



RENOUVELLEMENT DE L'ENCADREMENT SECTORIEL RELATIF AUX REGLES DE CONCURRENCE DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE

POSITION DE NORAUTO GROUPE QUANT A LA PROPOSITION DE LA COMMISSION – 10 / 02 / 2010

Au terme d'un processus d'évaluation et de consultation initié au mois de mai 2008, la Commission a publié le 21 décembre 2009 une proposition de révision du règlement d'exemption par catégorie applicable au secteur automobile (ci-après « le REC »), accompagné d'un projet de lignes directrices relatives aux accords de distribution et de réparation dans ce même secteur (ci-après « les lignes directrices »).

Ces projets de textes ont été soumis, par la Commission, à une consultation publique des parties intéressées jusqu'au 10 février 2010.

NORAUTO Groupe, qui est un acteur majeur de la réparation indépendante, participe depuis l'origine à ce processus de consultation et a fait part de ses préoccupations et positions quant à la nécessité du maintien d'un encadrement sectoriel et à son contenu lors des précédentes contributions qu'il a déposées en juillet 2008 et septembre 2009.

A cet égard, NORAUTO Groupe se félicite de la prise en compte, par la Commission, des problématiques spécifiques de concurrence qui se posent sur les marchés de l'après-vente. Il est donc particulièrement satisfait du choix de la Commission de proposer le maintien d'un REC spécifique au secteur de l'après-vente ainsi que du traitement explicite et détaillé, dans le cadre des lignes directrices, des problématiques qui sont fondamentales pour la réparation indépendante telles que l'accès aux informations techniques, l'accès aux pièces captives, l'usage abusif des garanties.

Ces éléments constituent indiscutablement une avancée majeure pour tous les acteurs de la réparation indépendante.

Toutefois, NORAUTO Groupe considère que ces projets de textes pourraient encore faire l'objet d'amendements, **dans le sens d'une clarification de l'étendue des obligations pesant sur les constructeurs automobiles.** En effet, le secteur de la réparation indépendante a besoin d'un encadrement juridique au contenu clairement défini, auquel les professionnels du secteur peuvent se référer sans risques d'interprétations divergentes de la part des constructeurs automobiles et/ou des autorités nationales de concurrence chargées de l'appliquer.

Compte tenu du contexte économique mondial, chacun des acteurs a besoin de sécurité juridique dans l'exercice de son activité au service des consommateurs.

NORAUTO Groupe considère donc que, tant s'agissant de sa structure que de son contenu, ce projet nécessite quelques modifications afin d'assurer au mieux l'égalité des conditions de concurrence entre la réparation indépendante et les membres des réseaux agréés par les constructeurs, laquelle souffre encore aujourd'hui de graves distorsions.

1. Sur l'architecture du projet

Le choix, fait par la Commission, de subordonner le bénéfice de l'exemption à un seuil de parts de marché cumulées de moins de 30 % aura pour effet d'exclure du bénéfice de l'exemption la plupart des accords relatifs aux services d'entretien et de réparation conclus par les constructeurs, dans la mesure où ces derniers disposent en général d'une part de marché très importante s'agissant de l'entretien et de la réparation des véhicules de leur marque. C'est sur la base de ce constat que la Commission justifie le basculement de sujets aussi cruciaux que l'accès aux informations techniques ou l'usage abusif des garanties du REC vers les lignes directrices.

D'un strict point de vue juridique, NORAUTO Groupe ne peut que partager la position de la Commission. Cela étant, il est indéniable que la qualification, dans le corps d'un instrument normatif tel que le REC, d'un comportement donné en tant que « restriction caractérisée de concurrence » exerce, en pratique, un effet dissuasif beaucoup plus important et fait peser une pression beaucoup plus forte sur les constructeurs. Or, les marchés de l'après-vente ne présentent pas un degré de concurrence suffisant pour lever toute contrainte réglementaire sur les constructeurs.

En outre, même si les lignes directrices doivent servir de référence aux autorités nationales de concurrence dans l'application directe qu'elles sont habilitées à faire de l'article 101 du TFUE, il existe, de fait, une latitude plus grande quant à leur interprétation et par conséquent des risques d'interprétations divergentes, que des dispositions impératives d'un règlement.

Enfin, si un comportement donné est qualifié de « restriction caractérisée » de nature à faire perdre au constructeur le bénéfice de l'exemption, un tel comportement devra *a fortiori* être qualifié d'anticoncurrentiel au regard de l'article 101 du TFUE lorsque le constructeur n'entre pas dans le champ d'application de l'exemption en raison de sa part de marché.

C'est pourquoi NORAUTO Groupe considère que tant la question des informations techniques que celle de l'usage abusif des garanties doivent également figurer en tant que restrictions caractérisées dans le corps même du REC.

Il propose donc d'ajouter à l'article 5 du REC les dispositions suivantes :

« Constitue également une restriction caractérisée de concurrence :

e) le refus d'accès, opposé par le constructeur, à tout opérateur indépendant aux informations techniques nécessaires à la réparation et à l'entretien effectif des véhicules en circulation ainsi qu'à la conception et la fabrication d'outils permettant d'effectuer ces prestations ;

f) le fait de subordonner le bénéfice d'une garantie due par le constructeur à l'entretien et à la réparation du véhicule exclusivement au sein du réseau de celui-ci.

Ainsi érigés en restrictions caractérisées dans leur principe, le contenu détaillé de ces comportements serait alors utilement précisé et explicité par les lignes directrices.

2. Sur le contenu du projet

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

Dans ses lignes directrices, la Commission considère que la rétention d'informations techniques par les constructeurs, pour leur seule utilisation par le réseau agréé, peut constituer en soi une violation de l'article 101 du TFUE, ce que NORAUTO Groupe approuve pleinement.

Cette attitude est d'autant plus inacceptable que plusieurs constructeurs ont développé avec succès, à côté des réseaux à leur marque, des réseaux multimarques à même de réparer et d'entretenir les véhicules quelle que soit leur marque. En pratique, ils sont donc théoriquement confrontés, pour ces réseaux multimarques, aux mêmes difficultés que les réseaux indépendants s'agissant de l'accès aux informations techniques des véhicules d'autres constructeurs. Il ne faudrait pas qu'un échange de données soit réalisé entre ces différents réseaux multimarques appartenant à des constructeurs, dont la réparation indépendante serait de fait exclue. De tels échanges d'informations, s'ils étaient mis en œuvre, constitueraient certainement aussi des pratiques tombant sous le coup de l'article 101 du TFUE.

La Commission précise également que ces informations doivent être rendues accessibles non pas seulement aux réparateurs indépendants mais à tous les opérateurs indépendants (point 52). Ce point est fondamental puisque, en pratique, les réparateurs indépendants utilisent généralement les informations techniques nécessaires à l'entretien et à la réparation des véhicules par l'intermédiaire de fabricants d'outils de diagnostic multimarques. Celles-ci ne leur sont donc pas directement fournies par le constructeur. Il est donc indispensable qu'il n'existe aucune ambiguïté sur le fait que les fabricants d'outils de diagnostic, éditeurs de logiciels ou de base de données à destination de la réparation indépendante sont bel et bien visés par ce droit d'accès aux informations techniques.

NORAUTO Groupe invite donc la Commission à préciser expressément dans ses lignes directrices que l'accès aux informations techniques doit bénéficier à tous les opérateurs indépendants, en rappelant que cette notion est plus large que celle de réparateur indépendant. A cet égard, la définition d'opérateur indépendant donnée au dernier alinéa de l'article 4, paragraphe 2, du REC 1400/2002 devrait être reprise dans le corps du REC ou, à tout le moins, dans les lignes directrices.

Par ailleurs, la Commission indique, aux points 55 et 56 des lignes directrices, les orientations qu'elle suivra pour apprécier, dans chaque cas d'espèce, si le refus d'accès allégué est ou non anticoncurrentiel. A cet égard, elle sous-entend que la rétention de certaines informations, notamment commerciales, pourrait être légitime. NORAUTO Groupe considère que, telle qu'énoncée actuellement, cette restriction au droit d'accès est extrêmement pernicieuse et risque, en pratique, d'être toujours invoquée par les constructeurs pour échapper à leurs obligations.

Il serait hautement préférable d'inverser cette logique en précisant dans les lignes directrices que le refus d'accès à une information nécessaire à l'entretien et la réparation du véhicule est toujours présumé illégitime. Il convient donc de supprimer toute référence à la notion « d'information commerciale » dont la rétention serait légitime.

S'agissant du contenu des informations techniques, NORAUTO Groupe note avec intérêt que la Commission entend se référer aux informations qui doivent être rendues disponibles en vertu du règlement 715/2007, dit « EURO 5 ». **Il serait souhaitable que les lignes directrices précisent expressément que la notion « d'information technique » couvre au minimum toutes les informations qui doivent être rendues disponibles par le constructeur en vertu du règlement EURO 5, sur la base d'un accès standardisé.**

En outre, l'identification des pièces est un élément fondamental des services d'entretien et de réparation. Cette identification doit donc être comprise dans le champ des informations techniques puisqu'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, « Vehicle Identification Number »).

Enfin, dans la mesure où le domaine des informations techniques est fortement dépendant des évolutions technologiques (y compris pour le parc automobile mis en circulation avant EURO 5) et où, contrairement au réseau agréé, la réparation indépendante opère exclusivement dans un environnement multimarque, **NORAUTO Groupe considère qu'il serait particulièrement utile que le sujet fasse l'objet d'un observatoire et d'une charte de bonnes pratiques associant constructeurs, représentants du secteur indépendant et fabricants d'outils multimarques.**

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

Les lignes directrices précisent que l'usage abusif, par le constructeur, des garanties quelle que soit leur forme (légale ou étendue) est susceptible de faire tomber les accords de distribution conclus par le constructeur dans le champ d'application de l'article 101 du TFUE (point 59), ce dont NORAUTO Groupe se félicite.

En revanche, dans leur rédaction actuelle, les lignes directrices désignent comme comportement abusif le fait de subordonner la garantie « *à la condition que l'utilisateur final fasse effectuer toutes les réparations, y compris celles non couvertes par la garantie, au sein des réseaux des réparateurs agréés* ». NORAUTO Groupe considère que cette formulation est ambiguë et qu'elle présente le risque d'être interprétée restrictivement comme permettant *a contrario* au constructeur de subordonner le bénéfice de la garantie à la réalisation de certaines réparations dans son réseau.

NORAUTO Groupe souhaite donc que les lignes directrices précisent clairement que le refus du bénéfice de la garantie au motif qu'une prestation d'entretien ou de réparation du véhicule, quelle qu'elle soit, aurait eu lieu hors réseau est abusif.

En conclusion, NORAUTO Groupe se félicite de la décision prise par la Commission de maintenir un cadre sectoriel spécifique aux marchés de l'après-vente dans le secteur automobile.

Il constate que les questions cruciales pour l'exercice d'une saine et égale concurrence sur les marchés de l'entretien et de la réparation ont été parfaitement diagnostiquées par la Commission.

NORAUTO Groupe ne peut qu'approuver les améliorations que comporte ce projet de nouveau cadre réglementaire sur des questions aussi fondamentales que l'accès aux informations techniques, la rétrocession forcée des droits de propriété intellectuelle ou encore l'usage abusif des garanties.

Sur ces points, NORAUTO Groupe considère que ces projets de textes pourraient encore faire l'objet d'amendements à la marge, dans le sens d'une clarification de l'étendue des obligations pesant sur les constructeurs.

Olivier MELIS
Directeur Général
NORAUTO Groupe (Mobivia Groupe)



Norauto Groupe devient MOBIVIA Groupe

Pour mieux affirmer l'évolution de ses activités, jusqu'ici principalement consacrées à l'automobile, à un périmètre plus ouvert aux différentes formes de mobilité, NORAUTO GROUPE change de nom, à partir du 6 avril 2010, et devient MOBIVIA GROUPE.

Leader européen de l'entretien et de l'équipement des véhicules multimarques, Mobivia Groupe accompagne depuis plus de 40 ans les automobilistes du monde entier en leur apportant plus de confort, de sécurité et de qualité de service. Conjuguant le rêve de mobilité au respect de l'homme et de l'environnement, ses 6 enseignes agissent et innovent chaque jour pour une mobilité plus propre, plus accessible, plus responsable.

Découvrez notre nouveau site internet : www.mobiviagroupe.com