

Position et attentes de REPARAUTO asbl, Groupement des Entreprises de Réparation automobile, membre de la division des Réparateurs Indépendants du CECRA

Introduction

REPARAUTO, le Groupement des Entreprises de Réparation automobile, réunit les entreprises automobiles indépendantes en Belgique. Leur nombre est estimé à 3.200.

REPARAUTO asbl est membre de la confédération FEDERAUTO asbl. Au plan européen, le groupement est membre du CECRA.

Dans ce cadre, le secteur rejoint l'avis du CECRA et souhaite en faire part de manière personnelle à la Commission européenne.

REPARAUTO prend acte de ce que l'objet essentiel du BER est d'organiser une distribution sélective et d'apporter au distributeur des garanties juridiques de protection de ses investissements et d'encadrement de la concurrence. Ce texte équilibré a largement bien joué son rôle en 5 ans, contribué à dynamiser la concurrence entre les marques et au sein des marques et bien dessiné un périmètre propre à chaque type d'opérateur.

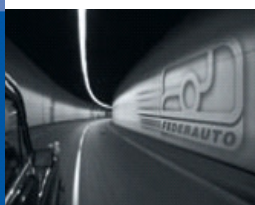
Il semble utile d'appeler à la reconduite intégrale de ce texte, même si certaines de ses dispositions n'ont jamais été appliquées du fait de la résistance des constructeurs et de leurs réseaux, au détriment des réparateurs de proximité.

Il semble que la Commission européenne n'ait pas l'intention de renouveler le Règlement d'exemption par catégorie, mais plutôt de laisser à d'autres instruments législatifs existants ou à venir le soin de réglementer les questions liées au marché après-vente automobile.

REPARAUTO rejoint les 665.000 PME européennes actives dans ce secteur afin d'exiger des règles claires assurant leur sécurité juridique. Pour ce faire, REPARAUTO soutient également la campagne européenne « Right to Repair » et demande donc à l'Union européenne d'implémenter une législation spécifique au secteur pour assurer une concurrence efficace profitable au consommateur. Ceci permettrait indéniablement de donner au secteur le degré de certitude juridique qu'il demande.

Voici les points essentiels retenus par REPARAUTO et que nous communiquons en guise de commentaire au Rapport d'évaluation de la Commission sur l'application du Règlement 1400/2002.

Jean-François Dinant
Secrétaire général



REPARAUTO

Groupement des Entreprises de Réparation automobile asbl
Avenue Jules Bordet 164 • 1140 Bruxelles • Tel.: 02-778.62.00 • Fax: 02-778.62.24
www.federauto.be • reparauto@federauto.be • BE0460.379.123

□ L'accès aux informations techniques

Les réparateurs indépendants ont souligné avec insistance depuis plusieurs années que leur revendication porte prioritairement sur un accès universel aux informations techniques de diagnostic et de réparation des véhicules pour les mettre à égalité avec les réparateurs agréés.

Cette attente a été reconnue par le BER 1400/2002 sur le fond, et mise en œuvre par voie de conséquence par le Règlement Euro 5 de 2007 qui prévoit l'arrivée du standard OASIS en 2009.

Les réparateurs indépendants sont donc très satisfaits de ce succès qui est garanti par un texte nouveau et obligatoire, bien distinct du BER 1400/2002.

Par ailleurs, les réparateurs indépendants attendent, à terme, une généralisation des informations techniques disponibles grâce à OASIS, au-delà des seuls véhicules neufs homologués Euro 5. Ces informations devraient accessoirement contenir les données relatives à la mise à jour du calculateur de bord du véhicule au même titre que celles délivrées aux réparateurs du réseau, afin que l'intervention effectuée par le réparateur indépendant ne soit pas distinguable de celle effectuée par un réparateur agréé.

Il sera nécessaire aussi que la politique de prix pratiquée par les constructeurs ne soit pas discriminatoire entre membres de son réseau et non membres pour une même information.

En cas de non renouvellement du Règlement, les opérateurs indépendants du marché après-vente devraient alors se baser sur une variété d'instruments législatifs qui sont soit trop génériques, soit applicables uniquement à une partie du parc, soit encore inexistantes.

Les réparateurs indépendants seront attentifs à ce que ce libre accès soit garanti dans l'avenir par un texte européen obligatoire et directement applicable, comme un Règlement.

□ Le droit au travail des réparateurs indépendants pendant les périodes de garantie

Le BER 1400/2002 a consacré le droit pour un réparateur indépendant d'intervenir en maintenance ou pour une opération d'entretien courant sur les véhicules pendant la période de garantie.

Cette disposition est ouvertement violée par l'ensemble des constructeurs et leurs réseaux primaires et secondaires. Dans les cas extrêmes, elle aboutit à une déchéance de la garantie, parfaitement illégale, et qui pénalise d'abord l'automobiliste puis le réparateur hors réseau qui se trouve exclu de son droit au travail.

C'est justement pour interdire ce type d'intervention que les constructeurs refusent l'accès aux informations techniques nécessaires au réparateur. Rappelons que plusieurs constructeurs ont été condamnés pénalement par la commission européenne et les autorités de concurrence nationales en 2007 pour abus de droit.

Les réparateurs demandent à ce que la disposition du BER 1400/2002 qui confirme, au moins théoriquement, le droit au travail des réparateurs indépendants en période de garantie soit reprise dans un nouveau texte à venir.

□ La libéralisation du marché des pièces de rechange

Comme corollaire à la liberté d'accès aux informations techniques, les réparateurs indépendants appellent de leurs vœux une libéralisation du marché des pièces de rechange.

Un accroissement de la concurrence sur ce segment de la réparation aurait un effet sur les prix bénéfique pour les consommateurs et renforcerait la position des opérateurs indépendants qui pourrait ainsi se fournir ailleurs que dans le réseau du constructeur en pièces de qualité équivalentes, et répercuter cette aubaine sur le client.

Cette disposition est celle du projet de directive Eurodesign que nous soutenons avec fermeté, en ce qu'il prévoit une libéralisation de la production des pièces à l'horizon 2012 après une période de transition pour les constructeurs et les réseaux primaires.

Là encore, *les réparateurs indépendants veilleront à la postérité de ce texte qui est placé hors du BER 1400/2002.*

Enfin, au cas où le Règlement actuel ne serait pas reconduit et qu'un principe de charte de bonne conduite soit envisagé, les réparateurs indépendants se demandent en quoi ils pourraient être associés à un texte bilatéral constructeurs/distributeurs. Dans cette hypothèse, les réparateurs indépendants appellent de leurs vœux un texte équilibré, qui ne les oublie pas, et qui soit contrôlé par la commission européenne pour en garantir l'efficacité.

- - -

