



**Le nouveau cadre
réglementaire
de concurrence**
pour le secteur de
l'après-vente automobile



PRÉAMBULE

À la suite de l'expiration du Règlement d'Exemption par Catégorie pour le secteur automobile n° 1400/2002 (RECSA 1400/2002) le 31 mai 2010, la Commission Européenne a introduit un nouveau cadre réglementaire concernant la concurrence dans le secteur automobile, axé sur les questions relatives au marché de l'après-vente.

Appliquées au marché depuis le 1er juin 2010, ces nouvelles règles sont définies dans quatre instruments juridiques clés :

- le Règlement d'Exemption par Catégorie pour le secteur automobile RECSA (UE) n° 461/2010 ;
- les Lignes Directrices sectorielles spécifiques concernant les restrictions verticales dans les accords de vente et de réparation de véhicules automobiles et de distribution de pièces de rechange de véhicules automobiles ;
- le Règlement d'Exemption par Catégorie concernant les Restrictions Verticales (UE) n° 330/2010 ;
- les Lignes Directrices générales sur les accords verticaux.

Cette réglementation s'appliquera jusqu'au 31 mai 2023. Elle couvre la distribution des pièces de rechange ainsi que la réparation et l'entretien de tous les véhicules auto-propulsés ayant plus de 3 roues, notamment les voitures particulières, les véhicules commerciaux légers et les véhicules utilitaires lourds. Ces nouvelles règles revêtent non seulement une importance capitale afin de clarifier ce que les constructeurs automobiles peuvent et ne peuvent pas faire, mais elles s'appliquent également aux accords conclus entre les opérateurs indépendants du marché de l'après-vente.

La présente brochure vise à fournir un aperçu des opportunités qui se présentent aux opérateurs du marché pour une concurrence effective dans le secteur de la réparation et de l'entretien de véhicules. Elle s'adresse à tous les acteurs de la chaîne de l'après-vente : les réparateurs indépendants et agréés, les équipementiers et les distributeurs de pièces détachées, les éditeurs d'informations techniques, les fabricants d'outillage et d'équipement de garage, les services de dépannage ainsi qu'aux nombreux autres opérateurs indépendants qui contribuent à la réparation et à l'entretien des véhicules en Europe.

1 /

Le mécanisme qui régit les règles

Depuis le 1^{er} juin 2010, quatre textes clés visant à garantir une concurrence effective s'appliquent dans le secteur de l'après-vente automobile. Parmi ceux-ci, deux contiennent des règles spécifiques pour le secteur automobile, alors que les deux autres contiennent des règles générales applicables à tous les secteurs :

Règles spécifiques au secteur automobile :

- le Règlement d'Exemption par Catégorie pour le secteur automobile (UE) n° 461/2010 ;
- les Lignes Directrices sectorielles concernant les restrictions verticales dans les accords de vente et de réparation des véhicules motorisés et pour la distribution de pièces de rechange pour les véhicules motorisés.

Règles génériques :

- le Règlement d'Exemption par Catégorie concernant les restrictions verticales (UE) n° 330/2010 ;
- les Lignes Directrices générales sur les accords verticaux ;

Les règlements d'exemption par catégorie (BERs) ou REC

D'une manière générale, les règlements d'exemption par catégorie exemptent une catégorie complète d'accords de l'application normale du droit de la concurrence. Sur la base du principe que ni la part de marché du fournisseur, ni celle de l'acheteur n'excède 30 %, les règlements d'exemption par catégorie constituent une « zone de sécurité » au sein de laquelle les opérateurs du marché peuvent être certains que leurs accords respectent les exigences du droit de la concurrence. Naturellement, les bénéficiaires de cette exemption

doivent respecter certaines dispositions spécifiques prévues dans ces règlements, en particulier les « restrictions caractérisées » ou « clauses noires » – **celles-ci doivent être respectées indépendamment des parts de marché. Les enfreindre ne pouvant se justifier que dans des circonstances très exceptionnelles.**

En ce qui concerne le secteur automobile, les 2 règlements d'exemption par catégorie précités sont complémentaires et s'appliquent cumulativement. Les opérateurs qui espèrent profiter de la « zone de sécurité » devront se plier aux exigences des règles générales relatives aux restrictions verticales, ainsi qu'aux règles spécifiques au secteur. Ceci s'applique aux accords avec les constructeurs automobiles, ainsi qu'aux accords en matière de distribution de pièces de rechange dans le marché de l'après-vente.

Les règles générales relatives aux restrictions verticales

Le règlement d'exemption par catégorie applicable aux accords verticaux (règlement général) contient des règles essentielles qui doivent être prises en compte par toute personne se livrant au commerce de biens ou de services. Il contient plusieurs restrictions caractérisées, à savoir des clauses devant être évitées dans les accords de distribution, car celles-ci risqueraient de poser de véritables problèmes de concurrence. Un constructeur automobile vendant des pièces détachées à des réparateurs agréés, ainsi que les équipementiers vendant leurs produits aux grossistes indépendants, devront tenir compte de ces limitations.

Plus particulièrement, le règlement général d'exemption par catégorie applicable aux accords verticaux stipule qu'un fournisseur ne peut pas exiger que ses clients revendent les produits à un prix déterminé ou à un prix minimum. En règle générale, (peu d'exceptions sont prévues), le client peut déterminer le prix de revente de son propre chef, sans subir de pression de la part du fournisseur. Toutefois, le fournisseur peut formuler des recommandations non contraignantes.

De même, le règlement général d'exemption par catégorie applicable aux accords verticaux fixe des limites quant à l'allocation de clients et de territoires, à la capacité du fournisseur à exiger du distributeur qu'il opère à partir d'un lieu d'établissement convenu,

Tous secteurs automobile compris	Article 101 TFUE* (Ancien 81 CE)
	Restrictions verticales REC N° 330/2010 & Lignes dir.



Secteur automobile uniquement	Lignes directrices pour le secteur automobile RECSA N° 461/2010
-------------------------------	--



*Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne

ou au droit des membres d'un système de distribution de procéder à des ventes croisées de biens entre eux.

Les lignes directrices sectorielles

La force des lignes directrices

Les lignes directrices viennent compléter la gamme d'outils relatifs à la concurrence pour le secteur automobile. Complémentaires aux lignes directrices générales sur les restrictions verticales, les lignes directrices sectorielles visent à expliquer le règlement et à exposer la vision de la Commission par rapport au droit de la concurrence appliqué à la vente de véhicules neufs, à la distribution de pièces de rechange et à la réparation de véhicules motorisés. Ces lignes directrices ne se bornent pas à définir le contenu du Règlement d'Exemption par Catégorie pour le secteur automobile (UE) n° 461/2010, comme cela était le cas pour la brochure explicative relative à l'application du RECSA 1400/2002. Dans la pratique, **les lignes directrices revêtent une importance capitale**. Même si, sur le plan juridique, elles n'engagent que la Commission Européenne (et les autorités nationales de concurrence), aucune entreprise ne peut se permettre de les ignorer : elles interprètent, expliquent et d'une certaine façon, étendent les dispositions des règlements contraignants. En cas de litige, les tribunaux en tiendront compte. À de nombreuses reprises, la Cour de justice européenne a d'ailleurs souligné l'importance des lignes directrices : elles font partie intégrante de l'« acquis communautaire » et aident à concrétiser des politiques essentielles de l'Union européenne et, par extension, elles contribuent au développement de l'Union européenne en tant que telle.

Les lignes directrices appliquées au marché de l'après-vente automobile

Pour le marché de l'après-vente automobile, les lignes directrices expliquent en détail 1) comment interpréter les dispositions du règlement d'exemption par catégorie et 2) comment garantir une concurrence effective dans les situations qui ne sont pas couvertes par le champ d'application des règlements d'exemption par catégorie, notamment dans le cadre du seuil précité de 30 % au-dessus duquel aucune exemption ne sera accordée.



2/

Commerce de pièces et d'équipement de rechange

Pièces de rechange d'origine et pièces de rechange de qualité équivalente

Définitions

Dans les lignes directrices, les définitions de « pièces de rechange d'origine » et « pièces de rechange de qualité équivalente » ont pour principal objectif de garantir une concurrence effective au sein de la distribution des pièces détachées.

Selon les termes de la Commission Européenne, les « **pièces de rechange ou l'équipement d'origine** » sont des pièces de rechange ou des équipements fabriqués selon les spécifications et les normes de production fournies par le constructeur automobile pour la production de pièces de rechange ou d'équipements servant à l'assemblage de ses véhicules.

Cela signifie que, si elles remplissent les conditions précitées, les « **pièces de rechange d'origine** » peuvent être :

- des pièces de rechange produites par les constructeurs automobiles eux-mêmes ;
- des pièces de rechange fabriquées par les équipementiers et fournies aux constructeurs automobiles pour l'assemblage des véhicules ou pour distribution aux membres de leurs réseaux agréés ;
- les pièces de rechange fabriquées par des producteurs de pièces de rechange indépendants et qui sont fournies au marché de l'après-vente indépendant, à condition que ces pièces soient fabriquées conformément aux spécifications du constructeur automobile. Cette situation pourrait survenir, par exemple, lorsqu'un producteur de pièces produit ou produisait des pièces pour un constructeur automobile. Ces pièces portent uniquement la marque de leur producteur.

Les constructeurs automobiles fournissent des pièces de rechange portant leur propre marque à leur réseau agréé même si, la plupart du temps, ces pièces sont produites par des équipementiers originaux.

Dans ce cas toutefois, le producteur de pièces de rechange ne doit pas être empêché d'apposer sa propre marque sur la pièce (soit exclusivement, soit en parallèle, en guise de « double branding », un double niveau de marquage).

Pour pouvoir être considérées comme étant de « qualité équivalente », les pièces de rechange doivent être d'une qualité suffisamment élevée pour que leur utilisation, selon les termes de la Commission Européenne : « ne mettent pas en danger la réputation du réseau de réparation agréé ». La charge de prouver qu'une pièce de rechange ne remplit pas ces exigences incombe au constructeur automobile, qui doit apporter la preuve à cet effet dans le cas où il souhaiterait dissuader les réparateurs agréés d'utiliser ces pièces.

En vertu de cette nouvelle définition, une pièce de qualité équivalente ne se rapporte pas nécessairement à la qualité de la pièce initialement utilisée dans le véhicule. Elle peut être équivalente à la qualité des pièces de rechange d'une gamme spécifique fournie par les constructeurs automobiles à leurs réseaux agréés, y compris des pièces de rechange de la « gamme économique » d'un constructeur automobile.

Certification

Les membres du réseau agréé du constructeur automobile ont l'obligation d'utiliser des pièces de rechange de qualité au moins équivalente. Il convient de remarquer que, comme ils ne font pas partie du réseau « franchisé », les réparateurs indépendants ne sont naturellement pas soumis à de telles obligations. Comme expliqué ci-dessus, si des constructeurs automobiles veulent contester l'utilisation d'une pièce de rechange spécifique par des membres du réseau de réparation agréé, ils devront prouver que la pièce de rechange utilisée ne répond pas aux exigences de la définition de « pièce originale » ou « pièce de qualité équivalente ». Même si la charge de la preuve incombe aux constructeurs automobiles, en vue de faciliter la vente de pièces par les distributeurs indépendants aux membres des réseaux agréés et ce pour éviter de potentielles contestations juridiques de la part des constructeurs automobiles, les équipementiers sont invités à fournir – à la demande – une (auto-) attestation de la qualité de leurs pièces de rechange (par exemple, dans l'emballage, sous la forme d'une déclaration distincte ou par le biais d'une notice sur Internet).





Liberté de fournir des pièces et des équipements de rechange au marché de l'après-vente

Le concept

À la suite de l'ancien RECSA 1400/2002, le nouveau cadre réglementaire concernant la concurrence confirme que **les constructeurs automobiles ne peuvent pas empêcher leurs fournisseurs de pièces d'origine de fournir également leurs pièces à titre de pièces de rechange aux distributeurs indépendants** ou directement à des réparateurs indépendants ou agréés.

Conséquence directe, et pour une meilleure efficacité logistique, les distributeurs de pièces de rechange indépendants sont naturellement libres de faire parvenir aux réparateurs indépendants et agréés des pièces de rechange fournies par les équipementiers.

En vue de satisfaire la demande des clients, les producteurs de pièces de rechange peuvent également fournir pour le marché de l'après-vente indépendant des pièces de rechange de meilleure qualité que l'équipement original, ou des pièces adaptées au besoin et à l'âge des véhicules ; bien sûr, ces pièces doivent répondre à toutes les exigences légales, notamment aux exigences formulées dans les législations relatives à la sécurité des produits et à l'environnement.

Le nouveau régime en matière de « contrats d'outillage »

Dans le cadre de son évaluation du fonctionnement de l'ancien RECSA 1400/2002, la Commission Européenne s'est aperçue qu'en de nombreuses occasions, des constructeurs automobiles abusaient de leur pouvoir de négociation pour limiter la capacité des équipementiers d'origine de vendre des pièces au marché de l'après-vente indépendant, rendant ainsi les pièces captives.

Les constructeurs y sont parvenus en obligeant les fournisseurs à céder le titre des droits de propriété industrielle ou d'outillage au constructeur automobile. Une fois que ces titres étaient devenus la propriété du constructeur automobile, le fournisseur se trouvait dans l'incapacité d'utiliser cet outillage ou ces droits de propriété industrielle pour la production de pièces qui, le cas échéant, auraient pu être vendues directement au marché de l'après-vente.

Dans ce domaine, les nouvelles Lignes Directrices apportent des clarifications majeures. Premièrement, la Commission Européenne stipule qu'un accord entre un constructeur automobile et un fournisseur de pièces détachées est normalement soumis aux règles en matière de concurrence. Les équipementiers ne constituent pas seulement une extension de l'atelier des constructeurs, ce

qui nécessiterait de se baser sur des informations essentielles du constructeur automobile. Au contraire, ces fournisseurs disposent de leur propre savoir-faire nécessaire pour développer et fabriquer les différents composants qui seront intégrés dans les véhicules. Dans ces cas, ils représentent des concurrents potentiels sur le marché des pièces de rechange, et le constructeur automobile ne peut limiter leur accès au marché de l'après-vente que dans certaines circonstances exceptionnelles: lorsqu'un constructeur automobile fournit un outil, ou le paie au préalable, il peut effectivement empêcher le fournisseur d'utiliser cet outil pour fabriquer des pièces pour une partie tierce (par exemple le marché de l'après-vente ou d'autres constructeurs automobiles). Dans ce cas, le fournisseur devra payer une redevance ou acheter un deuxième outil pour la production destinée au marché de l'après-vente indépendant.

Par contre, si un constructeur automobile oblige ses fournisseurs de pièces d'origine à céder la propriété d'un outil, des droits de propriété intellectuelle ou à restituer le savoir-faire, ou si le constructeur automobile ne prend en charge qu'une partie insignifiante des coûts de développement du produit, ou ne contribue pas à fournir les outils nécessaires, des droits de propriété intellectuelle ou du savoir-faire, l'accord en question ne sera pas considéré comme un véritable contrat de sous-traitance. Par voie de conséquence, le constructeur automobile ne pourra pas interdire à son fournisseur de pièces de vendre ses pièces directement au marché de l'après-vente.

Liberté d'achat des pièces et des équipements

Réparateurs indépendants

Étant donné qu'ils ne dépendent pas des constructeurs automobiles, **les réparateurs indépendants sont libres d'acheter et d'utiliser toutes les pièces et équipements pour la réparation et l'entretien de véhicules**, tant que ceux-ci répondent aux exigences légales, à savoir celles stipulées dans les législations relatives à la sécurité des produits et à l'environnement. Les réparateurs indépendants peuvent obtenir des « pièces d'origine », des « pièces de qualité équivalente » ainsi que d'autres pièces de qualité différentes auprès des fabricants et des distributeurs de pièces indépendants.

Réparateurs agréés

Dans la pratique, les réparateurs agréés achètent souvent des pièces de rechange auprès des constructeurs automobiles avec lesquels ils ont conclu un accord. Toutefois, en vue de stimuler la concurrence au sein du

¹ Les lignes directrices stipulent clairement que l'accord par lequel le constructeur automobile apporte un outil, des droits de propriété intellectuelle (DPI) et/ou un savoir-faire à un fournisseur de composants n'entre pas dans le champ d'application de la communication sur la sous-traitance si le fabricant de composants possède déjà cet outil, ces DPI ou ce savoir-faire, ou pourrait les obtenir, dans des conditions raisonnables, puisque dans ces conditions-là, la contribution du constructeur ne serait pas nécessaire.

marché des pièces de rechange, **le nouveau cadre législatif continue à prévoir la possibilité pour les réparateurs agréés d'obtenir des « pièces d'origine » ou des « pièces de qualité équivalente » auprès de fournisseurs de pièces ou de distributeurs de pièces indépendants.**

Cette liberté peut cependant être soumise à l'obligation d'acheter une quantité minimale de pièces de rechange auprès du constructeur automobile. **Toutefois, cette obligation est assortie de limites.** Comme souligné par la Commission Européenne, dans la plupart des cas, les constructeurs automobiles occuperont une position telle sur le marché que **cette exigence d'approvisionnement minimum devrait être la plus basse possible pour ne pas mettre en péril la concurrence sur le marché.** Par le passé, le RECSA 1400/2002 stipulait que les constructeurs automobiles pouvaient exiger de leurs réparateurs agréés qu'ils achètent au moins 30 % de leurs besoins en pièces de rechange pour les véhicules de la marque en question auprès du constructeur automobile ou de son réseau agréé. **Ce seuil n'existe plus à l'heure actuelle dans les nouveaux textes réglementaires.** Un seul principe relatif à la concurrence subsiste toutefois : plus la part de marché du constructeur automobile est élevée dans le marché des pièces de rechange appropriées pour la réparation et l'entretien de véhicules de sa propre marque à l'intérieur d'un territoire national donné, moins le pourcentage d'approvisionnement minimum de pièces de rechange qu'il pourra imposer aux membres de son réseau de réparation agréé sera élevé.

De surcroît, étant donné que les réparateurs agréés pourraient également être amenés à fournir des services de réparation ou d'entretien sur des véhicules d'autres marques, ils ont également besoin de s'approvisionner en pièces auprès d'autres sources. Dans ce cas, il convient de les considérer comme des réparateurs « indépendants/multi-marques » et ils pourront s'approvisionner en pièces de rechange auprès de producteurs ou distributeurs de pièces indépendants, tant que ceux-ci répondent aux exigences légales, notamment celles qui sont prévues dans les législations en matière de sécurité des produits et d'environnement.

Accès aux pièces de rechange « captives » des constructeurs automobiles

Réparateurs indépendants

Certaines pièces de rechange sont exclusivement produites par les constructeurs automobiles eux-mêmes (par ex. : châssis, blocs

moteur ou certaines pièces de carrosserie) ou sont des pièces pour lesquelles les constructeurs automobiles détiennent un droit de propriété industrielle valable. Celles-ci sont fournies uniquement au marché de l'après-vente par le constructeur. Cependant, il est indispensable d'y avoir accès pour permettre aux réparateurs indépendants d'entretenir et de réparer correctement les véhicules et de concurrencer les réseaux de réparation agréés. À cet effet, le cadre législatif continue à stipuler qu'un constructeur automobile ne peut pas empêcher les réparateurs agréés de vendre des pièces de rechange à un réparateur indépendant ayant besoin de ces pièces pour la réparation ou l'entretien d'un véhicule particulier spécifique.

Cependant, cette solution est loin de constituer une solution idéale, car les réparateurs indépendants devraient être en mesure de s'approvisionner en pièces de leur choix, en ce y compris en pièces « captives » par l'intermédiaire de grossistes (et non auprès de leurs concurrents directs) et à un prix de gros afin de pouvoir concurrencer effectivement le réseau de réparation agréé.

Pour les distributeurs de pièces indépendants

Le nouveau cadre législatif en matière de concurrence suit la même approche que le RECSA 1400/2002 arrivé à échéance en mai dernier. Il établit une distinction entre les canaux de vente de véhicules, du commerce des pièces de rechange et des services de réparation et d'entretien. Par conséquent, les constructeurs automobiles doivent offrir trois contrats distincts aux membres de leur réseau agréé par le biais desquels leur partenaire contractuel peut exercer soit les trois fonctions, soit deux fonctions ou juste une des trois fonctions :

- un contrat de distribution pour les véhicules (concessionnaire officiel) ;
- un contrat de distribution pour les pièces de rechange (distributeur de pièces « agréé ») ;
- un contrat pour l'entretien, la maintenance et la réparation (réparateur « agréé »).

En ce qui concerne la distribution des pièces de rechange d'origine, les constructeurs automobiles optent habituellement pour un système de distribution articulé autour de critères de sélection qualitatifs clairs. Ainsi, si un distributeur de pièces indépendant remplit les critères qualitatifs du constructeur automobile (relatifs, entre autres, à d'éventuelles exigences en matière de stock ou de qualification du personnel), il peut prétendre à un « contrat de distributeur de pièces agréé ».



3/

Entretien, maintenance et réparations pendant la période de garantie

Le concept principal

Dans sa brochure explicative relative au RECSA 1400/2002, la Commission Européenne a apporté une importante clarification : les réparateurs indépendants peuvent se charger des entretiens de maintenance et des travaux de réparation normaux pendant la période de garantie. Malgré cette clarification, de nombreux constructeurs automobiles ont continué à proposer des garanties universelles pour les propriétaires de véhicules à la condition que tous les entretiens et les réparations soient effectués dans le réseau agréé, et au moyen de pièces de rechange du constructeur uniquement.

Une des principales améliorations apportées par le nouveau cadre législatif par rapport au RECSA 1400/2002 est la clarification suivante apportée par la Commission Européenne : **les constructeurs automobiles ne peuvent pas conditionner les garanties à la réparation ou à l'entretien du véhicule au sein de leur réseau, ou à l'utilisation de pièces de rechange de leur propre marque.**

Selon les nouvelles règles, **les consommateurs ont le droit de s'adresser à tout atelier de réparation pour du travail non garanti, à la fois pendant la période de garantie légale (2 ans dans la plupart des États membres de l'Union Européenne) et pendant toute période d'extension de garantie.**

Naturellement, chaque opérateur est soumis à la responsabilité légale des produits et des services. Ainsi, toute personne qui endommage un véhicule à la suite d'un travail négligent ou par l'utilisation de pièces défectueuses sera responsable de ses actes.

Actions de rappel, entretiens gratuits et travaux sous garantie

Pendant la période de garantie, tout défaut résultant du processus de fabrication du véhicule doit être réparé par le constructeur du véhicule. Normalement, le réseau de réparateurs agréés exécutera les travaux pour le constructeur automobile et ce à ses frais. Dans ces cas, payés par le constructeur, comme par exemple des actions de rappel, des entretiens gratuits ou des travaux sous garantie etc., les travaux doivent être effectués à l'endroit spécifié par le constructeur. Lorsqu'il paie le réparateur, le constructeur peut également déterminer les pièces qui seront utilisées.

Polices d'assurances et contrats de garantie

La liberté de choix pendant la période de garantie s'applique également aux garanties qui font partie intégrante de l'achat du véhicule. Toutefois, les garanties qui sont en fait des polices d'assurance, achetées séparément, peuvent ne pas être couvertes. Les contrats de leasing ou de financement peuvent également entraîner des limitations supplémentaires.





4/

Accès à information technique

Par l'adoption de lignes directrices sectorielles spécifiques, la Commission Européenne a mis l'accent sur l'importance de la notion d'«opérateurs indépendants». Elle a reconnu que le marché de l'après-vente indépendant permettait de multiplier les choix pour les consommateurs et qu'il permettait de garder le prix des réparations concurrentiel en exerçant une pression sur les réseaux des constructeurs automobiles².

Pour pouvoir effectivement mettre en œuvre une véritable concurrence dans les services après-vente, il est essentiel que tous les opérateurs puissent obtenir les informations techniques nécessaires pour effectuer les réparations et la maintenance sur des véhicules de plus en plus complexes. À cet effet, la pierre angulaire du nouveau cadre réglementaire est l'élément suivant : **les entraves à l'accès à l'information technique pour les opérateurs indépendants seront considérées comme de graves infractions aux dispositions du droit de la concurrence contenues dans le Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne.**

Par rapport à l'ancien règlement automobile d'exemption par catégorie, l'accès à information technique pour les opérateurs indépendants n'est plus considéré comme un simple pré-requis pour les constructeurs automobiles qui souhaitent bénéficier d'une exemption des règles normales de concurrence. Le nouveau cadre relatif à la concurrence reconnaît que l'accès à information technique, aux outils et à la formation demeure primordial pour garantir une concurrence effective dans le marché de l'après-vente automobile.

Principales définitions

Opérateurs indépendants

La définition d'opérateurs indépendants se base sur la définition qui existe déjà dans la législation relative à la réception des véhicules à moteur, le Règlement Euro 5/6³. Celle-

ci inclut les réparateurs indépendants, les équipementiers, les distributeurs de pièces de rechange indépendants, les distributeurs et fabricants d'équipements ou d'outils pour la réparation, les éditeurs d'informations techniques, les clubs automobiles, les opérateurs de l'assistance routière, les opérateurs proposant des services d'inspection et de tests et les opérateurs proposant des formations pour les réparateurs. Cependant, cette liste n'est pas exhaustive.

Accès à l'information technique

En ce qui concerne la question de l'accès à information technique, plusieurs règlements européens relatifs à la réception des véhicules contiennent déjà des dispositions importantes relatives à l'accès à l'information pour la réparation et l'entretien des véhicules pour les opérateurs indépendants⁴.

La nouveauté apportée par la Commission Européenne dans le nouveau cadre de concurrence est le référencement croisé entre ces législations concernant la réception des véhicules à moteur et les règles du droit de concurrence. En d'autres termes, pour savoir si une information doit être mise à la disposition des opérateurs indépendants du marché de l'après-vente, il faut se référer aux dispositions contenues dans les réglementations pour la réception des véhicules et relatives à l'accès à l'information pour la réparation et l'entretien. Le principe : toute information communiquée aux membres des réseaux agréés doit être mise à la disposition des opérateurs indépendants. Cette règle s'applique à l'ensemble du parc de véhicules motorisés ayant trois roues ou plus.

La législation pour la réception des véhicules légers contient une définition générique de « l'information technique » qui résume bien ce qu'est « l'information pour la réparation et l'entretien des véhicules » :

« information sur la réparation et l'entretien des véhicules »

² Mémo de la Commission européenne n° 10/217 du 27/05/2010 - Ententes et abus de position dominante : la Commission adopte des règles de concurrence révisées pour le secteur automobile : questions fréquemment posées

³ Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

⁴ Il s'agit des actes suivants :

- Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ;
- Règlement (CE) n° 692/2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 ;
- Règlement (CE) n° 595/2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ;
- les mesures d'exécution pour le règlement 595/2009 doivent encore être approuvées.



signifie toute information nécessaire pour le diagnostic, l'entretien, l'inspection, la surveillance périodique, la réparation, la reprogrammation ou la réinitialisation du véhicule et que les constructeurs fournissent pour leurs concessionnaires et réparateurs officiels, notamment toutes les modifications ultérieures et les suppléments à cette information. Cette information comprend toutes les informations nécessaires sur les accessoires ou équipements de bord » ;

En vue de clarifier cette question, la Commission Européenne a également souligné que les listes contenues en l'article 6 (2) du règlement (CE) n° 715/2007 et dans le règlement (CE) n° 595/2009 devraient être utilisées comme guide afin d'évaluer ce qui peut être considéré comme une information technique dans le cadre du droit de la concurrence. Cette liste comprend notamment :

- l'identification sans équivoque du véhicule ;
- les manuels d'entretien ;
- les manuels techniques ;
- les renseignements sur les composants et le diagnostic ;
- les schémas de câblage ;
- les codes de diagnostic d'anomalies (y compris les codes spécifiques des constructeurs) ;
- le numéro d'identification de calibrage du logiciel applicable à un type de véhicule ;
- les renseignements fournis concernant les outils et équipements exclusifs ainsi que l'information fournie au moyen de ces outils et équipements ;
- l'information technique et la surveillance bidirectionnelle ainsi que les données d'essai.

En plus de cette référence claire à la législation en matière de réception, les nouvelles **Lignes Directrices en droit de la**

concurrence contient également d'autres exemples spécifiques :

- les logiciels ;
- les codes d'erreur et les autres paramètres, ainsi que les mises à jour, nécessaires pour travailler sur des unités de contrôle électroniques en vue d'introduire ou de remettre les paramètres recommandés par le fournisseur ;
- les numéros d'identification du véhicule ou toute autre méthode d'identification du véhicule ;
- les catalogues de pièces de rechange ;
- les procédures de réparation et d'entretien ;
- des solutions concrètes résultant d'expériences pratiques et liées aux problèmes touchant généralement un modèle ou une série donnée ;
- les rappels publics ;
- les notices identifiant les réparations qui peuvent être effectuées sans frais au sein de réseau de réparation agréé.

En ce qui concerne l'**identification des pièces**, les lignes directrices de la Commission stipulent que les codes des pièces ainsi que toute autre information nécessaire pour identifier correctement la pièce de rechange portant la marque du constructeur à placer dans un véhicule particulier donné devraient être mises à la disposition des opérateurs indépendants si ces informations sont également mises à la disposition du réseau agréé.

Le « test » d'évaluation

Le concept

Le principe-clé de cette approche du droit de la concurrence est que toutes les informations relatives à la réparation et à l'entretien des véhicules qui sont mises à la disposition des

membres du réseau de réparation agréé doivent être également communiquées aux opérateurs indépendants.

Si les listes et les exemples fournis par la Commission Européenne dans les lignes directrices permettent de clarifier ce qui doit être considéré comme des informations pour la réparation et l'entretien de véhicules, elles ne sont pour autant pas exhaustives. Ainsi, si un élément n'est pas explicitement mentionné dans la liste, cela ne veut pas dire qu'un constructeur automobile peut dissimuler cette information.

La Commission Européenne a souligné que les progrès accomplis dans la construction de véhicules et des composants impliquent que la notion d'information technique présente une certaine fluidité. Par conséquent, si des avancées en matière de technologie des véhicules entraînent l'apparition de nouvelles techniques de réparation ou d'entretien des véhicules ou nécessitent de nouvelles informations techniques, les opérateurs indépendants doivent avoir accès à ces informations.

Le test et ses limites

La Commission Européenne a élaboré un « test » en vue d'évaluer à tout moment si une information en particulier devrait être mise à la disposition des opérateurs indépendants. En effet certaines informations fournies au réseau de réparation agréé pourraient ne pas être considérées comme de « véritables » informations techniques pour « la réparation et l'entretien de véhicules » et pourraient par conséquent être retenues par les constructeurs. Ces limites couvrent uniquement les informations à caractère commercial (par exemple : les tarifs horaires pratiqués par les réparateurs agréés) ou les informations nécessaires pour la fabrication de pièces de rechange ou d'outils, telles que les informations concernant le design, le processus de production ou les matériaux utilisés pour la production d'une pièce de rechange. Toutefois, la Commission a souligné que dans les cas où l'information peut être utilisée pour un « objectif double » telles que les informations démontrant l'interconnexion de certaines pièces – l'information doit être mise à disposition étant donné qu'elle s'avère nécessaire pour entretenir et réparer un véhicule.

Néanmoins, il convient de retenir un aspect important: La non-accessibilité des informations ne peut avoir comme répercussion de créer une véritable entrave à la capacité des opérateurs indépendants à effectuer leurs tâches sur le marché.

Il convient également de noter que, contrairement au règlement RECSA 1400/2002 arrivé à échéance, le nouveau cadre réglementaire ne contient aucune référence à la possibilité pour les constructeurs automobiles de dissimuler des informations liés au système antivol ou aux systèmes de lutte contre les manipulations des véhicules ou plus généralement, aux « droits de propriété industrielle ou intellectuelle » (DPII).

La disponibilité des informations

La façon dont les informations techniques sont fournies revêt également une importance capitale. La Commission Européenne a souligné que **l'accès doit être accordé** à la demande et **sans retard injustifié**, dans une forme utilisable, et que le **prix facturé ne doit pas être de nature à dissuader l'accès** en ne tenant pas compte de la mesure dans laquelle l'opérateur indépendant utilise cette information.

En ce qui concerne les nouveaux véhicules sur le marché, **les constructeurs automobiles sont dans l'obligation de laisser les opérateurs indépendants accéder à l'information technique** en même temps que les réparateurs agréés. Enfin, les constructeurs ne doivent pas obliger les opérateurs indépendants à acheter plus que l'information nécessaire.

⁵ Il est important de souligner que pour les véhicules réceptionnés conformément à la réglementation Euro 5 ou Euro VI, la liste des informations contenue dans ces législations respectives (y compris des informations OBD spécifiques pour la fabrication de pièces et d'outils) devra être fournie aux opérateurs indépendants, même si elles ne sont pas communiquées, dans le sens strict du terme, aux membres des réseaux agréés.



Les membres R2RC :



Association Internationale
des Réparateurs en Carrosserie



European Council
for Motor Trades and Repairs



European Garage
Equipment Association



Fédération Internationale
de l'Automobile



International Federation
of Automotive Aftermarket Distributors



International Federation of
Engine Remanufacturers
and Rebuilders



Right to Repair Campaign (R2RC)

Bd de la Woluwe 42 bte 5
BE – 1200 Bruxelles
Tel.: +32 2 761 95 10
Fax: +32 2 762 12 55
secretariat@r2rc.eu
www.r2rc.eu

Décharge de responsabilité

La FIGIEFA a pris soin de s'assurer que les affirmations mentionnées dans cette brochure sont correctes. Il doit toutefois être noté que les explications données dans la présente brochure sont de nature générale. Tout cas individuel pouvant comporter des caractéristiques différentes, ces explications ne sont pas censées remplacer un conseil juridique spécifique.

Version française traduite de l'original en anglais.