



BYZNYS ZPRÁVY NÁZORY TECH REALITY INVESTICE PODCASTY PročNe ARCHIV

HN.cz >
Byznys

Sdílet

Přidat do
playlistu

Přečíst
později

Odemknout
známému

ANALÝZA

Nic nezastarává tak rychle jako elektroauta. Jejich prodej je oříškem i pro ostřílené autobazary. Jaké modely jdou nejlépe na odbyt?

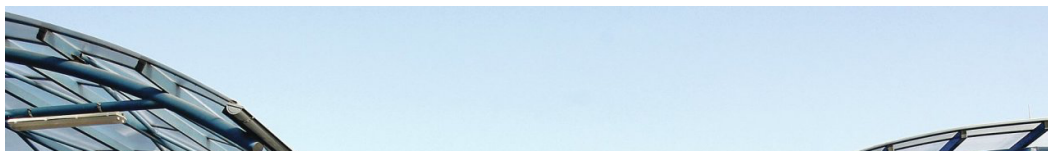


Jan Němec redaktor týdeníku Ekonom

7. 3. 2025 09:58 ▪ 8 min. čtení

PŘEHRÁT ČLÁNEK

ODEBÍRAT AUTORA





Síť autocenter AAA Auto loni prodala jen 900 elektromobilů. Konkurenční autobazar Auto ESA je úplně vyřadil z nabídky. Autor ▪ Jiří Koťátko

Ještě před několika lety nebyla elektromobilita pro autobazary téma. Nová technologie si teprve nacházela cestu k řidičům a k dispozici byl jen minimální počet elektrických ojetin. To se ale začíná měnit. Trh s ojetými elektromobily sice ani dnes není zdaleka tak velký, jako je tomu u starších spalovacích aut, postupně ale roste.

Reklama | [Předplatné HN+](#) je zcela bez reklam.

Podle společnosti Cebia, která sbírá data z českého trhu s ojetinami (jak z on-line prodejen, tak kamenných autobazarů), loni tvořily elektromobily zhruba 1,7 procenta z celkových prodejů ojetin. V absolutních číslech prodeje dosáhly necelých 11 tisíc vozů. O rok dříve přitom jejich podíl nečinil ani jedno procento.

Jak napovídá pohled do statistiky prodejů nových automobilů, s postupem času lze očekávat výrazný růst trhu e-ojetin. V roce 2021 totiž činil podíl elektromobilů na trhu s novými vozy 1,3 procenta. O rok později překonal o pár setinek dvouprocentní hranici, v roce 2023 dosáhl rovných tří procent a loni více než 4,7 procenta.

Průměrné stáří nabízených ojetých elektromobilů

Reklama | [Předplat](#)

dnes činí čtyři roky. S tím, jak se na sekundární trh budou dostávat auta těchto ročníků, poroste také objem prodaných elektrických ojetin. A to tím spíš, že kromě elektromobilů prodaných jako nové v Česku se v bazarech či na inzertních webech prodávají také auta dovezená ze zahraničí.

Bazarům vládne Tesla

Růst prodejů zaznamenávají také jednotliví prodejci. Například síť autocenter AAA Auto loni počty prodaných elektromobilů více než zdvojnásobila. „Zatímco v roce 2023 jsme prodali 400 čistě bateriových aut, vloni jich bylo již 900. Letos odhadujeme, že prodeje dosáhnou dvou tisíc čistě elektrických vozů,“ říká Petr Vaněček, generální ředitel Aures Holdingu, mateřské společnosti sítě AAA Auto.



FIREMNÍ FLOTILA

**Vyčerpané
dotace
rozvojové
banky mohou
časem zlevnit
elektrojetiny**

24. 10. 2024 ■ 4
min. čtení

Zajímavá jsou také data společnosti Carvago, která na internetu nabízí ojetá auta z celé Evropy a v nabídce elektromobilů je tak s ohledem na jejich větší rozšíření v západní Evropě napřed. „Elektroaut v nabídce Carvago průběžně přibývá souběžně s tím, jak se vozy postupně dostávají na sekundární trh.

K 27. únoru jsme nabízeli 92,6 tisíce elektrických aut, což představuje 8,7 procenta z celé nabídky a meziroční navýšení o pětinu,“ počítá vedoucí komunikace Carvaga Jiří Červenka.

Zatímco AAA Auto nebo Carvago vidí sektor elektromobilů pro příští léta jako příležitost, najdou se i autobazary s jinými zkušenostmi. Třeba síť prodejen Auto ESA auta na baterky od loňska nevede. „Od roku 2022 prodeje elektromobilů v celé Evropě klesají. My jsme na tuto snižující se poptávku reagovali na začátku roku 2024 tím, že jsme je přestali vykupovat a tím i dále nabízet,“ říká ředitel marketingu Auto ESA Filip Kučera. Důvodem nezájmu zákazníků o elektromobily a tím i důvodem jejich stažení z nabídky byla podle jeho slov příliš vysoká cena.

Přestože jiné autobazary obdobný krok nezvažují, také ony přiznávají, že elektromobily jdou na odbyt hůře než vozy se spalovacími motory. V AAA Auto se podle Petra Vaněčka ojetý diesel nebo „benziňák“ prodá v průměru za necelých 60 dní, elektromobily z druhé ruky hledají letos nové majitele přes 70 dní. „Loni to ale bylo dokonce více než 87 dní,“ říká Vaněček. Velmi podobná čísla uvádí i Carvago. „Zatímco u vozů s čistě spalovacím nebo hybridním pohonem evidujeme průměrnou dobu prodeje 46 dní, v případě elektromobilů je to 76 dnů,“ konstatuje mluvčí firmy Jiří Červenka.

Co se zájmu o konkrétní značky a modely aut týče, prozatím vládne českému trhu americká Tesla. Podle statistik společnosti Cebia tvořily vozy této značky více než 18 procent z celkového počtu prodaných e-ojetin; jen samotná Tesla Model 3 dosáhla

desetinového podílu. Na druhém místě v oblibě Čechů jsou elektromobily Volkswagen (15,6 procenta) a třetí jsou škodovky s necelými 12 procenty.

Morálně zastaralá auta

Hned v momentě, kdy si řidič koupí nový automobil a poprvé do něj nasedne, začíná klesat jeho cena. A s každým dalším rokem provozu je nižší. Tento pokles se ovšem u jednotlivých značek i modelů výrazně liší.

Například motoristický portál TipCars loni na konci roku vydal analýzu, v níž spočítal, že cena luxusních modelů BMW řady 5 nebo Mercedesů třídy E vyrobených v roce 2019 byla loni (tedy po pěti letech) v průměru více než o polovinu nižší, než kolik stál nový vůz. Naproti tomu třeba cena modelů Škoda Fabia nebo Škoda Kodiaq se mezi lety 2019 a 2024 snížila jen o necelou pětinu. Obecně lze říci, že nejrychleji klesá hodnota u luxusních vozů. „Prémiová výbava v očích nakupujících stárne rychleji a zvláště v dnešní době plné moderních technologií platí, že to, co bylo před pěti lety žhavou novinkou, už je dnes zastaralé,“ vysvětluje ředitel TipCars Marek Knieža.

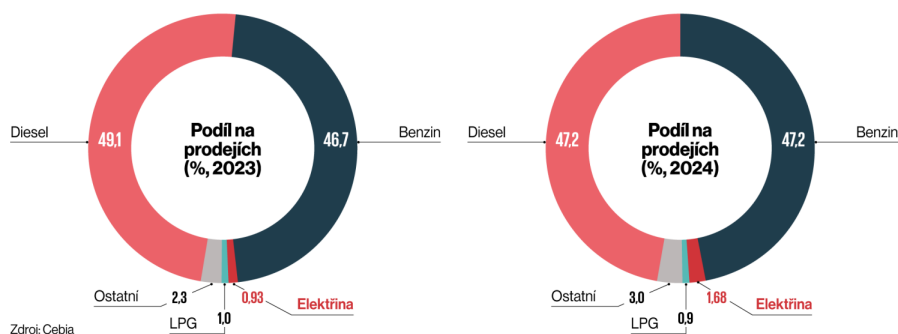
Jak si v tomto ohledu vedou elektromobily? Také v jejich případě platí poučka o luxusu rychle ztrácejícím svůj lesk. „Zdaleka nejrychleji padají ceny nejluxusnějších elektroaut jako Porsche Taycan nebo Mercedes EQS, a to až o 50 procent během pouhých dvou let,“ upozorňuje Jiří Červenka ze společnosti Carvago.

Rychlejší než u spalovacích aut je ale pokles ceny také u všech dalších elektrovozů. „Hodnota elektromobilu

klesá nejrychleji v prvních třech letech, kdy cena klesne i o více než 50 procent. Pak se snižování ceny zpomaluje a je srovnatelné i se spalovacími automobily,“ říká Petr Vaněček z Aures Holdingu, mateřské společnosti sítě AAA Auto. Pro majitele nového vozu je to pochopitelně špatná zpráva – na rozdíl od řidiče, který chce koupit elektrickou ojetinu.

K rychlejšímu poklesu cen elektromobilů z druhé ruky přispívá více faktorů. Jedním z nich je obecné zlevňování nových aut na baterku, které s sebou táhne i starší auta. „Ještě v roce 2023 bylo možné říci, že si elektromobily svou cenu drží lépe než vozidla se spalovacím motorem. Nicméně s postupujícím rozšiřováním nabídek příslušných ojetin a k výrazným loňským i letošním cenovým poklesům u některých značek, došlo zejména u mladých vozů k výraznému poklesu jejich cen v poměru k původní pořizovací ceně,“ konstatuje ředitelka marketingu společnosti Cebia Barbora Minksová.

Prodané ojetiny podle paliva



Vůbec největší problém s poklesem ceny – a obecně i s odbytem – mají starší vozy z „dřevních“ dob elektromobility. Důvodem je, že od dob jejich výroby technologie především u baterií urazily velký kus cesty a jsou dnes na podstatně vyšší úrovni než dřív.

„Velmi rychlý vývoj vede k vyšší technické úrovni baterií – například k navyšování jejich kapacity, snižování hmotnosti, lepšímu technickému řešení chlazení nebo zvyšování výkonů při nabíjení,“ vysvětluje Minksová.

Díky technologickému pokroku tak elektromobily s původními bateriemi rychle morálně stárnou. „Pro kupující tím ztrácejí na atraktivitě, což bývá následně vyvažováno jejich nižší cenou,“ dodává Minksová.

Baterie? Problémy jen výjimečně

Jednou z nepopíratelných výhod elektromobilů oproti autům se spalovacími motory je podstatně jednodušší konstrukce „srdce“ vozu – motoru. Spalovací motory se stovkami součástek jsou oproti elektromotorům háklivější na poruchy a dosavadní zkušenosti ukazují, že náklady na jejich údržbu jsou až o polovinu vyšší. Přesto má dosud elektromobil jednu Achillovu patu – baterii.

Právě degradace baterie a její v čase klesající kapacita patří mezi hlavní obavy řidičů, kteří nemají (či nechtějí utrácet) peníze za nový elektromobil a zvažují koupi ojetiny. Autobazary tak věnují bateriím obzvláštní pozornost. „Každý prodejce ojetých aut, který chce prodávat elektromobily, musí nejprve investovat do prověřování baterií a školení zaměstnanců.

Zkušenosti autobazarů do značné míry obavy z výrazné ztráty kapacity baterie po pár letech používání vyvracejí. I po desítkách tisíc ujetých kilometrů a několika letech provozu jsou podle nich baterie funkční – byť už je nenabijete na 100 procent

původní kapacity.

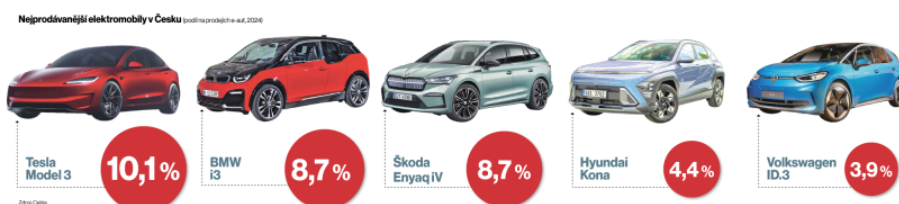
„Dosavadní praxe ukazuje, že na elektromobilu může zazlobit spousta věcí, ale baterie prakticky nikdy,“ tvrdí vedoucí komunikace společnosti Carvago Jiří Červenka. Za špatnou pověstí baterií v elektromobilech podle něj stojí především jeden model: Nissan Leaf první generace. „Byl to první masověji prodáváný elektromobil a zrovna u něj se termální management baterie opravdu nepovedl, což se rychle rozneslo a veřejnost si to zobecnila na elektroauta jako taková,“ říká Červenka. Prodejci ojetin se spíše než s problémy s bateriemi setkávají s jinými vadami elektromobilů. „U vozů Tesla často nacházíme nejrůznější vady související s proměnlivou kvalitou výroby, u Audi e-tron zase odcházejí elektromotory,“ dodává Červenka.

Podobné zkušenosti s kvalitou nabízených elektrických ojetin mají i v síti AAA Auto, kde prý za celou dobu výkupu odmítli jen asi desítku elektromobilů kvůli špatnému technickému stavu. „U běžných spalovacích aut přitom odmítáme až dvě třetiny nabízených aut kvůli nevyhovujícím právním věcem nebo špatnému technickému stavu,“ tvrdí Petr Vaněček.

S jakou kapacitou baterie se tedy u ojetin po několika letech provozu můžete v bazarech setkat? „I po pěti letech a 100 tisících najetých kilometrech většinou stav baterie neklesne pod 80 procent. Navíc moduly baterie bývají často v záruce do osmi let stáří vozu nebo 160 tisíc najetých kilometrů, pokud splníte základní parametry, jako je každoroční servisní prohlídka,“ dodává Vaněček.

Snížení kapacity akumulátoru o pětinu nicméně není zanedbatelné. Je navíc otázkou, jak bude zejména u starších baterií jejich stav vypadat po deseti či více letech provozu. K tomuto hodnocení zatím ještě není k mání dostatečně velký vzorek; deset let staré elektromobily a jejich baterie jsou navíc z dnešního pohledu technologicky silně zastaralé.

Nejprodávanější elektromobily v Česku



#elektromobil #bazar #autobazary #ojetiny

#Týdeník Ekonom

Aika - Zeptejte se AI asistentky

**Proč je důležité sledovat
prodeje ojetých elektromobilů?**



Jaký je průměrný čas potřebný + k prodeji elektromobilu a jak se liší od spalovacích aut?

Q ZEPTAT SE
AIKY

Chcete vědět víc? Aika vám může odpovědět na doplňující otázky. Stačí, abyste se [přihlásili](#). Pokud nemáte účet, můžete se zdarma [zaregistrovat](#).



Otázky i odpovědi jsou strojově generované a neprošly redakční úpravou. Berte prosím na vědomí, že nemusí být přesné, relevantní ani zdrojované. Aika běží v testovacím provozu.



Aika (by Economia)



Více informací ze světa ekonomiky, investic, technologií, práva či lifestylu si přečtete v [aktuálním vydání týdeníku Ekonom](#).



Přidejte si Hospodářské noviny [mezi své oblíbené tituly](#) na Google zprávách.

Reklama | Předplatné HN+ je zcela bez reklam.

Téma: **elektromobil**
