



□□□□ **Pe ansamblul pieței, livrările totale de autovehicule (autoturisme + vehicule comerciale) înregistrează, după 11 luni din 2014, o creștere de 24,1% față de aceeași perioadă a anului□ trecut. În interiorul acestei creșteri, avem autoturismele cu + 23,4%.**

□□□ **Astfel, anul 2014, devine□ primul an de creștere al pieței auto după șase ani consecutivi de scăderi puternice.**

Si pe plan european se remarcă o evoluție pozitivă, principalele țări europene

înregistrând creșteri ce consolidează un trend ascendent pentru 2014 (datele după 11 luni

fiind: Franța +1,1%, Germania +2,6%, Italia +4,3%, Spania +18,1%, UK +9,4%).

În România, în continuare vânzările sunt susținute de achizițiile realizate de către

persoanele juridice, acestea reprezentând **72%** din volumul total înregistrat pe primele 11 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 28% în luna noiembrie.

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

Remarcăm faptul că, în aceste 11 luni din 2014, înmatricularile de autoturisme rulate au

scăzut cu cca. 2% (4.200 unități) comparativ cu aceeași perioadă din 2013. Cu toate acestea, volumul lor (cca. 200.000 unități în 2014) rămâne ridicat comparativ cu cel al autoturismelor noi (de cca. 3 ori mai mare), deși în scădere față de situația din 2013 (când raportul a fost de 4 rulate la unul nou).

Analiza sectorială.

I. Producția națională.

După 11 luni din 2014 consemnăm o producție de **363.905 de autovehicule, cu 3,5% mai**

puțin decât în perioada similară din 2013. Dintre acestea, 314.719 unități (86,5%) sunt

produse de către Dacia, 49.178 (13,5%) de către Ford și 5 unități de către Roman Brașov. În

funcție de model, cele mai mari volume în aceste 11 luni le-au înregistrat Dacia Duster

(160.769 unități, din care 18.303 în luna noiembrie), urmată de Dacia Logan (73.652 unități,

din care 4.885 unități în noiembrie), Ford B-MAX (49.178 unități, din care 3.302 în noiembrie),

Dacia Sandero (42.006 unități) și Dacia Logan MCV (38.292 unități).

II. Exportul. Au fost exportate în luna noiembrie 2014 un număr de 33.727 unități, ceea ce

face ca după 11 luni din 2014 să consemnăm un export total de **335.649 unități**, adică o

creștere de **0,4% față de perioada similară din 2013.**

Cel mai exportat model după 11 luni din 2014 este Dacia Duster cu 152.352 unități,

urmat de Logan cu 62.253 unități și Ford B-MAX cu 48.979 unități.

III. Vânzările. Cu un volum total de 9.396 autovehicule (din care 7.695 autoturisme) în luna

noiembrie (cu 14,5% mai mult decât luna similară din 2013), ajungem la un **volum total de**

92.512 unități după 11 luni din 2014, rezultând o creștere față de aceeași perioadă **din**

2013 de 24,1%. Pe categorii, autoturismele înregistrează +23,4%, iar cele comerciale +28%.

Ar mai fi de remarcat și faptul că volumele comercializate în 11 luni din 2014 sunt cu cca. 13%

mai mari decât întreg anul 2013.

La autoturisme, top-ul pe mărci după 11 luni din 2014 este condus de către Dacia, cu

25.168 unități vândute (32,9% din total), urmată de Volkswagen (7.997 unități / 10,5%), Skoda

(7.272 unități / 9,5%), Renault (5.299 unități / 6,9%), Ford (5.256 unități / 6,9%) și Opel (3.362

unități / 4,4%).

In ceea ce privește top-ul pe modele, Dacia Duster este cel mai bine vândut model în

luna noiembrie (al doilea însă după 11 luni din 2014), urmat de Dacia Logan (locul 1 după 11

2/2

luni), Dacia Sandero (locul 3 după 11 luni), Ford Fiesta (locul 6 după 11 luni) și Skoda Octavia

(locul 4 după 11 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 (22%

- 30%), scăderi consemnându-se la clasa monovolum (-7,6%) și pe segmentele care cuprind

autoturisme aflate în gama de preț superioară (Executive –2,6% și Sport – 36,8%).

În funcție de **tipul de combustibil**, după 11 luni din 2014, consemnăm o pondere de

55,7% pentru motoarele diesel, în creștere față de 2013, când aceasta era de 53,3%. 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 (55,7%), unele

modele având ponderi ale motorizării diesel care depășesc 75% din vânzările totale ale

respectivul model.

În ceea ce privește **norma de poluare**, subiect ce începând cu anul 2015 devine

important pentru industrie (mai exact din septembrie, când norma Euro6 devine obligatorie la

comercializarea de autoturisme noi), putem observa faptul că sunt deja mărci care oferă astfel

de motorizări. Estimăm faptul că autoturismele cu motoare Euro6 reprezintă pe ansamblul

anului 2014 un procent între 6% și 7%.

O altă analiză de interes specific, ar fi clasificarea **în funcție de țara de proveniență**.

După acest criteriu, situația se prezintă astfel: 30,4% sunt de proveniență autohtonă, 19,7%

sunt import Germania, 9,6% Cehia, 9,3% Spania și 8,1% Franța.

Concluzii

Cu datele înregistrate în luna noiembrie 2014, consemnăm un număr neîntrerupt de 17

luni consecutive (din iulie 2013) de creștere față de lunile similare din anul precedent, fapt ce

ne facem să apreciem că pe întreg anul se va atinge, sau poate chiar depăși cifra de 100.000

de autovehicule (PCs, LCVs, HCVs) vândute.

Totuși, aceste volume sunt departe de maximul din 2007, când în România au fost

comercializate peste 360.000 de autovehicule. În acest context, în care afacerile din sectorul

auto au fost în scădere continuă în ultimii 6 ani, rezultatele din 2014 reprezintă un balon de

oxigen pentru industria auto (chiar dacă, la nivelul operatorilor din piață, afacerile nu simt un

reviriment la fel de puternic pe cât arată aceste cifre). În acest context, pentru recuperarea

investițiilor efectuate în anii premergători crizei, dar și pentru stabilizarea afacerilor din sectorul

distribuției de autovehicule, este necesar ca evoluția să continue pe aceleași coordonate,

astfel încât să se ajungă în cca. 3 ani la jumătatea volumului din 2007, respectiv 180.000

unități. Această cifră devine un obiectiv APIA, care va continua demersurile necesare pentru

finalizarea cu succes a unor proiecte din sfera instrumentelor specifice precum: (timbrul de

mediu, impozite, stimulente piață pentru tehnologii noi, limitarea circulației autovehiculelor

înmatriculate în alte state, fiscalizarea comerțului cu autovehicule rulate, etc).

Pe de altă parte, trebuie remarcat faptul că autovehiculele rulate din import continuă să

intre în parcul național în număr important (x3 ori mai mare decât cele noi), datorită, în special,

nefiscalizării comerțului cu autovehicule rulate din import (TVA, impozite etc), aspect

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, privește importurile de autoturisme

ruinate care au mai puțin de 1 an vechime (!) și care cumulează cca. 2,5% din volumul

înmatricularilor de autoturisme noi. Rezultă deci, în mod imperios necesar, luarea de **măsuri**

eficiente prin care să fie limitată evaziunea fiscală din comerțul cu autovehicule rulate.

În final, considerăm că trebuie făcută o mențiune specială față de recente evoluții

europene în ceea ce privește **dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi,**

respectiv Directiva 94/2014/UE și inițiativele în domeniu ale unor state precum Franța și

Germania. În acest context, reiterăm urgentarea 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 energetică și protecția mediului, aceste autovehicule fiind nepoluante sau cu un

grad redus de poluare, contribuind, totodată și la creșterea gradului de siguranță rutieră.

C.d.P.-- APIA