

Réseaux - 12/07/2022

Règlement des contrats d'après-vente automobile : la consultation est en ligne

La Commission européenne a publié la semaine dernière les éléments de la consultation sur le règlement d'exemption par catégorie applicable au secteur automobile, soit les dispositions spécifiques à l'après-vente qui arrivent à échéance le 31 mai 2023. La Commission propose une prorogation à l'identique du règlement actuel pour 5 ans. Dans les lignes directrices, elle élargit les comportements restrictifs de concurrence à l'entrave à la transmission des données générées par les véhicules.



Auteur : Florence Lagarde

Directrice de la rédaction et Directrice de la publication

Après l'entrée en vigueur le 1er juin 2022 du nouveau règlement européen régissant les contrats de distribution (VBER), c'est au tour du règlement spécifique automobile encadrant les activités après-vente (service et pièces de rechange) d'arriver dans la dernière phase de la consultation.

Ce règlement d'exemption par catégorie applicable au secteur automobile (RECSA) arrive à échéance le 31 mai 2023 et la Commission européenne invite les parties intéressées à présenter leurs observations sur ce projet pour le 30 septembre 2022. ([Voir la consultation](#)).

Sur le règlement en lui-même, la Commission propose de se donner le temps de la réflexion avec une prolongation à l'identique pendant 5 ans, soit à échéance au 31 mai 2028. Ce délai doit lui permettre d'attendre de voir comment vont évoluer "les tendances qui se dégagent actuellement, liées notamment à la numérisation des véhicules et aux nouveaux modèles de mobilité", précise la Commission dans un communiqué. Ce délai lui permettra ainsi "de réévaluer la situation au regard de la nouvelle réalité du marché".

En revanche, les lignes directrices ont été complétées avec des précisions sur ce que la Commission considère comme des restrictions de concurrence qui ne bénéficient pas de l'exemption.

Parmi ces restrictions, il y a la question de la sélection quantitative des réparateurs. Dans sa proposition, la Commission écrit que "les réseaux basés sur des critères quantitatifs sont généralement considérés comme plus restrictifs que ceux qui reposent uniquement sur une sélection qualitative" et donc "davantage susceptibles" de ne pas être couverts par l'exemption. Cette précision confirme ce qui est déjà dans les lignes directrices actuelles qui précise que la Commission juge important que l'accès aux réseaux de réparateurs agréés reste généralement ouvert à toutes les sociétés qui répondent aux critères de qualité définis.

Dans une note d'analyse, le cabinet Vogel estime que cette interprétation "ne correspond ni à la réalité du marché et aux besoins des professionnels, ni au droit positif en matière de refus d'agrément tel qu'il résulte de la jurisprudence".

"Outre le fait de permettre l'instrumentalisation du droit de la concurrence en vue d'obtenir une poursuite perpétuelle de relations dégradées, le point 70 des anciennes Lignes directrices supplémentaires est en déphasage complet avec la réalité de la concurrence sur le terrain de l'après-vente. La concurrence sur le marché de l'après-vente est extrêmement vive. Il n'existe aucune position dominante des réparateurs agréés sur le service après-vente de leur marque car ils sont pleinement concurrencés par une multitude d'acteurs qui ne cessent de gagner du terrain chaque année. Le fait qu'il existe un réparateur agréé de plus ou de moins dans une zone de chalandise ne change rien au jeu de la concurrence", écrit le cabinet Vogel & Vogel.

La question de l'éviction des réparateurs indépendants est un des points très présents dans les modifications des lignes directrices. Ainsi, la Commission précise que *"empêcher les opérateurs indépendants d'accéder aux intrants essentiels, recourir abusivement aux garanties légales et/ou étendues pour exclure les réparateurs indépendants"* sont des *"types de comportements particuliers susceptibles de restreindre [la] concurrence"*.

Les ajouts proposés pour lignes directrices disent également qu'un réseau de distribution sélective avec des réparateurs agréés et/ou des distributeurs de pièces de rechange agréés pourrait ne pas bénéficier de l'exemption si *"l'une des parties agit de manière à évincer des opérateurs indépendants du marché, par exemple en s'abstenant de leur fournir des intrants tels que des informations techniques, des outils, des formations et des données générées par les véhicules, qui sont essentiels pour la réparation et l'entretien"*.

La Commission donne également une définition de ce qu'elle considère comme des *"opérateurs indépendants"* qui sont *"les réparateurs indépendants, les fabricants et les distributeurs de pièces de rechange, les fabricants d'équipement ou d'outils de réparation, les éditeurs d'informations techniques, les clubs automobiles, les entreprises d'assistance routière, les opérateurs offrant des services d'inspection et d'essai et les opérateurs assurant la formation des réparateurs"*.

Ainsi, précise le cabinet Vogel dans sa note d'analyse : *"L'apport majeur des nouveaux textes est de prévoir que les données générées par les véhicules peuvent constituer un intrant essentiel pour les services de réparation et d'entretien et de proposer en conséquence d'étendre les principes existants à la fourniture d'informations techniques, d'outils et de formations nécessaires en vue de la prestation de services de réparation et d'entretien, de manière à couvrir explicitement les données générées par les véhicules."*