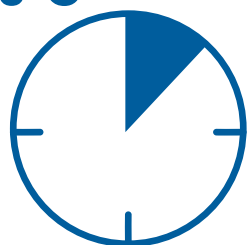


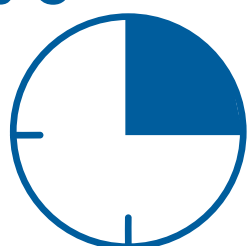
PROFIX

60°C



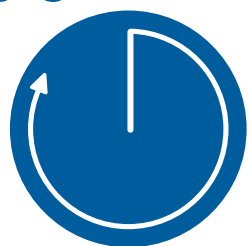
5min

40°C



15min

20°C



< 60min

X-Speed CP 2015

lakier bezbarwny HS 2:1

SZANUJE
TWÓJ
CZAS



Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:

ul. Parkowa 25
51-616 Wrocław
tel. 71 715 77 95
faks 71 348 81 50
autonaprawa@technotransfer.pl
www.technotransfer.pl

Numer rachunku bankowego:
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

Redaktor naczelny:

Jan Wajdzik
j.wajdzik@technotransfer.pl

Redaktor prowadzący:

Marcin Bieńkowski
m.bienkowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzczanowicz
b.krzzanowicz@technotransfer.pl

Serwis e-autonaprawa.pl:

Adam Rudziński
a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Andrzej Kowalewski, KrzaQ,
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,
Leszek A. Stricker, Tomasz Szulc

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko
tel. 71 733 67 56
m.salamaga@technotransfer.pl

Prenumerata:

tel. 71 715 77 95
prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD
tel. 71 715 77 98

Wydawca:

Wydawnictwo Technotransfer

Druk i oprawa:

AMW Wrocław



Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:
hearstapps.com, Gates



Rynek A.D. 2021

Ostatnio na moją skrzynkę mailową przyszła informacja z Polskiej Agencji Prasowej, że według firmy Carsmile w 2021 r. nowe samochody podrożeją średnio o ok. 10%. Trochę mnie to zastanowiło. Mamy przecież zastój sprzedaży spowodowany lockdownem i pandemią. Do tego dochodzą problemy producentów związane z wchodzącymi od stycznia zaostrzonymi normami emisji spalin i związane z tym widmo nieodzwrotności złomowania blisko miliona nowych aut z rocznika 2020 (o czym niedawno pisaaliśmy). A tu wyskakuje, niczym diabeł z pudełka, informacja, że samochody mają drożeć?

Cóż, zajrzałem do maila... i co się okazuje? Otóż, wg analiz Carsmile, 27-procentowy spadek rejestracji nowych samochodów na terenie krajów UE (dane ACEA obejmujące 10 miesięcy 2020 roku) nie oznacza, że producenci „z automatu” obniżą ceny aut tylko po to, aby zachęcić użytkowników do ich zakupu. Głównym powodem takiej sytuacji są zaostrzone wymogi dotyczące emisji spalin, które sprawiają, że produkcja samochodów staje się coraz droższa, a wspomniane 10% to wypadkowa analizy wpływu różnych czynników na ceny aut.

Według danych Samaru, średnia ważona cena nowego samochodu w Polsce wyniosła w pierwszych 10 miesiącach ub.r. 122 489 zł i była o 10,9% wyższa niż rok wcześniej. Skala odnotowanego wzrostu jest, jak widać, spójna z prognozą przedstawioną przez Carsmile. Co gorsza, od stycznia producenci aut, którzy nie spełnią normy ograniczającej dopuszczalny limit emisji spalin do 95 g CO₂/km, będą płacić drakońskie kary, bo aż 95 euro za każdy gram dwutlenku węgla ponad limit. Kary te będą naliczane od każdego sprzedanego samochodu. A to może skutkować podwyżką cen nowych samochodów nawet... o 20%.

Z kolei od połowy 2022 roku wejdą w życie nowe wymogi dotyczące minimalnego wyposażenia samochodów, co ma ograniczyć liczbę śmiertelnych wypadków na drogach, w tym wśród pieszych. Na liście obowiązkowych elementów wyposażenia znalazły się m.in. systemy: monitorujące senność i uwagę kierowcy, rejestrujące zdarzenia na drodze, umożliwiające montaż alkomatu, utrzymujące samochód na pasie ruchu w nagłej sytuacji czy systemy awaryjnego hamowania. Te „bajery” spowodują, rzecz jasna, kolejny wzrost cen, w szczególności, wśród aut z najniższej półki cenowej, czyli tych najlepiej sprzedających się w Polsce.

Dziwne to wszystko. Wydawać by się mogło, że w dobie wypierania pojazdów spalinyowych przez „elektryki” ceny klasycznych samochodów będą spadać. Wygląda jednak na to, że przez coraz bardziej restrykcyjne regulacje prawne będziemy mieć do czynienia z efektem zupełnie odwrotnym. Zanim ceny „elektryków” zdążą spaść do rozsądnego poziomu, tradycyjne samochody podrożeją na tyle, że nikt nie będzie chciał ich kupować. A jak zareagują na ten trend klienci? Moim zdaniem, najrozsądniej, jak tylko można – będą jeździć 10-15 letnimi samochodami, dopóki te się nie rozpadną. I jest to bardzo dobra prognoza na najbliższe lata dla branży warsztatowej.

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski

FOT. ARCHIWUM