

LIBRE CONCURRENCE

Cinq ans d'essai pour le nouveau cadre réglementaire de l'après-vente

Depuis le 1^{er} juin 2023, le règlement d'exemption spécifique aux accords relatifs à l'après-vente automobile (le « RECSA ») est prorogé pour 5 ans. Les lignes directrices automobile sont quant à elles mises à jour par la Commission européenne pour refléter l'évolution technologique de l'industrie, impactant de fait la réparation et l'entretien des véhicules. Un cadre contractuel réglementaire, comme un ballon d'essai, qui expirera le 31 mai 2028.



Charles Aronica,
Directeur général de la Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules, chargé d'enseignement à l'Université Paris-Saclay au sein du Master II Droit de la concurrence & des contrats

L'article 101 § 1 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «TFUE») interdit les accords entre entreprises et toutes pratiques concertées qui restreignent la concurrence, à moins qu'ils ne contribuent à améliorer la production ou la distribution des produits ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte, conformément à l'article 101 § 3 du TFUE. Plutôt que de faire l'évaluation de chacun des contrats en vue de délivrer une exemption à titre individuel, la Commission établit des règlements d'exemption à destination de catégories d'accords, dans lequel sont détaillées les conditions que ces accords doivent remplir pour bénéficier de l'exemption prévue à l'article 101 § 3 précité.

Pendant très longtemps les accords de distribution du secteur automobile ont bénéficié de règles d'exemption par ca-

tégorie («sur mesure») tenant compte de la spécificité du produit, en raison, notamment, de son coût, de sa technicité, de

véhicules automobiles neufs, révisés à partir de cette époque quasi exclusivement par les règles générales, et ceux portant sur

Des mises à jour ciblées aux précédentes LDA afin de refléter les principaux développements technologiques dans l'industrie automobile depuis 2010 et, tout particulièrement, « traiter les données générées par les véhicules, qui sont un élément essentiel pour les services de réparation et d'entretien ».

l'entretien qu'il nécessite et de sa potentielle dangerosité.

En 2010, la Commission a fait évoluer les règles de concurrence pour ces accords en distinguant entre les accords portant sur la distribution de

la distribution des pièces de rechange et les services de réparation et d'entretien.

Depuis le 1^{er} juin 2022, la distribution de véhicules automobiles neufs est donc régie par le règlement d'exemption général

2022/720, qui a succédé au règlement n° 330/2010, ainsi que par des lignes directrices générales de la Commission sur les restrictions verticales (ci-après les «LDG») avec quelques aménagements détaillés dans des lignes directrices supplémentaires pour le secteur automobile (ci-après les «LDA»). Ce cadre réglementaire expirera le 31 mai 2034 (Voir p. 11).

Considérant que sur le marché de l'après-vente automobile la concurrence est moins intense que sur le marché du neuf, en 2010 la Commission a adopté un règlement d'exemption par catégorie spécifique à ce marché : le règlement d'exemption par catégorie n° 461/2010 applicable au secteur automobile (ci-après le «RECSA») en complément du règlement d'exemption 2022/720. Il prévoit trois restrictions caractérisées supplémentaires. La Commission a également adopté des LDA devant également être

lues en parallèle et en complément des LDG.

Le RECSA devant initialement expirer le 31 mai 2023, dès décembre 2018 la Commission a lancé le processus de son évaluation. Elle a conclu cette phase d'évaluation par la publication le 28 mai 2021 d'un rapport d'évaluation aux termes duquel elle a estimé qu'il n'y a eu aucun développement significatif au cours de la dernière décennie justifiant une révision majeure du régime juridique applicable à l'après-vente automobile mais qu'une mise à jour était nécessaire pour notamment tenir compte de l'importance que l'accès aux données est susceptible d'avoir en tant que facteur de concurrence.

C'est pourquoi, après une phase de consultation publique, le 17 avril 2023, la Commission européenne a prorogé de cinq ans le RECSA et apporté des mises à jour ciblées aux pré-

cédentes LDA afin de refléter les principaux développements technologiques dans l'industrie automobile depuis 2010 et, tout particulièrement, « *traiter les données générées par les véhicules, qui sont un élément essentiel pour les services de réparation et d'entretien* ».

Ces textes sont désormais applicables jusqu'au 31 mai 2028, étant entendu que la Commission estime qu'il est probable que d'ici cinq ans, les tendances actuelles, telles que celles résultant de la numérisation des véhicules et des nouveaux modes de mobilité, se seront consolidées. La prolongation limitée à 5 ans lui permettra alors de réévaluer la situation d'ici le 31 mai 2028.

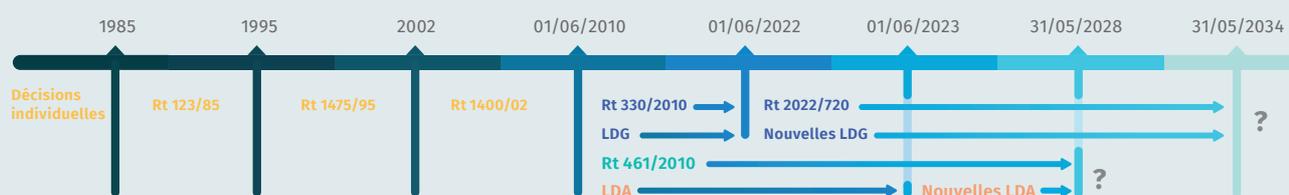
Avant de détailler le contenu du cadre réglementaire européen applicable, depuis le 1^{er} juin 2023, aux accords relatifs à l'après-vente, rappelons que

les règlements d'exemption n'établissent pas de prescriptions contraignantes et que les lignes directrices n'ont aucune valeur normative et ne préjugent pas de l'interprétation que pourrait adopter la Cour de justice de l'Union européenne sur les dispositions qui y sont contenues. Ces dernières permettent toutefois aux entreprises du secteur automobile d'évaluer plus facilement si leurs accords sont conformes aux règles de concurrence de l'UE. En pratique, elles influencent donc fortement les pratiques des entreprises.

Limites dans le choix des systèmes de distribution et des restrictions qui peuvent être convenues

Afin de favoriser la concurrence sur le marché de l'après-vente automobile, la liberté contractuelle des opérateurs est limitée (voir aussi l'encadré sur le monarisme p 19). [...]

Automobile : un retour progressif au droit commun



Rt = Règlement

LDG = Lignes directrices générales (applicables aux accords de distribution en général)

LDA = Lignes directrices automobiles

● = Textes **spécifiques à l'automobile** : applicables aux accords relatifs à la **vente de véhicules neufs et à l'après-vente**

● = Textes **non spécifiques à l'automobile**, applicables aux accords de distribution en général

● = Texte applicable **uniquement** aux accords relatifs à **l'après-vente automobile**

● = Textes **spécifiques à l'automobile & principalement applicables** aux accords relatifs à **l'après-vente** mais comprenant des dispositions sur les accords relatifs à la vente de véhicules neufs

[...] Un recours quasi obligatoire à la distribution sélective qualitative

Rappelons que les critères de sélection des distributeurs dans un réseau de distribution sélective peuvent être qualitatifs et quantitatifs. Par rapport à une distribution sélective qualitative reposant sur la sélection de distributeurs ou de réparateurs agréés en fonction de critères objectifs nécessaires à la distribution du produit ou du service, comme les compétences techniques du personnel, la configuration des installations de vente, les techniques de vente et le type de services de vente que doit fournir le distributeur, la sélection quantitative ajoute des critères de sélection supplémentaires qui limitent directement le nombre potentiel de distributeurs ou de réparateurs agréés. Citons à titre d'exemple la fixation directe d'un nombre limité de distributeurs ou de réparateurs ainsi que l'exigence d'un niveau minimal de ventes. Selon la Commission, en raison des parts de marché détenues par les constructeurs automobiles, la mise en place d'une sélection quantitative ferait probablement entrer leurs accords dans le champ d'application de l'article 101 § 1 du TFUE (précité). Ils ne devraient donc pouvoir recourir qu'à une distribution sélective purement qualitative, l'accès aux réseaux de distributeurs et réparateurs agréés restant ouvert à toutes les sociétés qui répondent aux critères de qualité définis.

Impossibilité de restreindre les ventes et la publicité en ligne

Le règlement 2022/720 prohibe clairement toute restriction aux ventes et à la publicité en ligne.

Comme le précise la Commission dans les LDG, le fournisseur peut toutefois imposer à ses distributeurs des exigences quant à la manière dont les biens ou services doivent être vendus en ligne (ex. restriction de vendre sur les marketplaces ou imposition de normes de qualité).

Impossibilité d'imposer aux membres des réseaux après-vente des constructeurs, de vendre aussi des véhicules neufs

Si un constructeur peut imposer à ses distributeurs de véhicules neufs d'assurer l'après-vente de ceux-ci, en revanche la Commission considère que les accords obligeant les réparateurs agréés à vendre également des véhicules neufs seraient susceptibles de relever de l'article 101 § 1 du TFUE. Elle considère par ailleurs qu'ils ne seraient pas en mesure de bénéficier de l'exemption prévue à l'article 101 § 3 du TFUE étant donné qu'ils auraient pour effet de restreindre fortement l'accès au réseau de réparateurs agréés, réduisant ainsi la concurrence sans pour autant générer des avantages correspondants pour les consommateurs. Un opérateur indépendant pourra donc devenir distributeur ou réparateur agréé d'un constructeur sans par ailleurs devoir vendre les véhicules de ce constructeur. La Commission a toutefois précisé qu'un lien pourrait être contractuellement prévu, pour une période limitée, lorsqu'un constructeur automobile souhaite lancer une marque sur un marché géographique particulier dans la mesure où il pourrait, dans un premier temps, éprouver des difficultés à attirer des distributeurs dési-

reux de réaliser les investissements nécessaires à moins que ces derniers ne soient certains de ne pas subir la concurrence de réparateurs agréés «*autonomes*» qui chercheraient à détourner ces investissements initiaux à leur profit.

à défaut, elles ne seraient pas disponibles pour les réparateurs indépendants.

- Impossibilité de restreindre directement ou indirectement la possibilité des fournisseurs de pièces de rechange, d'outils de réparation, d'équi-

Seuls les équipementiers en situation de sous-traitance, au sens de cette communication, peuvent se voir imposer une exclusivité d'utilisation des outillages. Il en va de même pour les droits de propriété intellectuelle (ci-après les «DPI»). Dans l'hypothèse où un constructeur se fait transférer les DPI ou le savoir-faire afférents à des pièces...

Impossibilités de restreindre la vente des pièces de rechange ou d'outils à des réparateurs indépendants

Précisément :

- Impossibilité de restreindre directement ou indirectement le droit des membres des réseaux après-vente des constructeurs de vendre des pièces de rechange à des réparateurs indépendants qui utilisent ces pièces pour la réparation et l'entretien d'un véhicule. Il s'agit de la première des restrictions caractérisées supplémentaires (au règlement 2022-720) figurant dans le RECSA (art. 5 a). Cette restriction est nécessaire pour les pièces dites «*captives*», pour lesquelles il existe de facto un monopole de commercialisation par le constructeur automobile, car

peuvent de diagnostic ou d'autres équipements de fournir leurs produits aux distributeurs et réparateurs indépendants et agréés. Il s'agit de la deuxième restriction caractérisée supplémentaire (au règlement 2022-720) figurant dans le RECSA (art. 5 b).

La Commission précise que les contrats dits «*d'outillage*» entre des équipementiers et des constructeurs sont un exemple de possibles restrictions indirectes de ce type. Sur ce point, elle renvoie à sa communication du 18 décembre 1978 relative aux contrats de sous-traitance en précisant que seuls les équipementiers en situation de sous-traitance, au sens de cette communication, peuvent se voir imposer une exclusivité d'utilisation des outillages. Il

en va de même pour les droits de propriété intellectuelle (ci-après les « DPI »). Dans l'hypothèse où un constructeur se fait transférer les DPI ou le savoir-faire afférents à des pièces, il ne doit pas utiliser ces droits pour restreindre le droit de l'équipementier de distribuer les pièces de rechange fabriquées à l'aide de ces droits.

La précision de la Commission a pour mérite de prendre en compte une réalité pratique bien connue des acteurs sur ce marché. En effet d'une manière usuelle les pièces d'origine sont dans la plupart des cas conçues, développées et fabriquées par les équipementiers, et ce en fonction d'une part des cahiers des charges fonctionnels et/ou dimensionnels fournis par leurs clients constructeurs automobiles et d'autre part des contraintes techniques et réglementaires

relatives aux produits concernés, que seuls maîtrisent les équipementiers. Par ailleurs, les accords de fourniture de pièces prévoient généralement un financement de tout ou partie des coûts du projet (études spécifiques, outillages) dans le cadre de la négociation économique globale du contrat de fourniture. Certains constructeurs ont tenté d'utiliser la communication de la Commission de 1978 pour revendiquer une exclusivité de la fourniture des pièces lorsqu'ils financent les outillages spécifiques ou des études. Toutefois, la Commission a eu l'occasion de préciser que, même en présence de ce type de financement, « 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'appli-

tion 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 ». Les équipementiers ne peuvent donc généralement être considérés comme de simples sous-traitants au sens de la Communication de la Commission de 1978 et les constructeurs automobiles ne peuvent donc valablement leur imposer une exclusivité de fourniture en leur interdisant d'utiliser les outillages spécifiques ou DPI utilisés en première monte (exemple : des moules) pour leurs propres besoins sur le marché de la rechange au seul motif d'un financement négocié dans le cadre économique global du contrat de fourniture.

Impossibilité de restreindre l'apposition de leur marque ou logo sur les pièces fabriquées par les équipementiers d'origine

Un constructeur ne peut pas convenir avec ses fournisseurs de pièces automobiles d'origine de limitation à la faculté de ceux-ci d'apposer effectivement et visiblement leurs marques ou logos sur les pièces et composants destinés à être montés en première monte (pour fabriquer le véhicule) ou sur les pièces de rechange. Il s'agit de la troisième restriction caractérisée supplémentaire figurant dans le RECSA (article 5 c). Cette disposition vise à permettre aux réparateurs d'identifier plus facilement l'équipementier qui a produit une pièce d'un véhicule et donc celui qui est susceptible de fournir des pièces de rechange en plus du constructeur du véhicule. [...]

La prohibition du monomarquisme

Des obligations monomarquistes incluent tous les types de restrictions limitant la faculté d'un réparateur agréé d'obtenir, auprès de tiers, des pièces de rechange d'origine ou de qualité équivalente.

Si le constructeur peut imposer à ses distributeurs agréés l'obligation d'acheter auprès de lui ou d'une autre entreprise désignée par lui (exemple : achats croisés provenant d'autres membres du réseau) des pièces de sa marque à hauteur d'un certain pourcentage, il doit veiller à ce que cette obligation n'empêche pas ses distributeurs agréés de vendre une ou plusieurs marques concurrentes supplémentaires et n'équivaut donc pas à une obligation de monomarquisme prohibée. Dans cette optique, l'obligation imposée à un distributeur de veiller à ce qu'un pourcentage donné de ses achats totaux de pièces détachées porte la marque du constructeur

équivaldrait à une obligation de monomarquisme, dès lors qu'elle obligerait un distributeur qui souhaiterait acquérir une nouvelle marque de son choix auprès d'un fabricant concurrent à acheter tant de pièces de la première marque que son activité commerciale, deviendrait économiquement non viable. Une obligation d'achat minimum peut aussi équivaloir à une obligation de monomarquisme si elle force un fournisseur concurrent à scinder son volume de ventes escompté sur un territoire donné entre plusieurs distributeurs, ce qui aurait pour effet de doubler les investissements et de fragmenter la présence commerciale. Ceci explique qu'en pratique

le pourcentage retenu dans les contrats est généralement de 30 % ou proche de ce taux, étant entendu qu'il s'agit du seuil que fixait le règlement d'exemption automobile n° 1400/02, applicable antérieurement au RECSA, pour pouvoir bénéficier d'une exemption. Selon la Commission, les obligations de monomarquisme incluent tous les types de restrictions qui limitent directement ou indirectement la faculté d'un réparateur agréé d'obtenir, auprès de tiers, des pièces de rechange d'origine ou de qualité équivalente.

Soulignons que les pièces d'origine sont définies comme des « pièces (...) qui sont fabriquées conformément aux spécifications [...]

[...] et normes de production fournies par le constructeur du véhicule automobile pour la production des pièces ou des équipements destinés à l'assemblage du véhicule automobile en question ». Dès lors, il existe trois types de pièces répondant à cette définition. Premièrement, les pièces de rechange fabriquées par les constructeurs. Deuxièmement, les pièces fournies par les équipementiers aux constructeurs qui les revendent aux membres de leurs réseaux. Enfin, les pièces fournies directement par les équipementiers aux membres des réseaux des constructeurs ou aux opérateurs indépendants. Les pièces de rechange de qualité équivalente sont quant à elles définies comme « exclusivement des pièces de rechange fabriquées par toute entreprise capable de certifier à tout moment que la qualité en est équivalente à celle des composants qui sont ou ont été utilisés pour le montage des véhicules automobiles en question ».

Réparations sous garantie et rappels

Enfin, pour les interventions consécutives aux réparations sous garantie, entretiens gratuits et actions de rappel, les constructeurs peuvent imposer à leurs réparateurs agréés d'utiliser exclusivement les pièces de rechange fournies par eux, la Commission considérant une telle obligation non comme une obligation de monomarchisme mais comme une exigence objectivement justifiée. La Commission souhaite toutefois empêcher les constructeurs automobiles de recourir abusivement aux garanties légales et/ou étendues en vue de restreindre la concurrence. C'est pourquoi, elle a précisé que les constructeurs ne peuvent pas conditionner leur garantie au fait que l'utilisateur final fasse effectuer tous les travaux de réparation et d'entretien qui ne sont pas couverts par la garantie, exclusivement par leurs réseaux de réparateurs indépendants sans perdre le bénéfice de la garantie. Et s'il fait réaliser ces opéra-

tions par un réparateur agréé, celui-ci peut utiliser des pièces d'origine ou de qualité équivalente ne provenant pas du constructeur-réparateurs agréés. Les constructeurs automobiles ne peuvent pas non plus imposer l'utilisation des pièces de rechange de leur marque pour les remplacements qui ne sont pas couverts par la garantie. Dès lors, en ce qui concerne l'entretien normal des véhicules sous garantie (ex. changement des filtres, bougies, essuie-glaces, etc.) et les réparations non couvertes par la garantie, qui sont réalisées pendant la période de garantie, l'utilisateur peut faire effectuer ces réparations par des réparateurs indépendants sans perdre le bénéfice de la garantie. Et s'il fait réaliser ces opérations par un réparateur agréé, celui-ci peut utiliser des pièces d'origine ou de qualité équivalente ne provenant pas du constructeur.

C.A.

[...] Faciliter la concurrence des opérateurs indépendants grâce à un accès aux « intrants essentiels »

Pour les services de réparation et d'entretien, la principale source de concurrence provient des distributeurs et réparateurs indépendants. La capacité de ces derniers à concurrencer les réparateurs agréés dépend de leur accès sans restriction aux pièces de rechange nécessaires à la réparation et à l'entretien des véhicules. Ceci explique que, comme nous venons de le voir, la Commission ait prévu plusieurs restrictions caractérisées supplémentaires dans le RECSA.

Dès 2002, la Commission avait compris qu'il était également vital pour eux d'avoir accès aux informations techniques, aux outils et à la formation néces-

saires pour réaliser l'entretien et la réparation des véhicules. C'est pourquoi, comme nous l'avons vu précédemment, les constructeurs ne peuvent pas convenir avec leurs fournisseurs d'outils de réparation, d'équipements de diagnostic ou d'autres équipements de restriction qui limitent leur faculté de vendre ces produits à des distributeurs ou réparateurs indépendants (art. 5 b du RECSA). Dès la version 2010 des LDA, la Commission a précisé que les accords de distribution conclus entre les constructeurs et les membres de leurs réseaux relèveraient de l'article 101 § 1 du TFUE et ne rempliraient pas les conditions énoncées à l'article 101 § 3, si, dans le cadre de ces accords, l'une des parties agit de manière à évincer des opérateurs indépendants du marché, par exemple en s'abstenant de leur fournir des intrants tels

que des informations techniques, des outils, des formations qui sont essentiels pour la réparation et l'entretien. Dans

teurs de pièces de rechange, d'équipements ou d'outils de réparation, les clubs automobiles, les entreprises d'assis-

Les constructeurs ne peuvent pas convenir avec leurs fournisseurs d'outils de réparation, d'équipements de diagnostic ou d'autres équipements de restriction qui limitent leur faculté de vendre ces produits à des distributeurs ou réparateurs indépendants (art. 5 b du RECSA).

ce contexte, la notion d'opérateurs indépendants comprend les réparateurs indépendants, les fabricants et les distribu-

tance routière, les opérateurs offrant des services d'inspection et d'essai, les éditeurs d'informations techniques et les

éditeurs de données générées par les véhicules et les opérateurs assurant la formation des réparateurs.

Compte tenu de la digitalisation croissante des véhicules automobiles, boostée par l'électrification des véhicules, et de l'importance croissante que l'accès aux données est susceptible d'avoir en tant que facteur de concurrence, il est également essentiel pour les opérateurs indépendants d'avoir accès aux données générées par les véhicules. C'est pourquoi, en avril 2023 la Commission a mis à jour les LDA afin d'étendre les principes applicables à la fourniture d'informations techniques, d'outils et de formations nécessaires aux services de réparation et d'entretien, aux données générées par les véhicules. Cette extension est particulièrement importante compte tenu de la généralisation des véhicules connectés (c'est-à-dire de véhicules équipés de technologies capables de collecter, transmettre et recevoir des informations) et par voie de conséquence du développement de la maintenance prédictive qui permet d'anticiper

la survenue des défaillances et permet donc d'orienter les clients ou prospects vers un réparateur donné. Les accords de distribution conclus entre les

essentiels » en général. Pour déterminer si la rétention d'un « intrant essentiel », peut avoir pour effet de faire entrer les accords en cause dans le champ

- L'élément en question sera-t-il utilisé en dernier ressort à des fins de réparation et d'entretien de véhicules automobiles ou à d'autres fins, comme la fabrication de pièces de rechange ou d'outils ?

La Commission précise que si un « intrant essentiel » est communiqué au réseau agréé sous quelque forme que ce soit, il devrait aussi être mis à la disposition des opérateurs indépendants sur une base non discriminatoire. Elle précise également que lorsqu'un constructeur envisage la rétention, pour des raisons de sécurité, d'un « intrant essentiel » pour la réparation et l'entretien, il devrait recourir au principe de proportionnalité et déterminer si la rétention de l'élément en question serait un moyen proportionné de répondre aux préoccupations de sécurité en cause. Il devrait donc examiner, en particulier, si des mesures moins restrictives seraient suffisantes.

En conclusion, rappelons que si le règlement 2022/720 expirera le 31 mai 2024, le RECSA expirera lui le 31 mai 2028.

Les mises à jour apportées par la Commission aux LDA concernent d'ailleurs principalement le sujet des « intrants essentiels » en général.

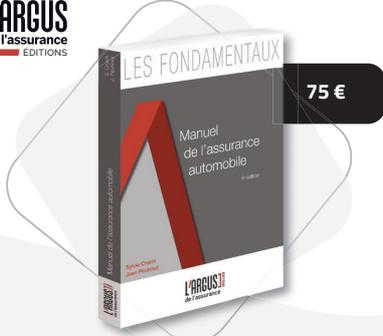
constructeurs et les membres de leurs réseaux relèveraient donc également de l'article 101 § 1 du TFUE et ne rempliraient pas les conditions énoncées à l'article 101 § 3, si l'une des parties agit de manière à évincer des opérateurs indépendants du marché en s'abstenant de leur fournir des données générées par les véhicules, qui sont essentielles pour la réparation et l'entretien.

Les mises à jour apportées par la Commission aux LDA concernent d'ailleurs principalement le sujet des « intrants

d'application de l'article 101 § 1 du TFUE, la Commission prévoit dorénavant une série de questions :

- La rétention de l'élément en question aura-t-elle un impact notable sur la capacité des opérateurs indépendants de mener leurs activités et d'exercer une pression concurrentielle sur le marché (à savoir, l'élément est-il essentiel pour la réparation et l'entretien) ?

- L'élément en question est-il mis à la disposition des membres du réseau de réparateurs agréés concerné ?



75 €

Manuel de l'assurance automobile

Maîtriser la technique et la pratique de l'assurance automobile

Cette 5^e édition est un véritable outil de travail pour les professionnels de l'assurance automobile. Cet ouvrage présente toute la technique et la pratique de l'assurance automobile, de la souscription du contrat au règlement des sinistres automobiles matériels et corporels.

● Sylvie Chanh et Jean Péchinot
5^e édition 2016
432 pages

Retrouvez cet ouvrage sur
> boutique.argusdelassurance.com

Pour en savoir plus sur cet ouvrage, contactez-nous par e-mail :
editionsargus@infopro-digital.com