

# CLAUSE DE REPARATION

## « Enjeu économique et social »

Proposition de modification de la  
Directive 98/71/CE relative aux Dessins et modèles

### QU'EST-CE QUE LA « CLAUSE DE REPARATION » ?

Appliquée à l'automobile, c'est la liberté de fabriquer et commercialiser les pièces dites «visibles» des véhicules, principalement les pièces de carrosserie, le vitrage, les phares et les feux, dans la mesure où elles sont destinées à la réparation des véhicules.

**Cette proposition ne remet aucunement en cause les droits des constructeurs automobiles sur la forme et le dessin de leurs véhicules neufs et sur les pièces détachées des véhicules neufs.** Cette protection est parfaitement légitime dans le cadre de la création d'un véhicule, mais ne l'est plus dans celui des produits destinés à la rechange et la réparation automobile.

En étant protégés pour la réalisation de leurs véhicules neufs, les constructeurs automobiles peuvent en effet se défendre contre la copie des constructeurs concurrents et bénéficient ainsi d'une totale protection juridique pour ce qui représente la majeure partie de leurs activités, la vente de véhicules neufs. Leur investissement de départ dans le design est ainsi protégé et l'innovation est récompensée par la vente de leurs véhicules.

Les différents modèles des constructeurs étant concurrents entre eux au moment où le consommateur doit faire son choix, la protection de la forme du modèle de véhicule ne s'oppose donc en rien à l'exercice d'une libre concurrence qu'au contraire elle stimule.

À l'inverse, la protection des dessins et modèles des pièces de rechange d'un véhicule destinées au marché secondaire de la réparation, aboutit à la création d'un monopole du constructeur sur la vente de toutes les pièces visibles de ce véhicule puisqu'il n'existe aucun produit alternatif pour remettre le véhicule endommagé dans son état d'origine.

Les réparateurs indépendants sont ainsi obligés de s'approvisionner en pièces visibles au sein des réseaux des constructeurs, qui sont leurs concurrents, à des conditions tarifaires très pénalisantes voir même prohibitives. En outre, les distributeurs indépendants ne peuvent offrir un choix complet de pièces à leurs clients réparateurs et ne peuvent lutter commercialement contre les pratiques de certains constructeurs qui consistent à coupler les offres de pièces captives et des pièces concurrencées.

Enfin, il n'est pas admissible qu'en raison de l'absence de concurrence sur les pièces captives, on observe des niveaux de remises qui sont descendus ces dernières années à 5% seulement pour certaines d'entre elles alors que l'on sait qu'à un tel niveau, le distributeur perd de l'argent sur chaque pièce vendue. Il n'est pas davantage acceptable que les prix de certaines pièces augmentent de plus de 100% en un an, tout simplement parce qu'il n'y a aucune offre alternative possible à proposer aux consommateurs.

Face à ce monopole et à ses effets néfastes pour les professionnels et les utilisateurs, plusieurs états ont condamné la protection des pièces de rechange destinées au marché secondaire et une dizaine de pays européens représentant près de 75% du parc européen de véhicules ont d'ores et déjà adopté la Clause de Réparation dans leur législation nationale.

Les consommateurs français sont pénalisés alors que les consommateurs espagnols, belges, italiens etc...et même de fait les allemands depuis 1988, sont libres de faire jouer la concurrence. Ces pays étant frontaliers, on imagine fort bien les conséquences économiques pour les réparateurs et distributeurs français dans les régions françaises concernées.

### LES ELUS EUROPEENS ONT ADOPTE LA CLAUSE DE REPARATION...

Le Parlement Européen a adopté le 12 décembre 2007 à une écrasante majorité la proposition de la Commission Européenne du 14 septembre 2004 dite « Eurodesign » ou « Clause de Réparation » visant à supprimer le monopole des constructeurs sur les pièces détachées visibles des véhicules destinées à la réparation en l'assortissant d'une période de transition maximum de cinq ans.

En application de la règle de la co-décision pour l'adoption des directives communautaires, le Conseil des Ministres de l'Union Européenne aurait dû se prononcer sur cette réforme 6 mois après le vote du Parlement. Or cette question est volontairement laissée hors de l'agenda du Conseil des Ministres, le statu quo continuant de bénéficier aux constructeurs titulaires du monopole.

L'adoption de la Clause de réparation aurait pourtant un impact immédiat sur le pouvoir d'achat des ménages, l'emploi et la croissance de notre pays, raison pour laquelle la FEDA s'en est ouvert au Président de la République, au Premier Ministre, aux ministres concernés ainsi qu'à l'ensemble des parlementaires français.

## ... LES POUVOIRS PUBLICS FRANÇAIS NE DEVRAIENT PLUS S'Y OPPOSER.

De très nombreuses questions écrites ont été posées au gouvernement par des parlementaires, toutes tendances confondues, au cours de l'année 2011. Depuis l'adoption du texte en 2007 par le Parlement Européen, des questions sont régulièrement posées par les parlementaires au gouvernement français. Force est de constater que les réponses ministérielles ont toujours été très proches de l'argumentaire utilisé par les constructeurs à Bruxelles et rejeté avec force par le Parlement Européen le 12 décembre 2007.

Par un courrier adressé au mois de juillet 2008 à Madame Christine LAGARDE, Ministre de l'Economie, des Finances et de l'emploi, la FEDA a répondu en ces termes point par point à tous ces arguments:

« .....

**1/ Le projet de la Commission visant à opérer une libéralisation du marché des pièces détachées n'est pas contraire à la politique globale de l'Union Européenne en matière de droits de propriété intellectuelle.** La propriété intellectuelle des constructeurs est entièrement préservée pour les véhicules neufs et les pièces destinées à la fabrication de véhicules neufs.

Il est simplement demandé que cette protection ne s'applique pas pour les pièces destinées à remettre un ensemble complexe dans son état initial, c'est-à-dire à le réparer.

D'éminents juristes considèrent, à juste titre, que l'extension de la protection de l'objet à chacune de ses parties est un abus de la propriété intellectuelle.

La propriété intellectuelle est en effet destinée à récompenser et encourager l'activité créatrice.

La récompense au titre de l'activité intellectuelle est assurée par la vente de l'objet créé (c'est une voiture que l'on a voulu créer et vendre et non une partie de tôle ou de plastique).

Le prix de cette vente et le monopole dont jouit le vendeur trouvent leur légitimité dans « ...le pouvoir de comparaison et de choix laissé aux consommateurs qui récompensent les opérateurs efficaces et éliminent ceux qui ne le sont pas » (forum mondial de l'OCDE sur la concurrence).

A l'inverse, le monopole appliqué sur le marché secondaire des pièces destinées à la remise à l'état initial de l'objet ne laisse place à aucune concurrence, entraîne des prix monopolistiques illégitimes et incontrôlés et décrédibilise, par là même, la notion de propriété intellectuelle.

L'adoption de cette clause ne diminuera pas la création des constructeurs automobiles qui continueront à produire des formes nouvelles de véhicules pour séduire les consommateurs, ce dont ils seront récompensés par la vente des véhicules.

En revanche, la disparition du monopole sur les pièces détachées permettra à la concurrence de s'exercer pleinement (les constructeurs continueront également de vendre des pièces) et empêchera les abus constatés jusqu'à présent et attestés par les différentes études chiffrées ainsi que les nombreux reportages dont celui de France 2 dans l'émission « envoyé spécial » intitulée ma très chère bagnole ainsi que le reportage sur Canal + dans l'émission « Faites passer l'info » intitulée « Réparation automobile : Le piège » ou « Pièces à conviction » du 8 avril 2009. Plus récemment, de très nombreux reportages et articles de presse ont été réalisés à la suite de l'étude publiée par l'UFC-Que –Choisir au printemps 2011 qui dénonçaient tous les abus de ce monopole.

A cet égard, il est important de souligner que le Règlement N° 6/2002 du Conseil du 12 décembre 2001, sur les dessins et modèles communautaires, signé par la France comporte déjà une clause de réparation (art 110). Cependant, les constructeurs se gardent bien d'utiliser cet instrument juridique pour le dépôt de leurs dessins et modèles, lui préférant la législation nationale et son monopole, rendant ainsi cette clause toute théorique.

**2/ Loin de nuire à la compétitivité de l'Union Européenne, cette réforme lui profitera pleinement.**

Les pièces actuellement sous monopole sont massivement importées des pays « low-cost » par les constructeurs, ce qui nuit à la balance du commerce extérieur de la France et détruit des emplois industriels d'équipementiers ou de sous-traitants.

La suppression du monopole permettra aux fabricants de pièces établis sur place en notamment en Vendée, en Lorraine, dans le Jura... de développer leur activité en vendant à de meilleurs prix à la rechange indépendante, de vendre à l'étranger, de fabriquer des pièces destinées aux véhicules de marques étrangères qui représentent dorénavant 50 % des véhicules vendus en France (près de 20 % des véhicules vendus en Europe sont japonais et coréens).

**3/ Il n'est pas pertinent pour les constructeurs de dire qu'ils ne pourraient pas rentabiliser leurs investissements.** Les constructeurs n'ont jamais voulu communiquer le coût du design de leurs véhicules.

La raison en est que ce coût n'est pas très élevé. En réalité, il est estimé entre 10 euros par véhicule pour un modèle de grande diffusion jusqu'à 50 euros pour un modèle plus exclusif. Ce coût est donc amorti dès la vente du véhicule.

En revanche, ce qui disparaîtra, c'est la rente induite du monopole liée à la situation de captivité du consommateur.

La compétitivité globale de l'Europe en sera donc améliorée. Celle-ci sera d'ailleurs démultipliée par l'unification du marché européen de la pièce de rechange qui permettra l'émergence d'acteurs européens d'une taille suffisante pour être encore plus compétitifs.

**4/ L'argument des constructeurs sur la sécurité n'est pas davantage pertinent.** Les rapports Thatcham et Autopolis commandés par la Commission JURI du Parlement Européen qui souhaitait être éclairée sur ce point, ont conclu que l'introduction d'une clause de réparation n'aura aucune incidence négative sur la sécurité.

On s'étonne d'ailleurs que cet argument ne soit soulevé que maintenant alors qu'il aurait pu l'être depuis de nombreuses années par les constructeurs dans les pays déjà libéralisés (tous les pays limitrophes de la France le sont déjà en droit ou en fait (Allemagne) dans lesquels de telles pièces sont vendues tous les jours sans problèmes particuliers de sécurité.

A l'inverse, les plaquettes de freins qui sont les pièces de sécurité par excellence, ne sont pas concernées par les dessins et modèles et sont pourtant parfaitement fiables.

La question des dessins et modèles n'a donc rien à voir avec celle de la sécurité.

Il n'est pas non plus inutile de rappeler que la réforme ne concerne que les dessins et modèles, c'est-à-dire la forme du produit et non le produit lui-même et par conséquent pas sa structure. La réglementation des dessins et modèles ne concerne que la forme des produits alors que les questions de qualité relèvent de la normalisation.

**5/ Quant à la baisse des prix, celle-ci sera immédiate, de l'ordre de 20 à 30 % sur les pièces captives avec un effet de même nature ou de non augmentation sur les primes d'assurance estimé jusqu'à 10%.**

C'est ce qui s'est produit au Royaume-Uni en 1992, à l'occasion de la fin du monopole où les prix des pièces captives de Ford avaient baissé immédiatement de 38 % en moyenne. De même, l'étude de l'UFC-Que-Choisir a mis en évidence que l'utilisation de pièces alternatives fabriquées et commercialisées dans les pays limitrophes de la France permettait une économie moyenne par véhicule de 34% allant pour certains véhicules jusqu'à 54%.

Pour toutes ces raisons, les consommateurs, les PME-PMI de la réparation et de la distribution automobile indépendante, les experts automobiles et les assureurs, les industriels du verre automobile (Saint-Gobain) et les grands équipementiers (Bosch, Valeo, Hella, Magneti Marelli...) dont les adhérents de la FEDA sont les distributeurs, soutiennent cette démarche et réclament également par la voix de leur syndicat européen, la fin de ce monopole qui leur nuit.

Enfin, rappelons que les constructeurs automobiles ont perçu 6 milliards d'euros d'aides et de financements divers de la part du gouvernement et que la fin du monopole sur les pièces détachées serait une juste façon de soutenir également les autres acteurs de la filière et surtout de défendre de façon forte et immédiate les consommateurs français, l'activité des acteurs et producteurs de cette filière établie en France et participerait à limiter l'aggravation du déficit du commerce extérieur.