

Bruxelles, le 25 juin 2026
(OR. en)

11146/26
ADD 1

RC 14
MI 705
COMPET 876
IA 185

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	25 juin 2026
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2026) 175 final
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION du règlement (UE) n° 461/2010 de la Commission du 27 mai 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2026) 175 final.

p.j.: SWD(2026) 175 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 25.6.2026
SWD(2026) 175 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION

du

règlement (UE) n° 461/2010 de la Commission du 27 mai 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile

{SWD(2026) 174 final}

INTRODUCTION

Le document de travail des services de la Commission évalue le règlement 461/2010 ⁽¹⁾ de la Commission concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «traité») à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile (ci-après le «règlement d'exemption par catégorie applicable au secteur automobile» ou le «RECSA»), ainsi que 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 pour véhicules automobiles ⁽²⁾ (ci-après les «LDS») qui l'accompagnent.

Les accords verticaux dans le secteur automobile font depuis longtemps l'objet d'une exemption par catégorie sectorielle. Le régime actuel se compose du RECSA sectoriel et des LDS, ainsi que de l'exemption générale par catégorie pour les accords verticaux, prévue par le règlement (UE) 2022/720 ⁽³⁾ (ci-après le «règlement d'exemption par catégorie applicable aux accords verticaux» ou le «REC "accords verticaux"»), qui est accompagné des lignes directrices sur les restrictions verticales ⁽⁴⁾ (ci-après les «LDV»).

Les accords verticaux entre entreprises du secteur automobile portent sur trois grands domaines à différents niveaux de la chaîne de distribution: i) la distribution de véhicules automobiles neufs, ii) la fourniture de services de réparation et d'entretien; et iii) la distribution de pièces de rechange. Ces accords verticaux peuvent engendrer des problèmes de concurrence et doivent donc être appréciés au regard de l'article 101 du traité.

Les accords qui tombent sous le coup de l'interdiction énoncée à l'article 101, paragraphe 1, du traité peuvent bénéficier de l'exemption prévue à l'article 101, paragraphe 3, du traité s'ils remplissent les conditions cumulatives qui y sont énoncées ⁽⁵⁾. Par son règlement n° 19/65/CEE ⁽⁶⁾, le Conseil a habilité la Commission à appliquer par voie de règlement l'article 101,

(¹) Règlement (UE) n° 461/2010 de la Commission du 27 mai 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile (JO L 129 du 28.5.2010, p. 52), tel que modifié par le règlement (UE) 2023/822 de la Commission du 17 avril 2023 modifiant le règlement (UE) n° 461/2010 en ce qui concerne sa période d'application (JO L 102I du 17.4.2023, p. 1).

(²) Communication de la Commission – 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 (JO C 138 du 28.5.2010, p. 16), telles que modifiées par la modification de la communication de la Commission – 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 (2023/C 33 I/01) (JO C 133I du 17.4.2023, p. 1).

(³) Règlement (UE) 2022/720 de la Commission du 10 mai 2022 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées (JO L 134 du 11.5.2022, p. 4), qui remplaçait le règlement 330/2010 à compter du 1^{er} juin 2022.

(⁴) Lignes directrices sur les restrictions verticales 2022/C 248/01 (JO C 248 du 30.6.2022, p. 1). Ces lignes directrices ont remplacé les lignes directrices sur les restrictions verticales 2010/C 130/01 à compter du 1^{er} juin 2022.

(⁵) L'exemption ne s'applique que si de tels accords 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, et n'imposent pas des restrictions qui ne sont pas indispensables ou éliminent la concurrence pour une partie substantielle des produits en cause.

(⁶) Règlement n° 19/65/CEE du Conseil du 2 mars 1965 concernant l'application de l'article 85, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords et de pratiques concertées (JO 36 du 6.3.1965, p. 533), tel que modifié par le règlement (CE) n° 1215/1999 du Conseil du 10 juin 1999 (JO L 148 du 15.6.1999, p. 1).

paragraphe 3, du traité à certaines catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile. Par conséquent, la Commission a adopté le RECSA.

Selon l'article 4 du RECSA, les accords relatifs à la vente ou à la revente de pièces de rechange de véhicules automobiles ou à la fourniture de services de réparation et d'entretien de véhicules automobiles font l'objet d'une exemption par catégorie, à condition que ces accords satisfassent aux conditions d'exemption prévues par le REC «accords verticaux» et ne contiennent aucune des restrictions caractérisées supplémentaires ⁽⁷⁾ énumérées à l'article 5 du RECSA. En outre, l'article 5 du REC «accords verticaux» recense certaines restrictions exclues qui ne relèvent pas de l'exemption par catégorie, mais qui n'empêchent pas le reste d'un accord d'en bénéficier. Le RECSA ne s'applique pas aux accords de distribution de véhicules neufs; ces accords sont couverts par le REC «accords verticaux».

En ce qui concerne les accords de distribution et de réparation dans le secteur automobile, les LDS fournissent des orientations sur l'application du REC «accords verticaux» et du RECSA et sur l'appréciation individuelle, au regard de l'article 101 du traité, des accords qui ne relèvent pas de l'exemption par catégorie.

Le dernier réexamen du régime prévu par le RECSA s'est achevé en 2023 et a conduit à une prolongation du RECSA pour une période de cinq ans, ainsi qu'à des modifications limitées des LDS concernant, en particulier, les données générées par les véhicules. Le RECSA doit expirer le 31 mai 2028 et, conformément à son article 7, son fonctionnement doit être évalué avant cette date.

L'évaluation du RECSA et des LDS couvre la période allant de 2021 à 2025, ce qui correspond à la fin de l'évaluation précédente en 2021 et à l'appréciation de l'évolution de la situation jusqu'à la fin de 2025.

Méthodologie

L'évaluation repose sur des données qualitatives et quantitatives provenant de nombreuses sources. Les éléments de preuve ont été recueillis par les moyens suivants: un appel à contributions, une consultation publique, des consultations spécifiques des autorités nationales de concurrence, une étude sectorielle réalisée par le Centre commun de recherche de la Commission, l'acquisition d'ensembles de données externes et de publications auprès de fournisseurs de données spécialisés, et l'expérience de la Commission en matière de suivi et d'application de la législation.

RESULTATS DE L'EVALUATION

Dans quelle mesure l'intervention a-t-elle été couronnée de succès et pourquoi?

Efficacité: dans l'ensemble, les retours d'information recueillis dans le cadre des activités d'évaluation indiquent que le RECSA et les LDS ont été efficaces pour atteindre leurs objectifs spécifiques, à savoir: i) accroître la sécurité juridique pour les entreprises, ii) réduire le risque d'exemption excessive et de sous-exemption; et iii) protéger certaines formes de concurrence dans le secteur automobile.

Les éléments de preuve recueillis confirment que le premier objectif consistant à accroître la sécurité juridique a généralement été atteint. En particulier, l'évaluation indique que les règles

(7) Les clauses caractérisées sont celles qui, si elles sont incluses dans un accord vertical, retirent le bénéfice de l'exemption à l'ensemble de l'accord, ce qui signifie qu'une évaluation individuelle au titre de l'article 101, paragraphe 3, du traité devrait être effectuée.

restent généralement claires et compréhensibles. Le RECSA et les LDS continuent de garantir une approche uniforme et fiable de l'appréciation des accords verticaux dans le secteur automobile au regard du droit de la concurrence.

Cela étant dit, certaines parties prenantes ont estimé que des domaines du RECSA et des LDS n'offraient pas une sécurité juridique suffisante, en particulier en ce qui concerne les définitions concernées par la numérisation et l'électrification croissantes des véhicules à moteur.

Les éléments recueillis montrent également que le cadre actuel a, de manière générale, atteint l'objectif visant à prévenir l'exemption excessive (faux positifs) et à éviter la sous-exemption (faux négatifs). En particulier, l'évaluation indique que le seuil de part de marché et les listes actuelles de restrictions caractérisées et exclues au titre de l'article 5 du RECSA et des articles 4 et 5 du REC «accords verticaux» restent appropriés de manière générale. Certains éléments tendent toujours à démontrer que les instruments n'ont pas été pleinement en mesure de remédier aux restrictions d'accès aux intrants essentiels.

Enfin, les éléments recueillis indiquent que le troisième objectif spécifique consistant à protéger certaines formes de concurrence dans le secteur automobile a généralement été atteint. En particulier, les constructeurs automobiles concurrents ont continué d'accéder au marché, les échanges transfrontières sont restés possibles, les réparateurs et les fournisseurs de pièces détachées indépendants ont conservé un rôle important — bien que parfois limité — et la concurrence intramarque entre concessionnaires et réparateurs officiels s'est généralement poursuivie malgré des tendances telles que la consolidation du réseau, la numérisation et le renforcement du contrôle exercé par les constructeurs automobiles. Toutefois, les réparateurs et les fournisseurs de pièces détachées indépendants ont fait état de difficultés persistantes en ce qui concerne l'accès non discriminatoire aux données générées par les véhicules, malgré les récentes modifications apportées aux LDS et à d'autres législations de l'UE en matière de données.

Efficience: dans l'ensemble, l'évaluation a permis de conclure que le RECSA et les LDS ont réduit de manière efficiente les coûts de mise en conformité des entreprises désireuses de conclure des accords verticaux dans le secteur automobile. Les éléments de preuve ont montré que, sans ces instruments, les entreprises verraient très probablement augmenter le coût de l'évaluation de la conformité de leurs accords verticaux dans le secteur automobile avec l'article 101 du traité.

Cohérence: l'évaluation indique que le RECSA et les LDS sont généralement cohérents avec d'autres instruments de l'UE, les seules incohérences limitées concernant les cadres plus récents en lien avec l'accès aux données générées par les véhicules communiquées par les parties prenantes.

Quelle a été l'incidence de l'intervention de l'UE et quelles sont les parties prenantes concernées?

Valeur ajoutée de l'UE: les éléments de preuve recueillis conduisent à penser que le RECSA et les LDS présentent une valeur ajoutée par rapport à une situation dans laquelle des règlements ou des lignes directrices auraient été adoptés au niveau national.

L'intervention est-elle toujours pertinente?

Pertinence: l'évaluation indique que les objectifs du RECSA et des LDS restent pertinents et que les dispositions incluses dans ces deux instruments demeurent généralement adaptées aux objectifs poursuivis.

CONCLUSIONS

L'évaluation indique que le RECSA et les LDS ont généralement atteint leurs objectifs de manière efficace pendant la période d'évaluation. Ils ont notamment veillé à ce que les entreprises soient en mesure d'évaluer elles-mêmes, avec une sécurité juridique suffisante, la conformité de leurs accords verticaux dans le secteur automobile avec l'article 101 du traité. L'évaluation indique que les objectifs du RECSA et des LDS restent pertinents et confirme la nécessité d'un règlement d'exemption par catégorie et d'orientations pour l'application de l'article 101 du traité aux accords verticaux dans le secteur automobile.