



FICHE 7 : LES SUJETS SOUMIS À CONSULTATION PUBLIQUE

THÈME	QUESTIONS POSÉES
<i>LA PROTECTION DES PIÈCES VISIBLES</i>	<ul style="list-style-type: none">- Dans l'éventualité d'une mise en œuvre d'une clause de réparation, d'autres mesures paraissent-elles nécessaires pour en amplifier les gains pour le consommateur ? - Quels autres arguments factuels et/ou chiffrés que ceux discutés jusqu'à présent peuvent étayer ou relativiser les risques associés à la clause de réparation, s'agissant de la qualité et de la sécurité des pièces visibles de rechange, de l'investissement des constructeurs dans le design des véhicules ou dans l'introduction de nouveaux modèles, du prix des pièces peu demandées, de la compétitivité et de la rentabilité des constructeurs nationaux sur le marché français, et du maintien de l'emploi en France dans la filière automobile ? - Parmi les différentes modalités d'introduction d'une clause de réparation, qu'elles soient ou non présentées dans le présent document, lesquelles seraient les plus efficaces et pour quelles raisons ? - En accroissant la concurrence entre équipementiers et constructeurs sur les pièces visibles, l'introduction d'une clause de réparation serait également de nature à diminuer les prix des prestations de réparation et d'entretien dans les départements d'outre-mer, notamment celles faisant suite à un sinistre. Néanmoins, des mesures supplémentaires seraient-elles nécessaires pour garantir que la diminution des prix des pièces soit répercutée aux consommateurs de ces territoires ?
<i>LES OBSTACLES LIÉS À LA COMMERCIALISATION DES PIÈCES DE RECHANCHE SUR LE CANAL INDÉPENDANT</i>	<ul style="list-style-type: none">- Un constructeur peut-il légitimement empêcher les équipementiers de fabriquer des pièces de rechange pour le canal indépendant à partir des outillages dont il (le constructeur) est propriétaire lorsqu'il finance l'outillage et/ou la R&D sous la forme d'une « rondelle d'amortissement » ? Quelles sont les justifications à la mise en place de ces restrictions et

à ce transfert de propriété de l'équipement ?

- Dans tous les cas, contraindre le constructeur à autoriser l'équipementier de première monte à commercialiser des pièces de rechange dans le canal indépendant – en échange d'une redevance d'utilisation – serait-il de nature à renforcer la concurrence entre équipementier et constructeur ? Dans l'affirmative, comment fixer le niveau de cette redevance ?

- Quelles justifications peuvent être apportées au fait qu'un constructeur puisse restreindre ou contrôler par des clauses spécifiques la capacité de l'équipementier à produire et commercialiser des pièces de rechange dans les réseaux constructeurs et/ou indépendants ? Dans quelles conditions ces restrictions sont-elles objectivement nécessaires ?

- Dans quelles circonstances les clauses d'approvisionnement prioritaire qui limitent la capacité des équipementiers à vendre des pièces sur l'IAM sont-elles justifiées ? Quels aménagements contractuels pourraient leur être substitués ?

- L'interdiction d'effacement du logo constructeur (par chauffage ou grattage) liée à l'article L.713-2 du code de la propriété intellectuelle limite-t-elle significativement la capacité des équipementiers de première monte à vendre des pièces sur l'IAM ? Par quels impératifs se justifie-t-elle dans le cas des pièces de rechange automobiles et quelles solutions pourraient être envisagées ?

- S'agissant plus particulièrement des départements d'outre-mer, des mesures supplémentaires sont-elles nécessaires pour maximiser les gains que retireront les consommateurs d'outre-mer d'une meilleure disponibilité des pièces non-visibles dans le canal indépendant ?

- Dans les départements d'outre-mer, quels autres obstacles s'opposent à une plus grande concurrence dans le secteur de l'après vente ? Quels

	<p>autres schémas organisationnels (centrale d’approvisionnement commune aux différents réparateurs, par exemple) aideraient à réduire les coûts d’approvisionnement pour l’ensemble des réparateurs et à assurer une plus grande concurrence entre eux ? Quelles autres mesures seraient de nature à renforcer la pression concurrentielle sur le réseau agréé local ?</p>
<p><i>L’ACCÈS AUX INFORMATIONS TECHNIQUES</i></p>	<p>- Le dispositif de contrôle des sites EURO5 et de sanction des manquements doit-il être renforcé ? Dans l’affirmative, par quels moyens ? De tels dispositifs doivent-ils être coordonnés au niveau européen ?</p> <p>- Le test de conformité prévu dans le cadre de la norme ISO 18541 permettrait-il sans restriction de vérifier l’effectivité en pratique de l’accès des indépendants aux informations techniques ? Un système de traitement de plaintes de professionnels confrontés à d’éventuelles limitations pourrait-il y contribuer ?</p>
<p><i>L’ACCÈS DES OPÉRATEURS INDÉPENDANTS AUX MÉTHODES D’IDENTIFICATION DES PIÈCES DE RECHANGE LES PLUS FIABLES</i></p>	<p>- Comment faciliter l’accès des réparateurs indépendants aux méthodes d’identification des véhicules utilisant le numéro VIN ? Quels autres obstacles devraient être levés pour faciliter cet accès et permettre aux réparateurs indépendants d’identifier de manière fiable les références des pièces de rechange automobile pour chaque modèle de véhicule ?</p> <p>- Dans quelles conditions l’accès à ce type de solution pour un opérateur disposant parallèlement d’un catalogue multimarque peut-il être limité au seul logiciel de chiffrage utilisant exclusivement des références constructeur ? De manière générale, quels sont les effets sur les opérateurs de conditions d’accès hétérogènes ? Quelles solutions peuvent être proposées ?</p>

<p><i>L'ACCÈS DES INTERMÉDIAIRES SPÉCIALISÉS AUX INFORMATIONS TECHNIQUES</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Comment parvenir à un format standardisé de transmission des données aux réparateurs indépendants et aux intermédiaires spécialisés ? - La norme ISO 18541 répondra-t-elle à l'ensemble des problématiques notamment liées à un défaut de standardisation entre les opérateurs ? Quels autres obstacles pourraient subsister ? Comment faciliter le processus de normalisation lié aux travaux du Comité Européen de Normalisation sur ce sujet ? - Le SERMI permettra-t-il aux opérateurs indépendants (intermédiaires spécialisés et réparateurs indépendants) de disposer de l'ensemble des informations techniques liées à la sécurité des véhicules ? - Quelles sont les justifications des clauses de résiliation et de limitation de l'utilisation des données à l'Espace Économique Européen ? Quel est l'effet de telles dispositions et quelles solutions pourraient être apportées le cas échéant ? - Pour quelles raisons l'équipementier ne transfère-t-il pas systématiquement au constructeur les informations techniques relatives aux calculateurs et dont la communication obligatoire est prévue par les règlements européens EURO 5 et 6 ? - Faut-il réguler le prix d'accès aux informations techniques (qu'il s'agisse des informations intégrées par des intermédiaires spécialisés ou de celles accessibles aux réparateurs indépendants par l'intermédiaire des sites Internet EURO5 des différents constructeurs) ? Quels paramètres seraient de nature à définir le prix adéquat ?
<p><i>CONTRATS DE GARANTIE ET D'EXTENSION DE GARANTIE</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Quelles sont les justifications à l'utilisation de telles clauses de garantie ? *de clauses liant le bénéfice de la garantie ou de l'extension de la garantie, à la réalisation des opérations d'entretien au sein du réseau agréé, ou à l'utilisation de pièces d'origine constructeur, ou qui font perdre le bénéfice de la garantie sans qu'il ne soit nécessaire d'établir un

	<p>lien de causalité clair entre la défectuosité constatée et les travaux réalisés par le réparateur indépendant,</p> <p>*de clauses limitant le champ territorial de la garantie,</p> <p>*consistant à faire porter sur le consommateur la charge de la preuve que la défectuosité du véhicule n'est pas due à la réalisation des travaux de maintenance ou de réparation en dehors du réseau agréé.</p> <p>- Quels en sont les effets sur les marchés de la réparation-entretien de véhicules, de la distribution de pièces et de la commercialisation de véhicules ?</p> <p>- Dans l'hypothèse où l'impact de ces clauses apparaîtrait négatif, les mesures actuellement prises à l'encontre des opérateurs utilisant de telles clauses sont-elles de nature à en dissuader l'utilisation ? Quels dispositifs pourraient être alors utilisés ? Doivent-ils être coordonnés au niveau européen ?</p>
<p><i>LES PRIX DE VENTE CONSEILLÉS PAR L'ENSEMBLE DES OPÉRATEURS DE LA FILIÈRE DE L'ENTRETIEN-RÉPARATION</i></p>	<p>- Les grossistes et les distributeurs indépendants – plutôt que les équipementiers – ne sont-ils pas à même de définir des prix de détail conseillés pour les réparateurs indépendants au sein de leur propre réseau ?</p> <p>- Existe-t-il des justifications à la transparence des prix de revente conseillés entre certains équipementiers d'une part, entre certains équipementiers et certains constructeurs d'autre part ?</p>