

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 décembre 2013

CONSOMMATION - (N° 1574)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° 390 (Rect)

présenté par
M. Benoit

ARTICLE 24 BIS

Avant l'alinéa 1, insérer les quatre alinéas suivants :

« I. – Après le 9° de l'article L. 122-5 du code de la propriété intellectuelle, il est inséré un 10° ainsi rédigé :

« 10° La reproduction, la représentation et l'adaptation totale ou partielle des pièces utilisées dans le but de permettre la réparation d'un produit complexe en vue de lui rendre son apparence initiale et cela quelles que soient la nature et la consistance de l'œuvre protégée, sous réserve que lesdites pièces soient d'origine ou de qualité équivalente. »;

« II. – L'article L. 513-6 du même code est complété par un *d*) ainsi rédigé :

« *d*) D'actes de reproduction, de commercialisation, d'exploitation et d'utilisation de pièces utilisées dans le but de permettre la réparation d'un produit complexe en vue de lui rendre son apparence initiale et cela quel que soit l'objet du modèle déposé, sous réserve que lesdites pièces soient d'origine ou de qualité équivalente. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les pièces de rechange qui servent à rendre leur apparence initiale aux produits complexes tels que les véhicules automobiles, sont actuellement protégées au titre des dessins et modèles et du droit d'auteur qui bénéficient au seul constructeur automobile.

Une telle protection, qui n'existe pas dans tous les États membres de l'Union européenne et dans aucun pays limitrophe de la France ou qui n'y est pas appliquée empêche les consommateurs se trouvant en France d'avoir le choix en ce qui concerne l'origine des pièces de rechange utilisées pour la réparation puisque celles-ci ne sont aujourd'hui commercialisées que par le constructeur.

Dans son avis du 8 octobre 2012, l'Autorité De La Concurrence a estimé que cette exception prévue par le droit français de la propriété intellectuelle engendrait des distorsions de concurrence et freins au développement d'une véritable filière aval de la pièce de rechange. Cette exception préjudicie également fortement au pouvoir d'achat du consommateur puisqu'il n'existe actuellement aucune pression concurrentielle qui serait susceptible de faire baisser les prix de ces pièces. L'ADLC préconise donc d'y mettre fin en modifiant le Code de la Propriété Intellectuelle.

Il est toutefois primordial de veiller à ce que les pièces ou composants mis sur le marché soient de qualité. C'est pourquoi, la mise en œuvre d'une clause de réparation pourrait être réservée aux pièces d'origine ou de qualité équivalente, telles que définies l'article 3 de la directive 2007/46/CE du 5 septembre 2007 et au point 19 des lignes directrices supplémentaires sur les restrictions verticales dans les accords de vente et de réparation de véhicules automobiles et de distribution de pièces de rechange de véhicules automobiles de la Commission en date du 28 mai 2010.

L'ouverture prévue dans cet article serait donc limitée aux équipementiers qui conçoivent, développent, fabriquent et garantissent des pièces d'origine ou de qualité équivalente.

Notre système de Propriété Intellectuelle repose en effet sur un postulat simple : octroyer une exclusivité légale temporaire aux « inventeurs » et « créateurs » afin d'inciter et récompenser l'innovation et la prise de risques. Force est toutefois de constater que cet objectif n'est pas atteint en matière de dessins et modèles. Les constructeurs, titulaires de droits de propriété intellectuelle sur le véhicule, empêchent en l'état actuel de la législation, les ventes par les équipementiers à la rechange indépendante ainsi qu'aux distributeurs des réseaux des constructeurs. Cette restriction appliquée aux pièces visibles est d'autant plus choquante lorsque les technologies sont développées et maîtrisées par les seuls équipementiers et échappent au champ de compétence des constructeurs. Dans ces domaines, l'apport créatif, inventif et technologique ainsi que le savoir-faire industriel des équipementiers sont donc primordiaux.

Il en résulte que la législation française relative aux dessins et modèles se traduit actuellement par une rente légale au profit des constructeurs, alors même que ces derniers ne participent au mieux qu'à une fraction du développement de certaines pièces visibles. Or, le rôle des équipementiers ayant pris une importance croissante avec le temps, ces derniers réclament naturellement une libéralisation du marché.

En effet, plus de 75 % de la valeur des véhicules est réalisée par des équipementiers ou sous-traitants qui sont à l'origine des produits et qui, contrairement à ce qui se passe pour les pièces non visibles, se trouvent empêchés de les commercialiser librement du fait du monopole, ce qui nuit à leur développement, voire condamne leur entreprise lorsque les constructeurs délocalisent leur production.