



QUESTIONS FRÉQUEMMENT POSÉES CONCERNANT L'APPLICATION DES RÈGLES DE L'UE RELATIVES AUX ENTENTES DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE

27 août 2012

Depuis l'adoption du nouveau règlement d'exemption par catégorie sur les véhicules automobiles¹ et des lignes directrices supplémentaires², les services de la Commission ont reçu plusieurs questions relatives aux modalités d'application de ce nouveau cadre à la distribution et à la réparation de véhicules automobiles et à la distribution de pièces de rechange de véhicules automobiles. Les questions les plus fréquemment posées ou qui sont susceptibles de présenter un intérêt plus général sont présentées ci-dessous et assorties de réponses et d'explications.

Cette liste de questions fréquemment posées vise à compléter les lignes directrices supplémentaires et non à les remplacer. Elle a notamment pour objectif d'aider les entreprises et les individus actifs dans le secteur, ainsi que les praticiens de la justice, à mieux comprendre la manière dont la direction générale de la concurrence de la Commission aborde les questions relatives aux marchés des véhicules automobiles³. Cette liste de questions fréquemment posées n'a pas valeur de règle de droit et s'entend sans préjudice de l'interprétation que les cours européennes donnent des articles 101 et

¹ Règlement (UE) n° 461/2010 de la Commission du 27 mai 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile, Journal officiel L 129 du 28.5.2010, p. 52; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:FR:PDF>.

² Lignes directrices supplémentaires sur les restrictions verticales dans les accords de vente et de réparation de véhicules automobiles et de distribution de pièces de rechange de véhicules automobiles, Journal officiel C 138 du 28.5.2010, p. 16; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:FR:PDF>.

³ Cette liste de questions fréquemment posées concerne les restrictions particulières applicables au secteur des véhicules automobiles qui, dans certaines circonstances, peuvent rendre les accords conclus entre le constructeur du véhicule et ses concessionnaires ou réparateurs agréés (ou en bout de chaîne avec un fournisseur de pièces de rechange, d'outils de réparation ou de diagnostic, de composants pour l'assemblage initial des véhicules automobiles ou d'autres équipements) incompatibles avec les règles de concurrence de l'UE. Le cas se présente généralement lorsque: 1) la restriction concernée est susceptible de provoquer ou de renforcer les effets anticoncurrentiels des accords conclus entre le fournisseur du véhicule et ses concessionnaires ou réparateurs agréés et les fournisseurs de pièces de rechange et de les faire entrer dans le champ d'application de l'article 101, paragraphe 1, du TFUE; 2) les accords en question ne bénéficient a priori pas de l'exemption par catégorie du fait de la part de marché du fournisseur; 3) ces accords ne relèvent a priori pas de l'exception visée à l'article 101, paragraphe 3, du TFUE sur une base individuelle. Dans d'autres cas, certaines pratiques évoquées dans la liste de questions peuvent constituer une violation de l'interdiction pour une entreprise d'exploiter de façon abusive une position dominante, conformément à l'article 102 du TFUE. Enfin, le présent document aborde également les pratiques ou les accords qui ne violent a priori pas le droit de la concurrence de l'UE. En tout état de cause, l'application des règles susmentionnées doit toujours faire l'objet d'un examen au cas par cas, en fonction des éléments factuels et juridiques en présence.

102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «TFUE»). Enfin, elle ne préjuge aucunement de l'application faite par la Commission des articles 101 et 102 en fonction des circonstances spécifiques à chaque cas d'espèce.

La liste de questions s'articule en plusieurs grandes parties, à savoir l'exécution des garanties, l'entretien dans le cadre des contrats de crédit-bail, la fourniture de pièces de rechange, l'utilisation et l'achat d'outils, l'accès aux informations techniques et l'accès aux réseaux de réparateurs agréés.

GARANTIES

Les lignes directrices supplémentaires fixent le principe général selon lequel, pour que les accords de distribution sélective qualitative bénéficient d'une exemption dans le cadre du droit de la concurrence de l'UE, la garantie du constructeur du véhicule ne doit pas être liée à la condition que l'utilisateur final fasse effectuer tous les travaux de réparation et d'entretien qui ne sont pas couverts par la garantie exclusivement par les réseaux de réparateurs agréés⁴. De même, les conditions de garantie ne doivent pas imposer l'utilisation des pièces de rechange de la marque du constructeur pour les remplacements qui ne sont pas couverts par la garantie. Ces deux types de restriction, respectivement désignés ci-après comme des restrictions d'entretien et de pièces de rechange, sont susceptibles de rendre l'accord conclu entre le constructeur du véhicule et ses concessionnaires ou réparateurs agréés incompatible avec les règles de concurrence de l'UE. Ce principe général s'appuie sur le raisonnement selon lequel de telles pratiques pourraient conduire à l'éviction des réparateurs indépendants ou à la fermeture des filières parallèles de production et de distribution de pièces de rechange, avec au final une incidence sur le prix payé par les consommateurs pour les services de réparation et d'entretien.

Plusieurs questions ont été posées quant à la portée de ce principe général et à son éventuelle application dans certaines circonstances particulières. Certaines d'entre elles concernent également la possibilité d'empêcher un consommateur de bénéficier de la garantie sur un véhicule qu'il a acheté auprès d'un concessionnaire agréé dans un autre État membre de l'UE.

Les réponses ci-dessous s'entendent sans préjudice de l'application de la législation nationale relative à la protection des consommateurs, qui peut imposer des obligations spécifiques et ouvrir des droits particuliers. Elles ne s'appliquent pas non plus aux offres dites «généreuses», en vertu desquelles le fournisseur du véhicule⁵ demande à ses concessionnaires de réparer gratuitement certains défauts au-delà de la période de garantie.

⁴ Voir le point 69 des lignes directrices supplémentaires, cf. note de bas de page n° 2 ci-dessus.

⁵ Dans le présent document, le terme «fournisseur(s) du véhicule» désigne généralement le ou les constructeurs de véhicules mais peut également inclure, le cas échéant, d'autres catégories d'acteurs du marché, par exemple les importateurs ou les concessionnaires principaux (par rapport aux concessionnaires secondaires).

1. L'évaluation des restrictions d'entretien et de pièces de rechange est-elle subordonnée à leur mention dans le contrat d'achat ou plutôt dans le carnet d'entretien ou de garantie⁶?

Non. Dans la pratique, les restrictions d'entretien et de pièces de rechange peuvent être mentionnées dans un document autre que le contrat d'achat, par exemple le carnet d'entretien ou de garantie. En principe, ces restrictions sont évaluées de la même manière, quel que soit le document dans lequel elles apparaissent.

Indépendamment du document dans lequel la restriction est mentionnée, cette dernière peut porter le consommateur à croire que la garantie sera invalidée si des travaux d'entretien sont effectués dans des garages indépendants ou si d'autres marques de pièces de rechange sont utilisées. Par conséquent, cette situation peut conduire à l'éviction de ces opérateurs et à la fermeture des filières parallèles de distribution de pièces de rechange.

2. L'évaluation des restrictions d'entretien et de pièces de rechange est-elle différente si celles-ci sont mentionnées dans une garantie étendue émise par le réseau agréé au moment de la vente du véhicule ou peu de temps après?

Non. Le fait que les restrictions d'entretien et de pièces de rechange n'apparaissent pas dans la garantie du fournisseur du véhicule mais dans une garantie étendue émise par le réseau agréé au moment de la vente du véhicule (ou peu de temps après) n'a généralement pas d'incidence sur l'évaluation desdites restrictions.

Tout comme les constructeurs de véhicules ou leurs importateurs, les concessionnaires et les réparateurs agréés au sein d'un système de distribution sélective sont considérés comme des parties à un réseau d'accords. Si ces parties conviennent d'offrir un système de garantie et que les garanties en question contiennent des restrictions d'entretien ou de pièces de rechange, cette situation peut conduire à l'éviction des réparateurs indépendants ou à la fermeture des filières parallèles de distribution de pièces de rechange. Le système de garantie est donc susceptible de causer ou de renforcer les effets anticoncurrentiels des accords conclus entre le fournisseur du véhicule et ses réparateurs et distributeurs de pièces de rechange agréés.

3. L'évaluation des restrictions d'entretien et de pièces de rechange est-elle différente si celles-ci sont mentionnées dans une garantie étendue accordée par le fournisseur du véhicule (ou par son réseau agréé au moment de la vente du véhicule ou peu de temps après) par l'intermédiaire d'une tierce partie, par exemple un assureur?

Non. En principe, le fait que le fournisseur du véhicule (ou les membres de son réseau agréé, au moment de la vente du véhicule ou peu de temps après; voir la question 2 ci-dessus) accorde des garanties contenant des restrictions d'entretien ou

⁶ Les questions 1 à 3 partent du principe que la signature du contrat d'achat ou la remise du carnet de garantie au consommateur final font partie de l'accord conclu entre le constructeur et le concessionnaire ou y sont liées et peuvent donc être considérées comme relevant de l'article 101 du TFUE. Ces questions ne concernent pas la situation dans laquelle le concessionnaire fait partie du groupe du constructeur (par exemple en tant que filiale du constructeur).

de pièces de rechange par l'intermédiaire d'une tierce partie (généralement un assureur) ne modifie en rien l'évaluation desdites restrictions.

Le fait que la garantie étendue contenant la restriction d'entretien ou de pièces de rechange soit accordée par l'intermédiaire d'une tierce partie ne modifie pas l'analyse prévue dans les lignes directrices supplémentaires. L'élément décisif est que la restriction d'entretien ou de pièces de rechange relève du contrôle de l'une ou plusieurs des parties du réseau d'accords de distribution sélective⁷ et donc que son application soit susceptible ou non de conduire à l'éviction des réparateurs indépendants ou à la fermeture des filières parallèles de distribution de pièces de rechange.

4. L'évaluation des restrictions d'entretien et de pièces de rechange est-elle différente si celles-ci sont mentionnées dans une garantie «étendue» achetée par un consommateur auprès d'un réparateur agréé ou du fournisseur du véhicule plusieurs années après l'achat du véhicule?

Oui. En général, il est peu probable que ce type de garantie contrevienne aux règles de concurrence de l'UE.

Plusieurs années après l'achat du véhicule, les concessionnaires agréés ne bénéficient plus du même degré d'accès privilégié à la clientèle que celui dont ils disposaient peu de temps après l'achat. Par conséquent, les autres fournisseurs de garanties étendues, par exemple les chaînes de réparateurs indépendants et les compagnies d'assurances, sont moins susceptibles de rencontrer des obstacles significatifs les empêchant d'offrir leurs produits aux propriétaires des véhicules. Dans ces circonstances, il semble peu probable que les réparateurs indépendants pâtissent d'un effet significatif de verrouillage du marché, même si les garanties automobiles émises par les fournisseurs de véhicules ou leurs réseaux agréés contiennent des restrictions d'entretien ou de pièces de rechange⁸.

5. Un consommateur doit-il pouvoir bénéficier d'une garantie sur un véhicule qu'il a acheté auprès d'un concessionnaire autorisé dans un autre État membre de l'UE?

Oui, même si certaines limites peuvent s'appliquer à la portée de cette garantie.

Si les fournisseurs de véhicules n'honorent pas les garanties sur les véhicules achetés par des consommateurs auprès de concessionnaires agréés dans d'autres États membres ou n'obligent pas contractuellement leurs réparateurs agréés à effectuer les travaux visés par les garanties sur ces véhicules, cette situation constitue une

⁷ En général, la compagnie d'assurances ne tire aucun avantage de ce type de restriction d'entretien ou de pièces de rechange.

⁸ Il est donc peu probable que ces garanties fassent entrer les accords de distribution sélective concernés dans le champ d'application de l'article 101 du TFUE.

restriction des ventes et les accords de distribution sélective concernés sont vraisemblablement incompatibles avec les règles de concurrence de l'UE⁹.

Le même raisonnement s'applique à l'entretien ou aux travaux gratuits réalisés dans le cadre d'un rappel de produit¹⁰. La logique reste inchangée si le consommateur a acheté le véhicule par l'entremise d'un intermédiaire mandaté. Les garanties sur les véhicules achetés auprès de concessionnaires agréés dans d'autres États membres ne devraient pas non plus être soumises à des procédures administratives supplémentaires entraînant des retards dans la réalisation des travaux.

Cependant, il convient de noter que les conditions de garantie peuvent varier d'un État membre à un autre et que les fournisseurs de véhicules prennent généralement en considération le coût induit par le respect de conditions particulières de garantie lorsqu'ils fixent le prix d'achat recommandé du véhicule. Si un véhicule est exporté, le fournisseur du véhicule est légitimement habilité à appliquer les conditions de la garantie originale applicable au véhicule et n'est donc pas tenu d'appliquer les conditions de garantie plus avantageuses éventuellement liées à l'achat de véhicules dans l'État membre d'importation.

Il convient enfin de noter que si un consommateur a acquitté un paiement distinct pour un dispositif de mobilité, la portée de ce dernier peut être limitée à un État membre en particulier.

6. L'évaluation des restrictions de pièces de rechange est-elle différente si, pour les opérations non couvertes par la garantie, le constructeur du véhicule exige l'utilisation d'une pièce de rechange (par exemple un lubrifiant) provenant d'un fournisseur spécifique (plutôt que d'exiger l'utilisation de pièces de rechange de sa propre marque)?

Généralement, non. Une restriction de ce type est vraisemblablement incompatible avec les règles de concurrence de l'UE.

⁹ Ces accords entreraient probablement dans le champ d'application de l'article 101 du TFUE. Par ailleurs, il est peu probable qu'ils bénéficient d'une exemption au titre du règlement (UE) n° 330/2010 de la Commission concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées (JO L 102 du 23.4.2010, p. 1), car les clauses en question constitueraient une restriction des ventes au sens de l'article 4, paragraphes b) et c), dudit règlement; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:FR:PDF>. Voir également le point 50 et notamment la note de bas de page n° 4 des lignes directrices sur les restrictions verticales. JO C 130 du 19.5.2010; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:FR:PDF>. Enfin, ces accords ne devraient pas non plus bénéficier de l'exception visée à l'article 101, paragraphe 3, du TFUE. Voir aussi l'arrêt de la Cour de justice du 10 décembre 1985 dans l'affaire 31/85, ETA Fabriques d'Ébauches contre SA DK Investment et autres.

¹⁰ Si les constructeurs de véhicules n'effectuent pas l'entretien ou les travaux gratuits dans le cadre d'un rappel de produit sur les véhicules achetés par les consommateurs auprès de concessionnaires agréés dans d'autres États membres ou n'obligent pas contractuellement leurs réparateurs agréés à effectuer sur ces véhicules les travaux liés au rappel de produit, cette situation constitue de la même façon une restriction des ventes et les accords de distribution sélective concernés risquent d'être contraires aux règles de concurrence de l'UE.

À l'instar d'une restriction de pièces de rechange subordonnant l'application de la garantie à l'utilisation de pièces de rechange de la marque du constructeur du véhicule, une restriction de pièces de rechange exigeant (plutôt que recommandant simplement) l'utilisation de pièces de rechange provenant d'un producteur spécifique est susceptible d'entraîner l'exclusion de filières parallèles de distribution de pièces de rechange.

Toutefois, un constructeur de véhicules peut légitimement refuser d'honorer une garantie au motif que la situation conduisant à la demande en question présente un lien de causalité avec un défaut de la pièce de rechange spécifique provenant d'un autre fournisseur.

CRÉDIT-BAIL

Les contrats de crédit-bail conclus entre entreprises ne sont pas couverts par les règles générales de l'UE sur les accords verticaux¹¹. Ils ne relèvent pas non plus du règlement d'exemption par catégorie sur les véhicules automobiles¹². Enfin, les accords conclus entre les entreprises de crédit-bail et les automobilistes privés n'entrent pas dans le champ d'application de l'article 101 du TFUE.

Néanmoins, la question suivante a été fréquemment posée.

7. Si un véhicule est loué auprès d'une entreprise liée au fournisseur du véhicule, cette entreprise peut-elle exiger que l'entretien soit effectué au sein du réseau agréé par le fournisseur du véhicule et/ou que les pièces de rechange utilisées soient exclusivement de la marque du fournisseur du véhicule?

Oui, à moins qu'il soit établi (ou jusqu'à ce qu'il soit établi) qu'un transfert de la propriété du véhicule vers le locataire ait lieu à l'expiration du contrat ou au terme de la période de location.

En principe, tant qu'il n'est pas établi que la propriété du véhicule sera transférée au locataire, l'entreprise de crédit-bail a un intérêt à préserver la valeur résiduelle du véhicule et est donc habilitée à estimer que le véhicule présente une valeur supérieure si son entretien a toujours été effectué au sein du réseau de réparation agréé, en utilisant exclusivement les pièces de rechange de la marque du fournisseur du véhicule.

À l'inverse, si le transfert de propriété est acquis (soit parce qu'il est établi comme tel dans le contrat ou dans la législation applicable, soit parce que le locataire a décidé d'exécuter une option à cet effet), l'entreprise de crédit-bail ne peut, en principe, pas revendiquer d'intérêt particulier à la préservation de la valeur résiduelle du véhicule qui l'autoriserait à imposer des restrictions au locataire concernant le recours aux services de réparateurs indépendants ou l'utilisation d'autres pièces de rechange. Le cas échéant, l'entreprise de crédit-bail se trouve dans la même position que celle qui serait la sienne dans le cadre d'un contrat d'achat classique.

¹¹ Voir le point 26 des lignes directrices sur les restrictions verticales, cf. note de bas de page n° 9.

¹² Voir l'article 2 du règlement.

PIÈCES DE RECHANGE

Le règlement d'exemption par catégorie sur les véhicules automobiles soumet la fourniture de pièces de rechange à trois clauses caractérisées spécifiques au secteur¹³. Certaines questions ont néanmoins été fréquemment posées en ce qui concerne la fourniture de pièces de rechange aux réparateurs indépendants mais aussi aux réparateurs agréés.

8. Un fournisseur de véhicules peut-il subordonner des bonus ou des rabais sur des «pièces captives»¹⁴ à l'achat d'autres pièces soumises à la concurrence?

Cette question n'est pas abordée dans le règlement d'exemption par catégorie sur les véhicules automobiles ni dans les lignes directrices supplémentaires. Dans certaines circonstances, des rabais conditionnels peuvent constituer un abus de position dominante et contrevenir dès lors aux règles de concurrence de l'UE.

Dans la plupart des cas, les dispositifs de bonus et de rabais constituent un moyen légitime, et même susceptible de stimuler la concurrence, pour encourager un réparateur à vendre davantage de pièces d'une marque donnée. Il convient toutefois d'être attentif pour ce qui est des «pièces captives», pour lesquelles le fournisseur du véhicule se trouve en position dominante. Le fait de subordonner des bonus ou des rabais sur ces pièces à l'achat par le réparateur de pièces de la marque du fournisseur du véhicule soumises à la concurrence peut signifier que celui-ci exploite sa position dominante sur un marché pour obtenir un avantage abusif sur un autre¹⁵.

9. Un fournisseur de véhicules peut-il obliger ses réparateurs agréés à stocker les pièces de rechange d'autres marques séparément de celles de sa propre marque?

Généralement, oui, tant que cette situation ne crée pas de difficultés indues pour les réparateurs concernés pour ce qui est de l'utilisation des pièces d'autres marques.

Un fournisseur de véhicules peut avoir un intérêt légitime à s'assurer que les réparateurs agréés stockent les pièces de rechange de manière ordonnée, car le fait d'accéder facilement aux bonnes pièces peut avoir une incidence sur la perception de la marque par les consommateurs. Les fournisseurs de véhicules peuvent également avoir un intérêt légitime à s'assurer que les pièces d'autres marques ne soient pas utilisées par erreur pour des réparations couvertes par des garanties ou des offres groupées dont ils assument les coûts.

¹³ Voir l'article 5 du règlement.

¹⁴ Les pièces de rechange captives sont les pièces qui ne peuvent être obtenues qu'auprès du constructeur automobile ou des membres de ses réseaux agréés; voir le point 22 des lignes directrices supplémentaires, cf. note de bas de page n° 2 ci-dessus.

¹⁵ Cette situation contreviendrait à l'article 102 du TFUE. Des orientations générales relatives à l'application de l'article 102 du TFUE sont fournies dans la communication de la Commission – Orientations sur les priorités retenues par la Commission pour l'application de l'article 82 du traité CE aux pratiques d'éviction abusives des entreprises dominantes (JO C 45 du 24.2.2009, p. 7-20); <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:FR:PDF>. Voir en particulier la partie sur les ventes liées et groupées.

Cependant, des restrictions de ce type ne doivent pas compliquer de manière indue la gestion des stocks, accroître l'espace de stockage requis, ni créer des difficultés d'accès telles que les réparateurs soient découragés d'utiliser les pièces d'autres marques¹⁶. Parmi les exemples de restrictions susceptibles d'être injustifiées figure notamment l'obligation imposée par un fournisseur de véhicules à ses réparateurs de disposer d'une salle de stockage séparée pour les pièces concernées ou de ne pas conserver ces pièces dans les stations de travail.

10. Un réparateur agréé peut-il refuser de fournir des «pièces captives» à des garages indépendants?

Généralement, oui. Le simple fait qu'un réparateur agréé refuse, de manière unilatérale, de fournir des pièces détachées à des réparateurs indépendants ne contreviendrait vraisemblablement pas aux règles de concurrence de l'UE.

Dans la plupart des cas, il est dans l'intérêt des réparateurs agréés de vendre des pièces détachées aux réparateurs indépendants car cette opération leur permet de dégager des bénéfices.

Si, pour une raison quelconque, un réparateur agréé devait décider unilatéralement de ne pas vendre de pièces détachées captives à des réparateurs indépendants, il est peu probable que cette situation contrevienne aux règles de concurrence de l'UE¹⁷. Généralement, les réparateurs indépendants sont en mesure de se tourner vers un autre réparateur agréé pour l'achat de pièces captives.

Toutefois, si les membres d'un système de distribution sélective s'accordaient pour ne pas vendre de pièces captives aux réparateurs indépendants, l'accord en question serait probablement considéré comme anticoncurrentiel¹⁸.

11. Dans quelles circonstances un fournisseur de véhicules serait-il obligé de fournir des pièces détachées directement à des réparateurs indépendants?

Si les réparateurs indépendants rencontraient des difficultés généralisées pour obtenir des pièces détachées captives auprès des distributeurs agréés desdites pièces, la non-fourniture de ces dernières par le fournisseur de véhicules pourrait contrevioler aux règles de concurrence de l'UE.

Les fournisseurs de véhicules fournissent à leurs réparateurs agréés la gamme complète des pièces détachées requises pour effectuer les travaux de réparation et

¹⁶ Des exigences qui auraient des effets de cette nature pourraient être considérées comme des obligations indirectes de non-concurrence, dont l'incidence devrait être évaluée au regard des lignes directrices sur les restrictions verticales. Voir la note de bas de page n° 9 ci-dessus.

¹⁷ Cette situation ne relèverait pas de l'article 101 du TFUE car la décision de ne pas vendre de pièces détachées n'est pas le résultat d'un quelconque accord. L'article 102 du TFUE ne serait normalement pas applicable car il est peu probable que le réparateur agréé en question puisse être considéré comme étant en position dominante.

¹⁸ En effet, un tel accord entrerait probablement dans le champ d'application de l'article 101 du TFUE. Il convient également de noter qu'une restriction imposée par un fournisseur à un membre de son réseau agréé sur les ventes de pièces détachées aux réparateurs indépendants constitue une restriction caractérisée [voir l'article 5, point a), du règlement n° 461/2010, cf. note de bas de page n° 1 ci-dessus] et entre donc vraisemblablement dans le champ d'application de l'article 101 du TFUE.

d'entretien sur les véhicules automobiles de leurs marques et sont les seules entreprises en mesure de fournir certaines pièces aux réparateurs et aux distributeurs. Si les réparateurs indépendants ne sont pas en mesure d'obtenir ces pièces captives auprès des distributeurs agréés et que le fournisseur de véhicules refuse de les approvisionner directement, les effets négatifs éventuels des accords conclus avec les réparateurs et/ou les distributeurs de pièces agréés pourraient être amplifiés¹⁹. Plus spécifiquement, l'impossibilité d'accéder aux pièces captives pourrait faire baisser les parts de marché des opérateurs indépendants et nuire, au final, aux consommateurs.

12. Un fournisseur de véhicules peut-il empêcher un membre de son réseau agréé de distribution de pièces détachées de vendre des pièces à des réparateurs indépendants qui ont recours à des distributeurs de pièces détachées indépendants en tant qu'intermédiaires d'achat?

Généralement, non. Si un distributeur agréé de pièces détachées devait décider unilatéralement de ne pas en vendre aux réparateurs indépendants qui ont recours à des intermédiaires, cette situation ne contreviendrait pas aux règles de concurrence de l'UE. En revanche, si un fournisseur de véhicules interdisait à ses distributeurs d'effectuer des ventes à des intermédiaires, ces accords de distribution seraient vraisemblablement en infraction par rapport aux règles de concurrence de l'UE.

La plupart des fournisseurs de véhicules vendent leurs pièces détachées par l'intermédiaire de systèmes de distribution sélective qualitative. Les réparateurs indépendants doivent être considérés comme des consommateurs finals de pièces détachées aux fins du règlement d'exemption par catégorie sur les véhicules automobiles²⁰. Si un fournisseur de véhicules empêche ses distributeurs agréés de vendre des produits à ce type de réparateurs lorsqu'ils ont recours aux services d'un intermédiaire, il s'agit d'une restriction anticoncurrentielle des ventes passives.

En principe, les intermédiaires doivent être traités comme une extension de la partie contractante. Toutefois, pour qu'un acteur soit considéré comme un intermédiaire, celui-ci doit avoir reçu des instructions pour acheter une commande donnée et ne peut pas commercialiser les pièces qu'il a achetées auprès de membres du système de distribution sélectif. Un fournisseur de véhicules peut légitimement interdire aux membres d'un tel système de vendre des produits à des entreprises qui ont l'intention de revendre les pièces en question.

¹⁹ Les accords entreraient alors dans le champ d'application de l'article 101 du TFUE. Dans certaines circonstances, si les pièces en question n'étaient pas disponibles auprès de distributeurs agréés de pièces détachées, le fait de ne pas accorder l'accès à ces pièces pourrait contrevioler à l'article 102 du TFUE.

²⁰ Voir l'article 5, point a), du règlement, cf. note de bas de page n° 1 ci-dessus.

OUTILS ÉLECTRONIQUES

Il existe deux catégories d'outils électroniques de diagnostic et de réparation sur le marché: les outils spécifiques à une marque, fabriqués par une tierce partie mais commercialisés par le fournisseur du véhicule, et ceux conçus pour réparer plusieurs marques de véhicules. Des questions ont été posées sur ces deux catégories.

13. Les accords conclus entre le fournisseur du véhicule et les membres de son réseau de réparation agréé peuvent-ils obliger ces derniers à utiliser des outils ou des équipements électroniques de diagnostic et de réparation spécifiques pour effectuer des travaux de réparation, d'entretien ou de maintenance, même si des outils ou équipements équivalents sont disponibles auprès d'autres sources?

Généralement, oui. Une restriction de ce type a peu de chances de contrevenir aux règles de concurrence de l'UE²¹.

Des économies d'échelle peuvent être générées si un constructeur de véhicules convient avec un fabricant d'outils que l'intégralité de son réseau de réparation agréé devra utiliser un ou des outils communs. L'utilisation d'un outil commun peut également permettre de trouver plus facilement des solutions communes à des problèmes techniques. En outre, les formations sont plus faciles à dispenser si l'ensemble des techniciens utilise le même outil. Dans la plupart des circonstances, le fait de préciser qu'un réparateur agréé doit avoir accès à un outil particulier peut constituer un critère qualitatif acceptable²².

14. Les orientations sur l'accès aux informations techniques contenues dans les lignes directrices supplémentaires s'appliquent-elles également aux fabricants d'outils qui souhaitent avoir accès à ces informations pour produire des outils de réparation multimarques?

Non. Pour déterminer si la rétention d'informations techniques peut contrevenir aux règles de concurrence de l'UE, les lignes directrices supplémentaires opèrent une distinction entre les informations techniques qui seront utilisées, en dernier ressort, à des fins de réparation et d'entretien de véhicules automobiles et celles qui seront utilisées à d'autres fins, comme la fabrication d'outils²³.

En ce qui concerne l'accès des réparateurs indépendants aux outils et aux informations techniques, les lignes directrices supplémentaires visent à empêcher les constructeurs de véhicules de traiter de manière inégale leurs réparateurs agréés et les réparateurs indépendants pour ce qui est de la fourniture d'éléments essentiels qui sont entièrement placés sous leur contrôle et qui ne sont pas disponibles ailleurs²⁴. L'objectif des lignes directrices supplémentaires est donc de veiller à ce que les

²¹ Les lignes directrices supplémentaires (cf. note de bas de page n° 2 ci-dessus) clarifient la relation entre les fabricants d'outils et les fournisseurs de véhicules. Voir notamment les points 23 et 24.

²² Par conséquent, les accords conclus entre le constructeur et le réparateur n'entrent pas dans le champ d'application de l'article 101, paragraphe 1, du TFUE du fait de ces restrictions.

²³ Voir le point 65, et en particulier son point d), des lignes directrices supplémentaires, cf. note de bas de page n° 2 ci-dessus.

²⁴ Dans ce cas, les accords de réparation agréée entrent dans le champ d'application de l'article 101 du TFUE.

réparateurs indépendants aient accès aux outils de réparation spécifiques à une marque aux mêmes conditions que les membres des réseaux agréés.

Les accords conclus entre le constructeur du véhicule et le fabricant d'outils entrent dans le champ d'application du droit général de la concurrence de l'UE et doivent être évalués en conséquence²⁵.

ACCÈS AUX INFORMATIONS TECHNIQUES

Malgré les nombreuses clarifications apportées par les lignes directrices supplémentaires à ce sujet²⁶, la Commission et les autorités nationales de concurrence ont reçu plusieurs questions relatives à la sécurité des biens et des personnes, à la tarification et à la question spécifique de l'historique d'entretien des véhicules.

15. Un constructeur de véhicules peut-il refuser l'accès aux informations techniques à des opérateurs indépendants pour des motifs liés à la sécurité des biens ou des personnes?

Généralement, non, en partant du principe que le constructeur de véhicules est vraisemblablement l'unique dépositaire de l'intégralité des informations techniques relatives aux véhicules de ses marques (et que ses accords relatifs à la fourniture de ces informations ne peuvent donc pas bénéficier des exemptions prévues par le règlement d'exemption par catégorie sur les véhicules automobiles). Le cas échéant, dans le cadre d'une position de (quasi-)monopole, le refus pur et simple de communiquer des informations techniques, pour des motifs prétendument liés à la sécurité des biens ou des personnes, n'est généralement pas compatible avec les règles de concurrence de l'UE.

En principe, les constructeurs de véhicules sont tenus de communiquer aux réparateurs indépendants les informations techniques qu'ils sont les seuls à posséder. La rétention de ces informations ne peut se justifier pour des motifs liés à la sécurité des biens ou des personnes que de manière exceptionnelle²⁷. Les facteurs à prendre en considération au cas par cas sont notamment les suivants:

Portée de l'information concernée

²⁵ Le constructeur du véhicule et le fabricant d'outils doivent donc évaluer leurs accords à la lumière des articles 101 et 102 du TFUE et plus particulièrement du règlement (UE) n° 330/2010 de la Commission concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées et des orientations sur les restrictions verticales; cf. note de bas de page n° 9 ci-dessus.

²⁶ Voir en particulier les points 62 et suivants des lignes directrices supplémentaires, cf. note de bas de page n° 2 ci-dessus.

²⁷ Comme l'expliquent les lignes directrices supplémentaires, la rétention d'informations techniques peut généralement faire entrer les accords conclus entre les fournisseurs des véhicules et leurs réparateurs agréés dans le champ d'application de l'article 101 du TFUE. Voir notamment le point 63 des lignes directrices supplémentaires, cf. note de bas de page n° 2 ci-dessus. Toutefois, dans certaines circonstances, les fournisseurs de véhicules peuvent estimer que, malgré la rétention de certaines informations, leurs accords peuvent bénéficier d'une exemption au titre de l'article 101, paragraphe 3, du TFUE. Cependant, ce cas de figure paraît peu probable dans une situation de (quasi-)monopole.

Les garages indépendants sont généralement familiers des systèmes ayant trait à la sécurité, comme les pneumatiques, la direction, les freins et les amortisseurs, et l'expérience montre qu'ils travaillent sur ces éléments sans conséquences préjudiciables pour la sécurité. Le fait d'imposer des restrictions affectant la fourniture de pièces détachées pour ce type de systèmes au motif qu'ils ont trait à la sécurité ne paraît donc pas justifié²⁸.

Possibilité d'appliquer des mécanismes de protection moins restrictifs

Sécurité des personnes: lorsqu'il est nécessaire de restreindre l'accès des réparateurs indépendants à un élément ayant trait à la sécurité des personnes, qu'ils sont susceptibles de mal connaître, par exemple un système électrique à haute tension spécifique à un modèle particulier ou une technique permettant de remplacer les panneaux de carrosserie en composite de carbone, le constructeur de véhicules devrait adopter la solution la moins restrictive pour obtenir le résultat souhaité. Par exemple, il est possible d'exiger des réparateurs indépendants qu'ils suivent une formation sur le système ou la technique en question. Lorsque le constructeur de véhicules ou une entreprise agissant pour son compte dispense une telle formation, le réparateur indépendant ne doit pas être tenu de recevoir des instructions allant au-delà de ce qui est nécessaire pour travailler sur le système ou maîtriser la technique faisant l'objet de l'exception invoquée.

Sécurité des biens: concernant les informations relatives à la sécurité des biens, une vérification du casier judiciaire peut souvent se justifier comme un moyen approprié et peu restrictif de garantir la protection.

16. Un constructeur de véhicules peut-il accorder des rabais ou des remboursements sur des informations techniques si un réparateur agréé achète un certain volume de pièces détachées ou d'outils de la marque du constructeur du véhicule?

Le règlement d'exemption par catégorie et les lignes directrices supplémentaires n'abordent pas cette question. Dans certaines circonstances, cette pratique pourrait constituer un abus de position dominante et contrevenir dès lors aux règles de concurrence de l'UE.

Le constructeur du véhicule est souvent l'unique dépositaire de l'intégralité des informations techniques relatives aux véhicules de ses marques. Le fait de subordonner des rabais ou des remboursements sur des informations techniques à l'achat par un réparateur d'un certain volume de pièces ou d'outils de sa propre marque pourrait signifier que le constructeur du véhicule exploite sa position dominante sur un marché pour obtenir un avantage abusif sur un autre²⁹.

²⁸ Il est donc peu probable que ces pratiques relèvent de l'exception visée à l'article 101, paragraphe 3, du TFUE.

²⁹ Des orientations générales relatives à l'application de l'article 102 du TFUE sont fournies dans la communication de la Commission – Orientations sur les priorités retenues par la Commission pour l'application de l'article 82 du traité CE aux pratiques d'éviction abusives des entreprises dominantes, cf. note de bas de page n° 15 ci-dessus.

17. Est-il possible d'empêcher un réparateur indépendant de consulter ou de mettre à jour un dossier électronique ou sur papier concernant l'historique d'entretien d'un véhicule?

Non, dans la mesure où un constructeur de véhicules et/ou ses réparateurs agréés sont susceptibles d'être les uniques dépositaires d'un dossier complet sur les véhicules des marques du constructeur. Tout refus d'octroyer un accès au dossier d'entretien pourrait rendre les accords conclus entre le fournisseur du véhicule et ses réparateurs agréés incompatibles avec les règles de concurrence de l'UE.

Les dossiers d'entretien et de réparation existants, quelle que soit leur forme, doivent être considérés comme des informations techniques aux fins des lignes directrices supplémentaires. L'accès à ces dossiers est généralement nécessaire pour permettre au réparateur de déterminer les travaux qui doivent être effectués afin de mettre à jour le programme d'entretien.

Si le dossier d'entretien et de réparation est incomplet, la valeur résiduelle du véhicule peut baisser et il sera plus difficile de prouver que les conditions de garantie ont été respectées. Si les réparateurs indépendants ne pouvaient pas mettre à jour ce dossier, les consommateurs seraient probablement incités à ne pas faire appel à leurs services et ces opérateurs seraient ainsi évincés d'un pan substantiel du marché.

ACCÈS AUX RÉSEAUX AGRÉÉS

Les lignes directrices supplémentaires établissent le principe selon lequel, en dehors des exemptions prévues par le règlement d'exemption par catégorie sur les véhicules automobiles³⁰, les réseaux de réparateurs agréés doivent généralement être ouverts à toutes les entreprises qui respectent les critères qualitatifs applicables³¹. Néanmoins, la question se pose parfois de savoir si certaines conditions d'accès peuvent être considérées comme intrinsèquement non qualitatives (et donc purement quantitatives)³².

18. Un fournisseur de véhicules peut-il refuser l'accès à son réseau de réparation agréé à un réparateur au motif que celui-ci possède déjà un agrément pour réparer les véhicules d'une marque concurrente?

En ce qui concerne les accords qui ne relèvent pas des exemptions prévues par le règlement d'exemption par catégorie sur les véhicules automobiles, la réponse est généralement non. Cette situation rendrait probablement les accords en question incompatibles avec les règles de concurrence de l'UE.

³⁰ Dans la plupart des cas, les réseaux de réparateurs agréés des constructeurs automobiles détiennent une part de marché supérieure à 30 % sur leurs marchés respectifs.

³¹ Voir en particulier les points 70 et 71 des lignes directrices supplémentaires, cf. note de bas de page n° 2 ci-dessus.

³² Les accords de distribution sélective font l'objet d'une exemption par catégorie tant que la part de marché des parties est inférieure à 30 %, sous réserve du respect des conditions prévues par le règlement; voir le point 46 des lignes directrices supplémentaires, cf. note de bas de page n° 2 ci-dessus. En outre, les accords de distribution reposant sur des critères purement qualitatifs n'entrent pas dans le champ d'application de l'article 101, indépendamment de la part de marché détenue par les parties; voir le point 43 des lignes directrices supplémentaires, cf. note de bas de page n° 2 ci-dessus.

Dans la grande majorité des cas, les fournisseurs de véhicules choisissent leurs réparateurs agréés en fonction de critères qualitatifs³³. La question se pose donc de savoir si l'exigence de ne pas posséder un agrément pour réparer les véhicules des marques d'un autre fournisseur constitue une exigence qualitative valide. Il convient donc d'évaluer si cette exigence est objective et rendue nécessaire par la nature du service. Normalement, rien dans la nature des services de réparation pour une marque ne requiert qu'ils soient exclusivement effectués par des entreprises qui ne possèdent pas d'agrément pour réparer les véhicules d'autres marques. Une obligation de ce type correspond donc en principe à un critère non qualitatif, susceptible de restreindre la concurrence sur le marché concerné, en l'occurrence celui des services de réparation et d'entretien pour la marque en question.

³³ Comme l'explique la note de bas de page n° 32 ci-dessus, les accords de distribution sélective qualitative n'entrent en principe pas dans le champ d'application de l'article 101 du TFUE.