



# CONSEIL SUPERIEUR DES INDEPENDANTS ET DES PME

---

**F REGL PROF - réforme prat. véh. à moteur N02**  
MH/MG/JP

**Bruxelles, le 9 février 2010**

**POINT DE VUE**

**sur**

**UN PROJET DE REGLEMENT DE LA COMMISSION CONCERNANT  
L'APPLICATION DE L'ARTICLE 101, § 3, DU TRAITÉ A DES CATEGORIES  
D'ACCORDS VERTICAUX ET DE PRATIQUES CONCERTÉES DANS LE  
SECTEUR AUTOMOBILE**

---

**\*\*\***

*A l'occasion de la révision du règlement concernant l'application de l'article 101, § 3 du Traité à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile, la Commission européenne a préparé un projet de règlement et l'a soumis à une procédure de consultation. Etant donné que les indépendants et les PME sont de plus en plus concernés par les réglementations européennes, il est important, là où c'est possible, de faire entendre leur voix. La participation du Conseil Supérieur des Indépendants et des PME à cette consultation a pour objectif d'informer au mieux la Commission européenne des besoins et des problèmes des secteurs concernés.*

## **CONTEXTE**

Le Règlement (CE) N° 1400/2002<sup>1</sup> expire le 31 mai 2010. Le secteur automobile bénéficie, dans ce règlement, d'une exemption par catégorie de telle sorte que les entreprises concernées bénéficient d'un libre choix et qu'un équilibre suffisant existe entre les droits et obligations de toutes les parties concernées, tout en assurant une surveillance correcte des marchés.

Dans le cadre du présent dossier la Commission européenne a déjà organisé deux procédures de consultation. Celle présentement en cours est la troisième et dernière sur un nouveau règlement qui sera appliqué au secteur automobile. Le délai pour y faire des observations est fixé au 10 février 2010.

## **POINT DE VUE**

### **1. REMARQUES GENERALES**

Le Conseil Supérieur estime positif que la Commission européenne initie ces procédures de consultation. De cette façon, les "Stakeholders" peuvent être informés et peuvent conformer leur politique aux besoins du secteur. Il souhaite cependant émettre une série de remarques sur le nouveau projet de règlement de la Commission européenne.

Le Conseil Supérieur constate que si actuellement une concurrence suffisante existe dans le secteur automobile, c'est principalement grâce à la réglementation actuelle dans ce secteur et notamment au règlement 1400/2002. Le déséquilibre entre les différents acteurs économiques qui existaient en 2002 persiste encore aujourd'hui. Pour le Conseil Supérieur, c'est une raison pour que le règlement ne soit pas supprimé.

La Commission européenne a pour objectif de revoir et d'adapter les structures et règlements existants. Le Conseil Supérieur attire l'attention sur ce qu'un équilibre doit exister entre les intérêts des différents acteurs concernés. La Commission européenne doit ici tenir compte des points de vue tant des constructeurs que des autres "Stakeholders". En effet, toutes les parties ont intérêt à avoir un système fonctionnel et équilibré et le consommateur y trouvera également avantage.

---

<sup>1</sup> Règlement (UE) n° 1400/2002 du 31 juillet 2002 concernant l'application de l'article 81, § 3, du Traité à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile, JO L 203 du 1.8.2002, p. 30-41, ci-après règlement 1400/2002.

## **2. REMARQUES CONCERNANT LA VENTE DE VEHICULES**

Le Conseil Supérieur est d'avis que le règlement existant doit être prolongé de 3 ans minimum. En effet, le règlement actuel protège non seulement les parties intéressées mais également le consommateur. Ce règlement établit un partage équilibré entre les droits et les obligations de toutes les parties, assure un large choix au consommateur et facilite aussi les choix des constructeurs.

En Belgique depuis 2007, on constate une augmentation des distributeurs qui proposent plusieurs marques dans leur showroom. Par ailleurs, un certain nombre de garagistes ont également fait d'importants investissements dans des showrooms multimarques. Il n'est donc pas logique que la Commission européenne supprime maintenant le règlement, juste après que les garagistes aient procédé à ces investissements. Le garagiste lui-même a également de meilleures chances de survie en temps de crise précisément parce qu'il peut présenter au consommateur plusieurs marques différentes adaptées à différents budgets. Compte tenu du grand nombre d'indépendants et de PME dans ce secteur ceci forme un élément non négligeable.

Les marques elles-mêmes peuvent ainsi plus facilement s'adresser à un garagiste et aussi investir plus rapidement le marché. En effet, les petites marques n'ont pas toujours les moyens de créer elles-mêmes un réseau. En s'insérant dans des showrooms multimarques, elles ont l'opportunité de conquérir des parts de marché plus rapidement et avec moins de moyens.

Le consommateur trouve également son avantage dans cette formule. Il trouve un grand choix plus diversifié chez un même garagiste et il pourra y choisir entre des véhicules de différentes classes de budget.

Provisoirement, le règlement 1400/2002 prévoit différentes mesures de protection. Il en va ainsi, entre autres, de la durée du contrat, des délais de préavis, des motifs de résiliation du contrat, de la transmission d'un contrat, de la possibilité d'arbitrage et d'un code de bonne conduite. La suppression de ce règlement ne donnera plus les mêmes garanties pour la conclusion de contrats équilibrés. Le Conseil Supérieur craint aussi que sans nouveau règlement les contrats ne deviennent purement et simplement des accords d'affiliation. De cette manière, les caractéristiques des plus essentielles au marché européen disparaîtront, à savoir le libre choix et la concurrence.

Ainsi, le Conseil Supérieur demande à la Commission européenne de prolonger de 3 ans l'actuel règlement sans modifications.

## **3. REMARQUES CONCERNANT LES SERVICES APRES VENTE**

Le Conseil Supérieur souhaite également faire une série d'observations à propos des conventions qui règlent les services après-vente.

La Commission européenne argue du fait que l'accès aux informations techniques pour les réparateurs indépendants est suffisamment réglementé par d'autres règlements et textes et qu'il n'est pas nécessaire en l'occurrence de maintenir l'actuel règlement 1400/2002. Le Conseil Supérieur rétorque cependant que tous les réparateurs n'ont pas accès à ces informations techniques et cela malgré ces autres règlements et textes.

D'ailleurs, la Commission européenne a confirmé ce fait dans sa communication du 22 juillet 2009<sup>2</sup>. Pour garantir un fonctionnement correct du marché de la réparation des véhicules, l'accès à ces informations est essentiel. Pour cette raison aussi, l'actuel règlement doit subsister.

En outre, le Conseil Supérieur souhaite attirer l'attention sur la question de la garantie. Si une garantie plus étendue est accordée par le constructeur, le consommateur sera moins tenté de s'adresser à un réparateur indépendant. De ce fait, il sera particulièrement difficile pour les réparateurs indépendants de maintenir leurs activités et ils seront tôt ou tard éjectés du marché.

Les constructeurs peuvent aujourd'hui obliger les réparateurs reconnus d'acheter chez eux 30% minimum de leurs pièces de rechange. Si l'on supprime l'actuel règlement, ce plafond ne sera plus applicable. Ainsi, les constructeurs pourront renforcer leur position de force. Dans ce cas, tant la possibilité de choix du consommateur que la situation des réparateurs s'en verront affaiblies. C'est pourquoi le Conseil Supérieur demande que la Commission européenne tienne compte de ces éléments dans la réforme des règlements et qu'en attendant l'actuel règlement reste en vigueur. Sans quoi la libre concurrence en sera affectée.

## **CONCLUSION**

Le Conseil Supérieur des Indépendants et des PME constate que au moment de la mise en œuvre du règlement 1400/2002 beaucoup de problèmes existaient. Depuis, le secteur en a compris les avantages et s'y est adapté. Des investissements ont été faits dans les showrooms multimarques et des contrats ont été conclus entre les différentes parties. Les consommateurs ont bénéficié d'un choix plus large et plus libre.

Depuis l'introduction de l'actuel règlement, la concurrence sur le marché n'a fait que s'améliorer. Tout cela est dû en grande partie à la stricte application de ce règlement et beaucoup moins à d'autres facteurs extérieurs.

Au vu des différents problèmes que le Conseil Supérieur indique, il est préférable que la Commission européenne prolonge d'au moins 3 ans l'application de l'actuel règlement, ou, qu'elle introduise un nouveau règlement contenant les mêmes dispositions. Les intérêts des constructeurs ne sont pas ici les seuls en cause. Il y va aussi de celui de milliers d'indépendants et de PME actifs dans ce secteur. Sans compter que cette réglementation a également un impact certain sur les intérêts des consommateurs. Le règlement actuel assure un équilibre entre tous ces intérêts. Sans cet équilibre, le marché sera fortement perturbé.

---

<sup>2</sup> Communication du 22.07.2009 - le futur accord sur le droit à la communication dans le secteur automobile, point 31.