



**Décision n° 06-D-19 du 6 juillet 2006
relative à une saisine de la société TNC Distribution
concernant le commerce en gros de pièces détachées
pour automobiles**

Le Conseil de la concurrence (commission permanente),

Vu la lettre enregistrée le 11 janvier 2006, sous le numéro 06/0004 F, par laquelle la société TNC Distribution a saisi le Conseil de la concurrence de pratiques mises en œuvre par les constructeurs automobiles Peugeot, Citroën et Renault ;

Vu les articles 81 et 82 du traité instituant la Communauté européenne ;

Vu le livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et de la concurrence et le décret 2002-689 du 30 avril 2002, modifié, fixant les conditions de son application ;

Vu les observations présentées par la société TNC Distribution et par le commissaire du Gouvernement ;

Vu les autres pièces du dossier ;

La rapporteure, le rapporteur général adjoint, le commissaire du Gouvernement et les représentants de la société TNC Distribution entendus lors de la séance du 6 juin 2006 ;

Adopte la décision suivante :

I. Constatations

A. LE CADRE JURIDIQUE DE LA FABRICATION ET DE LA COMMERCIALISATION DE PIÈCES « VISIBLES » DE REMPLACEMENT POUR AUTOMOBILES

1. La présente affaire concerne l'achat et la revente en gros en France de pièces de remplacement pour automobiles, visibles dans le cadre de l'utilisation normale du véhicule (la qualification « pièce visible » sera simplement utilisée ci-après).
2. Les pièces visibles peuvent faire l'objet d'une protection, au titre de droits de propriété intellectuelle, au profit du constructeur automobile. En particulier, ces pièces peuvent bénéficier de la protection accordée aux dessins et modèles. A cet égard, la directive 98/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 sur la protection juridique des dessins ou modèles (JOCE L 289, p. 28) a prévu le rapprochement des législations nationales des Etats membres.
3. L'article 12, paragraphe 1, de la directive dispose en particulier : « *L'enregistrement d'un dessin ou modèle confère à son titulaire le droit exclusif de l'utiliser et d'interdire à tout tiers n'ayant pas son consentement de l'utiliser. Par utilisation, au sens de la présente disposition, on entend en particulier la fabrication, l'offre, la mise sur le marché, l'importation, l'exportation ou l'utilisation d'un produit dans lequel le dessin ou modèle est incorporé ou auquel celui-ci est appliqué ou le stockage du produit aux fins précitées.* » La protection peut s'étendre par périodes de cinq ans jusqu'à vingt-cinq ans.
4. La directive comporte, cependant, une disposition spécifique pour les produits constituant eux-mêmes une pièce d'un produit complexe, c'est à dire en substance un produit composé de pièces multiples qui peuvent être remplacées. Lorsqu'une telle pièce est utilisée pour permettre la réparation du produit complexe endommagé en vue de lui rendre son apparence initiale, la protection au titre du dessin ou modèle incorporé ou appliqué à la pièce en cause dépend des législations nationales. L'article 14 dispose en effet : « *[Jusqu'à une éventuelle modification de la directive] les Etats membres maintiennent en vigueur leurs dispositions juridiques existantes relatives à l'utilisation du dessin ou modèle d'une pièce utilisée dans le but de permettre la réparation d'un produit complexe en vue de lui rendre son apparence initiale et n'introduisent des modifications à ces dispositions que si l'objectif est de libéraliser le marché de ces pièces.* »
5. Les législations des Etats membres sont à cet égard divergentes. Si neuf Etats ont une législation aux termes de laquelle la protection des dessins ou modèles ne s'applique pas à l'égard des pièces visibles utilisées pour réparer une automobile, la France, avec quinze autres Etats, accorde une telle protection.
6. La Commission européenne a déposé, en septembre 2004, une proposition de directive (SEC (2004) 1097) visant à libéraliser dans l'ensemble de l'Union le marché de ces pièces de remplacement, en proposant de ne plus permettre l'octroi de droits exclusifs sur le fondement de la protection des dessins et modèles pour les pièces visibles de réparation des produits complexes (principe dit de « clause de réparation »). A ce jour, cette proposition n'a pas été adoptée.

7. En 1988, interrogée à titre préjudiciel par deux juridictions nationales saisies de litiges entre des constructeurs automobiles et des fabricants ou grossistes de pièces de carrosserie fabriquées sans l'autorisation desdits constructeurs, la Cour de justice des Communautés européennes a dit pour droit :

« (...) en l'état du droit communautaire et en l'absence d'une unification dans le cadre de la Communauté ou d'un rapprochement des législations, la fixation des conditions et des modalités [de la protection des dessins et modèles] relève de la règle nationale. Il appartient au législateur national de déterminer les produits qui peuvent bénéficier de la protection alors même qu'ils feraient partie d'un ensemble déjà protégé en tant que tel.

Il importe de relever ensuite que la faculté pour le titulaire d'un brevet pour modèle ornemental de s'opposer à la fabrication par des tiers, aux fins de la vente sur le marché [national] ou de l'exportation de produits incorporant le modèle ou d'empêcher l'importation de pareils produits qui auraient été fabriqués sans son consentement dans d'autres Etats membres constitue la substance de son droit exclusif. Empêcher l'application de la législation nationale dans de pareilles conditions reviendrait donc à remettre en cause l'existence même de ce droit.

(...)

(...) le seul fait d'obtenir le bénéfice d'un droit exclusif accordé par la loi, droit dont la substance consiste à pouvoir empêcher la fabrication et la vente des produits protégés par des tiers non autorisés, ne peut être regardée comme une méthode abusive d'élimination de la concurrence.

En ce qui concerne l'exercice du droit exclusif, celui-ci peut être interdit par l'article [82 CE] s'il donne lieu de la part d'une entreprise en position dominante à certains comportements abusifs tels que le refus arbitraire de livrer des pièces de rechange à des réparateurs indépendants, la fixation des prix des pièces de rechange à un niveau inéquitable ou la décision de ne plus produire de pièces de rechange pour un certain modèle, alors que beaucoup de voitures de ce modèle circulent encore (...)

S'agissant, plus précisément, de la différence des prix entre les pièces vendues par le constructeur et celles vendues par les fabricants indépendants, il convient de relever que (...) la supériorité du prix des premières par rapport à celui des secondes n'est pas nécessairement constitutive d'abus, car le titulaire d'un brevet pour modèle ornemental peut légitimement prétendre à une rémunération pour les dépenses qu'il a exposées en vue de mettre au point le modèle breveté (...) » (arrêt du 5 octobre 1988, Maxicar/Renault, 53/87, Rec. p. 6039).

La Cour a précisé :

« (...) une obligation imposée au titulaire du modèle protégé d'accorder à des tiers, même en contrepartie de redevances raisonnables, une licence pour la fourniture de produits incorporant le modèle aboutirait à priver ce titulaire de la substance de son droit exclusif (...) le refus d'accorder une pareille licence ne saurait constituer en lui-même un abus de position dominante » (arrêt du 5 octobre 1988, Volvo/Erik Veng, 238/87, Rec. p. 6211).

B. LES DONNEES DE MARCHE SUR LA COMMERCIALISATION DE PIECES « VISIBLES » DE REMPLACEMENT POUR AUTOMOBILES

8. Selon l'exposé des motifs de la proposition de directive précitée de la Commission européenne, qui a été jointe à la saisine donnant lieu à la présente décision, le chiffre d'affaires annuel de la pièce de rechange neuve pour automobiles serait de 42 à 45 milliards d'euros dans la Communauté à quinze. L'association « *Campagne européenne pour la liberté du marché des pièces de rechange et de réparation automobile* » (« *European campaign for the freedom of the automotive parts and repair market* », ci-après « *ECAR* »), qui regroupe notamment des associations de consommateurs, d'assureurs, de réparateurs d'automobiles et de fabricants de pièces détachées pour automobiles, évaluerait la part des pièces « visibles » à 25 %, soit à un peu plus de 9 milliards d'euros, tandis que les constructeurs d'automobiles l'évalueraient seulement à 5 %.
9. Selon un document de l'ECAR également produit en annexe à la saisine, les pièces de carrosserie représenteraient 75 % des pièces de rechange visibles, l'éclairage intégré à la carrosserie 13 % et le vitrage automobile 12 %. Dans la Communauté à quinze, 20 % de l'ensemble des pièces de rechange utilisées seraient fabriquées par les constructeurs d'automobiles et 80 % par des fabricants indépendants. Aucune précision n'est, cependant, donnée qui permette de déterminer la répartition de la production des fabricants indépendants entre les pièces visibles produites avec l'accord du constructeur et les pièces visibles fabriquées sans cet accord. Un fabricant peut fabriquer un même produit dans les deux contextes. Le document de l'ECAR indique encore que, s'agissant de l'ensemble des pièces de rechange, les constructeurs en distribuent un peu plus de 55 % et les distributeurs indépendants un peu moins de 45 %. Ces pièces seraient utilisées pour plus de 60 % par les concessionnaires et réparateurs agréés et le reste par les réparateurs indépendants.
10. L'exposé des motifs de la proposition de directive précise, toutefois, que la plus grande partie (80 % selon certaines estimations) des réparations avec des pièces visibles serait effectuée à l'aide de pièces récupérées sur des voitures accidentées.
11. Enfin, ledit exposé indique que, dans le cadre d'une étude sur un échantillon de 11 types de pièces de rechange pour 20 modèles de voitures dans 9 Etats membres et la Norvège (6 pays refusant à l'heure actuelle la clause de réparation et 4 l'accordant), le prix des pièces d'origine (fabriquées par ou avec l'accord du constructeur) s'est révélé de 6,4 % à 10,3 % plus élevé dans les pays refusant la clause de réparation que dans ceux l'accordant.
12. Ni la saisine donnant lieu à la présente décision, ni les pièces y annexées n'apportent d'éléments spécifiques à la situation en France.

C. LA SOCIETE TNC DISTRIBUTION

13. Immatriculée le 26 octobre 2002, la SARL TNC Distribution a pour activité la vente en gros de pièces détachées et d'accessoires pour automobiles et toutes prestations de services se rapportant à cet objet.
14. Selon la saisine, elle commercialise des pièces détachées de remplacement destinées à se substituer à des pièces détachées d'origine pour des véhicules de différentes marques comme Peugeot, Citroën et Renault. Elle se procure ces pièces de remplacement auprès de fabricants situés en Europe, en Asie et en Amérique latine.

D. LES FAITS ET LES PRATIQUES DENONCEES

15. En septembre 2005, un grand nombre de rétroviseurs extérieurs, phares et feux pour véhicules Peugeot, Citroën et Renault, importés par TNC Distribution, a fait l'objet de deux retenues douanières intervenues à l'issue d'un contrôle routier.
16. La douane a notifié ces retenues à Peugeot, Citroën et Renault. Les experts diligentés par ces derniers ayant estimé la plupart de ces pièces contrefaites, les constructeurs ont fait procéder à des opérations de saisie contrefaçon de 9 088 pièces de remplacement pour véhicules Renault et de 13 447 pièces de remplacement pour véhicules Peugeot-Citroën.
17. TNC Distribution et son gérant ont été cités par Peugeot, Citroën et Renault à comparaître devant le tribunal correctionnel pour répondre de faits de contrefaçon de droit d'auteur, de dessins et modèles et de marques tels que prévus et réprimés par les articles L. 335-2, L. 335-3, L. 716-9 et L. 716-10 du code de la propriété intellectuelle.
18. Par lettre du 11 janvier 2006, TNC Distribution a saisi le Conseil de la concurrence. Elle reproche à Peugeot, Citroën et Renault d'avoir constitué une entente tacite afin de faire obstacle à la libre concurrence sur le marché des pièces détachées de remplacement, sous couvert de la défense d'un droit intellectuel. Cette entente serait notamment révélée par les actions judiciaires intentées à son encontre. TNC Distribution estime in fine que les sociétés Peugeot, Citroën et Renault contreviennent aux articles L. 420-1 et L. 420-2 du code de commerce en :
 - monopolisant le marché des pièces détachées de remplacement destinées à leurs véhicules en l'interdisant aux revendeurs indépendants ;
 - régissant la fixation des prix des pièces détachées et plus spécialement en vendant leurs pièces à un prix beaucoup plus élevé que ne le fait TNC distribution ;
 - limitant le marché à leurs réseaux de distribution sélective, alors que ce type de distribution ne serait pas justifié eu égard à la nature des produits distribués.
19. Par lettre du 12 mai 2006, TNC Distribution a complété sa saisine en fournissant un tableau comparatif de prix de plusieurs dizaines de modèles de phares et d'éléments d'éclairage de véhicules Peugeot, Citroën et Renault. La première colonne est dénommée « *px achat* », la deuxième « *tarif grossiste TNC* », la troisième « *marge TNC* », la quatrième « *prix constructeur* » et la cinquième « *marge constructeur* ». Par exemple, pour l'un des articles en cause, figurent les chiffres qui suivent :

Px achat	Tarif grossiste TNC	Marge TNC	Prix constructeur	Marge constructeur
9,20	25,18	273,70 %	81,60	886,96 %

Le commentaire accompagnant le tableau indique que le consommateur fait les frais du monopole qu'organisent les constructeurs au moyen de leurs droits de propriété intellectuelle et industrielle et ajoute que « *lorsque le droit dégénère, il y a abus et l'abus est répréhensible* ».

20. A l'occasion de la séance tenue par le Conseil de la concurrence le 6 juin 2006, TNC Distribution a également soutenu que Peugeot, Citroën et Renault avaient une attitude discriminatoire à son égard, car ils ne poursuivraient pas certains fabricants ou grossistes commercialisant en France des pièces de rechange visibles non autorisées par eux. TNC Distribution a également soutenu qu'un certain nombre de droits revendiqués par lesdits constructeurs dans la procédure engagée à son encontre devant le tribunal correctionnel étaient en fait périmés.

II. Discussion

21. L'article L. 462-8, alinéa 2 du code de commerce énonce que : « *Le Conseil de la concurrence peut (...) rejeter la saisine par décision motivée lorsqu'il estime que les faits invoqués ne sont pas appuyés d'éléments suffisamment probants* ».

A. SUR LES ABUS DE POSITION DOMINANTE DENONCES

1. EN CE QUI CONCERNE L'ACCES AU MARCHÉ

22. TNC Distribution soutient qu'en refusant l'importation et la commercialisation de pièces détachées de remplacement destinées à leurs véhicules, les constructeurs interdisent à des revendeurs indépendants, tels que lui, l'accès au marché des pièces détachées destinées aux véhicules de leurs marques.
23. Toutefois, il ressort de la présentation du cadre juridique qui s'applique à la fabrication et à la commercialisation de pièces visibles de remplacement pour automobiles, qu'est légal le droit exclusif dont bénéficient, pour une certaine durée, les constructeurs en ce qui concerne les pièces en cause, car il découle, notamment, de la protection accordée en France aux dessins et modèles. Son exercice ne saurait donc en lui-même, selon les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes précités, être constitutif d'un abus de position dominante.
24. Il y a lieu de souligner que, même si la généralisation de la clause de réparation est débattue au niveau communautaire et a fait l'objet d'une proposition de directive de la Commission européenne, l'état du droit n'a pas encore évolué dans le sens souhaité par TNC Distribution.
25. Le refus de Peugeot, Citroën et Renault de laisser importer et commercialiser des pièces visibles de remplacement pour leurs véhicules dont elles n'ont pas autorisé la production en vertu de leur droit exclusif ne saurait donc en tant que tel être qualifié d'abus de position dominante, qui ne peut non plus être déduit de la seule volonté des sociétés en cause de faire respecter leurs droits de propriété industrielle, le cas échéant en saisissant le tribunal correctionnel.

26. A cet égard, il n'appartient pas au Conseil de la concurrence de déterminer si la saisine du juge pénal a été faite à bon escient dans la mesure où certains droits revendiqués par ces sociétés seraient périmés. Eu égard à la généralité des modèles de véhicules auxquels sont destinées les pièces ayant fait l'objet de saisies conservatoires, le dossier ne présente pas d'éléments montrant de manière manifeste que l'action engagée pourrait avoir un caractère abusif, ce qui pourrait justifier de surseoir à statuer sur ce point en attendant la décision du juge.
27. Par ailleurs, TNC Distribution n'a apporté aucun élément montrant que Peugeot, Citroën ou Renault, ou des fournisseurs autorisés par eux, auraient refusé de la livrer en pièces légalement commercialisables en France, ce qui pourrait conduire à son éviction du marché de la distribution en gros de ces pièces. Il ressort d'ailleurs de la saisine qu'une partie des pièces ayant fait l'objet des retenues douanières initiales n'a pas été estimée contrefaite par les experts desdits constructeurs.

2. EN CE QUI CONCERNE LES PRIX

28. TNC Distribution estime que le tableau de prix fourni avec son courrier du 12 mai est « *particulièrement instructif sur la différence de prix qui existe sur un même article quand il est vendu par un grossiste et quand il est vendu par un constructeur* ».
29. Comme l'a relevé la Cour de justice dans les arrêts Maxicar/Renault et Volvo/Erik Veng, précités, l'exercice du droit exclusif par le titulaire d'un modèle relatif à des pièces de remplacement visibles pour automobiles peut être interdit par l'article 82 CE s'il donne lieu, de la part d'une entreprise en position dominante, à certains comportements abusifs tels que la fixation des prix desdites pièces à un niveau "*inéquitable*".
30. Toutefois, en l'espèce, si le tableau produit vise à comparer les tarifs et les marges des constructeurs et de TNC Distribution, il ne précise ni la nature des tarifs dont il s'agit (ventes à des utilisateurs finals ou à des intermédiaires), ni comment ils ont été collectés. La « *marge constructeur* » semble calculée à partir du « *prix d'achat* » figurant dans le tableau, lequel est, on peut le supposer, le prix des propres fournisseurs de TNC Distribution. En séance, en réponse à des demandes de précisions, TNC Distribution s'est contentée d'indiquer qu'elle ne pouvait pas connaître les coûts des constructeurs et donc fournir autre chose.
31. S'il est compréhensible qu'une entreprise saisissant le Conseil de la concurrence de pratiques reprochées à une autre entreprise ne puisse faire état avec précision des coûts de cette dernière, il est néanmoins nécessaire, afin que les éléments apportés par la saisissante puissent être considérés comme suffisamment probants pour engager une instruction, que ces éléments soient suffisamment expliqués afin que leur valeur et leur pertinence puissent être appréciées par rapport aux arguments avancés. Tel n'est pas le cas en l'espèce puisque TNC Distribution n'a fourni aucune explication circonstanciée sur le mode d'élaboration de son tableau.
32. Ceci aurait été d'autant plus nécessaire que, d'une part, dans l'arrêt Maxicar/Renault, la Cour de justice a rappelé que la supériorité des prix des pièces vendues par le constructeur par rapport au prix des pièces vendues par les fabricants indépendants n'est pas nécessairement constitutive d'un abus car le titulaire d'un modèle protégé peut légitimement prétendre à une rémunération pour les dépenses qu'il a exposées pour mettre

au point le modèle, et que, d'autre part, selon les données présentées par la Commission européenne dans l'exposé des motifs de la proposition de directive dont il a été fait état, les différences de prix des pièces vendues par ou avec l'accord des constructeurs entre les Etats membres qui autorisent et ceux qui n'autorisent pas à l'heure actuelle la clause de réparation, c'est à dire entre les Etats membres où existe et ceux où n'existe pas une concurrence de pièces fabriquées indépendamment du constructeur, ne sont pas telles (6,4 % à 10,3 %) qu'elles laissent supposer l'existence d'une situation probable d'abus généralisé des droits exclusifs dans les pays où ils sont exercés.

33. TNC Distribution n'a donc pas permis au Conseil d'apprécier la portée des éléments apportés au soutien de sa dénonciation des prix selon lui excessifs pratiqués par Peugeot, Citroën et Renault et a fortiori de justifier l'engagement d'une instruction à cet égard.

3. EN CE QUI CONCERNE LES DISCRIMINATIONS

34. TNC Distribution n'a pas non plus apporté d'élément visant à étayer son affirmation, faite en séance, de l'existence de pratiques discriminatoires qui se traduiraient par le fait que d'autres grossistes qui commercialiseraient des pièces visibles de remplacement non autorisées par Peugeot, Citroën et Renault ne seraient pas poursuivis par ces derniers.

B. SUR LES ENTENTES DENONCEES

1. EN CE QUI CONCERNE L'ENTENTE HORIZONTALE ENTRE LES TROIS CONSTRUCTEURS

35. Selon TNC Distribution, Peugeot, Citroën et Renault se seraient entendus tacitement pour maintenir leurs droits exclusifs sur les pièces détachées visibles de remplacement, en restreignant ainsi la concurrence sur les produits et sur les prix. Les actions judiciaires menées à son encontre, qui n'auraient pas été engagées par d'autres constructeurs, révéleraient cette entente.
36. Toutefois, le seul fait que les trois constructeurs en cause revendiquent, utilisent et défendent des droits de propriété intellectuelle sur certains produits, alors même que d'autres constructeurs ne le feraient pas, ne saurait caractériser une entente anticoncurrentielle. En effet, ainsi que le rappelle la pratique décisionnelle constante du Conseil de la concurrence, le simple parallélisme de comportements ne suffit pas à démontrer une pratique concertée. C'est d'autant plus vrai qu'en l'espèce les constructeurs incriminés ne font que mettre en oeuvre les conséquences de choix d'organisation industrielle et commerciale effectués dans un cadre légal.

2. EN CE QUI CONCERNE L'ENTENTE VERTICALE RESULTANT DES RESEAUX DE DISTRIBUTION SELECTIVE

37. TNC Distribution se contente d'évoquer une limitation du marché au profit des seuls réseaux de distribution sélective des trois constructeurs automobiles sans apporter un seul élément au soutien de ce moyen. Les éléments relevés au point 27 de la présente décision vont plutôt en sens contraire. Dès lors, le Conseil ne peut apprécier l'éventualité d'une restriction de concurrence sur la diffusion des pièces de rechange visibles légalement

commercialisables en France, qui pourrait le cas échéant être analysée en tenant compte du règlement (CE) n° 1400/2002 de la Commission, du 31 juillet 2002, concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, CE à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile (JOCE L 203, p. 30).

38. Il résulte de l'ensemble de ce qui précède que la saisine n'est pas appuyée d'éléments suffisamment probants. Il y a lieu, par suite, de la rejeter en application de l'article L. 462-8, alinéa 2, du code de commerce.

DÉCISION

Article unique : La saisine de la société TNC Distribution est rejetée.

Délibéré sur le rapport oral de Mme Fenayrou-Degas, par M. Lasserre, président, Mme Aubert, vice-présidente et M. Honorat, membre.

La secrétaire de séance,
Catherine Duparcq

Le président,
Bruno Lasserre

© Conseil de la concurrence