

**« Résolution d'Interlaken »**  
**sur les contrats de distribution / commerciaux**

Au vu des changements de conditions cadres, notamment dans l'UE, qui règlementent la relation entre les constructeurs/importateurs généraux (« constructeurs ») et les concessionnaires/partenaires de distribution (« concessionnaires »), les quatre associations nationales suivantes édictent la « Résolution d'Interlaken ».

**I. Constatation :**

- 1) Le REC automobile actuel 1400/2002 a octroyé au commerce des droits évidents garantissant la liberté entrepreneuriale y compris dans le domaine des investissements. Cette situation est menacée par l'arrivée à expiration du REC automobile 1400/2002 le 31 mai 2013 : on assiste à un déplacement massif des rapports de forces entre les constructeurs et les concessionnaires dans l'intérêt des constructeurs dans le cadre d'une approche génératrice d'une distorsion de la concurrence. Cela vaut notamment pour les éléments suivants : (i) la possibilité de restreindre arbitrairement le commerce multimarques qui représente la base d'une gestion économique du garage pour de nombreuses entreprises ; (ii) pour de nombreuses entreprises, la définition de délais de résiliation disproportionnés entraîne d'importantes turbulences économiques surtout lorsque des investissements significatifs ont été effectués récemment. Une protection correspondante des investissements est indispensable.
- 2) Le code de conduite (visé) des constructeurs ne constitue qu'une déclaration d'intention qui ne peut remplacer l'ancien REC automobile. C'est notamment vrai pour les raisons suivantes : (i) pas d'obligation juridique ; les constructeurs peuvent décider à tout moment de ne pas suivre le code de conduite ; (ii) refus des constructeurs de garantir l'exploitation multimarques. (iii) Refus des constructeurs de protéger les investissements effectués par les concessionnaires ce qui est en totale contradiction avec les règles régissant les états de propriété.
- 3) L'attitude passive de la Commission européenne provoque un renforcement des distorsions de la concurrence sur le marché : (i) de nombreux Etats membres de l'UE, tout comme la Suisse, tentent donc de sauver les anciennes règles concurrentielles du REC automobile ayant fait leurs preuves en les intégrant dans leurs réglementations nationales. (ii) Une politique des PME valable pour toute l'UE a été abandonnée par « Bruxelles » dans l'un des principaux domaines économiques.

**II. Demande :**

Pour que le commerce automobile indépendant puisse perdurer en Europe, il est indispensable que les constructeurs, qui étendent à vue d'œil leurs activités au commerce individuel, mettent en œuvre les demandes suivantes du commerce :

- 1) Les associations demandent des conditions commerciales et contractuelles justes et conformes au principe de causalité entre les constructeurs et les concessionnaires. Les associations prendront toutes les mesures nécessaires afin que le fardeau commercial cesse d'être placé sur les seules épaules des concessionnaires par les constructeurs. Le commerce

ne peut notamment pas être entravé par des facteurs imposés par les constructeurs et qu'il ne peut pas influencer.

- 2) Les associations demandent à la Commission européenne de corriger sans retard l'abandon du REC automobile par l'introduction de règles appropriées. Il faut prendre des mesures préventives afin que le concessionnaire ne soit pas forcé de sécuriser l'amortissement des investissements effectués à ses propres risques et périls. Pour y parvenir, les associations nationales demandent une extension de la directive de l'UE sur les agents commerciaux.
- 3) Les associations nationales demandent à la Commission européenne et aux services nationaux responsables des cartels d'accorder résolument les règles de la concurrence pour lutter contre la puissance des constructeurs sur le marché. Cela vaut notamment pour l'érosion financière et la formation de rapports de dépendance unilatéraux causés par les constructeurs pour des milliers de PME.

Interlaken, le 5 octobre 2012

Zentralverband Deutsches  
Kraftfahrzeuggewerbe  
signé Ulrich Fromme, vice-président

Bundesgremium Fahrzeughandel  
signé Dr Gustav Oberwallner, directeur adjoint

UPSA, Union professionnelle suisse de l'automobile  
signé Urs Wernli, président central

KFZ-Berufsbeirat, LVH Bozen  
signé Dietmar Mock, président

*Remarque : traduction de l'allemand ; document d'origine signé disponible.*