

Commentaire du cabinet Vogel sur la réforme du règlement automobile par le règlement 2023/822 du 17 avril 2023 : Much Ado About Nothing?

Introduction : un règlement d'exemption paradoxal

1. Le règlement d'exemption sectoriel automobile (UE) n°461/2010 du 2 mai 2010 (expirant le 31 mai 2023)¹ concernant l'application de l'article 101§3 TFUE à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile a été prorogé de 5 ans jusqu'au 31 mai 2028 par le règlement (UE) 2023/822 du 17 avril 2023. Les Lignes directrices de l'ancien règlement n°461/2010 ont de leur côté été mises à jour².
2. Le règlement spécifique à l'automobile ne joue plus depuis 2013 qu'un rôle très subsidiaire. En effet, la distribution de véhicules neufs est soumise depuis le 1^{er} juin 2013 au règlement d'exemption général des accords verticaux (à l'époque, le règlement (UE) n°330/2010³ et désormais le règlement (UE) 2022/720 du 10 mai 2022⁴). Le régime spécifique à l'automobile n'a été maintenu que pour certains accords et pratiques concertées dans ce secteur, les accords verticaux dans le secteur de l'après-vente automobile, même si les Lignes directrices débordent un peu ce champ d'application et donnent quelques indications sur la politique de concurrence de la Commission à propos de la distribution de véhicules neufs automobiles.
3. Dans le cadre de son champ d'application désormais très restreint, le règlement d'exemption automobile constitue par ailleurs un instrument juridique très particulier. Selon l'interprétation qu'en fait la Commission, il n'a en principe jamais vocation à s'appliquer en pratique pour faire bénéficier des accords d'une exemption par catégorie. En effet, si l'on suit les postulats de la Commission, dès lors que selon elle chaque marque automobile dispose de plus de 30% de parts de marché sur le marché des pièces de rechange ou de la réparation et de l'entretien, aucun accord portant sur la distribution de pièces ou le service après-vente entre un fournisseur et un distributeur n'a vocation à pouvoir bénéficier d'une exemption par catégorie au titre du règlement puisque les seuils d'exemption seront toujours nécessairement dépassés. Il s'agit donc d'un règlement d'exemption octroyant une exemption par catégorie dont les conditions ne sont en général jamais remplies. Il permet ainsi surtout à la Commission à travers les clauses noires spécifiques du règlement et les Lignes directrices d'indiquer aux parties les restrictions de concurrence qu'elles ne doivent pas inclure dans leurs accords ou les comportements qui sont considérés par elle comme particulièrement anticoncurrentiels.
4. En pratique, le texte joue un rôle dissuasif et est assez efficace à cet égard puisque les opérateurs s'efforcent en pratique d'éviter toute clause noire dans leurs accords même s'ils ne peuvent pas bénéficier de l'exemption et recourent de façon générale à un système de distribution sélective qualitative pour organiser leurs accords de distribution de pièces ou de réparation et d'entretien.

¹ Règlement (UE) Nr. 461/2010 de la Commission du 27 mai 2010, JOUE. L129 du 28 mai 2010.

² Modification de la Communication de la Commission, JOUE C133 I/1 du 17. Avril 2023.

³ Règlement (UE) Nr. 330/2010 de la Commission du 20 avril 2010, JOUE L102 du 23 avril 2010,.

⁴ Règlement (UE) Nr. 2022/720 de la Commission du 10 mai.2022, JOUE. L134/4 du 11 mai.2022.

Des conditions de prorogation décevantes tant dans la forme que sur le fond

- **Sur la forme**

5. La forme adoptée pour la prorogation du règlement automobile et la mise à jour de ses Lignes directrices laisse beaucoup à désirer. Plutôt que d'adopter un nouveau règlement et de nouvelles Lignes directrices, la Commission a opté pour une simple prorogation de la durée de l'ancien règlement (UE) n°461/2010 et pour une mise à jour sous forme d'un mark up des anciennes Lignes directrices. Le résultat n'est pas très heureux.
6. S'agissant du règlement automobile lui-même, le règlement (UE) 2023/822 de la Commission se contente de proroger la durée de validité de l'ancien règlement automobile (UE) n° 641/2010 sans en modifier le texte. Or, l'ancien règlement automobile (UE) n°461/2010 dont la durée est simplement prorogée contient nombre de dispositions anachroniques. Il se réfère ainsi pour la période 2010-2013 à l'ancien règlement automobile 1400/2002 et pour la période commençant le 1^{er} juin 2013 au règlement (UE) N°330/2010 alors que celui-ci n'est plus en vigueur et a été remplacé par le nouveau règlement restrictions verticales (UE) 2022/720.
7. Aucune des dispositions temporelles n'a été mise à jour au sein du règlement. Il apparaît ainsi que les articles 2 et 3 du règlement automobile n'ont pas été mis à jour et sont obsolètes puisque l'ancien règlement automobile n°1400/2002 n'est plus applicable depuis le 31 mai 2013 tandis que l'ancien règlement restrictions verticales n°330/2010 a expiré depuis le 31 mai 2022. De même, l'article 4 du règlement subordonne l'exemption par catégorie à la double condition que ces accords remplissent les conditions d'exemption du règlement général (UE) n°330/2010 et ne comprennent aucune des restrictions caractérisées prévues à l'article 5 du règlement automobile (UE) n°461/2010. L'absence de réécriture du règlement n°461/2010 apparaît ici particulièrement problématique du point de vue juridique puisqu'il est fait référence au titre des conditions d'exemption à un règlement général d'exemption qui n'est plus en vigueur. La Commission a considéré qu'elle pouvait résoudre cette difficulté par le biais de la modification de sa communication sur les Lignes directrices automobiles qui substituent les termes « règlement (UE) 2022/720... » aux termes « règlement (UE) n°330/2010... »⁵ mais il paraît douteux qu'une simple communication puisse pallier les insuffisances d'un règlement non correctement rédigé.
8. La mise à jour des 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 a également été effectuée de manière critiquable. Au lieu de réécrire le texte des Lignes directrices pour fournir aux entreprises et à leurs conseils un texte cohérent, la Communication de la Commission procède par voie de modification en remplaçant tout ou partie de certains points des anciennes Lignes directrices de sorte qu'il faut se reporter à deux documents pour avoir une vision de l'état actuel de la doctrine de la Commission ou procéder soi-même à la consolidation du texte.

⁵ Communication du 17.4.2023, point 2.

- **Sur le fond**

9. Au-delà de ces problèmes de forme déjà problématiques, la prorogation du règlement automobile et la mise à jour des Lignes directrices automobiles apparaissent assez décevantes sur le fond. Le texte de l'ancien règlement automobile prorogé ne comporte aucune modification de fond. Quant aux Lignes directrices automobiles, elles se contentent généralement de reproduire les postulats de la Commission en matière d'après-vente remontant à 2010 et de procéder à une actualisation *a minima* compte tenu de certaines évolutions inscrites dans le nouveau règlement restrictions verticales et ses Lignes directrices. Le seul changement important concerne l'accès aux données générées par les véhicules.
10. Cet immobilisme est critiquable à différents points de vue. En premier lieu, il aurait fallu se demander si des postulats posés en 2010 étaient encore valables en 2023. La question se pose notamment en ce qui concerne la définition des marchés pertinents qui a connu d'importantes évolutions. De même, le texte des Lignes directrices qui continue à faire valoir que toute candidature d'un réparateur agréé devrait être satisfaite sous prétexte que l'après-vente relève de la distribution sélective qualitative apparaît en totale contradiction avec la jurisprudence des Etats membres, notamment allemande et française, qui adopte une approche beaucoup plus nuancée et pragmatique pouvant parfaitement conduire à valider des refus d'agrément opposés à des candidats à l'entrée dans un réseau de réparation agréée organisé sur la base d'une distribution sélective qualitative.
En second lieu, le règlement automobile et ses Lignes directrices passent complètement à côté des débats fondamentaux actuels en matière de distribution automobile. Ils ont été abordés indirectement dans certains cas à l'occasion de la refonte du règlement général restrictions verticales mais leur importance particulière dans le cadre du secteur automobile aurait mérité un traitement particulier afin d'éclairer les opérateurs.
11. Le règlement et les Lignes directrices automobiles continuent ainsi à appréhender le secteur automobile en termes de vente de véhicules neufs alors qu'en pratique plus de la moitié des usages de véhicules se fait aujourd'hui sur la base de la location. Cette évolution du mode de commercialisation et d'usage aurait mérité une réflexion approfondie. En particulier, à propos de la distribution sélective et de la revente hors réseau, peut-on encore se contenter d'interdire la revente hors réseau ou ne faut-il pas trouver des moyens d'empêcher le contournement de l'interdiction de revente hors réseau sous forme de location hors réseau ? De la même façon, il aurait sans doute été utile d'analyser de manière spécifique au secteur automobile le recours accru envisagé aux agents ou aux commissionnaires par plusieurs marques automobiles en vue de réduire les coûts de distribution et rendre un meilleur service, plus direct, aux clients. Le défi de l'électrification, qui n'est pas étranger au recours accru aux agents aurait sans doute mérité également une attention particulière⁶. De même, il est dommage que les thèmes de la distribution duale et des plateformes hybrides qui peut se poser de façon systématique dans le secteur automobile n'aient pas fait l'objet d'une analyse approfondie pour ce secteur. Il apparaît ainsi que le règlement automobile prorogé et ses Lignes directrices actualisées sont largement obsolètes à peine publiés. Les analyses de marché sur lesquelles ces textes sont basés sont désormais en grande partie déphasées par rapport à la réalité (I) tandis que les préoccupations de concurrence spécifiques à l'après-vente qu'ils identifient posent de nombreux problèmes d'interprétation et d'application dans le contexte actuel du secteur automobile (II).

⁶ V. T. Lambert, Le choc de l'électrification : vers une nouvelle distribution automobile, Rev. Lamy Concurrence, RLC 4449, juin 2023, p. 46-54.

I. Des analyses de marché déphasées par rapport à la réalité

12. L'approche générale de la Commission par rapport au secteur automobile demeure celle de 2010. Elle considère qu'il y a lieu de distinguer du point de vue de l'intensité de la concurrence la distribution et l'après-vente. Pour la Commission, la distribution de véhicules neufs automobiles est très concurrentielle et mérite de bénéficier du règlement d'exemption vertical de droit commun, à l'époque le règlement (UE) n°330/2010, aujourd'hui le règlement (UE) n°2022/720⁷.
13. Le point 56 des Lignes directrices automobiles qui n'a pas été modifié considère d'ailleurs que « s'agissant des spécificités de la distribution de véhicules automobiles neufs, la distribution sélective quantitative remplira généralement les conditions énoncées à l'article 101, paragraphe 3, du Traité, si la part de marché des parties n'excède pas 40% ». Cette disposition permet à des marques plus fortement implantées sur leur marché national au-delà de 30% de parts de marché mais jusqu'à 40%, d'adopter un système uniforme de distribution sélective qualitative et quantitative en Europe tout en ayant l'assurance d'être exemptées, y compris sur leur marché national, ne serait-ce qu'au titre d'une exemption individuelle.
14. En revanche, s'agissant des accords de distribution de pièces de rechange et des accords de fourniture de services de réparation et d'entretien⁸, la Commission est plus circonspecte. Elle distingue un marché distinct de l'après-vente de la vente⁹ et considère dans les Lignes directrices non modifiées sur ce point qu'« en raison du caractère généralement propre à chaque marque des marchés de services de réparation et d'entretien et des marchés de distribution de pièces de rechange, la concurrence sur ces marchés est par nature moins intense que celle qui existe sur le marché de la vente de véhicules neufs ». Il en résulte deux conséquences majeures. L'après-vente étant généralement propre à chaque marque selon la Commission¹⁰, chaque marque y détient plus de 30% de parts de marché, ne peut pas bénéficier de l'exemption par catégorie et est conduite à recourir à une distribution sélective qualitative.
15. Cette analyse de marché conduit la Commission à considérer qu'en outre, les règles prévues par le règlement d'exemption vertical général sont insuffisantes et qu'en matière d'après-vente doivent s'appliquer des exigences additionnelles plus strictes concernant certains types de restrictions graves de la concurrence susceptibles de limiter l'approvisionnement et l'utilisation de pièces de rechange sur le marché de l'après-vente automobile.
16. Le bénéfice de l'exemption, déjà exclu de façon générale du fait de la définition étroite des marchés, est en tout état de cause refusé à trois catégories d'accords :
- aux accords qui restreignent la vente de pièces de rechange par des membres du système de distribution sélective d'un constructeur automobile à des réparateurs indépendants qui les utilisent dans des services de réparation ou d'entretien¹¹,
 - aux accords qui restreignent « la faculté d'un fabricant de pièces de rechange de vendre ses produits à des réparateurs agréés membres du système de distribution d'un constructeur

⁷ Considérant 6 notamment.

⁸ Cf. cons. 11 et s.

⁹ Cf. cons. 13.

¹⁰ Points 15 et 57 des Lignes directrices de 2010, inchangées en 2023.

¹¹ Cons. 16.

- automobile, à des distributeurs indépendants de pièces de rechange, à des réparateurs indépendants ou à des utilisateurs finals »¹²,
- et « aux accords en vertu desquels un constructeur automobile limite la capacité d'un fabricant de composants ou de pièces d'origine d'apposer effectivement et visiblement sa marque ou son logo sur ces pièces »¹³.
17. Ces postulats remontant à 2010 continuent à être défendus par la Commission en 2023 comme le démontre l'absence de tout changement des Lignes directrices automobiles quant à l'appréciation de l'intensité de la concurrence en matière d'après-vente et le cloisonnement des marchés de l'après-vente par marque. Cette position de la Commission a influencé par le passé certaines autorités nationales de concurrence¹⁴. Est-elle cependant toujours valable aujourd'hui ? On peut en douter pour plusieurs raisons.
18. En premier lieu, plusieurs autorités nationales de concurrence ont souligné lors de la phase de consultation sur l'analyse de l'application du règlement automobile N° 461/2010 qui a abouti au rapport d'évaluation de la Commission que les marchés automobiles pourraient être appréhendés comme des marchés de systèmes englobant les véhicules automobiles et les pièces de rechange¹⁵. Comme la Commission l'expose dans son rapport d'évaluation, un tel marché regroupant les véhicules et leurs pièces peut être défini « en tenant compte, entre autres, de la durée de vie du véhicule ainsi que des préférences et des habitudes des utilisateurs¹⁶. Dans de tels cas, les parts de marché pertinentes seraient celles concernant l'ensemble du système (multimarques) plutôt que la réparation et l'entretien, ainsi que la fourniture de pièces de rechange. »
19. La Commission considère néanmoins dans son rapport d'évaluation qu'il existe probablement, au moins pour les voitures particulières, des marchés de l'après-vente propres à chaque marque, notamment parce que: i) les acheteurs sont en majorité des particuliers ou des petites et moyennes entreprises qui achètent des véhicules automobiles et des services après-vente séparément; ii) bien que les éléments mis au jour par l'enquête montrent que les consommateurs utilisent de plus en plus l'internet à des fins de recherche avant d'acheter une voiture particulière, ils ne démontrent pas que ces acheteurs adaptent rapidement et systématiquement leur comportement d'achat en fonction des variations des conditions du marché de l'après-vente; et iii) il existe un cadre bien développé pour les entités qui ne proposent que des produits et services d'après-vente". Elle reconnaît que cela ne s'appliquerait pas pour les autres catégories de véhicules automobiles caractérisés par une présence plus forte d'utilisateurs à titre professionnel pouvant avoir des comportements d'achat différents.
20. Cela signifie cependant que selon l'aveu même de la Commission, il pourrait exister un marché unique de la vente et de l'après-vente en matière de camions pour lesquels les acheteurs évaluent globalement le TCO (Total Cost of Ownership) avant de prendre leur décision d'achat ou de location. Avec le développement des formules de location comprenant l'entretien, l'on va

¹² Cons. 17.

¹³ Cons. 18.

¹⁴ Dans son avis n°12-A-21 du 8 octobre 2012 relatif au fonctionnement concurrentiel des secteurs de la réparation et de l'entretien de véhicules et de la fabrication et de la distribution de pièces de rechange, l'Autorité française de la concurrence a ainsi considéré que les réseaux d'après-vente des constructeurs contrôlaient en moyenne 50% du marché de l'après-vente et ne pouvaient dès lors bénéficier de l'exemption par catégorie.

¹⁵ Rapport de la Commission sur l'application du règlement (UE) Nr. 461/2010, COM(2021) 264 final, 28.5.2021.

¹⁶ Cf. Note de bas de page 26 des Lignes directrices verticales et Point 56 de la communication de la Commission sur la définition du marché pertinent (JOCE, C 372 du 09.12.1997, p. 5).

également de plus en plus vers un marché unique y compris s'agissant de la clientèle des particuliers et des PME.

21. Au-delà du marché des camions, la délimitation rigide des marchés par la Commission apparaît également très contestable s'agissant de la fourniture des services d'entretien et de réparation de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires légers. Autant l'on peut encore comprendre que certaines pièces soient propres à certaines marques ou soient peu concurrencées, autant la prestation de services d'entretien et de réparation n'est pas propre et spécifique à une marque donnée. Tous les réparateurs, indépendants ou agréés par une autre marque, peuvent se procurer les pièces de chaque marque librement auprès de chaque réseau de marque avec en outre d'importantes possibilités d'achat auprès des grossistes de pièces ou des équipementiers. Les informations techniques de chaque marque permettant la réparation et l'entretien sont également disponibles et leur accès ne peut être refusé. Dès lors, la prestation de réparation et d'entretien devrait être considérée comme multi-marques et il est vraisemblable que la part de marché des réseaux de réparation et d'entretien de la plupart des marques est largement inférieure à 30% sur ce marché de plus en plus concurrentiel. Même si la prudence incite néanmoins à privilégier en matière de fourniture de services de réparation et d'entretien une distribution sélective qualitative afin de ne prendre aucun risque, il serait nécessaire que la Commission réévalue ses définitions de marché car elles ne correspondent plus à la réalité.

II. Des préoccupations de concurrence spécifiques à l'après-vente qui posent de nombreux problèmes d'interprétation et d'application

22. Outre les trois clauses noires additionnelles par rapport aux restrictions caractérisées du règlement général, la Commission souligne dans ses Lignes directrices trois préoccupations de concurrence additionnelles en matière d'après-vente automobile : l'accès des opérateurs indépendants aux intrants essentiels, les garanties et l'accès aux réseaux de réparation.

A. L'accès des opérateurs indépendants aux intrants essentiels.

23. La Commission considère traditionnellement que la possibilité pour les réparateurs indépendants de concurrencer les membres des réseaux officiels n'est effective que s'ils peuvent obtenir les informations techniques qui leur sont nécessaires pour réaliser les opérations d'entretien et de réparations de toutes les marques. L'Autorité française de concurrence partage cette analyse¹⁷. Après une série de décisions d'acceptation d'engagements de constructeurs en matière d'accès des opérateurs indépendants aux informations techniques¹⁸, la Commission a indiqué dans les Lignes directrices automobiles de 2010 qu'elle veillerait particulièrement au strict respect, par les constructeurs, de leur obligation de communiquer l'information technique aux opérateurs indépendants. En pratique, cette ouverture de l'accès aux informations techniques pourrait donner lieu à des abus, notamment lorsque des éditeurs entendent en bénéficier en payant le prix facturé aux réparateurs indépendants alors qu'ils utilisent les informations à très grande échelle pour les commercialiser à un très grand nombre d'utilisateurs.

¹⁷ Décision Cons. conc. N°06-D-27 du 20 septembre 2006, Contrats Conc. Consom., 2007, n°10, obs. Malaurie-Vignal.

¹⁸ Décision Comm. CE n°207-788 du 13 septembre 2007, Daimler Chrysler ; n°2007-831 du 13 septembre 2007, Toyota ; n°2007-838 du 13 septembre 2007, Opel ; n°2007-841 du 13 septembre 2007, Fin.

24. La principale innovation opérée par la Communication de la Commission du 17 avril 2023 modifiant les Lignes directrices automobiles de 2010 concerne le remplacement de l'« Accès des opérateurs indépendants aux informations techniques »¹⁹ par l'« Accès des opérateurs indépendants aux intrants essentiels ». Le nouveau texte élargit ainsi le champ d'application de l'accès des opérateurs indépendants. Il prévoit que les données générées par les véhicules peuvent constituer un intrant essentiel pour les services de réparation et d'entretien et étend en conséquence les principes classiques énoncés par la Commission dans sa Communication de 2010 en matière de fourniture d'informations techniques de manière à couvrir explicitement les données générées par les véhicules. Cette évolution est en ligne avec celle constatée dans les règlements européens régissant la réception par type des véhicules automobiles, qui prévoient eux aussi l'obligation pour les constructeurs de fournir les informations du système de diagnostic embarqué (OBD) des véhicules aux opérateurs indépendants²⁰.
25. Cette intégration des données générées par les véhicules au droit d'accès des opérateurs indépendants soulève au moins deux questions pratiques non résolues en l'état²¹ : l'articulation de ce principe avec le droit des données (règlement RGPD du 27 avril 2016, règlement sur la libre circulation des données non personnelles du 14 novembre 2018, Data Governance Act du 30 mai 2022, projet de Data Act, règlement éventuel propre aux données générées par les véhicules demandé par les opérateurs indépendants mais refusé par les constructeurs) et l'application pratique de l'accès aux données en termes de qualification d'un abus éventuel de position dominante. Quelle définition de marché retenir et quel test quant à l'abus ? Toutes ces questions devront être résolues par la pratique décisionnelle. Les constructeurs qui refuseraient l'accès à de telles informations s'exposeraient en tous cas à deux catégories de sanctions : celle prévue par le droit de la concurrence, et celles le cas échéant prévues par les textes nationaux, les règlements européens régissant la réception par type des véhicules automobiles prévoyant la possibilité pour les Etats membres de prévoir des amendes infligées en cas de violation de l'obligation de fournir les informations²².

B. Les garanties

26. La deuxième préoccupation de la Commission venant s'ajouter aux restrictions caractérisées énoncées dans le règlement concerne les pratiques consistant pour le constructeur à lier la garantie qu'elle soit légale ou étendue à la condition que l'utilisateur final fasse effectuer tous les travaux de réparation et d'entretien qui ne sont pas couverts par la garantie exclusivement par les réseaux de réparateurs agréés. Cette préoccupation a été reprise par certaines autorités nationales de concurrence²³. De façon générale, les conditions de garantie et d'extensions de garantie donnent lieu à des contestations régulières des réparateurs indépendants ou de leurs associations professionnelles. Ainsi, une fédération d'artisans automobiles a contesté le fait qu'une marque ait décidé de ne plus appliquer la garantie constructeur aux véhicules neufs vendus

¹⁹ Ancien titre des points. 62 à 68.

²⁰ Voir notamment, règlement (UE) 2018/858 du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) no 715/2007 et (CE) no 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, article 61.

²¹ V. N. Eréséo, Secteur automobile : la Commission européenne prolonge le règlement sectoriel et révisé ses lignes directrices afin de promouvoir le partage des données générées par les véhicules, La Lettre de la distribution, mai 2023, 1-2.

²² Règlement (UE) 2018/858 du 30 mai 2018, article 65, §2.

²³ Avis n°12-A-21 de l'Autorité française de la concurrence du 8 octobre 2012.

à un client final par un revendeur indépendant ou non autorisé, même si ces véhicules ont été acquis initialement auprès d'un distributeur ou concessionnaire autorisé. Conformément à la jurisprudence Cartier²⁴, qui a validé la restriction d'une garantie aux produits vendus aux consommateurs par les membres d'un réseau de distribution sélective, cette plainte a été rejetée par la Commission²⁵.

C. L'accès aux réseaux de réparation

27. La troisième préoccupation de concurrence additionnelle de la Commission concerne l'accès aux réseaux de réparateurs agréés. Selon la Commission, l'accès aux réseaux de réparation agréée devrait être ouvert à toutes les sociétés qui répondent aux critères de qualité définis²⁶ sans pouvoir être lié à la vente de véhicules neufs²⁷. De telles exigences peuvent avoir pour effet que le nombre de points de réparation du réseau d'une marque soit largement supérieur aux besoins réels de la clientèle et incompatible avec la rentabilité du réseau de réparation alors que le marché de l'après-vente est très concurrentiel.
28. La position la plus critiquable de la Commission à cet égard consiste à continuer à soutenir sans la moindre nuance ou réserve 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 ». Cette position péremptoire ignore complètement un usage abusif qui s'est développé en pratique et qui consiste pour un ancien réparateur agréé dont le contrat a été régulièrement résilié à reposer sa candidature en fin de préavis en faisant valoir qu'il doit être à nouveau agréé au sein du réseau.
29. Surtout la position exprimée au point 70 des anciennes Lignes directrices supplémentaires non modifiées sur ce point par leur mise à jour en 2023 ne correspond pas du tout à la position de la jurisprudence de plusieurs Etats membres de l'Union.
30. Tout d'abord, il convient de souligner que la jurisprudence allemande considère depuis longtemps que les candidatures de réparateurs à l'entrée dans un réseau doivent être appréciées non pas sur le marché aval de l'entretien des véhicules envers les clients finals mais au niveau du marché amont de l'offre et de la demande de contrats de réparation qui est multimarques et sur lequel les marques ne détiennent pas nécessairement de parts de marché importantes²⁸.
31. De plus, la position de la Commission ne correspond pas non plus à la jurisprudence française actuelle. Il importe d'abord de savoir si un refus d'agrément constitue un accord ou un acte unilatéral. Dans de nombreux cas²⁹, la jurisprudence française a reconnu que la décision de refus

²⁴ CJCE, 13 janvier 1994, Metri / SB-Grossmärkte GmbH & Co. KG / Cartier SA, aff. C-378/92, Rec. 1994, J-15, §34.

²⁵ Déc. Commission, 4 déc. 2017, n°40495.

²⁶ Lignes directrices supplémentaires de la Commission 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 (JOUE, C 138, 28 mai 2010, point 70), non modifiées par la Communication de 2023 sur ce point.

²⁷ Lignes directrices supplémentaires de la Commission 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 (JOUE, C 138, 28 mai 2010, point 71), non modifiées par la Communication de 2023 sur ce point.

²⁸ BGH, 30 mars 2011, KZR6/09; BGH, 26 janv. 2016, KZR41/14 : la position du BGH a évolué dans le temps. Alors qu'au départ il optait pour un marché très large regroupant tous les réparateurs de voitures et de camions, sa dernière décision va dans le sens d'une possible segmentation de certaines catégories de réparateurs par exemple pour les véhicules haut de gamme.

²⁹ V. notamment CA Paris, 19 juin 2016, RG n°14/07956 ; 27 novembre 2019, RG n°18/06901.

d'agrément devait être qualifiée d'acte unilatéral. Même si ce refus est concerté avec un membre du réseau ou est considéré à tort ou à raison comme caractérisant un accord explicite ou implicite avec le réseau, dans la quasi-totalité des cas, les refus d'agrément d'anciens réparateurs agréés qui repostulent pour continuer à faire partie du réseau sont jugés conformes au droit des contrats et au droit de la concurrence³⁰. Une pratique de refus d'agrément opposée à un ancien membre du réseau faisant valoir qu'il satisfait toujours aux critères d'agrément ne saurait donc être considérée comme anticoncurrentielle per se contrairement à ce que laissent entendre les anciennes Lignes directrices supplémentaires non modifiées en 2023 (point 70) mais uniquement si celle-ci a un objet ou un effet anticoncurrentiel.

32.

³⁰ V. en dernier lieu : Cass. Com., 16 février 2022, n°20-11.754, 21-10.451 et 20-18.615.