

Bruxelles, le 27 mai 2010

Ententes et abus de position dominante: la Commission adopte des règles de concurrence révisées pour le secteur automobile: questions fréquemment posées

1. En quoi consiste cette réforme?

La réforme consiste à établir des règles qui tiennent compte de l'intensité de la concurrence sur les marchés de la distribution de véhicules automobiles et de pièces détachées, d'une part, et de la fourniture de services de réparation et d'entretien, d'autre part. Sont concernés les voitures particulières, les camions et les bus.

L'analyse effectuée par la Commission a montré que la concurrence était rude sur le marché de la vente de véhicules neufs. À la lumière de cette constatation, les règles sectorielles actuelles représentent un carcan inutile qui empêche les constructeurs automobiles d'organiser leur système de distribution comme ils l'entendent. La Commission a donc aligné les règles applicables au secteur de la distribution de véhicules sur celles qui s'appliquent aux accords de distribution dans d'autres secteurs (règlement 330/2010 adopté le 20 avril), en prévoyant cependant une période de transition de 3 ans pour permettre aux concessionnaires de s'adapter.

La concurrence est moins intense sur les marchés des services de réparation et d'entretien et de la distribution de pièces détachées et le risque existe que les consommateurs soient lésés par des pratiques anticoncurrentielles tendant à augmenter le coût des réparations. La réparation et l'entretien sont très importants pour les consommateurs, non seulement pour des raisons de sécurité et de fiabilité, mais aussi parce que les factures de réparation représentent 40 % du coût total lié au fait de détenir un véhicule. Contrairement aux prix des véhicules, le coût moyen d'un acte de réparation a en fait augmenté ces dernières années. Les consommateurs ressentent particulièrement les effets de la hausse du coût des réparations au cours de la crise actuelle, car ils sont davantage attentifs aux prix et conduisent aussi des véhicules plus anciens qui nécessitent un entretien plus fréquent. La Commission a donc mis en place un régime plus strict pour ces marchés, qui permettra de faire respecter les règles plus facilement. Les points particuliers qui posent problème portent sur la rétention d'informations techniques et de pièces détachées et le refus d'honorer la garantie si le consommateur fait réparer son véhicule chez un garagiste indépendant.

2. Comment augmenter la concurrence sur les marchés de la réparation, de l'entretien et des pièces détachées?

Le nouveau règlement d'exemption par catégorie s'appliquera à compter du 1^{er} juin 2010.

Le principal changement qu'il introduit est que les accords entre les constructeurs automobiles et leurs réseaux de réparateurs agréés et de distributeurs de pièces détachées ne bénéficieront plus d'une exemption automatique. La raison en est que ces réseaux détiennent généralement une part de marché supérieure à 30 %. Grâce à cette nouvelle règle, il sera alors plus facile de traiter directement les refus de communiquer des informations techniques, l'utilisation abusive de la garantie pour exclure les réparateurs indépendants ou les nouvelles formes de restrictions susceptibles d'apparaître.

De même, les accords obligeant les réparateurs agréés à acheter les pièces détachées aux constructeurs automobiles ne devraient pas bénéficier de l'exemption par catégorie, car les constructeurs automobiles détiennent aussi généralement une part de marché supérieure à 30 % sur les marchés des pièces détachées.

Le nouveau règlement décrit également trois restrictions caractérisées consistant en une violation des règles de concurrence sur le marché des pièces détachées. Il s'agit de restrictions imposées par les constructeurs automobiles a) à la vente de pièces détachées d'origine par les réparateurs agréés à des garages indépendants, b) à la capacité des fabricants indépendants de pièces détachées d'approvisionner des réparateurs agréés ou indépendants et c) à la capacité des fabricants de pièces détachées d'apposer leur marque ou leur logo sur leurs produits.

La Commission reste déterminée à agir contre toutes les restrictions de la concurrence à travers l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement dans le secteur, comme elle l'a fait récemment en adoptant une décision infligeant à quatre constructeurs de verre automobile ayant pris part à une entente une amende de près de 1,4 milliard € (voir [IP/08/1685](#)).

3. Comment le nouveau cadre juridique permettra-t-il de garantir l'accès des réparateurs indépendants aux informations techniques?

Les réparateurs indépendants sont importants, car ils augmentent le choix offert aux consommateurs et permettent aux prix des réparations de rester concurrentiels, grâce à la pression qu'ils exercent sur les réseaux de réparateurs agréés des constructeurs automobiles. Mais pour ce faire, il est essentiel qu'ils puissent avoir accès aux informations techniques nécessaires pour procéder aux réparations sur des véhicules de plus en plus sophistiqués. La rétention d'«informations techniques» tombera directement sous le coup des règles du traité relatives aux pratiques commerciales restrictives (article 101), dans la mesure où, comme il a été dit précédemment, les constructeurs, leurs pièces détachées et leurs ateliers de réparation représentent généralement une part de marché supérieure à 30 %. Par ailleurs, des lignes directrices également en cours d'adoption contiennent des précisions sur la notion d'information technique, en renvoyant au règlement 715/2007 sur la réception de certains véhicules à moteur et à l'ensemble de la réglementation d'application qui l'accompagne. Les nouvelles règles garantissent l'accès aux informations techniques pour les modèles de véhicules réceptionnés après le 1^{er} septembre 2009. En établissant un lien clair avec le règlement sur la réception des véhicules à moteur de 2007, la Commission assurera la cohérence en ce qui concerne l'accès aux informations techniques relatives aux véhicules mis en circulation avant cette date et permettra à la notion d'information technique d'évoluer en même temps que le progrès technique.

La Commission reste déterminée à faire appliquer avec vigueur les règles relatives à l'accès aux informations techniques, comme l'attestent quatre affaires ouvertes en 2007 pour garantir que Daimler/Chrysler, Fiat, Toyota et General Motors divulguent les informations nécessaires aux réparateurs indépendants (voir [IP/07/1332](#)).

4. Pourquoi la Commission n'a-t-elle pas repris les dispositions sur les clauses contractuelles?

Parmi les conditions d'exemption, le précédent règlement d'exemption par catégorie imposait l'introduction, dans les accords conclus entre les constructeurs automobiles et les concessionnaires, de certaines clauses concernant la cession de concessions entre distributeurs du même réseau, les périodes de préavis pour la résiliation des contrats, la durée des contrats et un arbitrage.

Toutefois, l'évaluation a montré que ces dispositions n'avaient pas atteint leur objectif, à savoir améliorer le fonctionnement des marchés, et avaient même pu rendre l'accès aux réseaux de distribution plus difficile pour les nouveaux arrivants. La disposition permettant aux concessionnaires de transférer leur concession au sein du réseau sans l'accord des constructeurs automobiles devait faciliter l'émergence de groupes de concessionnaires ayant un ancrage européen et, ce faisant, stimuler l'intégration du marché. Or, non seulement cette disposition n'a pas permis de créer de tels groupes transfrontaliers, mais il apparaît qu'elle a nui aux tiers qui souhaitaient pénétrer le réseau et encouragé la concentration sur les marchés nationaux.

De plus, les dispositions liées aux clauses contractuelles empiètent sur des domaines qui entrent normalement dans le cadre des droits des contrats nationaux et ont induit une certaine confusion et entraîné un gaspillage des ressources disponibles pour les contrôles.

Les nouvelles lignes directrices, en revanche, encouragent les constructeurs automobiles à respecter des normes éthiques minimales dans leurs relations avec les concessionnaires, si possible inscrites dans un code de conduite, ce qui constituerait un facteur important à prendre en considération dans l'appréciation de la conduite d'une entreprise donnée.

5. Quels sont les changements pour les concessionnaires qui vendent des marques concurrentes («concessionnaires multimarques»)?

Les anciennes règles ont peu favorisé le multimarquisme, qui continue d'être déterminé par la taille des concessionnaires et leur situation géographique – les concessionnaires multimarques sont plus susceptibles d'apparaître dans les zones reculées – et au sein de grands groupes de concessionnaires qui disposent d'une puissance d'achat.

De plus, les constructeurs automobiles ont réagi à la menace qu'un multimarquisme généralisé aurait pu constituer pour l'identité des marques et l'image des entreprises en augmentant le niveau des investissements exigés des concessionnaires en termes de séparation des marques, de présentation, etc. Les constructeurs ont aussi commencé à moins contribuer aux coûts d'investissement des concessionnaires. Les règles exigeaient des constructeurs (souhaitant bénéficier de l'exemption) qu'ils autorisent leurs concessionnaires à vendre les marques d'au moins deux constructeurs concurrents dans la même salle d'exposition.

Il en est résulté une hausse globale des coûts de distribution, estimée à près de 20 %, au détriment des concessionnaires et des consommateurs.

Les nouvelles règles confèrent aux constructeurs automobiles davantage de latitude pour organiser leur réseau comme ils l'entendent et, notamment, trouver le bon équilibre entre concessions monomarques et concessions multimarques.

La Commission a introduit un certain nombre de garde-fous pour garantir la distribution de marques plus petites:

i) premièrement, seuls les constructeurs détenant une part du marché national inférieure ou égale à 30 % qui imposent des obligations de monomarquisme peuvent bénéficier de l'exemption par catégorie;

ii) deuxièmement, les constructeurs qui imposent le monomarquisme pendant plus de cinq ans ne peuvent bénéficier de l'exemption par catégorie. Les concessionnaires doivent être libres de mettre fin au contrat après cinq ans;

iii) troisièmement, les obligations de monomarquisme qui visent spécifiquement à exclure les nouveaux arrivants ou des petites marques qui sont actuellement vendues dans des concessions multimarques existantes ne bénéficieront pas d'une exemption;

iv) quatrièmement, si le recours général à des obligations de monomarquisme conduit à l'éviction de marques concurrentes du marché, les autorités de concurrence peuvent retirer le bénéfice de l'exemption par catégorie à certains constructeurs automobiles;

v) cinquièmement, si les obligations de monomarquisme couvrent plus de 50 % d'un marché donné, la Commission peut adopter un règlement déclarant l'exemption par catégorie inapplicable aux accords contenant de telles clauses.

6. Comment la Commission garantit-elle que les consommateurs continueront de bénéficier du marché intérieur?

Le nouveau cadre maintient le niveau de protection en ce qui concerne les ventes transfrontalières et les consommateurs continueront de profiter des écarts de prix entre les États membres, comme le montre le rapport annuel de la Commission sur le prix des voitures, qui surveille les différentiels de prix pour les modèles les plus populaires.

La Commission reste déterminée à protéger le commerce parallèle au sein du marché intérieur et à intervenir lorsque la concurrence est restreinte ou faussée. La décision de 2005 adoptée contre Peugeot Nederland (voir [IP/05/1227](#)), qui a été confirmée par le Tribunal de première instance le 9 juillet 2009 (affaire T-450/05), en constitue un bon exemple.

De plus, en renforçant le respect des règles de concurrence sur les marchés des réparations, de l'entretien et des pièces détachées, les nouvelles règles contribueront à garantir le libre jeu de la concurrence entre les constructeurs automobiles et les fabricants de pièces détachées et, en conséquence, à abaisser les prix des pièces détachées.

7. Quelle sera la durée de validité du nouveau REC et des nouvelles lignes directrices dans le secteur automobile?

Le nouveau règlement d'exemption par catégorie applicable au secteur automobile sera valable 13 ans, jusqu'en 2023. La Commission surveillera en permanence la situation sur les marchés de la distribution de véhicules et de pièces détachées, ainsi que sur le marché de la fourniture de services de réparation et d'entretien. Elle examinera aussi l'application du règlement, en coopération avec les autorités de concurrence nationales et les parties prenantes.