

Procédure file

Informations de base		
RSP - Résolutions d'actualité	2010/2636(RSP)	Procédure terminée
Résolution sur le règlement d'exemption par catégorie dans le secteur automobile		
Sujet		
2.60 Concurrence		
3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles		
4.60.06 Intérêts économiques et juridiques du consommateur		

Acteurs principaux		
Parlement européen		
Commission européenne		
DG de la Commission	Mobilité et transports	Commissaire KALLAS Siim

Evénements clés			
05/05/2010	Débat en plénière		
06/05/2010	Résultat du vote au parlement		
06/05/2010	Décision du Parlement	T7-0151/2010	Résumé
06/05/2010	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de procédure	2010/2636(RSP)
Type de procédure	RSP - Résolutions d'actualité
Sous-type de procédure	Débat ou résolution sur question orale/interpellation
Base juridique	Règlement du Parlement EP 136-p5
Etape de la procédure	Procédure terminée

Portail de documentation					
Question orale/interpellation du Parlement		B7-0209/2010	05/05/2010	EP	
Question orale/interpellation du Parlement		B7-0210/2010	05/05/2010	EP	
Proposition de résolution		B7-0245/2010	05/05/2010	EP	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T7-0151/2010	06/05/2010	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en		SP(2010)4415	06/09/2010	EC	

Résolution sur le règlement d'exemption par catégorie dans le secteur automobile

Le Parlement européen a adopté une résolution, déposée par la commission des affaires économiques et monétaires, sur le règlement d'exemption par catégorie dans le secteur automobile.

La résolution rappelle que les accords de distribution sont réglementés au niveau de l'Union européenne au moyen de deux cadres juridiques distincts, à savoir : i) la directive relative à la coordination des droits des États membres concernant les agents commerciaux indépendants (directive 86/653/CEE), et ii) deux règlements d'exemption par catégorie en matière de droit de la concurrence concernant des accords de distribution verticaux (le RGEC actuel et le RECSA actuel). Le RGEC (règlement général d'exemption par catégorie sur les accords verticaux) et le RECSA (règlement d'exemption par catégorie dans le secteur automobile) arrivent à échéance le 31 mai 2010 et la Commission a initié un processus de révision de ces deux règlements et des lignes directrices qui les accompagnent.

Le champ actuel du RECSA englobe trois marchés de produits différents: a) les véhicules automobiles neufs (marché primaire), b) les pièces de rechange pour véhicules automobiles (marché de l'après-vente) et c) les services de réparation et d'entretien (marché de l'après-vente). Si les prix de détail des voitures particulières ont progressivement diminué, la concurrence sur les marchés des services de réparation et d'entretien demeure en revanche très limitée et les prix de certaines pièces de rechange sont très élevés. La Commission est d'avis que l'exemption par catégorie pour l'achat et la vente de véhicules automobiles neufs (marché primaire) est désormais superflue et que le nouveau RGEC s'appliquera au marché primaire après une prolongation d'une durée de 3 ans. Jusqu'au 31 mai 2013, le RECSA actuel continuera de s'appliquer au marché primaire. Pour le marché de l'après-vente (pièces de rechange pour véhicules automobiles, services de réparation et d'entretien), la Commission propose d'adopter un règlement spécial d'exemption par catégorie, à savoir le nouveau RECSA.

La grande majorité des entreprises du secteur de la vente et de la réparation de véhicules automobiles ont exprimé leurs vives préoccupations quant au risque de suspension temporaire ou de prolongation, à court terme, du RECSA actuel, qui aggrave la détérioration de l'équilibre des forces entre les constructeurs et le reste de la chaîne de valeur automobile et ne profite qu'au cercle restreint des principaux constructeurs automobiles.

Dans ce contexte, le Parlement se réjouit de ce que la Commission ait lancé plusieurs consultations publiques sur la révision des deux règlements que sont le RECSA et le RGEC. Elle apprécie le fait que la Commission ait soumis au Parlement le rapport d'évaluation sur l'application du RECSA actuel. Il invite la Commission à préciser clairement quelles contributions des parties prenantes elle compte, le cas échéant, intégrer dans le règlement final de manière à garantir une élaboration transparente des versions finales du RECSA et du RGEC. Il souligne la nécessité d'établir des conditions-cadres garantissant la durabilité de l'industrie automobile de l'Union européenne, aussi bien des constructeurs automobiles que des producteurs de pièces détachées, de même que l'importance de trouver un équilibre entre les exigences de concurrence et la propriété intellectuelle, tant dans le marché intérieur qu'avec les pays tiers.

Les députés estiment que le nouveau RECSA doit être envisagé dans le cadre d'une approche intégrée de la législation dans le secteur des véhicules automobiles. Rappelant l'importance de la sécurité juridique, ils invitent la Commission à rédiger une brochure explicative afin d'expliquer aux acteurs du marché le nouveau cadre législatif de manière plus détaillée. Ils demandent également de veiller à ce que les PME de la chaîne d'approvisionnement du secteur automobile bénéficient de conditions favorables, grâce à l'adoption d'un cadre réglementaire solide prévenant efficacement tout abus de position dominante et tout renforcement de la dépendance des PME vis-à-vis des grands constructeurs.

La commission parlementaire n'est pas favorable à la suppression de certaines conditions d'exemption d'un accord prévues par le RECSA actuel, notamment les clauses contractuelles sur le multimarquisme, la notification de la résiliation, la durée, le règlement des litiges et les transmissions d'entreprises au sein du réseau. Elle souligne l'importance, en période de crise économique, d'autoriser des formules commerciales concrètes autres que la propriété, telles que le leasing. En outre, elle n'est pas favorable à un code de conduite non contraignant définissant les obligations mutuelles entre les concessionnaires franchisés et leurs fournisseurs, qui ne protégera pas efficacement les intérêts des concessionnaires vis-à-vis des constructeurs.

La Commission est invitée à :

- veiller à ce que les concessionnaires, y compris ceux du secteur automobile, bénéficient du même niveau de protection contractuelle dans toute l'Union comme cela est actuellement le cas pour les agents commerciaux ;
- veiller à ce que le nouveau RECSA et le nouveau RGEC précisent les conditions requises pour permettre à d'autres formules commerciales que la propriété de se développer ;
- maintenir le seuil de 30% en matière d'obligation d'achat de pièces détachées, de sorte à continuer d'offrir aux réparateurs agréés la liberté d'acheter des pièces détachées autres que celles du constructeur automobile ;
- mettre à jour la définition des informations techniques sur la base des progrès technologiques et garantir un accès continu à des services et des informations sur les pièces actualisés dans des formats électroniques facilement accessibles;
- appliquer les nouvelles règles du marché de l'après-vente à compter du 1^{er} juin 2010, que des solutions en matière de vente de véhicules neufs aient été adoptées ou non ;
- s'attaquer aux nouvelles formes de mesures anticoncurrentielles qui rendraient le client captif, telles que la subordination de tout type de service après-vente à la réparation ou l'entretien exclusif d'un véhicule au sein du réseau spécifique à la marque;
- surveiller le fonctionnement du nouveau cadre juridique pour le secteur automobile sur une base régulière ;
- informer le Parlement de toute adaptation du nouveau cadre juridique qu'elle pourrait envisager d'adopter en raison de ses activités de surveillance du marché (le Parlement devrait être consulté en temps utile avant qu'une telle décision ne soit prise).

Les députés rappellent les demandes réitérées du Parlement en faveur de véhicules plus écologiques et les déclarations du président de la Commission sur l'écologisation de l'économie. Ils estiment que le multimarquisme et l'accès commode aux services de réparation et d'entretien contribuent à réaliser l'objectif de véhicules moins polluants grâce à une comparaison aisée des véhicules lors de l'achat d'une voiture. Ils réitèrent leur demande d'enquêter sur l'efficacité des aides d'État accordées au secteur automobile dans le cadre de la « relance verte ».

