



## NOTE POUR LA COMMISSION EUROPEENNE

### **Objet : Position des autorités françaises sur l'avenir du règlement d'exemption automobile dans le cadre de la consultation ouverte par la Commission européenne le 21 décembre 2009**

La Commission européenne a ouvert en décembre 2009 une nouvelle<sup>1</sup> consultation publique sur la révision du cadre réglementaire concernant les accords de distribution dans le secteur automobile, l'actuel règlement sectoriel 1400/2002 (REA) devant arriver à échéance le 31 mai prochain. La consultation porte sur deux projets de textes proposés par la Commission : règlement et lignes directrices.

La présente note exprime la position des autorités françaises, qui réaffirment leur attachement au maintien d'un cadre juridique adapté aux spécificités de la filière permettant des relations équilibrées entre les constructeurs et leurs concessionnaires.

- S'appuyant sur les constats, analyses et remarques développés dans deux précédentes contributions<sup>2</sup>, les autorités françaises soulignent d'une part que le nouveau dispositif proposé par la Commission pour encadrer le secteur automobile apparaît, dans sa forme, reposer sur une dichotomie artificielle et complexe entre le marché de la vente et celui de l'après-vente.
- D'autre part, sur le fond, le choix de la Commission d'intégrer à moyen terme le secteur de la vente de véhicules neufs dans le régime d'exemption générale apparaît devoir s'accompagner de dispositions garantissant un bon équilibre des relations entre les constructeurs et les membres de leur réseau agréé.
- Enfin, si le diagnostic de la Commission sur les lacunes actuelles de la concurrence sur le marché de l'après-vente automobile est partagé par les autorités françaises, celles-ci estiment que les solutions qui découlent des projets proposés pourraient être plus ambitieuses : certaines préoccupations exprimées dans des lignes directrices pourraient faire l'objet d'interdictions clairement posées par voie réglementaire.

### **1/ La séparation des secteurs de la vente et de l'après-vente est une source inutile de complexité**

Comme explicité dans les deux précédentes notes de position, la perception française du marché automobile part du constat d'un modèle économique imbriquant étroitement la vente et l'après-vente. Ce constat amène à s'interroger sur les éléments justifiant de la part de la Commission un traitement différencié des exemptions applicables aux secteurs de la vente et de l'après-vente.

En tout état de cause, la distinction des régimes juridiques applicables entre la vente et l'après-vente va à l'encontre de l'objectif de simplification, d'intelligibilité et de clarification des règles de droit, en particulier pour des acteurs économiques positionnés sur les deux marchés.

---

<sup>1</sup> La révision du règlement CE 1400/2002 a déjà donné lieu à deux consultations publiques, en juillet 2008 et en juillet 2009.

<sup>2</sup> Les autorités françaises avaient apporté à chaque fois leur contribution aux consultations publiques précitées : conjointement avec le Conseil de la concurrence en 2008, distinctement de l'Autorité de la concurrence en 2009.

La procédure préparée par la Commission est en effet complexe. Par exemple, elle explique que les lignes directrices spécifiques au secteur pour les questions se posant à la fois sur les marchés de la vente et de la réparation automobile doivent être lues en complément et en parallèle des lignes directrices sur les restrictions verticales (point 1). Elle précise toutefois qu'il conviendra que les opérateurs aient à l'esprit que pendant la période de prorogation du REA, ces lignes directrices ne doivent pas être utilisées pour interpréter les dispositions du REA maintenu en vigueur (point 14 de ces lignes directrices).

La coexistence de régimes juridiques distincts pour la vente et pour l'après-vente apparaît donc source d'une inutile complexité pour les entreprises.

La France souhaite donc que la période transitoire de prorogation pendant 3 ans du règlement d'exemption automobile envisagée pour la vente de véhicules neufs s'applique également au secteur de l'après-vente.

## **2/ Le passage de la vente de véhicules neufs au régime général d'exemption nécessite des aménagements**

Les caractéristiques du marché automobile et notamment la forte concurrence intermarque qui s'y exerce apparaissent permettre un passage du secteur sous le régime d'exemption générale, nonobstant des spécificités propres à l'après-vente. Toutefois, des aménagements particuliers pourraient venir compléter le dispositif proposé par la Commission pour préserver le multimarquisme et offrir une protection adéquate des investissements consentis par les distributeurs.

- Une situation concurrentielle encore fragile

La Commission justifie le passage du secteur de la vente d'automobiles neuves en 2013 dans le champ du règlement d'exemption général (REG) par le constat d'une situation concurrentielle de ce marché satisfaisante. Les autorités françaises considèrent toutefois que cette situation de bonne concurrence est encore fragile car des incertitudes subsistent quant au degré de concurrence qui s'établira entre distributeurs d'une même marque quand ils ne bénéficieront plus des protections actuellement consenties par le règlement sectoriel.

- Un risque de recul du multimarquisme

Permettre à un constructeur de soumettre la distribution automobile à l'obligation de vendre au moins 80 % des produits de sa marque (obligation de non-concurrence admise pour les accords de moins de 5 ans dans le REG) apparaît comme limitant la capacité des distributeurs de véhicules neufs de proposer une marque alternative aux consommateurs.

La Commission reconnaît elle-même que de telles clauses pourraient avoir des effets cumulatifs problématiques alors que le retrait de l'exemption, qui pourrait théoriquement être mis en œuvre, n'interviendrait sans doute qu'après une procédure complexe et donc trop tardivement.

Les autorités françaises demeurent pour leur part convaincues que de nouveaux acteurs innovants ne pourraient émerger dans le paysage automobile que si le multimarquisme pouvait véritablement être pratiqué au niveau local. Laisser aux distributeurs la capacité de proposer une marque alternative à celle de leur fournisseur principal peut leur permettre de tester le potentiel commercial de celle-ci et pour ces constructeurs, cette capacité représente un vecteur de pénétration du marché plus accessible que la constitution d'un réseau monomarque dédié. Le multimarquisme prend par ailleurs un relief particulier dans un contexte de probable émergence prochaine d'une offre de véhicules électriques grand-public, susceptible d'amener la montée en puissance d'acteurs nouveaux.

La France propose donc que la possibilité offerte par le passage au nouveau règlement d'introduire une obligation de non-concurrence soit formulée de manière à laisser aux distributeurs la capacité de vendre à titre subsidiaire des véhicules d'une ou plusieurs autres marques.

- La protection des investissements et la capacité d'adaptation des réseaux

Le maintien de relations harmonieuses entre les distributeurs automobiles et les constructeurs paraît, au regard de la différence de taille des opérateurs, multinationales d'un côté et PME parfois fragiles de l'autre, nécessiter que la réglementation impose des mécanismes de résolution des conflits.

Pour ce faire, même si de telles règles existent déjà dans les droits nationaux qui encadrent les contrats, la France souhaite que les mesures réglementaires de l'actuel REA, qui ont démontré leur efficacité en matière de respect des préavis, de motivation des résiliations ou de recours obligatoire à l'arbitrage, soient reprises dans le futur règlement.

De telles règles apparaissent essentielles pour offrir aux PME un minimum de visibilité sur la pérennité de leurs activités, notamment en matière d'accès au crédit.

### **3/ La réponse aux enjeux de concurrence dans le secteur de l'après-vente apparaît perfectible**

Les autorités françaises partagent l'opinion de la Commission quant à la nécessité de règles adaptées aux besoins particuliers du secteur de la réparation et de l'entretien automobile, de même que le constat d'un poids très important de ces dépenses dans le budget des ménages. Elles considèrent toutefois que le nouveau projet de règlement sectoriel, a fortiori s'il est applicable sans période transitoire, ne comporte pas toutes les dispositions nécessaires à la pérennisation de la capacité des opérateurs indépendants d'exercer leur activité de réparation et d'entretien.

- Un accès aux pièces de peu d'impact sans diffusion des informations techniques

L'objectif de la Commission de garantir la capacité des opérateurs indépendants à réparer et entretenir tous les véhicules, *via* notamment l'interdiction de clauses restreignant la vente de pièces par leurs fabricants ou les membres du réseau agréé, n'apparaît pas pouvoir être pleinement atteint si les réparateurs indépendants ne peuvent accéder dans de bonnes conditions aux pièces, ont surtout besoin d'une diffusion des informations techniques détenues par les constructeurs.

Ces informations techniques sont en pratique indispensables aux fabricants d'outils de diagnostic électronique pour mettre sur le marché les appareils qui, connectés aux calculateurs électroniques des véhicules modernes, permettent de mener à bonne fin les opérations d'entretien (remise à jour des indicateurs), d'identifier les pannes (codes défaut) et d'y remédier (réinitialisation, effacement de codes d'erreurs, reprogrammation ...), qu'il y ait ou non remplacement de pièces.

Il conviendrait donc d'élever l'accès aux informations techniques au même niveau que la disponibilité des pièces, et que cette obligation soit rappelée ostensiblement dans un règlement. Assurer une bonne visibilité à de telles obligations permettrait de réaffirmer l'importance que les autorités accordent à leur respect et de faciliter leur invocation par tous les acteurs de l'après-vente automobile, y compris les plus petits opérateurs.

Il doit être rappelé à cet égard que les exigences d'accès aux informations techniques portées parallèlement par le règlement 715/2007<sup>3</sup> sont inapplicables aux véhicules mis en circulation avant septembre 2009. En outre, le régime de sanctions pour ce texte, adapté à des manquements à l'égard des autorités de réception, risque de ne pas être proportionné aux enjeux de la concurrence dans le marché de l'après-vente automobile et par-là, peu dissuasif.

---

<sup>3</sup> Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

Ainsi, les autorités françaises demandent que les nécessaires précisions apportées par les lignes directrices quant aux « clauses noires » ayant pour effet de restreindre la disponibilité des informations techniques (paragraphe 22) figurent directement dans un texte de niveau réglementaire.

- De meilleures garanties pour l'identification de pièces adaptables

Le seul co-marquage par l'équipementier fabricant des pièces d'origine pourrait ne pas suffire à l'identification par les réparateurs des pièces équivalentes aux pièces d'origine, face à la multiplicité des références.

L'obligation de co-marquage pourrait donc être complétée, au niveau du règlement lui-même, par une obligation plus large de fourniture des spécifications des pièces d'origine permettant de déterminer quelles autres pièces sont adaptables au véhicule.

- Certains comportements anticoncurrentiels nécessitent d'être spécifiquement appréhendés dans le futur règlement

Les autorités françaises partagent enfin les préoccupations de la Commission quant à la nécessité de prévenir certains comportements susceptibles de restreindre la concurrence sur le marché de l'après-vente, d'une part en matière de recours abusif aux garanties légales et/ou étendues, et d'autre part en cas de refus d'accès injustifié aux réseaux de réparateurs agréés (paragraphe 51 des lignes directrices).

Mais les comportements présumés dommageables pour la concurrence ne sont inscrits que dans les lignes directrices, dont la valeur juridique est inférieure à celle du règlement. Il sera plus difficile aux petits opérateurs qui en seraient victimes de faire valoir leurs droits.

Les autorités françaises demandent donc que les dispositions de l'actuel règlement d'exemption automobile afférant à ces préoccupations de concurrence figurent dans le règlement qui sera applicable au terme de la période transitoire.