



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

## Commerce

Question écrite n° 17918

### Texte de la question

M. Jean-Louis Masson rappelle à M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur que, par question écrite n° 16474 du 11 juillet 1994, il a attiré son attention sur les abus de certaines sociétés automobiles qui détournent les autorisations de distribution sélective pour pratiquer d'énormes écarts tarifaires d'un pays européen à un autre. Or, la réponse ministérielle évoque les mesures de rétorsion prises contre les mandataires et ne répond donc pas du tout au problème posé, car il est aussi aberrant de s'en prendre aux mandataires que de casser le thermomètre lorsqu'un malade a de la fièvre. Il lui renouvelle donc le texte de sa question qui était ainsi libellé : « M. Jean-Louis Masson attire l'attention de M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur sur le fait que la distribution sélective dans le secteur de l'industrie automobile n'est autorisée par la Communauté européenne que sous réserve du respect d'un maximum de 12 p. 100 pour les écarts de prix d'un pays européen à l'autre. Or, un récent rapport parlementaire montre que des écarts de prix de plus de 25 p. 100 pour un même véhicule sont fréquents. Parfois, certains dépassent même 40 p. 100. Comme l'ont souligné de nombreuses associations de consommateurs, ce sont donc les consommateurs et, en particulier, les consommateurs français qui en font les frais. En outre, une telle situation abusive favorise le développement de réseaux parallèles de mandataires. Il souhaiterait donc qu'il lui indique s'il envisage de demander à la Communauté européenne, comme le recommande le rapport parlementaire sus-évoqué, soit de prendre des mesures strictes pour sanctionner les sociétés automobiles qui pratiqueraient des écarts de prix supérieurs au seuil de 12 p. 100, soit en cas de récurrence de leur supprimer toute autorisation au maintien d'un système de distribution sélective. »

### Texte de la réponse

Plusieurs facteurs peuvent en effet expliquer les écarts de prix des véhicules automobiles en Europe. Ils peuvent en premier lieu résulter des effets des dévaluations monétaires et des différences de réglementation ou de taxation à l'achat des véhicules dans les États membres de l'Union européenne. Cela n'est pas contestable et la Commission européenne le mentionne régulièrement dans les études sur les prix des voitures en Europe qu'elle effectue tous les six mois. Ces écarts de prix peuvent également provenir de la stratégie commerciale des constructeurs, qui doivent notamment prendre en compte les différences de conditions du marché et des coûts de distribution dans chacun des États membres de la Communauté. Mais comme le sait l'honorable parlementaire, les prix des véhicules automobiles en Europe font l'objet d'une étroite surveillance de la Commission européenne dans le cadre de l'application du règlement 123/85 relatif à la distribution exclusive et sélective des véhicules automobiles. Dans l'hypothèse d'écarts de prix excessifs non objectivement justifiés, la Commission dispose du pouvoir de retirer le bénéfice de l'application du règlement CEE 123/85 si elle « constate que sont appliqués de façon continue des prix ou des conditions qui divergent considérablement entre États membres et que ces différences considérables se fondent principalement sur des engagements exemptés par le règlement précité ». Bien entendu, on ne saurait régler les distorsions tarifaires entre États membres par des poursuites à l'encontre d'intermédiaires qui ne se comporteraient pas en mandataires et ne respecteraient pas strictement la réglementation. Mais lorsque tel est le cas, ces poursuites sont justifiées car ces intermédiaires exercent une concurrence déloyale à l'encontre des membres des réseaux de distribution. La question des écarts de prix ne saurait pas davantage être résolue par la fixation d'un écart de prix général et

absolu a ne pas dépasser car cette mesure, qui ignorerait les différences des conditions du marché des Etats membres, ne pourrait être acceptée par les agents économiques. C'est par l'achèvement du marché intérieur de l'automobile et sous l'effet du libre jeu des forces du marché que les difficultés inhérentes aux écarts de prix pourront prendre fin. En conséquence, tous les efforts doivent converger dans la voie d'une plus grande harmonisation de la réglementation de la fiscalité automobile et de la réalisation de l'Union monétaire prévue par le traité de Maastricht.

## Données clés

**Auteur :** [M. Masson Jean-Louis](#)

**Circonscription :** - RPR

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 17918

**Rubrique :** Automobiles et cycles

**Ministère interrogé :** industrie, postes et télécommunications et commerce extérieur

**Ministère attributaire :** industrie, postes et télécommunications et commerce extérieur

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 5 septembre 1994, page 4430

**Réponse publiée le :** 19 décembre 1994, page 6349