

CONCURRENCE

Pièces captives, pièces d'occasion : une impossible libéralisation !

En dépit d'une intense activité professionnelle et réglementaire, pour tout ce qui concerne l'ouverture du marché des pièces détachées dans le secteur de l'automobile, les avancées se heurtent à toutes sortes d'hostilités.



Serge Brousseau, docteur en droit avocat à la Cour chez Trillat et associés



Lionel Namin, enseignant de droit des assurances à l'université Paris II, Panthéon-Assas, en charge de la coordination pédagogique, master II Droit des assurances

En Europe, faute de consensus entre le Parlement et le Conseil des ministres, la libéralisation sur le fondement de la directive n° 98/71/CE du 13 octobre 1998 (JOCE 28 oct., n° L 289) n'a pas vu le jour.

En France, le Conseil constitutionnel vient de censurer, le 20 décembre 2019, les dispositions de la loi d'orientation des mobilités (LOM) visant à libéraliser, de façon progressive et adaptée, le marché des pièces détachées visibles pour l'automobile.

■ Les pièces captives : le droit en vigueur

Les véhicules à moteur au sens du Code de la route (art. L. 110-1), dessinés et conçus par le constructeur français, relèvent du droit de la propriété intellectuelle. Cette création, à la fois esthétique et industrielle, est protégée par le dispositif consacré aux dessins et modèles. Son caractère hybride confère la possibilité de cumuler plusieurs protections, au choix de son auteur.

Sur le plan de la création artistique, d'une part, la pièce détachée visible

peut être appréhendée par le droit d'auteur en tant qu'œuvre de l'esprit. Elle sera protégée pendant toute la vie de son auteur et jusqu'à 70 ans après sa mort. D'autre part, sur le plan de la propriété industrielle, les dessins et modèles protégeront l'apparence de la pièce détachée visible. Aussi, le constructeur va faire enregistrer son nouveau modèle y compris son apparence produit : lignes, ses contours, ses couleurs, sa forme, sa texture ou ses matériaux (C. propr. intell., art. L. 513-1, al. 1^{er}). Une fois incorporée dans le véhicule, la protection s'applique seulement si la pièce détachée reste visible lors de l'utilisation normale par l'utilisateur final.

Enfin, deux exceptions, visées par le Code de la propriété intellectuelle, ne permettent pas de protéger l'apparence d'un produit (art. L. 511-8). Cela concerne la pièce détachée visible si :

- ses caractéristiques sont exclusivement imposées par la fonction technique du produit ;
- sa forme et sa dimension exactes doivent être nécessairement repro-

duites pour qu'elle puisse être mécaniquement associée à un autre produit par une mise en contact, un raccordement, un placement à l'intérieur ou à l'extérieur dans des conditions permettant à chacun de ces produits de remplir sa fonction.

À l'échelle européenne, à défaut d'un droit national protecteur, les constructeurs automobiles, issus d'un pays membre de l'UE, peuvent se tourner vers l'Office de l'Union européenne pour la propriété intellectuelle (EUIPO) pour adresser leur demande de protection relatives aux modèles ou dessins. Cependant le Règlement européen CE n° 6/2002 du 12 décembre 2001, qui a instauré cette protection des dessins ou modèles communautaires, a exclu les pièces d'un produit complexe, tel que le véhicule à moteur, utilisées pour réparer ledit produit afin de lui rendre son apparence initiale (art. 110 §1). Cette disposition, connue sous le nom de clause de réparation, a été adoptée par les instances européennes afin de limiter le monopole des constructeurs ou équipementiers notamment dans le domaine de

l'automobile. Par le jeu de cette clause, le titulaire du droit protégé par les dessins ou modèles est empêché de revendiquer son monopole lorsqu'un tiers met sur le marché des pièces détachées de rechange destinées à la réparation d'un véhicule afin de lui rendre son apparence initiale. Il est intéressant d'observer que l'exception dite « de réparation » a déjà fait l'objet d'une interprétation dans un arrêt rendu par la CJUE, le 20 décembre 2017 (Audi et Porsche Aff. jointes C-397/16 et C-435/16). Dans ces affaires qui concernaient la fabrication et la commercialisation de jantes automobiles, la CJUE affirme que :

- la clause de réparation s'applique à toute pièce utilisée en vue de rendre au produit complexe l'apparence qui était la sienne lors de la mise sur le marché de celui-ci ;

- la clause de réparation ne s'applique qu'aux pièces détachées qui sont visuellement identiques aux pièces d'origine ;

- le fabricant vendeur de la pièce détachée doit veiller à apposer des indications claires et visibles sur les pièces ou leurs emballages pour informer les utilisateurs finaux qu'ils ne sont pas titulaires des droits de dessins et modèles sur ces pièces et qu'elles sont à usage exclusif de réparation du produit complexe en vue de lui rendre son apparence initiale.

Cette solution, dégagée par la CJUE, a été examinée par la cour d'appel de Paris qui a refusé le bénéfice de cette clause de réparation au vendeur de jantes automobiles destinées à la personnalisation esthétique du véhicule pour des motifs d'agrément ou de simple convenance. Il a été considéré que les jantes proposées n'étaient pas commercialisées aux

fins de réparation des véhicules, mais aux fins de modification de leur apparence esthétique par des amateurs de *tuning*. Ici, la contrefaçon est caractérisée, ces produits reprenant les caractéristiques essentielles des modèles communautaires et ne produisant pas sur l'utilisateur averti une impression visuelle d'ensemble différente (CA Paris, pôle 5 - ch. 1, 11 sept. 2018, n° 17/01589).

C'est cette exception « de réparation » qui aurait dû être introduite, le 1^{er} janvier 2020, en droit français dans le seul domaine automobile, pour paralyser les droits d'auteur et limiter les droits sur les dessins et modèles sur les véhicules à moteur et les remorques.

■ Fin des pièces captives : pourtant, on y avait cru !

La loi d'orientation sur les mobilités (LOM), dont l'un des objectifs était de réguler l'accès aux pièces de carrosserie, avait vu son périmètre se réduire considérablement au fil de la construction législative. Puis, ce qu'il restait de ce petit périmètre, vient d'être retoqué par le Conseil constitutionnel.

Faisons le point : la loi LOM préconisait l'ouverture du marché des pièces de carrosserie ; ainsi, l'Assemblée nationale avait enfin accouché d'un texte minimaliste le 19 novembre

2019. Selon le texte de cette loi concernant les pièces de carrosserie dites captives, la libéralisation serait, dans un premier temps, consacrée aux phares, rétroviseurs et vitrage, avant d'être étendue en 2021 aux pièces de tôle mais avec une franchise de 10 ans. Ainsi, ces dernières pièces ne rejoindraient le domaine concurrentiel qu'en 2031 ! Autant dire que le *lobbying* des constructeurs a été efficace et que la libéralisation de la pièce dite captive était devenue une vaste rigolade.

Mais, ce n'est pas tout ! Le texte de la loi LOM sur les pièces captives, adopté par l'Assemblée nationale le 19 novembre 2019, vient d'être censuré : en effet, par une décision du 20 décembre 2019, le Conseil constitutionnel, saisi par un groupe de parlementaires, a décidé que l'article 110 de la loi ayant trait à la libéralisation des pièces captives, présente un caractère de « cavalier législatif » qui n'a pas sa place dans la loi sur les mobilités. Et le Conseil constitutionnel a estimé que les pièces captives avaient un lien trop distancé avec le concept de mobilité, ce qui, d'ailleurs, n'est pas faux !

En conséquence la loi LOM a été promulguée le 24 décembre 2019 sans les dispositions concernant les pièces captives. Ainsi les modestes avancées sur les pièces captives sont annulées ; il faudra donc attendre un nouveau texte accolé à une bonne locomotive pour qu'un nouveau débat ait lieu. Autant dire que ce n'est pas pour demain et que le bon sens et l'intérêt des consommateurs attendra...

La situation est-elle plus enviable pour les pièces détachées d'occasion, qualifiées maintenant (pour leur donner une vraie noblesse) de pièces issues de l'économie circulaire ? Rien n'est moins sûr. ■



Une fois incorporée dans le véhicule, la protection s'applique seulement si la pièce détachée reste visible lors de l'utilisation normale par l'utilisateur final.