

Le secteur automobile au Costa Rica

Juin 2016

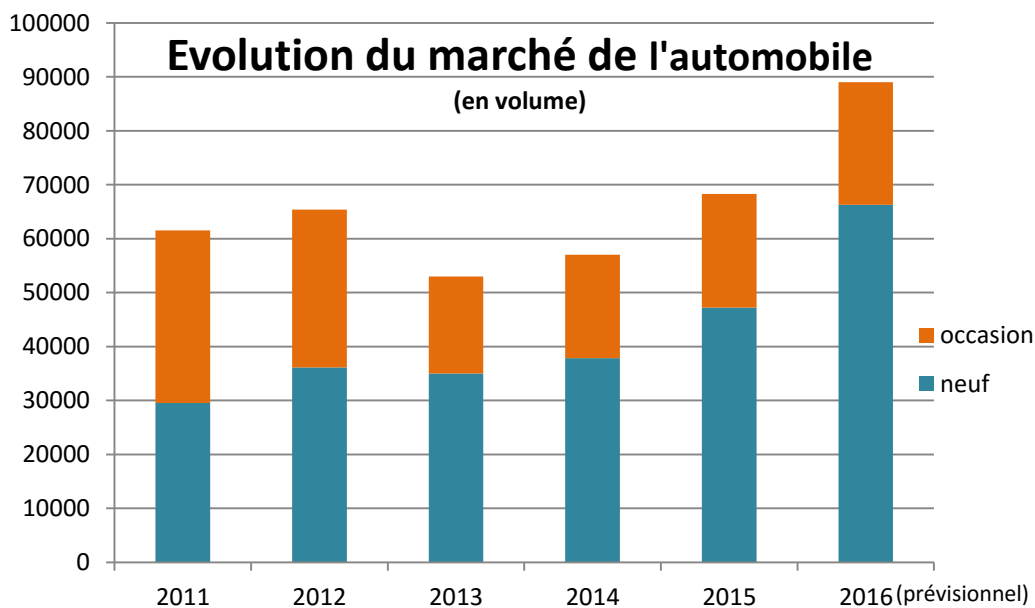
Cette fiche a pour but de dresser un panorama du secteur automobile au Costa Rica et du marché des lubrifiants automobiles.

1. Contexte

L'automobile est un secteur très important pour l'économie costaricienne, bien que le pays ne possède pas de chaînes d'assemblage ou d'usines de production de voitures¹. Malgré la taille restreinte du marché intérieur, raison pour laquelle les distributeurs préfèrent se tourner vers l'importation plutôt que la production domestique, le parc automobile costaricien compte actuellement près de 1,5 millions de véhicules, pour une population de 4,8 millions d'habitants. Il s'agit du secteur générant le plus de recettes au niveau fiscal et qui emploie directement plus de 15.000 personnes (hors services annexes).

En 2015, 68.298 voitures ont été importées, dont 69% de véhicules neufs avec 47.233 unités et 31% de véhicules d'occasion, soit 21.065 unités. Cela représente une augmentation de 19,8% par rapport au total de voitures importées en 2014. A titre indicatif, entre 2013 et 2014, l'augmentation avait été de 7,6%. Pour 2016, l'Association des Importateurs de Véhicules (AIVEMA) prévoit que 89.024 véhicules seront importés, soit +30,3% par rapport à 2015.

Les véhicules importés au Costa Rica proviennent majoritairement d'Asie, des Etats-Unis et d'Europe, plus spécifiquement de Thaïlande, de Malaisie, du Japon, d'Argentine et de Corée du Sud.



Source: AIVEMA

¹ Le groupe Purdy Motor, distributeur des marques Toyota, Daihatsu et Hino, a annoncé le lancement d'une usine d'assemblage de camions Hino de la série 500 en 2016. Cette ligne d'assemblage lui permettra d'économiser jusqu'à 70% du coût de transport de ses camions depuis le Japon et de faire baisser le prix final du véhicule.

Deux raisons principales expliquent l'accroissement des importations du marché automobile costaricien ces dernières années. Les solutions de crédit avantageuses et les primes à la casse offertes par les banques costariciennes pour le financement de l'achat d'une voiture permettent à de nombreux Costariciens d'acheter des véhicules neufs².

Par ailleurs, la stabilité du taux de change entre le dollar américain et le colon costaricien favorise la consommation³. L'acheteur ne prend en effet pas de risque à payer sa voiture en dollars, bien qu'il reçoive son salaire en colons.

2. Distribution

Au Costa Rica, les points de vente automobiles se concentrent dans les cinq villes principales : San José, San Carlos, Ciudad Quesada, Liberia et Guápiles.

22 agences se partagent la vente de voitures, chacune ayant la distribution exclusive d'une ou plusieurs marques :

Agences	Marques
Agencia Datsun S.A. (Grupo Danissa)	Nissan, Audi
Auto Ensambladora S.A.	Mazda, Kia
Cori Motor de Centroamérica S.A.	BYD, Foton
Automotriz CR/CA S.A.	Volkswagen
Automotriz Alemana	Porsche
Auto Subaru de CR S.A.	Subaru
Auto Star Vehículos S.A.	Mercedes Benz, Jeep, Dodge, Chrysler
Auto Xiri S.A.	Peugeot
Corporación Motortec S.A.	Audi
Corporación Grupo Q	Hyundai, Isuzu, Chevrolet
Bavarian Motors	BMW, Mini
DISITALI	Fiat
Faco S.A.	Honda
Great Wall Autos C.A. S.A.	Greatwall
Grupo Los Tres GLT S.A.	Volvo
Motores Británicos de CR S.A.	Land Rover, Jaguar, MG
Excel Automotriz	Renault
Nacional Automotriz	Ford
Purdy Motor S.A.	Toyota, Daihatsu, Lexus
Sun Motors	JAC, Changan, Benni
VEINSA	Mitsubishi, Ssang Yong, Geely, JMC, Citroën, FUSO, Maserati
Grupo Rudelman	Suzuki

² *Oferta crediticia desanima compra de autos usados*, El Financiero, 5 juin 2016
<http://www.pressreader.com/costa-rica/el-financiero-costa-rica/20160530/281749858605229>

³ Rappelons la dollarisation de l'économie costaricienne.

Parmi ces distributeurs, les plus importants en termes de ventes sont Grupo Q, Purdy Motor, Datsun et Veinsa.

Les marques les plus vendues au Costa Rica sont des marques asiatiques. En effet, Toyota et Hyundai représentent le plus gros des ventes, suivies de Nissan, Suzuki, Kia, Mitsubishi, Honda et Chevrolet. La première marque européenne est BMW, et la première marque française est Citroën.

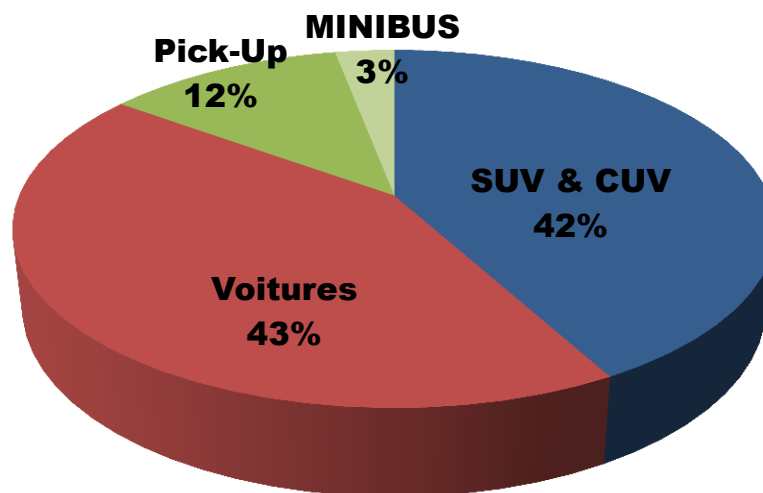
3. Segmentation du marché

Parmi l'offre automobile présentée par les différentes agences, les véhicules de type SUV sont les plus recherchés depuis quatre ans, tendance qui devrait se maintenir pour 2016.

On observe une augmentation significative des importations de Sport Utility Vehicle (SUV) au Costa Rica, passant de 11.204 unités en 2011 à 26.648 en 2015, soit +137%. Cet attrait pour les véhicules type SUV et 4x4 s'explique par l'état du réseau routier costaricien, la topographie du pays et l'offre touristique importante en dehors de la capitale San José. Les Costariciens préfèrent acheter des voitures confortables et spacieuses pour ces longs trajets en famille ou entre amis.

En mars 2016, les SUV représentaient 42% du marché, les véhicules particuliers 43%, et les pick-up 12%.

Part des véhicules importés par catégorie (mars 2016)

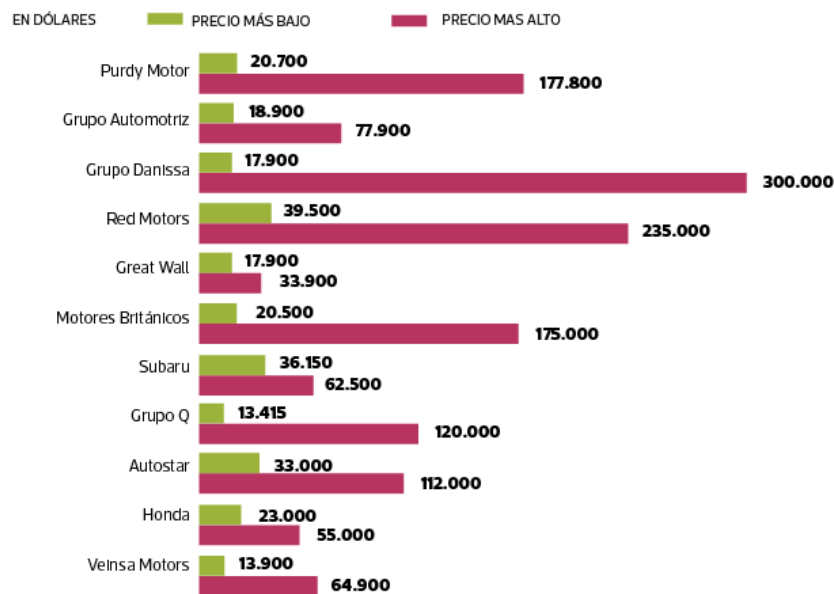


Source: AIVEMA

Le prix moyen à l'achat de véhicules neufs est de 32.000\$ pour un SUV, 26.000\$ pour une voiture et de 38.000\$ pour un pick-up. Les personnes désirant acheter un véhicule neuf au Costa Rica doivent déboursier entre 13.900\$ et 300.000\$, comme l'illustre le graphique ci-dessous. A titre comparatif, le prix moyen d'une voiture neuve en France est de 25.108€. Les normes étant néanmoins différentes entre les deux pays, le même SUV en France comptera obligatoirement entre 6 à 8 airbags, contre 2 au Costa Rica.

Rango de precios por agencia

La diferencia entre el costo del vehículo más accesible y el de mayor precio es de \$286.585.



*Nota: Distrito Automotriz no fue incluida debido a que solo brindó la información de una de las tres marcas que maneja.

FUENTE: AGENCIAS DE AUTOS CONSULTADAS POR EF.

IORELLA MORA Y CRISTINA FALLAS/ EL FINANCIERO

4. Un secteur fortement taxé

La taxe d'importation de voitures au Costa Rica est fixée en moyenne à 56%. A titre comparatif, les autres pays de la région taxent à hauteur de 25% ce type d'importation.

L'entrée en vigueur du volet commercial de l'Accord d'Association Amérique Centrale – Union Européenne (AACUE) en 2013 a permis la suppression ou diminution des droits de douanes entre ces deux régions. Le Costa Rica a néanmoins mis en place un impôt sélectif à la consommation élevé sur l'importation de véhicules. Importer depuis l'Union Européenne des voitures ne représente donc pas un avantage compétitif particulier pour les distributeurs, malgré l'AACUE.

Par ailleurs, l'utilisation, l'achat et la vente de voitures au Costa Rica subissent des taxes additionnelles. La taxe de circulation représente une dépense annuelle d'entre 500\$ et 2.000\$ selon les voitures. Il existe, de plus, un impôt sur la détention du véhicule, un impôt à la vente de véhicules neufs, et un impôt sur la

vente de particulier à particulier. A partir de janvier 2018, les propriétaires de véhicules devront, de plus, payer une redevance à l'État sanctionnant financièrement la détention d'un véhicule particulier polluant, en fonction de la quantité de dioxyde de carbone émise par le véhicule. Le Ministère du Transport et le Ministère de l'Environnement et de l'Energie espèrent ainsi récolter, via cette redevance, 30 millions de dollars par an.⁴ Cette liste n'est pas exhaustive. L'ensemble de ces taxes et impôts représente donc une manne financière importante pour le Costa Rica.

5. Les marques françaises sur le marché costaricien

Face au poids écrasant des marques asiatiques sur le marché automobile costaricien, les marques françaises ne représentent que 3% de parts de marché. Les trois marques françaises principales sont néanmoins présentes sur le territoire costaricien, avec Citroën (distribuée par Veinsa), Peugeot (distribuée par Auto Xiri) et Renault (distribuée par Excel Automotriz).

Part de marché des marques françaises (2015)

Marque	Part de marché
CITROËN	44,8%
PEUGEOT	30,8%
RENAULT	24,4%
TOTAL	100%

Les voitures françaises sont principalement importées d'Europe et de Corée du Sud pour les véhicules Renault.

Notons par ailleurs que les marques françaises ont souffert par le passé d'une image mitigée, due à la difficulté de se procurer des pièces de rechange pour ces modèles.

6. Les normes automobiles au Costa Rica

La réglementation du secteur automobile au Costa Rica est différente de la réglementation européenne. En effet, les normes d'émission, fixant les limites de rejets polluants pour les véhicules roulants, en usage au Costa Rica sont actuellement en Euro 1, règlement établi en 1992 par l'Union Européenne. Le pays devrait passer en Euro 3 le 1^{er} janvier 2017, sauf camions poids lourds, Euro 4 au 1^{er} janvier 2018 et Euro 6 le 1^{er} janvier 2021. L'Union Européenne est, à titre comparatif, sur des motorisations Euro 6.

Le Ministère du Transport Public (MOPT) sera chargé de la vérification des conditions requises dans l'article 7 du Décret n° 39724 sur les normes d'émissions.

⁴ Estado cobraría a dueños de carros por contaminación, La Nación, 8 juin 2016
http://www.nacion.com/nacional/transportes/cobraria-duenos-carros-contaminacion_0_1565643433.html

Chaque nouvelle importation devra être accompagnée d'un certificat de conformité ou d'un rapport de mesures délivré par le constructeur.⁵

Par ailleurs, il existe un écart en termes de qualité de carburants entre l'Amérique Centrale⁶ et l'Union Européenne. Ces différences obligent les constructeurs européens souhaitant exporter au Costa Rica à adapter leurs moteurs et leur base de conception.

Le Plan National d'Énergie (2015-2030) a établi comme objectif la régulation de l'importation des véhicules neufs et d'occasion, ainsi que l'établissement d'une norme de qualité pour les carburants.

7. Le marché des véhicules d'occasion

Après une chute de 38% des importations de voitures d'occasion entre 2012 et 2013, l'importation de ce type de véhicules stagne au Costa Rica. La répartition prévisionnelle en termes d'importation pour 2016 est de 75% de voitures neuves et 25% de voitures d'occasion. Ces dernières proviennent principalement des États-Unis, du fait de la proximité géographique et du moindre coût de transport.

Le coût à l'importation des véhicules d'occasion varie selon l'ancienneté, mais les droits de douane peuvent atteindre jusqu'à 72% de la valeur pour les véhicules de plus de 6 ans. Néanmoins, l'importation et la vente de ces véhicules peuvent rester intéressantes, car la valeur du véhicule est faible et souvent sous-évaluée lors du calcul de la taxe d'importation.

L'entrée en vigueur de la Loi sur la Circulation n° 9078⁷ en 2013 a interdit l'importation de véhicules déclarés épave dans leur pays d'origine, ayant subi une modification de leur numéro d'identification, présentant des jonctions structurelles du châssis non autorisées, ou ayant été retirés de la circulation dans leur pays d'exportation. Cette loi a fortement impacté les importations de voitures d'occasion au Costa Rica provenant des États-Unis notamment.

Le Ministère du Transport a par ailleurs annoncé dans un « Règlement pour le Contrôle

des Rejets Polluants Produits par les Véhicules à Moteurs à Combustion Interne », paru le 30 mai 2016 dans *La Gaceta*⁸, qu'à partir de 2017 l'entrée sur le territoire des véhicules de plus de 12 ans serait restreinte. En effet, l'article 8 de ce règlement prévoit que toute importation d'automobile soit accompagnée d'un document précisant les émissions de polluants du véhicule. Les standards autorisés sont en cours de définition, mais il est peu probable que des voitures de plus de 12 ans rentrent dans les limites autorisées d'émissions de gaz polluants.⁹

⁵ Décret n° 39724 "Reglamento para el control de las emisiones contaminantes producidas por los vehículos con motor de combustión interna", La Gaceta, 30 mai 2016

http://www.imprentanacional.go.cr/pub/2016/05/30/ALCA87_30_05_2016.pdf

⁶ Le Costa Rica suit un « Règlement Technique Centraméricain » sur la qualité des carburants.

⁷ Ley de tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial, La Gaceta, 26 octobre 2012

<http://www.transito.go.cr/legislacion/NuevaLey.pdf>

⁸ Equivalent du Journal Officiel

⁹ Autos más viejos tendrán restricción de ingreso, La Nación, 8 juin 2016

8. Les salons automobiles

Les salons de l'automobile au Costa Rica sont essentiellement tournés vers les particuliers et non vers les professionnels. On peut noter trois salons principaux.

- Expomóvil

Expomóvil est le salon le plus important dédié à la vente de voitures neuves. Sur ce salon se réalisent entre 30 et 40% du volume annuel de ventes du marché automobile costaricien. Preuve de l'importance de ce marché au Costa Rica, les agences ayant participé au salon Expomóvil 2016 ont vu leurs ventes croître entre 15% et 55% par rapport au même salon en 2015.¹⁰ Les montages financiers offerts par les banques sur place et les offres proposées par les concessionnaires automobiles expliquent notamment le succès de ce salon.

Organisé par l'AIVEMA, Expomóvil se déroule sur 11 jours en mars et réunit plus de 75.000 visiteurs.

- Autoferia

Autoferia est le plus grand salon de l'occasion au Costa Rica, organisé par l'AIVEMA sur 3 jours en mai.

- Tyrexpo

Tyrexpo est un salon international des jantes, pneumatiques et accessoires pour automobiles.

9. Le futur du marché

Le marché des voitures hybrides et électriques est un marché en devenir au Costa Rica, encouragé par le gouvernement costaricien. Ce type de véhicule bénéficie déjà d'une réduction de taxes à l'importation de 35%. Malgré cet avantage, le prix final reste, pour le consommateur, plus élevé qu'un véhicule diesel ou essence. Par ailleurs, le manque d'un réseau d'infrastructure adapté à ces véhicules représente le frein principal au développement de ce marché.

Le Projet de Loi sur les Avantages et la Promotion du Transport Electrique n° 19744¹¹ prévoit des avantages fiscaux pour l'achat de véhicules électriques et hybrides rechargeables. Cette initiative propose que les véhicules électriques et hybrides rechargeables :

- soient exonérés d'impôt sur la consommation, de TVA et du 1% d'impôt sur la valeur douanière à l'importation sur une période de cinq ans (tout comme leurs pièces de rechange).

¹⁰ *Agencias salen de Expomóvil con el optimismo al máximo*, La Nación, 17 mars 2016

http://www.nacion.com/economia/empresarial/Agencias-salen-Expomovil-optimismo-maximo_0_1549045099.html

¹¹ *Proyecto de ley de incentivo y promoción para el transporte eléctrico, expediente n° 19744*, présenté par les députés Franklin Corella et Marcela Guerrero

http://www.nacion.com/nacional/LEY-INCENTIVOS-PROMOCION-TRANSPORTE-ELECTRICO_LNCFIL20160215_0001.pdf



- ne paient pas de taxe de circulation les cinq premières années suivant l'entrée dans le pays du véhicule.
- soient exemptés du paiement des parcmètres et puissent se stationner sur des places réservées appelées « parking bleu » qui se trouveraient, par exemple, dans les centres commerciaux.

De plus, des permis préférentiels seraient accordés aux établissements scolaires et acteurs du tourisme qui privilégieraient le transport électrique ou hybride. Le gouvernement costaricien et ses institutions publiques s'engageraient ainsi à programmer le renouvellement de leur flotte automobile par 10% de véhicules électriques. Finalement, les entreprises du secteur privé qui remplaceraient au moins 10% de leurs véhicules par des modèles sans émission bénéficieraient de réductions sur leur déclaration d'impôt sur le revenu.¹²

Ce projet de loi s'inscrit donc dans la continuité de l'action du Costa Rica d'être un pays vert, désireux d'atteindre la neutralité carbone dans les années à venir.

A l'heure actuelle, la seule institution publique à utiliser des véhicules électriques est le fournisseur d'électricité Compañía Nacional Fuerza y Luz (CNFL), qui inaugurerait dans l'année deux nouvelles bornes de recharge à usage tant de sa propre flotte que du grand public. Les concessionnaires automobiles se lancent également dans la vente de véhicules hybrides pour le grand public. Le distributeur de BMW, Bavarian Motors, possède déjà des bornes de recharge pour ses clients dans trois de ses agences à San José. Le concessionnaire Veinsa vend également des modèles hybrides de la marque Mitsubishi (Outlander) et l'agence Datsun démarrera la distribution de Nissan électriques l'année prochaine.

¹² *Proyecto bajaría tributos solo a vehículos eléctricos de enchufe*, La Nación, 17 mars 2016
http://www.nacion.com/nacional/transportes/Proyecto-bajar-tributos-vehiculos-electricos_0_1561243865.html

Le sous-secteur des lubrifiants automobiles

Un lubrifiant est un produit utilisé pour réduire le frottement entre deux parties mécaniques.

Au Costa Rica, la distribution de lubrifiants automobiles se réalise principalement dans des « lubricentros », garages spécialisés dans la vidange, ainsi que dans les stations-services. Les enseignes de la grande distribution comme PriceSmart proposent désormais des services similaires, concurrençant les « lubricentros » et prenant de plus en plus de parts de marché.

Les plus grandes marques de lubrifiants automobiles par volume de vente au Costa Rica sont Castrol (35%), Pennzoil (15%) et Chevron (10%), suivies de Shell et Mobil. Total, qui est présent dans le pays, ne représente qu'environ 1% du marché. Il s'agit d'un marché très concurrentiel, ces grands distributeurs étant talonnés par une centaine de marques de lubrifiants automobiles de moindre qualité.

Le Costa Rica ne produit pas de lubrifiants automobiles et importe la totalité de ses besoins, principalement des Etats-Unis. 200 tonnes de lubrifiants autos sont ainsi importés par mois. Suivant la courbe de l'augmentation de l'importation de véhicules, le marché des lubrifiants automobiles croît de 10% par an. La croissance la plus importante s'enregistre sur le segment des lubrifiants pour motos, qui a triplé en 3 ans.

Sources : AIVEMA (Asociación de Importadores de Vehículos y Maquinaria), TOTAL CR, VEINSA MOTORS, La Nación CR, El Financiero, ALADDA (Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores)