

EUROPE

Les règles de la distribution automobile, un débat mi-clos

Tirillée entre un passé conçu autour du statut du distributeur et un avenir à remodeler, y compris avec Internet, la distribution doit se retrouver. Le point sur la question.



Nathalie GirouDET-Demay,
avocate à la cour
d'appel de Paris

© BERNARD MARTINEZ

La distribution automobile ne cesse de faire parler d'elle. Qu'il s'agisse de l'inquiétude que suscite l'évolution des immatriculations de voitures neuves sur le marché français, des interrogations liées au départ précipité du numéro 2 de Renault ou encore de la polémique née du blocage des immatriculations des véhicules de marque Mercedes par le gouvernement français, l'automobile est omniprésente dans l'actualité.

Cependant, c'est un tout autre sujet qui retiendra notre attention pour ce dossier : celui de la revendication, par les concessionnaires automobiles, d'un statut protecteur.

Le lecteur assidu de la *Jurisprudence Automobile* sera parfaitement au fait de l'évolution du droit communautaire en ce domaine, puisqu'il aura lu

les nombreux articles publiés sur ce sujet depuis 2009 (*JA* n° 839, avril 2012 : « Les nouvelles règles de la concurrence dans la distribution automobile », ou *JA* n° 823, novembre 2010 : « Les nouveaux défis de la distribution automobile »...).

■ La fin annoncée

Dans un rapport d'évaluation relatif à l'application du règlement d'exemption n° 1400/2002 publié le 28 mai 2008, madame Neelie Kroes, alors commissaire chargée de la concurrence, indiquait que ce texte avait contribué à protéger la concurrence sur le marché de la distribution des véhicules neufs et des services après-vente, mais qu'il n'était désormais plus indispensable.

Désormais, la distribution automobile est donc ainsi encadrée :

- elle relève du règlement général d'exemption n° 330/2010 du 20 avril 2010 (*JOCE* du 23 avril 2010) tant pour son activité de vente que pour son activité d'après-vente ;
- elle bénéficie d'un règlement spécifique, le règlement d'exemption n° 461/2010 du 27 mai 2010 (*JOCE* du 28 mai 2010), comportant quelques dispositions spécifiques à l'après-vente automobile (accès aux informations techniques...).

Consciente de la complexité de la réorganisation qu'impliquait nécessairement l'application du règlement général aux accords verticaux portant sur la vente de véhicules neufs, la Commission accordait aux cocontractants concernés un délai conséquent pour leur permettre la mise en conformité de leurs contrats avec le règlement général : ce délai s'est achevé le 31 mai 2013.

La disparition des règles dites « statutaires » favorables aux distributeurs est parmi les évolutions marquantes du cadre réglementaire de la distribution automobile. Dans l'ancien cadre juridique, la Commission considérait nécessaire d'assurer aux distributeurs, dont la grande majorité était composée de petites et moyennes entreprises, une plus grande indépendance commerciale vis-à-vis des constructeurs afin, espérait-elle, de les encourager à développer des actions concurrentielles. Opérant finalement en 2009 une analyse très critique de la plupart des mesures précédemment adoptées en ce sens (tel le droit au « multimarquisisme », le droit à la motivation des résiliations, la liberté de cession du contrat à un repreneur déjà agréé au sein de la marque, la garantie d'une durée minimale du contrat ou du préavis de résiliation...), la ■■■

Commission en a décidé la disparition pure et simple dans le cadre du nouveau régime juridique applicable à la distribution automobile.

Par l'intégration de la distribution automobile dans le champ d'application du règlement général, la Commission européenne a fermement confirmé son choix de limiter les effets du règlement d'exemption à la seule protection de la concurrence, invitant les protagonistes à rechercher ailleurs d'éventuels fondements pour défendre leurs enjeux autres que concurrentiels.

La Commission a justifié sa position par le constat que ces mesures n'auraient pas eu les effets attendus et qu'elles ne seraient par conséquent plus nécessaires au maintien d'une concurrence efficace sur le marché automobile. Les opinions sur le bien-fondé de cette analyse divergent fortement. Ainsi, les articles du présent dossier vous présenteront les points de vue de M^e Vogel, en phase avec la position adoptée par la Commission européenne, et de M^e Bourgeon, qui désapprouve l'orientation choisie par la Commission. Le premier estime qu'il est inopportun, notamment en raison de l'impact induit sur les coûts de distribution, de rechercher un encadrement complémentaire de la fin du contrat, alors que le second défend la légitimité d'un statut législatif du distributeur au regard d'un objectif d'harmonisation des dispositions applicables aux ruptures de contrat. La réflexion sur le statut du distributeur officiel de la marque nous pousse également à nous interroger sur celui des distributeurs hors réseaux : les mandataires automobiles et les revendeurs non agréés. Ces entreprises n'ont aucun lien contractuel avec les constructeurs ou importateurs. Elles exercent leur activité de manière autonome en vertu du principe de libre concurrence et de libre entre-

La Commission européenne a toujours été très attachée à l'existence de ces intermédiaires parallèles, estimant notamment qu'ils constituent un facteur d'harmonisation des prix en Europe.

prise. Or, la Commission européenne a toujours été très attachée à l'existence de ces intermédiaires parallèles, estimant notamment qu'ils constituent un facteur d'harmonisation des prix en Europe.

Il convient de souligner que « l'activité de mandataire automobile n'est pas organisée en profession et n'est pas réglementée à ce titre. Elle est néanmoins soumise aux dispositions relatives au mandat du code civil » (A-S. Bonnault-Daly, *Jurisprudence Automobile* n° 823, novembre 2010).

■ Développer le commerce « on line »

Pendant un temps cependant, la Commission européenne, par la publication de deux communications (communications de la Commission, *JOCE*, C 17, 18 janvier 1985, p. 4 et *JOCE*, C 329, 18 décembre 1991, p. 20), avait posé un cadre plus strict pour l'exercice de l'activité de mandataire automobile, permettant d'interdire aux intermédiaires d'avoir leurs bureaux dans les mêmes locaux qu'un supermarché, d'interdire à un concessionnaire automobile de vendre plus de 10 % de véhicules neufs par un intermédiaire donné... Cependant, désireuse d'encourager le plus possible le développement des ventes transfrontalières, elle décida finalement de supprimer ces deux communications, libéralisant alors totalement l'activité de mandataire. Et bien que ni les mandataires ni les revendeurs non agréés ne soient visés par le règlement d'exemption

communautaire n° 330/2010 du 20 avril 2010, il apparaît que bon nombre d'entre eux ont compris les vifs encouragements de la Commission européenne à développer le commerce en ligne. C'est l'objet de l'article de ce dossier rédigé par M^e Fourgoux.

Le paysage automobile évolue. Il est fort probable que de nouvelles discussions relatives au statut des distributeurs auront lieu au niveau communautaire lors du renouvellement des règlements d'exemption (en mai 2022 pour le règlement n° 330/2010 et en mai 2023 pour le règlement n° 461/2010), avant peut-être en droit interne par de nouvelles tentatives législatives de la part des organisations professionnelles (CNPA – Conseil national des professions de l'automobile – ou groupements de marques), ou dans un avenir encore plus proche par l'exploration de la voie expressément conseillée par la Commission européenne : la négociation de codes de bonnes pratiques entre constructeurs et distributeurs. À défaut, il apparaît que les juridictions auront l'occasion de se prononcer sur l'application des mécanismes de droit interne (art. L. 442-6, I, 5 du code de commerce sur la rupture brutale des relations commerciales, art. L. 442-6, I, 2° du code de commerce sur le déséquilibre significatif dans les droits et obligations des parties...) à la situation de distributeurs automobiles. ■