



## Ensemble, nous sommes + indépendants

Notre solidarité est essentielle pour être en mesure de mieux relever les défis à venir et réussir dans notre profession

Le Conseil d'Administration de l'Association Européenne des Services et de la Réparation Automobile\* (A.E.S.R.A), présidé par la Fédération Nationale de l'Artisanat Automobile (F.N.AA), assistée de ses homologues danois et finlandais a œuvré pendant 14 ans pour un cadre juridique d'équilibre des intérêts.



L'A.E.S.R.A et la F.N.AA ont été reçues à plusieurs reprises par les services de la Commission européenne pour la préparation puis l'application des règlements d'exemption automobile n°1475/95 et n°1400/2002.

commerce

### Les réparateurs indépendants reçus et entendus par la Commission de Bruxelles

**Informatique: Honda choisit Vulcain**  
Philippe Roos (directeur de la division automobile de Honda) et Jacques Becker (directeur général d'Octia informatique) ont signé, en présence de René Rigaud, président de la FNCAA, un accord de partenariat concernant l'informatisation du réseau automobile avec le logiciel Vulcain Concession. Sur les cent quarante concessions que compte aujourd'hui la marque japonaise en France, une douzaine sont déjà informatisées avec Vulcain. Un autre accord similaire concernant l'informatisation du réseau Honda Motocycles avec Vulcain 2-Roues, avait déjà été signé à la fin de l'année dernière. Depuis cet accord, une trentaine de motocyclistes de la marque ont adopté Vulcain 2-Roues. Pour l'automobile, les coûts de la solution Vulcain destinée au réseau Honda s'évaluent entre 65 000 F HT, pour un monoposte, jusqu'à 156 000 F HT pour cinq postes de travail.

**Les négociants indépendants ont tenu leur assemblée générale**  
Quelque cent trente négociants indépendants (revendeurs de véhicules neufs et d'occasion et mandataires) ont assisté à l'Assemblée générale du Syndicat des professionnels européens de l'automobile (SPEA), le 27 avril, en région parisienne. Cette manifestation fut l'occasion de démontrer le dynamisme d'une profession qui souhaiterait être mieux connue. La priorité du SPEA reste de donner ses lettres de noblesse à cette activité tout à fait légale. C'est pourquoi le syndicat va affiner la charte de qualité à laquelle doit se soumettre chaque adhérent afin de la faire reconnaître. Les organisations de consommateurs (peut être le

**LES réparateurs automobiles indépendants ont été entendus par la Commission européenne** : leur accès à l'information technique des constructeurs sera facilité par le nouveau règlement européen. Une décision réconfortante à l'heure où le président de la FNCAA et vice-président de l'Association européenne des services et de la réparation automobiles (AESRA), René Rigaud, présentait à

président des garagistes indépendants suédois, Benny Kirkegaard, directeur des garagistes indépendants du Danemark, et Brigitte Castell, directrice de l'AESRA.

L'un des points qui tenaient le plus à cœur aux réparateurs indépendants était leur accès à l'information technique des constructeurs. Il s'agissait notamment d'éviter que ces derniers, s'appuyant sur les possibilités ouvertes par les premières versions du règlement, ne verrouillent la diffusion de ces informations. Pour cela, Brigitte Castell, docteur en droit, familiarisée avec les droits de la propriété intellectuelle, a proposé une nouvelle disposition qui a été intégrée à l'un des considérants du texte (n°28).

Celui-ci est désormais formulé de la façon suivante : « Afin d'offrir aux consommateurs des possibilités véritables de choix entre réparateurs du réseau et réparateurs indépendants, il convient d'imposer aux constructeurs l'obligation de donner aux tiers, qui ne sont pas des entreprises du réseau, les informations techniques nécessaires à la réparation ou à l'entretien des voitures de leurs marques. Toutefois, ces droits doivent être exercés sans discrimination et en évitant tout abus. »

Rappelons que ce texte a ainsi remanié par la Commission sera soumis pour avis aux experts nationaux du Comité consultatif en matière d'entente et de pratiques restrictives de concurrence.

René Rigaud a présenté, au nom des réparateurs indépendants, un testeur « multimarque » à la Commission de Bruxelles.

Bruxelles le nouvel outil de diagnostic « multimarque ». Car test 2000.

Cette bonne nouvelle a été annoncée le 25 avril par Karel Van Miert, le patron de la direction de la concurrence de la Commission, à la délégation de la toute jeune association européenne des réparateurs indépendants (AESRA). Pour lui, « Car Test est un produit novateur, dont la diffusion dans les pays de l'Union européenne pourrait être valorisée par un programme européen d'aides prévu pour promouvoir la recherche, l'application de nouvelles

Karel Van Miert, patron de la direction de la concurrence de la Commission, et Brigitte Castell, directrice de l'Association européenne des services et de la réparation automobiles (AESRA).

a présenté à Karel Van Miert l'appareil de diagnostic Car Test 2000, élaboré à partir d'un cahier des charges de la FNCAA. Cet outil permettra au réparateur de diagnostiquer les pannes sur la plupart des véhicules des

Entretien avec M. Karel Van Miert, avril 1995 - article publié par « l'Argus de l'Automobile », 11.05.1995, p.5 -

\* L'A.E.S.R.A, créée en 1994, est régulièrement consultée par les différents services de la Commission européenne. Son siège social est en France, dans les locaux de la Fédération Nationale de l'Artisanat Automobile (F.N.AA), Immeuble Axe Nord, 9-11 Avenue Michelet 93583 Saint Ouen Cedex. Personne de contact : M. Aliou Sow, Secrétaire Général de la F.N.AA ; adresse électronique : aliou.sow@fna.fr

De droite à gauche :

M. René Rigaud, Président  
A.E.S.R.A et F.N.AA,  
M. Cesarini et les fonctionnaires  
de l'unité qu'il dirige,  
septembre 2007



L'A.E.S.R.A et la F.N.AA saluent l'esprit d'ouverture de la Commission européenne, la volonté qu'elle a manifestée d'accorder aux différents acteurs du marché les moyens juridiques de jouer leur rôle concurrentiel, et le travail constructif réalisé avec les organisations professionnelles de distributeurs et de réparateurs.

Dans son rapport d'évaluation sur l'application du règlement 1400/2002, la Commission européenne montre que ce cadre juridique « a contribué à protéger la concurrence sur les marchés de la distribution de véhicules automobiles neufs, et tout particulièrement sur les marchés des services après-vente, et ce au bénéfice des consommateurs ». Toutefois, elle conclut que le règlement général d'exemption n°2790/1999 applicable aux accords verticaux entre entreprises, s'il était combiné à des dispositions particulières, notamment celles du règlement européen n° 715/2007, aiderait à renforcer pleinement la concurrence dans le secteur automobile, sans avoir besoin de recourir à un règlement d'exemption catégorielle.

**L'A.E.S.R.A et les organisations professionnelles, avec lesquelles elle coopère, considèrent néanmoins qu'un règlement d'exemption complet et détaillé, spécifique au secteur automobile, est nécessaire en raison des particularités de la distribution et de la réparation. Les motifs sur lesquels se fonde cette position sont les suivants :**

### **1. Imprécision, lacunes du règlement général d'exemption n° 2790/1999 et intérêts des consommateurs**

La protection des intérêts des consommateurs nécessite un règlement qui puisse prendre en compte toutes les problématiques et pratiques observées dans le secteur de la distribution et de la réparation, ainsi que leurs évolutions prévisibles. Ce secteur d'activité revêt des particularités qui impliquent un dispositif détaillé et complet :

- les prix des véhicules, des pièces de rechange, des opérations d'entretien et de réparation constituent **un budget majeur pour les consommateurs** : l'automobile est leur second investissement le plus lourd après l'habitation principale ;
- les consommateurs doivent bénéficier d'une **liberté de choix effective** quant à leur fournisseur ou prestataire, mais également au niveau des produits, en particulier les pièces de rechange.

Les dispositions du règlement d'exemption n°2790/1999 se caractérisent par leur formulation générale ; celle-ci est impuissante à répondre à des questions précises, notamment les suivantes rencontrées dans la pratique :

- **mise à niveau des véhicules** : les réparateurs indépendants doivent pouvoir réaliser les mises à niveau c'est-à-dire les mises à jour, lors des opérations d'entretien. A défaut, le consommateur se voit contraint d'entretenir son véhicule dans le réseau constructeur pour pouvoir bénéficier de celles-ci.

- **opérations de rappel** : actuellement, la plupart des consommateurs qui font entretenir leur véhicule chez des réparateurs indépendants ne sont pas informés par les constructeurs des opérations de rappel. De son côté, le réparateur indépendant n'est pas mis au courant, le plus souvent, des opérations de rappel que décident les constructeurs. En outre, de nombreuses opérations de correction sont effectuées dans les ateliers agréés sans que le consommateur en ait connaissance.

Tous les réparateurs doivent avoir une information précise des opérations de correction et de rappel afin d'être en mesure d'en informer leurs clients. Comme pour les mises à niveau, s'abstenir d'informer les réparateurs indépendants revient pour le constructeur à diriger les consommateurs vers son réseau pour le suivi des véhicules. La sécurité des consommateurs est en jeu.

## 2. Compétitivité des PME de l'automobile liée au rééquilibrage des relations avec le constructeur

Il n'y a pas de compétitivité des petites et moyennes entreprises du secteur automobile sans un cadre juridique spécifique visant à corriger les comportements qui compromettent l'ensemble du système de distribution, entretien et réparation des véhicules. Le règlement général d'exemption des accords verticaux n° 2790/1999 est un cadre juridique approprié quand les relations entre les fournisseurs et les distributeurs sont déjà équilibrées. Ce n'est pas le cas du secteur automobile, caractérisé par un déséquilibre du pouvoir de marché des constructeurs au détriment des agents et des réparateurs indépendants. Ce qui pénalise finalement le consommateur.

## 3. Accès préservé des réparateurs indépendants à l'information technique grâce à des règles spécifiques

Des cas que l'A.E.S.R.A a déjà soumis à la Commission européenne montrent que sur le terrain les règles spécifiques à l'accès des réparateurs indépendants à l'information technique ne sont pas appliquées. L'information technique des constructeurs est difficile à acquérir ; elle n'est pas complète ou bien elle est diffusée avec retard et à des prix exorbitants. Même la formation organisée par les constructeurs tend à « réserver » l'information technique aux membres des réseaux. Dans la plupart des cas constatés, on observe que par toutes sortes de comportements subtils de la part des constructeurs, l'obligation de diffuser l'information technique est vidée de son contenu.

Afin de rendre effectif l'accès à l'information technique, il importe de favoriser l'utilisation d'appareils génériques multimarques. Les exemples suivants montrent où se situe le problème sur le terrain :

- **carnets d'entretien électroniques** : l'historique des entretiens et des réparations effectués sur un véhicule est de plus en plus enregistré sur une clé ou une carte à puce, dont la lecture se fait au moyen d'un outil spécifique à chaque constructeur. Les réparateurs indépendants sont multimarques par définition ; ils ne peuvent pas investir dans un outil pour chaque marque. Il est essentiel de leur permettre d'utiliser des appareils génériques multimarques. En outre, en Finlande, pour les véhicules importés d'autres pays, les carnets d'entretiens ne correspondent pas à ceux que diffusent les constructeurs sur le marché finlandais à leurs réparateurs agréés. De ce fait, les réparateurs indépendants doivent se diriger vers le réseau agréé pour obtenir, à des prix élevés, des compléments d'informations. Ce qui retarde les opérations d'entretien et contribue à augmenter les tarifs pour les consommateurs.

- **opérations d'entretien** : certains constructeurs prévoient dans les opérations d'entretien que seul l'appareil de diagnostic de leur marque puisse servir à relever de nombreux codes. Ces opérations devraient pouvoir être effectuées par les appareils de diagnostic multimarques.

L'accès à l'information technique prévu dans le **règlement n° 715/2007**, que la Commission européenne présente comme une alternative au règlement automobile 1400/2002, qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2009, **ne concerne que les véhicules neufs** et dans le contexte de la protection de l'environnement contre les émissions polluantes. Or **l'âge moyen du parc automobile est supérieur à 8 ans**. Afin d'encadrer les déficiences des constructeurs à propos du parc automobile existant et quel qu'en soit le contexte, le maintien du règlement d'exemption spécifique au secteur automobile s'avère indispensable.

Ces dispositions particulières sont d'autant plus nécessaires que par le règlement n°715/2007 ce sont les autorités nationales de la concurrence et les juridictions des Etats membres qui doivent faire appliquer l'obligation des constructeurs de diffuser les informations techniques. Ce qui peut se traduire par **des décisions différentes pour un même litige d'un pays à l'autre**. Le fonctionnement du marché intérieur, et donc de l'Union européenne, risque d'en être perturbé.

.../...

**4. Entretien et réparation du véhicule sous garantie confiés au réparateur choisi par le consommateur**

L'obligation généralisée de faire entretenir ou réparer la voiture exclusivement au sein du réseau agréé durant la période de garantie prive le consommateur de son droit de faire entretenir ou réparer son véhicule par un réparateur indépendant, qui a acquis sa confiance. Ce qui empêche ces réparateurs d'être en concurrence effective avec le réseau agréé, surtout en cas de "garanties étendues". Le consommateur doit pouvoir confier l'entretien de son véhicule au prestataire de son choix, notamment à un réparateur indépendant, pendant la période de garantie, sans perdre le bénéfice de la garantie constructeur. Des dispositions spécifiques sont donc nécessaires pour rendre effectif le droit du consommateur de choisir librement son réparateur, quel que soit l'âge du véhicule.

**5. Droit du consommateur de bénéficier de prix compétitifs sur les pièces de rechange**

Des dispositions particulières, semblables à celles du règlement 1400/2002 visant à assurer la concurrence sur le marché des pièces de rechange, sont nécessaires. Une liste de restrictions caractérisées doit être clairement établie ; interdire aux constructeurs automobiles et à leurs importateurs de restreindre le droit de leurs distributeurs et réparateurs agréés de se procurer des pièces de rechange d'origine et des pièces de rechange de qualité équivalente auprès des entreprises tierces de leur choix et de les utiliser pour la réparation et l'entretien de véhicules automobiles. Les constructeurs automobiles ne peuvent pas davantage restreindre le droit des équipementiers de vendre des pièces de rechange d'origine ou des pièces de rechange de qualité équivalente à des réparateurs agréés ou indépendants.

L'un des principaux litiges entre constructeurs et réparateurs agréés est, en matière de pièces de rechange, celui du **contrat d'entretien : les réparateurs agréés doivent être libres d'utiliser des pièces de rechange d'origine ou de qualité équivalente de marque différente de celle du constructeur** pour les opérations réalisées dans le cadre d'un contrat d'entretien.

**La Directive 2007/46/CE n'est pas un cadre juridique alternatif au règlement d'exemption automobile**

1400/2002: son objectif n'est pas de garantir la concurrence entre les différents opérateurs du marché automobile. En outre, elle ne concerne que les véhicules mis sur le marché depuis son entrée en vigueur prévue pour avril 2009 et afin d'assurer un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement. L'impact est également différent. Les règles spécifiques comme le règlement d'exemption 1400/2002 doivent être appliquées directement par les constructeurs, les distributeurs et les réparateurs, alors que la mise en œuvre des dispositions d'une directive est laissée aux Etats membres, qui adoptent les lois, règlements et mesures adéquates pour s'y conformer. Ce qui pose fréquemment problème sur le terrain.

**6. Flexibilité, oui ! Voie à sens unique favorisant les constructeurs automobiles, non !**

Le 25 septembre 2006, le Membre de la Commission chargé de la Politique de Concurrence, Mme Neelie Kroes, expliquait aux professionnels de l'automobile : « le règlement 1400/2002 a introduit davantage de flexibilité en fixant des dispositions nouvelles plus sévères pour promouvoir un environnement plus concurrentiel<sup>1</sup>. » Près de deux ans plus tard, dans son rapport d'évaluation la Commission européenne abandonne le règlement d'exemption 1400/2002 : elle conclut « qu' un régime plus flexible, s'inspirant davantage des principes généraux applicables aux restrictions verticales actuellement intégrés dans le règlement n° 2790/1999, aurait assuré un niveau équivalent de protection de la concurrence sur le marché. » Plutôt qu'un cadre de référence stable et spécifique, la Commission semble s'en tenir à une approche **excessivement** orientée sur les effets économiques des comportements des constructeurs. Ce qui aboutit à renforcer le pouvoir de marché des constructeurs et à diminuer la sécurité juridique. Un **encadrement juridique spécifique** au secteur automobile est indispensable pour **préserver l'indépendance des autres opérateurs, qui se trouvent dans une position plus faible.**

Dr. Brigitte Castell Borràs  
Avocat au Barreau de Barcelona  
Conseiller en affaires européennes

17.07.2008

\* \* \* \* \*

<sup>1</sup> Speech/06/527, "Market developments and future perspectives in the automotive sector", 25/09/2006.