II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 22 décembre 1987

relative à une procédure d'application de l'article 85 du traité CEE (IV/31.914 — ARG/Unipart)

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)

(88/84/CEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne,

vu le règlement n° 17 du Conseil, du 6 février 1962, premier règlement d'application des articles 85 et 86 du traité [1], modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de l'Espagne et du Portugal, et notamment ses articles 4, 6 et 8,

vu la notification introduite le 7 juillet 1986 par Austin Rover Group Ltd à Coventry, Royaume-Uni, et Unipart Group Ltd, à Oxford, Royaume-Uni, relative à un accord sur la vente des pièces détachées pour les véhicules de la marque Austin Rover,

vu l'essentiel du contenu de la notification [2] publié conformément à l'article 19 paragraphe 3 du règlement n° 17,

après avoir consulté le comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes,

considérant ce qui suit :

I. LES FAITS

(1) La présente procédure concerne un accord, conclu entre un fabricant de véhicules à moteur et un grossiste indépendant, par lequel ce dernier s'engage à promouvoir à la place du fabricant la vente de pièces détachées et d'accessoires et à concentrer tous ses efforts de vente, en ce qui concerne la vente aux revendeurs agréés par le fabricant, sur les produits faisant l'objet de l'accord. Cet accord découle de la récente séparation des deux parties concernées.

Les parties

(2) Austin Rover Limited (« ARG ») est un constructeur de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires dérivés ; il s'agit d'une filiale entièrement contrôlée, de manière indirecte, du groupe Rover (auparavant BL), société de droit public dont le gouvernement du Royaume-Uni détient la quasi-totalité du capital.

(3) Unipart Group Limited (« Unipart ») était aussi auparavant une filiale du groupe Rover, mais la majorité de ses actions a été récemment vendue à des investisseurs privés, Rover en détenant à présent 21,7 %. Unipart a fourni pendant plusieurs années des pièces de rechange et des accessoires pour des véhicules automobiles des constructeurs du groupe Rover ainsi que d'autres constructeurs.

L'accord

(4) L'accord notifié est décrit comme un accord visant à répartir les responsabilités de la vente de pièces détachées pour les véhicules Austin Rover et de la fourniture des services qui y sont rattachés ; il a été conclu le 28 février 1986. Les parties déterminent d'un commun accord la composition de la gamme des pièces ARG et, dans ce cadre, les modalités selon lesquelles Unipart pourra se les procurer auprès d'ARG et de tiers à l'accord. Unipart reste

[1] JO n° 13 du 21. 2. 1962, p. 204/62.
[2] JO n° C 319 du 12. 12. 1986, p. 3.

responsable de la distribution des pièces ARG dans la mesure où il s'agit de l'approvisionnement du marché après-vente des pièces destinées aux véhicules ARG (c'est-à-dire les pièces qui sont vendues séparément des véhicules, pour être fixées ou incorporées à ceux-ci par des revendeurs, les réparateurs ou les propriétaires de véhicules). Unipart effectue toutes les opérations requises par ce genre de service, à savoir : les contrôles de qualité, l'achat, le stockage, le marketing, la vente, les procédures de commandes, la distribution et la comptabilité. Unipart est obligé de parvenir à un niveau d'efficacité compétitif qui est testé périodiquement selon des critères objectifs prévus par l'accord. Sa rémunération dépend de ses résultats ; il est obligé d'assurer, à tous les revendeurs agréés par ARG dans la Communauté ou dans des pays tiers, la disponibilité des produits objets de l'accord.

(5) Pour atteindre l'objectif de l'accord et plus particulièrement pour la répartition des responsabilités entre ARG et Unipart, les pièces sont classées en trois catégories :

a) Les « pièces marquées Unipart » sont des pièces dont l'écoulement est rapide et qui sont hautement concurrentielles telles que les bougies d'allumage et les amortisseurs qui équipent les véhicules ARG ainsi que d'autres véhicules.

b) Les « pièces portant la double marque » sont des pièces de la gamme Unipart qui équipent les véhicules ARG ; elles portent la marque des deux sociétés et sont conformes aux spécifications d'ARG. Pour répondre à un besoin donné (par exemple, la garniture de frein arrière d'un modèle donné de véhicule ARG), il peut exister, d'une part, une seule pièce portant la double marque et qui devra être identique à la pièce d'équipement d'origine, et, d'autre part, une ou plusieurs pièces marquées Unipart qui, tout en ayant la même fonction que la précédente qui porte la double marque, devra obligatoirement répondre à des spécifications différentes.

c) Les pièces marquées « Austin Rover » sont toutes les autres pièces fabriquées par ARG, ou d'autres fournisseurs conformément aux spécifications d'ARG, et qui portent uniquement la marque Austin Rover. Une pièce est réputée porter telle ou telle marque également quand elle est présentée dans un emballage portant lui-même la marque en question.

Les parties ont dressé des listes détaillées des produits entrant dans chacune de ces trois catégories. En général, un produit particulier ne peut être transféré d'une catégorie à l'autre qu'après accord des deux parties.

(6) L'accord prévoit notamment ce qui suit :

a) Pendant la durée de l'accord, ARG ne s'assurera nulle part ailleurs des services analogues à ceux fournis par Unipart et ne fournira ni n'autorisera la fourniture de pièces au marché après-vente que par l'intermédiaire d'Unipart.

b) Dans la mesure où de telles pièces existent, ARG ne recommandera, en tant que pièces pour les véhicules ARG, que les pièces portant sa propre marque et celles portant à la fois les marques d'Unipart et d'Austin Rover.

c) Les revendeurs agréés actuels d'ARG qui répondent aux normes de qualité d'Unipart se verront accorder la préférence dans l'octroi des agréments d'Unipart.

d) La gamme complète des pièces équipant les véhicules ARG doit être disponible auprès d'Unipart ou par son intermédiaire.

(7) Les responsabilités, les risques et les recettes sont répartis en fonction des trois catégories de produits.

a) Les pièces marquées « Unipart » sont approuvées, fournies, stockées et vendues par Unipart seul pour son propre compte.

b) Les pièces portant les deux marques sont approuvées techniquement soit par ARG, soit par Unipart agissant en vertu d'une délégation d'ARG. Unipart vend pour son propre compte. Pour un nombre limité de ces pièces, ARG est autorisé à fixer les prix de détail non obligatoires qu'Unipart devra recommander aux revendeurs agréés d'ARG et d'Unipart.

c) Pour ce qui est des pièces marquées « Austin Rover », Unipart n'assume aucun risque d'entreprise mais intervient d'une certaine façon comme un agent d'ARG et reçoit une commission d'intermédiaire sur ses ventes. C'est ARG qui approuve ces pièces au plan technique, fixe les prix de revente par Unipart ainsi que les prix de détail non obligatoires qui devront être recommandés aux revendeurs agréés d'ARG, et perçoit les bénéfices ou supporte les pertes afférentes aux ventes d'Unipart.

(8) Les pièces marquées « Austin Rover » ne peuvent être fournies qu'à des revendeurs agréés du réseau ARG. Les pièces portant les deux marques peuvent être fournies aux points de vente agréés d'Unipart pour autant qu'ils ne soient pas aussi agréés d'un constructeur concurrent, ou à d'autres clients avec l'autorisation d'ARG. Les pièces marquées « Unipart » peuvent être fournies à toute catégorie de marchés ou de clients.

(9) Unipart ne peut, sans le consentement préalable écrit d'ARG, élargir l'une des gammes de produits comportant des pièces marquées « Austin Rover » ou des pièces portant les deux marques en y ajoutant de nouvelles catégories de produits ; il ne peut pas non plus introduire de nouvelles gammes de produits comportant des pièces équipant les véhicules ARG conformes ou non aux spécifications des équipements d'origine ; le consentement d'ARG ne pourra être refusé sans juste motif.

(10) Rien dans l'accord n'empêche ARG ou Unipart d'introduire des pièces portant les marques de tiers dans leurs territoires respectifs où ils ont une responsabilité primaire (c'est-à-dire les pièces marquées « Austin Rover » pour ARG, les pièces sous double marque ou marquées « Unipart » pour Unipart) ou de commercialiser ces pièces comme si elles étaient marquées « Austin Rover », ou marquées « Unipart », ou portaient la double marque, selon le cas.

(11) L'accord est stipulé initialement pour la plus courte des deux durées suivantes : soit une durée de cinq ans à compter de la date où les actions Unipart seront offertes au public, soit une durée de sept ans à compter de la date de signature de l'accord.

Toutefois, les parties prévoient de renouveler le contrat après cette période initiale si elles sont satisfaites de son application pendant ladite période. Dans cette optique, la relation créée par l'accord doit être considérée essentiellement comme une relation à long terme, bien que sous réserve d'une révision de détail à l'expiration de la période initiale.

(12) Par le truchement d'un autre contrat qui a été finalement conclu entre les parties le 21 novembre 1986, ARG accorde à Unipart une licence non exclusive, sans obligation de verser une redevance, pour l'utilisation des marques ARG sur des produits autres que des véhicules automobiles complets répondant aux spécifications et aux normes d'ARG. Ce contrat de licence est indissolublement lié à l'accord ici en cause, dont il est un corollaire nécessaire.

Les marchés concernés

(13) Dans la mesure où ARG ne fabrique pas les composants qui lui sont nécessaires pour la construction de nouvelles voitures, il les achète auprès de fournisseurs ou leur demande de les fabriquer pour son propre compte. Il se procure de la même façon certaines pièces de remplacement et certains accessoires. Ces accords de fourniture sont normalement des accords à long terme.

(14) ARG et ses importateurs — dont certains sont des sociétés affiliées — sont chacun responsables de la promotion dans un territoire spécifique de la vente de produits ARG et des services afférents. Chacun d'entre eux organise un système de distribution exclusive et sélective par le truchement de revendeurs agréés.

La tâche de vendre des automobiles ARG, leurs pièces détachées et leurs accessoires, et d'assurer un service spécialisé répondant à tous les besoins des acheteurs est assumée au Royaume-Uni, où ARG détient une part considérable du marché, par l'intermédiaire de distributeurs grossistes ou détaillants ; les distributeurs grossistes interviennent aussi comme détaillants. Dans les autres États membres, la plupart des revendeurs sont approvisionnés directement par l'importateur. Les accords pour la distribution et le service obligent tous ces revendeurs agréés à faire tous leurs efforts pour vendre les pièces détachées et les accessoires offerts par ARG ou ses importateurs. Alors qu'Unipart remplissait précédemment la fonction de fournisseur des pièces et accessoires aux revendeurs ARG dans le cadre de la division des responsabilités à l'intérieur du groupe intégré Rover, elle le fait maintenant sous contrat, sur une base commerciale, de façon indépendante.

(15) Unipart achète des pièces et accessoires auprès d'ARG ou principalement auprès d'autres fournisseurs. Ses activités de grossiste en général revêtent trois aspects :

a) En ce qui concerne les revendeurs agréés ARG, Unipart assure les fonctions qui sont normalement remplies par les fabricants de véhicules automobiles pour la fourniture des pièces, le stockage, la nomenclature et la fourniture sur une base régulière de toutes les pièces nécessaires pour la vente, l'entretien et la réparation des modèles courants et récents des marques en cause.

b) En ce qui concerne les revendeurs autorisés Jaguar, Unipart remplit une gamme plus limitée de services semblables, sous contrat avec la Jaguar Cars Holding Ltd et la Jaguar Cars Ltd de Coventry, au Royaume-Uni. Cet accord, qui a d'ailleurs été également notifié à la Commission (affaire IV/31.272), ne fait pas l'objet de la présente procédure. L'accord conclu entre Unipart et Jaguar ne contient pas de dispositions analogues à celles qui concernent les pièces portant la double marque dans le cas présent ; très peu de pièces destinées à toutes les marques *(all-makes parts)* conviennent en fait pour les véhicules « Jaguar » et, par conséquent, il n'existe qu'une faible concurrence potentielle entre la propre gamme de produits d'Unipart et les pièces qu'il distribue sous contrat avec Jaguar.

c) En ce qui concerne les autres clients — les grossistes indépendants ou les détaillants, les revendeurs d'autres marques, ou le public en général dans ses magasins —, Unipart fournit une vaste gamme de pièces et accessoires *all-makes* qui sont généralement des pièces à écoulement rapide et souvent, mais pas toujours, adaptables à différents modèles d'une ou de plusieurs marques.

(16) ARG et Unipart sont en général exposés à une concurrence directe ou indirecte de la part d'un grand nombre de fabricants et vendeurs de pièces et composants, et même de la part d'autres fabricants de véhicules qui offrent des gammes de pièces *all-makes*. Dans les secteurs susmentionnés des pièces marquées « Austin Rover », « Unipart », ou des pièces vendues sous les deux marques [voir aux points 5 a) à c) et 7 a) à c) ci-dessus], les conditions de concurrence sont caractérisées de la manière suivante :

— les vendeurs, réparateurs et utilisateurs finaux peuvent obtenir des pièces identiques ou substituables aux pièces marquées « Unipart » auprès de nombreux fournisseurs de la Communauté,

— la plupart des pièces vendues sous les deux marques subissent également une concurrence effective de la part de plusieurs fournisseurs. Certaines pièces marquées « Austin Rover » ne sont disponibles qu'auprès d'ARG ou de fournisseurs et sous-traitants licenciés par ARG. Dans la mesure où Unipart offre, avec le consentement d'ARG, des « pièces captives », la définition de ses conditions de vente n'est que peu soumise à l'influence d'une concurrence efficace. Les pièces captives sont celles qui doivent absolument être identiques en tous leurs éléments à celles qui ont été utilisées lors de l'assemblage du véhicule neuf, et pour lesquelles des produits de substitution ne sont ni créés ni offerts, généralement des pièces dont la demande est insuffisante pour inciter les fabricants indépendants à les produire ; il peut s'agir aussi, à l'occasion, de pièces protégées par des brevets ou d'autres droits intellectuels.

(17) Unipart a conclu des accords avec des grossistes et des détaillants appelés « les revendeurs agréés Unipart » et possède un certain nombre de magasins de détail qui lui appartiennent. Les accords des revendeurs agréés Unipart prévoient l'exclusivité de fourniture de produits Unipart dans le territoire concédé, sans protection dudit territoire ni exclusivité d'achat. Les revendeurs agréés Unipart, et même les propres magasins de détail Unipart, sont libres d'acheter des produits autres que ceux d'Unipart.

(18) Un trait essentiel du contexte juridique et économique de l'accord est le fait qu'ARG met en œuvre, avec ses importateurs et revendeurs agréés, un système de distribution exclusive et sélective au niveau communautaire et que ce système entre dans le cadre du règlement (CEE) n° 123/85 de la Commission, du 12 décembre 1984, relatif à l'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité CEE à des catégories d'accords de distribution et de service de vente et d'après-vente des véhicules automobiles (1).

Ce système de distribution ne fait pas l'objet d'une requête de la part de l'une des parties intéressées afin de bénéficier de l'exemption prévue par l'article 85 paragraphe 3 du traité au titre d'une décision individuelle portant sur des clauses restrictives qui iraient au-delà de celles déjà exemptées par le règlement (CEE) n° 123/85 lui-même. Il peut être présumé avec un degré raisonnable de probabilité, au sens de l'article 3 point 4) dudit règlement, que les pièces de rechange concurrentes des produits contractuels concernés en l'espèce et qui en atteignent le niveau de qualité ne sont pas écartées du système de distribution d'ARG.

(1) JO n° L 15 du 18. 1. 1985, p. 16.

(19) Les parts de marché d'ARG pour les voitures de tourisme étaient les suivantes en 1986 :

— Royaume-Uni : 15,6 %,

— Communauté à douze : 3,8 %.

Au Royaume-Uni, le réseau d'ARG compte environ 440 distributeurs grossistes et 600 distributeurs détaillants. Le chiffre d'affaires d'ARG s'est élevé en 1986 à environ 1 313 millions de livres sterling et celui du groupe Rover à environ 3 412 millions de livres sterling.

(20) Pour le marché d'après-vente des pièces, où Unipart opère, il n'existe pas de statistiques publiées faisant autorité. Par conséquent, la part de marché d'Unipart peut seulement être estimée de façon très approximative. Elle semble être substantielle au Royaume-Uni mais beaucoup moins importante dans les autres États membres. Le chiffre d'affaires total d'Unipart s'élevait en 1986 à environ 184 millions de livres sterling.

(21) En réponse à la publication faite conformément à l'article 19 paragraphe 3 du règlement n° 17, la Commission a reçu les observations d'une association d'entreprises du secteur des pièces détachées, ainsi que celles d'une entreprise qui possède des magasins de détail et des ateliers et fournit des pièces *all-makes* aux utilisateurs finaux.

(22) Les associations d'entreprises en question ont exprimé la crainte que les dispositions concernant l'utilisation des marques (voir les points 5 et 7 ci-dessus) risquent d'encourager l'exploitation de ces marques d'une manière défavorable pour la concurrence, dans la mesure où les concurrents actuels et potentiels pour la fourniture des pièces en question risqueraient d'être désavantagés en les offrant à des revendeurs ARG ou à d'autres revendeurs, réparateurs ou utilisateurs.

(23) L'entreprise en question a souligné quant à elle que, bien qu'il soit probablement vrai qu'il existe actuellement une concurrence effective pour la fourniture des pièces concernées (voir le point 16 ci-dessus), en ce qui concerne le Royaume-Uni, ce ne serait peut-être plus le cas dans l'éventualité de la mise en vigueur de la législation proposée par le *Livre Blanc* d'avril 1986 du *Department of Trade and Industry*, qui aurait pour conséquence de donner un monopole aux propriétaires de dessins et modèles de pièces pour véhicules automobiles.

II. APPRÉCIATION JURIDIQUE

(24) L'accord en cause intervenu entre ARG et Unipart tombe dans le champ d'application de l'interdiction générale édictée à l'article 85 paragraphe 1 du traité CEE. Toutefois, les conditions permettant de déclarer celui-ci inapplicable en l'espèce, au titre de l'article 85 paragraphe 3, sont réunies.

A. Article 85 paragraphe 1

(25) L'applicabilité de l'article 85 paragraphe 1 ne saurait être exclue du seul fait qu'Unipart était anciennement, au même titre qu'ARG, une société filiale du groupe Rover et que leur accord est lié à la privatisation d'Unipart. Il est exact que le transfert de la majorité des parts d'Unipart à des investisseurs ne fait pas l'objet d'un accord visé par l'article 85 paragraphe 1. Toutefois, les obligations pesant sur ARG et Unipart de coordonner leurs achats, leurs normes et contrôles de qualité, la gestion de leurs stocks, leurs commandes et facturations, leurs actions de marketing ainsi que de distribution pour une large gamme d'activités concernant les pièces de rechange (voir les points 4 à 9 ci-dessus) conditionnent à terme la relation compétitive de ces deux sociétés devenues indépendantes l'une de l'autre (voir le point 11 ci-dessus) et ne sont pas une partie nécessaire ou une condition d'un tel transfert.

(26) En revanche, l'article 85 paragraphe 1 n'est pas applicable aux dispositions de l'accord par lesquelles Unipart assure pour le compte d'ARG la promotion des ventes des pièces qui sont commercialisées sous la marque « Austin Rover » contre paiement d'une commission d'intermédiaire [voir le point 7 c) ci-dessus]. À cet égard, Unipart intervient comme un agent qui n'assume pas de risque d'entreprise [voir la communication de la Commission relative aux contrats de représentation exclusive conclus avec des représentants de commerce (1)].

(27) Pour le reste, les deux parties ont coordonné leur politique d'achat et de vente des pièces équipant les véhicules ARG de telle manière que chacune des deux supporte le risque entrepreneurial afférent à ses activités propres [voir le point 7 b) ci-dessus]. À cet égard, il est indifférent qu'Unipart soit redevable envers ARG de paiements au titre d'investissements qui avaient été engagés par ARG et qui facilitent la distribution des pièces par Unipart, en particulier l'établissement d'un réseau de revendeurs pour la vente et l'entretien des véhicules ARG.

(28) Un certain nombre de dispositions de l'accord ont pour objet et pour effet de restreindre la concurrence à l'intérieur du marché commun et sont de nature à affecter le commerce entre États membres au sens de l'article 85 paragraphe 1.

(29) Unipart se trouve empêché de s'intéresser au secteur dont relèvent les pièces vendues sous la double marque, sinon en collaboration avec ARG ; cette obligation soumet ses activités à des entraves auxquelles échappent les grossistes qui ne font pas partie du réseau de distribution « uni-marque » d'un constructeur (« grossistes indépendants »). Par conséquent, Unipart n'est plus à même d'intervenir comme grossiste auprès des fabricants de pièces qui souhaiteraient vendre par le canal des revendeurs agréés d'ARG [voir les points 7 b) et 9 ci-dessus].

(30) Unipart est obligé d'offrir en priorité au réseau de distribution d'ARG la gamme entière des pièces d'équipement des véhicules ARG ; cette obligation restreint sa liberté de déterminer sa gamme de produits d'équipement des véhicules ARG d'une autre manière que ce qui est prévu à l'accord [voir le point 6 d) ci-dessus].

(31) Unipart est empêché de sélectionner de façon indépendante ses canaux de distribution des pièces portant la double marque. Il est obligé de les distribuer seulement par l'intermédiaire de ses revendeurs agréés (et à certaines autres catégories bien précises d'acheteurs) et seulement dans la mesure où ceux-ci n'auront pas été parallèlement sélectionnés aussi comme vendeurs d'un constructeur automobile autre que ARG (voir le point 8 ci-dessus). Unipart est obligé d'offrir des accords de distribution aux grossistes revendeurs de véhicules sélectionnés par ARG, dans la mesure où ceux-ci satisferont à ses critères de qualité [voir le point 6 c) ci-dessus]. Unipart ne peut, sans consulter ARG, modifier son système de distribution d'une façon susceptible de nuire aux intérêts d'ARG quant à la distribution des pièces marquées « Austin Rover » ou des pièces portant la double marque [voir le point 6 c) ci-dessus]. Ces restrictions s'appliquent pour toutes les pièces d'équipement ARG qui relèvent de la catégorie des pièces portant la double marque ; les grossistes indépendants n'appartenant ni au réseau de distribution d'ARG ni à celui d'Unipart ne peuvent pas obtenir de telles pièces directement chez Unipart.

(32) Unipart est obligé de transmettre aux revendeurs agréés d'ARG la recommandation non obligatoire de prix de détail pour certaines pièces portant la double marque [voir le point 7 b) ci-dessus] ; cette obligation influence la politique d'approvisionnement et de vente des revendeurs d'ARG ainsi que des consommateurs et, par là, restreint la liberté d'Unipart de déterminer ses propres structures commerciales et ses prix.

(33) ARG est empêché de faire lui-même, ou par des intermédiaires autres qu'Unipart, des offres de pièces sur le marché d'après-vente [voir le point 6 a) ci-dessus], et est obligé de recommander uniquement les pièces marquées « Austin Rover », ou celles portant la double marque [voir le point 6 b) ci-dessus], comme pièces de rechange et accessoires pour les véhicules ARG ; sa liberté d'action dans la concurrence est, de ce fait, restreinte. Les revendeurs ARG qui auraient pu désirer s'approvisionner directement auprès d'ARG, afin de tirer avantage de ses achats groupés de pièces d'équipement d'origine et des pièces identiques destinées au marché d'après-vente, pourront se trouver privés de cet avantage. Le fait que les grossistes concurrents d'Unipart se trouvent empêchés de traiter directement avec ARG est de nature à affecter la capacité concurrentielle de ces « indépendants », particulièrement dans le domaine des pièces sans substituts (« pièces captives »).

(1) JO n° 139 du 24. 12. 1962, p. 2921/62.

(34) L'accord est susceptible d'affecter le commerce entre États membres au sens de l'article 85 paragraphe 1 du fait que ses clauses limitent de façon importante le potentiel de vente de nombreux fabricants de pièces pour automobiles dans tous les États membres ainsi que de leurs revendeurs. Par ailleurs, l'accord détermine la structure et les conditions de l'offre des pièces aux revendeurs agréés d'ARG à travers toute la Communauté.

B. Article 85 paragraphe 3

(35) L'accord ne se trouve pas déjà exempté de l'interdiction contenue à l'article 85 paragraphe 1 en vertu d'un règlement d'exemption de la Commission. Ni le règlement (CEE) n° 1983/83 [1] concernant les accords de distribution exclusive, ni le règlement (CEE) n° 1984/83 [2] concernant les accords d'achat exclusifs, ni le règlement (CEE) n° 123/85 concernant les accords de distribution de véhicules automobiles ne trouvent application en l'espèce. Les parties sont convenues de restrictions portant non seulement sur la distribution mais sur la composition de la gamme des pièces ARG, ainsi que d'une coordination de leurs achats de ces pièces auprès de tiers. Le règlement (CEE) n° 123/85 est en toute occurrence inapplicable, car il ne couvre que les accords concernant la distribution combinée de véhicules neufs et de leurs pièces détachées.

(36) Les conditions d'application de l'article 85 paragraphe 3 sont cependant remplies en l'espèce. Le transfert vertical de responsabilités entre les parties pour l'achat, le stockage et la distribution des pièces améliore la distribution tout en réservant à l'utilisateur une partie équitable en profit qui en résulte et sans (a) imposer aux entreprises intéressées des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs ou (b) donner à ces entreprises la possibilité d'éliminer la concurrence pour une partie substantielle des produits en cause.

(37) L'accord contribue à une rationalisation. La répartition des responsabilités entre les parties découle de la décision d'ARG de ne pas entreprendre elle-même certaines activités et de la décision d'Unipart de mettre en place au sein du réseau d'ARG le meilleur dispositif possible pour les pièces requises aux fins de la maintenance, de la réparation et de l'équipement des véhicules ARG, ce qui requiert de la part des deux entreprises qu'elles se concertent dans l'important domaine des pièces portant la double marque.

En particulier, la spécialisation des sphères d'activité des parties permet à chacune de se concentrer sur les responsabilités qui lui incombent sans compromettre ses intérêts. Il en découle que toute une gamme de pièces susceptibles de répondre aux besoins des réparateurs et des utilisateurs pour des véhicules ARG peut être demandée et fournie au sein d'un réseau de distribution unique (voir les points 29 et 30 ci-dessus). Du fait de la fusion partielle des réseaux de distribution des deux parties, les achats de pièces sélectionnées par celles-ci peuvent être groupés au bénéfice tant des revendeurs agréés d'ARG que des autres points de vente d'Unipart. Cette fusion partielle de leurs réseaux de distribution facilite aussi la gestion des stocks aux fins d'une disponibilité optimale et de livraisons rapides des pièces. Après la séparation d'Unipart du groupe Rover, ARG aurait été, faute de coopérer avec un grossiste correspondant à la situation, privé de toute capacité d'achat, de stockage et de distribution de pièces de rechange.

(38) Du fait qu'Unipart n'a pas à craindre de concurrence d'ARG (voir le point 33 ci-dessus) et que les achats des pièces revendues sous la double marque sont coordonnés entre eux, Unipart peut employer toutes ses activités à affronter ses concurrents, plus particulièrement les constructeurs automobiles, les autres grossistes en pièces indépendants, fournisseurs de pièces *all-makes* et différents canaux de distribution des fabricants de pièces.

(39) Les restrictions qui font l'objet de l'accord sont indispensables pour améliorer la distribution envisagée des produits. Pour demeurer compétitif vis-à-vis des autres constructeurs automobiles, ARG doit prévoir l'approvisionnement d'une gamme de pièces complète au sein de son réseau de distribution et de service. Sans la concentration des efforts d'Unipart sur les pièces marquées « Austin Rover » sélectionnées par ARG ainsi que sur les pièces portant la double marque et sélectionnées d'un commun accord par les deux parties, grâce à quoi ARG est à même de remplir ses obligations envers ses revendeurs agréés, ces derniers ne seraient pas aptes à remplir leurs obligations au titre de leurs accords de distribution, de prestation de service et d'entretien conclus avec ARG. Toutefois, les revendeurs ARG ont contracté de telles obligations conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 123/85 [voir l'article 3 points 4, et 5, de ce règlement].

En outre, c'est seulement pour les pièces équipant les véhicules ARG qu'Unipart a renoncé à sa liberté d'achat et de vente et accepté des restrictions dans l'utilisation de sa propre marque ; les autres, cependant, peuvent être vendues sous la marque d'Unipart. Unipart est libre de distribuer hors du réseau ARG des pièces concurrentes de celles normalement marquées « Austin Rover » ou portant la double marque, et cela sans utiliser ces marques, c'est-à-dire en y apposant la sienne propre ou celle de ses fournisseurs.

[1] JO n° L 173 du 30. 6. 1983, p. 1.
[2] JO n° L 173 du 30. 6. 1983, p. 5.

(40) L'accord n'aura pas pour effet d'éliminer la concurrence pour une partie substantielle des produits en cause. Dans le domaine concerné, la concurrence est vive entre des fournisseurs nombreux (voir les points 16 à 20 ci-dessus). Étant donné la présence d'un grand nombre de grossistes, représentants de constructeurs, ou d'autres canaux de distribution, l'absence d'Unipart en tant que source de distribution autonome pour des fabricants de pièces soucieux de vendre au réseau ARG peut être acceptée.

(41) On peut s'attendre que la pression de la concurrence régnant dans le secteur considéré permettra aux utilisateurs de retirer un profit équitable des améliorations réalisées. Les consommateurs (utilisateurs et propriétaires) et les réparateurs de véhicules ARG retirent un avantage direct de la mise à leur disposition d'une gamme complète de pièces pour ces véhicules avec une disponibilité mieux assurée qu'en l'absence de l'accord. La coopération étroite entre ARG et Unipart apporte la garantie que les pièces offertes sur le marché après-vente seront conformes aux spécifications et normes de sécurité établies par ARG pour les composants d'origine de ses véhicules.

(42) Les appréciations qui précédent ne sont pas affectées par les effets de l'accord conclu entre Unipart et Jaguar [voir le point 15 b) ci-dessus]. La gamme de produits d'Unipart ne recoupe guère celle de Jaguar, et leurs arrangements n'impliquent pas le genre de coordination des contrôles et achats de pièces qui est présent dans l'accord avec ARG. Les relations d'Unipart avec Jaguar participent davantage de la prestation d'un spécialiste de l'entreposage, de la distribution, de la comptabilité, etc. Par conséquent, il n'y a pas lieu de craindre un conflit d'intérêt qui serait susceptible de gêner Unipart dans la réalisation des objectifs de son accord avec ARG.

(43) Les observations de tiers intéressés qui sont parvenues à la Commission après la publication du contenu essentiel de l'accord conformément à l'article 19 paragraphe 3 du règlement n° 17 ne modifient pas l'appréciation précédente de l'accord notifié.

(44) En ce qui concerne l'utilisation des marques (voir le point 22 ci-dessus), les parties ne se sont pas engagées à utiliser chacune exclusivement sa propre marque de fabrication. La coopération entre ARG et Unipart pour les catégories de pièces marquées « Austin Rover » et celles portant la double marque n'empêchent aucunement d'autres entreprises produisant de telles pièces, et les fournissant à l'une ou l'autre partie, de faire en sorte que leurs propres marques figurent sur lesdites pièces, seules ou conjointement avec la marque « Austin Rover » ou celle d'Unipart. Leur succès en ce sens dépendra en tout cas seulement du résultat de leurs négociations avec ARG et avec Unipart, selon le cas. Il n'y a pas lieu de supposer que, du fait de la coopération entre les deux parties à l'accord ici en cause, la résistance à l'usage d'une marque de fournisseur deviendra plus forte que dans l'hypothèse où ledit fournisseur aurait eu à négocier avec le constructeur automobile seul. À cet égard, l'accord ne renforce pas la puissance contractuelle de ses participants.

(45) La Commission est conciente de la politique de certains constructeurs automobiles consistant à empêcher l'apposition de la marque de tout fabricant de pièces en association avec leur marque propre. Ce fait ne peut faire l'objet d'une appréciation de la Commission dans le cadre de la présente procédure ; la Commission se réserve toutefois de l'examiner séparément.

(46) De l'avis de la Commission, il n'existe pas de rapport entre les effets restrictifs de l'accord notifié et une nouvelle législation du Royaume-Uni ayant pour effet d'accorder un droit de propriété industrielle afférent à la forme des pièces détachées (voir le point 23 ci-dessus) : la question de savoir si l'exercice d'un tel droit tombe dans le champ d'application des règles de concurrence du traité CEE, en particulier son article 86, doit être examiné dans tout cas individuel où un constructeur ferait usage dudit droit mais non dans la présente procédure.

C. **Modalités de l'exemption**

(47) Conformément à l'article 6 paragraphe 1 du règlement n° 17, l'exemption peut prendre effet à la date du 7 juillet 1986. Conformément à l'article 8 paragraphe 1, elle peut s'étendre à la période initiale de coopération qui a été stipulée par les parties, à savoir jusqu'au 28 février 1993.

(48) Étant donné la brièveté de cette période initiale, il n'est pas nécessaire d'imposer aux parties, par le moyen de conditions dont serait assortie l'exemption, une obligation de soumettre avant le 28 février 1993 des rapports sur la mise en œuvre de l'accord. Si une poursuite de ladite coopération et une notification ultérieure venaient à être considérées, les parties seront en tout état de cause obligées de démontrer que les conditions pour une application de l'article 85 paragraphe 3 sont toujours remplies.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION :

Article premier

1. Conformément à l'article 85 paragraphe 3 du traité CEE, les dispositions de l'article 85 paragraphe 1 sont déclarées inapplicables à l'accord conclu entre Austin Rover Group Limited et Unipart Group Limited le 28 février 1986.

2. L'exemption édictée au paragraphe 1 est valable du 7 juillet 1986 au 28 février 1993.

Article 2

La présente décision est destinée à :

1) Austin Rover Group Limited,
Fletchamstead Highway,
Canley,
UK-Coventry CV4 9BD ;

2) Unipart Group Limited,
Garsington Road,
Cowley,
UK-Oxford OX4 2PG.

Fait à Bruxelles, le 22 décembre 1987.

Par la Commission
Peter SUTHERLAND
Membre de la Commission