6%. Se menține numărul de 8 mărci și respectiv 7 modele din primele 10 care au o pondere a vânzărilor cu motorizări diesel peste ponderea medie a vânzărilor totale (55,3%), unele modele având ponderi ale motorizării diesel care depășesc 75% din vânzările totale ale respectivului model.

Concluzie

Cu datele înregistrate în luna octombrie 2014, consemnăm un număr neîntrerupt de 16 luni consecutive (din iulie 2013) de creștere față de lunile similare din anul precedent, fiind astfel în măsură să actualizăm estimarea pieței pentru anul 2014, care ar putea înregistra un volum total de cca. 97.000 de autovehicule, din care cca. 80.000 autoturisme.

Totuși, aceste volume nu înseamnă în mod automat și creșterea afacerilor, dacă ne uităm și la datele comunicate de către Institutului Național de Statistică. Conform INS, creșterea cifrei de afaceri în comerțul cu autovehicule după 9 luni din 2014 era de numai 4,9% față de aceeași perioadă din 2013 comparativ cu +25,3% cât a fost creșterea numărului de unități vândute.

Pe de altă parte, autovehiculele rulate din import continuă să intre în număr important (x3 ori mai mare decât cele noi) în parcul național, în condițiile în care nefiscalizarea comerțului cu autovehicule rulate din import (TVA, impozite etc) rămâne un subiect nerezolvat de ani de zile și care favorizează, în mod evident, importul de autovehicule rulate în detrimentul celor noi. O mențiune specială în acest sens, merită acordată atenției importurilor de autoturisme rulate care au mai puțin de 1 an vechime (!) și care cumulează

cca. 2,5% din volumul înmatricularilor de autoturisme noi.

Față de această evoluție a pieței auto, dar ținând cont și de recenta Directiva a UE nr 94/2014 privind dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, reiterăm necesitatea elaborării unui cadru legal care să stimuleze în mod real achiziția de autovehicule care încorporează tehnologii avansate (emisii reduse de CO₂, electrice, hibride sau care folosesc combustibili alternativi), orientate către eficiență și protecția mediului aceste autovehicule fiind nepoluante sau cu un grad redus de poluare, contribuind, totodată și la creșterea gradului de siguranță rutieră. De asemenea, complementar, sunt necesare măsuri eficiente de limitare a evaziunii fiscale din domeniul comerțului cu autovehicule rulate.

C.d.P.-- APIA