



Situation concurrentielle de la branche automobile suisse

Analyse juridique et économique de la directive Comauto et des conséquences d'un abandon des réglementations générales et sectorielles des accords concurrentiels verticaux

Expertise de la
Haute école pour sciences appliquées de Zurich (ZHAW),
School of Management and Law,
à l'attention de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA)

Experts :

Prof. Dr en droit Peter Münch, avocat,
Directeur de l'Institut de droit économique de
la ZHAW

Dr rer. pol. Christian Müller, maître
d'enseignement de l'économie publique à la
ZHAW

Dr en droit Patrick Krauskopf, LL.M.
(Harvard), avocat, maître d'enseignement en
droit de la concurrence et des cartels à la
ZHAW

Collaborateurs du projet :

Hella Ziese, LL.M., juriste économique dipl. HES,
collaboratrice scientifique à l'Institut de droit
économique de la ZHAW

Mike Müller, BSc. Ing. économique, assistant
scientifique au Centre de politique économique de
la ZHAW

Lic. en droit Eveline Brügger, avocate, adjointe
juridique à l'Institut de droit économique de la
ZHAW

Patrick Vogler, BSc. Droit économique, assistant
scientifique à l'Institut de droit économique de la
ZHAW

Winterthur, le 17 septembre 2009

Executive Summary

L'article 5, alinéa 4, de la loi sur les cartels et la réglementation sectorielle de la directive Comauto ont été introduits il y a cinq ans environ pour intensifier la concurrence. Les effets de ces mesures juridiques contre les cartels sont examinés dans la présente expertise pour la première fois sur la base d'une vaste gamme de données empiriques. Les données empiriques plaident pour la thèse que l'intensification visée de la concurrence a été atteinte. L'expertise analyse également pour la première fois de manière détaillée les conséquences d'une abrogation éventuelle – actuellement débattue - de la directive Comauto (scénario 1) et de l'article 5, alinéa 4, de la loi sur les cartels (scénario 2) sur la situation juridique et sur la situation concurrentielle. Ces modifications des conditions cadres juridiques du droit des cartels seraient de nature à entraîner des affaiblissements essentiels de la concurrence dans la branche automobile.

Objectifs et cadre de l'expertise

La situation concurrentielle dans la branche automobile suisse est marquée de manière déterminante depuis 2005 par la directive Comauto de la Comco, laquelle est influencée à son tour par le règlement d'exemption par catégorie automobile de la Commission européenne. La présente expertise est effectuée dans le contexte de la discussion politique actuelle relative à une abrogation éventuelle des réglementations automobiles des autorités de la concurrence en Suisse et dans l'Union européenne. Les interventions politiques qui visent la suppression de l'article 5 alinéa 4 de la loi sur les cartels introduit pour lutter contre l'« îlot de cherté suisse » sont également prises en considération. Les thèmes suivants sont au cœur de l'expertise :

- On analyse d'abord le contenu de la réglementation juridique et les effets économiques de la directive Comauto. On a procédé pour cela à un large relevé empirique fondé sur la consultation des entreprises actives dans le commerce des véhicules et les services liés aux véhicules – en plus de l'évaluation de la documentation et des études existantes.
- Deux scénarios ont été examinés sur cette base d'un point de vue juridique et économique. *Scénario 1* : abrogation de la directive Comauto de la Comco. *Scénario 2* : abrogation en plus de l'article 5 alinéa 4 de la loi sur les cartels ainsi que de la communication concernant l'appréciation des accords verticaux de la Comco.

La modification de la situation juridique ainsi que les effets prévus sur le marché sont exposés à chaque fois en détail, en fonction des contenus réglementaires cruciaux de la directive Comauto.

Conséquences de la directive Comauto en termes de concurrence

L'enquête a établi que la *directive Comauto*, en fixant de nouvelles conditions cadres juridiques, a intensifié la concurrence dans la branche automobile suisse à différents points de vue. Cela se reflète en particulier dans les évolutions suivantes :

- En 2008, les entreprises interrogées perçoivent une *pression concurrentielle nettement accrue* par rapport à l'année 2002, tant en ce qui concerne la concurrence intramarque qu'au niveau de la concurrence entre les marques (concurrence intermarques).
- La *distribution multimarques* a nettement augmenté (hausse de 46 %), ce qui devrait avoir conduit à un élargissement quantitatif de l'offre avec renforcement simultané de la concurrence.

- Dans la *vente des voitures neuves*, les marges sont de plus en plus mises sous pression, si bien que *l'envolée des prix s'est ralentie* et que le *niveau des prix* en Suisse s'est *rapproché de celui de l'Union européenne*.
- Dans le *secteur de l'après vente*, on peut constater une *tendance* nette au *modèle d'entreprise du « garagiste libre »*. La proportion des garages indépendants a augmenté de 23 % (2002) à 30 % (2008), ce qui correspond à une augmentation d'environ 30 % et devrait avoir conduit à un *net renforcement de la concurrence dans le domaine de l'après vente*.

Scénario 1 : abrogation de la directive Comauto

En cas *d'abrogation de la directive Comauto (scénario 1)*, on applique à la branche automobile seulement l'article 5 alinéa 4 de la loi sur les cartels ainsi que la communication concernant l'appréciation des accords verticaux de la Comco. Le changement de la donne juridique (change) a dans ce cas des répercussions économiques considérables (effect) :

- Les constructeurs peuvent combiner des éléments de distribution exclusive et sélective. *Les systèmes de distribution* ne sont soumis au contrôle par la Comco que si la part de marché se situe au-dessus de 30 % (change). Étant donné qu'aucun constructeur ne possède plus de 30 % de part de marché, il faut s'attendre à une hausse des attributions de territoires pour les concessionnaires avec des effets de cloisonnement du marché sans que la Comco puisse intervenir (effect).
- La *séparation obligatoire entre l'activité de vente et le service et le commerce de pièces de rechange* (y compris l'obligation de contracter correspondante) est supprimée. L'engagement de reprise simultanée du contrat de vente et de service redevient possible (change). Il faut donc s'attendre à ce que cela réduise la pression concurrentielle sur les prestataires de services complets car l'entrée sur le marché de purs prestataires de services ne sera presque plus autorisée ou alors ceux-ci seront évincés (effect).
- La garantie d'un *préavis* ordinaire d'au moins deux ans ainsi que le préavis extraordinaire d'un an avec obligation de justifier sont supprimés. Conformément aux règles de résiliation du droit des obligations, il est possible de résilier des contrats à court terme sans justification. Le droit des obligations ne prévoit pas de préavis minimums (change). Il faut donc s'attendre à ce que la pratique contractuelle s'oriente vers des préavis contractuels plus courts. Cela devrait compliquer la planification économique (octroi de crédit avec deux ans de période d'amortissement, etc.) pour les concessionnaires et les prestataires de services dans de nombreux cas, ce qui devrait entraîner des départs du marché (effect).
- Le droit à la *distribution multimarques* est supprimé. Cela autorisera des restrictions de la distribution multimarques si elles ne se rapportent pas de manière ciblée à des marques de la concurrence. Les interdictions de concurrence qui interdisent la distribution multimarques pour une durée d'un à cinq ans deviennent possibles (change). Il faut s'attendre à ce que les entreprises avec une distribution multimarques deviennent plus rares (effect).
- L'autorisation garantie sur le plan juridique d'établir d'autres points de vente (*clause d'établissement ; location clause*) est supprimée (change). Si les concessionnaires ne peuvent pas ouvrir de nouveaux établissements (par exemple dans des régions aux prix élevés), cela peut entraîner une réduction de la concurrence (effect).
- Le droit de choisir, en ce qui concerne les *pièces de rechange*, entre le fournisseur de pièces de rechange d'origine et le fabricant de pièces de rechange de qualité équivalente est supprimé (change). Il faut s'attendre à ce que les garages soient contraints dans la pratique à se fournir chez le constructeur en pièces de rechange d'origine, généralement plus chères (effect).

- *L'accès aux informations techniques* garanti sur le plan juridique est supprimé (change). Sans application des normes Euro 5 et Euro 6 en Suisse (incertaine à l'heure actuelle), il faut s'attendre à ce que les garages indépendants ne puissent quasiment plus exister en Suisse faute d'accès aux informations techniques et aux pièces de rechange (effect).

Scénario 2 : abrogation de l'article 5 alinéa 4 de la loi sur les cartels ainsi que de la communication concernant l'appréciation des accords verticaux

En cas d'abrogation de l'article 5 alinéa 4 de la loi sur les cartels ainsi que de la communication concernant l'appréciation des accords verticaux (scénario 2), la situation juridique est déterminée par l'article 5 alinéa 1 ainsi que par l'article 7 de la loi sur les cartels. Un contrôle des comportements des systèmes de distribution vis-à-vis du droit des cartels n'entre en ligne de compte que si le constructeur/ l'importateur général dispose d'une position puissante (article 5) ou dominante sur le marché (article 7 de la loi sur les cartels). Aucune de ces deux situations ne semble prévaloir pour le moment chez aucun constructeur. Les modifications juridiques entraînées par la suppression de l'article 5 alinéa 4 de la loi sur les cartels ainsi que de la communication concernant l'appréciation des accords verticaux (change) auraient en revanche des conséquences économiques de grande ampleur (effect) :

- Les constructeurs peuvent mettre en place des *systèmes de distribution* sélectifs avec les critères de sélection de leur choix. L'interdiction d'utiliser les critères de manière discriminatoire en ce qui concerne les concessionnaires n'est généralement plus valable (change). Il faut s'attendre à ce que les constructeurs utilisent la possibilité de sélectionner librement les concessionnaires et de contrôler leur présence sur le marché. Cela devrait conduire à une limitation sensible de la liberté d'entreprendre des concessionnaires (effect).
- Les constructeurs peuvent imposer *des interdictions de concurrence étendues et non limitées dans le temps* (change). En conséquence, le nombre des concessionnaires multimarques devrait diminuer notablement et la concurrence intermarques et intramarque encouragée par la distribution multimarques devrait être considérablement affaiblie (effect).
- Le droit d'effectuer des ventes passives en dehors du territoire contractuel est supprimé. *Les interdictions de ventes passives* sont autorisées (change). Il faut s'attendre à ce qu'il soit interdit contractuellement aux concessionnaires d'accepter des commandes en dehors de leur territoire. Cela a pour conséquence que la discrimination tarifaire dont souffrent les consommateurs suisses par rapport à l'étranger ne pourra plus être combattue par des importations parallèles (effect).
- L'interdiction de fait des *accords sur les prix de revente*, c'est-à-dire l'interdiction de prix minimums et fixes, est supprimée (change). Les constructeurs peuvent – comme dans les années 1990 – dicter au canal de distribution les prix de revente. Cela devrait entraîner des augmentations de prix (effect).

Perspectives

Pour résumer, on peut constater que les mesures du droit des cartels ont atteint pour l'essentiel leur objectif d'intensifier la concurrence dans la branche automobile. Cela a permis en outre d'établir qu'une volte-face de la politique en matière de concurrence était susceptible de remettre en péril la situation obtenue. Dans ce contexte, beaucoup d'arguments plaident pour une poursuite des conditions cadres juridiques intensifiant la concurrence – introduites il y a seulement cinq ans.