



OBSERVATIONS DE NORAUTO GROUPE AU RAPPORT D'ETAPE DE LA COMMISSION SUR LA REVISION DU REC 1400/2002

Lors de l'édiction du règlement 1400/2002, la Commission faisait le constat, au vu de l'expérience acquise après plus de cinq années d'application du règlement 1475/95, de la nécessité de maintenir des règles d'exemption spécifiques aux accords verticaux dans le secteur automobile dans son ensemble c'est-à-dire : la distribution de véhicules automobiles neufs, la distribution de pièces de rechange et les services après-vente d'équipement, d'entretien et de réparation de véhicules.

Le règlement 1400/2002 a donc été édicté pour une durée de huit années, celui-ci expirant le 31 mai 2010. Le paragraphe 2 de l'article 11 du règlement prévoyait que la Commission devrait établir un rapport sur l'application du règlement au plus tard le 31 mai 2008. Le 28 mai 2008, la Commission a donc publié, sur son site internet, le rapport d'étape qu'elle a adopté en application de ces dispositions, dans lequel elle expose un certain nombre de prises de position préliminaires dans la perspective du réexamen du règlement 1400/2002. Au terme de son analyse, la Commission s'interroge sur la nécessité du maintien d'un règlement d'exemption spécifiquement applicable au secteur automobile en relevant que, sur certains points, le règlement d'exemption général relatif aux restrictions verticales pourrait permettre d'atteindre les mêmes objectifs, d'une part, et que, dans certains cas, l'application des articles 81 paragraphe 1 et 82 du Traité CE pourrait suffire à protéger la concurrence sur les différents marchés du secteur automobile, d'autre part.

A cet égard, la Commission a invité les tiers intéressés à faire connaître leur point de vue sur les conclusions présentées dans ce rapport avant le 31 juillet 2008.

La société NORAUTO Groupe entend donc, par la présente, faire connaître à la Commission ses observations dans le sens de la nécessité du maintien d'un règlement d'exemption sectoriel spécifiquement applicable au secteur automobile.

1. Le groupe NORAUTO

NORAUTO Groupe est un groupe totalement indépendant des constructeurs automobiles, de sorte qu'il appartient à ce qu'il est convenu d'appeler la "réparation indépendante".

Le Groupe NORAUTO, présent dans de nombreux Etats membres au travers de ses différentes enseignes, se structure autour des quatre activités suivantes :

- Les centres auto, qui comportent un magasin de vente au détail de pièces et d'équipements automobiles ainsi qu'un atelier d'entretien et de réparation de véhicules automobiles.

Ces centres sont implantés en priorité dans des zones commerciales. Ils apportent des solutions complètes et multimarques en matière d'équipement et d'entretien, de confort et de sécurité automobile. Cette activité est réalisée par les trois enseignes suivantes du groupe : NORAUTO et MAXAUTO en France ainsi que dans plusieurs autres Etats membres (Espagne, Italie, Portugal, Hongrie, Pologne) ainsi qu'en Argentine et AUTO 5, qui n'est implantée qu'en Belgique.



- Les centres d'entretien et de service automobile multimarques de proximité, qui sont implantés en centre ville et dans les zones périurbaines.

Ces centres d'entretien exercent une activité exclusive d'entretien et de réparation de véhicules. Cette activité est exercée par l'enseigne MIDAS. L'enseigne MIDAS est présente en France, en Belgique, en Autriche, en Pologne, en Hongrie, en Italie, en Espagne, au Maroc, au Portugal et au Brésil.

- Les magasins à bas prix implantés dans des zones périphériques.

Ces magasins sont spécialisés dans la vente de produits et d'accessoires automobiles de qualité, à des prix bas. Cette activité est exercée sous l'enseigne Carter Cash.

- La vente aux professionnels.

Il s'agit des activités dites de "B to B" du groupe, exercées par l'enseigne Synchro Diffusion, qui vend et distribue des équipements, des accessoires automobiles et des services aux professionnels de l'automobile que sont les grossistes, les stations-services, etc...

De manière globale, les sujets de l'accès aux informations techniques et de la disponibilité des pièces de rechange revêtent un caractère fondamental pour le Groupe NORAUTO, lequel exerce très majoritairement des activités dans le domaine de l'entretien et de la réparation automobile.

2. Etat des lieux du secteur de l'entretien et de la réparation indépendante

Le secteur de l'entretien et de la réparation des véhicules automobiles appartient à un marché plus global, identifié par la Commission comme celui des services après-vente de véhicules automobiles.

Sur ce marché, les réparateurs agréés appartenant au réseau d'un constructeur automobile sont en concurrence avec les réparateurs dits "indépendants", c'est-à-dire soit les centres d'entretien et de réparation appartenant eux-mêmes au réseau d'une même enseigne, comme c'est le cas de NORAUTO, soit les garagistes indépendants.

D'après les résultats de l'étude réalisée pour la Commission en vue de la réévaluation du règlement 1400/2002 par la London School of Economics (ci-après LSE), sur laquelle s'appuie la Commission dans son rapport d'étape, les réparateurs agréés appartenant aux réseaux des constructeurs détiendraient, en moyenne, entre 45 et 60 % de parts de marché,¹ ces résultats pouvant varier selon les Etats membres, d'une part, et selon l'âge des véhicules objet de la prestation de service, d'autre part. Par ailleurs, l'étude de la LSE relève qu'au cours de ces dernières années, la réparation indépendante aurait perdu des parts de marché (en valeur) par rapport aux réseaux agréés.

¹ Cf. staff working document N° 2, Evolution of the motor vehicle markets since Regulation 1400/2002 entered into force, pt 2.3.1, p. 26



Ainsi, en France, Etat membre dans lequel les réseaux des constructeurs automobiles nationaux sont particulièrement denses, la part de marché des réparateurs agréés serait de 83,5 % pour les véhicules de moins de deux ans² et s'élèverait encore à 51,9 % pour les véhicules de 5-6 ans d'âge³.

Pour pouvoir offrir au consommateur des prestations de qualité équivalente à celles des membres du réseau agréé par le constructeur, les réparateurs indépendants doivent avoir accès, dans des conditions qui n'engendrent pas de distorsion de concurrence à leur détriment, à deux éléments fondamentaux : les **informations techniques relatives aux véhicules réparés et les outils de diagnostics**, d'une part, et les **pièces de rechange nécessaires à l'entretien et la réparation de ces véhicules**, d'autre part.

3. L'analyse de la Commission quant à l'impact du règlement 1400/2002 sur l'accès aux pièces de rechanges, aux informations techniques et outils de diagnostics

3.1 S'agissant de l'accès aux informations techniques

- **Le diagnostic de la Commission**

Dans son rapport d'étape, la Commission relève que l'accès aux informations techniques est prévu à l'article 4, paragraphe 2, du règlement. Plus exactement, le refus d'un constructeur de garantir l'accès des opérateurs indépendants aux informations techniques (dans les conditions prévues par l'article 4, paragraphe 2) est de nature à lui faire perdre le bénéfice de l'exemption par catégorie, pour tous ses accords de distribution. Ces dispositions organisent très précisément l'accès aux informations techniques puisqu'elles en définissent le périmètre, les conditions, ainsi que les bénéficiaires.

En effet, l'article 4, paragraphe 2 du règlement vise les informations techniques, les outils de diagnostic, les logiciels ainsi que la formation nécessaires à la réparation et à l'entretien des véhicules. Il précise que cet accès doit comprendre l'utilisation sans restriction des systèmes électroniques de contrôle et de diagnostic, la programmation de ces systèmes conformément aux procédures types, les instructions en matière de réparation et de formation et les informations nécessaires à l'utilisation des outils de diagnostic et d'entretien.

S'agissant des modalités d'accès, ces dispositions prévoient qu'il doit être accordé sans discrimination, rapidement et de manière proportionnée.

Enfin, l'article 4, paragraphe 2, prévoit expressément que les bénéficiaires de ce droit d'accès sont les réparateurs indépendants, les fabricants de matériel et d'outils de réparation, les distributeurs indépendants de pièces de rechange, les éditeurs d'informations techniques, les clubs automobiles, les entreprises d'assistance routière, les opérateurs offrant des services d'inspection et d'essai, les opérateurs assurant la formation des réparateurs.

A cet égard, la Commission relève que ces dispositions ont eu un effet positif mais ont été insuffisamment dissuasives puisqu'elle a été obligée d'agir en ouvrant quatre procédures à l'encontre de constructeurs (Fiat, Opel, DaimlerChrysler et Toyota) et que le Conseil de la Concurrence français à

² Celle-ci pouvant même dépasser 90 % pour les véhicules de moins d'un an.

³ Conseil de la Concurrence, décision 06-D-27, relative à une demande de mesures conservatoires présentée par la société Autodistribution et AD Net à l'encontre de pratiques mises en œuvre par la société Automobiles Citroën



fait de même à l'égard de Citroën.

La Commission note également que, pour les véhicules mis en circulation à partir du 1er septembre 2009, la question sera réglée par l'entrée en vigueur du règlement n° 715/2007, dit EURO 5 et EURO 6, qui obligera les fournisseurs, de manière indépendante par rapport au droit de la concurrence, à diffuser l'ensemble de ces informations.

Pour ce qui est du parc automobile existant, la Commission considère que les décisions adoptées en septembre 2007, relatives aux engagements des quatre constructeurs ayant fait l'objet d'une procédure d'infraction au droit de la concurrence, ont fourni les orientations nécessaires au secteur dans ce domaine.

Elle semble donc considérer que le suivi des engagements souscrits par les quatre constructeurs, ainsi que la menace d'une ouverture de procédure conduisant à l'application des règles générales de droit de la concurrence aux constructeurs non visés par les décisions d'engagements suffirait, à l'avenir, pour garantir l'accès aux informations techniques s'agissant du parc automobile mis en circulation avant l'entrée en vigueur du règlement EURO 5.

En effet, la Commission estime qu'indépendamment d'un règlement d'exemption sectoriel, l'article 81 §1 du Traité CE ainsi surtout que son article 82 lui donneront toujours la possibilité d'agir sur cette question de l'accès aux informations techniques.

• **Observations de NORAUTO**

Si NORAUTO partage l'analyse de la Commission quant à la possibilité, qui lui est ouverte ainsi qu'aux autorités nationales de concurrence, d'ouvrir des procédures d'infraction fondées sur la violation des articles 81 paragraphe 1 et/ou 82 du Traité CE à l'encontre des constructeurs qui refuseraient l'accès aux informations techniques ou consentiraient un tel accès dans des conditions non équitables, elle considère, pour les raisons exposées ci-après, que le maintien de dispositions spécifiques telles que celles actuellement en vigueur dans le cadre du règlement d'exemption reste nécessaire pour garantir une concurrence effective sur les services d'entretien et de réparation du parc automobile mis en circulation avant l'entrée en vigueur du règlement n° 715/2007, c'est-à-dire le 1er septembre 2009. NORAUTO considère que la simple régulation du marché par les seuls articles 81 paragraphe 1 et 82 du Traité CE ne serait pas suffisante et insuffisamment protectrice des intérêts de réparateurs indépendants.

En effet, dans les faits, l'accès aux informations techniques est encore un combat de chaque instant et implique une vigilance permanente, de sorte que la réparation indépendante souffre encore de graves distorsions de concurrence. Pour plusieurs raisons, NORAUTO considère qu'il serait inopportun voire dangereux de ne pas reconduire les dispositions en cause, tant pour elle que pour l'ensemble de la réparation indépendante.

Tout d'abord, NORAUTO tient à relever que l'entrée en vigueur du règlement n° 715/2007 n'aura pas un impact immédiat sur son activité. En effet, la durée de vie moyenne d'un véhicule est de 8,5 ans⁴. Or, dans les faits, durant les premières années de vie d'un véhicule, le consommateur est généralement captif du réseau constructeur pour ce qui concerne l'entretien et la réparation du véhicule, de sorte que

⁴ Source GIPA



les consommateurs s'adressent à la réparation indépendante majoritairement pour réparer des véhicules dont l'âge est déjà relativement élevé.

Dès lors, les effets du règlement dit EURO 5 n'impacteront significativement l'activité de NORAUTO et des réparateurs indépendants que plusieurs années après son entrée en vigueur.

S'agissant des véhicules déjà mis en circulation ainsi que de tous ceux qui le seront d'ici le mois de septembre 2009, le maintien de dispositions spécifiques se justifie pleinement. En effet, les procédures ouvertes récemment, tant par la Commission que par l'autorité nationale de concurrence française, démontrent que ces dispositions étaient imparfaitement respectées par les constructeurs. Toutefois, leur abandon total serait, à cet égard, plus préjudiciable que bénéfique au secteur. En effet, la menace permanente d'un retrait d'exemption de tous les accords de distribution, c'est-à-dire la remise en cause de l'intégralité de l'organisation du réseau du constructeur, exerce nécessairement un effet nettement plus dissuasif sur celui-ci que l'application des règles générales des articles 81 paragraphe 1 et 82 du Traité CE ne peut évaluer à ce stade. Ce qui, par le passé, a valu dans le cas des ventes hors réseau vaut aujourd'hui dans le cas de la réparation indépendante, car c'est aujourd'hui sur ce marché d'aval que sont concentrés l'essentiel des problèmes de concurrence.

En outre, il convient de relever que les engagements pris par les constructeurs dans le cadre des procédures conduites par la Commission européenne, d'une part, et le Conseil de la Concurrence français, d'autre part, ont tous une durée limitée, dont l'échéance est la date d'expiration du règlement 1400/2002, c'est-à-dire le 31 mai 2010. Or, si des dispositions identiques n'étaient pas reconduites, qu'en irait-il des engagements ainsi souscrits ?

Par ailleurs, l'adoption du règlement EURO 5 est bien la preuve que la régulation ex-post ne peut suffire à préserver les droits des opérateurs indépendants. Dès lors, **en cas de non reconduction d'un règlement sectoriel, la suppression des dispositions spécifiques relatives à l'accès aux informations techniques aurait pour effet que les droits des réparateurs indépendants seraient moins bien protégés pour la réparation des véhicules déjà en circulation que pour les véhicules mis en circulation à l'avenir.** Cette situation paraît en décalage total avec la réalité du marché.

En considérant que les articles 81 paragraphe 1 et 82 du Traité CE suffiraient à réguler la question de l'accès aux informations techniques, la Commission propose sur ce point de basculer d'un mécanisme de régulation ex-ante à un mécanisme de régulation ex-post. Or, le secteur des télécommunications nous paraît offrir sur ce point un élément intéressant de comparaison. En effet, dans ce secteur, l'ouverture à la concurrence des services de communications électroniques s'est accompagnée d'une régulation ex-ante très forte pesant sur l'opérateur historique. Ce n'est que lorsque le marché est devenu mature, c'est-à-dire qu'il présentait un degré de concurrence suffisant, que les contraintes réglementaires ont pu être allégées. En l'espèce, **le marché de l'accès aux informations techniques, d'origine récente, ainsi qu'il a été rappelé ci-dessus, ne présente pas un degré de maturité suffisant pour lever toute contrainte réglementaire sur les constructeurs.**

Enfin, NORAUTO considère que l'accès aux informations techniques relatives aux véhicules mis en circulation sous l'empire du règlement 1400/2002 doit être garanti dans les mêmes conditions pour toute la durée de vie de ses véhicules. C'est pourquoi, NORAUTO considère que **le respect du principe de sécurité juridique nécessite le maintien dans l'ordonnancement juridique des dispositions du règlement 1400/2002, à tout le moins pendant la durée de vie moyenne des véhicules mis en circulation pendant la durée de son application.**



3.2 Le co-marquage des pièces

- **Remarques liminaires**

Pour la réparation indépendante, la possibilité de s'approvisionner en pièces de rechange auprès de l'opérateur de son choix (constructeur ou équipementier) est une condition nécessaire à l'exercice d'une concurrence effective sur le marché de la réparation et de l'entretien, d'une part, et de la vente de pièces au consommateur final, d'autre part.

Dans le cadre de la présente contribution, NORAUTO n'abordera pas la question des pièces captives car pouvant encore être protégées par la réglementation nationale relative aux dessins et modèles, comme c'est le cas en France pour les pièces dites "visibles". Toutefois, elle appelle de ses vœux à une modification rapide de la législation communautaire sur cette question et soutient notamment instamment l'introduction d'une clause dite "de réparation" dans la directive 98/71/CE relative à la protection juridique des dessins et modèles.

NORAUTO remarque que, pour les autres catégories de pièces, les réparateurs n'ont souvent encore aujourd'hui pas l'indication de l'identité du fabricant des pièces des véhicules qu'ils doivent réparer ou entretenir. Par conséquent, dans l'ignorance de l'identité du fabricant, ils sont souvent obligés de se tourner vers le constructeur (en pratique son réseau de distributeurs agréés) pour se procurer les pièces, alors-même que ces pièces sont fabriquées par des équipementiers qui ont réalisé les pièces de première monte et pourraient être disponibles directement auprès de ces derniers.

Il apparaît donc primordial, pour la réparation indépendante, que les constructeurs aient l'obligation d'indiquer le fabricant des pièces de leur véhicule ou, en tout cas, aient l'obligation de mettre cette information à disposition de celui qui la demande, ou bien encore que le co-marquage soit institué de manière obligatoire quand un équipementier fabrique telle ou telle pièce d'un véhicule, pour permettre en premier lieu une juste information sur l'origine des pièces concernées et en second lieu, un libre approvisionnement effectif. A l'heure actuelle, les dispositions du règlement 1400/2002 relatives au co-marquage, par l'équipementier, des pièces de première monte qu'il fabrique pour le constructeur contribuent à cet objectif. Toutefois, elles ne se traduisent pas en une obligation d'information sur l'origine des pièces, si bien qu'en pratique, le co-marquage est loin d'être une pratique répandue.

- **Analyse de la Commission**

S'agissant des dispositions du règlement 1400/2002 qui organisent le co-marquage des pièces, la Commission considère que cette disposition n'avait pour seul objet que de permettre aux réparateurs d'identifier quelle pièce concurrente pouvait remplacer une pièce de première monte. Sur ce point, la Commission estime qu'une telle disposition serait donc redondante avec les dispositions de l'article 4 paragraphe 2 sur l'accès à l'information et qu'en toute hypothèse, pour l'avenir, le règlement EURO 5 impliquera la mise en ligne et l'accessibilité à tous les réparateurs d'un catalogue complet des pièces assorties de leur code d'identification.

- **Observations de NORAUTO**

NORAUTO ne partage pas l'analyse de la Commission quant à la redondance du co-marquage avec les dispositions relatives à l'accès à l'information. Elle considère qu'il s'agit également d'une information qui doit être donnée au consommateur, qui a le droit de connaître l'origine des pièces de son véhicule,



ainsi qu'une garantie fondamentale qui bénéficie tout autant aux fabricants de pièces de rechange qu'aux réparateurs indépendants, et qui doit ainsi être reconduite, voire renforcée.

Elle considère ainsi que les exigences du règlement EURO 5 ne pourront offrir le même degré de disponibilité de l'information quant à l'identité du fabricant qu'un véritable co-marquage des pièces. Elles ne permettront pas non plus que cette information soit donnée au consommateur. Elles ne permettront pas autant que le co-marquage le développement de la concurrence sur le marché considéré.

NORAUTO considère en effet que la fonction d'identification de l'origine que permet le marquage ne sera pas assurée par les dispositions du règlement EURO 5, qui ne prévoient qu'un accès réservé à certains opérateurs, et non au consommateur destinataire de ces pièces, accès de surcroît déconnecté de la pièce elle-même.

La seule application de ces dispositions ne permettra pas non plus aux fabricants de bénéficier par le co-marquage de la reconnaissance de leur apport auprès des consommateurs et par ce biais du développement d'une concurrence plus large.

Au total, pour toutes ces raisons, NORAUTO Groupe estime qu'il est nécessaire qu'un règlement d'exemption sectoriel propre au secteur automobile soit reconduit.

Olivier MELIS
Directeur Général
NORAUTO Groupe