Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (deuxième chambre)

19 septembre 2019*

« Renvoi préjudiciel – Rapprochement des législations – Véhicules à moteur – Règlement (CE) nº 715/2007 – Article 6, paragraphe 1, première phrase – Informations sur la réparation et l'entretien des véhicules – Obligations du constructeur à l'égard des opérateurs indépendants – Accès sans restriction et dans un format normalisé à ces informations – Modalités – Interdiction de discriminations »

Dans l'affaire C-527/18,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne), par décision du 21 juin 2018, parvenue à la Cour le 13 août 2018, dans la procédure

Gesamtverband Autoteile-Handel eV

contre

KIA Motors Corporation,

LA COUR (deuxième chambre),

composée de M. A. Arabadjiev, président de chambre, MM. T. von Danwitz, C. Vajda, P. G. Xuereb (rapporteur) et A. Kumin, juges,

avocat général : M. M. Szpunar,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

– pour le Gesamtverband Autoteile-Handel eV, par M^e^ M. Sacré, Rechtsanwalt,

– pour KIA Motors Corporation, par M^es^ T. Kopp, R. Polley et W. Holzapfel, Rechtsanwälte,

– pour la Commission européenne, par MM. M. Huttunen et J. Hradil, ainsi que par M^me^ A. C. Becker, en qualité d'agents,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

* Langue de procédure : l'allemand.

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, 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 (JO 2007, L 171, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant le Gesamtverband Autoteile-Handel eV (ci-après le « Gesamtverband »), une association professionnelle allemande du commerce de gros de pièces automobiles, à KIA Motors Corporation (ci-après « KIA »), un constructeur automobile sud-coréen, au sujet du refus de ce constructeur de fournir aux opérateurs indépendants un accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules dans un format susceptible de faire l'objet d'un traitement électronique.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

Le règlement nº 715/2007

3 Le considérant 8 du règlement nº 715/2007 prévoit :

« Un accès sans restriction aux informations sur la réparation des véhicules, normalisé afin de permettre de retrouver les informations techniques, et une concurrence effective sur le marché pour les services de réparation et d'entretien des véhicules et d'information sont nécessaires pour améliorer le fonctionnement du marché intérieur, notamment en ce qui concerne la libre circulation des marchandises, la liberté d'établissement et la libre prestation des services. Une forte proportion de ces informations a trait aux systèmes de diagnostic embarqués et à leur interaction avec d'autres systèmes du véhicule. Il convient de fixer des spécifications techniques auxquelles devraient obéir les sites web des constructeurs, ainsi que des mesures ciblées garantissant un accès raisonnable pour les petites et moyennes entreprises (PME). Les normes communes arrêtées en association avec les parties intéressées, telles que le document [Organisation pour l'avancement des normes structurées de l'information (OASIS)], peuvent faciliter l'échange d'informations entre fabricants et fournisseurs de services. Il convient donc d'exiger initialement l'utilisation des spécifications techniques du document OASIS et de demander à la Commission d'appeler le CEN/ISO [Comité européen de normalisation/Organisation internationale de normalisation] à continuer à développer ce document en une norme en vue de remplacer à terme le document OASIS. »

4 Selon le considérant 27 de ce règlement, les objectifs de celui-ci consistent en « la réalisation du marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes concernant les émissions des véhicules à moteur et la garantie de l'accessibilité des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules pour les opérateurs indépendants de la même façon que pour les concessionnaires et les réparateurs officiels ».

5 L'article 3 dudit règlement, intitulé « Définitions », prévoit, à ses points 14 et 15 :

« Aux fins du présent règlement et de ses mesures d'exécution, les définitions suivantes s'appliquent :

[...]

14) “information sur la réparation et l’entretien des véhicules” signifie toute information nécessaire pour le diagnostic, l’entretien, l’inspection, la surveillance périodique, la réparation, la reprogrammation ou la réinitialisation du véhicule et que les constructeurs fournissent pour leurs concessionnaires et réparateurs officiels, notamment toutes les modifications ultérieures et les suppléments à cette information. Cette information comprend toutes les informations nécessaires sur les accessoires ou équipements de bord ;

15) “opérateur indépendant” signifie des entreprises autres que les concessionnaires et ateliers de réparation officiels qui sont directement ou indirectement engagés dans la réparation et l’entretien de véhicules à moteur, en particulier des réparateurs, des fabricants ou distributeurs d’équipements, d’outils ou de pièces détachées de réparation, des éditeurs d’information technique, des automobiles clubs, des opérateurs de services de dépannage, des opérateurs proposant des services d’inspection et d’essai, des opérateurs proposant une formation pour les installateurs, les fabricants et les réparateurs des équipements des véhicules à carburant alternatif ».

6 L’article 6 du règlement nº 715/2007, intitulé « Obligations du constructeur », dispose, à son paragraphe 1 :

« Les constructeurs fournissent un accès sans restriction et dans un format normalisé aux informations sur la réparation et l’entretien des véhicules aux opérateurs indépendants par l’intermédiaire de sites web, d’une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport au contenu fourni et à l’accès accordé aux concessionnaires et aux réparateurs officiels. Pour mieux réaliser cet objectif, les informations doivent être présentées d’une manière cohérente et tout d’abord être conformes aux exigences techniques de la norme OASIS [...] »

7 L’article 8 de ce règlement, intitulé « Mesures d’exécution », prévoit :

« Les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 6 et 7, visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, en le complétant, sont adoptées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l’article 15, paragraphe 3. Il s’agit notamment de la définition et de la mise à jour des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur les systèmes de diagnostic embarqués et la réparation et l’entretien des véhicules, une attention particulière étant accordée aux besoins spécifiques des PME. »

Le règlement nº 692/2008

8 Le règlement (CE) nº 692/2008 de la Commission, du 18 juillet 2008, portant application et modification du règlement nº 715/2007 (JO 2008, L 199, p. 1), a été modifié par le règlement (UE) nº 566/2011 de la Commission, du 8 juin 2011 (JO 2011, L 158, p. 1) (ci-après le « règlement nº 692/2008 »), aux fins, notamment, de renforcer les procédures d’échange de données relatives aux composants des véhicules entre les constructeurs et les opérateurs indépendants.

9 L’article 13 du règlement nº 692/2008, intitulé « Accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l’entretien des véhicules », dispose, à son paragraphe 1 :

« Conformément aux articles 6 et 7 du règlement [nº 715/2007] ainsi qu’à l’annexe XIV du présent règlement, les constructeurs mettent en place les dispositions et les procédures nécessaires pour assurer que les informations [...] sur la réparation et l’entretien des véhicules sont directement accessibles. »

10 Le point 2.1 de l'annexe XIV du règlement nº 692/2008 est libellé comme suit :

« Les informations [...] sur la réparation et l'entretien des véhicules disponibles sur les sites internet obéissent aux spécifications techniques du document SC2-D 5 d'OASIS, norme des informations sur les réparations automobiles [...] et des sections 3.2, 3.5 (à l'exclusion de la section 3.5.2), 3.6, 3.7 et 3.8 du document SC1-D 2 d'OASIS, spécification des critères de réparation automatique [...], en utilisant uniquement les formats texte libre et graphique ou les formats pouvant être visualisés et imprimés au moyen exclusif des modules d'extension des logiciels libres, faciles à installer et fonctionnant sous les systèmes d'exploitation courants. [...] Quiconque souhaite copier ou republier ces informations doit négocier directement avec le constructeur concerné. […]

Des informations sur toutes les pièces dont est équipé d'origine le véhicule, tel qu'identifié par le numéro d'identification du véhicule (VIN) et par tous critères supplémentaires tels que l'empattement, la puissance du moteur, le type de finition ou les options, et qui peuvent être remplacées par des pièces détachées proposées par le constructeur à ses concessionnaires ou réparateurs officiels ou à des tiers au moyen d'une référence à un numéro de pièce d'origine, sont mises à disposition dans une base de données facilement accessible pour les opérateurs indépendants.

Dans cette base de données figurent le VIN, le numéro de pièce d'origine, la dénomination de la pièce d'origine, les indications de validité (dates de début et de fin de validité), les indications de montage et, le cas échéant, les caractéristiques de structure.

Les informations figurant dans la base de données sont régulièrement mises à jour. Les mises à jour incluent en particulier toutes les modifications apportées à des véhicules individuels après leur production si ces informations sont communiquées aux concessionnaires. »

Le règlement nº 566/2011

11 Le considérant 12 du règlement nº 566/2011 est ainsi libellé :

« Afin de garantir une concurrence effective sur le marché des services d'information sur la réparation et l'entretien ainsi que de préciser que les informations concernées couvrent également les informations devant être fournies aux opérateurs indépendants autres que les réparateurs, de sorte que le marché de la réparation et de l'entretien de véhicules par des opérateurs indépendants puisse dans son ensemble concurrencer les concessionnaires – que le constructeur du véhicule transmette ou non ces informations directement à ses concessionnaires et réparateurs officiels –, il est nécessaire d'apporter des clarifications supplémentaires concernant le détail des informations à fournir en vertu du règlement [nº 715/2007]. »

Le droit allemand

12 Il ressort de la décision de renvoi que le Gesamtverband invoque la violation de certaines dispositions du Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (loi contre la concurrence déloyale), tant dans sa version en vigueur jusqu'au 10 décembre 2015 (ci-après l'« ancienne version de l'UWG »), que dans celle en vigueur depuis cette date (ci-après la « nouvelle version de l'UWG »).

13 L'article 4, point 11, de l'ancienne version de l'UWG disposait :

« Commet un acte de concurrence déloyale, notamment, quiconque qui

[...]

11. enfreint une disposition légale qui est, entre autres, destinée à réglementer le comportement sur le marché dans l'intérêt des opérateurs du marché ».

14 Cette disposition a été remplacée, dans la nouvelle version de l'UWG, par l'article 3a de celui-ci, qui prévoit :

« Commet un acte déloyal celui qui enfreint une disposition légale destinée, notamment, à réglementer le comportement sur le marché dans l'intérêt de ses acteurs dès lors que cette infraction est susceptible d'affecter sensiblement les intérêts des consommateurs, des autres acteurs du marché ou des concurrents. »

15 L'article 8, paragraphe 1, première phrase, de l'UWG, tant dans l'ancienne que dans la nouvelle version, permet d'engager une action aux fins de cessation immédiate (élimination) et, en cas de risque de récidive, aux fins de cessation pour l'avenir (abstention) contre toute personne qui a commis un acte commercial illicite, au sens des articles 3 et 7 de cette loi. Aux termes de l'article 3, paragraphe 1, de l'ancienne version de l'UWG, les actes de concurrence déloyale sont illicites lorsqu'ils sont susceptibles d'affecter sensiblement les intérêts des concurrents, des consommateurs ou d'autres opérateurs du marché. Selon l'article 3, paragraphe 1, de la nouvelle version de l'UWG, les actes de concurrence déloyale sont illicites.

Le litige au principal et les questions préjudicielles

16 Le Gesamtverband ainsi que les opérateurs indépendants qui en sont membres disposent, s'agissant des véhicules commercialisés par KIA, d'un accès en simple lecture à une base de données sur laquelle sont stockées les informations sur la réparation et l'entretien de ces véhicules, au sens de l'article 3, point 14, du règlement n° 715/2007.

17 Le Gesamtverband a demandé à KIA de pouvoir également disposer, pour lui-même ainsi que pour ses membres, des informations de la base de données dans un format permettant leur traitement électronique.

18 Il a ensuite saisi le Landgericht Frankfurt am Main (tribunal régional de Francfort-sur-le-Main, Allemagne) aux fins que celui-ci enjoigne à KIA de mettre à sa disposition ainsi qu'à celle de ses membres ces informations dans le format demandé. Cette juridiction a condamné KIA conformément aux conclusions du Gesamtverband. L'Oberlandesgericht Frankfurt am Main (tribunal régional supérieur de Francfort-sur-le-Main, Allemagne), saisi par KIA d'un appel contre le jugement de première instance, a considéré que l'article 6, paragraphe 1, du règlement n° 715/2007 n'impose pas à KIA d'accorder au Gesamtverband et à ses membres un accès à ces informations dans un format permettant le traitement électronique des informations. Il a jugé que seul devait être assuré, à l'égard des opérateurs indépendants, l'accès à ces informations en simple lecture, cette forme de mise à disposition n'étant pas constitutive d'une discrimination entre ces opérateurs, d'une part, et les concessionnaires et réparateurs contractuellement liés à KIA, d'autre part. Le Gesamtverband a formé un pourvoi en *Revision* devant la juridiction de renvoi, le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne), contre l'arrêt d'appel.

19 La juridiction de renvoi considère que l'issue du litige pendant devant elle dépend de la réponse à la question de savoir si la manière dont KIA a choisi de mettre les informations en cause à la disposition des opérateurs indépendants est conforme à l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement n° 715/2007 ou bien si, au contraire, cette disposition requiert que de telles informations soient mises à disposition dans un format exploitable électroniquement.

20 Selon la juridiction de renvoi, même si un accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules dans un format en permettant \/ le traitement électronique par les opérateurs indépendants pourrait avoir un effet positif sur le fonctionnement du marché intérieur et promouvoir une concurrence effective sur le marché des services de l'information sur la réparation et l'entretien des véhicules, une obligation de mettre ces informations à la disposition des opérateurs indépendants dans un format exploitable électroniquement ne semble pas ressortir du libellé de l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007 ni de la référence à la norme OASIS visée à cette disposition. La juridiction de renvoi expose également que, compte tenu du libellé du point 2.1, premier alinéa, première et quatrième phrases, ainsi que deuxième alinéa, de l'annexe XIV du règlement nº 692/2008 et de la genèse de ce point 2.1, l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007 pourrait être interprété en ce sens que le constructeur n'est pas tenu de mettre à disposition les informations en cause dans un format exploitable électroniquement. Une telle interprétation serait, en outre, corroborée par l'intention de la Commission de prévoir, dans le nouveau règlement-cadre de réception par type, une obligation de mettre les informations en cause à la disposition des opérateurs indépendants dans un format lisible par ordinateur et exploitable électroniquement.

21 La juridiction de renvoi ajoute que la Cour doit également préciser la portée de l'interdiction de discrimination prévue à l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007, dans une situation telle que celle en cause au principal, dans laquelle un constructeur automobile a ouvert, au profit des concessionnaires et des réparateurs officiels, un canal d'informations supplémentaire pour la vente de pièces de rechange originales, en faisant appel à un prestataire de services d'information.

22 En ce qui concerne les canaux d'informations auxquels les réparateurs indépendants ont accès, la juridiction de renvoi précise que KIA met son catalogue de pièces originales à la disposition de l'entreprise LexCom, qui permet aux réparateurs indépendants de rechercher, sur le portail Internet « partslink24 » de cette entreprise, des pièces originales de rechange de KIA au moyen du VIN des véhicules. La juridiction de renvoi fait observer que le Gesamtverband n'a pas fait valoir que les informations sur la réparation et l'entretien de véhicules contenues dans les canaux d'informations auxquelles les concessionnaires et les réparateurs liés contractuellement à KIA avaient accès étaient plus complètes ou de meilleure qualité que celles auxquelles les opérateurs indépendants pouvaient accéder au moyen du portail Internet de KIA.

23 Dans ces conditions, le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) Les informations que les constructeurs doivent fournir aux opérateurs indépendants en vertu de l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007 doivent-elles être mises à disposition dans un format susceptible de faire l'objet d'un traitement électronique ?

2) Y a-t-il discrimination interdite des opérateurs indépendants au sens de l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007 lorsqu'un constructeur ouvre un autre canal d'informations pour la vente de pièces de rechange originales par des concessionnaires et des réparateurs officiels en faisant appel à un prestataire de services d'information ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

24 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007 doit être interprété en ce sens que les constructeurs automobiles doivent fournir aux opérateurs indépendants un accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules dans un format susceptible de faire l'objet d'un traitement électronique.

25 Il convient de rappeler que, aux termes de cette disposition, les constructeurs fournissent un accès sans restriction et dans un format normalisé aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites Internet, d'une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport au contenu fourni et à l'accès accordé aux concessionnaires et aux réparateurs officiels.

26 À cet égard, il y a lieu de constater que le libellé de l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007 ne permet pas, à lui seul, de répondre à la question posée par la juridiction de renvoi, dès lors que, tout d'abord, il se borne à indiquer que le format dans lequel doit être effectuée la mise à disposition de ces informations doit être normalisé, cette précision ne permettant pas de déterminer si lesdites informations doivent être mises à disposition en simple lecture ou dans un format susceptible de faire l'objet d'un traitement électronique.

27 Il résulte en effet tant du considérant 8 et de l'article 6, paragraphe 1, deuxième phrase, du règlement nº 715/2007 que du point 2.1, premier alinéa, de l'annexe XIV du règlement nº 692/2008 que le caractère normalisé du format doit être entendu en ce sens que les informations concernées doivent être conformes aux exigences techniques de la norme OASIS de manière à permettre de retrouver les informations techniques pertinentes et de faciliter l'échange d'informations. Or, il ne ressort pas de cette norme qu'elle imposerait aux constructeurs de fournir un accès aux informations en cause dans un format susceptible de faire l'objet d'un traitement électronique, et ce d'autant moins que tant un format en simple lecture qu'un format susceptible de faire l'objet d'un traitement électronique permet de retrouver les informations techniques souhaitées tout en facilitant l'échange.

28 Ensuite, si, selon le libellé de l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007, les constructeurs ont l'obligation de fournir un « accès sans restriction » aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, la mise à disposition de celles-ci en simple lecture ne saurait être regardée, contrairement à ce qu'ont fait valoir le Gesamtverband et la Commission, comme une restriction à l'accès à ces informations. En effet, dès lors que cette disposition opère une distinction entre, d'une part, l'accès à fournir, lequel doit être « sans restriction », et, d'autre part, le format dans lequel il doit être octroyé, l'absence de restriction fait référence au contenu même des informations qui doivent être mises à la disposition des opérateurs indépendants et non aux modalités de cette mise à disposition.

29 Enfin, le fait que, en vertu de l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007, les informations en cause doivent être aisément et rapidement accessibles ne signifie pas qu'elles doivent être accessibles dans un format susceptible de faire l'objet d'un traitement électronique. Le même constat s'applique quant à l'exigence, résultant de l'article 6, paragraphe 1, deuxième phrase, du règlement nº 715/2007, selon laquelle les informations doivent être présentées de manière cohérente, cet objectif étant par ailleurs assuré par le caractère normalisé du format.

30 Il ressort toutefois d'une jurisprudence constante de la Cour qu'il y a lieu, pour l'interprétation d'une disposition du droit de l'Union, de tenir compte non seulement des termes de celle-ci, mais également de son contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie (voir, notamment, arrêt du 17 avril 2018, Egenberger, C-414/16, EU:C:2018:257, point 44 et jurisprudence citée). La

genèse d'une disposition du droit de l'Union peut également revêtir des éléments pertinents pour son interprétation (arrêt du 10 décembre 2018, Wightman e.a., C-621/18, EU:C:2018:999, point 47 ainsi que jurisprudence citée).

31 En ce qui concerne, en premier lieu, le contexte dans lequel s'insère l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007, il y a lieu de rappeler que, premièrement, le point 2.1, premier alinéa, de l'annexe XIV du règlement nº 692/2008 prévoit que l'opérateur indépendant, qui souhaite « copier ou republier » les informations en cause, doit négocier directement avec le constructeur concerné. Il ressort de cette disposition que la Commission, à laquelle l'article 8 du règlement nº 715/2007 confie la charge d'adopter les mesures nécessaires à la mise en œuvre de l'article 6 de ce règlement, semble elle-même s'être fondée sur la prémisse selon laquelle l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007 n'exige qu'un accès aux informations en cause par la seule lecture de ces dernières.

32 Deuxièmement, le point 2.1, deuxième alinéa, de l'annexe XIV du règlement nº 692/2008 prévoit que les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules sont mises à disposition « dans une base de données », sans toutefois préciser que l'accès à ces informations doit être effectué dans un format susceptible de faire l'objet d'un traitement électronique. Il s'ensuit que la seule obligation imposée au constructeur par cette disposition est de constituer une base de données. Ainsi, les modalités par lesquelles les opérateurs indépendants peuvent prendre connaissance des informations figurant sur une telle base de données, à savoir le fait qu'ils ne disposent que d'un accès en simple lecture à ces informations ou qu'ils peuvent en disposer dans un format susceptible de faire l'objet d'un traitement électronique, ne sont pas régies par ce point 2.1.

33 Par ailleurs, il est constant que, lors de l'élaboration du règlement nº 566/2011, la Commission a envisagé de modifier le point 2.1 de l'annexe XIV du règlement nº 692/2008 aux fins d'imposer l'accès aux informations en cause, ou à tout le moins à certaines d'entre elles, dans un format permettant leur traitement électronique. Or, cette proposition de la Commission n'a pas été reprise dans la version finale du règlement nº 566/2011. Dès lors que, aux termes du considérant 12 du règlement nº 566/2011, la Commission a exposé qu'il « [était] nécessaire d'apporter des clarifications supplémentaires concernant le détail des informations à fournir en vertu du règlement [nº 715/2007] », il s'ensuit que la Commission considérait, à cette date, que, d'une part, l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007 n'exigeait pas la mise à disposition des informations en cause dans un format susceptible de faire l'objet d'un traitement électronique et, d'autre part, il n'y avait pas lieu d'introduire une telle obligation au moyen du règlement nº 566/2011.

34 S'agissant, en outre, de l'argument du Gesamtverband selon lequel le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, du 30 mai 2018, relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO 2018, L 151, p. 1), applicable, selon son article 91, à partir du 1er septembre 2020, serait pertinent pour interpréter l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007, il suffit de relever que ce n'est qu'au cours de la procédure législative afférente au règlement 2018/858 que l'obligation de mettre les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules à la disposition des opérateurs indépendants dans un format susceptible de faire l'objet d'un traitement électronique, qui figure désormais à l'article 61, paragraphe 1, de celui-ci, a été introduite. Il en résulte qu'une telle obligation ne saurait être regardée comme ayant été déjà énoncée par le règlement nº 715/2007.

35 En ce qui concerne, en second lieu, les objectifs poursuivis par le règlement nº 715/2007, il ressort de ses considérants 8 et 27 qu'il vise, en garantissant notamment un accès sans restriction aux informations en cause, à réaliser et à améliorer le fonctionnement du marché intérieur de manière à

assurer une concurrence effective tant sur le marché des services de réparation et d'entretien des véhicules que sur le marché des services de l'information sur la réparation et l'entretien des véhicules. Cet objectif résulte également, en substance, du considérant 12 du règlement nº 566/2011.

36 À cet égard, il y a lieu de constater que, si le fait d'accorder un accès aux informations en cause d'une manière qui permette l'exploitation électronique de ces informations faciliterait leur utilisation par ces opérateurs et, partant, contribuerait à assurer une concurrence effective sur chacun de ces marchés ainsi qu'au bon fonctionnement du marché intérieur, rien n'indique que ces buts ne pourraient être atteints qu'en obligeant les constructeurs automobiles à fournir l'accès aux informations en cause dans un tel format.

37 Au vu de ce qui précède, il y a lieu de répondre à la première question que l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007 doit être interprété en ce sens qu'il n'impose pas aux constructeurs automobiles de fournir aux opérateurs indépendants un accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules dans un format susceptible de faire l'objet d'un traitement électronique.

Sur la seconde question

38 Par sa seconde question, la juridiction de renvoi demande si l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007 doit être interprété en ce sens que le fait, pour un constructeur automobile, d'ouvrir, au profit des concessionnaires et des réparateurs officiels, un canal d'informations supplémentaire pour la vente de pièces de rechange originales en faisant appel à un prestataire de services d'information constitue un accès discriminatoire des opérateurs indépendants par rapport à celui dont bénéficient les concessionnaires et les réparateurs officiels au sens de cette disposition.

39 À cet égard, il y a lieu de rappeler qu'il ressort de l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007 que l'accès aux informations en cause, qui est accordé aux opérateurs indépendants, ne doit pas être discriminatoire par rapport à l'accès accordé aux concessionnaires et aux réparateurs officiels, en ce sens que ces derniers ne doivent pas être placés dans une position plus avantageuse en ce qui concerne tant le contenu des informations mises à disposition que les modalités de leur accès.

40 Dans l'affaire au principal, le Gesamtverband fait valoir que les réparateurs indépendants qui effectuent une recherche sur le site Internet « partslink24 » de l'entreprise LexCom ne peuvent retrouver, en ce qui concerne les pièces de rechange à utiliser pour des véhicules de marque KIA, que des pièces de rechange originales des concessionnaires officiels de KIA, ce qui est susceptible de constituer un avantage pour ces derniers. Il ne s'agit toutefois pas d'une discrimination au sens de l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007, lequel ne vise que l'accès aux informations en cause accordé, d'une part, aux opérateurs indépendants et, d'autre part, aux concessionnaires et aux réparateurs officiels. Or, il ressort des explications fournies par la juridiction de renvoi que le Gesamtverband n'a pas fait valoir que les concessionnaires et les réparateurs liés contractuellement à KIA auraient accès, au moyen du portail Internet de LexCom, à des informations sur la réparation et l'entretien de véhicules qui seraient plus complètes ou de meilleure qualité que celles auxquelles les opérateurs indépendants pouvaient accéder au moyen du portail Internet de KIA.

41 Au vu de ce qui précède, il y a lieu de répondre à la seconde question que l'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007 doit être interprété en ce sens que le fait, pour un constructeur automobile, d'ouvrir, au profit des concessionnaires et des réparateurs officiels, un canal d'informations supplémentaire pour la vente de pièces de rechange originales par des concessionnaires et des réparateurs officiels en faisant appel à un prestataire de services d'information ne constitue pas un accès des opérateurs indépendants qui serait discriminatoire par rapport à celui dont bénéficient les concessionnaires et les réparateurs officiels, au sens de cette disposition, dès lors que les

opérateurs indépendants disposent par ailleurs d'un accès non discriminatoire aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules quant au contenu fourni et à l'accès accordé aux concessionnaires et aux réparateurs officiels.

Sur les dépens

42 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (deuxième chambre) dit pour droit :

1) **L'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, 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, doit être interprété en ce sens qu'il n'impose pas aux constructeurs automobiles de fournir aux opérateurs indépendants un accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules dans un format susceptible de faire l'objet d'un traitement électronique.**

2) **L'article 6, paragraphe 1, première phrase, du règlement nº 715/2007 doit être interprété en ce sens que le fait, pour un constructeur automobile, d'ouvrir, au profit des concessionnaires et des réparateurs officiels, un canal d'informations supplémentaire pour la vente de pièces de rechange originales par des concessionnaires et des réparateurs officiels en faisant appel à un prestataire de services d'information ne constitue pas un accès discriminatoire des opérateurs indépendants par rapport à celui dont bénéficient les concessionnaires et les réparateurs officiels, au sens de cette disposition, dès lors que les opérateurs indépendants disposent par ailleurs d'un accès non discriminatoire aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules quant au contenu fourni et à l'accès accordé aux concessionnaires et aux réparateurs officiels.**

Signatures