



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Commerce et réparation

Question écrite n° 50753

Texte de la question

M Philippe Legras appelle l'attention de M le ministre délégué à l'industrie et au commerce extérieur sur le marché français des voitures « haut de gamme ». Depuis le début de l'année, les ventes ont chuté de 25 p 100, alors que le marché automobile n'a baissé que de 13 p 100. Outre la crise économique, les constructeurs français expliquent ce marasme par une fiscalité trop lourde qui pèse sur les entreprises. Alors que ces mesures fiscales avaient à l'origine pour but de lutter contre l'invasion des voitures hauts de gamme étrangères, celles-ci représentent 22,3 p 100 du marché allemand contre environ 10 p 100 en France. En Allemagne, 94 p 100 des cadres de société utilisent des voitures de fonction de grosse cylindrée contre 52 p 100 en France. Outre-Rhin, les sociétés peuvent déduire totalement la TVA, ce qui est interdit en France. Les véhicules de fonction peuvent être amortis sur la totalité de leur valeur, alors qu'en France l'amortissement est plafonné à 65 000 francs. De plus, en France, chaque voiture de société est soumise à une taxe annuelle de 5 880 francs si la puissance est inférieure à 7 CV fiscaux et 12 900 francs dans le cas contraire, alors qu'il n'existe pas de taxe semblable en Allemagne. Même la vignette pénalise la France dont le montant en moyenne est de 2 216 francs pour une voiture de haut de gamme contre 1 300 francs en Allemagne. Il lui demande, afin de lutter contre cette concurrence qui freine le développement des grosses cylindrées dans un marché déjà morose, si, à un an de l'ouverture du marché unique européen, il envisage une harmonisation européenne en matière de fiscalité touchant ces voitures de haut de gamme.

Texte de la réponse

Reponse. - Le marché des voitures haut de gamme et le régime fiscal applicable à celles-ci sont en effet un enjeu important pour l'industrie automobile française, dans la mesure où ce segment du marché est considéré comme rémunérateur et comme offrant les meilleures perspectives de développement à terme. En outre, il joue un rôle primordial dans la construction de l'image de la marque. Enfin, il permet le développement rapide au sein de toute la gamme des équipements toujours plus sophistiqués, en particulier en matière d'électronique, le haut de gamme facilitant le lancement économique des nouveaux équipements. Dans le cas des constructeurs français, le fait de disposer d'un marché national dynamique constituerait un atout incontestable dans leur stratégie de conquête de ce segment. Or il est vrai, ainsi que le souligne l'honorable parlementaire, que la France accuse un retard certain sur l'Allemagne, en termes de parts du segment haut de gamme dans le marché global. Le problème des différences de taxation entre la France et d'autres pays européens, en ce qui concerne les voitures haut de gamme doit donc être posé. En particulier, l'évolution du régime applicable aux voitures de société mériterait d'être examinée. À cet égard, une augmentation sensible du plafond de l'amortissement pourrait être étudiée ; celle-ci devrait toutefois tenir compte des contraintes budgétaires qui pèsent sur toute mesure de ce type. En tout état de cause, il serait souhaitable de donner une dimension européenne à une réflexion sur ce sujet, en tenant compte de différents facteurs, parmi lesquels la protection de l'environnement joue une place importante. Il faut toutefois souligner que les contraintes fiscales ne constituent qu'un facteur parmi d'autres de l'évolution des marchés. Ainsi, s'il est vrai que les ventes des voitures haut de gamme ont reculé plus fortement, en 1991, que la moyenne du marché, il convient de rappeler que cette

plus grande sensibilité du haut de gamme à la conjoncture constitue un phénomène normal, observable sur de nombreux marchés. De même, la faiblesse relative du marché national ne semble pas empêcher les constructeurs français d'accroître leurs parts du marché haut de gamme à l'exportation. S'il est trop tôt pour analyser les performances de la Renault Safrane, l'excellente image de marque à l'étranger de la Peugeot 605 et de la Citroën XM doit être soulignée. C'est ainsi que la XM vient en tête des voitures importées de son segment en Allemagne.

Données clés

Auteur : [M. Legras Philippe](#)

Circonscription : - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 50753

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : industrie et au commerce extérieur

Ministère attributaire : industrie et commerce extérieur

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 décembre 1991, page 4889