



Le Délégué Général

YR/BB

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

Par courrier électronique et postal

Paris, le 10 février 2010

Position de la FEDA quant au projet de la Commission de révision du cadre sectoriel relatif aux règles de concurrence dans le secteur automobile

Madame, Monsieur,

La FEDA 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 reconstruteurs de moteurs et de centres techniques spécialisés.

La FEDA a adressé un complet dossier à la Commission le 30 juillet 2008 sur le rapport d'évaluation de la Commission sur le règlement d'exemption par catégorie régissant la distribution et la réparation automobile et s'est exprimée en septembre 2009 au travers de la position de la FIGIEFA dont elle est membre.

Les remarques et demandes formulées par la FEDA à ces occasions restent pleinement d'actualité, en particulier en ce qui concerne le besoin pour les milliers de TPE/PME de la rechange indépendante, de pouvoir s'appuyer sur des dispositions garantissant la libre concurrence, claires et sans équivoques.

Le projet de la Commission repose sur un ensemble juridique aux outils multiples mais de force inégale s'articulant ainsi :

- Basculement dans le champ d'application du nouveau règlement général relatif aux restrictions verticales à compter de juin 2010 pour les services de réparation et d'entretien, et de juin 2013 pour la distribution de véhicules neufs.
- REC spécifique limité aux marchés de la distribution des pièces de rechange (Mini REC ou REC pièces de rechange) ;
- Exemption des accords subordonnée au respect des conditions du REC général ainsi que du REC pièces de rechange, ce qui suppose comme préalable que le constructeur ne dispose pas d'une part de marché supérieure à 30 % ;



- Lignes directrices générales
- Lignes directrices spécifiques au secteur de l'automobile

La FEDA comprend la logique juridique qui préside à l'utilisation d'une telle palette d'instruments.

Cependant, instruite des comportements passés des constructeurs automobiles, elle exprime des doutes quant à la capacité d'un tel projet à répondre efficacement aux préoccupations de concurrence pour les années à venir.

Le champ d'application du REC spécifique serait très limité ; les services d'entretien et de réparation en étant exclus (Les restrictions caractérisées ne concerneraient à ce jour que l'accès aux pièces de rechange et non par exemple l'accès aux informations techniques pour le parc antérieur à Euro V). Nous considérons qu'il est nécessaire que ce texte porte sur l'après-vente dans sa globalité.

Par ailleurs, par l'application du plafond de parts de marché, et dans la mesure où en pratique les constructeurs ont plus de 30% de parts de marché dans l'après-vente, les accords sortiront le plus souvent de l'exemption catégorielle et relèveront ainsi directement des articles 101 et 102 du TFUE.

Dans ce cas de figure, il est nécessaire que les lignes directrices spécifiques restent applicables même lorsque l'accord ne bénéficie pas d'une exemption catégorielle.

Il semble en outre que le projet de REC spécifique de la Commission ne comporte que très peu de restrictions caractérisées et renvoie notamment les questions de l'accès aux informations techniques et de l'abus des garanties aux lignes directrices. Nous considérons que ces sujets doivent être traités aussi bien dans le REC spécifique que dans les lignes directrices spécifiques.

Leur introduction dans le REC spécifique leur confèrerait davantage de poids sur le plan juridique et leur maintien simultané dans les lignes directrices spécifiques permettrait une application même lorsque l'accord ne bénéficie pas d'une exemption catégorielle.

- **Sur l'outil juridique**

La FEDA considère que l'insertion, dans un règlement d'exemption, de clauses noires, exerce, en pratique, un effet dissuasif sur les opérateurs.

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, en cas de violation d'une clause noire telle que le refus d'accès aux informations techniques ou la restriction du droit de l'équipementier de commercialiser librement les pièces d'origine, exerce nécessairement un effet nettement plus dissuasif sur celui-ci que l'application des règles générales des articles 101 paragraphe 1 et 102 du TFUE ne peut égaler à ce stade.

**Fédération des Syndicats
de la Distribution
Automobile**

FIGIEFA
Fédération Internationale
de Grossistes, Importateurs
et Exportateurs en Fournitures
Automobiles, Bruxelles

CLEDIPA
Comité de Liaison Européen de la
Distribution Indépendante de Pièces
de rechange et Equipements
pour Automobiles, Bruxelles

Web : <http://www.feda.fr>
E-mail : infos@feda.fr

10, rue Pergolèse
75782 PARIS CEDEX 16 (France)
Tel. 01 45 00 39 71
Fax 01 45 00 93 60



Les marchés de l'après-vente ne présentent pas un degré de concurrence suffisant pour lever toute contrainte réglementaire sur les constructeurs.

De fait, même si elle ne règle pas tous les problèmes de concurrence, **seule l'existence d'un instrument juridique réellement normatif**, décrivant clairement le contenu du droit d'accès aux informations techniques ainsi que les comportements interdits (vis-à-vis des équipementiers ou en matière de garanties par exemple), **pourra exercer une pression assez forte sur les constructeurs**. En effet, de simples lignes directrices, dépourvues de force contraignante, pourraient faussement être interprétées comme un signal de relâchement de la mise sous surveillance des constructeurs rendue absolument nécessaire en raison de leur comportement dans la concurrence et de leur poids vis-à-vis des autres acteurs.

Cet instrument juridique normatif devrait être complété par des lignes directrices détaillées pour bien préciser le but recherché.

- **Sur son contenu**
 - **Sur l'accès aux informations techniques**

La FEDA considère que le futur règlement devra prévoir des obligations renforcées en la matière, englobant le parc actuel de véhicules non compris dans EURO 5, et que l'étendue de l'obligation d'accès devrait être alignée sur les dispositions du règlement « EURO 5 », **c'est-à-dire une obligation d'accès sans restrictions, y compris aux fabricants d'outils de diagnostics pour la mise au point d'outils multimarques**.

Par ailleurs, il est important que soit clairement mentionné que cet accès est donné aux « **opérateurs indépendants** » et pas seulement aux « Réparateurs indépendants » car la rédaction des engagements actuels pris par 5 constructeurs (Toyota, Daimler, Fiat, Général Motors et Citroën en France) ne mentionne que les réparateurs alors que tous les autres opérateurs indépendants et notamment les distributeurs sont indispensables pour assurer une concurrence effective et ont impérativement besoin de l'accès à ces informations).

Les déclarations récentes d'un responsable après-vente d'un constructeur français (ci-jointes) ne laissent dorénavant aucun doute sur les intentions de fermeture du marché que seule une obligation de fourniture des informations techniques identique à celle contenue dans le Chapitre III du règlement 715/2007/CE (EuroV) peut empêcher. A noter que le retour au niveau nominal d'émission des véhicules se fait par des opérations d'éco-entretien, c'est à dire ciblée sur certains dysfonctionnements bien mesurés ainsi que la FEDA en a fait la démonstration devant les commissions du Sénat et de l'Assemblée Nationale Française à l'occasion de l'Adoption de la loi Grenelle 1 et ne nécessite pas de modifier la programmation des calculateurs.



Si une moindre consommation est possible en reprogrammant les calculateurs, les constructeurs doivent mettre à disposition des fabricants d'outils de diagnostics multimarques et des opérateurs indépendants les moyens de réaliser ces opérations comme ils en ont déjà l'obligation pour les véhicules soumis à la réglementation EURO V.

Il devrait s'agir, à tout le moins, des éléments suivants : logiciels permettant de lire tous les calculateurs des véhicules ; logiciels permettant de procéder à la mise à jour de tous ces calculateurs ; bases de cas des véhicules ; sites Internet du constructeur à disposition de son réseau mettant en ligne les méthodes de réparation et d'entretien des véhicules ; mises à jour de logiciel que pour des raisons diverses ils introduisent sur le parc circulant de véhicules (par exemple, reprogrammation payante du calculateur en accord avec le propriétaire du véhicule sous couvert d'une baisse de la consommation de carburant ; rectification de dysfonctionnements dans le cadre de procédures de rappels, officielles ou non de véhicules ...) ; Il est également capital pour une bonne réparation et par conséquent pour le consommateur que la liste régulièrement mises à jour des véhicules faisant l'objet d'une campagne de rappel, officielles ou non, ainsi que l'historique des opérations correctives réalisées sur le véhicule soit accessible aux opérateurs indépendants de la même manière qu'aux opérateurs agréés.

Ces obligations renforcées s'agissant de l'accès aux informations techniques devraient s'accompagner de l'obligation de mettre à disposition de tous les acteurs concernés les mêmes facilités techniques que celles offertes aux membres du réseau, à savoir hotline, outils de réparation propres à une prestation en particulier, sans que les obligations de formations des techniciens indépendants ne puissent être invoquées abusivement par le constructeur pour se soustraire à ces obligations.

Une définition générique des « informations techniques » et des opérateurs indépendants serait dès lors très utile.

Par ailleurs, il est important de noter que depuis peu, certains constructeurs automobiles développent une stratégie nouvelle en matière de réalisation de diagnostic électronique de leurs véhicules récents. Dans ce cas de figure, l'outil est directement connecté au réseau du constructeur et les bases de données permettant l'entretien et la réparation du véhicule sont stockées, non plus dans l'outil de diagnostic lui-même mais exclusivement dans le serveur du constructeur. Il est donc encore plus nécessaire d'avoir un accès total à ces informations y compris pour des véhicules mis en circulation avant l'entrée en vigueur de la norme Euro V.

De la même façon, les constructeurs développent de plus en plus de services B-CALL au moyen d'un lien direct entre le véhicule et les services après-vente. Cette liaison se fait au moyen de l'activation d'un programme dès la vente du véhicule. L'impossibilité pour le propriétaire d'un véhicule de changer d'opérateur B-CALL devrait être considérée comme une restriction grave (il est possible de changer d'opérateur par exemple si les systèmes sont conçus comme les cartes SIM d'un téléphone portable).



On change de carte SIM lorsque l'on change d'opérateur. Ou alors, ce paramètre doit être accessible par un outil de diagnostic multimarques). Cette fonction ne doit pas être confondue avec l'E-Call projet européen qui prévoit une connexion automatique avec les centres d'urgence dans certaines situations.

Il est en conséquence nécessaire de prévoir un accès obligatoire à tous types d'informations techniques, de manière standardisée (adoption du standard EURO 5 OASIS ou tout autre standard retenu au plan européen), cette obligation s'appliquant également à l'outil de transmission de ces informations.

Enfin, s'agissant de l'exception liée à la sécurité, exception visée dans l'actuel règlement d'exemption au sujet des possibilités de mise à jour des logiciels intégrés (considérant 26 de l'actuel règlement 1400/2002), la FEDA considère qu'elles n'ont plus lieu d'être et qu'il convient de prévoir expressément qu'un refus d'accès fasse automatiquement perdre le bénéfice de l'exemption sans qu'aucune exception ne puisse être invoquée. Les réparateurs indépendants sont en effet des acteurs responsables, soumis aux mêmes obligations sur le plan juridique que ceux des réseaux de marque et engagent de la même façon leur responsabilité de plein droit. L'exception de sécurité à leur encontre n'a pas de justification objective d'autant qu'elle a servi de prétexte dans l'actuelle réglementation à des restrictions qui n'ont aucun lien avec cette problématique de sécurité.

Tout aussi primordial est l'identification de la bonne pièce. Sans possibilité d'identification précise de la pièce, le distributeur ne peut conseiller utilement le réparateur sur la bonne pièce à monter. L'explosion du nombre de modèles de voitures et de références de pièces a rendu cette identification plus compliquée que jamais.

C'est pourquoi il est nécessaire que les distributeurs aient accès aux éléments d'identification des pièces que les constructeurs utilisent pour faire correspondre une pièce donnée (identifiée par son numéro de pièce chez le constructeur) avec un véhicule déterminé (identifié par son n° VIN –véhicule Identification Number-) et qui constituent une partie de l'information technique.

Ce point est absolument crucial pour la création de bases de données multimarques dont les réparateurs indépendants ont d'autant plus besoin qu'ils sont isolés dans des territoires reculés. L'idée de bases de données multimarques est déjà abordée dans la réglementation actuelle aux questions 92 et 93 de la Brochure explicative : « Les éditeurs d'informations techniques collecteront l'information auprès de différents fournisseurs et les publieront dans un format standardisé qui pourra être utilisé facilement par les réparateurs indépendants leur simplifiant ainsi l'accès ».



Le défaut de fourniture de ces éléments d'identifications sous forme de données brutes (« Raw Data ») - c'est à dire sans travail supplémentaire pour les constructeurs – devra constituer une restriction caractérisée.

Cet accès aux informations techniques au sens large et aux outils de diagnostic doivent nécessairement être mis à la disposition des opérateurs indépendants dans des conditions de délais et de prix proportionnés et par ailleurs identiques à ceux du réseau constructeur.

Il est important de noter que si l'accès aux informations techniques est fondamental pour assurer l'égalité des conditions de concurrence, il est également un des éléments primordiaux concourant à assurer la sécurité du consommateur.

– **Sur l'utilisation par le réseau constructeur des garanties légales et extension de garantie à des fins anticoncurrentielles**

La FEDA considère que le futur règlement devrait ériger expressément l'usage abusif des garanties (garanties légales et extensions de garanties) en restriction caractérisée de nature à entraîner la perte du bénéfice de l'exemption.

Le consommateur ne doit pas, par une information tronquée sur la portée des garanties (notamment une assimilation abusive entre garantie légale et garantie contractuelle), être empêché de sortir du réseau constructeur par crainte de perdre les garanties qui sont les siennes. Par ailleurs, les abus commis dans les clauses d'exclusion des garanties contractuelles devront être prohibés.

Sur ce point, la FEDA accueille favorablement la position de la Commission considérant que les consommateurs doivent pouvoir faire entretenir leur véhicule par l'opérateur de leur choix y compris pendant les périodes de garantie ou d'extension de garantie. En plus de considérer comme une restriction caractérisée toute entrave à cette liberté du consommateur, davantage de précisions devraient figurer dans les lignes directrices.

– **Sur les pièces de rechange**

Il importe de reprendre dans le futur REC et dans les lignes directrices spécifiques les définitions de pièces de rechange d'origine et de pièces de rechange de qualité équivalente telles qu'elles figurent dans l'actuel règlement. Ces notions introduites en 2002 et attendues depuis des années par l'ensemble des acteurs de l'après-vente (y compris les équipementiers fournisseurs) sont dorénavant largement utilisées comme référentiel par le marché et ont amplement participé au maintien de la concurrence dans l'après-vente.

Le futur règlement devrait prévoir l'obligation du double marquage des pièces d'origine afin de rendre possible l'identification de l'équipementier fabricant et distributeur de la pièce. Il devrait également pouvoir permettre à l'équipementier de distribuer les pièces sous sa seule



Les lignes directrices complémentaires devraient mentionner très clairement les différents comportements illicites et prévoir la possibilité pour les membres des réseaux agréés de s'approvisionner auprès des distributeurs indépendants. Pour cette raison demande à la Commission de mettre en oeuvre une disposition permettant aux distributeurs agréés de ne pas être soumis à une obligation d'achat auprès des constructeurs de plus de 30%.

Un élément complémentaire et absolument indispensable à l'exercice de cette liberté d'achat par les distributeurs agréés est l'obligation de séparer les primes d'objectifs des différentes activités (VN/PR/Services). Cette disposition existait dans le REC 1475/95.

Dans son étude d'impact de juillet 2009, la Commission observait à juste titre qu'il n'était pas satisfaisant que les réparateurs indépendants doivent s'approvisionner pour certaines pièces (les pièces captives c'est à dire pour lesquelles il n'y a aucun produit de substitution) au prix de vente de détail auprès des distributeurs agréés qui sont leurs concurrents locaux.

Pour remédier à cela, la vente des pièces captives aux distributeurs indépendants doit être rendue possible et le refus de vente de ces pièces aux distributeurs indépendants traité de la même façon que le refus d'accès aux informations techniques. Les effets sont en effet similaires puisque dans les deux cas le constructeur est la source unique d'un élément essentiel à la réparation ou l'entretien du véhicule.

La FEDA considère également qu'il est indispensable de prévoir expressément que toute pratique des constructeurs, y compris la rétrocession forcée de droits de propriété intellectuelle, de nature à empêcher les équipementiers de vendre librement aux réparateurs indépendants des pièces d'origine sans le consentement du constructeur, est une restriction caractérisée qui entraîne la perte du bénéfice de l'exemption.

Enfin, la FEDA souhaiterait que l'activité de vente de véhicules d'occasion soit soumise à la nouvelle réglementation. Les véhicules d'occasion représentent un nombre de ventes bien plus important que les véhicules neufs. Ne pas les soumettre à la même réglementation créerait de nombreuses « portes de sortie » que la nouvelle réglementation est censée justement fermer.



Conclusion

Ainsi que l'a récemment indiqué la Cour de justice dans l'affaire des mobiles aux Pays-Bas (Judg 4 juin 2009, C-8/08 T-Mobile Netherlands, §38), l'article 81 du traité est destiné à protéger non seulement les intérêts immédiats et individuels des concurrents et des consommateurs mais aussi la structure du marché et ainsi la concurrence elle-même.

Les distributeurs et réparateurs indépendants sont à ce jour les seuls acteurs à même de permettre une concurrence effective sur le marché de l'après-vente automobile. Il est donc capital que les futures règles adoptées permettent le fonctionnement normal de toutes les entreprises présentes sur ce marché. Les dispositions exposées ci-dessus remédieraient aux insuffisances de l'actuel REC 1400/2002 constatées dans plusieurs affaires dont les autorités de la concurrence ont eu à connaître.

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

Yves RIOU