



**INFORMATION · INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG · INFORMATION MEMO · NOTE D'INFORMATION  
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ · NOTA D'INFORMAZIONE · TER DOCUMENTATIE**

Brussels, June 1983

Commission to exempt motor vehicle dealerships from E.E.C. competition rules

The Commission proposes to grant a general exemption from the EEC Treaty's prohibition of restrictive business practices for many restrictive clauses that appear in distribution and servicing agreements between motor dealers manufacturers. A draft Commission regulation on the application of Article 85(3) of the EEC Treaty to certain categories of motor vehicle distribution and servicing agreements has been published in the Official Journal of the European Communities No C165 dated 24.6. 1983. Comments are invited from interested parties until 24 October 1983.

The Regulation is intended to cut down the administrative burden of taking individual decisions on the hundreds of such agreements and amendments to agreements that are notified to it. The Commission believes that, in view of the special circumstances in the motor trade, most of the restrictions of competition that appear in dealership and servicing agreements fulfil the conditions for exemption laid down by Article 85(3) of the Treaty. The regulation would cover cars, buses, commercial vehicles and tractors. The main argument for exemption, according to the draft, is that distribution arrangements of a selective or exclusive nature are usually indispensable measures of rationalization. Motor vehicles are consumer durables that at both regular and irregular intervals require expert maintenance and repair, not always in the same place. The cooperation between the manufacturer or his importer and a number of selected dealers and repairers guarantees the provision of specialized servicing for the product. Competition in the motor trade tends to focus on inter-brand competition between rival distribution networks rather than intra-brand competition between dealers and repairers in the same network; a certain degree of restriction of competition in the latter area can be tolerated, in the Commission's opinion.

**Clauses generally exempted**

As drafted, the regulation grants an exemption, in principle, for the following types of restrictions on the motor dealer :

1. not to sell another manufacturer's vehicles or parts,
2. not actively to seek custom outside his allotted territory,
3. not to sub-contract distribution or servicing and repairs to other dealers or repairers without the consent of the manufacturer or his importer, and
4. not to sell new vehicles or replacement parts obtained from the manufacturer to dealers outside the distribution network.

Also exempted is a restriction on the manufacturer's freedom to appoint other dealers in the allotted territory during the period of the contract.

### Conditions attached to the exemption

A series of conditions is attached to the exemption. These are believed necessary in order to safeguard effective competition and unrestricted freedom for consumers to buy new cars wherever in the common market prices and conditions are most favourable. The most important conditions are designed to ensure that :

1. Dealers must not be made so dependent on the manufacturer or importer that their freedom to compete is seriously diminished.
2. Consumers can have servicing or repairs done under the manufacturer's warranty anywhere in the common market.
3. Spare parts supplied by third parties matching the quality of those supplied by the motor manufacturer can be sold and used in the official distribution network.
4. Consumers can order cars with the specifications required at the place where they are to be registered from official dealers in other Member States who are willing to sell the vehicles to them, if the manufacturer or his importer sells the model concerned through the official distribution network at both places (requirement of availability of vehicles with certain specifications).

This last condition is intended to stop manufacturers or importers trying to prevent or hinder sales of right-hand-drive versions of their cars on the Continent.

### Different prices in different Member States

Finally, the draft suggests a means of dealing with the considerable differences in the prices paid for the same make and model of car by consumers or official dealers in different Community countries. This consists in automatically allowing parallel imports (that is, imports by dealers outside the official distribution network who buy vehicles in a Member State where prices are low and import them into one where they are high) whenever the difference between the retail prices (list prices) recommended in two countries exceeds 12% for six months. For the purposes of the price comparison, however, no account will be taken of recommended prices which are distorted by extremely high tax rates or temporary freezes of prices or profit margins.

The parties to motor vehicle distribution agreements will have a choice between submitting to the provisions of the new regulation or electing for those of the general block exemption for exclusive distribution and purchasing agreements under Commission Regulation 67/67. The latter is due to be extended in an amended form as from 1 July 1983. Both regulations also provide for the possibility of further restrictive clauses being exempted by individual decision in special cases.

The Commission is expecting to receive written submission on the draft from motor trade associations and consumer organizations and will also give such interest groups an opportunity to add to their comments orally. This round of consultations will be followed by further talks with the Member States through the Advisory Committee on Restrictive Practices and Dominant Positions which was already consulted on an earlier draft. As usual, the European Parliament and the Economic and Social Committee will also be invited to give their opinions on the proposed legislation.



**INFORMATION · INFORMATORISCHE AUFZEICHNUNG · INFORMATION MEMO · NOTE D'INFORMATION  
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ · NOTA D'INFORMAZIONE · TER DOCUMENTATIE**

Bruxelles, juin 1983

La Commission entend exempter les contrats de distribution  
de véhicules automobiles des règles de concurrence du traité C.E.E.

La Commission compte arrêter bientôt un règlement d'exemption en faveur des principales clauses restrictives de concurrence contenues dans certaines catégories de contrats de distribution et de service avant et après vente dans le secteur des véhicules automobiles. Le projet de règlement de la Commission relatif à l'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité C.E.E. à des catégories d'accords de distribution et de service avant et après vente dans le secteur des véhicules automobiles est publié au Journal Officiel des Communautés européennes (J.O. n° C165 du 24.6.1983.

Les intéressés sont admis à présenter leurs observations jusqu'au 24 octobre 1983.

Le règlement précité est le moyen par lequel la Commission cherche à limiter le surcroît de travail considérable qu'entraînerait, pour son administration, la nécessité d'examiner cas par cas les centaines de notifications qui lui parviennent et les modifications qui leur sont apportées. Elle estime que le secteur automobile, compte tenu de ses caractéristiques propres, répond aux conditions prévues par l'article 85 paragraphe 3 du traité C.E.E. à titre de préalable à l'exemption globale de la plupart des restrictions de concurrence inhérentes aux contrats de distribution et de service avant et après vente. Le règlement s'appliquera aux voitures de tourisme, y compris les voitures commerciales, aux autocars et autobus, aux camions, y compris les tracteurs-remorques, ainsi qu'aux tracteurs agricoles. D'après l'exposé des motifs, l'exemption se justifie notamment par le fait que les clauses prévoyant la distribution exclusive et sélective sont à considérer, dans l'ensemble, comme favorables à la rationalisation et comme indispensables. Le projet reconnaît aux véhicules automobiles le caractère de produits techniques de consommation durable, dont l'entretien et la réparation doivent être confiés à des spécialistes et doivent être effectués n'importe où, tant régulièrement qu'à l'improviste. La collaboration entre le fabricant et l'importateur du véhicule d'une part, et les distributeurs et ateliers agréés de l'autre, permettra d'assurer à la clientèle un service adapté au produit. Sur le plan commercial, la concurrence jouera entre les divers réseaux de distribution, ce qui permet d'admettre, jusqu'à un certain point, les restrictions de concurrence entre distributeurs et ateliers d'un même réseau de distribution pour les produits de la même marque.

Les clauses contractuelles bénéficiant d'une exemption de principe

Le projet prévoit en principe l'exemption des engagements suivants souscrits par le distributeur :

- 1) ne pas vendre des automobiles ou des pièces de rechange à d'autres constructeurs,

- 2) ne pas exercer ses activités en dehors du territoire qui lui est concédé,
- 3) ne pas recourir à des intermédiaires ou à des ateliers contractuels sans autorisation du fabricant ou de l'importateur et enfin,
- 4) ne pas vendre des automobiles neuves et des pièces de rechange neuves du fabricant à des commerçants extérieurs au réseau de distribution.

Le règlement exonèrera également, en principe, l'engagement du fabricant de ne désigner aucun autre distributeur dans le territoire concédé pendant la durée du contrat.

#### Les conditions d'exemption

Le projet de règlement soumet l'exemption à toute une série de conditions. Celles-ci sont jugées indispensables pour garantir une concurrence effective et pour permettre aux utilisateurs européens d'acheter librement des véhicules neufs, là où ils leurs sont offerts aux conditions les plus avantageuses. Les principales conditions visent :

- 1) à éviter que le distributeur agréé ne tombe sous la dépendance du fabricant ou de l'importateur à un point tel que sa liberté de concurrence s'en trouverait sérieusement entravée,
- 2) à offrir aux consommateurs européens une garantie-atelier sur tout le territoire du marché commun,
- 3) à permettre l'accès, à qualité égale, des pièces de rechange fabriquées par des tiers, aux réseaux de distribution des constructeurs de véhicules automobiles et
- 4) à permettre aux consommateurs européens d'acheter dans d'autres Etats membres, auprès des concessionnaires autorisés disposés à les leur livrer, des véhicules équipés conformément aux normes du lieu d'immatriculation, pour autant que le fabricant ou l'importateur offre ce type de véhicule sur son réseau de distribution dans le lieu d'immatriculation comme dans l'autre Etat membre (obligation de déterminer des types de véhicules).

Par cette disposition, la Commission veut surtout empêcher que les fabricants ou importateurs ne refusent ou ne restreignent abusivement la vente, sur le continent, de véhicules équipés d'une conduite à droite.

#### Différence de prix entre Etats membres

Enfin, le projet lance la discussion sur des règles visant à atténuer les différences considérables qui se manifestent dans les prix que les utilisateurs ou les distributeurs agréés paient pour un même type de véhicule dans des Etats membres différents. Le projet vise à permettre ipso facto les importations parallèles - c'est-à-dire l'importation d'un Etat membre vers un autre à l'intervention d'un distributeur n'appartenant pas au réseau de distribution - si, pour un type de véhicule donné, le prix client recommandé dans un pays à prix élevés dépasse de plus de 12 % pendant plus de 6 mois celui figurant au barème du distributeur agréé dans le pays à prix inférieurs. Dans la comparaison, il ne sera pas tenu compte des prix recommandés dans la mesure où ils seraient, dans un Etat membre, grevés d'impôts ou de taxes particulièrement élevés ou influencés par un blocage provisoire des prix ou des marges.

Les partenaires à des accords de distribution dans le secteur des véhicules automobiles peuvent aussi opter pour le règlement de la Commission n° 67/67 relatif à l'exemption de certaines catégories d'accords de distribution exclusive et d'achat exclusif, règlement qui doit être prorogé et partiellement modifié à la date du 1er juillet 1983. Le projet et le règlement n° 67/67 ne font pas obstacle à l'exemption éventuelle d'autres clauses contractuelles restrictives de concurrence par voie de décision individuelle.

La Commission donnera aux associations représentatives des utilisateurs, du commerce et de l'industrie dont les intérêts sont en cause, l'occasion de lui présenter leurs observations par écrit et de les compléter verbalement s'ils le souhaitent. Cette consultation sera suivie d'une autre, menée avec les Etats membres au sein du Comité Consultatif en matière d'Ententes et de Positions dominantes, qui a déjà été consulté à propos de l'avant-projet de règlement. Comme toujours, le Parlement européen et le Comité économique et social sont appelés à donner leur avis sur le projet législatif de la Commission.