

Paris, le 24 juin 2024

Louis VOGEL
Membre de l'Institut
Professeur agrégé
des Facultés de Droit
Attorney at Law (New York)

Joseph VOGEL
H.E.C.-I.E.P. Paris
Attorney at Law (New York)

Charles-Siegfried FAHRNER
Sylvain CORVOL
Stéphanie BOUDIN
Laurence BOUDAILLIEZ
Fernanda DE ABREU
Juliette BLOUET-GAILLARD
Cécile ASSÉMAT
Hubert DELVAL
Pétronille NOËL
Mathieu PAGNOUX
Virginie OZIOL
Margaux VICAIRE
Emmanuelle BOC
Camille BESANCON
Clémentine KAJDAS
Clémence RECH
Anne-Claire LOHEST
Arthur LANCIEN
Arthur EL AOUFIR
Marie CIVIT
Marianne VIDAL
Audrey BILLECARD
Léanna FRITSCH
Pierre-Wandrille AUBRY
Jean-Baptiste SEGUREL

**AVOCATS
AU BARREAU DE PARIS**

Géraldine DEMME
Maître de conférences
des Facultés de droit

OF COUNSEL

**CONTRIBUTION DU CABINET VOGEL & VOGEL A L'APPEL A
CONTRIBUTION DE LA COMMISSION SUR L'EVALUATION DU
REGLEMENT (UE) N°461/2010 ET DE SES LIGNES DIRECTRICES
SUPPLEMENTAIRES**

Dans le cadre de l'appel à contribution lancé par la Commission européenne le 27 mai 2024, le cabinet Vogel & Vogel souhaite formuler les observations suivantes concernant l'évaluation du règlement d'exemption par catégorie applicable au secteur automobile¹ (le « **Règlement** ») et de ses lignes directrices supplémentaires² (les « **LDS** »), dans leur dernière version respective.

➤ S'agissant de la pertinence du Règlement et des LDS :

Le cabinet relève que **plusieurs conceptions prévues par les textes** depuis une vingtaine d'années **sont devenues obsolètes** et gagneraient à être mises à jour.

C'est notamment le cas de la définition traditionnelle du marché des services de réparation et d'entretien et de distribution de pièces de rechange selon laquelle ces marchés seraient « *propre[s] à chaque marque* »³.

Ce postulat est trop catégorique et ne tient pas suffisamment compte de la concurrence importante des opérateurs indépendants (réparateurs indépendants, MRA, franchises de réparation rapide, réseaux de réparation sous enseigne) et de la concurrence inter-réseaux.

¹ 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, tel qu'amendé par le règlement (UE) 2023822 du 17 avril 2023.

² 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), telle qu'amendée par la communication de la Commission du 27 avril 2023.

³ Lignes directrices supplémentaires, para. 15 et 57.

La stricte distinction entre les marchés des services de réparation et de la distribution de véhicules neufs⁴ semble également dépassée à l'heure où les acquéreurs de véhicules (notamment les VI et VUL) tiennent compte du *total cost of ownership* (TCO) au stade de leur décision d'achat, et non pas uniquement du prix de vente du véhicule. Dans un souci de sécurité juridique, il faudrait désormais prendre parti de façon clair pour un marché unique, à minima pour les acquéreurs professionnels.

Une révision de la définition du marché des services de réparation et d'entretien permettrait d'ailleurs de renforcer l'efficacité du Règlement qui, à ce jour, est généralement privé d'effet utile en termes d'exemption puisque dans l'ancienne conception désormais obsolète les constructeurs et leur réseau dépasseraient systématiquement le seuil de parts de marché requis.

En outre, le postulat prédominant dans les LDS selon lequel les véhicules font toujours l'objet d'un contrat de vente est désormais erroné compte tenu du développement de la location longue durée, de la location avec option d'achat et des formules d'abonnements, qui semblent devenir de véritables alternatives à l'achat pour les clients finals.

La prise en compte de cette évolution permettrait de mieux protéger les constructeurs et leur réseau des nouvelles formes de revente hors réseau, notamment de la part des sociétés de location qui s'approvisionnent en véhicules non pas pour leur activité de location mais à des fins de revente.

➤ S'agissant de la cohérence du Règlement et des LDS :

Le cabinet note tout d'abord que le Règlement opère toujours des renvois vers le règlement (UE) 330/2010 tandis que les Lignes directrices supplémentaires renvoient quant à elle au Règlement (UE) 2022/720, actuellement en vigueur. Il conviendrait d'actualiser le texte du Règlement sur ce point.

En outre, le cabinet a relevé **certaines incohérences entre les textes européens, les dispositions du droit national et la pratique décisionnelle des Etats membres.**

La question du refus d'agrément des candidats souhaitant intégrer un réseau de réparateurs agréés a fait l'objet de développements jurisprudentiels importants en droit français ces dernières années. Les juridictions françaises admettent ainsi que les refus d'agrément peuvent être justifiés et ne constituent généralement pas des accords anticoncurrentiels⁵.

A l'inverse, la Commission retient une conception très rigide sur ce sujet, les LDS prévoyant que l'accès aux réseaux de réparateurs agréés doit rester ouvert à tous les candidats qui remplissent les critères qualitatifs définis par le constructeur. Il semble donc nécessaire d'adopter une position plus nuancée sur cette question.

Le cabinet note en outre que l'application de certaines dispositions relevant du droit national de la concurrence, notamment l'article L. 420-2-1 du code de commerce qui prohibe les accords exclusifs d'importation dans les départements d'Outre-Mer, peut aboutir à ce que des accords verticaux qui sont exemptés par catégorie en vertu du droit européen soient qualifiés d'illicites en

⁴ Lignes directrices supplémentaires, para. 57.

⁵ V. en dernier lieu : Cass. Com., 16 février 2022, n°20-11.754, 21-10.451 et 20-18.615.



droit français. Il conviendrait donc de mettre un terme à cette situation et de rappeler la primauté du droit de la concurrence de l'Union.