

FEDERAUTO • Confédération belge du Commerce
et de la Réparation automobiles et des Secteurs connexes asbl

**Commentaires de FEDERAUTO à la Consultation de la Commission
« Le futur cadre réglementaire concernant la concurrence dans le secteur
automobile »,
Février 2010
Ref.: HT 1021 – stakeholder input**

**Responsible service: DG Competition, Unit E.2 Antitrust - Consumer goods,
Basic industries, Agriculture and Manufacturing
E-mail address: comp-car-sector@ec.europa.eu
Ref.: HT 1021 – stakeholder input
Postal address: European Commission
Directorate-General for Competition
Antitrust Registry
Ref.: HT.1021
1049 Bruxelles**

Bruxelles, 10 février 2010

Remarques générales

**Réponse de FEDERAUTO tant pour les concessionnaires et réparateurs
agréés membres de GDA que les réparateurs indépendants membres de
REPARAUTO**

a) GDA



Groupement des Distributeurs et Agents de Marques automobiles
(GDA en abrégé), membre de FEDERAUTO
Bernard Lycke

Secrétaire Général
Av. J. Bordet 164
B-1140 Bruxelles

Tél.: 02-778.62.00 - Fax: 02-778.62.24

Bernard.lycke@federauto.be

<http://www.federauto.be/Federauto/FR/Accueil/Auto/Groupement+des+Distributeurs+et+Agents+de+Marques/page.aspx/1044>

Le Groupement des Distributeurs et Agents de Marques Automobiles, GDA en abrégé, a été créée en 1994. GDA est la seule organisation de professionnels qui regroupe les entreprises dont l'activité principale est, dans le cadre d'une relation contractuelle avec un importateur, la distribution et/ou la réparation de véhicules (voitures, utilitaires, utilitaires lourds). Par la rencontre et la discussion, GDA se profile comme leur unique porte-parole, aussi bien pour les instances nationales et internationales que pour les partenaires commerciaux, les importateurs, les entreprises de leasing et de location, les compagnies d'assurances et les

associations de consommateurs. GDA est membre de FEDERAUTO, la Confédération belge du Commerce et de la Réparation Automobiles et des Secteurs connexes.

Le Groupement est membre du **Comité Européen du Commerce et de la Réparation Automobiles** (CECRA) dont le siège se trouve à Bruxelles. Il participe activement aux activités des « Car and Industrial vehicle divisions » et du « Legal/Taxation Working Group » ainsi qu'à d'autres groupes de travail et commissions.

b) REPARAUTO

Le Groupement des Entreprises de Réparation automobile, REPARAUTO, membre de FEDERAUTO, réunit les entreprises automobiles indépendantes. Elles vendent, entretiennent et réparent des véhicules de toute marque, sans engagement avec un constructeur automobile particulier. REPARAUTO défend les intérêts collectifs des membres en créant un climat d'entreprise favorable où les membres effectuent leurs choix stratégiques moyennant leurs capacités propres. REPARAUTO endosse à cet effet le rôle d'interlocuteur auprès de diverses autorités et instances. Le Groupement est membre du **Comité Européen du Commerce et de la Réparation Automobiles** (CECRA) et participe activement aux réunions de sa division indépendants.

REPARAUTO

Jean-François Dinant

Secrétaire Général

Av. J. Bordet 164

B-1140 Bruxelles

Tél.: 02-778.62.00 - Fax: 02-778.62.24

jean.francois.dinant@federauto.be

<http://www.federauto.be/Federauto/FR/Accueil/Auto/REPARAUTO/Presentation+du+Groupement/page.aspx/1172>

Remarques générales sur l'approche de l'encadrement du secteur automobile par les règles de concurrence communautaires retenues par la Commission

FEDERAUTO se réjouit de voir que, grâce aux efforts déployés par de nombreux stakeholders depuis de longs mois, la Commission a maintenant entériné la nécessité d'une période transitoire de 3 ans concernant la vente. Par contre, FEDERAUTO s'inquiète de la volonté d'inclure le secteur dans le règlement général à l'issue de cette période. FEDERAUTO souhaite par ailleurs l'intégration des deux roues au sein du futur règlement spécifique et ses lignes directrices.

Sur le marché de la vente des véhicules neufs

Multimarquisme

La remise en cause, au-delà de 2013, des dispositions du règlement 1400/2002 assurant l'ouverture au multimarquisme concerne non seulement la vente de plusieurs marques au sein du même showroom, mais également au sein de la même entité juridique et même au travers d'entités juridiques distinctes contrôlées par une même holding. Cette remise en cause consiste purement et simplement en une gifle aux concessionnaires qui ont accepté de prendre des risques pour étendre leurs affaires dans le contexte économique difficile auquel ils sont confrontés.

La position exprimée par la Commission suivant laquelle l'application du règlement général au secteur automobile devrait avoir pour conséquence de diminuer les standards puisque les constructeurs n'auront pas les mêmes menaces pour protéger leur image, constitue de la spéculation et ne tient absolument pas compte de la réalité : les constructeurs n'ont pas attendu le multimarquisme pour imposer à leurs réseaux des standards élevés (cfr certaines marques en particulier).

Le choix d'un retour au monomarquisme pur et simple, ainsi avalisé par la Commission ne peut qu'avoir des **conséquences économiques** très négatives pour l'activité des 380.000 P.M.E. du secteur de la vente et de la réparation automobile qui emploient 2,8 millions de travailleurs en Europe. FEDERAUTO met en garde la Commission au sujet des conséquences économiques que tout ceci entraînera, à l'heure où de nombreux concessionnaires luttent déjà pour leur survie. Ce choix est tout à fait en contradiction avec les principes du 'small business act'.

FEDERAUTO a déjà répondu dans ses documents précédents à la critique de la Commission suivant laquelle 'il n'y a pas eu d'augmentation significative du multimarquisme dans le même showroom'. Premièrement, ceci ne tient pas compte de la réalité sur le terrain. Pour la Belgique, le Groupement des Distributeurs et Agents de Marques avait signalé dans sa première réponse avoir mené une étude en 2007 sur un échantillon de 842 du total des 2.000 membres représentés. Celle-ci indiquait que +- 27% d'entre eux pratiquaient en 2007 le multimarquisme (18,4% étaient 'bi-marques', 6,5% 'tri-marques' et 1,8% représentaient plus de 3 marques). Ces chiffres sont certainement dépassés à l'heure actuelle et il aurait été opportun que la Commission vérifie la situation dans l'ensemble des Etats membres avant d'arrêter sa position. Le choix de la Commission repose donc sur une **analyse incomplète** puisque basée sur des chiffres de 2005/2006 alors que le multimarquisme a précisément pris son ampleur à partir des années 2007 et même plus récemment. De plus, la période de référence pour tirer de telles conclusions est particulièrement courte puisque le règlement n'est pleinement d'application que depuis le 1^{er} octobre 2005 (pour la suppression de la clause de localisation) ou 2003 (pour les autres clauses) et que la décision d'investir dans des showrooms multimarques ne se prend pas à la légère.

Ce choix est également contraire au principe de **confiance légitime**, compte tenu des positions prises par la Commission en faveur du multimarquisme jusqu'à une date toute récente encore (affaires : B.M.W. – IP/06/302 – 13 Mars 2006 ; OPEL – IP/06/303 – 13 Mars 2006). Il est par ailleurs fortement contesté, non seulement par les concessionnaires mais aussi par les représentants des consommateurs et même par quelques marques qui estiment que le système actuel a permis un déploiement efficace et rapide en Europe. La Commission n'est-elle dès lors que le porte-voix des marques dominantes ? Et ceci va-t-il dans le sens d'une plus grande concurrence ?

Il convient d'ajouter qu'à partir de 2013, la limitation à cinq ans de l'obligation de non concurrence dans le cadre du règlement général ne constituera en aucun cas une protection suffisante. 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. Face à ce **changement d'option radical**, il est indispensable que la Commission précise à tout le moins les indications du point 25 du projet de lignes directrices supplémentaires selon lequel « *Un renouvellement au-delà de 5 ans (de l'obligation de non concurrence à 100 % exemptée par le règlement général) nécessite l'accord explicite des deux parties et il ne doit exister aucun obstacle empêchant l'acheteur de mettre fin effectivement à l'obligation de non concurrence au terme de la période de 5 ans* ». Un constructeur qui refuserait de renouveler un contrat venu à son terme avec un distributeur qui aurait satisfait à ses obligations et refuserait de souscrire une nouvelle obligation de non concurrence, serait-il ou non en infraction avec l'article 101 – paragraphe 1 ?

Par ailleurs, il est tout aussi essentiel que la Commission confirme et précise la note 9 de bas de page 8 de la version française, concernant les modalités de calcul de la période de validité de 5 ans de l'obligation de non concurrence. Pour les relations contractuelles préexistantes, on ne voit pas bien quel serait le gain d'efficience pour le fournisseur, d'une obligation de non concurrence, alors même que le cadre contractuel de la relation cesserait d'être soumis au règlement d'exemption 1400/2002 pour relever du règlement général.

Les raisons invoquées par la Commission pour remettre en cause le multimarquisme sont également discutables. Elle a indiqué précédemment que le groupe coréen Hyundai/Kia ne vend pas les deux marques dans le même showroom. Pour la Belgique, on a déjà signalé que la marque Kia s'était implantée de façon rapide et efficace via le multimarquisme (reprise des showrooms MG-Rover). 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.

Durée des contrats et des préavis, motivation des préavis, transfert de concessions, recours à l'arbitrage et code de bonne conduite

Les dispositions régulant la durée des accords contractuels et des préavis, celles imposant de motiver les préavis pour les résiliations de contrat, l'arbitrage des conflits et le transfert de société dans le même réseau sont incluses et continuellement renforcées au sein des règles de concurrence depuis 1985. C'était un des objectifs du règlement actuel. La Commission souhaite les supprimer du droit communautaire car ce serait une prérogative du droit contractuel (et donc national). Une étude de l'EDL (European Distribution Lawyers) reprise par le CECRA¹ indique au contraire que **les droits nationaux sont très variés** et qu'aucun ne garantit une égalité de traitement au distributeur. Ceci conduira à une période durable d'incertitude avec le risque de comportement anticoncurrentiel évident.

FEDERAUTO insiste tout particulièrement sur la **liberté de cession** qui est indispensable aux distributeurs s'ils veulent procéder aux investissements nécessaires permettant un service de qualité pour les consommateurs et trouver les financements nécessaires à cette fin. On ne voit pas comment la Commission peut raisonnablement soutenir que la suppression de cette disposition du R.E.C. n'affecterait pas l'accès des P.M.E. aux financements (analyse d'impact point 197). En effet, la valeur patrimoniale d'une entreprise constitue évidemment un élément essentiel dans la présentation d'un dossier de demande de prêt à un établissement financier. La remise en cause de la liberté de cession irait à l'encontre des principes du Small Business Act qui impose à la Commission de prendre en compte l'impact sur les P.M.E. de ses décisions législatives.

Les autres points mentionnés à l'article 3 du REC 1400/2002 demeurent tout aussi essentiels. FEDERAUTO, comme le CECRA, demande qu'au cas où la Commission ne retiendrait plus ces clauses à l'avenir, les clauses contractuelles figurant dans l'annexe² soient incluses dans tous les contrats.

Lors de sa présentation à l'assemblée générale des concessionnaires belges (GDA, membre de FEDERAUTO), la Commission avait insisté sur le fait que 'même en l'absence de l'article 3 paragraphe 6, du REC, il peut se révéler avantageux pour l'ensemble des parties de se mettre d'accord sur un **code de bonnes pratiques** facultatif définissant une procédure d'arbitrage (...)'. Le représentant de la Commission avait même indiqué que, compte tenu en particulier de l'historique des différents règlements d'exemption spécifiques au secteur, et du déséquilibre existant entre les parties, la Commission pourrait en la matière jouer un rôle de facilitateur entre les représentants des marques et des concessionnaires. Or, jusqu'à présent, aucune intervention de la Commission n'a pu être constatée et aucune référence n'est faite dans les lignes directrices au code de conduite élaboré par le CECRA alors que le code présenté par l'ACEA et la JAMA est bien mentionné³. On sait que celui-ci ne prévoit aucune **motivation des résiliations** – pas plus que la liberté de cession à l'intérieur du réseau-, alors que ces clauses

¹ Voir annexe "No overlap with national laws regarding the role of contractual clauses in MVBER" CECRA 2009-171 (Only for the Commission)

² CECRA 2010-010 Proposition de Code des clauses et des pratiques à respecter dans les rapports contractuels entre constructeurs d'automobiles et distributeurs et réparateurs agréés

³ « Lors de l'interprétation des présentes lignes directrices, la Commission tiendra également compte du code de conduite présenté par les associations de constructeurs automobiles, l'ACEA et la JAMA », http://ec.europa.eu/competition/consultations/2010_motor_vehicles/draft_guidelines_fr.pdf

expressément prévues à l'article 3.3 et 3.4 du règlement 1400/2002 que la Commission entend abandonner, sont déterminantes.

Parts de marché du distributeur

Le projet de règlement général subordonne le bénéfice de l'exemption au fait que la part de marché du distributeur n'excède pas 30 %.

La Commission considère d'une manière générale que les marchés de référence à retenir pour l'appréciation des parts de marché prévues par les règlements d'exemption sont les marchés nationaux. Il serait opportun que des lignes directrices supplémentaires précisent que le marché de référence à prendre en considération est bien le marché national sur lequel opère le distributeur.

Sur le marché de l'après-vente

La Commission précise au point 35 que « *la distribution de pièces détachées et les accords avec des réparateurs agréés n'entreraient pas dans la zone de sécurité conférée par les règlements d'exemption par catégorie lorsque la part de marché du fournisseur de pièces détachées ou celle du réparateur agréé dépasse le seuil de 30 %, ce qui est vraisemblablement le cas pour la plupart des accords de ce type* ».

Cependant, le projet de lignes directrices supplémentaires n'explique pas comment apprécier d'éventuels « *gains d'efficience ayant un effet compensatoire* » que les constructeurs pourront invoquer pour imposer à leurs réparateurs agréés de s'approvisionner auprès d'eux.

La Commission devrait expliquer de façon précise comment établir le bilan économique des gains d'efficience découlant de l'amélioration de leur logistique que les constructeurs ne manqueront pas de faire valoir.

S'agissant des **réparateurs indépendants** :

L'accès aux informations techniques sera garanti par le règlement C.E. 715/2007 relatif à la réception de véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers qui assurera aux opérateurs indépendants un accès complet aux informations techniques pour les véhicules mis en circulation à compter de septembre 2009. Cependant, la Commission reconnaît elle-même, que le parc automobile comptera encore pendant plusieurs années de nombreux véhicules non couverts par ce règlement (Communication point 31). Des dispositions sectorielles rappelant que les constructeurs doivent communiquer l'information technique aux réparateurs indépendants auxquels elle est nécessaire pour l'entretien des véhicules mis en circulation avant septembre 2009 n'auront pas nécessairement le même effet dissuasif que la restriction caractérisée prévue par le R.E.C. Concernant le marché de la réparation indépendante, nous soutenons dès lors le maintien des dispositions liées à l'accès aux informations techniques au sein d'un règlement spécifique en sus des lignes directrices.

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.

Les réparateurs indépendants 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.

Les réparateurs indépendants soutiennent donc avec fermeté le projet de directive Eurodesign qui prévoit une libéralisation de la production des pièces à l'horizon 2012 après une période de transition pour les constructeurs et les réseaux primaires.

Conclusion

En conclusion, FEDERAUTO estime que la Commission doit apporter réponse à toutes les questions qui demeurent à ce jour non résolues et qui ont été reprises ci-dessus. Par ailleurs, la Commission devra revoir sérieusement sa copie en ce qui concerne le multimarquisme et les clauses reprises à l'article 3 du REC actuel. La Commission se doit dans ses lignes directrices de faire référence également au code de bonne conduite émanant des concessionnaires et intervenir comme elle l'avait promis pour assurer un certain rééquilibrage des relations entre les marques et les réseaux. Renvoyer au droit national comme le fait la Commission ne permet en aucun cas de régler le problème car il n'existe aucune uniformité entre les droits nationaux des 27 Etats membres.

Annexes :

Proposition de code contractuel du CECRA

“No overlap with national laws regarding the role of contractual clauses in MVBBER”
CECRA 2009-171 (document non public)