

POSITION DE FEDERAUTO CONCERNANT LA CONSULTATION PUBLIQUE DE LA COMMISSION RELATIVE A LA REVISION DES REGLES DE CONCURRENCE APPLICABLES AU SECTEUR DE LA DISTRIBUTION (DOCUMENT IP/ 09/1197)

Remarques générales

1. Procédure suivie

La Confédération FEDERAUTO (www.federauto.be) est une association sectorielle chargée de la défense des intérêts du commerce et de la réparation automobiles.

FEDERAUTO regroupe différents secteurs (garages, vente et réparation automobiles, pièces, commerce de machines et de cycles) et est le porte-parole de milliers de PME auprès du grand public, des autorités fédérales, régionales, européennes et internationales, des organisations syndicales et de diverses autres instances.

FEDERAUTO désire remercier la Commission européenne d'avoir organisé cette nouvelle consultation tout en regrettant que celle-ci ne laisse qu'un délai très court (deux mois dont un mois en période de vacances) pour formuler des remarques sur le texte de la Commission.

2. Principaux problèmes constatés dans l'application du Règlement général

- Concernant le secteur des deux-roues motorisés :

Le secteur des deux-roues motorisés est actuellement régi par le règlement général. Les constatations que l'on peut faire sont que les marques ont imposé, dans plusieurs pays européens (en particulier en Allemagne ou en France), le monomarchisme à leurs dealers.

Ceux-ci sont tenus de signer un contrat de 5 ans, et, au terme de celui-ci, se voient proposer un nouveau contrat de 5 ans avec les mêmes clauses. S'ils refusent, ils courent le risque de ne pas se voir accorder le renouvellement de leur contrat.

Or, le multimarchisme, est, pour les distributeurs de deux-roues motorisés, essentiel au vu de la faible rentabilité de la vente. Tout aussi essentielles sont les clauses telles que celles relatives à la durée des préavis, à la possibilité d'avoir accès à un arbitre ou encore au transfert de concession. Il est donc logique que ce secteur, représenté en Belgique par le Groupement FEDERMOTO et au niveau européen par la section deux-roues du CECRA (Conseil européen du Commerce et de la Réparation Automobiles asbl), ait demandé à la Commission d'être régi à l'avenir par un « cadre qui prônerait notamment une liberté 'cohérente et concertée' dans le choix des marques distribuées ; séparerait clairement la vente et le service après-vente (SAV) dans la relation commerciale avec le constructeur ; permettrait un accès égal pour tous (exclusifs et indépendants) aux informations techniques, ainsi qu'aux pièces de rechange nécessaires pour le SAV et, in fine, préserverait les investissements consentis par les distributeurs face à des résiliations de contrat unilatérales et induites motivées ».

- Concernant le secteur des machines :

ECED (www.eced-association.org), la Confédération européenne des Distributeurs d'Equipements, qui regroupe des importateurs, distributeurs et loueurs de matériels de génie civil et de manutention en Europe, s'est prononcée pour des raisons similaires à celles reprises ci-dessus pour l'incorporation de leur secteur dans le règlement spécifique. Plus particulièrement, ECED a mis en avant le fait que les accords de distribution sont fort similaires à ceux appliqués dans le secteur automobile à la seule exception que dans le secteur des machines, il en va la plupart du temps de relations business-to-business.

Là également, il a été estimé qu'une réglementation claire comme le règlement 1400/2002 est de loin préférable à une protection de facto contre des pratiques anticoncurrentielles dont seraient victimes les parties faibles à une convention.

- Concernant les exploitants de stations-services :

FEDERAUTO a envoyé plusieurs courriers à la Commission européenne (27/9/1999, 19/10/1999) et au Parlement européen (28/2/2000 à Mme Nicole Fontaine, présidente du Parlement européen, copie à plusieurs membres du Parlement européen : 29/2/2000 et 6/3/2000).

Dans tous ces courriers, FEDERAUTO dénonçait déjà l'incertitude juridique résultant du texte du règlement général, notamment quant à la définition des parts de marché et l'inadéquation de ce texte pour les PME du secteur. L'expérience vécue par les exploitants des stations-services sous le Règlement 2790/1999 démontre que celui-ci n'empêche pas les sociétés pétrolières d'imposer des contrats déséquilibrés aux exploitants.

- Concernant le secteur automobile :

Il va de soi que FEDERAUTO n'a aucune 'expérience' d'une application du règlement général au secteur automobile puisque celui-ci est couvert jusqu'à présent par un règlement spécifique.

Si la Commission devait maintenir son choix de voir à l'avenir le règlement général couvrir également le secteur automobile, FEDERAUTO entend faire part des remarques suivantes.

a) Sécurité juridique

La Commission européenne a, à plusieurs reprises, indiqué qu'une réglementation spécifique concernant les clauses reprises à l'article 3 du règlement 1400/2002 ne se justifiait plus dans la mesure où des législations nationales couvrent ces problématiques dans les pays européens. Or, il n'existe à la seule exception d'une législation partielle en Belgique, en Grèce et en Autriche, aucune législation nationale couvrant ces matières et il y aurait donc une grande insécurité juridique si les clauses de l'article 3 devaient être laissées à l'appréciation des juges nationaux, fut-ce pour la seule durée des préavis et le transfert de la concession. **Des dispositions claires et détaillées concernant les clauses qui ne devront faire partie intégrante d'un contrat de distribution (les « Restrictions Hardcore »), sont et resteront indispensables parce que ces clauses affaiblissent, clairement, la position des distributeurs face aux fabricants.**

b) Multimarquisme

Le Règlement général permet en son article 5.a) des obligations directes ou indirectes de non concurrence si leur durée est limitée à cinq ans, et définit en son article 1.b) l'obligation de non concurrence comme celle imposant à l'acheteur de s'approvisionner à concurrence de 80 % en produits d'un même fournisseur, au lieu de 30 % en vertu de l'article 1.b) du règlement 1400/2002.

Une limitation à cinq ans de l'obligation de non concurrence dans le cadre du règlement général ne constitue en aucun cas une disposition adéquate au secteur automobile. Au bout de cinq ans de monomarquisme, il sera quasiment obligatoire d'accepter une nouvelle obligation de non concurrence de cinq ans puisque la majorité des contrats proposés dans les secteurs couverts par le règlement général sont d'une durée inférieure à cinq ans et que le renouvellement de l'engagement de non concurrence conditionne donc le renouvellement du contrat, imposant par conséquent la perpétuation d'une activité monomarque. Une application des dispositions du règlement général au secteur automobile permettrait donc aux constructeurs d'imposer à leurs distributeurs de revenir au principe du monomarquisme.

Un tel revirement de la Commission serait un très mauvais signal à l'ensemble des PME en Europe et ne constituerait pas un principe de bonne gestion permettant à des PME d'investir en connaissance de cause. Ceci n'est pas acceptable car constitue un revirement complet de la Commission par rapport à une possibilité offerte aux concessionnaires qu'elle avait elle-même encouragée. Que feraient dans ce cas les concessionnaires qui ont investi des sommes considérables dans des showrooms multimarques ? Quid des amortissements ? Quid de l'affectation des showrooms par après si les constructeurs devaient imposer le retour au monomarquisme ? Le multimarquisme est favorable aux consommateurs (plus de choix le cas échéant dans un seul showroom) et profite également à des constructeurs qui souhaitent s'implanter rapidement dans un pays via un réseau existant. Des marques comme Kia, Hyundai et Chevrolet ont ainsi pu s'établir sur le marché belge essentiellement en tant que deuxième ou troisième marque dans des showrooms existants.

Si la Commission devait maintenir son idée malgré la position exprimée par l'ensemble des stakeholders (à la seule exception de l'ACEA, l'ensemble des autres stakeholders se sont prononcés pour le maintien de règles spécifiques dont celle concernant le multimarquisme), on ne pourra en déduire qu'une chose, à savoir que la Commission n'aura tenu compte que de la seule voix des marques européennes dominantes qui auront ainsi réussi dans leur volonté d'exclure, via le multimarquisme, l'arrivée d'autres marques de dimension moins importante en Europe.

Il est donc essentiel que le texte qui sera choisi par la Commission permette de préserver la liberté de décision des concessionnaires en ce qui concerne les marques qu'ils vendent, sans être objets de restrictions (directes et indirectes) de la part des fabricants. Ceux qui ont fait le choix du multimarquisme ne l'ont pas fait par 'opportunisme' mais bien en raison d'une nécessité économique, eu égard à la faible rentabilité en matière de vente.

Une solution pratique pourrait être, pour le secteur automobile, de modifier le texte de l'article 5 c) du Règlement général.

Celui-ci précise : « *L'exemption prévue à l'article 2 ne s'applique à aucune des obligations suivantes contenues dans des accords verticaux : (...)*c) toute obligation

directe ou indirecte imposée aux membres d'un système de distribution sélective de ne pas vendre des marques de fournisseurs concurrents déterminés ».

- Il suffirait d'ajouter les mots « *exclusive ou* » entre les mots « *distribution* » et « *sélective* » et de supprimer le mot « *déterminés* ».

Ceci rendrait alors le maintien du multimarquisme possible au secteur automobile, le cas échéant **dans un chapitre spécifique à l'automobile au sein du REG.**

Pour le surplus, on se permettra de renvoyer à la réponse faite dans le cadre de la consultation COM (2009) 388.

En conclusion, l'extension du champ d'application du REG au secteur automobile et les multiples incertitudes juridiques qui en découleraient et qui sont déjà présentes actuellement dans les secteurs repris ci-dessus, ne créerait qu'un chaos complet avec une nécessité plus grande d'intervention de la part des autorités nationales et européennes de concurrence. On aboutirait donc au résultat opposé à celui recherché par la Commission.

c) Après-vente

Concernant l'après-vente, FEDERAUTO souligne la nécessité de conserver un règlement spécifique non seulement pour les clauses relatives aux pièces de rechange, mais aussi aux réseaux de réparateurs agréés et à la mise à disposition des informations techniques à tous les réparateurs.

Là également, on se permettra de renvoyer pour le surplus à la réponse faite dans le cadre de la consultation COM (2009) 388.

Bruxelles, le 24 septembre 2009

Personne de contact :

FEDERAUTO, Bernard Lycke
Avenue Jules Bordet 164
1140 Bruxelles
Tél 02 778 62 00
Fax 02 778 62 24
Courriel : bernard.lycke@federauto.be