



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

commerce intracommunautaire

Question écrite n° 74114

## Texte de la question

M. Michel Terrot attire l'attention de M. le ministre délégué à l'industrie, aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation sur la volonté de la Commission européenne de réviser la réglementation régissant la distribution automobile. Notamment, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour éviter les nombreuses et prévisibles difficultés qui seront créées par ce projet en l'absence d'harmonisation fiscale dans les pays de l'Union.

## Texte de la réponse

La distribution automobile en Europe est encadrée par le règlement d'exemption n° 1475-95, qui arrivera à expiration en septembre 2002. A la fin de l'année 2000, la Commission a procédé à une évaluation de ce règlement, dans laquelle elle s'est montrée particulièrement critique. Elle constatait une faible concurrence intramarques et un marché communautaire insuffisamment intégré. D'autres dysfonctionnements étaient mis en exergue, tenant principalement au déséquilibre des relations contractuelles entre les constructeurs et les autres acteurs de la filière. Après avoir commandé un rapport au cabinet Andersen et consulté l'ensemble des parties intéressées, la Commission a rédigé un projet de règlement visant à remplacer l'actuelle législation au 1er octobre 2002. Ce projet met fin à l'actuelle combinaison des principes de sélectivité et d'exclusivité, selon lesquels un constructeur opte pour un distributeur sur la base de critères qualitatifs et quantitatifs, puis lui attribue une zone d'exploitation sur laquelle il assure qu'aucun autre distributeur de la marque ne pourra s'implanter. Selon le nouveau système élaboré par la Commission, un constructeur devra désormais choisir entre un système uniquement sélectif et un système uniquement exclusif. Il ne pourra plus combiner les deux. Cela implique que, dans le cas où un constructeur choisirait un système sélectif, son distributeur pourrait s'implanter sur le lieu de son choix sur le territoire de l'Union. Le « multimarquisme » est encouragé dans la mesure où les diverses clauses qui le restreignaient jusqu'à présent seront supprimées. En outre, des mesures sont proposées pour rééquilibrer les relations contractuelles entre les constructeurs et les autres acteurs de la filière. Ainsi, l'accès des réparateurs indépendants aux informations techniques et à la formation est-il renforcé. Une nouvelle définition de la pièce de rechange d'origine est proposée, ce qui devrait permettre un meilleur accès des équipementiers au marché de la réparation. De plus, obligation est faite pour les constructeurs de motiver les résiliations de contrat avec leurs concessionnaires. Sur l'ensemble de ces points qui touchent au rééquilibrage des relations contractuelles, les autorités françaises expriment leur satisfaction. Ces mesures sont de nature à assainir la concurrence sur le marché de la réparation. Elles sont saluées par les acteurs de la filière indépendante. Concernant la définition d'un nouveau système de distribution, les autorités françaises sont opposées à la suppression de toute protection territoriale pour les distributeurs. Cette protection assure, en effet, l'existence de services de proximité auxquels sont attachés les consommateurs européens. Par ailleurs, la suppression de cette protection risque d'accélérer les phénomènes constatés de concentration économique et locale. Cela serait préjudiciable aux distributeurs les moins importants, qui n'auront ni la logistique, ni les capitaux nécessaires pour s'y opposer. En conséquence, les autorités françaises demandent à la Commission de conserver la clause dite de localisation qui assure une protection territoriale pour les distributeurs. Par

ailleurs, ce projet réorganise le lien obligatoire vente/après-vente qui serait désormais facultatif. Un distributeur pourrait soit assurer lui-même un service après-vente, soit le sous-traiter à un réparateur agréé par le constructeur. De plus, les autorités françaises estiment que la sous-traitance ne saurait entraîner un abandon de responsabilité. Les distributeurs doivent demeurer responsables vis-à-vis à la fois des constructeurs et des consommateurs. Des propositions ont été faites en ce sens à la Commission. Enfin, les autorités françaises considèrent que l'ouverture au « multimarquisme » doit se faire dans des conditions telles que l'image de marque des constructeurs puisse être préservée. En particulier, il est souhaitable, pour des questions de crédibilité, qu'il soit dédié à chaque marque une force de vente spécifique.

## Données clés

**Auteur :** [M. Michel Terrot](#)

**Circonscription :** Rhône (12<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement pour la République

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 74114

**Rubrique :** Commerce extérieur

**Ministère interrogé :** industrie, PME, commerce, artisanat et consommation

**Ministère attributaire :** industrie, PME, commerce, artisanat et consommation

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 11 mars 2002, page 1367

**Réponse publiée le :** 6 mai 2002, page 2409