



**School of
Management and Law**



Atelier de la Concurrence Rapport de la Conférence

de Michael Schüepf, BSc en droit des affaires (ZFH)

Concurrence accrue dans le secteur automobile: QUI Y GAGNE, QUI Y PERD?

Extraits:

Le marché suisse des voitures de tourisme

Structure du marché

Les acteurs du marché

Le cadre pose par le droit des cartels

Règles pour le commerce (sales)

Règles pour le service après-vente

Questions spéciales dans le domaine de la vente

La distribution multimarques

La résiliation de contrat

Concurrence accrue dans le secteur automobile: QUI Y GAGNE, QUI Y PERD?

Rapport de conférence de Michael Schüepf, BSc en droit des affaires (ZFH)



„...prêt pour l'expertise cartellaire?“

La discussion sur l'avenir des textes relatifs à la distribution automobile bat son plein chez les autorités de la concurrence. Un nouveau Règlement d'exemption par catégorie du secteur automobile entre en vigueur dans l'UE à partir de juin 2013. Les questions suivantes se posent pour la Suisse: adoption d'une nouvelle communication ou maintien de la Commauto actuelle? Qui sont les gagnants des règles actuelles sur la concurrence? Qui sont les perdants en cas d'adoption du droit de l'UE? Ces questions ont été débattues lors de ce X^{ème} atelier de la concurrence.

Pendant la première partie de l'atelier, le Prof. Peter Münch a présenté en avant première l'expertise de la ZHAW School of Management and Law sur la «Situation de la concurrence au sein de la branche automobile 2011». Sont également intervenus:



Prof. Dr. Patrik Ducrey
COMCO

Développements en matière de droit de la concurrence dans la distribution automobile



Prof. Dr. F. Christian Genzow
Haute école spécialisée rhénane

Premières expériences dans l'UE avec le nouveau règlement d'exemption par catégorie du secteur automobile

La deuxième partie, menée par le Dr. Patrick Krauskopf (ZHAW; mcs-law), a permis aux experts suivants d'exprimer leur position sur ce thème, soit:



Prof. Dr. Patrik Ducrey
COMCO



Mathieu Fleury
FRC Fédération romande des consommateurs



Pierre Horna
UNCTAD



Conseiller Markus Hutter
PLR



Roger Kunz
VFAS Association suisse du commerce automobile libre



Max Nötzli
auto-suisse Association des Importateurs Suisses d'Automobiles



Urs Wernli
UPSA Union professionnelle suisse de l'automobile

1^{ère} Partie : Exposés des experts

Dans un premier temps, trois conférences ont été données sur diverses problématiques actuelles.

1.1. La situation concurrentielle dans le domaine de l'automobile suisse¹

Prof. Dr. Peter Münch (ZHAW School of Management and Law)

Le Professeur Peter Münch a exposé les conclusions de l'étude sur la situation concurrentielle dans le domaine de l'automobile suisse. L'analyse a été diligentée sur deux périodes au moyen de sondages : l'une de 2002 à 2008 et l'autre de 2008 à 2011. Il s'agissait en particulier d'étudier l'impact de la Communication concernant les accords verticaux dans le domaine de la distribution automobile (Commauto) sur la concurrence dans ce secteur. Les conclusions de cette étude sont frappantes :

- Premièrement, une augmentation de près de 40% de la distribution multimarque de voitures neuves. Une augmentation de la distribution multimarque de voitures d'occasion a également été constatée.
- Deuxièmement, 80% des entreprises interrogées ont affirmé que la pression sur les prix dans le domaine des véhicules neufs avait augmentée (principalement entre 2008 et 2011).
- Troisièmement, une augmentation des opérateurs sur le marché a été constatée. La conclusion sur ce point est donc que la Commauto a créé des bases qui ont permis de stimuler la concurrence dans le secteur automobile.

De plus, les effets de cette communication ont été ressentis non seulement durant les cinq premières années, mais également les quatre suivantes.

Dans un second temps, le Professeur Münch a formulé des hypothèses concernant l'impact d'un changement d'ordre juridique. Le *premier scénario* suppose l'intégration du Règlement européen d'exemption par catégorie. La première conséquence serait l'abrogation de la Commauto. Selon le professeur Münch, dans ce cas, on devrait faire face à un recul de la distribution multimarque ainsi qu'à une diminution des points de vente. Une réduction de la protection des concessionnaires/agents, principalement au niveau des délais de résiliation des contrats serait également constatée. Le *deuxième scénario* présuppose l'abandon d'une réglementation spéciale pour le secteur automobile. Les concessions se verraient limitées et, l'accès aux pièces détachées ainsi qu'aux informations techniques serait réduit pour les vendeurs indépendants. Le *troisième scénario* prévoit les conséquences de l'abandon de toute réglementation, à savoir, la suppression de l'article 5 al. 4 de la Loi sur les cartels. Dans cette hypothèse, les constructeurs auraient alors la possibilité de sélectionner librement les vendeurs. Les importations parallèles seraient rendues difficiles, voire impossibles. On constaterait également un verrouillage des prix. A noter sur ce point que le projet de révision de la Loi sur les cartels intègre l'article 5 al. 4 actuel aux accords frappés d'une interdiction «absolue». Les conclusions que l'on peut tirer de cette étude sont, d'une part, que la Commauto a produit l'effet souhaité, à savoir, améliorer la concurrence sur le marché de

¹ La présentation Powerpoint de Prof. Dr. Peter Münch et les deux expertises sont disponible à l'adresse: www.atelier-concurrence.ch.

l'automobile et qu'elle continue de déployer ses effets et, d'autre part, qu'un changement d'ordre juridique aurait un impact négatif sur la concurrence.

1.2. Distribution de véhicules: développements récents en droit de la concurrence²

Prof. Dr. Patrik Ducrey (Directeur suppléant du Secrétariat de la Commission de la concurrence)

Le Professeur Patrik Ducrey est revenu sur l'actualité des derniers mois, notamment en relation avec la problématique du «Franc fort». Sur la question de la non-répercussion des gains de change, il a tenu à rappeler que la Comco n'est, en principe, pas le bon interlocuteur. Elle ne peut intervenir qu'en cas d'existence d'accords illicites ou d'abus de position dominante, ce qui n'a guère été le cas pour les problématiques liées au «Franc fort». Le Professeur Ducrey a par la suite décrit les grandes lignes de l'affaire «BMW». Dans ce cas précis, la Comco dispose d'informations selon lesquelles les sociétés de distribution européennes du Groupe BMW interdiraient, dans l'espace économique européen, à leurs concessionnaires la vente de véhicules BMW et MINI à des clients domiciliés en Suisse. Sur la base de ces indices, la Comco a ouvert une enquête visant à vérifier l'existence d'une éventuelle attribution de territoires, attribution illicite du point de vue du droit de la concurrence. Le Professeur Ducrey a également effectué un état des lieux des sujets ayant occupé les autorités de la concurrence. Premièrement, concernant les garanties des véhicules neufs, des consommateurs ont signalé que les importateurs de certaines marques ne voulaient pas octroyer ces garanties pour des véhicules achetés à l'étranger ou pour des véhicules dont l'entretien avait été exécuté en dehors du réseau agréé. En outre, il a également précisé que la facturation aux intermédiaires mandatés ne peut pas être exclue.

Concernant les importations parallèles, le Professeur Ducrey a tenu à souligner que les véhicules devraient être pris en considération au moins une fois (soit pour le concessionnaire qui exporte, soit pour celui qui importe) dans le calcul des objectifs de vente. Il a également souligné que des dispositions légales comme celles de la Loi sur le CO₂ peuvent engendrer des entraves aux importations directes, tout en rappelant que les autorités de la concurrence ne peuvent pas intervenir lorsqu'une loi entre en ligne de compte. Il a rappelé que les autorités de la concurrence n'ont pas vocation à protéger les entreprises sur le marché. Enfin, le Professeur Ducrey a présenté le projet de révision de la Loi sur les cartels qui prévoit notamment une interdiction partielle des accords verticaux, avec possibilité pour les entreprises de les justifier. Il a également précisé que la Commauto n'a pas force de loi et n'est en rien comparable au Règlement d'exemption par catégorie européen. La Commauto reflète l'appréciation de la Comco concernant les pratiques des entreprises sur le marché de l'automobile.

1.3. Le système européen de réglementation concurrentielle du secteur de l'automobile.³

Prof. Dr. F. Christian Genzow (Haute école spécialisée rhénane)

Troisième et dernier conférencier, le Professeur Genzow a porté un regard critique sur le système européen de réglementation concurrentielle du secteur de l'automobile. Il a tout d'abord exposé la structure juridique du Règlement d'exemption par catégorie du secteur automobile, en relevant d'emblée l'absence

² La présentation Powerpoint de Prof. Dr. Patrik Ducrey est disponible à l'adresse: www.atelier-concurrence.ch.

³ La présentation Powerpoint de Prof. Dr. F. Christian Genzow est disponible à l'adresse: www.atelier-concurrence.ch.

de bases juridiques pour les droits du concessionnaire. Selon lui, le Règlement d'exemption par catégorie du secteur automobile a entraîné un changement dramatique de la situation depuis 2002. En effet, la situation concurrentielle serait revenue à ce qu'elle a été en 1985. Il constate qu'au niveau des contrats, les constructeurs avancent en ordre dispersé (résiliation de masse, pressions exercées sur les concessionnaires). Il relève également des changements au niveau des contrats des constructeurs; ces derniers utiliseraient de plus en plus des contrats-types. Ces nouveaux contrats suppriment notamment la pratique différenciée entre la vente et l'après-vente. Le Professeur Genzow a également présenté la nouvelle interprétation du Règlement d'exemption par catégorie du secteur automobile par les tribunaux allemands. Ces derniers considèrent désormais qu'il existe plusieurs marchés parmi lesquels, en particulier, celui du consommateur final, du concessionnaire et du constructeur. Par la suite, il a développé plusieurs exemples qui, selon lui, caractérisent l'inefficacité du Règlement d'exemption par catégorie du secteur automobile. Il relève que les opérateurs reviennent à un système «monomarque», ce qui ne peut avoir qu'un effet négatif sur la concurrence. Des obligations contractuelles sont également attaquées, notamment la réduction des délais de résiliation ou encore l'obligation faite aux partenaires d'informer le constructeur sur les changements de leur situation personnelle. On constate également un renforcement des obligations de formation qui sont parfois difficiles à assumer pour certaines PME. Genzow a conclu par un bilan sur l'apport du Règlement d'exemption par catégorie du secteur automobile au système de protection de la concurrence européen. Selon lui, ce règlement n'a pas aidé les opérateurs. La crainte formulée pour l'avenir est que les réseaux diminuent au profit des groupes de concessionnaires. Il fonde également de grands espoirs sur le développement du droit européen des contrats.

2^{ème} Partie (Extraits)

Table ronde menée par Dr. Patrick Krauskopf

Urs Wernli:

Le Président central de l'UPSA a souligné qu'aucun de ces exposés ne donnait prétexte à la suppression de la Commauto. Au contraire, les explications du Prof. Genzow sur la situation au sein de l'UE confirment le danger qui menace l'existence des concessionnaires et les emplois. Il espère vivement que la Comco tiendra compte des attentes des PME dans une nouvelle réglementation.

Max Nötzli:

Max Nötzli s'est, lui, montré surpris de l'opposition rencontrée quant à une intégration du règlement européen dans la législation suisse. Il ne comprend pas pourquoi les conclusions qui amènent l'UE à introduire une nouvelle réglementation plus libérale en juin 2013, ne devraient pas être valables pour la Suisse. Les importateurs généraux exigent que l'exemple de l'UE soit suivi.

Markus Hutter:

Le Conseiller national Markus Hutter a retenu que la Commauto a également fait ses preuves par rapport aux consommateurs. Il a souligné la qualité exceptionnelle du système de formation professionnelle dans ce secteur, système reconnu dans le monde entier et générateur d'une utilité économique. Un changement

dans l'état actuel des choses n'est pas une option. Il entrevoit l'intérêt des constructeurs à vouloir rendre les concessionnaires encore plus dépendants en limitant leur champ d'action. Il se pose des questions sur l'objectif poursuivi par une modification de la situation juridique, alors que l'étude de la ZHWA souligne le bon fonctionnement de la concurrence. Il mettra tout son poids politique dans la balance pour empêcher l'adoption de la réglementation de l'UE qui est d'ores et déjà appelée à être remodifiée avant 2023.

Roger Kunz:

Roger Kunz a souligné que la concurrence s'accroît au sein de la branche, ce en raison de la faiblesse de l'Euro et, pour une moindre part, à cause de la Comauto. Ceci a renforcé la position des concessionnaires, et en particulier celle de ceux qui sont indépendants. La CFAS est favorable à une concurrence intense, intensité à laquelle ses membres ont largement contribué. Une modification de la situation juridique menacerait le commerce et affaiblirait la concurrence.

Mathieu Fleury:

Questionné sur sa position, Matthieu Fleury souligne la très grande importance de l'automobile pour les consommateurs. Les structures du marché peuvent être améliorées et les consommateurs replacés au centre de l'intérêt. C'est la raison pour laquelle il plaide en faveur de la révision de la Loi sur les cartels, et que son association rejette l'adoption de la réglementation européenne. Il est nécessaire de faire front contre la discrimination en matière de prix que connaissent les consommateurs suisses. Cela étant dit, il attend un signal clair de la Comco dans l'affaire BMW.

Pierre Horna:

Pierre Horna a pour sa part abondé dans le sens de Matthieu Fleury en ce qui concerne les consommateurs. Il note cependant, qu'en Suisse, en raison de leur pouvoir d'achat élevé, ces derniers sont beaucoup moins proactifs qu'ailleurs dans leurs négociations sur les prix. Raison pour laquelle toute la chaîne de distribution ne connaît pas de pression, qui dans d'autres pays a débouché sur une réduction du niveau des prix.

Patrick Krauskopf:

A la question d'un participant sur la réglementation de l'accès aux informations techniques en cas d'abrogation de la Comauto, M. Krauskopf a répondu que cet accès était garanti en Europe par deux ordonnances sur l'homologation par type, au contraire de la Suisse où cela pose un problème juridique. L'Office fédéral des routes (ASTRA) doit se pencher sur ce sujet.

Prof. Patrik Ducrey:

D'après la Comco, l'accès aux informations n'a pas posé de problèmes particuliers en Suisse. L'attention des autorités a dernièrement été attirée par des difficultés rencontrées avec les carnets d'entretien électroniques. Cette nouveauté pourrait poser des problèmes aux ateliers. La Comco reste attentive à ce développement.

Max Nötzli:

Selon lui, force est de constater une tendance internationale à la concentration. L'effet des échelles oblige les entreprises à s'agrandir. Egalement sur le marché Suisse. A l'avenir, il faudra compter avec un plus petit nombre d'importateurs, mais ceux-ci seront plus importants.

Urs Wernli:

A la question sur les évolutions au sein de la branche, Urs Wernli entrevoit plusieurs problèmes: l'élévation permanente des standards que subissent les concessionnaires contractuels, l'augmentation des exigences techniques, le rôle futur d'Internet dans la vente de véhicules, la valeur du contact personnel entre garagistes et clients. L'évolution et, en particulier, le comportement des importateurs sont difficiles à prévoir en la matière.

Roger Kunz:

Pour la VFAS, à l'avenir, les importations parallèles ou directes dépendront fortement de la densité des réglementations à l'exemple, en autres, de la nouvelle ordonnance sur le CO₂. En effet, la liberté commerciale des PME concernées risque fort d'en souffrir, raison pour laquelle il faut veiller à les contenir.



3^{ème} Partie: Conclusion

Dr. Olivier Schaller (Vice-Directeur du Secrétariat à la Commission de la concurrence)

Olivier Schaller a clôturé les débats par un résumé pertinent et piqué d'humour. Pour finir, il a indiqué la date du prochain atelier du 10 mai 2012 à Lausanne, qui portera le titre «Industrie du bâtiment et concurrence: entre rivalité et coopération».