



Note explicative de la Commission de la concurrence relative à l'ordonnance concernant l'appréciation des accords verticaux dans le secteur automobile

(Note explicative relative à l'ordonnance automobile, note explicative OAVAuto)

du 4 décembre 2023

But de la note explicative

1. La présente note explicative aide à l'interprétation des règles de l'ordonnance automobile¹.
2. La note explicative s'inspire des lignes directrices automobiles de l'UE^{2, 3}. Dans ce contexte, et pour assurer la sécurité juridique, les termes utilisés dans ces lignes directrices sont repris autant que possible lorsqu'il y est fait référence.

Explications relatives à des dispositions spécifiques

Art. 4 et 5 OAVAuto

3. Aux fins de l'application de l'ordonnance automobile, la notion d'« utilisateurs finaux » désigne également les consommateurs qui achètent leur véhicule par l'entremise d'un intermédiaire. Un intermédiaire est une personne ou une entreprise qui achète un véhicule automobile neuf pour le compte d'un consommateur désigné sans faire partie du réseau de distribution. En règle générale, le statut d'intermédiaire doit être établi par un mandat valable comprenant le nom et l'adresse du consommateur, obtenu avant l'opération. L'utilisation de l'internet en tant que moyen d'attirer une clientèle pour une gamme déterminée de véhicules automobiles et de recueillir de leur part des mandats électroniques n'a pas d'incidence sur le statut d'intermédiaire. Il convient d'opérer une distinction entre les intermédiaires et les revendeurs indépendants, qui achètent des véhicules automobiles pour les revendre et n'opèrent pas pour le compte de consommateurs désignés. Les revendeurs indépendants ne doivent pas être considérés comme des utilisateurs finaux aux fins de l'application de l'ordonnance automobile⁴.
4. La notion d'« utilisateurs finaux » englobe également les sociétés de crédit-bail⁵.

¹ Ordonnance du 29.11.2023 concernant l'appréciation des accords verticaux dans le secteur automobile (ordonnance automobile, OAVAuto ; RS 251.6).

² Communication de la Commission – 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, JO C 138 du 28.5.2010, modifiée selon JO C 1331 du 17.4.2023 (lignes directrices automobiles de l'UE), p. 16.

³ Cf. ATF 143 II 297 consid. 6.2.3 p. 326 ss., *Gaba*.

⁴ Cf. ch. 52 des lignes directrices automobiles de l'UE.

⁵ Cf. ch. 51 des lignes directrices automobiles de l'UE.

Art. 4, let. a, OVAuto

5. Les systèmes de primes, les autres réglementations de nature financière et les incitations relatives à la livraison des produits qui sont liés au lieu de résidence ou d'établissement de l'acheteur ou au lieu d'immatriculation du véhicule sont considérés comme des atteintes qualitativement graves à la concurrence, sous réserve d'un traitement en tant qu'accords de protection territoriale absolue au sens de l'art. 5, al. 4, LCart⁶. Un accord de protection territoriale absolue peut aussi être mis en œuvre de manière indirecte⁷. Les entreprises qui participent à un accord vertical en matière de concurrence illicite aux termes de l'art. 5, al. 4, LCart sont sanctionnées conformément à l'art. 49a, al. 1, LCart⁸.

6. Le fait qu'un fournisseur de véhicules automobiles impose à ses distributeurs agréés des objectifs de vente liés au nombre de véhicules automobiles neufs acquis auprès de l'importateur officiel est considéré comme une atteinte qualitativement grave à la concurrence, sous réserve d'un traitement selon l'art. 5, al. 4, LCart (ch. 5). En revanche, il n'y a pas d'atteinte qualitativement grave à la concurrence lorsqu'un fournisseur de véhicules automobiles octroie aux distributeurs agréés des rabais de quantité, c'est-à-dire des rabais relatifs au volume absolu des achats effectués auprès du fournisseur de véhicules automobiles.

Art. 4, let. b, OVAuto

7. Les accords entre fournisseurs de véhicules automobiles et réparateurs agréés en vertu desquels les garanties du constructeur ne sont pas valables aux mêmes conditions dans l'Espace économique européen (EEE) et en Suisse sont considérés comme des atteintes qualitativement graves à la concurrence, sous réserve d'un traitement selon l'art. 5, al. 4, LCart (ch. 5). Ces garanties sont à différencier de la garantie légale pour les défauts et des garanties accordées contractuellement par l'importateur ou le distributeur, à faire valoir auprès de ceux-ci.

8. Le fait que, selon le lieu d'achat d'un véhicule automobile dans l'EEE ou en Suisse, les réparateurs agréés sont limités dans la prise en charge de la garantie du constructeur, de l'entretien gratuit ou de tous les travaux requis dans le cadre de campagnes de rappel peut être considéré comme une atteinte qualitativement grave à la concurrence, sous réserve d'un traitement selon l'art. 5, al. 4, LCart (ch. 5). Le fait que le fournisseur de véhicules automobiles, dans le cadre du système de distribution sélective⁹, limite la garantie du constructeur aux véhicules qui ont été achetés par un utilisateur final auprès d'un distributeur agréé n'est pas considéré comme une atteinte qualitativement grave à la concurrence.

Art. 4, let. b et c, OVAuto

9. La question des prétentions découlant de la garantie légale pour les défauts ou de la garantie (étendue) du constructeur¹⁰ doit en principe être tranchée par un juge civil. Les autorités en matière de concurrence examinent si la garantie légale pour les défauts ou la garantie (étendue) du constructeur sont utilisées pour empêcher des importations parallèles ou directes (p. ex. par le refus de fournir des prestations relevant de la garantie du constructeur).

⁶ Loi fédérale du 6.10.1995 sur les cartels et autres restrictions à la concurrence (loi sur les cartels, LCart ; RS 251).

⁷ Cf. ch. 12 de la note explicative de la Commission de la concurrence du 12.12.2022 relative à la communication concernant l'appréciation des accords verticaux (note explicative CommVert).

⁸ Cf. ch. 3 de la note explicative CommVert.

⁹ Cf. art. 5, al. 1, de la communication de la Commission de la concurrence du 12.12.2022 concernant l'appréciation des accords verticaux (communication sur les accords verticaux, CommVert), FF 2022 3231.

¹⁰ Par « garantie étendue du constructeur », on entend la garantie qui est accordée par une filiale suisse ou un importateur agréé du constructeur et qui va au-delà de la garantie du constructeur.

Art. 4, let. c, OVAuto

10. Le fait de limiter ou d'exclure la garantie légale pour les défauts ou la garantie (étendue) du constructeur lorsque l'utilisateur final ne fait pas exécuter les services de réparation et d'entretien non couverts par la garantie (y compris les réparations consécutives à un accident) par un membre du réseau de réparateurs agréés, ou lorsque des pièces de rechange ne portant pas la marque du fournisseur de véhicules automobiles sont utilisées pour des remplacements non couverts par la garantie, est considéré comme une atteinte qualitativement grave à la concurrence, à moins que les travaux en question n'aient pas été effectués correctement.

Art. 5, let. a à c, OVAuto

11. L'obligation de lier les activités de distribution de véhicules automobiles neufs, de fourniture de services de réparation et d'entretien, ou de distribution de pièces de rechange est considérée comme une atteinte qualitativement grave à la concurrence. Les distributeurs agréés et les réparateurs agréés peuvent donc limiter leur activité exclusivement à l'un de ces domaines.

Art. 5, let. f, OVAuto

12. L'interdiction, imposée par un fournisseur de véhicules automobiles aux membres de son réseau de distribution sélective, de vendre des pièces de rechange qui ne peuvent être obtenues que par lui ou par les membres de son système de distribution sélective (pièces captives) à des réparateurs indépendants qui utilisent ces pièces pour la réparation ou l'entretien d'un véhicule automobile est considérée comme une atteinte qualitativement grave à la concurrence. Il en va de même lorsque des réparateurs indépendants achètent, par le biais d'un intermédiaire mandaté, des pièces de rechange dont ils ont besoin pour la réparation ou l'entretien d'un véhicule automobile¹¹.

Art. 6 OVAuto

13. La notion d'« information technique » doit être interprétée au regard du progrès technique. On peut actuellement citer comme exemples d'informations techniques les logiciels, les codes d'erreur et autres paramètres, ainsi que les mises à jour, qui sont nécessaires pour travailler sur les unités de contrôle électronique, les systèmes avancés d'aide à la conduite et les systèmes de gestion de batteries pour les véhicules électriques afin d'effectuer ou de rétablir les réglages recommandés par le fournisseur, les numéros d'identification des véhicules automobiles ou toutes autres méthodes d'identification des véhicules automobiles, les catalogues de pièces de rechange, les procédés de réparation et d'entretien, les solutions pratiques résultant de l'expérience concrète et répondant à des problèmes qui affectent un modèle ou un lot particulier, et les campagnes de rappel et autres avis signalant les réparations qui peuvent être effectuées gratuitement au sein du réseau de réparateurs agréés. Le code d'une pièce et toute autre information nécessaire à l'identification correcte d'une pièce de rechange de marque destinée à être montée sur un véhicule automobile donné (c'est-à-dire la pièce que le constructeur automobile fournit en principe aux membres de son réseau de réparateurs agréés pour réparer le véhicule en cause) constituent aussi une information technique, tout comme les codes d'activation nécessaires pour installer certaines pièces de rechange¹².

14. La manière dont les informations techniques sont communiquées est également importante pour l'appréciation selon l'art. 6 OVAuto. Le fait de ne pas accorder l'accès aux informations sur demande et sans retard injustifié, de ne pas fournir les informations sous une forme utilisable, ou de demander un prix propre à décourager l'accès à celles-ci au vu de

¹¹ Cf. DPC 2023/2 279, ch. 24, *Accès aux pièces de rechange automobiles par une représentante de réparateurs indépendants*.

¹² Cf. ch. 66 des lignes directrices automobiles de l'UE.

l'usage qu'en fait l'opérateur indépendant, peut être considéré comme une atteinte qualitative-ment grave à la concurrence¹³.

15. Le fait qu'un fournisseur de véhicules automobiles refuse l'accès aux informations techniques qui permettraient à un tiers de déjouer ou de neutraliser les dispositifs antivol installés à bord, de recalibrer les dispositifs électroniques ou de manipuler les dispositifs qui, par exemple, limitent la vitesse des véhicules n'est pas considéré comme une atteinte qualitative-ment grave à la concurrence, à moins que la protection contre le vol, le recalibrage ou la manipulation ne puisse être assurée par d'autres moyens moins restrictifs¹⁴.

Art. 7 OAVAuto

16. Dans les systèmes de distribution sélective, certains critères qualitatifs¹⁵ peuvent entra-
ver directement ou indirectement¹⁶ le multimarquisme et être considérés comme une atteinte
qualitativement grave à la concurrence, par exemple :

- l'obligation d'organiser la distribution ou les services de réparation et d'entretien par l'inter-
médiaire d'une entité juridique propre, de vendre ou d'entretenir les véhicules automobiles
d'autres fournisseurs dans des locaux séparés ou d'employer son propre personnel de
vente ou d'entretien pour différents fournisseurs de véhicules automobiles ;
- l'obligation de mettre en place un comptoir d'accueil spécifique à chaque marque, si le
manque d'espace ou d'autres considérations pratiques rendent la mise en place d'autres
comptoirs d'accueil excessivement difficile ;
- des exigences trop élevées concernant la surface d'exposition à mettre à la disposition
d'un fournisseur de véhicules automobiles ou le nombre de véhicules à exposer.

17. L'obligation de réserver des équipements ou des installations d'usage général à la dis-
tribution ou aux services de réparation et d'entretien d'un fournisseur de véhicules automobiles
donné peut entraver directement ou indirectement le multimarquisme et être considérée
comme une atteinte qualitativement grave à la concurrence. Le fait qu'un fournisseur de véhi-
cules automobiles oblige les distributeurs agréés à vendre les véhicules automobiles d'autres
fournisseurs dans des zones distinctes de l'espace d'exposition afin d'éviter toute confusion
n'est pas considéré comme une atteinte qualitativement grave à la concurrence.

18. Le fait de retirer à un membre d'un système de distribution le statut de distributeur agréé
ou de réparateur agréé, ou de le pénaliser d'une autre manière, au seul motif qu'il vend des
véhicules automobiles de fournisseurs de véhicules automobiles concurrents en tant que dis-
tributeur agréé ou indépendant est considéré comme une atteinte qualitativement grave à la
concurrence.

Art. 8 OAVAuto

19. Les dispositions de l'art. 8 OAVAuto règlent en premier lieu les exigences sur la forme
et le contenu des résiliations des conventions entre le fournisseur de véhicules automobiles,
d'une part, et les distributeurs agréés et les réparateurs agréés, d'autre part.

20. L'exigence de la forme écrite de la résiliation conformément à l'art. 8, let. c, OAVAuto
vise à éviter que les fournisseurs de véhicules automobiles ne résilient des contrats en raison

¹³ Cf. ch. 67 des lignes directrices automobiles de l'UE.

¹⁴ Cf. consid. 26 du règlement (CE) n° 1400/2002 de la Commission du 31 juillet 2002 concernant l'ap-
plication de l'art. 81, par. 3, du traité à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées
dans le secteur automobile, JO L 203 du 1.8.2002, p. 30.

¹⁵ Cf. ch. 15 de la note explicative CommVert.

¹⁶ Cf. art. 15, let. i, CommVert.

de pratiques considérées selon l'ordonnance automobile comme des atteintes qualitativement graves à la concurrence.