



**Le Délégué Général**

YR/IT

**Commission Européenne  
Bureau J 70- 01/128  
Direction Générale de la Concurrence  
B - 1049 BRUXELLES  
BELGIQUE**

Par courrier électronique et postal

Paris, le 30 juillet 2008

Madame, Monsieur,

Notre Fédération est adhérente de la FIGIEFA. Elle représente en France la distribution automobile indépendante principalement constituée des distributeurs indépendants de pièces de rechange et de leurs réseaux tant VL que PL, des centres autos, des réseaux de réparation rapide, des reconstructeurs de moteurs et de centres techniques spécialisés.

Nous avons pris connaissance du rapport de la Commission (le « Rapport ») et nous vous prions de bien vouloir trouver, ci-après, nos observations sur les conclusions de ce Rapport.

Nous joignons des pièces à l'appui de nos propos qui vous sont adressées par courrier postal.

Notre propos concernera essentiellement l'après-vente automobile même si certains de nos adhérents commercialisent également des véhicules neufs ou d'occasion, avec ou sans permis.

### **Remarques liminaires**

Le secteur automobile n'est pas un secteur ordinaire. Il concerne la mobilité de 250 millions d'automobilistes européens qui ne peut être assurée qu'à raison d'une offre de produits et de services abondants (compte tenu de l'étendue du territoire) et à un coût économique supportable par le plus grand nombre (d'où la nécessité d'une offre différenciée - produits d'origine, de qualité équivalente ou adaptables).

En outre, il s'agit d'un produit de masse mais qui est également un bien durable. Cela induit un nombre de références à gérer très important et qui n'a pas d'équivalent dans d'autres secteurs (en France les réseaux de grossistes gèrent jusqu'à 1,5 millions de références).

.../..

Enfin la typologie des acteurs y est déterminante. En effet, dans ce secteur se côtoient des entreprises de tous types et de toutes tailles. Les constructeurs automobiles font partie des plus importantes entreprises au plan mondial tandis que certains réparateurs n'ont qu'un ou deux salariés, sans parler du consommateur qui, lorsqu'il est utilisateur ou lui-même réparateur (Do It Yourself) est seul face à tous ces acteurs.

Ainsi le pouvoir de marché des constructeurs peut s'avérer très important ; car si comme le souligne la Commission (Rapport P3), ce pouvoir est limité sur le marché des véhicules neufs en raison du nombre important de constructeurs, il pourrait en aller rapidement autrement sur le marché de l'après-vente. Le consommateur, voire le réparateur, pourrait en effet, très vite et très facilement devenir captif à défaut d'une réglementation stricte et précise pour limiter les comportements hégémoniques des constructeurs.

Les dernières statistiques d'EUROSTAT illustrent cet état de fait : Hors secteur financier, les sociétés de moins de 250 personnes représentent 99,8% des sociétés de l'Europe des 27, emploient 67% de la population active mais ne produisent que 57% de la Valeur ajoutée. Le déséquilibre entre les acteurs est donc évident et ces chiffres illustrent le pouvoir de marché ou à tout le moins le pouvoir économique des grandes entreprises.

Des dispositions telles que celles du BER 1400/2002 permettent aux acteurs menacés de se défendre bien mieux que ne le permettraient les seuls articles 81 et 82 du traité et ceci au bénéfice du maintien d'une concurrence effective. Pour des raisons évidentes, cette concurrence est bonne pour le consommateur. Elle l'est également pour le citoyen européen par le maintien de PME-PMI, principale source d'emplois en Europe.

### **1) Le BER a été efficace pour faire respecter la concurrence dans l'après-vente**

Le Rapport reconnaît l'efficacité des dispositions du BER dans ce domaine (Rapport P 3 et 13).

On soulignera tout d'abord qu'en matière d'après-vente, les dispositions du BER sont relativement précises, même si certaines dispositions mériteraient d'être mieux caractérisées ou renforcées.

Et c'est justement cette précision, issue d'un texte spécifique - le BER 1400/2002 – et non d'un texte général – article 81 ou 82 – qui a permis aux différents acteurs de demander avec une certitude juridique suffisante l'application de la règle de droit.

Nous illustrerons ce propos par les exemples ci-après.

Ainsi, grâce aux définitions précises des pièces de rechange d'origine et des pièces de qualité équivalente, nous avons demandé à plusieurs constructeurs de cesser leurs messages dénigrants et faux. Au seul visa du BER 1400/2002, ces acteurs nous ont immédiatement averti qu'ils mettaient fin à leur communication.

Les messages qui étaient véhiculés étaient des instruments très destructeurs de la concurrence car ils cherchaient à faire croire au consommateur qu'il prenait un risque à se fournir en dehors du réseau constructeur.

A la suite de ces actions, ces publicités ont disparu.

De la même façon, chaque fois que nous intervenons pour aider un consommateur auquel le constructeur refuse sa garantie au prétexte que le client n'aurait pas fait faire entretenir sa voiture chez un réparateur agréé, et que nous visons le BER, nous obtenons gain de cause.

Avant le BER 1400/2002, les articles 81 et 82 (ou 85 et 86) existaient déjà. Or, les constructeurs refusaient toujours leur garantie en cas d'entretien hors réseau. Sur ce point l'apport du BER est bien réel.

A l'inverse, lorsqu'une action est engagée sur la base des textes relatifs aux abus de position dominante, celle-ci se perd dans les sables de la procédure (cf. plainte contre un constructeur en France pour abus de position dominante). En l'espèce, l'abus consistait à proposer aux carrossiers des remises plus importantes sur les pièces captives en cas d'achat concomitant de pièces concurrencées. La réponse de ce constructeur est édifiante puisqu'il conteste même sa position dominante sur les pièces captives de sa marque alors même qu'elle est la seule à les distribuer en France en raison du monopole sur les dessins et modèles. Cette action est toujours en cours.

On remarque donc que le BER 1400/2002 opère un véritable renversement de la charge de la preuve et permet ainsi de régler plus rapidement un litige, avec une plus grande sécurité juridique pour les PME et les consommateurs.

Ce point est encore plus marquant dans la décision AUTODISTRIBUTION et AD NET c/ CITROËN rendue par le Conseil de la Concurrence en France et dans laquelle notre fédération est intervenue.

S'il est vrai, que le Conseil a visé les articles 81 et 82 comme susceptibles de s'appliquer pour d'éventuelles sanctions, les manquements ont tous été caractérisés au regard des dispositions du BER 1400/2002 (cf. décision Citroën).

Le fait de ne pas respecter une disposition du BER caractérise donc sans difficulté un comportement du constructeur et c'est dès lors à lui d'expliquer en quoi le non-respect du BER serait tout à fait conforme au droit communautaire. Généralement il ne va pas jusque là.

## **2) Les raisons pour lesquelles le BER 1400/2002 n'a pas produit tous les effets escomptés ou seulement tardivement**

La mise en œuvre des dispositions du BER a été plus longue que prévue pour plusieurs raisons.

En premier lieu il s'agissait d'une réglementation assez nouvelle dans son approche dont il fallait que les acteurs qui sont principalement des indépendants dans l'après-vente, s'imprègnent.

Ce changement de réglementation est intervenu en même temps qu'un changement majeur dans la technologie avec l'expansion très forte de l'électronique. L'attention des opérateurs s'est donc d'abord focalisée en priorité sur ce point, déterminant pour faire fonctionner leur entreprise au quotidien.

Ensuite et surtout, les constructeurs ont tout fait pour retarder sa mise en œuvre, voire en contrarier l'application. Il suffit de se référer au message d'un constructeur français adressé en juin 2008 à un réparateur indépendant : la formation (qui depuis la décision Citroën peut être rendue obligatoire et fait donc jurisprudence sur ce point alors que dans le BER 1400/2002 la formation est un droit !) permettant d'accéder aux opérations de téléchargement, télécodage ou apprentissage ne sera pas disponible avant le mois d'octobre 2008 ! Nous allons à nouveau être obligés d'intervenir et à nouveau en visant le BER 1400/2002 qui est très clair sur ce point.

Ce n'est donc que dans un deuxième temps que les articles 81 et 82 trouvent à s'appliquer pour le prononcé d'éventuelles sanctions.

Dès lors, nous ne partageons pas l'opinion du Rapport (p4) qui semble attribuer aux indépendants les « *difficultés à investir dans les compétences techniques, le matériel et la formation nécessaires pour réparer des véhicules dont la technologie est toujours plus complexe...* ».

Certes une partie des indépendants qui souhaitaient partir en retraite n'a pas forcément souhaité investir avant de partir. Mais l'immense majorité d'entre eux l'a fait. En France en 2006 80% (dernière statistique disponible mais cette proportion a certainement augmenté) des réparateurs étaient équipés d'un appareil de diagnostic. Ce qui a en partie freiné cet équipement fut la constatation qu'après avoir investi 10 000 euros dans un outil de diagnostic performant et suivi les formations nécessaires, ils ne pouvaient tout simplement pas faire redémarrer le véhicule ne pouvant reprogrammer les calculateurs.

Depuis que les décisions Fiat, Opel, Toyota, Daimler-Chrysler et Citroën ont été rendues, il est intéressant de constater en France que les garages indépendants trouvent de nouveau des repreneurs qui pensent que dorénavant ce n'est plus qu'une question de temps mais qu'ils auront dans un proche avenir de nouveau les moyens d'exercer le métier qu'ils affectionnent.

### **3) Permettre aux réparateurs indépendants de concurrencer les réparateurs agréés des constructeurs**

(P7 du Rapport). La Commission considère que « les réparateurs indépendants constituent la seule source de concurrence inter marques.... » et que pour conserver voire développer cette concurrence, il est impératif de disposer des informations techniques et d'avoir accès aux pièces de rechange.

Nous partagerons pleinement ce constat. En revanche, nous ne partageons pas l'analyse de la Commission concernant les informations techniques. Contrairement à ce qui est indiqué, ces informations n'ont pas été largement diffusées.

De nombreuses informations simples ne sont toujours pas en ligne et celles permettant les reprogrammations, télécodages et appairages ne sont toujours pas disponibles. En outre, les fabricants d'appareil de diagnostics multimarques sont prêts à travailler comme aux Etats Unis avec un système de « Pass Through ». Cependant les constructeurs ne leur laisse toujours pas accéder à leurs systèmes et les mises à jour ne sont toujours pas accessibles. (Ce sera certainement prochainement l'objet d'une nouvelle action). Toutes ces informations seront encore moins disponibles si l'on supprime le BER 1400/2002. Elles auront une chance de le devenir si on le maintient et le renforce.

Il est donc illusoire de penser qu'après avoir supprimé le BER, les constructeurs appliqueraient davantage et spontanément une réglementation qu'ils n'appliquent déjà pas chaque jour.

(P8 du Rapport). Nous ne partageons pas davantage l'opinion de la Commission lorsqu'elle considère que la règle générale permettrait d'obtenir un résultat identique à celui de l'article 4, paragraphe 1 point i) concernant l'accès aux pièces. En effet la concurrence véritable n'est obtenue que si deux sources d'approvisionnement bien distinctes existent. Par ailleurs pour que la concurrence soit optimale, il importe que celle-ci existe le plus en amont possible.

Or, le règlement général permettrait effectivement aux réparateurs des deux filières d'avoir accès aux pièces, mais à partir d'un même sourcing donc de conditions similaires. Et si l'on se réfère à ce qui se passe avec les pièces sous monopole en France, aucune concurrence ne joue. En effet, les réparateurs indépendants ont accès aux pièces de carrosserie comme les réparateurs agréés. Mais les deux achètent ces pièces auprès du constructeur avec le même taux de remise ridicule (parfois seulement 5% !). Dès lors aucune concurrence ne peut jouer sur le prix de la pièce et le consommateur est pris en otage.

A l'inverse ; le BER garantit dès l'amont deux sources bien distinctes d'approvisionnement ce qui permet l'existence d'une réelle concurrence qui se vérifie tous les jours sur le terrain pour les pièces concurrencées. Les dispositions du BER ne sont donc pas superflues (Rapport P13) mais au contraire indispensables et complémentaires de celles des articles 81 et 82.

Par contre de plus en plus de pièces sont indisponibles pour la rechange indépendante. Nous sommes en train d'analyser ce phénomène et commençons à déceler des pièces indisponibles simplement parce que les constructeurs demandent aux équipementiers de ne pas livrer la rechange indépendante avant une certaine période. Il s'agit donc d'un troisième cas de pièces « captives » (Rapport P8).

Dès que nous auront des éléments irréfutables, nous serons amenés à engager des actions si des manquements au BER étaient avérés et qu'il n'y était pas mis un terme.

#### **4) Protéger la concurrence au sein des réseaux agréés**

(Rapport P 9). Contrairement à ce qui est indiqué, il n'est pas compliqué pour un réparateur agréé de s'approvisionner auprès de plusieurs fournisseurs (par un exemple un ou deux grossistes en plus du constructeur).

Nos adhérents livrent en effet tous les jours des « agents » et également mais dans une proportion moindre, des concessionnaires qui ont plusieurs fournisseurs.

Le seul vrai blocage provient en réalité des constructeurs qui mettent de nombreuses barrières. Par exemple si un certain type d'opération est réalisé chez un membre du réseau et que l'une des pièces nécessaire à l'opération n'a pas été commandée chez le constructeur, celui-ci enverra un inspecteur commercial pour savoir pourquoi la pièce ne lui a pas été commandée, en demandant que cela ne se reproduise plus.

Un autre exemple, réside dans les logiciels de gestion de stocks mis en place par les CTR chez les concessionnaires et qui réapprovisionnent automatiquement la pièce dès sa sortie de magasin.

Une autre forme de blocage vient du «... système de prime qui mériterait un examen attentif ...» ainsi que le déclarait Maître Christian Bourgeon en mai dernier au journal Auto Infos.

Certes les litiges sur ces pratiques devront toujours être tranchés au cas par cas (Rapport P 10). Mais une interdiction de certaines pratiques de liaisons de remises par catégorie de produits, telles qu'elles figuraient dans le précédent règlement trouverait tout son sens au sein d'un BER renforcé.

#### **5) l'identification des pièces et l'accès des Fournisseurs d'Équipement d'Origine (FEO) au marché**

La question de l'accès au marché des FEO est primordiale et les dispositions du BER à cet égard doivent être maintenues.

Il conviendrait de les renforcer en imposant le marquage de toutes les pièces (sauf celles d'extrême petite dimension lorsque que cela s'avère impossible).

En effet la meilleure preuve de l'intérêt de ce marquage (réponse au point F page 11 du Rapport) est que les constructeurs font des pressions très fortes sur les équipementiers pour que les pièces ne soient pas marquées. Cela permet au constructeur de changer de fournisseur (très souvent au bénéfice des pays low costs) en cours de vie du véhicule sans que la clientèle ou les réparateurs s'en aperçoivent.

Nous considérons et demandons depuis longtemps que le marquage du fabricant du produit et sa provenance apparaissent en clair sur celui-ci.

Cela présenterait un triple avantage :

- Connaître le véritable fabricant ce qui est normal pour renseigner le consommateur et le réparateur qui utilise le produit et qui peut l'identifier immédiatement. Ce point peut-être également important pour certaines pièces de sécurité.
- Permettre de mieux lutter contre la contrefaçon
- Autoriser des recours en cas de vice caché de la pièce et de défaillance du constructeur (ce cas n'est pas hypothétique ex : Rover)

## **En conclusion**

Nous comprenons le souhait de la Commission de rationaliser les textes communautaires surtout au moment où deux règlements d'exemption par catégorie viennent à expiration en même temps.

Néanmoins force est de constater que le secteur automobile présente des particularités uniques par le cumul de son ampleur, de la typologie de ses acteurs, de sa caractéristique stratégique essentielle pour l'économie et de son rôle majeur dans l'aménagement du territoire et son importance déterminante dans la vie quotidienne de chaque européen.

La Commission considère que la concurrence a été sauvegardée et s'est accrue depuis l'entrée en vigueur du BER 1400/2002.

Supprimer le BER, c'est l'assurance d'affaiblir immédiatement la filière indépendante ainsi que les équipementiers et du même coup diminuer la concurrence en raison du pouvoir qu'exerceront immédiatement les constructeurs sur le marché (et contre lequel nous luttons tous les jours en nous appuyant sur les dispositions du BER).

L'abandon du BER serait un véritable recul au moment où tous les acteurs commencent à le maîtriser et qu'il produit déjà des effets positifs comme le reconnaît la Commission.

La pleine entrée en vigueur, certes tardive, du BER est en train de modifier les comportements des acteurs dans un sens de plus grande ouverture. Le BER a bâti les fondamentaux qui permettent enfin à tous de se « libérer des idées reçues » en matière automobile (cf. thème de la campagne FEDA en faveur des mesures du BER).

Les dispositions du régime général ne permettraient pas d'atteindre le même résultat comme nous l'avons vu précédemment.

En outre ce règlement général traite davantage des relations entre les membres des réseaux tandis que le BER traite du domaine automobile dans son ensemble (de l'équipementier au consommateur en passant par le constructeur et son réseau, la filière indépendante, les fabricants d'outillage, les dépanneurs etc...)

Quant à la préoccupation, fort légitime, de la Commission de disposer de davantage de temps et de moyens pour se consacrer aux dossiers d'ampleur communautaire, nous pensons que la suppression du BER engendrera des effets inverses.

En premier lieu car les constructeurs utiliseront immédiatement la fin du BER et le fait que le parc en circulation ne sera pas concerné par les obligations du Règlement 715/2007/CE concernant les informations techniques, pour « verrouiller » à nouveau leurs systèmes. Ils le font aujourd'hui avec le BER (mais nous avons vu que nous avons des moyens d'action). Ils le feront donc a fortiori demain lorsqu'il n'y aura plus d'obligation légale précise.

Or la Commission souligne en page 8 (§2) que « *En tout état de cause, la Commission continuera à surveiller la situation et à examiner toute plainte qui lui serait soumise par des opérateurs indépendants* ». Il y a donc fort à craindre que la Commission connaisse d'une inflation de cas dès 2010 si le BER n'était pas renouvelé.

A l'inverse, les opérateurs nationaux ainsi que les autorités nationales de contrôle de la concurrence ont appris à connaître ce règlement. Les cas de saisines nationales vont donc augmenter et leur nombre sera d'autant plus important que les résultats de ces actions sur la concurrence auront été satisfaisants.

Enfin, il est intéressant de constater qu'après avoir majoritairement exprimé en 2006 et 2007 leur soutien en faveur du renouvellement du BER, les constructeurs sont depuis étrangement silencieux sur ce sujet. La raison en est simple : une non-reconduction leur serait extrêmement favorable et leur permettrait de pratiquer non pas une concurrence plus « sauvage », mais tout simplement « la loi du plus fort » dont justement les règles sur la concurrence sont censés tempérer les excès.

Aussi, nous demandons à la Commission de bien vouloir reconduire le règlement pour une nouvelle période à déterminer à sa convenance mais suffisamment longue pour permettre aux acteurs de se positionner durablement et à la concurrence de fonctionner pleinement.

Nous demandons également que soient considérés les points suivants :

- Approfondir la question des primes d'objectifs des réseaux constructeurs pour permettre à leurs membres un véritable choix de leurs fournisseurs de pièces
- Prévoir très explicitement que le consommateur est libre du choix de son réparateur dès le 1<sup>er</sup> jour de mise en circulation de son véhicule sans perdre le bénéfice de la garantie
- Exiger que les actions de rappel soient portées à la connaissance de tous par exemple sur le site Internet de chaque constructeur, et mettre à disposition de tous les mises à jour des calculateurs
- Rendre obligatoire pour chaque fabricant de pièce l'apposition de son nom en clair sur le produit
- Obligation de mettre l'information technique (au sens du règlement 715/2007) relative au parc en circulation à l'expiration du présent BER 1400/2002 à disposition de tous les opérateurs et tous les fabricants d'outils génériques et de diagnostic

Nous nous tenons à votre disposition pour toute information complémentaire que vous souhaiteriez

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

Yves RIOU