

RLC 3742

## Vers l'exemption catégorielle des contrats de réparation automobile agréée ?

Selon la Commission européenne et l'Autorité de la concurrence française, la part de chaque constructeur automobile sur le marché de la réparation et de l'entretien des véhicules automobiles de sa marque serait supérieure à 30 %. Cette situation qui interdit aux contrats conclus entre constructeurs et réparateurs agréés de bénéficier de l'exemption catégorielle prévue par le règlement n° 330/2010 du 20 avril 2010 doit cependant être réexaminée à l'aune de la jurisprudence la plus récente de la cour d'appel de Paris et d'études de marché également récentes.



Par Xavier  
HENRY  
Avocat à la Cour  
Cabinet Henry &  
Bricogne

Les contrats par lesquels les constructeurs automobiles concluent avec des réparateurs des contrats de distribution sélective leur permettant de vendre les pièces de rechange d'origine et de se présenter comme réparateurs agréés de la marque peuvent-ils bénéficier de l'exemption prévue par les règlements d'exemption sur les restrictions verticales en vigueur ? La cause paraissait entendue puisque tant la Commission européenne que l'Autorité de la concurrence française considèrent que la part des constructeurs automobiles sur le marché de la réparation et de l'entretien des véhicules automobiles va au-delà du seuil à partir duquel l'exemption n'est plus possible. La question mérite cependant d'être à nouveau posée, car la définition du marché pertinent a été dernièrement débattue judiciairement et des études récentes pourraient remettre en cause le niveau de la part de marché des constructeurs. Or, de cette part de marché qui varie selon le marché pertinent retenu dépend le bénéfice de l'exemption catégorielle qui est un enjeu très important pour les constructeurs automobiles et leurs réseaux de réparateurs.

### I. – L'exemption par catégorie dans le secteur automobile et son enjeu

Une exemption permet de déclarer inapplicable l'article 101, paragraphe 1, TFUE qui prohibe les ententes anticoncurrentielles, à des accords verticaux comportant des restrictions de concurrence, sous réserve de remplir certaines conditions. Lorsqu'un accord remplit les conditions posées par un règlement d'exemption, l'exemption sera alors dite « *par catégorie ou catégorielle* » à la différence de l'exemption individuelle qui nécessite de remplir les conditions posées par l'article 101, paragraphe 3, TFUE. Ces conditions, selon les règlements d'exemption sur les restrictions verticales intervenus depuis 1999, tiennent à la fois au contenu des accords (absence de restrictions caractérisées de concurrence listées par lesdits règlements [prix minimum imposés, répartition de marchés, ...]) et aux parties (un seuil maximal de part de marché détenue par chacune des parties ne doit pas être dépassé).

L'intérêt de bénéficier d'une exemption par catégorie réside dans la « *zone de sécuri-*

té »<sup>(1)</sup> qu'elle procure. L'accord ne pourra pas être remis en cause sur le fondement des articles 101, paragraphe 1, TFUE et L. 420-1 du code de commerce et n'encourra pas d'amende qui peut être élevée s'il contrevenait à ces dispositions. Concrètement, une exemption catégorielle donne plus de liberté aux opérateurs économiques dans leur politique commerciale.

Les accords verticaux dans le secteur automobile, qu'ils portent sur la vente des véhicules neufs ou sur leur réparation et leur entretien, ont toujours fait l'objet d'une attention particulière, bénéficiant notamment de règlements d'exemption spécifiques depuis 1984. Depuis 2010, leur exemption doit être examinée à la fois au regard du règlement dit « général » n° 330/2010<sup>(2)</sup>, qui ne concerne donc pas que les accords verticaux de distribution automobile, et au regard du règlement n° 461/2010<sup>(3)</sup> spécifique au secteur automobile. Selon le règlement n° 330/2010, la part de marché à ne pas dépasser par chacune des parties à l'accord pour bénéficier d'une exemption par catégorie est de 30 %. Ces règlements ne définissent cependant pas le marché sur lequel les parts de marché doivent être évaluées.

## II. – Le marché retenu pour apprécier l'existence d'une restriction de concurrence selon la Commission européenne et l'Autorité de la concurrence française

Le considérant 13 du règlement n° 461/2010 se contente d'énoncer « *qu'il est possible de définir un marché distinct de l'après-vente* », c'est-à-dire qui ne soit pas commun avec le marché de la vente de véhicules neufs<sup>(4)</sup>, et qu'il existe des « *marchés de l'achat et de la vente de pièces de rechange* » et des « *marchés de fourniture de service de réparation et d'entretien* ». Le règlement n° 1400/2002, s'il n'est plus en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 2010, peut four-

nir des indications. Il précisait notamment comment devaient être calculées les parts de marché des entreprises et, sans pour autant définir précisément les marchés, retenait néanmoins un marché de la distribution des pièces de rechange et un marché des services de réparation et d'entretien<sup>(5)</sup> en se plaçant du point de vue, non pas du client final mais de l'« *acheteur* » défini par ce règlement comme un distributeur ou un réparateur<sup>(6)</sup>.

À défaut de définition dans le règlement n° 461/2010, les lignes directrices supplémentaires de la Commission énoncent que le « *marché (...) pour les services de réparation et d'entretien qui est distinct de celui de la vente de véhicules automobiles neufs, (...) est considéré comme propre à chaque marque. Sur ce marché, la principale source de concurrence provient de l'interaction concurrentielle entre les réparateurs indépendants et les réparateurs agréés de la marque en question* »<sup>(7)</sup>. Le marché sur lequel s'exerce une concurrence entre les réparateurs agréés et indépendants est ainsi réduit à une marque et il y a autant de marchés que de marques. En outre, la part de marché des constructeurs se confond avec la part de marché de tous leurs réparateurs agréés. L'Autorité de la concurrence a repris cette définition<sup>(8)</sup>. Les réseaux de réparateurs agréés détiendraient en moyenne une part de marché d'environ 50 % (un véhicule automobile sur deux serait réparé par un réparateur agréé)<sup>(9)</sup>. Une exemption catégorielle des accords verticaux de réparation agréée ne serait donc pas possible, le seuil de 30 % étant dépassé.

Cependant, les lignes directrices de la Commission comme l'avis de l'Autorité de la concurrence du 8 octobre 2012 ne lient pas les juges ou les autorités de concurrence qui statuent sur l'application des articles 101, paragraphe 1, TFUE ou L. 420-1 du code de commerce. La discussion sur la définition du ou des marchés de l'après-vente automobile et sur la place qui y occupent les constructeurs et leurs réseaux reste donc ouverte.

## III. – Les questions suscitées par le marché pertinent retenu par

(1) Comm. UE, Lignes directrices sur les restrictions verticales, JOUE 19 mai 2010, n° C 130, pt. 23.

(2) Règl. (UE) n° 330/2010, 20 avr. 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.

(3) Règl. (UE) n° 461/2010, 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.

(4) Il n'est cependant pas totalement exclu qu'il puisse exister un marché commun à la vente et à l'après-vente automobile, notamment lorsque lors de l'achat de son véhicule neuf le client tient compte « *des coûts encourus pendant la durée de vie du véhicule automobile* » (Comm. UE, 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, JOUE 28 mai 2010, n° C 138, pt. 57, note 1).

(5) Règl. (CE) n° 1400/2002, 31 juill. 2002, concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile.

(6) Règl. (CE) n° 1400/2002, préc., art. 1 §1, k).

(7) Lignes directrices supplémentaires, préc., pt. 57. Le marché des pièces de rechange semble être inclus dans celui de la réparation et de l'entretien.

(8) Aut. conc., avis n° 12-A-21, 8 oct. 2012, relatif au fonctionnement concurrentiel des secteurs de la réparation et de l'entretien de véhicules et de la fabrication et de la distribution de pièces de rechange, pts. 28 et s.

(9) Brochure explicative du règlement n° 1400/2002, p. 14 ; Aut. conc., avis n° 12-A-21, préc., pt. 28. Il s'agit d'une moyenne ; chaque marque doit donc déterminer sa propre part de marché.

## la Commission européenne et l'Autorité de la concurrence

La raison qui a conduit la Commission à retenir un marché par marque tient pour l'essentiel au fait que le client marquerait une préférence pour faire réparer ou entretenir son véhicule chez un réparateur agréé de la marque de son véhicule<sup>(10)</sup>. Pour autant, la moitié des véhicules automobiles serait, selon l'Autorité de la concurrence, réparée par des réparateurs indépendants, de sorte qu'*a priori* ces derniers sont en mesure d'offrir des services de réparation et d'entretien compétitifs pour les clients. Une nette préférence pour la réparation agréée suffit-elle pour circonscrire un marché pour chaque marque ? Ne faut-il pas considérer qu'un client a le choix de faire réparer et entretenir son véhicule soit par un réparateur agréé de la marque du véhicule, soit par un réparateur agréé d'une autre marque, soit encore par un réparateur indépendant (MRA<sup>(11)</sup> ou franchise de réparation), si bien que la concurrence s'exercerait pour les véhicules de toutes marques entre tous les réparateurs agréés et indépendants<sup>(12)</sup> ?

Par ailleurs, quel devrait être le taux de préférence du client pour que chaque marque soit un marché ? Si ce taux était inférieur à 50 %, la position des autorités de concurrence serait-elle toujours la même ? Ces dernières considèrent également que l'accès aux pièces de rechange serait plus difficile et plus onéreux pour les réparateurs indépendants que pour les membres de réseaux de marques<sup>(13)</sup>. Pour autant, les réparateurs indépendants peuvent s'approvisionner auprès des réparateurs agréés ou des équipementiers quelle que soit la marque du véhicule.

Une autre question mérite d'être posée : faut-il retenir le marché aval (relation client final / réparateur agréé) ou le marché amont (relation réparateur agréé / constructeur) pour apprécier la part de marché des constructeurs automobiles ? En amont, le marché ne peut pas être segmenté par marque puisque les réparateurs peuvent choisir d'intégrer le réseau de l'une ou l'autre des très nombreuses

(10) « Si les propriétaires de voitures considèrent que les services de réparation propres à la marque ne sont pas interchangeable avec d'autres services de réparation et si, pour la prestation de ces services, de nombreuses pièces de rechange propres à la marque ne peuvent être remplacées par d'autres pièces, la valeur totale du marché du réseau agréé est la valeur des services fournis pour les véhicules de la marque en question sur le marché national durant l'année civile précédente, ou une estimation de cette valeur » (Brochure explicative du règlement n° 1400/2002, préc., p. 83).

(11) Mécanicien-réparateur automobile.

(12) Tous les réparateurs automobiles, agréés ou indépendants, peuvent réparer ou entretenir un véhicule quelle que soit sa marque.

(13) Aut. conc., avis n° 12-A-21, préc., pts. 474 et 475. Ce constat devrait être nuancé si la fin des droits des constructeurs automobiles sur leurs pièces de rechange visibles envisagée par le gouvernement français était confirmée. Intégrée dans le projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM), cette mesure a été censurée par le Conseil constitutionnel par sa décision n° 2019-794 DC du 20 décembre 2019.

marques et ainsi candidater pour chacune des marques, voire exploiter une franchise de réparation<sup>(14)</sup>. Sur un tel marché, la part d'un constructeur serait donc inférieure à 30 %.

La justice allemande a eu à statuer sur cette question. En 2011, la Cour fédérale de justice (Bundesgerichtshof) jugeait, à propos d'un refus de contracter opposé par un constructeur de véhicules utilitaires à un candidat à l'entrée dans son réseau de réparateurs agréés, que le marché à retenir pour apprécier l'effet de la pratique était le marché amont qui était un marché toutes marques<sup>(15)</sup>. Néanmoins, en 2016<sup>(16)</sup>, tout en précisant ne pas revenir sur sa décision de 2011, la Cour fédérale de justice jugeait à propos d'un refus de contracter opposé par un constructeur de voitures premium à un candidat réparateur que le marché aval (segmenté par marque) pourrait être retenu s'il était montré un attachement des propriétaires de véhicules premium à faire réparer et entretenir leurs véhicules par des réparateurs agréés de la marque. Sur renvoi, la cour d'appel de Francfort jugeait cependant qu'un tel attachement n'était pas démontré<sup>(17)</sup>. Au demeurant, la réponse à la question de savoir s'il faut retenir un marché aval et amont pourrait aussi dépendre de la pratique poursuivie.

En France, la définition du marché pertinent de l'après-vente automobile a fait l'objet de débats récents.

## IV. – La jurisprudence française récente sur le marché pertinent

La cour d'appel de Paris a rendu en 2019 deux arrêts (désormais définitifs). Chacun des litiges concernait un refus de contracter opposé à un candidat à la réparation agréée par des constructeurs automobiles qui faisaient valoir notamment que ces refus de contracter ne pouvaient avoir aucun effet anticoncurrentiel sur le marché<sup>(18)</sup>, si bien que les articles 101, paragraphe 1, TFUE, et L. 420-1 du code de commerce étaient inapplicables.

(14) L'article 7, a) du règlement n° 330/2010 paraît retenir un marché amont puisqu'il dispose que « la part de marché du fournisseur est calculée sur la base de données relatives à la valeur des ventes sur le marché et la part de marché de l'acheteur est calculée sur la base de données relatives à la valeur des achats sur le marché ».

(15) BGH, 30 mars 2011, KZR 6/09.

(16) BGH, 26 janv. 2016, KZR 41/14.

(17) Oberlandesgerichts Frankfurt am Main, 21 déc. 2017, 11 U 6/144 (Kart).

(18) Sur les autres questions soulevées par ces arrêts, V. E. Diény et X. Henry, Refus d'agrément d'un distributeur sélectif : la cour d'appel de Paris en proie aux limites de l'application du droit des ententes, RLC 2019/83, n° 3572 ; X. Henry, Distribution sélective et refus de contracter : de la difficulté de concilier la jurisprudence Metro I avec les règlements d'exemption, RLC 2019/86, n° 3642.

Dans une première espèce<sup>(19)</sup>, après avoir rappelé que « pour constituer une entente par effet, un refus d'agrément doit être de nature à éliminer ou restreindre la concurrence », la cour a considéré que « compte tenu du nombre de réparateurs de toutes marques, des mécaniciens-réparateurs indépendants et des réseaux de franchise [de réparation], la concurrence sur le marché de la réparation et de l'entretien des véhicules est réelle, de sorte que la circonstance qu'un réparateur agréé sorte du marché est indifférent pour les clients. Sur le marché de la réparation et de l'entretien toutes marques, les réparateurs agréés [Y] représentent une très faible part, le réseau étant constitué de 128 réparateurs agréés alors qu'il existait en France en 2010 plus de 41 000 entreprises de réparation automobile pour un chiffre d'affaires de l'ordre de (...) 22 milliards [euros] en 2016 (...), alors que le chiffre d'affaires (...) du réseau des réparateurs agréés [Y] était inférieur à 60 000 000 euros (...) ». Elle poursuit en soulignant que « d'après une étude du GIPA, entreprise spécialisée dans les études du marché automobile, les réparateurs agréés réparent vraisemblablement moins de 30 % des véhicules de leur marque ».

Elle relève enfin que le réparateur plaignant était multi-marque, que « la marché de la réparation étant fluide, il n'est pas difficile, pour un réparateur qui se voit résilier son contrat de réparateur agréé, ou pour un candidat à l'agrément qui se voit refuser l'agrément par un constructeur, d'obtenir la représentation d'une autre marque ou enseigne ». En effet, « une quarantaine de marques automobiles sont présentes en France, qui offrent la possibilité de conclure des contrats de réparateur agréé, de sorte que la perte du contrat de réparation [Y] peut facilement être compensée » et le plaignant « pourra poursuivre la réparation des véhicules [Y], bien que n'étant plus réparateur agréé [Y], et même si les conditions sont moins favorables que celles de réparateur agréé ». Il n'était donc pas démontré que « le refus d'agrément au réseau serait de nature à affecter le fonctionnement concurrentiel du marché de la réparation automobile ». La cour retient donc un marché élargi, non limité à la marque, se plaçant du point de vue du réparateur et non du client final.

Cet arrêt aurait été clair s'il s'était arrêté là. Cependant, assez curieusement, bien qu'ayant jugé que le refus d'agrément n'était pas anticoncurrentiel, la cour d'appel s'est interrogée sur la possibilité d'une exemption catégorielle au regard du règlement d'exemption n° 330/2010. Elle a alors changé radicalement son analyse alors même que l'examen de cette exemption était inutile, la pratique contestée, selon la cour, ne constituant pas une restriction de concurrence.

La cour énonce que « La question de savoir si le marché est plus vaste que le seul marché de l'entretien et de la ré-

paration propre aux véhicules particuliers [Y] est tranchée dans l'avis de l'Autorité de la concurrence n°12-A-21 du 8 octobre 2012 (...) ». Le marché est donc « propre à chaque marque », car « le client final préfère faire réparer ou entretenir son véhicule dans le réseau agréé plutôt que chez un réparateur indépendant (...) ». En outre, « des freins dans la concurrence tenant (...) à l'accès aux pièces de la marque (...) et (...) aux informations techniques de la marque (...) » existent. Il s'ensuit que « les réseaux de réparateurs agréés des constructeurs possèdent (...) une position importante sur le secteur de l'entretien-réparation de véhicules de leur marque, puisqu'ils ont une part de marché en valeur supérieure à 50 % en moyenne, face à des acteurs de beaucoup plus petite taille ». Une exemption catégorielle n'est donc pas envisageable. Cette contradiction au sein d'un même arrêt est évidemment surprenante, le marché retenu ne pouvant pas être différent selon que la pratique litigieuse est examinée à l'aune des articles 101, paragraphe 1, TFUE et L. 420-1 du code de commerce ou au regard du règlement d'exemption n° 330/2010.

La cour d'appel de Paris a rendu un autre arrêt quelques semaines plus tard sur une situation de fait similaire. La cour y énonce que « la circonstance que la société [X] ne fasse pas partie du réseau de réparateurs agréés [Y] n'affecte pas sensiblement le marché national de la réparation et de l'entretien [Y], les réparateurs agréés [Y] étant au nombre de 100 réparateurs agréés », et que « la société [X] pouvait exercer une activité de réparateur agréé d'autres marques ou multimarques. Une quarantaine de marques automobiles sont présentes en France, qui offrent la possibilité de conclure des contrats de réparateur agréé, de sorte que la perte du contrat de réparation [Y] peut être compensée pour la société [X] ». Enfin, le candidat évincé « pouvait poursuivre la réparation des véhicules [Y], bien que n'étant plus réparateur agréé [X] (...) même si les conditions sont moins favorables que celles de réparateur agréé ». Par ailleurs, analysant l'effet de la pratique sur le client final, la cour relève que « le client de Montauban pouvait s'adresser aux réparateurs agréés [Y] de Toulouse Nord et Toulouse Sud (distants de 55 km) ou d'Agen (distant de 75 km) ou à tout autre réparateur agréé d'une autre marque ou réparateur généraliste non agréé, qui, bien que n'étant pas sur le même marché pertinent, offraient une alternative partiellement substituable ». Il n'était donc pas démontré que « le refus d'agrément de la société [X] au réseau [Y] serait de nature à affecter sensiblement le fonctionnement concurrentiel du marché de la réparation automobile [Y] »<sup>(20)</sup>.

La cour retient ainsi un marché élargi et non un marché par marque en se plaçant à la fois du point de vue du client et du réparateur agréé. Selon la position adoptée par la cour dans cette espèce, les réparateurs agréés d'une marque qui sont, selon les réseaux, quelques dizaines ou

(19) CA Paris, 23 janv. 2019, n° 16/16856. Le Cabinet Henry & Bricogne était l'avocat du constructeur dans cette procédure.

(20) CA Paris, 27 mars 2019, n° 17/09056.

quelques centaines, ont une très faible part de marché eu égard aux dizaines de milliers d'entreprises indépendantes de réparation automobile. L'exemption catégorielle serait alors acquise (sauf restrictions caractérisées au sens des règlements d'exemption applicables).

## V. – La tendance baissière par rapport à 2010 des parts de marché des constructeurs automobiles sur les véhicules de leur marque selon des études récentes

S'il fallait cependant retenir un marché par marque, la part de marché des constructeurs devrait être réexaminée. En effet, le taux selon lequel les réparateurs agréés répareraient et entretiendraient 50 % environ des véhicules automobiles est assez ancien (2010). Ce taux était d'ailleurs discuté à l'époque, car le GIPA<sup>(21)</sup> considérait qu'il n'était que de 37 % en volume (entrées atelier) et de 45 % en valeur (chiffre d'affaires). Cependant, l'Autorité de la concurrence n'avait pas jugé l'étude suffisamment fiable<sup>(22)</sup>.

Depuis, des études récentes montrent une tendance à la baisse de cette part de marché. Ainsi, toujours selon le GIPA, qui persiste, la part des réparateurs agréés sur le marché de l'entretien et de la réparation ne serait plus que de 35 % des entrées atelier<sup>(23)</sup> en 2017<sup>(24)</sup>. Par ailleurs, selon une étude réalisée par la FIEV<sup>(25)</sup>, cette part serait de 38,2 % en valeur en 2019<sup>(26)</sup>. Sans être à l'abri de contestations, ces études montrent à tout le moins une tendance selon laquelle il est possible de penser qu'en moyenne, la part des réparateurs agréés dans la réparation et l'entretien automobile pourrait être désormais en valeur de l'ordre de 40 % plutôt que de 50 %.

En outre, il y a un élément important dont il n'est manifestement pas tenu compte dans le calcul des parts de marché visées ci-dessus. La part calculée est celle des réparateurs agréés dans la réparation des véhicules toutes marques et non la part de marché des réparateurs agréés dans la réparation des véhicules de la marque pour laquelle ils sont agréés. Or, un réparateur agréé ne répare et n'entretient pas que des véhicules de la marque pour laquelle il est agréé. Il répare et entretient également des véhicules d'autres marques. S'il répare et entretient majo-

ritairement les véhicules de la marque pour laquelle il est agréé, il n'est pas audacieux d'estimer qu'au moins 20 % des véhicules qui passent dans son atelier sont d'une autre marque, de sorte qu'en moyenne la part de marché des réparateurs agréés d'une marque sur les véhicules de cette marque pourrait s'approcher de 30 %.

Si tel était le cas, cela aurait au moins deux conséquences. D'abord, la définition d'un marché de la réparation et de l'entretien par marque serait-elle toujours pertinente, ce marché reposant sur la préférence marquée pour les réparateurs agréés ? Ensuite, si un marché par marque était toujours pertinent et que sur celui-ci la part des réseaux de réparateurs agréés se rapprochait du seuil de 30 %, cela permettrait d'envisager soit une exemption par catégorie, soit de faire valoir, si le seuil de 30 % était quelque peu dépassé, que les restrictions de concurrence n'auraient pas d'effet sur le marché, de sorte que les articles 101, paragraphe 1, TFUE ou L. 420-1 du code de commerce seraient inapplicables (sauf en cas de restrictions caractérisées)<sup>(27)</sup>, soit enfin d'envisager une exemption individuelle sur le fondement des articles 101, paragraphe 3, TFUE ou L. 420-4 du code de commerce.

Cette tendance baissière nécessite évidemment d'être confirmée, même si en l'absence de données officielles, il est difficile pour un constructeur ou un importateur automobile de calculer précisément sa part de marché sur les véhicules de sa marque. S'il peut connaître le chiffre d'affaires de son réseau pour l'activité de réparation et d'entretien, il ne peut en revanche le confronter à celui réalisé sur les véhicules de sa marque par les réparateurs agréés d'autres marques et les réparateurs indépendants car il ne le connaît pas. Il peut au mieux présenter une estimation.

## Remarques conclusives

Une nouvelle analyse du marché de la réparation et de l'entretien de la réparation automobile est donc souhaitable. Celle-ci devra tenir compte des évolutions du marché (ventes des pièces par Internet, contrats d'entretien, extensions de garantie, libéralisation éventuelle de la vente des pièces visibles, ...). Le futur règlement d'exemption sur les restrictions verticales qui doit succéder à compter du 1<sup>er</sup> juin 2022 au règlement n° 330/2010 pourrait en être l'occasion. La Commission européenne devra de toute façon avoir une réflexion sur le maintien à compter du 1<sup>er</sup> juin 2023<sup>(28)</sup> d'un règlement d'exemption spécifique dans le secteur automobile et sa conclusion dépendra vraisemblablement de l'analyse de la concurrence du secteur qu'elle fera. ■

(21) Entreprise spécialisée dans les études du marché automobile.

(22) Aut. conc., avis n° 12-A-21, préc., note de bas de page n° 33.

(23) La part des constructeurs pourrait être plus élevée si le montant en valeur (prix payé par le client final) était retenu et si les interventions des réparateurs agréés étaient en moyenne plus onéreuses que celles effectuées par les réparateurs indépendants.

(24) GIPA, Étude conducteurs 2018, avr. 2018.

(25) Fédération des industries des équipements pour véhicules.

(26) Étude citée par [www.journalauto.com](http://www.journalauto.com), 16 oct. 2019.

(27) Ce n'est en effet pas parce que l'exemption d'une pratique n'est pas possible que les articles 101, paragraphe 1, TFUE ou L. 420-1 du code de commerce sont automatiquement applicables.

(28) Le règlement n° 461/2010 expire le 31 mai 2023.