

# MOTION PFISTER ET CONTRE-PROJET INDIRECT À «L'INITIATIVE POUR DES PRIX ÉQUITABLES»

## I. Contexte

Le secteur suisse de l'automobile totalise plus de 19'800 entreprises qui réalisent un chiffre d'affaires total de quelque 95 milliards de francs (chiffres de 2019). Sur ce montant, 34,2 milliards de francs sont réalisés uniquement par les garages suisses. L'industrie automobile emploie au total 226'230 personnes, soit autant que les secteurs de l'alimentaire, du textile et de l'habillement pris ensemble. Elle crée deux fois plus d'emplois que l'industrie pharmaceutique. Dans l'ensemble, un emploi sur huit dépend même directement ou indirectement de l'automobile.

En Suisse, les voitures neuves et les prestations de service sont presque exclusivement distribuées par les importateurs généraux des diverses marques automobiles. Ceux-ci exploitent pour cela un réseau de revendeurs et de partenaires de service (distributeurs) composé en Suisse d'environ 4000 entreprises, essentiellement des PME. Étant donné que toute la distribution de voitures neuves, de pièces détachées, d'outils spéciaux ou de logiciels d'atelier est contrôlée par l'importateur général et que les distributeurs axent systématiquement leur exploitation sur une marque donnée pendant des années, voire des décennies, les distributeurs sont économiquement tributaires des importateurs généraux. Cela donne à ces derniers un pouvoir de marché considérable dont l'abus nuit avant tout aux distributeurs et aux consommateurs finaux. Ce n'est que récemment que l'Oberster Gerichtshof autrichien (OGH) a confirmé que l'importateur général de Peugeot en Autriche avait abusé de son pouvoir sur le marché vis-à-vis de ses distributeurs autrichiens.

C'est notamment dans le contexte de cette structure de marché et de ces rapports de force toujours plus tendus suite à des évolutions majeures telles que l'électrification et la numérisation du secteur de l'automobile qu'il convient de remplacer les projets législatifs actuels, à savoir le contre-projet à «l'initiative pour des prix équitables» et la «motion Pfister».



## II. Contre-mesures – vue d'ensemble

### 1. Contre-projet à «l'initiative pour des prix équitables»

L'«initiative pour des prix équitables» a été lancée afin de lutter contre le niveau exagéré des prix suisses par rapport à l'étranger. L'objectif de «l'initiative pour les prix équitables» (IPE) a été reconnu par le Parlement qui se propose de réviser la loi sur les cartels (LCart) et la loi contre la concurrence déloyale (LCD) par le biais d'un contre-projet indirect.

Cette révision vise à endiguer l'inégalité de traitement injustifiée des demandeurs suisses par rapport aux demandeurs étrangers sur le plan du prix et des conditions commerciales et ainsi à permettre notamment de baisser les prix d'achat. De façon générale, la révision facilite les démarches en cas d'abus de position économique dominante: la Commission de la concurrence (COMCO) et les tribunaux peuvent dorénavant intervenir même lorsqu'une entreprise est «relativement puissante sur le marché», c'est-à-dire ne l'est que par rapport à certains demandeurs ou prestataires, et pas seulement lorsqu'elle occupe une «position dominante sur le marché», c'est-à-dire qu'elle domine l'ensemble du marché.

La votation finale sur le contre-projet à l'initiative pour des prix équitables a eu lieu le 19 mars 2021. Le Conseil fédéral va désormais décider du moment précis de son entrée en vigueur (sans doute au 1er janvier 2022).

### 2. Motion Pfister

La motion Pfister aspire à une exécution effective du droit des cartels dans le commerce de l'automobile. Elle a pour arrière-plan les incohérences dans l'application par la COMCO et par les tribunaux du droit des cartels et surtout de la communication automobile.

En raison de la structure de marché de la branche automobile décrite plus haut, la commercialisation de voitures neuves et de prestations de service nécessitent une réglementation ciblée. La COMCO a répondu à ce besoin de réglementation en adoptant déjà en 2002 la communication automobile (CommAuto), qui comporte des règles concrètes destinées à promouvoir la concurrence et à protéger les PME et les consommateurs sur le marché de l'automobile. Celles-ci régissent par exemple l'achat de pièces détachées, l'accès aux logiciels ou les délais de résiliation des contrats de distribution.

Dans la pratique, c'est cependant toujours le «droit du plus fort» qui s'applique, à savoir celui des importateurs généraux: la COMCO a trop peu de ressources pour imposer ses propres règles sur tout le territoire et les tribunaux n'appliquent pratiquement pas les règles de la CommAuto car ces règles ne sont pas contraignantes pour eux. Dans ce contexte, la motion Pfister réclame que les règles concrètes de la CommAuto soient transférées dans une ordonnance contraignante pour les tribunaux.

La motion a été adoptée par le Conseil national le 16 septembre 2020 et sera probablement traitée par le Conseil des États lors de sa session d'automne.



### III. Contre-mesures – comparaison

Le contre-projet à l'IPE ainsi que la motion Pfister poursuivent des objectifs différents et se complètent. Entre autres, le contre-projet à l'IPE ne garantit pas l'application effective de la loi sur les cartels dans le commerce de l'automobile réclamée par la motion Pfister.

Voici une présentation synthétique des principales différences:

	<b>Contre-projet «IPE»</b>	<b>«Motion Pfister»</b>
<b>Secteur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tous les secteurs</li> </ul> <p>Le contre-projet à l'IPE n'est pas une réglementation sectorielle, mais complète les bases générales de la loi sur les cartels.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uniquement le secteur automobile</li> </ul> <p>La motion Pfister s'adresse exclusivement au secteur automobile.</p>
<b>Approche de réglementation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règles générales, nécessitant une interprétation</li> </ul> <p>Le contre-projet à l'IPE élargit le droit des cartels en y ajoutant le principe général de la puissance relative sur le marché et ne contient pas de règles concrètes pour le secteur automobile.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règles concrètes, ne nécessitant pas d'interprétation</li> </ul> <p>L'ordonnance découlant de la motion Pfister contient des règles concrètes spécialement applicables au secteur de l'automobile et visant à protéger les PME et les consommateurs</p>
<b>Comparaison entre règles générales et règles concrètes</b>	<p>Les comportements généraux suivants, nécessitant une interprétation, <i>peuvent être abusifs</i> (art. 7 LCart):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Refus de relations commerciales</li> <li>Discrimination de partenaires commerciaux</li> <li>Imposition de prix ou d'autres conditions commerciales inéquitables</li> <li>Sous-enchère en matière de prix ou d'autres conditions commerciales dirigée contre un concurrent déterminé</li> <li>Limitation des débouchés ou du développement technique</li> <li>Opérations de subordination: obligation de se procurer d'autres prestations lors de la conclusion d'un contrat</li> <li>Discrimination transfrontalière sur les prix ou les conditions</li> </ul>	<p>Avec la motion Pfister, les règles élaborées concrètement pour le marché suisse de l'automobile <i>seront applicables</i> (sélection, voir CommAuto):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Libre choix du garage sans perte de la garantie du constructeur</li> <li>Couplage de la distribution de voitures neuves, de prestations de service et de pièces de rechange</li> <li>Vente de pièces de rechange à des garages indépendants</li> <li>Accès des garages indépendants aux informations requises, équipements de diagnostic et outils spéciaux</li> <li>Possibilité de distribuer plusieurs marques</li> <li>Règles pour les délais de résiliation</li> </ul>

**Pratique administrative et jurisprudence**

- Aucune

Il n'existe en Suisse ni une jurisprudence judiciaire, ni une pratique administrative concernant la puissance relative de marché.

- Pratique de la COMCO

Comme la CommAuto remonte déjà à 2002, il existe déjà une vaste pratique administrative de la COMCO relative aux règles de l'ordonnance future.

**Calendrier concernant les effets**

- À long terme

Le contre-projet à l'IPE ne déploiera ses effets qu'à long terme, c'est-à-dire lorsque la COMCO et les tribunaux, notamment le Tribunal fédéral, auront élaboré une jurisprudence fiable.

- Immédiatement

La présence de règles concrètes ainsi que la pratique déjà existante de la COMCO sur les règles permettent à l'ordonnance découlant de la motion Pfister d'apporter un remède immédiat pour les PME dans le secteur de l'automobile.

**Possibilité d'un référendum**

- Référendum possible

Le contre-projet à l'IPE prend la forme d'une loi et est donc soumis au référendum facultatif.

- Référendum impossible

La motion Pfister réclame l'adoption d'une ordonnance. Les ordonnances ne sont pas soumises à référendum.

**Renforcement de l'efficacité de l'exécution du droit des cartels dans le secteur automobile?**

- Possible

Le contre-projet à l'IPE permettra à la COMCO et aux tribunaux d'intervenir plus rapidement dans les cas de dépendance économique. Il ne règle pas ce qui sera concrètement autorisé ou non dans le secteur automobile.

- Oui

La présence de règles concrètes et élaborées par les autorités spécialisées permet dès aujourd'hui de constater que l'acte législatif découlant de la motion Pfister renforcera l'exécution du droit des cartels dans le secteur automobile.

**Vous trouverez plus des informations sur le site [agvs-upsa.ch](http://agvs-upsa.ch)**

En conséquence, l'UPSA et ses associations partenaires, soutiennent la motion Pfister: ils s'engagent ainsi en faveur d'une concurrence loyale et de la garantie de la qualité des prestations.

