

# Journal officiel

## de l'Union européenne

C 307



Édition  
de langue française

### Communications et informations

55<sup>e</sup> année  
11 octobre 2012

---

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
-----------------------------	----------	------

#### II *Communications*

COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

##### **Commission européenne**

2012/C 307/01	Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire COMP/M.6712 — Carlyle/Getty Images) <sup>(1)</sup> ....	1
---------------	--	---

---

#### IV *Informations*

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

##### **Commission européenne**

2012/C 307/02	Taux de change de l'euro .....	2
---------------	--------------------------------	---

# FR

Prix:  
3 EUR

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

(suite au verso)

## INFORMATIONS RELATIVES À L'ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

**Autorité de surveillance AELE**

2012/C 307/03	Communication de l'Autorité de surveillance AELE — 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 .....	3
2012/C 307/04	Renseignements communiqués par les États membres de l'AELE sur les aides d'État accordées conformément à l'acte visé au point 1j de l'annexe XV de l'accord EEE [règlement (CE) n° 800/2008 de la Commission déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché commun en application des articles 87 et 88 du traité (règlement général d'exemption par catégorie)] .....	18
2012/C 307/05	Avis d'information de l'Autorité de surveillance AELE fondé sur l'article 17, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté — Appel d'offres portant sur l'exploitation de services aériens réguliers conformément aux obligations de service public dans les régions de Finnmark et North-Troms .....	19
2012/C 307/06	Avis d'information de l'Autorité de surveillance AELE fondé sur l'article 15, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté — Imposition des obligations de service public en ce qui concerne les services aériens réguliers dans les comtés de Finnmark et de Troms (nord) .....	20

## V Avis

## PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

**Office européen de sélection du personnel (EPSO)**

2012/C 307/07	Avis de concours général .....	21
---------------	--------------------------------	----

## PROCÉDURES JURIDICTIONNELLES

**Cour AELE**

2012/C 307/08	Arrêt de la Cour du 15 décembre 2011 dans l'affaire E-1/11 — Dr A ( <i>Libre circulation des personnes — Directive 2005/36/CE — Reconnaissance des qualifications professionnelles — Protection de la santé publique — Non-discrimination — Proportionnalité</i> ) .....	22
---------------	--	----



## II

*(Communications)*COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET  
ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

## COMMISSION EUROPÉENNE

**Non-opposition à une concentration notifiée****(Affaire COMP/M.6712 — Carlyle/Getty Images)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2012/C 307/01)

Le 5 octobre 2012, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché commun. Cette décision se fonde sur l'article 6, paragraphe 1, point b) du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil. Le texte intégral de la décision n'est disponible qu'en anglais et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il pourrait contenir. Il pourra être consulté:

- dans la section consacrée aux concentrations, sur le site internet de la DG concurrence de la Commission (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ce site permet de rechercher des décisions concernant des opérations de concentration à partir du nom de l'entreprise, du numéro de l'affaire, de la date ou du secteur d'activité,
  - sur le site internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/fr/index.htm>), qui offre un accès en ligne au droit communautaire, sous le numéro de document 32012M6712.
-

## IV

(Informations)

## INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

## COMMISSION EUROPÉENNE

Taux de change de l'euro <sup>(1)</sup>

10 octobre 2012

(2012/C 307/02)

1 euro =

Monnaie	Taux de change	Monnaie	Taux de change		
USD	dollar des États-Unis	1,2889	AUD	dollar australien	1,2574
JPY	yen japonais	100,94	CAD	dollar canadien	1,2594
DKK	couronne danoise	7,4582	HKD	dollar de Hong Kong	9,9922
GBP	livre sterling	0,80495	NZD	dollar néo-zélandais	1,5732
SEK	couronne suédoise	8,6068	SGD	dollar de Singapour	1,5833
CHF	franc suisse	1,2110	KRW	won sud-coréen	1 436,57
ISK	couronne islandaise		ZAR	rand sud-africain	11,1516
NOK	couronne norvégienne	7,3985	CNY	yuan ren-min-bi chinois	8,1210
BGN	lev bulgare	1,9558	HRK	kuna croate	7,4920
CZK	couronne tchèque	24,950	IDR	rupiah indonésien	12 385,19
HUF	forint hongrois	282,15	MYR	ringgit malais	3,9623
LTL	litas lituanien	3,4528	PHP	peso philippin	53,470
LVL	lats letton	0,6961	RUB	rouble russe	40,0900
PLN	zloty polonais	4,0825	THB	baht thaïlandais	39,582
RON	leu roumain	4,5710	BRL	real brésilien	2,6199
TRY	lire turque	2,3375	MXN	peso mexicain	16,5624
			INR	roupie indienne	68,3150

<sup>(1)</sup> Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

## INFORMATIONS RELATIVES À L'ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

## AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE

**Communication de l'Autorité de surveillance AELE — 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**

(2012/C 307/03)

- A. La présente communication est publiée conformément aux dispositions de l'accord sur l'Espace économique européen (ci-après l'«accord EEE») et de l'accord entre les États de l'AELE relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice (ci-après l'«accord Surveillance et Cour de justice»).
- B. La Commission européenne a publié une communication intitulée «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»<sup>(1)</sup>. Cet acte non contraignant expose les principes suivis par la Commission européenne pour apprécier les restrictions verticales au regard de l'article 101 du TFUE dans les situations de vente et de réparation de véhicules automobiles ainsi que de distribution de pièces de rechange de véhicules automobiles.
- C. L'Autorité de surveillance AELE considère que l'acte susmentionné présente un intérêt pour l'EEE. Afin de maintenir des conditions de concurrence égales et de garantir une application uniforme des règles de concurrence de l'EEE dans tout l'Espace économique européen, l'Autorité de surveillance AELE adopte la présente communication en vertu du pouvoir que lui confère l'article 5, paragraphe 2, point b), de l'accord Surveillance et Cour de justice. Elle entend suivre les principes et les règles énoncés dans la présente communication lors de l'application des règles de l'EEE à des cas particuliers.

## I. INTRODUCTION

## 1. Objet des présentes lignes directrices

1. Les présentes lignes directrices exposent les principes sur lesquels se fonde l'appréciation, au regard de l'article 53 de l'accord sur l'EEE (ci-après l'«article 53»), de problèmes particuliers qui se posent dans le cadre de restrictions verticales dans des accords de vente et de réparation de véhicules automobiles et de distribution de pièces de rechange. Elles accompagnent l'acte mentionné au point 4b de l'annexe XIV de l'accord EEE [règlement (CE) n° 461/2010 de la Commission du 27 mai 2010<sup>(2)</sup>] concernant l'application de l'article 53, paragraphe 3, de l'accord EEE à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile (ci-après l'«exemption par catégorie dans le secteur automobile») et sont destinées à aider les entreprises à évaluer elles-mêmes ce type d'accords.
2. Les présentes lignes directrices apportent des éclaircissements sur des problèmes particulièrement importants pour le secteur automobile, y compris l'interprétation de certaines dispositions de l'acte mentionné au point 2 de l'annexe XIV de l'accord EEE [règlement (UE) n° 330/2010 de la Commission<sup>(3)</sup> du 20 avril 2010] concernant l'application de l'article 53, paragraphe 3, de l'accord EEE à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées<sup>(4)</sup> (ci-après l'«exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux»). Elles sont sans préjudice de l'applicabilité des «lignes directrices sur

<sup>(1)</sup> JO C 138 du 28.5.2010, p. 16.

<sup>(2)</sup> JO L 129 du 28.5.2010, p. 52. Règlement intégré dans l'annexe XIV, point 4b, de l'accord EEE par la décision du Comité mixte de l'EEE n° 91/2010 (JO L 277 du 21.10.2010, p. 44, et supplément EEE n° 59 du 21.10.2010, p. 13).

<sup>(3)</sup> JO L 102 du 23.4.2010, p. 1. Règlement intégré dans l'annexe XIV, point 2, de l'accord EEE par la décision du Comité mixte de l'EEE n° 77/2010 (JO L 244 du 16.9.2010, p. 35, et supplément EEE n° 49 du 16.9.2010, p. 34).

<sup>(4)</sup> Cf. note 3.

les restrictions verticales»<sup>(5)</sup> (ci-après les «lignes directrices générales sur les restrictions verticales») et doivent par conséquent être lues en parallèle et en complément de celles-ci.

3. Les présentes lignes directrices s'appliquent tant aux accords verticaux et aux pratiques concertées qui concernent les conditions auxquelles les parties peuvent acheter, vendre ou revendre des pièces de rechange et/ou fournir des services de réparation et d'entretien de véhicules automobiles, qu'aux accords verticaux et aux pratiques concertées qui concernent les conditions auxquelles les parties peuvent acheter, vendre ou revendre des véhicules automobiles neufs. Ainsi qu'il est exposé dans la section II des présentes lignes directrices, cette dernière catégorie d'accords et de pratiques concertées demeure soumise jusqu'au 31 mai 2013 aux dispositions pertinentes de l'acte anciennement mentionné au point 4b de l'annexe XIV de l'accord EEE [règlement (CE) n° 1400/2002 de la Commission<sup>(6)</sup> du 31 juillet 2002 concernant l'application de l'article 53, paragraphe 3, de l'accord EEE à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile]. Les présentes lignes directrices ne s'appliqueront donc qu'à partir du 1<sup>er</sup> juin 2013 aux accords verticaux et aux pratiques concertées concernant l'achat, la vente ou la revente de véhicules automobiles neufs. Elles ne sont, par ailleurs, pas applicables aux accords verticaux dans des secteurs autres que le secteur automobile, et les principes qui y sont définis ne sont pas nécessairement utilisables pour apprécier des accords conclus dans d'autres secteurs.
4. Les présentes lignes directrices sont sans préjudice de l'éventuelle application parallèle de l'article 54 de l'accord EEE aux accords verticaux dans le secteur automobile et ne préjugent pas l'interprétation que pourrait adopter la Cour AELE en ce qui concerne l'application de l'article 53 à ce type d'accords verticaux ou l'interprétation que pourraient adopter la Cour de justice de l'Union européenne et le Tribunal en ce qui concerne l'application de l'article 53 de l'accord EEE et de l'article 101 du TFUE à ce type d'accords verticaux.
5. Sauf indication contraire, l'analyse et les arguments développés dans les présentes lignes directrices s'appliquent à tous les niveaux d'activité commerciale. Les termes «fournisseur» et «distributeur»<sup>(7)</sup> sont utilisés à tous les niveaux d'activité commerciale. Lorsqu'il est fait référence conjointement à l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux et à l'exemption par catégorie dans le secteur automobile, l'expression «les exemptions par catégorie» est utilisée.
6. Les principes qui sont exposés dans les présentes lignes directrices doivent être appliqués en tenant compte des circonstances juridiques et factuelles propres à chaque cas. L'Autorité de surveillance AELE appliquera<sup>(8)</sup> les présentes lignes directrices de manière raisonnable et flexible, en tenant compte de l'expérience qu'elle a acquise au cours de ses activités de contrôle et de suivi du marché.
7. L'histoire de la mise en œuvre de la politique de la concurrence dans ce secteur montre que des restrictions peuvent apparaître à la suite d'obligations contractuelles directes et explicites ou du fait d'obligations ou de moyens indirects qui aboutissent néanmoins au même résultat anticoncurrentiel. Les fournisseurs qui souhaitent influencer le comportement concurrentiel d'un distributeur peuvent recourir, par exemple, à des menaces, des intimidations, des avertissements, des sanctions, des retards ou des suspensions de livraisons, ou encore à la menace d'une résiliation de son contrat s'il vend à des clients étrangers ou ne respecte pas un niveau de prix donné. Des relations transparentes entre les parties réduiraient en principe le risque de voir les constructeurs accusés d'exercer ce type de pressions indirectes aux desseins anticoncurrentiels. L'adhésion à un code de conduite constitue un moyen de parvenir à une plus grande transparence dans les relations commerciales entre les parties. Ces codes peuvent prévoir, entre autres, une période de préavis pour la résiliation d'un contrat qui peut être fonction de la durée de ce contrat, ainsi que des indemnités, en cas de cessation anticipée du contrat sans cause juste, pour les investissements propres à la relation contractuelle réalisés par le concessionnaire et qui sont encore en cours, et un arbitrage en tant que solution de rechange au règlement des différends. Si un fournisseur insère un tel code de conduite dans les accords qu'il conclut avec des distributeurs et des réparateurs, le rend public et en respecte les dispositions, cela sera considéré comme un élément pertinent à prendre en considération dans l'appréciation du comportement du fournisseur dans des cas individuels.

<sup>(5)</sup> (Non encore publiées au Journal officiel).

<sup>(6)</sup> JO L 203 du 1.8.2002, p. 30.

<sup>(7)</sup> Les distributeurs au niveau du commerce de détail sont généralement appelés «concessionnaires» par le secteur.

<sup>(8)</sup> Depuis la modernisation des règles de l'EEE en matière de concurrence, la responsabilité première d'une telle analyse incombe aux parties aux accords. L'Autorité de surveillance AELE peut toutefois examiner la compatibilité des accords avec l'article 53, de sa propre initiative ou suite à une plainte.

## 2. Structure des lignes directrices

8. La structure des présentes lignes directrices est la suivante:

- a) Portée de l'exemption par catégorie dans le secteur automobile et rapport avec l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux (Section II)
- b) Application des dispositions supplémentaires figurant dans l'exemption par catégorie dans le secteur automobile (Section III)
- c) Évaluation de restrictions spécifiques: monomarquisme et distribution sélective (Section IV)

### II. PORTÉE DE L'EXEMPTION PAR CATÉGORIE DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE ET RAPPORT AVEC L'EXEMPTION GÉNÉRALE PAR CATÉGORIE APPLICABLE AUX ACCORDS VERTICAUX

9. En vertu de son article 4, l'exemption par catégorie dans le secteur automobile couvre les accords verticaux relatifs à l'achat, la vente ou la revente de pièces de rechange destinées aux véhicules automobiles, et les accords verticaux relatifs aux services de réparation et d'entretien des véhicules automobiles.
10. L'article 2 de l'exemption par catégorie dans le secteur automobile proroge jusqu'au 31 mai 2013 l'application des dispositions pertinentes de l'acte anciennement mentionné au point 4b de l'annexe XIV de l'accord EEE [règlement (CE) n° 1400/2002] en ce qui concerne les accords verticaux d'achat, de vente et de revente de véhicules automobiles neufs. En vertu de l'article 3 de ce même règlement, les accords verticaux portant sur l'achat, la vente ou la revente de véhicules automobiles neufs seront couverts, à compter du 1<sup>er</sup> juin 2013, par l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux <sup>(9)</sup>.
11. La distinction que le nouveau cadre établit entre les marchés de la vente de véhicules automobiles neufs et les marchés de l'après-vente automobile reflète les conditions de concurrence différentes sur ces marchés.
12. D'après une analyse approfondie du marché exposée dans le rapport d'évaluation sur l'application de l'acte anciennement mentionné au point 4b de l'annexe XIV de l'accord EEE [règlement (CE) n° 1400/2002 de la Commission <sup>(10)</sup> du 28 mai 2008] et la communication de la Commission sur le futur cadre réglementaire concernant la concurrence dans le secteur automobile <sup>(11)</sup>, du 22 juillet 2009, il semble qu'il n'y ait pas de dysfonctionnements importants de la concurrence qui distingueraient le secteur de la distribution de véhicules automobiles neufs des autres secteurs économiques et qui pourraient requérir l'application de règles différentes et plus strictes que celles prévues par l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux. Par conséquent, l'application d'un seuil de part de marché fixé à 30 % <sup>(12)</sup>, l'exclusion de certaines restrictions verticales de l'exemption ainsi que les conditions prévues par l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux garantissent, en principe, que les accords verticaux de distribution de véhicules automobiles neufs satisfont aux conditions prévues par l'article 53, paragraphe 3, sans nécessité d'ajouter des conditions supplémentaires au-delà de celles qui sont applicables à d'autres secteurs.
13. Toutefois, afin de donner à tous les opérateurs le temps nécessaire pour s'adapter au régime général, compte tenu en particulier des investissements propres à la relation contractuelle engagés à long terme,

<sup>(9)</sup> L'expiration de l'acte anciennement mentionné au point 4b de l'annexe XIV de l'accord EEE [règlement (CE) n° 1400/2002] et son remplacement par le nouveau cadre juridique décrit dans les présentes lignes directrices n'exigent pas la dénonciation des contrats existants. Voir, par exemple, l'affaire C-125/05, Vulcan Silkeborg A/S/Skandinavisk Motor Co. A/S (Recueil 2006, p. I-7637).

<sup>(10)</sup> SEC(2008) 1946.

<sup>(11)</sup> COM(2009) 388.

<sup>(12)</sup> En vertu de l'article 7 de l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux, le calcul de ce seuil de part de marché est en principe fondé sur la valeur des ventes réalisées sur le marché ou, en l'absence de ces données, sur la base d'autres informations fiables concernant le marché, notamment les volumes des ventes sur celui-ci. À cet égard, l'Autorité de surveillance AELE prend acte du fait que dans le cas de la distribution de véhicules automobiles neufs, les parts de marché sont actuellement calculées par le secteur sur la base du volume de véhicules automobiles vendus par le fournisseur sur le marché en cause, qui inclut tous les véhicules automobiles que l'acheteur considère comme interchangeables ou substituables en raison de leurs caractéristiques, de leur prix et de l'usage auquel ils sont destinés.

la période d'application de l'acte anciennement mentionné au point 4b de l'annexe XIV de l'accord EEE [règlement (CE) n° 1400/2002] est prorogée de trois ans, jusqu'au 31 mai 2013, en ce qui concerne les conditions liées spécifiquement aux accords verticaux d'achat, de vente ou de revente de véhicules automobiles neufs. Du 1<sup>er</sup> juin 2010 au 31 mai 2013, les dispositions de l'acte anciennement mentionné au point 4b de l'annexe XIV de l'accord EEE [règlement (CE) n° 1400/2002] qui concernent à la fois les accords de distribution de véhicules automobiles neufs et les accords d'achat, de vente et de revente de pièces de rechange pour véhicules automobiles et/ou de fourniture de services de réparation et d'entretien seront applicables uniquement au premier type d'accords. Pendant cette période, les présentes lignes directrices ne seront pas utilisées pour interpréter les dispositions de l'acte anciennement mentionné au point 4b de l'annexe XIV de l'accord EEE [règlement (CE) n° 1400/2002]. Il convient, au lieu de cela, de se référer à la brochure explicative de ce règlement <sup>(13)</sup>.

14. L'exemption par catégorie dans le secteur automobile s'applique à compter du 1<sup>er</sup> juin 2010 aux accords verticaux relatifs aux conditions auxquelles les parties peuvent acheter, vendre ou revendre des pièces de rechange de véhicules automobiles et/ou fournir des services de réparation et d'entretien de véhicules automobiles. Il en résulte que, pour être exemptés en vertu de l'article 4 de cette exemption, ces accords doivent non seulement remplir les conditions fixées pour bénéficier d'une exemption au titre de l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux, mais aussi ne contenir aucune des restrictions graves à la concurrence, généralement qualifiées de «restrictions caractérisées», dont la liste figure à l'article 5 de l'exemption par catégorie dans le secteur automobile.
15. En raison du caractère généralement propre à chaque marque des marchés de services de réparation et d'entretien et des marchés de distribution de pièces de rechange, la concurrence sur ces marchés est par nature moins intense que celle qui existe sur le marché de la vente de véhicules automobiles neufs. La fiabilité des véhicules s'est améliorée et les délais pour les entretiens se sont allongés grâce à des améliorations technologiques, mais cette évolution est neutralisée par la tendance à la hausse des prix des travaux individuels de réparation et d'entretien. Sur les marchés des pièces de rechange, les pièces portant la marque du constructeur automobile sont concurrencées par les pièces vendues par les fournisseurs d'équipements d'origine (OES) ainsi que par d'autres parties, ce qui a pour effet de maintenir une pression sur les prix sur ces marchés, qui, à leur tour, exercent une pression sur les prix des marchés de la réparation et de l'entretien puisque les pièces de rechange entrent pour une large part dans le prix de revient moyen d'une réparation. De surcroît, les frais de réparation et d'entretien automobiles représentent globalement une très large part des dépenses totales des consommateurs en véhicules automobiles, qui elles-mêmes constituent un pourcentage important du budget moyen des consommateurs.
16. Dans le but de pallier les problèmes particuliers de concurrence sur les marchés de l'après-vente automobile, l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux est complétée, dans l'exemption par catégorie dans le secteur automobile, par trois restrictions caractérisées supplémentaires qui s'appliquent aux accords de réparation et d'entretien de véhicules automobiles ainsi qu'aux accords de fourniture de pièces de rechange. Des précisions sur ces restrictions caractérisées supplémentaires sont apportées dans la section III des présentes lignes directrices.

### III. APPLICATION DES DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES FIGURANT DANS L'EXEMPTION PAR CATÉGORIE DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE

17. Les accords ne peuvent bénéficier de l'exemption par catégorie s'ils contiennent des restrictions caractérisées. La liste de ces restrictions figure dans l'article 4 de l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux et dans l'article 5 de l'exemption par catégorie dans le secteur automobile. La présence dans un accord d'une de ces restrictions caractérisées peut laisser présumer que l'accord relève de l'article 53, paragraphe 1, et qu'il est peu probable qu'il remplisse les conditions énoncées à l'article 53, paragraphe 3, auquel cas l'exemption par catégorie ne peut lui être appliquée. Toutefois, cette présomption est réfutable, ce qui laisse la possibilité aux entreprises de se défendre en faisant valoir des gains d'efficacité sur la base de l'article 53, paragraphe 3, dans un cas individuel.
18. L'un des objectifs de l'Autorité de surveillance AELE en ce qui concerne la politique de concurrence dans le secteur automobile consiste à protéger l'accès des fabricants de pièces de rechange aux marchés de l'après-vente automobile, garantissant ainsi que des pièces de rechange de marques concurrentes soient accessibles de manière permanente aux réparateurs, qu'ils soient indépendants ou agréés, et aux grossistes. Du côté des consommateurs, le fait que ces pièces de rechange soient disponibles représente un grand avantage, d'autant plus qu'il y a souvent de grands écarts de prix entre les pièces vendues ou revendues par un constructeur automobile et les pièces alternatives. Les pièces alternatives, susceptibles

<sup>(13)</sup> Brochure explicative du règlement (CE) n° 1400/2002 de la Commission du 31 juillet 2002 — Distribution et service après-vente des véhicules automobiles dans l'Union européenne.



de remplacer les pièces de rechange portant la marque du constructeur automobile (pièces OEM), comprennent les pièces d'origine produites et distribuées par les fournisseurs d'équipements d'origine (pièces OES), ainsi que d'autres pièces de qualité équivalente aux pièces d'origine fournies par des fabricants de pièces de rechange «de qualité équivalente».

19. Les «pièces ou équipements d'origine» sont des pièces ou des équipements qui sont fabriqués conformément aux spécifications et normes de production fournies par le constructeur du véhicule automobile pour la production des pièces ou des équipements destinés à l'assemblage du véhicule automobile en question. Sont inclus les pièces ou équipements qui sont fabriqués sur la même chaîne de production que ces dernières pièces ou derniers équipements. Il est présumé, jusqu'à preuve du contraire, que les pièces sont d'origine si le fabricant de la pièce certifie que les pièces satisfont à la qualité des composants utilisés pour l'assemblage du véhicule automobile en question et ont été fabriquées conformément aux spécifications et normes de production du véhicule [voir l'article 3, point 26, de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) <sup>(14)</sup>].
20. Pour être jugée de «qualité équivalente», les pièces doivent être d'une qualité suffisamment élevée pour que leur emploi ne porte pas atteinte à la réputation du réseau agréé en question. Comme pour tout autre critère de sélection, le constructeur automobile peut apporter la preuve qu'une pièce détachée donnée ne satisfait pas à cette condition.
21. L'article 4, point e), de l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux qualifie de restriction caractérisée le fait qu'un accord entre un fournisseur de composants et un acheteur qui incorpore ces composants vise à empêcher ou à limiter la faculté du fournisseur de vendre ses composants à des utilisateurs finals, à des réparateurs indépendants ou à d'autres prestataires de services qui n'ont pas été désignés par l'acheteur pour la réparation ou l'entretien de ses biens. L'article 5, points a), b) et c), de l'exemption par catégorie dans le secteur automobile définit trois restrictions caractérisées supplémentaires applicables aux accords de fourniture de pièces de rechange.
22. L'article 5, point a), de l'exemption par catégorie dans le secteur automobile concerne la limitation de la vente de pièces de rechange pour véhicules automobiles par les membres d'un système de distribution sélective à des réparateurs indépendants. Cette disposition est particulièrement pertinente pour une catégorie particulière de pièces de rechange, appelées parfois les pièces captives, qui ne peuvent être obtenues qu'auprès du constructeur automobile ou des membres de ses réseaux agréés. Si un fournisseur et un distributeur conviennent que ce type de pièces ne peut pas être livré à des réparateurs indépendants, un tel accord pourrait avoir pour effet d'évincer de tels réparateurs du marché des services de réparation et d'entretien et pourrait constituer une infraction à l'article 53 du traité.
23. L'article 5, point b), de l'exemption par catégorie dans le secteur automobile concerne toute restriction directe ou indirecte convenue entre un fournisseur de pièces de rechange, d'outils de réparation, d'équipements de diagnostic ou d'autres équipements, et un constructeur automobile, ayant pour objet de limiter la faculté du fournisseur de vendre ces produits à des distributeurs et des réparateurs agréés et/ou indépendants. Les contrats dits «d'outillage» entre des fournisseurs de composants et des constructeurs automobiles sont un exemple de possibles restrictions indirectes de ce type. Il convient de se référer, à ce sujet, à la communication de l'Autorité de surveillance AELE concernant l'appréciation des contrats de sous-traitance au regard des dispositions de l'article 53, paragraphe 1, de l'accord EEE <sup>(15)</sup>. L'article 53, paragraphe 1, du traité ne s'applique, en principe, pas à un accord par lequel un constructeur automobile fournit à un fabricant de composants un outil qui est nécessaire pour la production de certains composants, contribue aux coûts de développement du produit, ou apporte les droits de propriété intellectuelle nécessaires <sup>(16)</sup> ou le savoir-faire, et interdit que cette contribution serve à produire des pièces destinées à être vendues directement sur le marché de l'après-vente. Par ailleurs, si un constructeur automobile oblige un fournisseur de composants à transférer sa propriété sur un tel

<sup>(14)</sup> JO L 263 du 9.10.2007, p. 1 (directive non encore intégrée dans l'accord EEE).

<sup>(15)</sup> JO L 153 du 18.6.1994, p. 30, et supplément EEE 15 du 18.6.1994, p. 29.

<sup>(16)</sup> L'accord par lequel le constructeur automobile apporte un outil, des droits de propriété intellectuelle (DPI) et/ou un savoir-faire à un fournisseur de composants n'entre pas dans le champ d'application de la communication sur la sous-traitance si le fabricant de composants possède déjà cet outil, ces DPI ou ce savoir-faire, ou pourrait les obtenir, dans des conditions raisonnables, puisque, dans ces conditions-là, la contribution du constructeur ne serait pas indispensable.

outil, ou ses droits de propriété intellectuelle, ou son savoir-faire, s'il ne partage qu'une partie insignifiante des coûts de développement du produit, ou encore s'il n'apporte aucun outil nécessaire, aucun droit de propriété intellectuelle ou aucun savoir-faire, l'accord en cause ne sera pas considéré comme un véritable contrat de sous-traitance. Il peut, par conséquent tomber sous le coup de l'article 53, paragraphe 1, et être apprécié au regard des dispositions des exemptions par catégorie.

24. L'article 5, point c), de l'exemption par catégorie dans le secteur automobile vise la restriction convenue entre un constructeur automobile qui utilise des composants pour le montage initial des véhicules automobiles et le fournisseur de ces composants, qui a pour effet de limiter la faculté de ce dernier d'apposer effectivement et visiblement sa marque ou son logo sur les composants fournis ou sur des pièces de rechange. Pour améliorer le choix des consommateurs, il conviendrait que les réparateurs et les consommateurs puissent identifier quelles pièces de rechange provenant de fournisseurs alternatifs, autres que celles portant la marque du constructeur, correspondent à un véhicule donné. L'apposition de la marque ou du logo sur les composants et sur les pièces de rechange facilite l'identification des pièces de rechange compatibles qui peuvent être acquises auprès d'OES. S'ils excluent cette possibilité, les constructeurs automobiles peuvent restreindre la commercialisation des pièces OES et limiter le choix des consommateurs, ce qui est contraire aux dispositions de l'article 53.

#### IV. APPRÉCIATION DE RESTRICTIONS SPÉCIFIQUES

25. Les parties à des accords verticaux dans le secteur automobile doivent utiliser les présentes lignes directrices en complément et en parallèle des lignes directrices générales sur les restrictions verticales afin d'apprécier la compatibilité de restrictions particulières avec l'article 53. La présente section traite plus particulièrement du monomarquisme et de la distribution sélective, deux domaines qui peuvent présenter un intérêt particulier lorsqu'il s'agit d'apprécier la catégorie d'accords visés à la section II des présentes lignes directrices.

##### 1. Obligations de monomarquisme

i) *Appréciation des obligations de monomarquisme au regard des exemptions par catégorie*

26. En vertu de l'article 3 de l'exemption par catégorie dans le secteur automobile lu en parallèle avec l'article 5, paragraphe 1, point a), de l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux, un fournisseur et un distributeur de véhicules automobiles qui ne détiennent pas plus de 30 % du marché en cause peuvent convenir d'une obligation de monomarquisme qui oblige le distributeur à acheter des véhicules automobiles uniquement auprès du fournisseur ou d'autres entreprises désignées par ce dernier, à condition que la durée de ces obligations de non-concurrence soit limitée à cinq ans ou moins. Les mêmes principes sont applicables aux accords entre les fournisseurs et leurs réparateurs et/ou distributeurs de pièces de rechange agréés. Un renouvellement au-delà de cinq ans nécessite l'accord explicite des deux parties, et il ne doit exister aucun obstacle empêchant le distributeur de mettre fin effectivement à l'obligation de non-concurrence au terme de la période de cinq ans. Les obligations de non-concurrence ne sont pas couvertes par les exemptions par catégorie lorsque leur durée est indéterminée ou supérieure à cinq ans, bien que, dans ces cas-là, ces exemptions continuent de s'appliquer à la partie restante de l'accord vertical. Le même régime s'applique aux obligations de non-concurrence qui sont tacitement renouvelables au-delà de la période de cinq ans. Les obstacles, les menaces de résiliation ou les annonces que le monomarquisme sera réimposé avant l'expiration d'une période suffisante pour que soit le distributeur, soit le nouveau fournisseur, ait le temps d'amortir ses investissements à fonds perdus équivaut à un renouvellement tacite de l'obligation de monomarquisme en cause.
27. En vertu de l'article 5, paragraphe 1, point c), de l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux, l'exemption ne s'applique pas à l'obligation directe ou indirecte imposée aux membres d'un système de distribution sélective de ne pas vendre les marques de fournisseurs concurrents déterminés. Il y a lieu d'accorder une attention particulière à la manière dont les obligations de monomarquisme sont appliquées à des distributeurs multimarques existants afin de s'assurer que les obligations en question ne font pas partie d'une stratégie générale visant à éliminer la concurrence d'un ou plusieurs fournisseurs déterminés, et en particulier des nouveaux arrivants ou des concurrents plus faibles. Ce type de problème peut se produire en particulier lorsque les seuils de parts de marché indiqués au point 34 des présentes lignes directrices sont dépassés et lorsque le fournisseur qui applique ce genre de restriction détient une position sur le marché en cause qui lui permet de contribuer de façon significative à un effet général de verrouillage du marché<sup>(17)</sup>.

<sup>(17)</sup> Communication de l'Autorité de surveillance AELE concernant les accords d'importance mineure qui ne restreignent pas sensiblement le jeu de la concurrence au sens de l'article 53, paragraphe 1, de l'accord EEE (*de minimis*) (JO C 67 du 20.3.2003, p. 20, et supplément EEE du JO n° 15 du 20.3.2003, p. 11).

28. Bien que les obligations de non-concurrence figurant dans les accords verticaux ne constituent pas des restrictions caractérisées, elles peuvent néanmoins produire des effets néfastes susceptibles de faire entrer les accords dans le champ d'application de l'article 53, paragraphe 1<sup>(18)</sup>. Un tel effet néfaste peut se produire lorsque des barrières à l'entrée ou à l'expansion sont dressées, qui évincent des fournisseurs concurrents du marché et qui sont préjudiciables aux consommateurs, notamment parce qu'elles peuvent avoir pour effet d'augmenter les prix, de limiter le choix ou de faire baisser la qualité ou le caractère novateur des produits.
29. Les obligations de non-concurrence peuvent cependant avoir aussi des effets positifs qui peuvent justifier l'application de l'article 53, paragraphe 3. Elles peuvent notamment constituer une réponse satisfaisante à un problème de parasitisme dans lequel un fournisseur profite des investissements réalisés par un autre fournisseur. Un fournisseur peut, par exemple, investir dans les locaux d'un distributeur, et ce faisant attirer la clientèle vers une marque concurrente qui est aussi vendue dans les mêmes locaux. Il en va de même pour d'autres types d'investissements consentis par le fournisseur dont le distributeur peut profiter pour vendre des véhicules automobiles de constructeurs concurrents, comme les investissements dans la formation.
30. Un autre effet positif des obligations de non-concurrence dans le secteur automobile concerne le renforcement de l'image de marque et de la réputation du réseau de distribution. Ces restrictions peuvent aider à créer et à conserver une image de marque en imposant une certaine uniformité et certaines normes de qualité aux distributeurs, et accroître ainsi l'intérêt du consommateur final pour cette marque et augmenter ses ventes.
31. Conformément à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, point d), de l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux, on entend par obligation de non-concurrence:
- «a) toute obligation directe ou indirecte interdisant à l'acheteur de fabriquer, d'acheter, de vendre ou de revendre des biens ou des services qui sont en concurrence avec les biens ou les services contractuels, ou
  - b) toute obligation directe ou indirecte imposant à l'acheteur d'acquiescer auprès du fournisseur ou d'une autre entreprise désignée par celui-ci plus de 80 % de ses achats annuels en biens ou en services contractuels et en biens et en services substituables sur le marché en cause».
32. Outre des moyens directs permettant de lier le distributeur à sa/ses propre(s) marque(s), un fournisseur peut également recourir à des moyens indirects ayant le même effet. Dans le secteur automobile, les moyens indirects peuvent inclure des normes qualitatives spécialement conçues pour dissuader les distributeurs de vendre des produits de marques concurrentes<sup>(19)</sup>, des primes subordonnées à l'acceptation par le distributeur de vendre en exclusivité une seule marque, des remises ciblées ou d'autres exigences, comme celle de créer une entité juridique distincte pour la marque concurrente ou l'obligation de présenter la marque concurrente supplémentaire dans une salle d'exposition séparée dans un endroit géographique où le respect de cette exigence ne serait pas économiquement viable (par exemple, dans des zones peu peuplées).
33. L'exemption par catégorie prévue dans l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux couvre toutes les formes d'obligations de non-concurrence directes ou indirectes, pour autant que la part de marché du fournisseur et de son distributeur ne dépasse pas 30 % et que la durée de cette obligation de non-concurrence ne dépasse pas cinq ans. Toutefois, même lorsque des accords individuels satisfont à ces conditions, le recours à des obligations de non-concurrence peut avoir des effets anticoncurrentiels qui ne sont pas compensés par leurs effets positifs. Dans le secteur automobile, de tels effets anticoncurrentiels nets peuvent notamment résulter d'effets cumulatifs conduisant à l'éviction de marques concurrentes.
34. Pour la distribution de véhicules automobiles au niveau du commerce de détail, il est peu probable qu'un tel verrouillage se produise sur des marchés où l'ensemble des fournisseurs disposent de parts de marché inférieures à 30 % et où le pourcentage total de l'ensemble des ventes de véhicules automobiles qui sont soumises aux obligations de monomarkisme sur le marché en cause (c'est-à-dire, la part de marché liée totale) ne dépasse pas 40 %<sup>(20)</sup>. Dans une situation caractérisée par un fournisseur n'occupant pas une position dominante et disposant d'une part de marché de plus de 30 % sur le marché en

<sup>(18)</sup> Concernant les facteurs à prendre en compte pour procéder à l'appréciation des obligations de non-concurrence en vertu de l'article 53, paragraphe 1, voir la section qui s'y rapporte dans les lignes directrices générales sur les restrictions verticales, en particulier les points 129 à 150.

<sup>(19)</sup> Voir l'affaire BMW, IP/06/302 du 13.3.2006, et l'affaire Opel 2006, IP/06/303 du 13.3.2006.

<sup>(20)</sup> Voir les lignes directrices générales sur les restrictions verticales, point 141.

cause, alors que les parts de tous les autres fournisseurs sont inférieures à 30 %, il est peu probable que des effets anticoncurrentiels cumulatifs se produisent tant que la part de marché liée totale ne dépasse pas 30 %.

35. Lorsque l'accès au marché en cause pour la vente de véhicules automobiles neufs et la concurrence sur celui-ci sont restreints de façon significative par l'effet cumulatif de réseaux parallèles d'accords verticaux similaires contenant des obligations de monomarchisme, l'Autorité de surveillance AELE peut, s'il s'agit de l'autorité de surveillance compétente conformément à l'article 56 de l'accord EEE, retirer le bénéfice de l'exemption par catégorie, conformément au protocole 4, chapitre II, article 29, de l'accord Surveillance et Cour de justice. Une décision de retrait de l'exemption peut être adressée en particulier aux fournisseurs qui contribuent de manière significative à un effet cumulatif de verrouillage du marché en cause. Si cet effet se produit sur un marché national, les autorités de concurrence nationales de cet État de l'AELE peuvent également retirer le bénéfice de l'exemption par catégorie en ce qui concerne ce territoire.
36. De plus, si des réseaux parallèles d'accords contenant des restrictions verticales similaires couvrent plus de 50 % d'un marché déterminé, l'Autorité de surveillance AELE peut adopter une recommandation déclarant l'exemption par catégorie inapplicable au marché en cause en ce qui concerne ces restrictions <sup>(21)</sup>. Une telle situation peut en particulier se produire si les effets cumulatifs résultant du recours étendu à des obligations de monomarchisme entraînent sur ce marché des effets préjudiciables pour le consommateur.
37. En ce qui concerne l'appréciation des obligations d'achat minimum calculées sur la base des besoins totaux annuels du distributeur, un retrait du bénéfice de l'exemption par catégorie en cas d'effets anticoncurrentiels cumulatifs peut se justifier même si le fournisseur impose une obligation d'achat minimum inférieure au plafond de 80 % établi à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, point d), de l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux. Les parties doivent examiner si, à la lumière des circonstances de fait à prendre en considération, l'obligation imposée à un distributeur de veiller à ce qu'un pourcentage donné de ses achats totaux de véhicules automobiles porte la marque du fournisseur empêchera le distributeur de vendre une ou plusieurs marques concurrentes supplémentaires. Dans cette optique, même une obligation d'achat minimum fixée à un niveau inférieur à 80 % du volume total annuel des achats équivaldrait à une obligation de monomarchisme si elle obligeait un distributeur qui souhaite acquérir une nouvelle marque de son choix auprès d'un fabricant concurrent à acheter tant de véhicules automobiles de la première marque que son activité commerciale en devient économiquement non viable <sup>(22)</sup>. Une obligation d'achat minimum peut aussi équivaloir à une obligation de monomarchisme si elle force un fournisseur concurrent à scinder son volume de ventes escompté sur un territoire donné entre plusieurs distributeurs, ce qui aurait pour effet de doubler les investissements et de fragmenter la présence commerciale.
- ii) *Appréciation des obligations de monomarchisme en dehors du champ d'application des exemptions par catégorie*
38. Les parties peuvent également être appelées à apprécier la compatibilité des obligations de monomarchisme avec les règles de concurrence dans le cas d'accords qui ne peuvent pas bénéficier d'une exemption par catégorie parce que les parts de marché des parties sont supérieures à 30 % ou parce que la durée de l'accord est supérieure à cinq ans. De tels accords seront donc soumis à une appréciation individuelle afin de vérifier s'ils relèvent de l'article 53, paragraphe 1, et, si c'est le cas, si des gains d'efficacité compensant d'éventuels effets anticoncurrentiels peuvent être démontrés. Si c'est le cas, ces accords pourraient bénéficier de l'exemption énoncée à l'article 53, paragraphe 3. Pour l'appréciation d'un cas individuel, les principes généraux énoncés dans la section VI.2.1 des lignes directrices générales sur les restrictions verticales s'appliquent.
39. En particulier, les accords conclus entre un constructeur automobile ou son importateur, d'une part, et des distributeurs de pièces de rechange et/ou des réparateurs agréés, d'autre part, ne seront pas couverts par les exemptions par catégorie si les parts de marché détenues par les parties dépassent le seuil de

<sup>(21)</sup> Voir l'article 6 de l'acte mentionné au point 4b de l'annexe XIV de l'accord EEE [règlement (CE) n° 461/2010 de la Commission du 27 mai 2010] adapté aux fins de l'accord EEE.

<sup>(22)</sup> Si un concessionnaire achète chaque année, par exemple, 100 voitures de la marque A pour satisfaire la demande, et souhaite acheter 100 voitures de la marque B, une obligation d'achat minimum fixée à 80 % pour la marque A signifierait que, l'année suivante, le concessionnaire devrait acheter 160 voitures de la marque A. Vu que les taux de pénétration sont susceptibles de rester relativement stables, cette obligation risque de laisser le concessionnaire avec un stock important de voitures invendues de la marque A. Il serait alors forcé de diminuer considérablement ses achats de la marque B pour éviter d'en arriver à une telle situation. Selon les circonstances du cas d'espèce, une telle pratique peut être qualifiée d'obligation de monomarchisme.

30 %, ce qui est vraisemblablement le cas pour la plupart des accords de ce type. Les obligations de monomarchisme qui doivent être appréciées dans ces cas d'espèce incluent tous les types de restrictions qui limitent directement ou indirectement la faculté d'un distributeur ou d'un réparateur agréé d'obtenir, auprès de tiers, des pièces de rechange d'origine ou de qualité équivalente. Cependant, l'obligation faite à un réparateur agréé d'utiliser des pièces de rechange fournies par le constructeur automobile pour les réparations sous garantie, pour l'entretien gratuit et lors du rappel de véhicules automobiles ne sera pas considérée comme une obligation de monomarchisme mais plutôt comme une exigence objectivement justifiée.

40. Les obligations de monomarchisme contenues dans des accords de distribution de véhicules automobiles neufs devront également être appréciées individuellement si leur durée dépasse cinq ans et/ou lorsque la part de marché détenue par le fournisseur est supérieure à 30 %, ce qui peut être le cas de certains fournisseurs dans certains États de l'EEE. Dans ces cas-là, les parties doivent prendre en considération non seulement les parts de marché du fournisseur et de l'acheteur, mais aussi la part de marché liée totale en tenant compte des seuils indiqués au point 34. Au-delà de ces seuils, les cas individuels sont appréciés conformément aux principes généraux énoncés dans la section VI.2.1 des lignes directrices générales sur les restrictions verticales.
41. En dehors du champ d'application des exemptions par catégorie, l'appréciation des obligations d'achat minimum calculées sur la base des besoins annuels totaux du distributeur doit prendre en considération l'ensemble des circonstances de fait. En particulier, une obligation d'achat minimum fixée à un niveau inférieur à 80 % du volume total des achats annuels équivaut à une obligation de monomarchisme si elle a pour effet d'empêcher le distributeur de vendre une ou plusieurs marques concurrentes supplémentaires.

## 2. Distribution sélective

42. La distribution sélective est actuellement la forme prédominante de distribution dans le secteur automobile; elle est largement utilisée pour la distribution des véhicules automobiles ainsi que pour la réparation et l'entretien des véhicules et la distribution de pièces de rechange.
43. Dans le cas d'une distribution sélective purement qualitative, les distributeurs et les réparateurs sont uniquement sélectionnés sur la base de critères objectifs requis par la nature du produit ou du service, comme les compétences techniques du personnel de vente, la configuration des installations de vente, les techniques de vente et le type de services de vente que doit fournir le distributeur <sup>(23)</sup>. L'application de ces critères n'impose pas une limitation directe au nombre de distributeurs ou de réparateurs admis sur le réseau du fournisseur. On considère en général que la distribution sélective purement qualitative ne relève pas de l'article 53, paragraphe 1, car elle ne produit pas d'effets préjudiciables à la concurrence pour autant que trois conditions soient remplies. Premièrement, la nature du produit en question doit obliger à une distribution sélective; autrement dit, un tel système doit constituer une exigence légitime eu égard à la nature du produit en cause afin d'en préserver la qualité et d'en assurer le bon usage. Deuxièmement, les distributeurs ou les réparateurs doivent être choisis sur la base de critères objectifs de caractère qualitatif, qui sont fixés de manière uniforme pour tous les revendeurs potentiels et appliqués de façon non discriminatoire. Troisièmement, les critères définis ne doivent pas aller au-delà de ce qui est nécessaire.
44. Alors que la distribution sélective qualitative suppose la sélection de distributeurs ou de réparateurs uniquement sur la base de critères objectifs exigés par la nature du produit ou du service, la sélection quantitative ajoute des critères de sélection supplémentaires qui limitent plus directement le nombre potentiel de distributeurs ou de réparateurs, soit en fixant directement leur nombre, soit, par exemple, en exigeant un niveau minimal de ventes. Les réseaux basés sur des critères quantitatifs sont généralement considérés comme plus restrictifs que ceux qui reposent uniquement sur une sélection qualitative et, partant, sont davantage susceptibles d'entrer dans le champ d'application de l'article 53, paragraphe 1.
45. Si des accords de distribution sélectifs entrent dans le champ d'application de l'article 53, paragraphe 1, les parties devront examiner si leurs accords peuvent bénéficier des exemptions par catégorie ou, à titre individuel, de l'exception visée à l'article 53, paragraphe 3.

<sup>(23)</sup> Il convient toutefois de rappeler que, conformément à la jurisprudence constante des juridictions européennes, les systèmes de distribution sélective purement qualitative peuvent néanmoins restreindre la concurrence lorsque l'existence d'un certain nombre de systèmes de ce type ne laisse aucune place à d'autres formes de distribution axées sur une politique concurrentielle différente. Une telle situation ne se produira généralement pas sur les marchés de la vente de véhicules automobiles neufs, sur lesquels le crédit-bail et d'autres formules semblables offrent d'autres solutions que l'achat ferme d'un véhicule automobile, ni sur les marchés de la réparation et de l'entretien, tant que des réparateurs indépendants offrent aux consommateurs une solution de rechange pour l'entretien de leur véhicule automobile. Voir, par exemple, l'affaire T-88/92, Groupement d'achat Édouard Leclerc/Commission (Recueil 1996, p. II-1961).

i) *Appréciation de la distribution sélective au regard des exemptions par catégorie*

46. Les exemptions par catégorie exemptent les accords de distribution sélective, que les critères utilisés soient quantitatifs ou purement qualitatifs, dès lors que les parts de marché des parties ne dépassent pas 30 %. Cette exemption est toutefois soumise à la condition que les accords ne contiennent aucune des restrictions caractérisées visées à l'article 4 de l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux et à l'article 5 de l'exemption par catégorie dans le secteur automobile, ni aucune des restrictions exclues décrites à l'article 5 de l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux.
47. Trois des restrictions caractérisées figurant dans l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux concernent en particulier la distribution sélective. L'article 4, point b), qualifie de caractérisée la restriction concernant le territoire sur lequel, ou la clientèle à laquelle, un acheteur partie à l'accord peut vendre les biens ou services contractuels, sauf s'il s'agit de restreindre les ventes par les membres d'un système de distribution sélective à des distributeurs non agréés sur les marchés où un tel système est mis en œuvre. L'article 4, point c), qualifie de restriction caractérisée les accords qui restreignent les ventes actives ou passives aux utilisateurs finals par les membres d'un système de distribution sélective qui agissent en tant que détaillants sur le marché, sans préjudice de la possibilité d'interdire à un membre du système d'exercer ses activités à partir d'un lieu d'établissement non autorisé, alors que l'article 4, point d), porte sur la restriction des fournitures croisées entre distributeurs à l'intérieur d'un système de distribution sélective, y compris entre des distributeurs opérant à des stades commerciaux différents. Ces trois restrictions caractérisées présentent un intérêt particulier pour la distribution dans le secteur automobile.
48. La mise en œuvre du marché intérieur a permis aux consommateurs d'acheter des véhicules automobiles dans d'autres États de l'EEE et de tirer parti des écarts de prix existant entre eux, et l'Autorité de surveillance AELE considère la protection du commerce parallèle dans ce secteur comme un objectif important de sa politique de concurrence. La capacité du consommateur d'acheter des biens dans d'autres États de l'EEE est particulièrement importante dans le secteur des véhicules automobiles, étant donné la valeur élevée de ce type de bien et le bénéfice direct sous forme de prix réduit que tirent les consommateurs de l'achat de véhicules automobiles dans un autre pays de l'EEE. L'Autorité de surveillance AELE est donc attentive à ce que les accords de distribution ne restreignent pas le commerce parallèle, étant donné qu'on ne peut pas s'attendre à ce que de telles restrictions remplissent les conditions énoncées à l'article 53, paragraphe 3 <sup>(24)</sup>.
49. La Commission a ouvert plusieurs procédures à l'encontre de constructeurs automobiles qui avaient entravé ce type de commerce, et les décisions qu'elle a adoptées ont été largement confirmées par les juridictions européennes <sup>(25)</sup>. L'expérience acquise par la Commission dans ce contexte montre que les restrictions au commerce parallèle peuvent revêtir diverses formes. Un fournisseur peut, par exemple, exercer des pressions sur les distributeurs, les menacer de résilier les accords conclus, s'abstenir de payer les primes prévues, refuser d'honorer les garanties sur les véhicules automobiles importés par un consommateur ou faisant partie de livraisons croisées entre distributeurs de différents États de l'EEE, ou encore imposer au distributeur un délai de livraison nettement plus long pour un véhicule automobile identique lorsque le consommateur en question réside dans un autre État de l'EEE.
50. La situation du distributeur qui est incapable d'obtenir des véhicules automobiles neufs possédant les spécifications requises pour des ventes transfrontalières constitue un exemple particulier de restrictions indirectes au commerce parallèle. Dans ce type de cas, le bénéfice de l'exemption par catégorie peut dépendre de la question de savoir si un fournisseur livre à ses distributeurs des véhicules automobiles possédant des spécifications identiques à celles des véhicules vendus dans d'autres États de l'EEE en vue de leur vente à des consommateurs originaires de ces pays (la «clause de disponibilité») <sup>(26)</sup>.

<sup>(24)</sup> L'idée selon laquelle les restrictions aux échanges transfrontaliers peuvent porter préjudice aux consommateurs a été confirmée par les juridictions européennes dans l'affaire C-551/03 P, *General Motors* (Recueil 2006, p. I-3173, points 67 et 68), dans l'affaire C-338/00 P, *Volkswagen/Commission* (Recueil 2003, p. I-9189, points 44 et 49), ainsi que dans l'affaire T-450/05, *Peugeot/Commission* (Recueil 2009, p. II-2533, points 46 à 49).

<sup>(25)</sup> Décision 98/273/CE de la Commission du 28 janvier 1998 concernant l'affaire n° IV/35.733 — *VW*, décision 2001/146/CE de la Commission du 20 septembre 2000 concernant l'affaire n° COMP/36.653 — *Opel* (JO L 59 du 28.2.2001, p. 1), décision 2002/758/CE de la Commission du 10 octobre 2001 concernant l'affaire n° COMP/36.264 — *Mercedes-Benz* (JO L 257 du 25.9.2002, p. 1), et décision 2006/431/CE de la Commission du 5 octobre 2005 concernant les affaires F-2/36.623/36.820/37.275 — *SEP et autres/Peugeot SA*.

<sup>(26)</sup> Affaires jointes 25 et 26/84, *Ford — Werke AG et Ford of Europe Inc./Commission des Communautés européennes* (Recueil 1985, p. 2725).

51. Aux fins de l'application des exemptions par catégorie, et plus particulièrement de l'application de l'article 4, point c), de l'exemption générale par catégorie applicable aux accords verticaux, la notion d'«utilisateurs finals» englobe les sociétés de crédit-bail. Cela signifie notamment que dans des systèmes de distribution sélective, les distributeurs ne peuvent se voir interdire de vendre des véhicules automobiles neufs à des sociétés de crédit-bail de leur choix. Par contre, un fournisseur faisant appel au système de distribution sélective peut empêcher ses distributeurs de vendre des véhicules automobiles neufs à des sociétés de crédit-bail lorsqu'il existe un risque avéré que ces sociétés les revendent à l'état neuf. Un fournisseur peut donc exiger d'un concessionnaire qu'il contrôle, avant la vente d'un véhicule automobile à une société donnée, les conditions générales du crédit-bail appliquées de manière à s'assurer que la société en cause est effectivement une société de crédit-bail et non pas un revendeur non agréé. Cependant, l'obligation faite à un concessionnaire de fournir à son fournisseur une copie de chaque contrat de crédit-bail avant qu'il ne vende un véhicule automobile à une société de crédit-bail pourrait équivaloir à une restriction indirecte des ventes.
52. La notion d'«utilisateurs finals» englobe 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. Ces opérateurs jouent un rôle important dans le secteur automobile, notamment en facilitant pour les consommateurs les achats de véhicules automobiles dans d'autres États de l'EEE. 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 d'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 utilisateurs finals aux fins de l'application des exemptions par catégorie.
- ii) *Appréciation de la distribution sélective en dehors du champ d'application des exemptions par catégorie*
53. Comme expliqué au point 175 des lignes directrices générales sur les restrictions verticales, la distribution sélective risque, du point de vue de la concurrence, d'affaiblir la concurrence intramarque et, surtout s'il y a effet cumulatif, d'évincer un ou plusieurs types de distributeurs et de faciliter les collusions entre fournisseurs ou acheteurs.
54. Pour apprécier les effets préjudiciables que la distribution sélective peut avoir sur la concurrence au regard de l'article 53, paragraphe 1, il convient de faire la distinction entre la distribution sélective purement qualitative et la distribution sélective quantitative. Comme indiqué au point 43, la distribution sélective qualitative ne relève en principe pas de l'article 53, paragraphe 1.
55. Le fait qu'un réseau d'accords ne bénéficie pas de l'exemption par catégorie au motif que la part de marché d'une ou plusieurs parties est supérieure au seuil d'exemption de 30 % ne signifie pas que ces accords sont illégaux. Par contre, les parties à de tels accords doivent procéder à leur propre analyse pour déterminer si leurs accords relèvent de l'article 53, paragraphe 1, et, le cas échéant, s'ils peuvent néanmoins bénéficier de l'exemption prévue à l'article 53, paragraphe 3.
56. S'agissant des spécificités de la distribution de véhicules automobiles neufs, la distribution sélective quantitative remplira généralement les conditions énoncées à l'article 53, paragraphe 3, si la part de marché des parties n'excède pas 40 %. Les parties à de tels accords doivent néanmoins se rappeler que l'existence de normes de sélection spécifiques est susceptible d'avoir un effet sur la question de savoir si les accords qui les lient remplissent les conditions énoncées à l'article 53, paragraphe 3. Par exemple, si l'application de clauses de localisation dans des accords de distribution sélective de véhicules automobiles neufs, c'est-à-dire des accords faisant interdiction à un membre d'un système de distribution sélective d'exercer ses activités à partir d'un lieu d'établissement non agréé, procure généralement des gains d'efficacité qui rendront la logistique plus efficace et la couverture du réseau plus prévisible, le bénéfice de ces gains peut être neutralisé par divers inconvénients dans le cas où la part de marché du fournisseur est très élevée, et, dans ces conditions, il se peut que ces clauses ne puissent bénéficier de l'exemption prévue à l'article 53, paragraphe 3.

57. L'appréciation individuelle des accords de distribution sélective conclus avec des réparateurs agréés soulève également des questions spécifiques. Dans la mesure où il existe un marché<sup>(27)</sup> pour les services de réparation et d'entretien qui est distinct de celui de la vente de véhicules automobiles neufs, il est considéré comme propre à chaque marque. Sur ce marché, la principale source de concurrence provient de l'interaction concurrentielle entre les réparateurs indépendants et les réparateurs agréés de la marque en question.
58. Les réparateurs indépendants, en particulier, exercent une pression concurrentielle essentielle dans la mesure où leur modèle commercial et leurs coûts d'exploitation associés diffèrent de ceux des réseaux agréés. En outre, les garages indépendants, contrairement aux réparateurs agréés qui utilisent dans une large mesure les pièces de la marque du constructeur automobile, ont, généralement, plus souvent recours à d'autres marques, permettant ainsi au propriétaire d'un véhicule automobile de choisir entre des pièces concurrentes. De surcroît, étant donné qu'une grande majorité des réparations de véhicules automobiles récents sont actuellement effectuées dans des ateliers agréés, il importe que la concurrence entre réparateurs agréés reste effective, ce qui est uniquement possible si l'accès aux réseaux reste ouvert à de nouveaux arrivants.
59. Le nouveau cadre réglementaire permet à l'Autorité de surveillance AELE et aux autorités nationales de la concurrence de défendre plus aisément la concurrence entre les garages indépendants et les réparateurs agréés, ainsi qu'entre les membres de chaque réseau de réparateurs agréés. En particulier, l'abaissement de 100 % à 30 % du seuil de part de marché pour bénéficier de l'exemption relative à la distribution sélective qualitative élargit les possibilités d'action des autorités de la concurrence.
60. Lorsqu'elles évaluent l'incidence des accords verticaux sur la concurrence sur les marchés de l'après-vente automobile, les parties doivent par conséquent être conscientes de la volonté de l'Autorité de surveillance AELE de préserver la concurrence à la fois entre les membres des réseaux de réparateurs agréés et entre ces derniers et les réparateurs indépendants. Il convient, à cette fin, d'accorder une attention particulière à trois types de comportement particuliers susceptibles de restreindre une telle concurrence, à savoir, empêcher les réparateurs indépendants d'accéder aux informations techniques, recourir abusivement aux garanties légales et/ou étendues pour exclure les réparateurs indépendants, ou conditionner l'accès aux réseaux de réparateurs agréés à des critères non qualitatifs.
61. Bien que les trois sous-sections suivantes fassent spécifiquement référence à la distribution sélective, les mêmes effets de verrouillage anticoncurrentiel pourraient provenir d'autres types d'accords verticaux qui limitent, directement ou indirectement, le nombre des partenaires de services liés par contrat à un constructeur automobile.

#### Accès des opérateurs indépendants aux informations techniques

62. Même si la distribution sélective purement qualitative est généralement considérée comme ne relevant pas de l'article 53, paragraphe 1, du fait de l'absence d'effets préjudiciables à la concurrence<sup>(28)</sup>, les accords de distribution sélective qualitative conclus avec des réparateurs agréés et/ou des distributeurs de pièces de rechange agréés peuvent relever de l'article 53, paragraphe 1, si, dans le cadre de ces accords, l'une des parties agit de manière à évincer des opérateurs indépendants du marché, par exemple en s'abstenant de fournir à ces opérateurs les informations techniques nécessaires aux réparations et à l'entretien. Dans ce contexte, la notion d'opérateurs indépendants comprend les réparateurs indépendants, les fabricants et les distributeurs de pièces de rechange, les fabricants d'équipement ou d'outils de

<sup>(27)</sup> Dans certains cas, on peut définir un marché des systèmes qui englobe les véhicules automobiles et les pièces de rechange en tenant compte, entre autres, de la durée de vie du véhicule ainsi que des préférences et des habitudes d'achat des utilisateurs. Voir la communication de l'Autorité de surveillance AELE sur la définition du marché en cause aux fins du droit de la concurrence dans l'Espace économique européen (EEE) (JO L 200 du 16.7.1998, p. 46, et supplément EEE n° 28 du 16.7.1998, p. 3), point 56. Un facteur important à prendre en considération est le fait de savoir si une proportion significative des acheteurs fait son choix en tenant compte ou non des coûts encourus pendant la durée de vie du véhicule automobile. Le comportement à l'achat peut, par exemple, être très différent entre l'acheteur d'un camion qui gère une flotte et qui prend en compte au moment de l'achat les coûts d'entretien du véhicule automobile et l'acheteur d'un véhicule automobile particulier. Un autre facteur pertinent est l'existence et la position relative de fournisseurs de pièces de rechange, de réparateurs et/ou de distributeurs de pièces de rechange présents sur le marché de l'après-vente indépendamment des constructeurs automobiles. Dans la majorité des cas, il y aura probablement un marché de l'après-vente propre à chaque marque, notamment parce que les acheteurs sont en majorité des particuliers ou des petites et moyennes entreprises qui achètent des véhicules automobiles et des services après-vente séparément et n'ont pas systématiquement accès aux données qui leur permettraient d'évaluer préalablement le coût global lié à possession du véhicule automobile.

<sup>(28)</sup> Comme souligné au point 54, cela sera généralement le cas sur les marchés de la réparation et de l'entretien tant que les réparateurs indépendants offrent aux consommateurs une solution de rechange pour l'entretien de leur véhicule automobile.



réparation, les éditeurs d'informations techniques, les clubs automobiles, les entreprises d'assistance routière, les opérateurs offrant des services d'inspection et d'essai et les opérateurs assurant la formation des réparateurs.

63. Les fournisseurs communiquent à leurs réparateurs agréés l'ensemble des informations techniques nécessaires pour effectuer des réparations et un entretien sur des véhicules automobiles de leurs marques et sont souvent les seules entreprises à même de fournir aux réparateurs toutes les informations techniques dont ils ont besoin sur les marques en question. Dans ces conditions, si le fournisseur ne donne pas aux opérateurs indépendants un accès approprié aux informations techniques nécessaires pour réparer ou entretenir des véhicules automobiles de sa marque, les effets préjudiciables éventuels des accords qu'il a conclus avec les réparateurs et/ou les distributeurs de pièces de rechange agréés pourraient être aggravés, et faire entrer ces accords dans le champ d'application de l'article 53, paragraphe 1.
64. En outre, le fait que les opérateurs indépendants n'aient pas accès aux informations techniques requises pourrait contribuer à affaiblir leur position sur le marché, ce qui nuirait aux consommateurs en réduisant significativement le choix de pièces de rechange, en augmentant les prix des services de réparation et d'entretien, en réduisant le choix d'ateliers de réparation et en occasionnant éventuellement des problèmes de sécurité. Dans ces conditions, les gains d'efficacité que l'on peut normalement attendre des accords de réparation et de distribution de pièces de rechange agréées ne suffiraient pas à compenser ces effets préjudiciables à la concurrence, et les accords en question ne rempliraient donc pas les conditions énoncées à l'article 53, paragraphe 3.
65. L'acte mentionné au point 1 de l'annexe II de l'accord EEE [règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil <sup>(29)</sup> 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 ainsi que l'acte mentionné au point 45zt de l'annexe II de l'accord EEE [règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 <sup>(30)</sup> portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil] 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 prévoient un système de diffusion des informations sur l'entretien et la réparation des voitures particulières mises sur le marché à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2009. Le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro 6) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules <sup>(31)</sup> et les mesures d'exécution qui l'accompagnent prévoient aussi un système de ce type pour les véhicules utilitaires mis sur le marché à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2013. L'Autorité de surveillance AELE prendra en compte ces actes au moment d'évaluer les cas de rétention présumée d'informations techniques sur la réparation et l'entretien de véhicules automobiles commercialisés avant ces dates. Lorsqu'il s'agit de déterminer si la rétention d'une information spécifique peut avoir pour effet de faire entrer les accords en cause dans le champ d'application de l'article 53, paragraphe 1, il convient notamment de se poser les questions suivantes:
- l'information en question est-elle une information technique ou une information de nature différente, telle qu'une information commerciale <sup>(32)</sup>, dont la rétention peut être légitime?
  - La rétention de cette information technique aura-t-elle un impact notable sur la capacité des opérateurs indépendants de mener leurs activités et d'exercer une pression concurrentielle sur le marché?
  - L'information technique en question est-elle mise à la disposition des membres du réseau de réparateurs agréés concerné? Si elle est communiquée au réseau agréé sous quelque forme que ce soit, elle devrait aussi être mise à la disposition des opérateurs indépendants sur une base non discriminatoire.

<sup>(29)</sup> JO L 171 du 29.6.2007, p. 1. Règlement intégré au point 1 de l'annexe II de l'accord EEE par la décision du Comité mixte de l'EEE n° 4/2008 (JO L 154 du 12.6.2008, p. 7, et supplément EEE n° 33 du 12.6.2008, p. 6).

<sup>(30)</sup> JO L 199 du 28.7.2008, p. 1. Règlement intégré au point 45zt de l'annexe II de l'accord EEE par la décision du Comité mixte de l'EEE n° 43/2009 (JO L 162 du 25.6.2009, p. 20, et supplément EEE n° 33 du 25.6.2009, p. 5).

<sup>(31)</sup> JO L 188 du 18.7.2009, p. 1 [règlement non encore intégré dans l'accord EEE].

<sup>(32)</sup> Les informations commerciales peuvent être assimilées à des informations utilisées par un commerce de réparation et d'entretien mais qui ne sont pas nécessaires pour réparer ou entretenir des véhicules automobiles. Il s'agit, par exemple, de logiciels de facturation, ou d'informations relatives aux tarifs horaires pratiqués par le réseau agréé.

- d) L'information technique en question sera-t-elle utilisée en dernier ressort <sup>(33)</sup> à des fins de réparation et d'entretien de véhicules automobiles ou à d'autres fins <sup>(34)</sup>, comme la fabrication de pièces de rechange ou d'outils?
66. Le progrès technique implique que la notion d'informations techniques est fluctuante. 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 électroniques afin d'installer 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 détachée 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 ses réseaux de réparation agréés pour réparer le véhicule automobile en cause) constituent aussi des informations techniques <sup>(35)</sup>. La liste des informations figurant à l'article 6, paragraphe 2, de l'acte mentionné au point 1 de l'annexe II de l'accord EEE [règlement (CE) n° 715/2007] et du règlement (CE) n° 595/2009, non encore intégré dans l'accord EEE, doit aussi servir à donner des indications sur ce que l'Autorité de surveillance AELE considère comme des informations techniques aux fins de l'application de l'article 53.
67. La manière dont les informations techniques sont communiquées est également importante pour apprécier la compatibilité des accords conclus avec des réparateurs agréés avec l'article 53. L'accès aux informations doit être accordé sur demande et sans retard injustifié, les informations doivent être fournies sous une forme utilisable et le prix demandé ne doit pas décourager l'accès à celles-ci en ne tenant pas compte de l'usage qu'en fait l'opérateur indépendant. Un fournisseur de véhicules automobiles doit être tenu de donner aux opérateurs indépendants accès aux informations techniques sur les véhicules automobiles neufs dès qu'un tel accès est donné à ses réparateurs agréés et il ne doit pas obliger les opérateurs indépendants à acheter plus que les informations nécessaires pour réaliser les travaux en question. L'article 53 n'oblige cependant pas un fournisseur à communiquer des informations techniques dans un format normalisé ou via un système technique défini, comme la norme CEN/ISO et la norme OASIS, comme prévu par l'acte mentionné au point 1 de l'annexe II de l'accord EEE [règlement (CE) n° 715/2007] et le règlement (CE) n° 295/2009 de la Commission du 18 mars 2009 relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée <sup>(36)</sup> et des règles de classement similaires.
68. Les considérations ci-dessus s'appliquent également à la disponibilité des outils et de la formation pour les opérateurs indépendants. Dans ce contexte, la notion d'«outils» recouvre les équipements de diagnostic électronique et autres outils de réparation, y compris les logiciels associés et leurs mises à jour périodiques, ainsi que le service après-vente de ces outils.

#### Utilisation abusive des garanties

69. Les accords de distribution sélective qualitative peuvent aussi entrer dans le champ d'application de l'article 53, paragraphe 1, si le fournisseur et les membres de son réseau agréé réservent explicitement ou implicitement les réparations de certaines catégories de véhicules automobiles aux membres du réseau agréé. Cela peut être le cas, par exemple, lorsque la garantie du constructeur vis-à-vis de l'acheteur, qu'elle soit légale ou étendue, est liée à la condition que l'utilisateur final fasse effectuer tous les travaux de réparation et d'entretien qui ne sont pas couverts par la garantie, exclusivement par les réseaux de réparateurs agréés. La même chose vaut pour les conditions de garantie qui imposent l'utilisation des pièces de rechange de la marque du constructeur pour les remplacements qui ne sont pas couverts par la garantie. Il semble également peu probable que les accords de distribution sélective prévoyant de telles pratiques puissent procurer aux consommateurs des avantages tels que les accords en question puissent bénéficier de l'exemption prévue à l'article 53, paragraphe 3. Toutefois, si un

<sup>(33)</sup> Telles que les informations fournies aux éditeurs pour que ceux-ci les réimpriment à l'intention des réparateurs de véhicules automobiles.

<sup>(34)</sup> Les informations utilisées pour insérer une pièce de rechange ou utiliser un outil sur un véhicule automobile doivent être considérées comme utilisées pour la réparation et l'entretien, tandis que les informations sur la conception, le procédé de production ou les matériaux utilisés pour fabriquer une pièce de rechange ne doivent pas être considérés comme tombant dans cette catégorie, et peuvent donc être retenues.

<sup>(35)</sup> L'opérateur indépendant ne devrait pas être obligé d'acheter la pièce en question pour obtenir cette information technique.

<sup>(36)</sup> JO L 95 du 9.4.2009, p. 7. Texte ne présentant pas d'intérêt pour l'EEE.

fournisseur refuse légitimement d'honorer une demande particulière d'activation de la garantie au motif que la situation conduisant à la demande en question présente un lien de causalité avec le fait qu'un réparateur n'a pas effectué correctement une réparation ou un entretien particulier, ou que des pièces de rechange de mauvaise qualité ont été utilisées, cela n'aura aucune incidence sur la compatibilité des accords de réparation conclus par le fournisseur avec les règles de la concurrence.

#### Accès aux réseaux de réparateurs agréés

70. La concurrence entre réparateurs agréés et réparateurs indépendants n'est pas la seule forme de concurrence qui doit être prise en compte lors de l'analyse de la compatibilité des accords conclus avec des réparateurs agréés avec l'article 53. Les parties doivent aussi évaluer la mesure dans laquelle les réparateurs agréés du réseau en cause sont à même de se faire concurrence. L'un des principaux facteurs favorisant l'intensité de cette concurrence est lié aux conditions d'accès au réseau établies par les accords types avec des réparateurs agréés. Compte tenu de la position généralement forte des réseaux de réparateurs agréés sur le marché, de leur importance particulière pour les propriétaires de véhicules automobiles neufs et du fait que les consommateurs ne sont pas prêts à parcourir de longues distances pour faire réparer leur véhicule, l'Autorité de surveillance de l'AELE juge important que l'accès aux réseaux de réparateurs agréés reste généralement ouvert à toutes les sociétés qui répondent aux critères de qualité définis. Le fait de soumettre les requérants à une sélection quantitative risque de faire entrer l'accord dans le champ d'application de l'article 53, paragraphe 1.
71. Un problème particulier se pose lorsque les accords obligent les réparateurs agréés à vendre également des véhicules automobiles neufs. De tels accords seraient susceptibles de relever de l'article 53, paragraphe 1, puisque l'obligation en question n'est pas requise par la nature des services contractuels. En outre, dans le cas d'une marque établie, les accords contenant une telle obligation ne seraient normalement pas en mesure de bénéficier de l'exemption prévue à l'article 53, paragraphe 3, étant donné qu'ils auraient pour effet de restreindre fortement l'accès au réseau de réparateurs agréés, réduisant ainsi la concurrence sans pour autant générer des avantages correspondants pour les consommateurs. Dans certains cas, toutefois, un fournisseur souhaitant lancer une marque sur un marché géographique particulier pourrait, dans un premier temps, éprouver des difficultés à attirer des distributeurs désireux de réaliser les investissements nécessaires à moins que ces derniers ne soient certains de ne pas subir la concurrence de réparateurs agréés «autonomes» qui chercheraient à détourner ces investissements initiaux à leur profit. Dans ces circonstances, l'établissement de liens contractuels entre les deux activités pour une période limitée aurait un effet favorable à la concurrence sur le marché de la vente de véhicules automobiles en permettant le lancement d'une nouvelle marque et n'aurait pas d'incidence sur le marché potentiel de réparation de véhicules automobiles de la marque déterminée, qui n'existerait de toute façon pas si les véhicules automobiles ne pouvaient être vendus. Les accords en question auraient par conséquent peu de chances d'entrer dans le champ d'application de l'article 53, paragraphe 1.
-

**Renseignements communiqués par les États membres de l'AELE sur les aides d'État accordées conformément à l'acte visé au point 1j de l'annexe XV de l'accord EEE [règlement (CE) n° 800/2008 de la Commission déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché commun en application des articles 87 et 88 du traité (règlement général d'exemption par catégorie)]**

(2012/C 307/04)

PARTIE I

Aide n°	GBER 8/12/REG	
État de l'AELE	Norvège	
Région	Nom de la région (NUTS)	Régions pouvant bénéficier d'aides à finalité régionale
Autorité octroyant l'aide	Nom	Husbanken
	Adresse	Postboks 1404 8002 Bodø NORWAY
	Site internet	<a href="http://www.husbanken.no">http://www.husbanken.no</a>
Intitulé de la mesure d'aide	Régime d'aides régionales au logement	
Base juridique nationale (référence à la publication officielle nationale concernée)	FOR-2012-04-13-311	
Lien internet vers le texte intégral de la mesure d'aide	<a href="http://www.husbanken.no">http://www.husbanken.no</a>	
Type de mesure	Régime d'aide	X
Durée	Régime d'aide	du 14.4.2012 au 1.1.2015
Secteur(s) économique(s) concerné(s)	Tous les secteurs économiques admissibles au bénéfice de l'aide	X
	Aide limitée à certains secteurs — veuillez préciser selon la NACE rév. 2.	
Type de bénéficiaire	PME	X
Budget	Montant annuel total du budget prévu au titre du régime	20 000 000 NOK
Instrument d'aide (article 5)	Subvention	X

PARTIE II

Objectifs généraux (liste)	Objectifs (liste)	Intensité maximale de l'aide en % ou montant maximal de l'aide en NOK	Suppléments pour PME en %
Aides régionales à l'investissement et à l'emploi (article 13)	Régime d'aide	15 %	
	Aides ad hoc (article 13, paragraphe 1)	... %	

**Avis d'information de l'Autorité de surveillance AELE fondé sur l'article 17, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté**

**Appel d'offres portant sur l'exploitation de services aériens réguliers conformément aux obligations de service public dans les régions de Finnmark et North-Troms**

(2012/C 307/05)

État membre	Norvège
Liaisons aériennes concernées	Liaison 1: liaisons entre Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest et Alta Liaison 2: Hasvik-Tromsø, Hasvik-Hammerfest, Sørkjosen-Tromsø
Période de validité des contrats	1 <sup>er</sup> avril 2013-31 mars 2017
Date limite de remise des offres	11.12.2012
Adresse à laquelle le texte de l'appel d'offres et l'ensemble des informations et/ou documents pertinents se rapportant à l'appel d'offres et à l'obligation de service public peuvent être obtenus	Ministère des transports et des communications PO Box 8010 Dep 0030 Oslo NORWAY  Tél. +47 22248353 Fax +47 22245609  <a href="http://www.regjeringen.no/en/dep/sd/Documents/Other-documents/Tenders.html">http://www.regjeringen.no/en/dep/sd/Documents/Other-documents/Tenders.html</a>

**Avis d'information de l'Autorité de surveillance AELE fondé sur l'article 15, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté**

**Imposition des obligations de service public en ce qui concerne les services aériens réguliers dans les comtés de Finnmark et de Troms (nord)**

(2012/C 307/06)

État membre	Norvège
Liaisons aériennes concernées	Liaison 1: liaisons entre Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest et Alta  Liaison 2: Hasvik-Tromsø, Hasvik-Hammerfest, Sørkjosen-Tromsø
Date d'entrée en vigueur des obligations de service public	1 <sup>er</sup> avril 2013
Adresse à laquelle le texte et toute information pertinente et/ou tout document se rapportant à l'obligation de service public peuvent être obtenus	Ministère des transports et des communications PO Box 8010 Dep 0030 Oslo NORWAY  Tél. +47 22248353 Fax +47 22245609  <a href="http://www.regjeringen.no/en/dep/sd/Documents/Other-documents/Tenders.html">http://www.regjeringen.no/en/dep/sd/Documents/Other-documents/Tenders.html</a>

V

(Avis)

## PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

OFFICE EUROPÉEN DE SÉLECTION DU PERSONNEL  
(EPSO)

## AVIS DE CONCOURS GÉNÉRAL

(2012/C 307/07)

L'Office européen de sélection de personnel (EPSO) organise le concours général:

EPSO/AST/122/12 — Correcteurs/verificateurs linguistiques (AST 3) de langue croate (HR)

L'avis de concours est publié exclusivement en allemand, en anglais et en français, au Journal Officiel C 307 A du 11 octobre 2012.

Des informations complémentaires se trouvent sur le site de l'EPSO <http://blogs.ec.europa.eu/eu-careers.info/>

---

## PROCÉDURES JURIDICTIONNELLES

## COUR AELE

## ARRÊT DE LA COUR

du 15 décembre 2011

dans l'affaire E-1/11

Dr A

*(Libre circulation des personnes — Directive 2005/36/CE — Reconnaissance des qualifications professionnelles — Protection de la santé publique — Non-discrimination — Proportionnalité)*

(2012/C 307/08)

Dans l'affaire E-1/11 Dr A — DEMANDE D'AVIS CONSULTATIF adressée à la Cour, en application de l'article 34 de l'accord entre les États membres de l'AELE relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice, par le Statens helsepersonellnemnd (commission norvégienne des recours du personnel de santé) concernant l'interprétation de la directive 2005/36/CE ainsi que d'autres dispositions du droit de l'EEE, la Cour, composée de MM. Carl Baudenbacher, président, Per Christiansen et Páll Hreinsson (juge rapporteur), juges, a rendu le 15 décembre 2011 un arrêt dont le dispositif est le suivant:

- En principe, la directive 2005/36/CE empêche les autorités des États membres de l'EEE d'appliquer des règles nationales octroyant le droit de refuser une autorisation d'exercer la médecine à un demandeur migrant ressortissant d'un autre État membre qui remplit les conditions prévues par la directive pour obtenir la reconnaissance mutuelle des qualifications professionnelles.
- Toutefois, un État membre de l'EEE peut soumettre l'octroi de l'autorisation à la condition, pour le demandeur, de posséder les connaissances linguistiques nécessaires à l'exercice de la profession sur son territoire.
- De surcroît, un État membre de l'EEE ne peut suspendre ou retirer une autorisation d'exercer la médecine sur la base d'informations concernant les aptitudes personnelles d'un médecin migrant se rapportant aux qualifications professionnelles autres que les compétences linguistiques, telles que celles en question, que si de telles exigences sont objectivement justifiées et proportionnées pour accomplir l'objectif de protection de la santé publique et si ces mêmes informations entraînaient également une suspension ou un retrait de l'autorisation d'exercer pour un médecin ressortissant du pays. Si les autorités compétentes constatent l'existence de tels motifs de suspension ou de retrait au moment de l'évaluation, l'autorisation peut être refusée.



**ARRÊT DE LA COUR****du 30 mars 2012****dans les affaires jointes E-17/10 et E-6/11****Principauté de Liechtenstein et VTM Fundmanagement AG contre Autorité de surveillance AELE**

*(Recours en annulation d'une décision de l'Autorité de surveillance AELE — Aides d'État — Régime fiscal particulier applicable aux sociétés de placement — Sélectivité — Aides existantes et nouvelles aides — Récupération — Attentes légitimes — Sécurité juridique — Obligation de motiver)*

(2012/C 307/09)

Dans les affaires jointes E-17/10 et E-6/11, Principauté de Liechtenstein et VTM Fundmanagement AG contre Autorité de surveillance AELE — RECOURS en annulation de la décision n° 416/10/COL du 3 novembre 2010 concernant l'imposition des sociétés de placement conformément à la loi fiscale du Liechtenstein, la Cour, composée de MM. Carl Baudenbacher, président, Per Christiansen et Páll Hreinsson (juge rapporteur), juges, a rendu le, 30 mars 2012, un arrêt dont le dispositif est le suivant:

La Cour:

- 1) rejette les recours;
  - 2) condamne les requérants aux dépens de l'instance.
-

**ARRÊT DE LA COUR****du 30 mars 2012****dans l'affaire E-7/11****Grund, elli- og hjúkrunarheimili contre Agence islandaise des médicaments (Lyfjastofnun)**

*(Directive 2001/83/CE — Libre circulation des marchandises — Produits pharmaceutiques — Importation parallèle — Rapports de contrôle — Protection de la santé publique — Justification — Exigences linguistiques pour l'étiquetage et les notices)*

(2012/C 307/10)

Dans l'affaire E-7/11 Grund, elli- og hjúkrunarheimili contre Agence islandaise de contrôle des médicaments (Lyfjastofnun) — DEMANDE D'AVIS CONSULTATIF adressée à la Cour, en application de l'article 34 de l'accord entre les États de l'AELE relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice par le Héraðsdómur Reykjavíkur (tribunal de première instance de Reykjavik) portant sur l'interprétation de la directive 2001/83/CE ainsi que des articles 11 et 13 de l'accord EEE, la Cour, composée de MM. Carl Baudenbacher, président, Per Christiansen (juge rapporteur) et Páll Hreinsson, juges, a rendu le 30 mars 2012 un arrêt dont le dispositif est le suivant:

- 1) Les pouvoirs publics nationaux peuvent autoriser l'importation depuis la Norvège, par une institution de soins de santé telle que la plaignante, à l'usage des patients qu'elle soigne, de médicaments pour lesquels la Norvège a délivré une autorisation nationale de mise sur le marché et qui sont identiques ou fondamentalement similaires à des produits qui jouissent d'une autorisation nationale de mise sur le marché en Islande, sous couvert d'une licence d'importation parallèle.

Une telle licence doit être délivrée à l'issue d'une procédure qui se limite à vérifier que le médicament en question a reçu une autorisation nationale de mise sur le marché valide dans l'État d'exportation membre de l'EEE, et qu'il est identique ou fondamentalement similaire à des produits ayant reçu une autorisation de mise sur le marché dans l'État d'importation membre de l'EEE.

Dans ce contexte, les pouvoirs publics nationaux peuvent ne pas exiger des importateurs parallèles, tels que la plaignante, qu'ils présentent des comptes rendus de contrôle de production. Une telle pratique ne peut se justifier au regard de l'article 13 de l'accord EEE.

- 2) Lorsqu'un médicament n'est pas destiné à être délivré directement au patient, le droit des autorités compétentes d'octroyer des dispenses en vertu de l'article 63, paragraphe 3, de la directive 2001/83/CE est limité par les principes généraux du droit de l'EEE. Ce pouvoir discrétionnaire ne doit pas être exercé de manière disproportionnée, arbitraire ou abusive, notamment protectionniste.

**ARRÊT DE LA COUR****du 18 avril 2012****dans l'affaire E-15/10****Posten Norge AS contre Autorité de surveillance AELE**

*(Recours en annulation d'une décision de l'Autorité de surveillance AELE — Concurrence — Abus de position dominante — Marché des services de colis fournis par des entreprises à des consommateurs au moyen de points relais — Réseau de distribution — Accords d'exclusivité — Comportement susceptible d'éliminer la concurrence sur le marché — Justification — Durée de l'infraction — Amende)*

(2012/C 307/11)

Dans l'affaire E-15/10 Posten Norge AS contre Autorité de surveillance AELE — RECOURS en annulation de la décision n° 322/10/COL du 14 juillet 2010 relative à une procédure d'application de l'article 54 de l'accord EEE (affaire n° 34250 Norway Post/Privpak) ou, à titre subsidiaire, en annulation ou réduction de l'amende infligée à la requérante dans la décision précitée, la Cour, composée de M. Carl Baudenbacher, président et juge rapporteur, ainsi que de MM. Per Christiansen et Páll Hreinsson, juges, a rendu, le 18 avril 2012, un arrêt dont le dispositif est le suivant:

La Cour:

- 1) fixe à 11 112 000 EUR l'amende infligée à Posten Norge AS en vertu de l'article 2 de la décision n° 322/10/COL du 14 juillet 2010 relative à une procédure d'application de l'article 54 de l'accord EEE (affaire n° 34250 Norway Post/Privpak);
  - 2) rejette le recours pour le surplus;
  - 3) condamne Posten Norge AS à supporter ses propres dépens, 75 % des dépens de l'Autorité de surveillance AELE, ainsi que les dépens de Schenker North AB, Schenker Privpak AB et Schenker Privpak AS;
  - 4) condamne l'Autorité de surveillance AELE à supporter le reste de ses propres dépens.
-

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE  
COMMERCIALE COMMUNE

COMMISSION EUROPÉENNE

**Avis d'expiration de certaines mesures antidumping**

(2012/C 307/12)

Aucune demande de réexamen dûment étayée n'ayant été déposée à la suite de la publication d'un avis d'expiration prochaine <sup>(1)</sup>, la Commission annonce que la mesure antidumping mentionnée ci-après expirera prochainement.

Le présent avis est publié conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1225/2009 du Conseil relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de la Communauté européenne <sup>(2)</sup>.

Produit	Pays d'origine ou d'exportation	Mesures	Référence	Date d'expiration <sup>(1)</sup>
Peroxosulfates (persulfates)	Taiwan États-Unis d'Amérique	Droit antidumping	Règlement (CE) n° 1184/2007 du Conseil (JO L 265 du 11.10.2007, p. 1)	12.10.2012

<sup>(1)</sup> La mesure expire à minuit le jour indiqué dans cette colonne.

<sup>(1)</sup> JO C 356 du 6.12.2011, p. 17.

<sup>(2)</sup> JO L 343 du 22.12.2009, p. 51.





<u>Numéro d'information</u>	Sommaire (suite)	Page
2012/C 307/09	Arrêt de la Cour du 30 mars 2012 dans les affaires jointes E-17/10 et E-6/11 — Principauté de Liechtenstein et VTM Fundmanagement AG contre Autorité de surveillance AELE ( <i>Recours en annulation d'une décision de l'Autorité de surveillance AELE — Aides d'État — Régime fiscal particulier applicable aux sociétés de placement — Sélectivité — Aides existantes et nouvelles aides — Récupération — Attentes légitimes — Sécurité juridique — Obligation de motiver</i> ) .....	23
2012/C 307/10	Arrêt de la Cour du 30 mars 2012 dans l'affaire E-7/11 — Grund, elli- og hjúkrunarheimili contre Agence islandaise des médicaments (Lyfjastofnun) ( <i>Directive 2001/83/CE — Libre circulation des marchandises — Produits pharmaceutiques — Importation parallèle — Rapports de contrôle — Protection de la santé publique — Justification — Exigences linguistiques pour l'étiquetage et les notices</i> ) .....	24
2012/C 307/11	Arrêt de la Cour du 18 avril 2012 dans l'affaire E-15/10 — Posten Norge AS contre Autorité de surveillance AELE ( <i>Recours en annulation d'une décision de l'Autorité de surveillance AELE — Concurrence — Abus de position dominante — Marché des services de colis fournis par des entreprises à des consommateurs au moyen de points relais — Réseau de distribution — Accords d'exclusivité — Comportement susceptible d'éliminer la concurrence sur le marché — Justification — Durée de l'infraction — Amende</i> ) .....	25

#### PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE COMMERCIALE COMMUNE

##### **Commission européenne**

2012/C 307/12	Avis d'expiration de certaines mesures antidumping .....	26
---------------	--	----



## Prix d'abonnement 2012 (hors TVA, frais de port pour expédition normale inclus)

Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	1 200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + DVD annuel	22 langues officielles de l'UE	1 310 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	840 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, DVD mensuel (cumulatif)	22 langues officielles de l'UE	100 EUR par an
Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), DVD, une édition par semaine	Multilingue: 23 langues officielles de l'UE	200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série C — Concours	Langues selon concours	50 EUR par an

L'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, qui paraît dans les langues officielles de l'Union européenne, est disponible dans 22 versions linguistiques. Il comprend les séries L (Législation) et C (Communications et informations).

Chaque version linguistique fait l'objet d'un abonnement séparé.

Conformément au règlement (CE) n° 920/2005 du Conseil, publié au Journal officiel L 156 du 18 juin 2005, stipulant que les institutions de l'Union européenne ne sont temporairement pas liées par l'obligation de rédiger tous les actes en irlandais et de les publier dans cette langue, les Journaux officiels publiés en langue irlandaise sont commercialisés à part.

L'abonnement au Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications) regroupe la totalité des 23 versions linguistiques officielles en un DVD multilingue unique.

Sur simple demande, l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne* donne droit à la réception des diverses annexes du Journal officiel. Les abonnés sont avertis de la parution des annexes grâce à un «Avis au lecteur» inséré dans le *Journal officiel de l'Union européenne*.

## Ventes et abonnements

Les abonnements aux diverses publications payantes, comme l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, sont disponibles auprès de nos bureaux de vente. La liste des bureaux de vente est disponible à l'adresse suivante:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_fr.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_fr.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accès direct et gratuit au droit de l'Union européenne. Ce site permet de consulter le *Journal officiel de l'Union européenne* et inclut également les traités, la législation, la jurisprudence et les actes préparatoires de la législation.**

**Pour en savoir plus sur l'Union européenne, consultez: <http://europa.eu>**

