



COMMISSION EUROPÉENNE

Direction F - Industries des biens de consommation et d'équipement  
Unité F2 - Automobiles et autres moyens de transport

Bruxelles, le 13 février 2001

## **REGLEMENT N°1475/95**

### **AUDITION DES 13-14 FEVRIER 2001 BRUXELLES**

### **ELEMENTS D'INTERVENTION D'ERIC VAN GINDERACHTER**

Merci Monsieur le Président.

Mesdames, Messieurs

Permettez-moi « d'embrayer » en français pour utiliser un terme bien connu du jargon automobile.

Un point important vient d'être précisé : si ce rapport d'évaluation – thème de l'audition d'aujourd'hui - analyse le passé avec un oeil critique, il ne préjuge toutefois pas de l'avenir.

De fait, le rapport d'évaluation a été établi en tenant compte des points de vue de tous les groupes intéressés.

Le rapport prend en compte également de l'expérience de la Commission sur les questions de concurrence dans l'industrie automobile durant les cinq dernières années.

Cette démarche d'ouverture et absente de préjugés se poursuit aujourd'hui. Les deux études de consultants (Autopolis et des professeurs Verboven et Degryse de la KUL) qui serviront de point de départ pour le débat de demain ont été commanditées afin de disposer de plus d'informations sur des questions essentielles pour le futur régime. En outre, pour nous permettre de décider d'un régime futur en pleine connaissance de cause, nous avons lancé un appel d'offre en vue d'obtenir une étude qui évaluera l'impact possible des différents scénarios envisageables pour le régime futur de la distribution automobile sur les constructeurs et consommateurs, ainsi que sur les concessionnaires agréés, les réparateurs indépendants et les équipementiers.

Par ailleurs, les contacts informels pris avec les différents groupes et les nombreuses réunions qui se sont tenues ont permis et permettent encore à la Commission d'approfondir certains points essentiels.

Un de ces points concerne par exemple la question de savoir si le futur régime doit encore être le même pour les voitures, les camions et les bus comme c'est le cas actuellement.

Notre attention a en effet été attirée par certains opérateurs sur les différences qui existeraient à leurs yeux entre les voitures et ces autres types de véhicules, pour lesquels le prix d'achat compterait moins que le coût au kilomètre durant la vie du produit et pour lesquels on nous dit qu'il y aurait apparemment une demande croissante d'un service d'entretien quasi 24 heures sur 24. La question – ouverte à ce stade – est donc de savoir si les bus et camions, pour un régime futur, doivent être découplés ou non des voitures.

Un autre de ces points essentiels est celui de savoir si le nouveau régime juridique adopté pour les restrictions verticales fin 1999<sup>1</sup> est un régime approprié pour se substituer à celui prévu par le règlement actuel pour la distribution automobile ou s'il existe des motifs pour y déroger ou l'écarter.

La décision quant à un régime futur fait naître de multiples questions complexes, et elle devra donc être prise en pleine connaissance de cause. Aucun élément utile à cette prise de

---

<sup>1</sup> Règlement 2790/1999 de la Commission du 22 décembre 1999 + Lignes directrices sur les restrictions verticales publiées en octobre 2000 (C 291 JO 13.10.2000).

décision ne sera écarté « a priori ». L'audition d'aujourd'hui prend dès lors tout son sens dans ce processus d'analyse.

Quant à l'avenir, une fois cette audition achevée et l'étude d'impact terminée (probablement cet été), la Commission a l'intention d'adopter dans les derniers mois de 2001 des propositions pour le futur régime de la distribution automobile qui entrera en vigueur après 2002.

Il est parfois dit de manière exagérée que les systèmes de distribution automobile n'ont fondamentalement pas changé depuis 1910, l'époque de Henri Ford. Cette audition devrait nous aider à comprendre si et dans quelle mesure les bouleversements intervenus dans la production, la vente et l'entretien des voitures dans les dernières années du XXème siècle - tels que par exemple l'internet et la mise en place progressive de la distribution allégée («lean distribution»), ou le fait que le constructeur automobile soit de plus en plus un assembleur de pièces produites par les équipementiers ou que les voitures nécessitent de moins en moins d'entretien - appellent un changement du régime actuel – ou pas...

Je repasse maintenant la parole au président pour qu'il vous précise les principales règles qu'il fera respecter pour que l'audition se déroule avec succès.