

Bruxelles, 22 juillet 2002

Prix des véhicules automobiles dans l'Union européenne: les écarts restent importants, en particulier dans les segments de masse du marché

Dans son dernier rapport sur les prix des voitures, la Commission européenne a constaté qu'il subsiste des écarts de prix importants pour les voitures neuves dans le marché intérieur, malgré l'introduction de l'euro. La situation au 1^{er} mai 2002 montre qu'aucune convergence notable des prix ne s'est encore produite. L'Espagne, la Grèce, la Finlande et le Danemark, pays qui n'est pas membre de la zone euro, sont les marchés où les prix hors taxes des voitures sont généralement les plus bas. C'est en Allemagne, le plus grand marché, et en Autriche, qu'ils sont les plus élevés au sein de la zone euro. L'enquête révèle l'absence de tendance perceptible à un rapprochement des prix entre les marchés nationaux les moins chers et ceux qui sont les plus chers, c'est-à-dire des hausses de prix sur les premiers et/ou des baisses de prix sur les seconds. M. Mario Monti, commissaire européen chargé de la concurrence, a déclaré: "La surveillance des écarts de prix ainsi que d'autres indices confirment régulièrement que le fonctionnement du marché intérieur peut encore être sensiblement amélioré dans le secteur automobile. La réforme adoptée par la Commission le 17 juillet 2002¹ crée les conditions nécessaires à la concurrence dans les ventes et les services après-vente des véhicules automobiles, de sorte que le marché intérieur pourra fonctionner à l'avantage tant des consommateurs européens que des opérateurs économiques."

Le présent rapport sur les prix des voitures dépeint la situation sur les marchés nationaux au 1^{er} mai 2002, soit quatre mois après que les prix de détail ont commencé à être libellés en euros dans les douze États membres participant à l'union monétaire. Le rapport donne donc une indication sur la question de savoir si les politiques de prix ont été adaptées en réaction à l'intégration monétaire et dans quelle mesure les mécanismes de la concurrence jouent un rôle clé dans l'intégration des marchés. Pour l'instant, la meilleure comparabilité des prix que permet l'euro n'a pas débouché sur une plus grande convergence des prix.

Les écarts de prix mentionnés dans le présent communiqué se fondent sur les prix de détail hors taxes recommandés par les constructeurs. Le rapport complet indique les prix hors taxes et taxes incluses. Il compare les prix pour un total de 81 modèles représentant les véhicules les plus vendus de 26 constructeurs.

¹ Voir IP/02/1073.

À l'intérieur de la zone euro, l'Allemagne et, dans une moindre mesure, l'Autriche restent les marchés les plus chers. En Allemagne, 41 modèles sont vendus aux prix les plus élevés de la zone euro, dont 36 à un prix supérieur de 20 % à 42 % à celui pratiqué sur au moins un autre marché national. En fait, on constate également des écarts de plus de 20 % pour 23 modèles en Autriche. Les marchés les moins chers de la zone euro sont la Finlande, avec aucun écart supérieur à 20 % pour les modèles couverts par l'enquête et les Pays-Bas, avec un seul écart supérieur à 20 %.

En chiffres absolus, qui sont plus instructifs pour les consommateurs finals que les pourcentages, l'écart de prix pour une voiture se situant au milieu de la gamme de segments (Fiat Marea, segment D) peut atteindre, dans certains cas, jusqu'à 4 600 euros à l'intérieur de la zone euro et 6 000 euros au niveau de l'Union européenne dans son ensemble. Ces chiffres donnent une bonne idée des économies que pourraient réaliser les consommateurs s'ils exploitaient les écarts de prix pratiqués dans l'Union européenne. Les nouvelles règles régissant la distribution automobile devraient simplifier ces achats, qu'il s'agisse d'achats directs par les consommateurs finals ou d'achats réalisés par un intermédiaire pour le compte de consommateurs finals. Le commissaire Monti a réaffirmé son engagement d'enquêter sur les ententes et pratiques restrictives des constructeurs automobiles qui empêchent, directement ou indirectement, les citoyens européens d'acheter leur voiture dans un autre État membre².

En ce qui concerne le Royaume-Uni, il y a lieu de noter que ce marché reste le plus cher pour plus de la moitié des modèles étudiés. Comme les prix au Royaume-Uni restent beaucoup plus élevés que partout ailleurs, de nombreux consommateurs britanniques cherchent toujours à acheter leur voiture à des concessionnaires continentaux. La Commission reçoit souvent des plaintes de consommateurs britanniques qui se heurtent à des obstacles à l'achat d'une voiture dans un autre État membre, en particulier des plaintes en ce qui concerne la longueur des délais de livraison ou le montant du supplément pour conduite à droite.

Quelques chiffres marquants au sein de la zone euro

Les écarts de prix (exprimés en pourcentage des prix hors taxes en euros) entre le marché le plus cher et le marché le moins cher de la zone euro pour une sélection de modèles parmi les plus vendus s'établissaient comme suit au 1^{er} mai 2002:

Segments A et B (petites cylindrées)	1/5/2002	1/11/2001	1/5/2001
Opel Corsa	18,1 %	36,9 %	37,4 %
Ford Fiesta	sans objet	16,4 %	16,5 %
Renault Clio	19,5 %	26,4 %	31,3 %
Peugeot 106	24,4 %	20,3 %	23,5 %
VW Polo	22,6 %	14,7 %	28,0 %

² Depuis 1998, la Commission a infligé des amendes à Volkswagen (à deux reprises), à Opel et à Mercedes pour entraves au commerce parallèle entre États membres ou fixation du prix de vente.

Segment C (moyennes cylindrées):	1/5/2002	1/11/2001	1/5/2001
VW Golf	30,5 %	34,5 %	33,1 %
Opel Astra	21,4 %	32,2 %	51,6 %
Ford Focus	24,4 %	21,0 %	18,6 %
Renault Mégane	26,5 %	22,9 %	25,8 %
Peugeot 307	27,2 %	29,6 %	24,2 %

Segments D, E et F (grosses cylindrées)	1/5/2002	1/11/2001	1/5/2001
BMW 318I	11,2 %	11,6 %	13,4 %
Audi A 4	11,9 %	13,5 %	13,7 %
Ford Mondeo	21,5 %	20,5 %	22,2 %
Opel Vectra	28 %	41 %	48,5 %
VW Passat	27,3 %	23,1 %	22,3 %

Écarts de prix d'un segment à l'autre

Globalement, la convergence des prix à l'intérieur des différents segments du marché automobile n'a pas varié de façon sensible depuis le dernier rapport. Les exemples portant sur les modèles les plus courants, fournis ci-dessus, montrent que les écarts se sont creusés pour six modèles et ont diminué pour huit. Comme dans l'enquête précédente, la Commission a constaté que l'écart de prix moyen à l'intérieur de la zone euro était beaucoup plus important (largement supérieur à 20 %) dans les quatre premiers segments (A à D), où le nombre élevé de modèles offerts par des constructeurs concurrents devrait normalement être le signe d'une concurrence forte, que dans les segments E, F et G.

Politique de prix des constructeurs

Dans l'ensemble de la zone euro, General Motors (Opel-Vauxhall, Saab), malgré certains alignements de prix sur la marque Opel, le groupe Fiat (Fiat, Lancia, Alfa Romeo), Honda et Suzuki sont les groupes pour lesquels les écarts de prix sont les plus importants. Par ailleurs, certains constructeurs allemands (par exemple, BMW et DaimlerChrysler) et, dans une moindre mesure, Ford (Ford, Volvo, Land Rover) limitent, d'une manière générale, les écarts de prix dans la zone euro à 15 % au maximum.

Le niveau généralement bas des prix hors taxes en Finlande, au Danemark et en Grèce est en grande partie dû à la politique de prix des constructeurs et, dans une moindre mesure, à l'importance des taxes qui frappent les véhicules automobiles dans ces États membres. La plupart des constructeurs sont contraints, selon leurs dires, de fixer leurs prix catalogue hors taxes à un faible niveau pour rendre les prix taxes incluses abordables. En revanche, dans d'autres États membres où ces taxes sont moindres, les prix hors taxes peuvent être en gros similaires, comme en Espagne, ou beaucoup plus élevés, comme en Allemagne³.

³ À cet égard, il convient de citer une étude qui est consacrée aux causes des écarts de prix. Cette étude, intitulée "Car price differentials in the European Union - An economic analysis", a été réalisée par un consultant indépendant. Elle montre que les politiques fiscales ne sont que l'un des facteurs qui expliquent les écarts de prix (pour de plus amples informations, voir le site Web de la Direction générale de la concurrence, dont l'adresse est indiquée à la fin du présent communiqué de presse).

Au Royaume-Uni, le prix des voitures inclut le surcoût lié aux spécifications britanniques, en particulier la conduite à droite, et est affecté par la valeur élevée de la livre. Tous ces aspects doivent être pris en considération dans l'analyse des causes de ces écarts de prix importants. La Commission a constaté que le supplément demandé aux consommateurs britanniques et irlandais qui achètent une voiture avec conduite à droite dans un autre État membre est en règle générale le plus faible pour les modèles des constructeurs japonais et le plus élevé pour ceux du groupe Volkswagen (VW, Audi et Seat).

Méthodologie

La méthode utilisée est restée la même que pour les précédents rapports: au total, 18 constructeurs européens (contre 17 auparavant) et 8 constructeurs japonais (contre 7 auparavant) ont communiqué à la Commission leurs prix de détail recommandés au 1er mai 2002 pour 81 de leurs modèles les plus vendus.

Le prix de référence utilisé pour le calcul des écarts de prix est celui du pays le moins cher de la zone euro pour le modèle considéré. Les prix ont été ajustés de manière à tenir compte des différences au niveau de l'équipement de série et sont exprimés en euros et en monnaie nationale⁴, hors taxes et taxes comprises. Le rapport indique également les prix des principales options et du supplément pour conduite à droite, ainsi que d'autres informations. Pour quelques modèles, d'autres options et des équipements de série différents peuvent être proposés sur certains marchés nationaux. Il convient de relever que les prix de détail réels peuvent s'écarter des prix catalogue recommandés, les concessionnaires étant libres de fixer leurs propres prix et d'offrir des réductions supplémentaires aux clients selon le marché.

Information du public

Afin d'accroître la transparence et de mieux informer le public, la Direction générale de la concurrence facilite l'accès aux données en mettant à disposition:

- un communiqué de presse, la version électronique résumée du rapport et les tarifs des constructeurs, sur son site Web:
http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/
- le texte complet du rapport en version papier:
dans les bureaux de la Commission dans les différents États membres, dont les adresses sont disponibles sur le site: <http://europa.eu.int/comm/offices.htm>
- des centres d'information pour les acheteurs de voitures ("numéros verts") dont les coordonnées sont disponibles sur le site:
http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/

⁴ Les cours de l'euro utilisés pour la conversion sont ceux publiés au Journal officiel C 106 du 3.5.2002, p. 1.