

Paris, le 19 juin 2024

1. Dans le cadre de l'appel à contributions lancé par la Commission européenne, l'Association des Avocats pratiquant le droit de la concurrence (l' « **APDC** ») a constitué un groupe de travail¹ lequel présente les observations suivantes concernant l'évaluation du règlement d'exemption par catégorie applicable au secteur automobile² (le « **Règlement** »), tel qu'amendé, par le règlement (UE) 2023/822 du 17 avril 2023, et de ses lignes directrices supplémentaires³, dans leur version modifiée par la communication de la Commission du 27 avril 2023.
2. L'APDC invite tout d'abord la Commission à tenir compte des évolutions rencontrées actuellement dans le secteur automobile, notamment du rééquilibrage des rapports de force entre constructeurs et distributeurs, résultant d'un renforcement de la concentration des réseaux, qui se double d'un essor des négociations collectives. Il conviendrait ainsi de revoir la rédaction des dispositions des textes qui visent un rapport de force qui n'est plus aussi manifeste aujourd'hui.

Il serait aussi souhaitable de prendre en compte le recours grandissant à la LOA, à la LLD et à l'abonnement, ces nouveaux modes de consommation ayant un impact certain sur le marché de la vente de véhicules neufs ainsi que de l'attrait pour le recours à l'agent au lieu et place des revendeurs agréés.

En outre, une mise en cohérence du Règlement et des Lignes directrices supplémentaires avec les dispositions du règlement (UE) 2022/720 et de ses propres lignes directrices serait souhaitable.

3. L'APDC suggère ensuite de réviser la définition traditionnelle du marché de l'après-vente et des pièces qui a désormais fortement évolué, ce qui prive le Règlement d'effet utile en termes d'exemption par catégorie.

En effet, les réseaux de réparateurs agréés font désormais face à une concurrence notable des opérateurs indépendants⁴ qui représentent désormais une part importante du marché de

¹ Le groupe de travail était coordonné par M. Joseph Vogel (Vogel & Vogel). Ont participé au groupe de travail : Mesdames Carole Boutillier (Latournerie Wolfrom Avocats), Julie Catala-Marty (Bryan Cave Leighton Paisner LLP), Leyla Djavadi (Mermoz Avocats), Nathalia Kouchnir-Cargill (Grall & Associés), Anne-Claire Lohest (Vogel & Vogel), Anne-Laure-Hélène des Ylouses (Fieldfisher), ainsi que Monsieur Jean-Louis Fourgoux (Mermoz Avocats).

² Règlement (UE) n° 461/2010 de la Commission du 27 mai 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur de l'automobile.

³ Communication de la Commission, Lignes directrices supplémentaires sur les restrictions verticales dans les accords de vente et de réparation de véhicules automobiles et de distribution de pièces de rechange de véhicules automobiles, (2010/C 138/05).

⁴ Notamment les franchises de réparation rapides, MRA, réseaux de réparation sous enseigne, carrossiers, etc.

la réparation. Une segmentation plus fine du marché de la réparation et de l'entretien serait également opportune, les parts de marché des constructeurs et des réseaux de réparateurs agréés fluctuant sensiblement en fonction de l'existence de la garantie constructeur et de l'âge des véhicules.

De même, la conception selon laquelle il existerait un marché pour les services de réparation et d'entretien distinct de celui de la vente des véhicules neufs est discutable, particulièrement s'agissant des véhicules industriels et des véhicules utilitaires légers pour lesquels la décision d'achat prend en compte le coût global du véhicule, de l'entretien et des réparations (TCO).

4. Par ailleurs, l'ADPC encourage la Commission à se montrer vigilante pour continuer à assurer la protection et particulièrement l'étanchéité des réseaux de distribution sélective qui font face à de nouvelles formes de revente hors réseau en matière de pièces de rechange, ou des sociétés se présentant comme sociétés de location ou mandataires automobiles en matière de vente de véhicules neufs.
5. Elle attire également l'attention de la Commission sur certaines dérives de la part des opérateurs indépendants qui cherchent à tirer profit de l'obligation générale de fourniture d'accès aux informations techniques pour exiger des constructeurs des conditions d'accès ou des conditions tarifaires déraisonnables.
6. S'agissant de la cohérence du Règlement, l'ADPC note que les Lignes directrices supplémentaires sont en décalage avec la jurisprudence de plusieurs Etats membres s'agissant de l'accès des candidats réparateurs aux réseaux des constructeurs.

Si les Lignes directrices prévoient que l'accès aux réseaux de réparateurs agréés doit rester ouvert à toutes les sociétés qui répondent aux critères qualitatifs définis, il est désormais admis par les juridictions françaises et allemandes que les refus d'agrément peuvent être justifiés et ne constituent généralement pas des accords anti-concurrentiels⁵. Il serait donc souhaitable de privilégier une approche plus pragmatique sur ce sujet.

* *
*

⁵ BGH, 30 mars 2011, KZR 6/09 ; BGH, 26 janv. 2016, KZR 41/14 ; Cass. Com., 16 février 2022, n°20-11.754, 21-10.451 et 20-18.615.