



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

commerce intracommunautaire

Question écrite n° 1532

Texte de la question

M. Michel Bouvard attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur le projet de règlement européen concernant la distribution automobile. Ce projet, qui prévoit pour les constructeurs de choisir entre l'exclusivité et la sélectivité dans leurs réseaux, aboutit à une incohérence : soit le réseau est exclusif, ce qui autorise à revendre à tout distributeur quel qu'il soit, sans aucun suivi véritablement sécurisé des véhicules pour le consommateur ; soit le réseau répond à certains critères de sélection et il peut alors s'implanter partout en Europe avec le risque de déstabiliser les concessionnaires et les agents en place. Ceci déclenchera un phénomène de concentration qui est, par essence, réducteur de choix, facteur d'augmentation de prix et d'une très grande menace sur les investissements en cours. Il crée également une concurrence avec les distributeurs des autres pays européens alors qu'aucune harmonisation fiscale n'est intervenue. Au regard de l'impact de ce règlement pour une profession représentant plusieurs dizaines de milliers d'emplois, au regard également de l'impact de ce projet de règlement sur le suivi technique des véhicules et donc sur la sécurité, il souhaite connaître la position du Gouvernement par rapport à ce texte et l'action qu'il entend mener auprès de la Commission européenne.

Texte de la réponse

Après avoir effectué une évaluation de l'application du règlement 1475/95, puis entrepris des études complémentaires sur l'impact structurel d'une modification du cadre réglementaire s'appliquant à la distribution automobile, la Commission européenne a adopté le 17 juillet dernier un nouveau régime concernant la distribution, les services de vente et d'après-vente et les réparations dans le secteur automobile. Il s'agit du règlement 1400/2002 du 31 juillet 2002. Le projet avait fait l'objet de plusieurs interventions des autorités françaises, y compris au plus haut niveau, et de façon formelle lors des deux comités consultatifs convoqués par la Commission européenne les 7 mars et 6 juin 2002. A ces occasions, les autorités françaises ont fait part à la Commission de leurs observations sur ses projets. Celles-ci étaient motivées par le souci essentiel d'assurer à l'industrie automobile française et européenne et à ses réseaux de distribution des conditions optimales de compétitivité, dans un contexte commercial marqué par une certaine morosité et une progression de la pénétration des marques extra-communautaires. Dans cet esprit, les autorités françaises ont notamment exprimé : - leur attachement au maintien des clauses de localisation pour tous les lieux de vente. Toutefois, seul un report de l'interdiction de ces clauses a été décidé par la Commission, puisque ladite interdiction n'entrera en vigueur que le 1er octobre 2005 ; - leur préférence pour des dispositions relatives à l'exercice du multimarquisme garantissant au constructeur la possibilité d'imposer à ses distributeurs se situant dans ce cadre de disposer de forces de vente dédiées à sa marque. Dans un souci de compromis, les autorités françaises ont toutefois avancé une solution, qui a été retenue, consistant en la possibilité pour les constructeurs de prendre en charge les frais afférents au personnel dédié à leur marque, cet apport de spécialisation restant neutre pour les finances des distributeurs ; - la responsabilité contractuelle du distributeur vis-à-vis du constructeur et du consommateur en cas de sous-traitance de prestation d'après-vente, liée à la garantie. Les autorités françaises ont approuvé les dernières propositions de la Commission, celles-ci s'avérant conformes à ce qu'elles avaient

demandé ; - le maintien de la spécificité de la distribution des véhicules industriels. Les autorités françaises ont enregistré avec satisfaction la décision de la Commission de maintenir l'essentiel du régime en place. Ces observations adressées à la Commission répondaient principalement au souci de préserver les atouts d'une filière complexe, fortement exposée à la concurrence internationale et présentant des enjeux majeurs de proximité, de qualité et de sécurité pour le consommateur. Une attention particulière a été portée, lors du dernier comité consultatif, à l'interdiction des clauses de localisation et aux conditions d'exercice du multimarquisme, en raison de l'impact potentiellement fort de ces dispositions sur les opérateurs, tant du point de vue économique que structurel. Il faut rappeler que ce règlement relevait de la compétence exclusive de la Commission qui, malgré les interventions de plusieurs Etats membres et l'avis du Parlement européen, a adopté un texte définitif proche de son projet initial. Néanmoins, il faut souligner la prise en compte de certaines des préoccupations exprimées par les autorités françaises, notamment la sauvegarde des caractéristiques de la distribution des véhicules industriels et la possibilité pour les distributeurs multimarques d'employer des personnels dédiés à une marque ou encore l'imputation de la responsabilité de certaines prestations de service après-vente aux concessionnaires. Les autorités françaises seront très vigilantes quant à l'application de ce règlement et à ses effets sur l'ensemble de la filière automobile.

Données clés

Auteur : [M. Michel Bouvard](#)

Circonscription : Savoie (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1532

Rubrique : Commerce extérieur

Ministère interrogé : économie

Ministère attributaire : économie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 12 août 2002, page 2829

Réponse publiée le : 21 octobre 2002, page 3721