

EME
2 ATELIER DE LA CONCURRENCE

Compte rendu du colloque, de Michael Schüepp, Bachelor of Science ZFH en droit économique

La branche de l'automobile et la concurrence à la croisée des chemins

En Suisse comme au sein de l'Union européenne, une discussion sur l'avenir des aménagements de la législation sur les cartels pour la distribution automobile a été engagée. Partant d'un rapport d'évaluation¹ des dispositions du REC automobile actuel² – et d'un rapport consécutif³ sur les options pour un futur régime juridique – la Commission européenne a présenté le 22 juillet 2009 la variante qu'elle privilégie.⁴ Cette variante prévoit l'abandon des aménagements inscrits dans le REC automobile actuel pour le marché du neuf après une période transitoire de trois ans, soit après le 31 mai 2013.⁵ Cette évolution au plan européen, ainsi que les débats autour d'une réforme de la loi suisse sur les cartels, soulèvent la question de l'intérêt et des modalités d'une révision du cadre juridique de la distribution automobile en Suisse.

L'UPSA, Union professionnelle suisse de l'automobile, a demandé à l'Institut de droit économique de la ZHAW de réaliser une expertise fondée sur des données empiriques. La CommAuto⁶ et les conséquences d'une éventuelle suppression des règlements sectoriels et généraux sur l'appréciation des accords verticaux ont été soumis à une analyse économique et juridique. A l'occasion d'un 2^{ème} "atelier de la concurrence", qui s'est tenu le 22 septembre 2009 à l'Hôtel Bellevue Palace à Berne en présence de plus de 260 personnes, les principales conclusions de l'expertise ont été dévoilées par le professeur Peter Münch (directeur de l'Institut de droit économique de la ZHAW). Ensuite, Urs Wernli (président central de l'UPSA) a exposé le point de vue de la branche automobile sur la situation actuelle de la concurrence. Puis un panel de personnalités éminentes, sous la direction du docteur Patrick Krauskopf (enseignant à la ZHAW, partenaire de Nater Dallafior Rechtsanwälte), a présenté les règles de la concurrence pour la distribution automobile suivant différentes perspectives. Ci-dessous les noms de quelques-unes de ces sommités:

- PROF. DR CHRISTIAN GENZOW (Rheinische Fachhochschule, Cologne (Allemagne))
- MARKUS HUTTER (conseiller national, directeur et co-proprétaire d'un garage)
- NIKLAUS LUNDSGAARD-HANSEN (Touring Club Suisse)
- MAX NÖTZLI, président d'auto-suisse, association des importateurs suisses d'automobiles
- Dr STEPHAN SIMON (Commission européenne de Bruxelles, DG concurrence)
- PROF. DR WALTER STOFFEL (président de la Commission de la concurrence)

¹ Rapport de la Commission sur l'évaluation du règlement (CE) n° 1400/2002 relatif à la distribution, la réparation et l'entretien des véhicules automobiles, en date du 28.05.2008 (appelé "Rapport 2008 de la commission" ci-après).

² Règlement (CE) n° 1400/2002 de la Commission du 31.07.2002, concernant l'application de l'art. 81, alinéa 2 du traité à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur de l'automobile, JO L 203, page 30 et s.

³ Commission staff working document accompanying the communication from the Commission: The future competition law framework applicable to the motor vehicle sector, Impact Assessment, SEC(2009) 1052, à télécharger sous le lien:
<ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/impact_assessment_re-port.pdf>.

⁴ Cf. Communiqué de presse de la Commission, en date du 22.07.2009, IP/09/1168.

⁵ A partir de juin 2010 en revanche, des aménagements sectoriels devraient être appliqués dans le domaine de l'après-vente, sous la forme de lignes directrices, associées le cas échéant à un "mini-REC". Ces lignes directrices auraient vocation à expliciter l'application des dispositions générales relatives aux accords verticaux dans la distribution automobile et le secteur de l'après-vente.

⁶ Communication du 21.10.2002 sur l'appréciation des accords verticaux dans le domaine de la distribution automobile, DPC 2002/4, page 770 et suivantes.

1^{ère} partie. Introduction

Prof. Philippe Gugler

Directeur du Centre de recherche sur la compétitivité de l'Université de Fribourg

En ouverture du colloque, le professeur Philippe Gugler a introduit le sujet.

- a) Le professeur Gugler a tout d'abord présenté le concept de ce colloque, qui s'adresse non seulement aux experts de la concurrence, mais aussi aux futurs spécialistes (c'est-à-dire aux étudiants) de cette matière.
- b) Le professeur Gugler a ensuite examiné dans ses grandes lignes le contexte général (crise économique, la Suisse en tant qu'îlot de cherté, révision de la loi sur les brevets, introduction du principe du "Cassis de Dijon") et évoqué les débats actuels sur une éventuelle réforme de la législation suisse sur les cartels, notamment dans le domaine des accords verticaux (suppression de l'art. 5, al. 4 de la loi sur les cartels)⁷.
- c) Compte tenu de la révision imminente du REC automobile et de l'importance économique de la branche automobile, le sujet du colloque est d'une actualité brûlante.
- d) Enfin, le professeur Gugler estime que les effets produits par les dispositions de l'actuelle législation des cartels n'ont pas été suffisamment analysés jusqu'à présent.

2^{ème} partie. Présentation de l'expertise: "la situation de la concurrence dans la branche automobile en Suisse"

Prof. Peter Münch

Directeur de l'Institut de droit économique de la ZHAW

Cette première présentation de l'expertise de la ZHAW sur la situation de la concurrence dans la branche automobile suisse était attendue par l'assistance avec impatience⁸.

1. Introduction

- a) Le professeur Peter Münch a tout d'abord souligné le rôle de l'automobile, qui se trouve être le produit de consommation durable le plus important. Par conséquent, le régime juridique de la distribution automobile, tel qu'il ressort de la loi sur les cartels, tient une place tout aussi essentielle. L'analyse ou la révision de ces aménagements impose une vision pluridisciplinaire de la situation globale, en intégrant une perspective juridique et économique. L'expertise s'est donc appuyée sur les avis exposés dans la littérature scientifique et juridique, sur des études empiriques disponibles et, enfin, sur une enquête conduite auprès de nombreuses entreprises de la branche.
- b) L'expertise examine la teneur juridique de la CommAuto, ses retombées économiques, ainsi que les changements de la situation du droit et de la concurrence, à la lumière de deux scénarios: (1) suppression de la CommAuto; (2) suppression de la communication concernant l'appréciation des accords verticaux, et de l'art. 5, al 4 de la loi sur la concurrence⁹.
- c) L'étude empirique réside dans un sondage réalisé auprès de 4700 concessionnaires et garagistes. Le taux de récession s'élève à 33,3%. Les régions linguistiques sont représentées dans des proportions identiques à celles de la population.

⁷ Cf. Compte rendu du colloque du 1er atelier de la concurrence, disponible à l'adresse <www.atelier-concurrence.ch/bericht1_d.html>.

⁸ Disponible à l'adresse <www.atelier-concurrence.ch/events2_programm_d.html>.

⁹ Communication concernant l'appréciation des accords verticaux, DPC 2007/4, page 675 et suivantes.

2. Conséquences de la CommAuto sur la concurrence

Dans la partie principale de son exposé, le professeur Münch a évoqué les résultats de l'expertise sur les effets de la CommAuto au plan de la concurrence, en se livrant à une comparaison de la situation en 2002 et en 2008.¹⁰

- a) Il apparaît que les personnes interrogées ressentent beaucoup plus vivement la pression de la concurrence dans les domaines de la vente de voitures neuves et de l'après-vente. Cela s'explique par un renforcement de la concurrence à l'intérieur des marques¹¹ et entre les marques¹². L'hypothèse d'une pression plus forte qui serait imputable à une diminution de la demande sur le marché du neuf, semble exclue dans la mesure où l'évolution du chiffre d'affaires est jugé stable d'une manière générale.
- b) L'enquête révèle par ailleurs une progression sensible de la proportion des concessionnaires multimarques (+46%)
- c) De plus, la hausse des prix se ralentit pendant la période de référence et les prix se sont alignés sur le niveau de l'UE.
- d) Pour finir, le statut de "garagiste libre" tend à s'imposer dans le domaine de l'après-vente et la proportion des ateliers indépendants est en augmentation (23% à 30%); globalement, la dépendance vis-à-vis des marques est donc en recul.

3. Suppression de la CommAuto (scénario n° 1)

Le professeur Münch s'est penché sur les conclusions de l'analyse du premier scénario, c'est-à-dire l'éventualité d'une suppression de la CommAuto.¹³

- a) Tout d'abord, les constructeurs pourraient de nouveau combiner des éléments de la distribution exclusive et sélective, sachant que les réseaux de distribution ne relèveraient alors du contrôle de la ComCo qu'à partir de 30% de part de marché seulement. A ce jour, aucun constructeur ne détient plus de 30% de part de marché. Par conséquent, il faudrait s'attendre à une progression des attributions de territoires, avec pour corollaire un cloisonnement du marché, et cela sans que la commission de la concurrence ne puisse intervenir.
- b) Deuxièmement, si la CommAuto était supprimée, il ne serait plus possible de se consacrer uniquement à la vente de voitures neuves ou à l'entretien, alors que cette liberté est actuellement juridiquement garantie. Dans la pratique contractuelle, cela se traduirait par un retour en force de l'obligation d'associer la vente de véhicules neufs aux services de réparation, si bien que les simples garagistes ne pourraient plus s'implanter sur le marché, ou bien s'en trouveraient évincés, avec pour conséquence un affaiblissement de la concurrence au profit des entreprises qui proposent un service global.
- c) Par ailleurs, le préavis ordinaire minimal de deux ans, garanti selon le régime juridique actuel, disparaîtrait. Dans la pratique contractuelle, des préavis plus brefs s'imposeraient sans doute, ce qui compliquerait l'organisation économique et le recours à l'emprunt pour les entreprises, et entraînerait des cessations d'activité.
- d) Une autre conséquence de la suppression de la CommAuto serait que la distribution multimarque pourrait être contractuellement interdite pendant une durée de cinq années maximum. Il serait probablement fait usage de cette possibilité et la distribution multimarque deviendrait plus rare.

¹⁰ Cf. expertise ZHAW, page 18 et suivantes.

¹¹ Concurrence à l'intérieur d'une marque, que se livrent les concessions et les garages, membres du réseau de distribution d'un même importateur

¹² Concurrence entre plusieurs marques, que se livrent concessionnaires et garages appartenant à différents réseaux de distribution

¹³ Cf. expertise ZHAW, page 20 et suivantes.

- e) Une autre restriction de la latitude des concessionnaires serait prévisible avec l'abandon de la clause relative à l'établissement, c'est-à-dire la liberté légale d'ouvrir de nouveaux points de vente (notamment dans les zones où le pouvoir d'achat est élevé) sans l'assentiment du constructeur ou de l'importateur.
- f) Pour finir, la suppression de la CommAuto entraînerait la disparition de l'accès garanti par la loi aux informations techniques, dans la mesure où l'on ignore encore si cette lacune sera comblée – et si oui dans quelle mesure – par une éventuelle transposition du règlement relatif aux normes Euro 5 et 6¹⁴ en Suisse. Ici, le professeur Münch a insisté sur le fait qu'en l'absence d'un tel accès aux informations techniques, les garages libres ne pourraient plus survivre.

En guise de conclusion transitoire, on peut retenir que l'abrogation de la CommAuto conduirait à un affaiblissement de la concurrence.

4. *Suppression de l'art. 5, al. 4 de la loi sur les cartels, et de la communication concernant l'appréciation des accords verticaux (scénario n° 2)*

Le deuxième scénario, à savoir la suppression de l'art. 5, al. 4 de la loi sur les cartels, et de la communication concernant l'appréciation des accords verticaux, produirait des effets dans quatre domaines en particulier.¹⁵

- a) Tout d'abord, il serait possible de mettre en place des réseaux de distribution sélectifs basés sur des critères quelconques, sans aucune garantie en termes de sélection non discriminatoire. Les constructeurs feraient vraisemblablement usage de cette possibilité qui leur serait offerte de choisir librement leurs concessionnaires et de contrôler leur activité commerciale, ce qui constituerait une grave entrave à la liberté d'entreprise et à la concurrence dans la branche automobile.
- b) De plus, les interdictions contractuelles de vente passive seraient de nouveau admises. Comme les revendeurs se verraient probablement contraints de refuser les commandes en dehors de leur territoire, sans doute ne serait-il plus possible de recourir à des importations parallèles pour contrer une pratique de prix discriminatoire, préjudiciable au consommateur suisse par rapport à l'étranger.
- c) Le professeur Münch a par ailleurs évoqué un changement notable dans le domaine des interdictions de concurrence. En effet, dans le cas du second scénario, des interdictions contractuelles de concurrence très étendues et non limitées dans le temps pourraient exclure la concession multimarque. On peut supposer que cela s'imposerait dans la pratique contractuelle, ce qui entraînerait une diminution significative du nombre de revendeurs multimarques et, par suite, un affaiblissement sensible de la concurrence entre les marques comme à l'intérieur des marques.
- d) Pour finir, l'interdiction de passer des accords sur des prix fixes ou minimum disparaîtrait. On assisterait alors à un retour aux années 90, où les constructeurs pouvaient imposer les prix de revente, ce qui conduirait à des hausses de prix sur le marché suisse.

En résumé, le professeur Münch retient que la CommAuto a globalement atteint son objectif, qui était d'intensifier la concurrence sur le marché de l'automobile. Toutefois, les voltes faces en matière de politique de la concurrence pourraient bien remettre en cause les acquis. Aussi, compte tenu de la situation, de nombreux arguments portent à croire qu'il serait souhaitable de conserver le régime mis en place il y a cinq ou sept ans pour renforcer la concurrence.

¹⁴ Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, en date du 20 juin 2007, relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, JO L 171 du 29.06.2007

¹⁵ Cf. expertise ZHAW, page 20 et suivantes.

3^{ème} partie. La branche automobile et la concurrence

Urs Wernli

Président central de l'UPSA

Pour introduire son exposé intitulé : "La branche automobile et la concurrence", Urs Wernli a rappelé l'importance économique de l'automobile en citant quelques chiffres.

- a) Urs Wernli a tout d'abord souligné le rôle de formateur des garagistes et, d'une façon plus générale, la fonction de la branche en tant qu'employeur. En Suisse, un emploi sur huit est tributaire, directement ou indirectement, de l'automobile et pas moins de 38 000 personnes travaillent dans des garages. De plus, le pays compte 517 voitures par tranche de 1000 habitants, ce qui illustre bien la place de l'automobile.
- b) Le président central de l'UPSA a ensuite exposé la situation. Il observe que la misère actuelle de l'automobile n'est pas imputable aux acteurs de la branche, mais à la crise financière qui est devenue économique. Les délocalisations vers des pays où la main d'œuvre est bon marché, ainsi que le problème de la surproduction, ne font qu'aggraver les choses. Dans ce contexte, Urs Wernli craint qu'un changement des règles du jeu ne fasse qu'envenimer la situation déjà difficile. Si les avis exprimés sont nombreux, les faits concrets disponibles, sur lesquels appuyer les réflexions, le sont beaucoup moins, ce qui rend délicat le choix en faveur de telle ou telle solution. Des informations fiables sur l'état du marché, qui pourraient contribuer à rendre les débats plus objectifs, ont fait défaut jusqu'à présent. C'est ce qui a incité l'UPSA à confier à la ZHAW la réalisation de l'expertise qui vient d'être présentée. Parallèlement à cela, un "argumentaire"¹⁶ a été rédigé en faveur d'une reconduction de la CommAuto, auquel souscrivent les concessionnaires, ainsi que d'autres groupements comme TCS et ACS, et même les importateurs.
- c) Urs Wernli a ensuite abordé la question des changements incessants apportés au régime de la distribution automobile. Il est vrai que l'évolution fulgurante des technologies s'accompagne un renouvellement plus rapide des modèles et d'une meilleure information des clients. Actuellement, environ 4500 modèles différents sont sur le marché, ce qui ne fait qu'augmenter les coûts d'entretien et de maintenance. De plus, le relèvement des standards¹⁷ par les constructeurs oblige les concessionnaires à des dépenses plus importantes.
- d) Dans ce contexte d'inconstance générale, la CommAuto a apporté une certaine stabilité au plan juridique et pour les projets à long terme. Depuis son entrée en vigueur, de nouveaux modèles de distribution, dont la concession multimarque, sont apparus sur le marché. Cela s'inscrit dans l'intérêt du consommateur. D'une part, l'offre est devenue plus diversifiée, d'où un choix plus étendu pour le client. En effet, les revendeurs bénéficient d'une plus large autonomie vis-à-vis des constructeurs et, par suite, d'une marge de manœuvre supérieure. D'autre part, l'alignement du niveau des prix sur celui de l'Union européenne est tout bénéfique pour le consommateur. Selon Urs Wernli, les avantages de la CommAuto pour les concessionnaires concernent surtout la faculté de s'approvisionner librement dans le pays et à l'étranger, la liberté d'établissement, l'encouragement de la vente multimarque, la protection en matière de résiliation des contrats et l'accès aux informations techniques.
- e) D'après lui, la non-reconduction de la CommAuto entraînerait incontestablement un rétrécissement des perspectives commerciales pour les concessionnaires. A nouveau, le pouvoir du marché ne serait plus équilibré, ce qui serait préjudiciable au commerce, avec des conséquences négatives pour les consommateurs. L'effet de baisse des prix induit par l'ouverture des marchés, tant pour les achats que pour les ventes, disparaîtrait.
- f) Si l'art. 5, al. 4 de la loi sur les cartels était supprimé, les concessionnaires pourraient être contraints de passer par l'importateur général pour leurs approvisionnements. De même, le statut de la Suisse en tant qu'îlot de cherté risquerait d'être consolidé d'une façon générale.

¹⁶ Disponible sur le site www.agvs.ch.

¹⁷ C'est-à-dire les critères à satisfaire par les concessionnaires et les ateliers pour être admis dans le réseau de distribution d'un constructeur ou d'un importateur (comme les exigences pour l'aménagement de la salle d'exposition par exemple).

Pour finir, Urs Wernli s'attend à un verrouillage des crédits pour les garages et, par voie de conséquence, à la disparition de la sécurité pour les projets à long terme.

- g) En cas de suppression de la CommAuto, le commerce ne pourrait plus, entre autres choses, faire jouer la concurrence au niveau des prix. Les garagistes ne pourraient plus revendiquer l'obligation de contracter, ni accéder aux informations techniques dont ils ont besoin. Les retombées au plan de l'économie nationale seraient considérables, avec des hausses de prix, de nombreuses faillites et la disparition d'emplois et de places d'apprentissage.

Pour conclure son intervention, Urs Wernli a enjoint le législateur et les autorités de la concurrence à reconduire la CommAuto pour une durée indéterminée.

4^{ème} partie. Panel

Dr. Patrick Krauskopf (direction)

Enseignant à la ZHAW, étude d'avocat Nater Dallafior

1. Situation actuelle de la distribution automobile

Patrick Krauskopf:

Pour enchaîner avec les exposés précédents, Patrick Krauskopf a annoncé en guise d'introduction que les résolutions de la ComCo avaient eu, semble-t-il, des retombées positives sur la concurrence dans la distribution automobile. Sur cette toile de fond, le panel doit offrir l'opportunité d'évaluer la situation actuelle et l'avenir de la distribution automobile, et de formuler des attentes à la manière d'une "liste de souhaits" à l'attention des autorités de la concurrence.

Niklaus Lundsgaard-Hansen:

Tout d'abord, Niklaus Lundsgaard-Hansen a été invité à évaluer la CommAuto en se plaçant du point de vue du consommateur. Comme l'indiquent les réactions de ses adhérents (40% environ des foyers suisses possédant un véhicule), la réglementation actuelle présente des avantages pour les consommateurs, qui apprécient aussi cette forte concurrence. Selon le TCS, il est essentiel que les services de dépannage puissent accéder aux informations techniques des constructeurs automobiles, comme cela est garanti par la CommAuto. A l'heure actuelle, grâce à cette faculté, six dépannages sur sept peuvent être effectués directement sur la route. Compte tenu de la diversité des modèles et des nouveautés qui sont régulièrement commercialisées, il est indispensable que les prestataires puissent accéder à ces informations. En raison des restrictions prévisibles à l'échelle européenne, Niklaus Lundsgaard-Hansen est inquiet pour l'avenir de la branche.

Markus Hutter:

Markus Hutter, conseiller national, le seul chef d'entreprise de la table, observe lui aussi un renforcement de la concurrence. Mais en dépit d'une forte pression, la structure de la branche est demeurée étonnamment stable. Même si les prix ont baissé, le niveau de la qualité s'est maintenu, lorsqu'il n'a pas été encore relevé. Dans cette branche constituée majoritairement de petites structures, l'influence de la politique a conduit à un élargissement de la liberté d'entreprise pour les concessionnaires.

Max Nötzli:

Lorsqu'il a été invité à analyser la situation dans la distribution automobile, Max Nötzli a remarqué que la branche avait été touchée de plein fouet par la crise financière et économique. De ce fait, la continuité du régime juridique est d'autant plus importante. Au risque de surprendre plusieurs personnes dans l'assistance, Max Nötzli approuve le principe de la reconduction de la CommAuto, pour une durée maximale de 5 années toutefois. De plus, selon lui, l'étude de la ZHAW ne prête pas une attention suffisante à certaines conséquences négatives. Par rapport à la période précédant l'application de la CommAuto, la situation des petits et moyens concessionnaires en particulier ne s'est pas beaucoup améliorée. La pression croissante sur les marges a été répercutée aux revendeurs, ce qui restreint leur liberté d'action. De même, derrière le modèle commercial du garagiste libre, dont on ne cesse de chanter les louanges, il se cache de puissantes chaînes étrangères, qui font pression sur les petits et moyens ateliers et renforcent ainsi la concentration.

Christian Genzow:

Patrick Krauskopf a constaté d'une façon générale que les personnes concernées étaient globalement satisfaites de la réglementation actuelle en Suisse. Aussi a-t-il invité le Professeur Christian Genzow à analyser la situation en se plaçant dans une perspective européenne. En guise d'introduction, ce dernier a rappelé que les réseaux fermés de distribution automobile sont constitués d'agents commerciaux pour 17%, et de revendeurs contractuels pour le reste. Cette faible proportion d'agents commerciaux relève d'une disposition européenne unifiée, à savoir la directive sur les représentants de commerce. En revanche, le cas des revendeurs contractuels, nettement plus nombreux, est réglementé dans chaque pays par des lois nationales simplement, lorsque ces lois existent. D'où "l'importance cruciale" de la CommAuto, indépendamment de ses retombées au plan de la concurrence. Elle a le mérite de constituer un cadre juridique relativement clair. Grâce à la CommAuto, il y a moins de précarité et la sérénité s'est installée. Mais aujourd'hui, le projet de révision par les autorités de la concurrence réveille de nouvelles inquiétudes.

Stephan Simon:

Stephan Simon a formulé une conception très différente du REC automobile. Selon lui, il ne peut être question de sérénité dans ce contexte. Certes, de nombreuses incertitudes ont été balayées, et le nombre de demandes qui parvient à la Commission est en recul depuis quelques années. Par contre, les requêtes concernant des litiges d'ordre commercial sont globalement de nouveau en augmentation. De plus, il existe un malentendu qui incite à penser que l'on peut invoquer directement le REC automobile pour certaines revendications. En particulier, les revendeurs ne sont pas systématiquement fondés à prendre une marque supplémentaire, de même que rien n'oblige les constructeurs et les importateurs à contracter avec des garages. Même si le REC automobile peut être considéré comme un succès dans son ensemble, plusieurs problématiques n'en subsistent pas moins, non seulement du côté des constructeurs (relativement à la distribution multimarque et à la clause sur la liberté d'établissement par exemple), mais aussi chez les revendeurs, qui se trouvent par exemple confrontés à des standards plus sévères, et générateurs de surcoûts.

Walter A. Stoffel:

Patrick Krauskopf a aussi voulu connaître la position du professeur Walter A. Stoffel, président de la commission de la concurrence suisse. Il est à noter que tous les changements évoqués aujourd'hui sont intervenus pendant la durée de son mandat. Ce dernier se réjouit d'une telle unanimité et se félicite de tous ces propos élogieux à l'adresse de son ministère. En principe, il y a toujours des gagnants et des perdants dans ce genre de situation, mais si l'on se place dans une perspective à long terme, il n'est pas rare qu'une nouvelle disposition vienne finalement satisfaire les prétendus perdants. Lors de l'entrée en application de la CommAuto, la lutte contre l'isolement économique de la Suisse occupait le devant de la scène, comme l'observe le professeur Stoffel. Mais les objectifs ont été atteints. Les importations parallèles ont permis de relancer la concurrence et encouragé l'innovation. Selon une étude de PricewaterhouseCoopers, le niveau des prix pratiqués dans notre pays en matière de vente automobile s'est aligné sur celui de l'Union européenne et se situe de surcroît en bas de l'échelle. Il s'agit maintenant de définir les mesures à prendre pour ne pas instaurer de nouvelles possibilités de discrimination.

2. L'avenir de l'industrie et de la distribution automobiles

Patrick Krauskopf:

Patrick Krauskopf sait que les acteurs de la branche n'étaient pas favorables à toutes ces nouveautés lors de l'élaboration de la CommAuto actuellement en vigueur. Il est d'autant plus réconfortant d'observer que toutes les parties reconnaissent son incidence positive sur la concurrence. Partant de là, on peut se demander quelle sera la situation de la distribution automobile d'ici quelques années.

Markus Hutter:

Selon les prédictions du conseiller national Hutter, l'importance de la distribution automobile ne se démentira pas. L'industrialisation continuera de promouvoir la distribution. C'est aussi une réaction nécessaire aux exigences toujours plus élevées des consommateurs, qui seront encore mieux informés dans les années à venir. La professionnalisation permanente des revendeurs entraînera une amélioration des services. En dépit d'une densité de concessions supérieure à la moyenne en

Suisse, qui ne s'est pas infléchi au cours des dernières années, le niveau de qualité demeure supérieur à la moyenne à l'intérieur de la branche. Markus Hutter pense toutefois que l'on assistera à une concentration au niveau des concessions. Les moyennes entreprises seront les plus touchées. Compte tenu des liens étroits et de la relation de confiance qu'il entretient avec sa clientèle, le statut du petit garagiste correspondra toujours à un besoin. D'une manière générale, Hutter pense que cette densité élevée se maintiendra dans les années à venir.

Max Nötzli:

Max Nötzli annonce une augmentation des grands garages et des chaînes de concessionnaires et d'ateliers. Mais il pose la question de l'intérêt d'une telle évolution pour les consommateurs, ainsi que pour les petites et moyennes entreprises. Max Nötzli rappelle que les dispositions légales n'ont pas toujours le pouvoir de modifier les situations en place. Lorsque le législateur et les autorités de la concurrence ont tenté d'étendre la liberté d'action des concessionnaires, les constructeurs ont réagi en relevant les standards. L'Etat n'a pas le pouvoir de tout réglementer. Et il doit en être ainsi. Selon lui, les interventions du gouvernement devraient se limiter au strict nécessaire.

3. L'avenir du régime de l'automobile

Patrick Krauskopf:

Lors d'une nouvelle table ronde, Patrick Krauskopf a invité les membres du panel à exprimer leurs attentes, à la manière d'une liste de souhaits, à l'attention des représentants des autorités de la concurrence, en ce qui concerne l'avenir de la CommAuto.

Niklaus Lundsgaard-Hansen:

Selon Niklaus Lundsgaard-Hansen, du point de vue du consommateur, il importe que l'automobile de demain soit vendue à un prix aussi bas que possible. A cette condition seulement, l'évolution vers la voiture écologique pourra s'accomplir, économiquement parlant. Les automobilistes ne sont plus attachés à une marque ou à un garage comme par le passé. En conséquence, un conseil de qualité est indispensable pour attirer et conserver les clients. Pour ce qui est du futur régime, compte tenu de la situation économique actuelle dans la branche automobile, il importe de promouvoir la stabilité et la sécurité juridique, d'où l'intérêt et la nécessité de reconduire la CommAuto.

Markus Hutter:

Le conseiller national s'est rallié à cette injonction. Maintenant, il s'agit de permettre aux acteurs du marché de travailler dans un environnement juridique stable. Se souvenant du dernier changement de régime et de la mise en conformité des contrats qui s'en est suivie, Markus Hutter a mis en garde contre les coûts élevés inhérents à la concrétisation d'une éventuelle réforme. La stabilité des équilibres entre constructeurs et concessionnaires d'un côté, et entre concessionnaires et consommateurs de l'autre, est tout aussi importante. Il s'est donc exprimé en faveur d'un maintien de ces structures éprouvées.

Max Nötzli:

Max Nötzli s'est rallié aux deux suffrages. La branche a besoin de continuité, et non pas de complications supplémentaires car, de toutes façons, les difficultés ne manqueront pas de se présenter. De plus, une solidarité entre les importateurs et les concessionnaires est indispensable pour surmonter cette situation difficile. Pour finir, Max Nötzli a répété son adhésion à une reconduction de la CommAuto pour une durée de cinq années, qui devrait être révisée ensuite.

Christian Genzow:

Le professeur Genzow a rappelé que le commerce était le prolongement direct de l'activité des constructeurs. Les concessionnaires assument une importante fonction de financement pour les constructeurs. D'ailleurs, l'introduction du REC actuellement en vigueur visait à juste titre un renforcement des concessionnaires. Christian Genzow craint un retour à l'âge de pierre si la commission de l'UE réalise son dessein. Les règlements d'exemption par catégories ont aussi vocation à offrir un havre de sécurité. Christian Genzow serait satisfait s'il pouvait en être ainsi, mais la nouvelle réglementation envisagée ne servira pas cet objectif.

Stephan Simon:

Stephan Simon a été le premier représentant des autorités de la concurrence à pouvoir prendre position face à toutes ces revendications. Selon lui, le nouveau règlement ne représente en aucun cas un retour à l'âge de pierre. La situation actuelle de la concurrence n'est nullement comparable à celle qui a précédé la promulgation du REC automobile aujourd'hui en vigueur. La majeure partie des objectifs ayant été atteints, plusieurs dispositions n'ont plus leur raison d'être. Stephan Simon s'étonne que, selon l'étude de la ZHAW, le nombre des concessions soit stable, voire en léger recul tout au plus, contrairement à ce qui se passe dans l'UE. Il souligne aussi l'absence fréquente d'un lien de cause à effet – ou l'absence d'une démonstration de ce lien – entre les changements dans la situation de la concurrence d'un côté, et les dispositions du REC automobile de l'autre. En définitive, ce sont les marchés, c'est-à-dire la loi de l'offre et de la demande, qui décident d'une situation. De même, les concessionnaires sont au final des chefs d'entreprise qui sont exposés à des risques. Les débats prennent ici des positions beaucoup trop exagérées, notamment si l'on considère le fait que des changements radicaux ne sont pas prévus. Car en fin de compte, il n'y aura pas de changement au plan matériel dans le domaine de l'après-vente, mais plutôt des améliorations, notamment pour ce qui est des garanties, alors que les anciennes dispositions s'appliqueront jusqu'en 2013 sur le marché du neuf et qu'ensuite, le REC sur les accords verticaux pourvoira à une protection suffisante de la concurrence. De l'avis de la commission européenne, le REC qui expire prochainement restreint excessivement la liberté des constructeurs, sans qu'il y ait de raison à cela. De plus, les constructeurs ont aujourd'hui la possibilité d'obliger leurs clients pendant plusieurs années avec les réparations au titre de la garantie, en raison de l'exemption des réseaux de distribution qui appliquent des critères qualitatifs sélectifs. Or ce problème doit être traité. Le nouveau règlement doit mettre un terme à ces situations abusives.

Walter Stoffel:

En préliminaire de son intervention, le professeur Stoffel a rappelé qu'il s'agit tout d'abord d'appliquer la loi en Suisse. La CommAuto ne fait que mettre en œuvre les dispositions de la loi selon le point de vue de la ComCo; du reste, sa promulgation est antérieure à l'adoption de l'art. 5, al. 4 de la loi sur les cartels. Par conséquent, elle peut fort bien demeurer applicable, indépendamment d'une éventuelle abrogation de cet article. La prochaine révision de la loi sur les cartels concerne en premier lieu le droit procédural et une meilleure collaboration avec les autorités de la concurrence à l'étranger. Une revue globale systématique aura lieu lors de la révision qui suivra seulement. Dans ce contexte, il est essentiel que soit exécuté le mandat du législateur, qui porte sur la lutte contre un cloisonnement de la Suisse. A l'heure actuelle, cela n'est pas toujours possible, notamment lorsque des dispositions spéciales (règlement relatif aux normes Euro 5 et 6) prévoient la publication d'informations techniques, et que de telles normes font défaut en Suisse. Pour finir, le professeur Stoffel a rappelé que la concurrence n'avait pas le pouvoir d'exclure des fluctuations de prix à court terme, ni les moyens de résoudre les problèmes de surcapacité. Elle permet simplement de détecter le problème suffisamment tôt. La concurrence apporte ainsi une solution plus douce. Mais il appartient aux acteurs de la branche de trouver une issue à cette situation difficile.

5^{ème} partie. Résumé

Dr Olivier Schaller

Secrétariat de la Commission de la concurrence

Dans son récapitulatif, Olivier Schaller a souligné l'importance des prochaines décisions pour l'avenir de la distribution automobile et les acteurs concernés. Il a invité toutes les personnes présentes à discuter de ces problématiques autour d'un apéritif. Puis Olivier Schaller a levé la séance, après avoir rappelé que le prochain colloque se tiendrait le 9 novembre 2009 à l'Université de Fribourg, sur le thème suivant: "Aides publiques aux entreprises en difficulté: promotion ou distorsion de la concurrence et de la compétitivité?".¹⁸

¹⁸ Le programme est disponible à cette adresse: <www.atelier-concurrence.ch/docs/programme/atelier-9-11.pdf>.