



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

## Commerce

Question écrite n° 5071

### Texte de la question

M. Jean-Yves Chamard attire l'attention de M. le ministre délégué aux affaires européennes sur la non-transparence des politiques tarifaires des constructeurs automobiles français dans le cadre communautaire. Le prix de vente d'un même véhicule peut varier dans des proportions importantes selon le pays où il est acheté, alors même que depuis le 1er janvier 1993 il y a liberté de circulation des biens à l'intérieur de la CEE. Il lui demande quelles sont les mesures qu'il entend prendre pour régulariser la situation.

### Texte de la réponse

L'honorable parlementaire a appelé l'attention du Gouvernement sur la disparité des politiques tarifaires des constructeurs automobiles dans la Communauté. Les différences de prix d'un pays à l'autre de la Communauté, que l'honorable parlementaire mentionne, ont été effectivement mises en évidence dans des enquêtes statistiques. En particulier, une étude menée pour le compte de la Commission européenne sur la période 1992-1993 souligne le lien étroit entre la variabilité des prix des véhicules et les fluctuations monétaires qu'ont connues récemment de nombreux États de la Communauté. En dehors du facteur déterminant que constituent ces fluctuations, d'autres éléments expliquent ces écarts de prix : dispositions réglementaires et fiscales propres à chaque pays, différences dans les attentes et les comportements des consommateurs des divers États membres, etc. La possibilité pour les constructeurs automobiles de moduler leurs prix d'un pays à l'autre est ainsi une condition indispensable à leur équilibre économique. Dans ces conditions, tant que des fluctuations monétaires importantes pourront se produire entre les États membres et que leurs marchés automobiles présenteront des caractéristiques aussi différenciées, il paraît difficile de fixer aux constructeurs des objectifs d'uniformisation de prix, sauf à prendre le risque de porter atteinte à la rentabilité et à la compétitivité de l'industrie automobile. Or il s'agit là d'un enjeu majeur pour le Gouvernement, compte tenu du caractère structurant pour l'économie de ce secteur (200 000 emplois directs et 600 000 emplois induits chez les fournisseurs). Dans le même temps, les autorités françaises sont conscientes de ce que les importations de voitures françaises ou étrangères en provenance de réseaux de distribution situés dans d'autres pays de la Communauté sont susceptibles de représenter une concurrence difficile à supporter pour certains concessionnaires. C'est pourquoi, elles sont très attachées au système prévu par la directive 123/85. En effet, si ces dispositions permettent l'existence de flux transfrontaliers organisés par des mandataires, elles ont, du moins, le mérite d'encadrer strictement l'activité de ces derniers. Par ailleurs, tous les efforts sont déployés par le Gouvernement, en particulier par le ministère de l'économie et celui de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur, pour veiller à ce que les intermédiaires qui ne respecteraient pas strictement les règles contraignantes de la profession de mandataires soient poursuivis.

### Données clés

**Auteur :** [M. Chamard Jean-Yves](#)

**Circonscription :** - RPR

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question** : 5071

**Rubrique** : Automobiles et cycles

**Ministère interrogé** : affaires européennes

**Ministère attributaire** : affaires européennes

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le** : 16 août 1993, page 2498

**Réponse publiée le** : 14 mars 1994, page 1243