

Questionnaire de consultation publique

- Évaluation du règlement d'exemption par catégorie applicable au secteur automobile [règlement (UE) n° 461/2010]

Les champs marqués d'un * sont obligatoires.

Évaluation du règlement d'exemption par catégorie applicable au secteur automobile [règlement (UE) n° 461/2010]

Questionnaire de consultation publique

Introduction

I. Contexte et objectif du questionnaire

L'article 101, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «traité») interdit les accords entre entreprises et les pratiques concertées qui restreignent la concurrence, à moins qu'ils ne contribuent à améliorer la production ou la distribution des produits ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte, conformément à l'article 101, paragraphe 3, du traité.

Parmi les accords couverts par l'article 101, paragraphe 1, du traité figurent les accords dits «verticaux». Il s'agit d'accords et de pratiques concertées entre deux ou plusieurs entreprises opérant chacune à un niveau différent de la chaîne de production ou de distribution qui portent sur les conditions auxquelles les parties peuvent acheter, vendre ou revendre certains biens et services.

En vertu du règlement n° 19/65/CEE du Conseil, la Commission est habilitée à appliquer en un acte unique l'article 101, paragraphe 3, du traité à certaines catégories d'accords verticaux relevant de l'article 101, paragraphe 1, dudit traité dont on peut présumer avec suffisamment de certitude qu'ils remplissent les conditions prévues à l'article 101, paragraphe 3, du traité, ou, en d'autres termes, qu'ils produisent des gains d'efficacité qui l'emportent sur les éventuels effets négatifs. La Commission a fait usage de cette compétence en adoptant des instruments de portée générale et des instruments sectoriels.

Les instruments qui s'appliquent actuellement aux accords verticaux dans le secteur automobile* sont le règlement général d'exemption par catégorie applicable aux accords verticaux [règlement (UE) 2022/720, ci-après le «REC "accords verticaux"»] et le règlement d'exemption par catégorie applicable au secteur automobile [règlement (UE) n° 461/2010, modifié par le règlement (UE) 2023/822, ci-après le «REC "secteur automobile"»]. Si le premier s'applique à la fois aux accords de distribution et aux accords de

services après-vente, le second ne s'applique qu'à ces derniers.

*Aux fins du présent questionnaire, on entend par «véhicule automobile», un véhicule autopropulsé à trois roues ou plus destiné à être utilisé sur la voie publique, conformément à l'article 1er, paragraphe 1, point g), du REC «secteur automobile».

La Commission a adopté les lignes directrices sur les restrictions verticales et les 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 (ci-après les «lignes directrices supplémentaires») afin de fournir des orientations sur l'interprétation du REC «accords verticaux», d'une part, et du REC «secteur automobile», d'autre part. Ces quatre instruments (ci-après dénommés collectivement les «règles en matière d'exemption par catégorie dans le secteur automobile») s'appliquent conjointement au secteur automobile.

Le REC «accords verticaux» expirera le 31 mai 2028.

Le présent questionnaire public constitue l'un des moyens de collecter des informations dans le cadre de l'évaluation du REC «accords verticaux» et des lignes directrices supplémentaires. L'évaluation est fondée sur les critères suivants:

- **efficacité:** les objectifs ont-ils été atteints? La Commission évaluera si le REC «secteur automobile» et les lignes directrices supplémentaires ont permis i) d'exempter des accords dont on peut présumer avec suffisamment de certitude qu'ils remplissent les conditions de l'article 101, paragraphe 3, du traité, ii) d'offrir une sécurité juridique et iii) de fournir un cadre commun aux autorités nationales de concurrence et aux juridictions des États membres garantissant une application cohérente de l'article 101 du traité;
- **efficience:** les coûts supportés étaient-ils raisonnables et proportionnés aux bénéfices? La Commission examinera si les coûts éventuels engendrés par le REC «accords verticaux» et les lignes directrices supplémentaires pour les entreprises souhaitant que leurs accords soient appréciés au regard de l'article 101 du traité sont proportionnés aux effets positifs de ces règles pour cette appréciation;
- **pertinence:** les objectifs de ces règles correspondent-ils toujours aux besoins actuels? La Commission examinera si le REC «accords verticaux» et les lignes directrices supplémentaires sont toujours pertinents, en tenant compte de l'évolution du marché qui s'est produite depuis 2021;
- **cohérence:** les règles sont-elles cohérentes en interne et cadrent-elles avec les autres règles de l'UE? La Commission examinera si le REC «accords verticaux» et les lignes directrices supplémentaires sont cohérents avec d'autres actes législatifs de l'Union, notamment dans le domaine de la propriété intellectuelle; et
- **valeur ajoutée de l'UE:** les mêmes résultats auraient-ils pu être obtenus si les mesures n'avaient été menées qu'au niveau national? La Commission examinera si le REC «accords verticaux» et les lignes directrices supplémentaires, en tant qu'instruments disponibles au niveau de l'UE, apportent une valeur ajoutée pour l'appréciation des accords dans le secteur automobile au regard de l'article 101 du traité.

Le présent questionnaire vise à recueillir des faits, des avis et des données pertinentes auprès du public et d'autres parties prenantes qui aideront la Commission à répondre à ces questions. Il constitue l'une des

méthodes de collecte d'informations dans le cadre de l'évaluation.

Les réponses obtenues dans le cadre de cette consultation publique seront analysées, et la synthèse des principaux points et conclusions sera publiée sur la page web de la Commission où sont centralisées les consultations publiques.

Aucune partie du présent questionnaire ne devrait être interprétée comme l'expression de la position officielle de la Commission européenne.

II. Envoi de votre contribution

Veuillez répondre à la présente consultation publique en complétant le questionnaire en ligne. Vous pouvez joindre des documents et des liens URL pour le contenu en ligne de vos réponses qui s'y prête.

Vous n'êtes pas obligé de compléter le questionnaire en une fois; vous pouvez sauvegarder vos réponses sous forme de «brouillon» et les finaliser ultérieurement. Pour cela, cliquez sur «Enregistrer comme brouillon» et sauvegardez sur votre ordinateur le nouveau lien que vous enverra l'outil EUSurvey. Veuillez noter que, sans ce nouveau lien, vous ne pourrez pas revenir à votre questionnaire pour continuer à y répondre.

Les champs marqués d'un * doivent être remplis.

Si vous avez des questions, veuillez les adresser à la boîte fonctionnelle suivante: COMP-CAR-SECTOR@ec.europa.eu.

En cas de problème technique, veuillez contacter le helpdesk central de la Commission à l'adresse EC-CENTRAL-HELPDESK@ec.europa.eu.

III. Durée de la consultation

La consultation relative à ce questionnaire sera ouverte pendant 12 semaines.

Informations vous concernant

*** Langue de ma contribution:**

- ☐ allemand
- ☐ anglais
- ☐ bulgare
- ☐ croate
- ☐ danois
- ☐ espagnol
- ☐ estonien
- ☐ finnois
- ☒ français

- ☐ grec
- ☐ hongrois
- ☐ irlandais
- ☐ italien
- ☐ letton
- ☐ lituanien
- ☐ maltais
- ☐ néerlandais
- ☐ polonais
- ☐ portugais
- ☐ roumain
- ☐ slovaque
- ☐ slovène
- ☐ suédois
- ☐ tchèque

* J'apporte ma contribution en tant que:

- ☐ établissement universitaire/institut de recherche
- ☐ association d'entreprises
- ☐ société/entreprise
- ☐ organisation de consommateurs
- ☐ citoyen de l'UE
- ☐ organisation de protection de l'environnement
- ☐ ressortissant d'un pays tiers
- ☐ organisation non gouvernementale (ONG)
- ☐ pouvoir public
- ☐ syndicat
- ☒ autre

* Si vous répondez au nom de l'entreprise/l'organisation pour laquelle vous travaillez, ou pour le compte d'un client, veuillez préciser la fonction ou l'activité principale de votre entreprise/organisation ou de votre client:

- ☐ Constructeur automobile
- ☐ Importateur automobile

- ☐ Concessionnaire automobile agréé par un ou plusieurs constructeurs /importateurs automobiles
- ☐ Concessionnaire automobile non agréé par un constructeur/importateur automobile
- ☐ Intermédiaire achetant un véhicule pour le compte d'un consommateur final désigné (conformément au point 52 des lignes directrices supplémentaires)
- ☐ Agent vendant des véhicules pour le compte d'un ou de plusieurs constructeurs/importateurs automobiles
- ☐ Agent qui vend des véhicules pour le compte d'un ou de plusieurs concessionnaires
- ☐ Location/sous-location de véhicules
- ☐ Fabricant de pièces de rechange
- ☐ Distributeur de pièces de rechange (grossiste ou détaillant) agréé par un ou plusieurs constructeurs/importateurs automobiles
- ☐ Distributeur de pièces de rechange (grossiste ou détaillant) non agréé par un constructeur/importateur automobile
- ☐ Réparateur agréé par un ou plusieurs constructeurs/importateurs automobiles
- ☐ Réparateur non agréé par un constructeur/importateur automobile
- ☒ Cabinet d'avocats agissant pour son propre compte
- ☐ autre

* les types de véhicules automobiles vous concernant ou concernant votre client (qu'il s'agisse de la vente du type de véhicule en question, de la vente de pièces de rechange ou de la fourniture de services de réparation et d'entretien):

- ☒ voitures particulières
- ☐ véhicules utilitaires légers
- ☐ poids lourds
- ☐ autobus et autocars
- ☐ autre

* Prénom

Joseph

* Nom

VOGEL

* Adresse électronique (ne sera pas publiée)

jvogel@vogel-vogel.com

* Nom de l'organisation

255 caractère(s) maximum

VOGEL & VOGEL

* Taille de l'organisation

- ☐ Microentreprise (de 1 à 9 salariés)
- ☒ Petite entreprise (de 10 à 49 salariés)
- ☐ Moyenne entreprise (de 50 à 249 salariés)
- ☐ Grande entreprise (250 salariés ou plus)

Numéro d'inscription au registre de transparence

Veuillez vérifier si votre organisation est inscrite au registre de transparence. Il s'agit d'une base de données dans laquelle s'inscrivent de leur plein gré les organisations cherchant à influencer sur le processus décisionnel de l'Union européenne.

* Pays d'origine

Veuillez indiquer votre pays d'origine ou celui de votre organisation.

Cette liste ne reflète pas la position officielle des institutions européennes en ce qui concerne le statut juridique ou la politique des entités mentionnées. Elle constitue une harmonisation de listes et de pratiques souvent divergentes.

- | | | | |
|--------------------------------------|--|-----------------------------------|--|
| ☐ Afghanistan | ☐ Estonie | ☐ Kirghizstan | ☐ République démocratique du Congo |
| ☐ Afrique du Sud | ☐ Eswatini | ☐ Kiribati | ☐ République dominicaine |
| ☐ Albanie | ☐ État de la Cité du Vatican | ☐ Kosovo | ☐ Roumanie |
| ☐ Algérie | ☐ États-Unis | ☐ Koweït | ☐ Royaume-Uni |
| ☐ Allemagne | ☐ Éthiopie | ☐ Laos | ☐ Russie |
| ☐ Andorre | ☐ Fidji | ☐ La Réunion | ☐ Rwanda |
| ☐ Angola | ☐ Finlande | ☐ Lesotho | ☐ Sahara occidental |
| ☐ Anguilla | ☒ France | ☐ Lettonie | ☐ Saint-Barthélemy |

- Antarctique
- Antigua-et-Barbuda
- Arabie saoudite
- Argentine
- Arménie
- Aruba
- Australie
- Autriche
- Azerbaïdjan
- Bahamas
- Bahreïn
- Bangladesh
- Barbade
- Belgique
- Belize
- Bénin
- Bermudes
- Bhoutan
- Biélorussie
- Bolivie
- Bonaire, Saint-Eustache et Saba
- Bosnie-Herzégovine
- Botswana
- Gabon
- Gambie
- Géorgie
- Ghana
- Gibraltar
- Grèce
- Grenade
- Groenland
- Guadeloupe
- Guam
- Guatemala
- Guernesey
- Guinée
- Guinée-Bissau
- Guinée équatoriale
- Guyana
- Guyane
- Haïti
- Honduras
- Hong Kong
- Hongrie
- Île Bouvet
- Île Christmas
- Liban
- Liberia
- Libye
- Liechtenstein
- Lituanie
- Luxembourg
- Macao
- Macédoine du Nord
- Madagascar
- Malaisie
- Malawi
- Maldives
- Mali
- Malte
- Maroc
- Martinique
- Maurice
- Mauritanie
- Mayotte
- Mexique
- Micronésie
- Moldavie
- Monaco
- Saint-Christophe-et-Niévès
- Sainte-Hélène, Ascension et Tristan da Cunha
- Sainte-Lucie
- Saint-Marin
- Saint-Martin
- Saint-Pierre-et-Miquelon
- Saint-Vincent-et-les-Grenadines
- Samoa
- Samoa américaines
- Sao Tomé-et-Principe
- Sénégal
- Serbie
- Seychelles
- Sierra Leone
- Singapour
- Sint-Maarten
- Slovaquie
- Slovénie
- Somalie
- Soudan
- Soudan du Sud
- Sri Lanka
- Suède

● Brésil	● Île de Man	● Mongolie	● Suisse
● Brunei	● Île Norfolk	● Monténégro	● Suriname
● Bulgarie	● Îles Åland	● Montserrat	● Svalbard et Jan Mayen
● Burkina	● Îles Caïmans	● Mozambique	● Syrie
● Burundi	● Îles Cocos	● Myanmar /Birmanie	● Tadjikistan
● Cabo Verde	● Îles Cook	● Namibie	● Taïwan
● Cambodge	● Îles Falkland	● Nauru	● Tanzanie
● Cameroun	● Îles Féroé	● Népal	● Tchad
● Canada	● Îles Géorgie du Sud et Sandwich du Sud	● Nicaragua	● Tchéquie
● Chili	● Îles Heard et McDonald	● Niger	● Terres australes et antarctiques françaises
● Chine	● Îles Mariannes du Nord	● Nigeria	● Territoire britannique de l'océan Indien
● Chypre	● Îles Marshall	● Niue	● Territoires palestiniens
● Clipperton	● Îles mineures éloignées des États-Unis	● Norvège	● Thaïlande
● Colombie	● Îles Pitcairn	● Nouvelle-Calédonie	● Timor-Oriental
● Comores	● Îles Salomon	● Nouvelle-Zélande	● Togo
● Congo	● Îles Turks-et-Caïcos	● Oman	● Tokélaou
● Corée du Nord	● Îles Vierges américaines	● Ouganda	● Tonga
● Corée du Sud	● Îles Vierges britanniques	● Ouzbékistan	● Trinité-et-Tobago
● Costa Rica	● Inde	● Pakistan	● Tunisie
● Côte d'Ivoire	● Indonésie	● Palaos	● Turkménistan

- | | | | |
|--|----------------------------------|--|--|
| ☐ Croatie | ☐ Iran | ☐ Panama | ☐ Turquie |
| ☐ Cuba | ☐ Iraq | ☐ Papouasie -
Nouvelle-Guinée | ☐ Tuvalu |
| ☐ Curaçao | ☐ Irlande | ☐ Paraguay | ☐ Ukraine |
| ☐ Danemark | ☐ Islande | ☐ Pays-Bas | ☐ Uruguay |
| ☐ Djibouti | ☐ Israël | ☐ Pérou | ☐ Vanuatu |
| ☐ Dominique | ☐ Italie | ☐ Philippines | ☐ Venezuela |
| ☐ Égypte | ☐ Jamaïque | ☐ Pologne | ☐ Viêt Nam |
| ☐ El Salvador | ☐ Japon | ☐ Polynésie
française | ☐ Wallis-et-Futuna |
| ☐ Émirats arabes
unis | ☐ Jersey | ☐ Porto Rico | ☐ Yémen |
| ☐ Équateur | ☐ Jordanie | ☐ Portugal | ☐ Zambie |
| ☐ Érythrée | ☐ Kazakhstan | ☐ Qatar | ☐ Zimbabwe |
| ☐ Espagne | ☐ Kenya | ☐ République
centrafricaine | |

(Veuillez indiquer votre pays d'origine ou celui de votre organisation).

La Commission publiera toutes les contributions à la présente consultation publique. Vous pouvez choisir de consentir à la publication de vos coordonnées ou de rester anonyme lors de la publication de votre contribution. **Dans un souci de transparence, le type de répondant [p. ex. «association d'entreprises», «organisation de défense des consommateurs» ou «citoyen(ne) de l'UE»], le pays d'origine, le nom et la taille de l'organisation, ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sont toujours rendus publics. Votre adresse électronique ne sera jamais rendue publique.** Veuillez choisir l'option en matière de protection de la vie privée qui vous convient le mieux. Les options par défaut en matière de protection de la vie privée sont fonction du type de répondant sélectionné.

* Paramètres de confidentialité pour la publication de la contribution

La Commission publiera les réponses reçues à la présente consultation publique. Vous pouvez choisir de consentir à la publication de vos coordonnées ou de rester anonyme.

☐ Mode anonyme

Publication des informations relatives à l'organisation uniquement: le type de répondant choisi pour répondre à la présente consultation, le nom de l'organisation au nom de laquelle vous répondez ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sa taille, son pays d'origine et votre contribution seront publiés tels quels. Votre nom ne sera pas rendu public. Veuillez ne pas inclure de données à caractère personnel dans la contribution proprement dite si vous souhaitez rester anonyme.

☒ **Mode public**

Publication des informations relatives à l'organisation et au répondant: le type de répondant choisi pour répondre à la présente consultation, le nom de l'organisation au nom de laquelle vous répondez ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sa taille, son pays d'origine et votre contribution seront publiés. Votre nom sera également publié.

☒ J'accepte les [dispositions relatives à la protection des données à caractère personnel](#).

Efficacité (les objectifs ont-ils été atteints?)

I. Intensité de la concurrence

D'après votre expérience ou celle de votre client, la concurrence dans la **distribution de véhicules automobiles neufs** s'est-elle intensifiée, a-t-elle faibli ou est-elle la même depuis 2021?

- ☒ La concurrence s'est intensifiée.
- ☐ La concurrence a faibli.
- ☐ Aucun changement
- ☐ Je ne sais pas.

Veuillez indiquer et, le cas échéant, expliquer les éventuelles différences en la matière entre les marques de véhicules.

1000 caractère(s) maximum

La concurrence entre distributeurs s'est intensifiée. En effet, de nombreuses nouvelles marques chinoises ont recruté des distributeurs ou des agents. Si les distributeurs de marques traditionnelles ont tendance à se concentrer, cela ne diminue pas la concurrence. La rentabilité des concessions étant souvent en baisse et le nombre de véhicules neufs vendus en forte diminution, ces facteurs jouent dans le sens d'une augmentation de la concurrence intra-marque et inter-marques.

D'après votre expérience ou celle de votre client, la concurrence **entre les constructeurs automobiles** s'est-elle intensifiée, a-t-elle faibli ou est-elle la même depuis 2021?

- ☒ La concurrence s'est intensifiée.
- ☐ La concurrence a faibli.
- ☐ Aucun changement
- ☐ Je ne sais pas.

Veillez indiquer et, le cas échéant, expliquer les éventuelles différences en la matière entre les marques de véhicules.

1000 caractère(s) maximum

La baisse du marché automobile est l'un des principaux facteurs d'intensification de la concurrence entre constructeurs automobiles. Cette tendance concerne tant les véhicules particuliers que les véhicules utilitaires légers et les véhicules industriels.

L'intensification de la concurrence entre constructeurs automobiles s'explique aussi par l'entrée sur le marché européens de certains constructeurs. C'est notamment le cas des constructeurs chinois (BYD, GEELY, XPENG, MAXUS, etc.) qui commencent à pénétrer le marché européen. La concurrence entre constructeurs devrait donc encore s'intensifier dans les années à venir.

Dans le domaine du poids lourd électrique, la concurrence entre constructeurs s'est accrue puisque l'ensemble des acteurs disposent désormais d'une offre (ce qui n'était pas le cas en 2021).

Les marques chinoises disposent d'un avantage concurrentiel évident en termes de prix.

Si vous ou votre client avez constaté des changements dans l'intensité de la concurrence dans la **distribution de véhicules automobiles neufs**, veuillez indiquer le ou les facteurs auxquels vous attribuez ces changements:

- ☐ Modifications apportées aux règles d'exemption par catégorie applicables au secteur automobile (à savoir, le REC «accords verticaux», le REC «secteur automobile», les lignes directrices sur les restrictions verticales et les lignes directrices supplémentaires)
- ☒ Évolution du contexte économique général
- ☒ Évolution des préférences des consommateurs
- ☒ Concentrations entre acteurs du marché
- ☒ Évolution technologique
- ☒ Modifications réglementaires
- ☐ Autres facteurs
- ☐ Je ne sais pas.

Si vous avez indiqué que d'«autres facteurs», l'«évolution technologique» ou des «modifications réglementaires» sont à l'origine de changements dans l'intensité de la concurrence, veuillez préciser votre réponse.

1000 caractère(s) maximum

Evolution technologique : Il existe aujourd'hui une grande variété de produits automobiles portée par le mouvement d'électrification des véhicules (véhicules hybrides, hybrides rechargeables, électriques à batterie, véhicules hydrogènes). Ces nouveaux produits viennent concurrencer les véhicules thermiques. Le développement des infrastructures de recharge contribue également à accentuer le mouvement d'électrification du parc.

Modifications réglementaires : les règlements européens fixant des objectifs en termes d'émissions de Co2 des véhicules accélèrent le mouvement vers l'électrification des véhicules.

A l'échelle française, les règles de fiscalité automobile impactent les ventes de véhicules et incitent notamment les entreprises et les propriétaires de certains types de véhicules (ex : les VUL) à repousser leurs achats (ex : fin du bonus écologique pour les VUL neufs, fin de la prime à la conversion, malus au poids).

Veillez préciser, pour chaque facteur sélectionné, en quoi il a influé sur l'intensité de la concurrence.

1000 caractère(s) maximum

Evolution du contexte économique général : le niveau de marché très bas actuel (inférieur au niveau constaté en 2019) accentue la concurrence entre les constructeurs automobiles.

Evolution des préférences des consommateurs : fort développement des formules de location de longue durée (LOA, LLD) et des autres modes de mobilités (formules d'abonnement) qui concurrencent fortement la vente de véhicules neufs.

Concentration entre acteurs du marché : l'on constate depuis 2001 un mouvement important de concentration au sein des réseaux de distributeurs, qui s'est accentué ces dernières années. Selon une étude publiée par le cabinet ICDP, en 2023, les cinquante premiers distributeurs ont représenté une part de marché de 17 % sur la zone Europe des 27 + EFTA (Islande, Liechtenstein, Norvège et Suisse) + Royaume-Uni. C'est 10 % de plus par rapport à la première étude de l'ICDP qui remonte à 2013.

D'après votre expérience ou celle de votre client, la concurrence dans la **fourniture de services de réparation et d'entretien de véhicules automobiles** s'est-elle intensifiée, a-t-elle faibli ou est-elle la même depuis 2021? (L'intensité de la concurrence peut dépendre de divers éléments comme le nombre et la taille des entreprises actives sur le marché, l'accès à d'autres sources d'approvisionnement ou la concurrence par les prix).

- ☐ La concurrence s'est intensifiée.
- ☐ La concurrence a faibli.
- ☒ Aucun changement
- ☐ Je ne sais pas.

Veillez indiquer et, le cas échéant, expliquer les éventuelles différences entre les marques de véhicules.

1000 caractère(s) maximum

La baisse du marché des véhicules neufs et le vieillissement du parc automobile roulant en France et en Europe bénéficieront très probablement aux réparateurs indépendants qui disposent de parts de marché plus importantes sur le marché des services d'entretien et de réparation sur les véhicules de trois ans et plus, c'est-à-dire qui ne sont plus sous garantie.

Entre 2019 et 2024, le nombre de mécaniciens réparateurs automobiles (MRA) sous enseigne a augmenté. A l'inverse, le nombre de points de réparation dans les réseaux de constructeurs a baissé de 5 % entre 2020 et 2024. Les contraintes en termes de prix d'achat incitent les clients à privilégier les offreurs qui proposent les prix les plus bas. Ce double phénomène montre une progression de l'offre des MRA par rapport aux réparateurs de réseaux de marques.

Si vous ou votre client avez constaté des changements dans l'intensité de la concurrence dans la **fourniture de services de réparation et d'entretien** de véhicules automobiles, veuillez indiquer le ou les facteurs auxquels vous attribuez ces changements:

- ☐ Modifications apportées aux règles d'exemption par catégorie applicables au secteur automobile (à savoir, le REC «accords verticaux», le REC «secteur automobile», les lignes directrices sur les restrictions verticales et les lignes directrices supplémentaires)
- ☐ Évolution du contexte économique général
- ☐ Évolution des préférences des consommateurs
- ☐ Concentrations entre acteurs du marché
- ☐ Évolution technologique
- ☐ Modifications réglementaires
- ☐ Autres facteurs
- ☐ Je ne sais pas.

D'après votre expérience ou celle de votre client, la concurrence dans la **distribution de pièces de rechange** de véhicules automobiles s'est-elle intensifiée, a-t-elle faibli ou est-elle la même depuis 2021? (L'intensité de la concurrence peut dépendre de divers éléments comme le nombre et la taille des entreprises actives sur le marché, l'accès à d'autres sources d'approvisionnement ou la concurrence par les prix).

- ☐ La concurrence s'est intensifiée.
- ☐ La concurrence a faibli.
- ☒ Aucun changement
- ☐ Je ne sais pas.

Veillez indiquer et, le cas échéant, expliquer les éventuelles différences entre les marques de véhicules.

1000 caractère(s) maximum

La concurrence sur le marché de la distribution des pièces de rechange demeure très intense.

Si vous ou votre client avez constaté des changements dans l'intensité de la concurrence dans la **distribution de pièces de rechange** de véhicules automobiles, veuillez indiquer le ou les facteurs auxquels vous attribuez ces changements:

- ☐ Modifications apportées aux règles d'exemption par catégorie applicables au secteur automobile (à savoir, le REC «accords verticaux», le REC «secteur automobile», les lignes directrices sur les restrictions verticales et les lignes directrices supplémentaires)
- ☐ Évolution du contexte économique général
- ☐ Évolution des préférences des consommateurs
- ☐ Concentrations entre acteurs du marché
- ☐ Évolution technologique
- ☐ Modifications réglementaires
- ☐ Autres facteurs
- ☐ Je ne sais pas.

II. Champ d'application de l'exemption

Les règles en matière d'exemption par catégorie dans le secteur automobile n'exemptent que les accords pour lesquels ni la part de marché de l'acheteur ni celle du vendeur ne dépassent 30 %. Dès lors, les accords verticaux conclus dans le secteur automobile ne peuvent bénéficier de l'exemption que si l'on peut présumer avec suffisamment de certitude que les gains d'efficacité produits l'emportent sur les éventuels effets négatifs. Pensez-vous que ce seuil est encore approprié aujourd'hui?

- ☐ Le seuil est trop élevé.
- ☐ Le seuil est approprié.
- ☒ Le seuil est trop bas.
- ☐ Je ne sais pas.

Veillez justifier:

1000 caractère(s) maximum

Votre client ou vous-même avez-vous rencontré des restrictions verticales (c'est-à-dire des accords ou des pratiques à différents niveaux de la chaîne de production ou de distribution limitant la concurrence) applicables au secteur automobile qui ne sont pas considérées comme des restrictions caractérisées dans le REC «accords verticaux»/le REC «secteur automobile», mais qui, d'après votre expérience, ont une incidence similaire? (Les restrictions dites «caractérisées» sont des restrictions graves retirant le bénéfice de l'exemption de l'accord dans son intégralité.)

- ☐ Oui
- ☒ Non
- ☐ Je ne sais pas.

Votre client ou vous-même avez-vous rencontré des restrictions verticales applicables au secteur automobile qui ne figurent pas dans la liste des restrictions exclues dans le REC applicable aux accords verticaux alors qu'ils ont une incidence similaire? (Les restrictions dites «exclues» sont des dispositions particulières qui ne peuvent pas bénéficier de l'exemption.)

- ☐ Oui
- ☒ Non
- ☐ Je ne sais pas.

Existe-t-il des restrictions verticales applicables au secteur automobile qui figurent dans la liste des restrictions caractérisées du REC «accords verticaux»/REC «secteur automobile», mais qui n'ont pas une incidence similaire à celle des autres restrictions caractérisées?

- ☐ Oui
- ☒ Non
- ☐ Je ne sais pas.

Existe-t-il des restrictions verticales applicables au secteur automobile qui figurent dans la liste des restrictions exclues du REC «accords verticaux», mais qui, d'après votre expérience, n'ont pas une incidence similaire à celle des autres restrictions exclues?

- ☐ Oui
- ☒ Non
- ☐ Je ne sais pas.

III. Prédominance de certaines restrictions

Les règles en matière d'exemption par catégorie dans le secteur automobile ont pour objet la réalisation de certains objectifs propres au secteur (voir ci-après). Veuillez fournir une estimation qualitative de la mesure dans laquelle chacun de ces objectifs a été atteint, en utilisant la convention suivante: 1 (objectif atteint), 2 (objectif partiellement atteint), 3 (objectif non atteint), 4 («je ne sais pas») ou 5 («sans objet» si cela ne vous concerne pas ou ne concerne pas votre client):

Objectifs	Objectif atteint	Objectif partiellement atteint	Objectif non atteint	Je ne sais pas.	Sans objet
Garantir l'accès aux marchés de la vente au détail et de la réparation de véhicules aux constructeurs automobiles qui souhaitent pénétrer de nouveaux marchés ou étendre leur présence sur le marché	☒	☐	☐	☐	☐
Protéger la concurrence entre les concessionnaires d'une même marque	☒	☐	☐	☐	☐
Écarter les restrictions au commerce transfrontière dans le secteur automobile	☒	☐	☐	☐	☐
Permettre aux réparateurs indépendants de concurrencer efficacement les réparateurs agréés	☒	☐	☐	☐	☐
Protéger la concurrence entre les réparateurs agréés d'une même marque	☒	☐	☐	☐	☐
Garantir l'accès des fournisseurs de pièces de rechange au marché de l'après-vente	☒	☐	☐	☐	☐

Dans le cadre d'accords auxquels vous ou votre client êtes parties, avez-vous rencontré l'un des types de restriction suivants visés par les règles en matière d'exemption par catégorie dans le secteur automobile? Veuillez répondre par «oui» ou par «non». (Aux fins du présent questionnaire, ces règles comprennent également le REC «accords verticaux» et les lignes directrices sur les restrictions verticales).

Restrictions	Votre client ou vous-même avez-vous rencontré ce type de restrictions depuis 2021 dans le cadre d'accords auxquels vous ou votre client étiez parties?	Votre client ou vous-même avez-vous contesté la restriction conclue avec l'autre partie au contrat?	Le litige a-t-il été résolu par la négociation ou l'arbitrage?	Votre client ou vous-même avez-vous déposé une plainte officielle auprès de l'ANC ou de la Commission européenne?	Avez-vous fait appel à la justice?	La restriction a-t-elle été jugée contraire aux règles de concurrence de l'UE par une juridiction?
Prix de vente imposés (parfois appelés «fixation des prix») [article 4, point a), du REC «accords verticaux», points 185 à 201 des lignes directrices sur les restrictions verticales]	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Restriction de la capacité des concessionnaires agréés de vendre des véhicules automobiles ou des pièces de rechange dans d'autres États membres [article 4, point b), du REC «accords verticaux», points 217 à 222 des lignes directrices sur les restrictions verticales et points 48 à 50 des lignes directrices supplémentaires]	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Restriction de la capacité des concessionnaires agréés de vendre des véhicules automobiles ou des pièces de rechange à des clients finals [article 4, point c), du REC «accords verticaux», points 227 à 233]	☐	☐	☐	☐	☐	☐

des lignes directrices sur les restrictions verticales et points 51 et 52 des lignes directrices sur les restrictions verticales].						
Restriction de la capacité des concessionnaires agréés de vendre des véhicules automobiles ou des pièces de rechange à d'autres concessionnaires au sein d'un même système de distribution [article 4, point d), du REC «accords verticaux» et point 237 des lignes directrices sur les restrictions verticales]	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Restrictions de l'utilisation effective de l'internet en vue d'une vente en ligne [article 4, point e), du REC «accords verticaux»]	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Restriction de la capacité de l'équipementier de vendre des pièces de rechange à des clients finals ou à des réparateurs [article 4, point f), du REC «accords verticaux» et point 245 des lignes directrices sur les restrictions verticales]	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Restriction de la capacité des concessionnaires agréés de vendre des pièces de rechange à des réparateurs indépendants [article 5, point a), du REC «secteur automobile» et point 22 des lignes directrices sur les restrictions verticales].	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Restriction de la capacité des fournisseurs de pièces/d'outils/d'équipements de vendre à des réparateurs /distributeurs agréés/indépendants ou à des utilisateurs finals [article 5, point b), du REC «secteur automobile» et point 23 des lignes directrices sur les restrictions verticales].	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Restriction de la capacité des fournisseurs de composants/de pièces d'apposer leur marque ou leur logo sur les composants/pièces de rechange fournis						

[article 5, point c), du REC «secteur automobile» et point 24 des lignes directrices sur les restrictions verticales].	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Obligations de non-concurrence/de monomarchisme [article 5, paragraphe 1, point a), et article 5, paragraphe 2, du REC «accords verticaux», points 247 et 248 et 298 à 316 des lignes directrices sur les restrictions verticales et points 26 et 28 à 41 des lignes directrices sur les restrictions verticales]	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Obligations de non-concurrence après l'expiration de l'accord [article 5, paragraphe 1, point b), et article 5, paragraphe 3, du REC «accords verticaux»] Point 250 des lignes directrices sur les restrictions verticales]	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Restriction de la capacité des concessionnaires agréés de vendre des véhicules automobiles ou des pièces de rechange de fournisseurs concurrents déterminés (parfois appelée «règle de non-boycott») [article 5, paragraphe 1, point c), du REC «accords verticaux», points 252 et 159 des lignes directrices sur les restrictions verticales et point 27 des lignes directrices sur les restrictions verticales].	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Restriction de l'offre de conditions plus favorables pour les services d'intermédiation en ligne concurrents [article 5, paragraphe 1, point d), du REC «accords verticaux» et points 360 à 368 des lignes directrices sur les restrictions verticales]	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Restriction de l'accès des opérateurs indépendants aux informations techniques (points 63 à 67 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Utilisation abusive des garanties (point 69 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Restriction relative au nombre de réparateurs agréés au sein du réseau d'une marque (point 70 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Obligation pour les réparateurs agréés du réseau d'une marque de vendre également des véhicules de cette marque (points 70 et 71 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Distribution exclusive (points 321 à 330 des lignes directrices sur les restrictions verticales)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Redevances d'accès payable d'avance versées par les fournisseurs aux distributeurs (points 379 à 384 des lignes directrices sur les restrictions verticales)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Vente liée (points 389 à 397 des lignes directrices sur les restrictions verticales)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Restrictions indirectes relatives aux échanges transfrontaliers (points 49 et 50 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rétention d'informations techniques, d'outils ou de formations essentiels (points 62 à 62 <i>ter</i> des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rétention de données générées par les véhicules (considérants 62 à 62 <i>ter</i> des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Restrictions dans le cadre de contrats d'agence véritables ou autres (points 30 à 46 des lignes directrices sur les restrictions verticales)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Votre client ou vous-même avez-vous observé un comportement chez un partenaire contractuel que vous considérez comme un moyen indirect d'aboutir à des résultats anticoncurrentiels?

- ☐ Oui
- ☒ Non

IV. Sécurité juridique: précisions quant à la signification de la loi pour les entreprises

Les entreprises sont tenues d'évaluer par elles-mêmes si les accords qu'elles concluent et/ou des clauses spécifiques de ces accords sont conformes à l'article 101 du traité. L'une des fonctions des règles en matière d'exemption par catégorie dans le secteur automobile est de faciliter cette auto-évaluation en permettant aux entreprises de comprendre et de prévoir les conséquences juridiques des situations/rerelations/comportements régis par l'article 101 du traité (souvent appelé «sécurité juridique»). D'après votre expérience, estimez-vous que le REC «secteur automobile» et les lignes directrices supplémentaires ont renforcé la sécurité juridique par rapport à une situation hypothétique dans laquelle ces deux instruments n'existeraient pas (mais dans laquelle le REC «secteur automobile» et les lignes directrices sur les restrictions verticales existeraient)?

- ☒ Oui
- ☐ Non
- ☐ Je ne sais pas.

Estimez-vous, votre client ou vous-même, que les définitions figurant dans le REC «accords verticaux» et les lignes directrices sur les restrictions verticales ont renforcé la sécurité juridique par rapport à une situation hypothétique dans laquelle ces deux instruments n'existeraient pas (mais dans laquelle le REC «secteur automobile» et les lignes directrices sur les restrictions verticales existeraient)? Veuillez utiliser la convention suivante: 1 (très peu), 2 (peu) et 3 (suffisamment), ou indiquez «je ne sais pas» ou «sans objet» si cela ne vous concerne pas ou ne concerne pas votre client:

Définitions	Très peu	Peu	Suffisamment	Je ne sais pas.	Sans objet
Réparateur/distributeur agréé [article 1er, paragraphe 1, points c) et d), du REC «secteur automobile»]	☐	☐	☒	☐	☐

Réparateur/distributeur indépendant [article 1er, paragraphe 1, points e) et f), du REC «secteur automobile»]	☐	☐	☒	☐	☐
Véhicule automobile [article 1er, paragraphe 1, point g), du REC «secteur automobile»]	☐	☐	☒	☐	☐
Pièces de rechange [article 1er, paragraphe 1, point h), du REC «secteur automobile»]	☐	☐	☒	☐	☐
Entreprise liée (article 1er, paragraphe 2, du REC «accords verticaux» et article 1er, paragraphe 2, du REC «secteur automobile»]	☐	☐	☒	☐	☐
Pièce d'origine (point 19 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☒	☐	☐
Pièce de qualité équivalente (point 20 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☒	☐	☐
Intermédiaire (point 52 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☒	☐	☐
Opérateurs indépendants (point 62 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☒	☐	☐
Informations techniques (point 66 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☒	☐	☐
Outils (point 68 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☒	☐	☐

Estimez-vous, votre client ou vous-même, que les dispositions du REC «secteur automobile» et des lignes directrices supplémentaires figurant ci-dessous ont renforcé la sécurité juridique par rapport à une situation hypothétique dans laquelle ces deux instruments n'existeraient pas (mais dans laquelle le REC «accords verticaux» et les lignes directrices sur les restrictions verticales existeraient)? Veuillez utiliser la convention suivante: 1 (très peu), 2 (peu) et 3 (suffisamment), ou indiquez «je ne sais pas» ou «sans objet» si cela ne vous concerne pas ou ne concerne pas votre client:

Dispositions	Très peu	Peu	Suffisamment	Je ne sais pas.	Sans objet
Restrictions concernant le commerce parallèle (points 48 et 50 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☒	☐	☐

Restriction des ventes aux clients finals par les concessionnaires agréés d'un système de distribution sélective (points 51 et 52 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☒	☐	☐
Restriction de la capacité des concessionnaires agréés d'un système de distribution sélective de vendre des pièces de rechange à des réparateurs indépendants [article 5, point a), du REC «secteur automobile» et point 22 des lignes directrices supplémentaires].	☐	☐	☒	☐	☐
Restriction de la capacité des fournisseurs de pièces/d'outils/d'équipements de vendre à des distributeurs agréés ou indépendants, à des réparateurs agréés ou indépendants ou à des utilisateurs finals [article 5, point b), du REC secteur automobile et point 23 des lignes directrices supplémentaires].	☐	☐	☒	☐	☐
Restriction de la capacité des fournisseurs de composants/de pièces de rechange d'apposer leur marque ou leur logo sur les composants/pièces de rechange fournis [article 5, point c), du REC «secteur automobile» et point 24 des lignes directrices supplémentaires].	☐	☐	☒	☐	☐
Retrait/non-application de l'exemption par catégorie (article 6 du REC «secteur automobile» et points 35 à 37 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☒	☐	☐
Obligation de non-concurrence/de monomarquisme (points 26 et 28 à 41 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☒	☐	☐
Restriction des ventes de fournisseurs concurrents déterminés par les membres d'un système de distribution sélective (parfois appelée «règle de non-boycott») (point 27 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☒	☐	☐
Restriction de l'accès des opérateurs indépendants aux informations techniques (points 63 à 67 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☒	☐	☐
Utilisation abusive des garanties (point 69 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☒	☐	☐
Fixation d'un nombre limité de réparateurs agréés au sein du réseau d'une marque (point 70 des lignes directrices supplémentaires)	☒	☐	☐	☐	☐

Obligation pour les réparateurs agréés du réseau d'une marque de vendre également des véhicules de cette marque (points 70 et 71 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☒	☐	☐
Distribution sélective (points 42 à 61 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☒	☐	☐
Restrictions indirectes des échanges transfrontaliers (points 49 et 50 des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☒	☐	☐
Refus d'accès à des informations techniques, à des outils et à des formations essentiels, ainsi qu'à des données générées par les véhicules, opposé à des opérateurs indépendants (points 62 à 62 ter des lignes directrices supplémentaires)	☐	☐	☒	☐	☐

Si vous avez coché l'option «peu» ou «très peu» pour l'une des dispositions énoncées ci-dessus, veuillez justifier votre choix et préciser s'il se rapporte au libellé de la disposition en question, à son application dans la pratique ou à la structure générale des règles.

1000 caractère(s) maximum

La conception rigide figurant au point 70 des Lignes directrices supplémentaires s'agissant de l'accès aux réseaux des réparateurs est en contradiction avec la jurisprudence de plusieurs Etats membres, rendue en application du droit de l'Union. A titre d'exemple, les juridictions françaises considèrent que les refus d'agréments peuvent être justifiés et ne constituent généralement pas des accords anticoncurrentiels prohibés par le droit des ententes (Com., 16 févr. 2022, n° 20-11.754 ; 21-10.451 ; 20-18.615). Le cabinet Vogel & Vogel appelle donc la Commission à revoir les dispositions du point 70 des LDS et à se prononcer en faveur de la faculté du refus d'agrément d'un candidat souhaitant intégrer le réseau.

Veuillez indiquer tout autre domaine spécifique dans lequel vous estimez que la sécurité juridique n'est pas suffisante et justifier votre réponse.

1000 caractère(s) maximum

Il serait judicieux d'intégrer au sein du REC « secteur automobile » une définition de la notion d'« accessoires » pour aider les opérateurs à distinguer ce concept des « pièces de rechange ».

Le point 66 des lignes directrices supplémentaires comprend une liste non exhaustive d'éléments généralement fournis aux réparateurs agréés, lesquels doivent être considérés comme des informations techniques qui doivent être accessibles aux opérateurs indépendants. Il s'agit des logiciels, des codes d'erreur et autres paramètres, ainsi que des mises à jour, qui sont nécessaires pour travailler sur les unités de contrôle électronique, des systèmes avancés d'aide à la conduite et des systèmes de gestion de batteries pour les véhicules électriques afin d'installer ou de rétablir les réglages recommandés par le fournisseur, des

numéros d'identification des véhicules automobiles ou de toute autre méthode d'identification des véhicules automobiles, des catalogues de pièces de rechange, des procédés de réparation et d'entretien, des solutions pratiques résultant de l'expérience concrète et répondant à des problèmes qui affectent généralement un modèle ou un lot particulier, et des campagnes de rappel et autres avis signalant les réparations qui peuvent être effectuées gratuitement au sein du réseau de réparateurs agréés. Veuillez indiquer tout autre élément fourni aux réparateurs agréés qui, selon vous, constitue une information technique aux fins des règles en matière d'exemption par catégorie dans le secteur automobile.

1000 caractère(s) maximum

Efficiency (were the costs borne reasonable and proportionate to the advantages?)

Quels types de coûts (le cas échéant) votre client ou vous-même avez-vous supportés pour déterminer si les accords verticaux auxquels vous, ou votre client, êtes parties peuvent bénéficier des règles en matière d'exemption par catégorie dans le secteur automobile (à savoir, le REC «accords verticaux», le REC «secteur automobile», les lignes directrices sur les restrictions verticales et les lignes directrices supplémentaires)?

- ☐ Aucun frais
- ☒ Frais administratifs internes
- ☒ Juristes internes
- ☒ Conseiller externe
- ☐ Autre

Veuillez indiquer une estimation du montant de ces coûts encourus annuellement, à la fois par une valeur (en euros) et par un pourcentage de votre chiffre d'affaires.

1000 caractère(s) maximum

Veuillez indiquer si vous estimez que ces coûts ont été limités ou élevés par rapport aux avantages que les règles en matière d'exemption par catégorie dans le secteur automobile vous ont apportés ou ont apportés à votre client:

- ☒ Ils ont été limités par rapport aux avantages.
- ☐ Ils ont été élevés par rapport aux avantages.

- ☐ Ils ont dépassé les avantages.
- ☐ Je ne sais pas.
- ☒ Sans objet

Veuillez justifier:

1000 caractère(s) maximum

D'après votre expérience ou celle de votre client concernant l'application du REC «accords verticaux» et/ou des lignes directrices supplémentaires, y a-t-il des coûts liés à l'évaluation de la légalité des accords verticaux dans le secteur automobile au regard de l'article 101 du TFUE qui auraient pu être moins élevés? Dans l'affirmative, veuillez expliquer dans quels cas.

1000 caractère(s) maximum

Veuillez fournir une estimation du niveau des coûts d'évaluation que votre client ou vous-même auriez supportés si cette évaluation reposait à la place sur le REC «accords verticaux» et les lignes directrices sur les restrictions verticales (et non sur les REC «secteur automobile» et les lignes directrices supplémentaires):

- ☐ Les coûts auraient été plus élevés.
- ☐ Les coûts auraient été moins élevés.
- ☐ Les coûts auraient été identiques.
- ☐ Je ne sais pas.
- ☒ Sans objet

Veuillez justifier votre réponse:

1000 caractère(s) maximum

Pertinence (les objectifs de ces règles correspondent-ils toujours aux besoins actuels?)

Estimez-vous que les objectifs des règles en matière d'exemption par catégorie dans le secteur automobile sont toujours pertinents à l'heure actuelle? Veuillez

utiliser la convention suivante pour répondre: 1 (l'objectif est toujours pertinent), 2 (l'objectif n'est plus pertinent), ou indiquez «je ne sais pas» ou «sans objet» si cela ne vous concerne pas ou ne concerne pas votre client:

Objectifs	L'objectif est toujours pertinent.	L'objectif n'est plus pertinent.	Je ne sais pas.	Sans objet
Garantir l'accès aux marchés de la vente au détail et de la réparation de véhicules aux constructeurs automobiles qui souhaitent pénétrer de nouveaux marchés ou étendre leur présence sur le marché	☒	☐	☐	☐
Protéger la concurrence entre les concessionnaires d'une même marque	☒	☐	☐	☐
Écarter les restrictions au commerce transfrontière dans le secteur automobile	☒	☐	☐	☐
Permettre aux réparateurs indépendants de concurrencer efficacement les réparateurs agréés	☒	☐	☐	☐
Protéger la concurrence entre les réparateurs agréés d'une même marque	☒	☐	☐	☐
Garantir l'accès des fournisseurs de pièces de rechange au marché de l'après-vente	☒	☐	☐	☐

Le champ d'application matériel du régime sectoriel applicable aux accords verticaux concernant les véhicules automobiles a été défini dans le règlement (UE) n° 461/2010 comme étant les véhicules autopropulsés à trois roues ou plus destinés à être utilisés sur la voie publique. D'après votre expérience, ce champ d'application est-il toujours approprié?

- ☒ Le champ d'application actuel est toujours approprié.
- ☐ Le champ d'application actuel n'est plus approprié.

Cohérence (les règles sont-elles cohérentes en interne et cadrent-elles avec les autres règles de l'UE?)

D'après votre expérience ou celle de votre client, existe-t-il des incohérences ou des contradictions au sein des différents instruments qui constituent les règles en matière d'exemption par catégorie dans le secteur automobile (le REC «accords verticaux», les lignes directrices sur les restrictions verticales, le REC «secteur

automobile» et les lignes directrices supplémentaires)? (par exemple, si une disposition du REC «secteur automobile» est incompatible avec une autre disposition de celui-ci).

- ☐ Oui
- ☒ Non
- ☐ Je ne sais pas.

D'après votre expérience ou celle de votre client, existe-t-il des incohérences ou des contradictions entre les instruments constituant les règles en matière d'exemption par catégorie dans le secteur automobile (par exemple, si une disposition du REC «secteur automobile» est incompatible avec une disposition du REC «accords verticaux»)?

- ☐ Oui
- ☒ Non
- ☐ Je ne sais pas.

D'après votre expérience ou celle de votre client, existe-t-il des incohérences ou des contradictions entre les règles en matière d'exemption par catégorie dans le secteur automobile et d'autres instruments de la Commission qui fixent des règles ou fournissent des orientations sur l'application ou l'interprétation de l'article 101 du traité (comme d'autres règlements d'exemption par catégorie, les lignes directrices sur les accords horizontaux, la communication sur la définition du marché en cause ou les lignes directrices relatives à l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité)?

- ☐ Oui
- ☒ Non
- ☐ Je ne sais pas.

D'après vous ou votre client, existe-t-il des incohérences ou des contradictions entre les règles en matière d'exemption par catégorie dans le secteur automobile et d'autres instruments existants ou futurs de la Commission dans le domaine de la politique en matière de concurrence et de son application?

- ☐ Oui
- ☒ Non
- ☐ Je ne sais pas.

D'après vous ou votre client, existe-t-il des incohérences entre les règles en matière d'exemption par catégorie dans le secteur automobile et d'autres règles ou politiques de l'Union européenne existantes ou futures?

- ☐ Oui
- ☒ Non
- ☐ Je ne sais pas.

Valeur ajoutée de l'UE (les mêmes résultats auraient-ils pu être obtenus au moyen d'une action limitée au niveau national?)

D'après votre expérience ou celle de votre client, le REC «secteur automobile» et les lignes directrices supplémentaires ont-elles facilité une application cohérente des règles par les autorités nationales de la concurrence et les juridictions des États membres?

- ☒ Oui
- ☐ Non
- ☐ Je ne sais pas.

D'après votre expérience ou celle de votre client, le REC «secteur automobile» et les lignes directrices supplémentaires ont-elles apporté une valeur ajoutée, ou les orientations nationales, les pratiques des autorités nationales de la concurrence en matière d'application de la législation et la jurisprudence nationale pertinente auraient-elles pu être tout aussi efficaces, voire plus efficaces?

- ☒ Les dispositions nationales auraient été moins efficaces.
- ☐ Les dispositions nationales auraient été tout aussi efficaces.
- ☐ Les dispositions nationales auraient été plus efficaces.
- ☐ Je ne sais pas.

Observations finales et téléchargement de documents

Souhaitez-vous formuler d'autres observations susceptibles d'être pertinentes pour l'évaluation du REC «secteur automobile» et des lignes directrices supplémentaires?

1000 caractère(s) maximum

Voir la contribution du cabinet Vogel & Vogel jointe en annexe (point 2). Sur les prix imposés, v. l'article co-écrit par Messieurs Joseph VOGEL et Olivier SAUTEL, "La répression des prix imposés, encore et toujours ? Réponses croisées entre droit et économie, Revue Lamy de la Concurrence, n° 148, avril 2025, pp. 18-27.

Veillez joindre tous les documents en votre possession à l'appui de vos réponses aux questions ci-dessus, qui pourraient aider la Commission à évaluer vos réponses, en indiquant clairement la question à laquelle ils se rapportent. Nous vous prions de veiller à la concision de ces documents.

Veillez télécharger votre ou vos fichiers. La taille de fichier maximale est de 1 MB; seuls les fichiers de type pdf, txt, doc, docx, odt et rtf sont acceptés.

Seuls les fichiers du type pdf,txt,doc,docx,odt,rtf sont autorisés

73407ae2-3c36-400b-bfc7-6b1990f05bda/2025.05.20_-

_R_ponse_du_cabinet_Vogel____la_consultation_publicque_sur_le_MVBER_et_ses_lignes_directrices.pdf

Veillez préciser si vous autorisez les services de la Commission à prendre contact avec vous pour obtenir, le cas échéant, des renseignements complémentaires sur les informations fournies.

- ☒ Oui
- ☐ Non

Fin du questionnaire Nous vous remercions pour votre contribution.

Contact

Kilian.HELLER@ec.europa.eu