

# **VD\_OMNI CR.2004.0363 vom 20. Mai 2005**

VD Tribunal cantonal, 2005-05-20, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_CR.2004.0363](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2004.0363)

FR: VD\_OMNI CR.2004.0363 du 20 mai 2005

IT: VD\_OMNI CR.2004.0363 del 20 maggio 2005

## **Regeste**

MOTO DIRECT Sàrl/Service des automobiles et de la navigation | Délivrance de plaques professionnelles (permis de circulation collectif). L'art. 23 al. 2 OAV permet de déroger aussi aux exigences de formation professionnelle (CFC de mécanicien) de l'annexe 4 OAV au vu d'une évaluation générale de l'entreprise (ici un importateur parallèle de motos pratiquant la vente de véhicules neufs). Abus négatif du pouvoir d'appréciation du Service des automobiles qui exclut d'emblée l'octroi d'une dérogation sur ce point.

## **Erwägungen**

### **E. 1**

La société recourante demande la délivrance d'un permis de circulation collectif avec un jeu de plaques professionnelles pour commerce de véhicules, plus précisément de motocycles.

### **E. 2**

au minimum pour la préparation et la présentation des véhicules, - place de stationnement pour 10 véhicules supplémentaires et - bureau avec téléphone. 3.4 Installations de l'entreprise: – installations et outillage pour la préparation de véhicules, – élévateur ou fosse, chargeur de batteries, cric, appareil optique de réglage des phares, instrument homologué de mesure des gaz d'échappement. L'art. 23 al. 2 OAV, introduit par une modification du 11 avril 2001, prévoit cependant que l'autorité cantonale peut exceptionnellement déroger aux conditions énoncées à l'annexe 4 en faveur du requérant ou du titulaire si l'évaluation générale de l'entreprise révèle qu'il est possible de délivrer les plaques professionnelles sans risques pour la sécurité routière et pour l'environnement. Selon l'art. 24 OAV, le permis de circulation collectif donne le droit de fixer les plaques professionnelles qu'il mentionne à des véhicules du genre indiqué dans le permis, contrôlés ou non, en parfait état de fonctionnement et répondant aux prescriptions. Le véhicule ne doit pas répondre en tous points aux prescriptions lors des courses devant permettre de constater un défaut ou de contrôler une réparation. L'art. 24 al. 3 OAV prévoit qu'il est permis d'utiliser des plaques professionnelles notamment pour les courses de transfert ou d'essais, effectuées en rapport avec le commerce de véhicules, avec des réparations ou des transformations exécutées sur le véhicule, pour les courses d'essais de véhicules neufs à effectuer par des constructeurs ou des importateurs ou pour la présentation des véhicules aux contrôles officiels et pour les courses effectuées lors de ces contrôles. Enfin, l'art. 25 al. 3 OAV prévoit que des acheteurs éventuels peuvent conduire, sans être accompagnés, des véhicules munis de plaques professionnelles, si ces derniers présentent toutes les garanties de sécurité et sont conformes aux prescriptions.

### **E. 3**

A l'audience du tribunal, les recourants ont rappelé que les importations parallèles de véhicules sont désormais autorisées. Ils ont souligné que le refus du Service des automobiles de leur délivrer des plaques professionnelles constitue pour eux un handicap concurrentiel important, notamment parce qu'il les empêche de laisser leurs clients essayer les véhicules qu'ils ont en stock. Les recourants ont surtout attiré l'attention du tribunal sur la pratique du Service des automobiles qui accorde aux commerçants professionnels, tels que les importateurs officiels, des facilités dans l'organisation des rendez-vous d'expertise, mais réserve ces facilités aux seuls titulaires de plaques professionnelles. Il s'agit-là de la pratique des rendez-vous d'expertise "en blanc" qui permettent à ceux qui en bénéficient de réserver des rendez-vous pour l'expertise de véhicules sans annoncer à l'avance de quels véhicules il s'agit. Les recourants se plaignent que puisqu'ils n'ont pas accès à ces facilités pour l'expertise des véhicules, ils doivent prendre rendez-vous selon la procédure ordinaire qui nécessite d'annoncer les coordonnées exactes du véhicule à expertiser et ne permet d'obtenir un rendez-vous que deux ou trois semaines plus tard. Ce délai retarde la livraison des véhicules vendus et constitue de l'avis des recourants un handicap par rapport à leurs concurrents. Il est exact que d'importants changements se sont produits dans le domaine de la distribution automobile. Ils reposent sur des "communications" émises par la Commission fédérale de la concurrence sur la base de la compétence que lui confère l'art. 6 de la loi fédérale sur les cartels et autres restrictions à la concurrence du 6 octobre 1995 (LCart). On rappellera à cet égard que l'art. 5 LCart déclare illicites les accords qui affectent de manière notable la concurrence sur le marché de certains biens ou services et qui ne sont pas justifiés par des motifs d'efficacité économique, ainsi que tous ceux qui conduisent à la suppression d'une concurrence efficace. Selon l'art. 6 al. 1 LCart, c'est notamment par la voie de communications de la Commission de la concurrence que peuvent être fixées les conditions auxquelles des accords en matière de concurrence sont en règle générale réputés justifiés pour des motifs d'efficacité économique. Ainsi, la Commission de la concurrence considère comme illicites, c'est-à-dire comme affectant de manière notable la concurrence et ne pouvant pas être justifiés par des motifs d'efficacité économiques, les accords de distribution dans le domaine automobile qui contiennent certaines clauses telles que les accords sur les prix, la vente dans le cadre d'un système de distribution exclusive, la vente dans le cadre d'un système de distribution sélective, les restrictions dans le service après-vente, la prohibition du multi-marquisme, etc. (Communication concernant les accords verticaux dans le domaine de la distribution automobile, décision de la Commission de la concurrence du 21 octobre 2002). La communication de la Commission de la concurrence du 21 octobre ne concerne cependant que les véhicules à trois roues ou plus (communication du 21 octobre 2002, chiffre 1 al. 1), si bien que les motocycles sont soumis aux principes généraux énoncés dans une communication antérieure (Communication concernant l'appréciation des accords verticaux, décision de la Commission de la concurrence du 18 février 2002). Les restrictions de la concurrence visées par les communications citées ci-dessus sont des restrictions de nature privée : elles découlent soit des ententes que passent des entreprises actives sur un marché déterminé, soit des comportements que peuvent imposer à d'autres des entreprises y occupant une position dominante (Tercier/Bovet, Droit de la concurrence, Bâle 2002, introduction générale, note 16). La loi sur les cartels concerne également les restrictions à la concurrence de nature publique. Celles-ci découlent de réglementations introduites par le législateur fédéral, cantonal ou communal qui sont le résultat de normes adoptées dans des objectifs le plus souvent étrangers à la concurrence, mais qui ont sur elles une influence directe en la

limitant ou en l'excluant, voire en provoquant des distorsions de concurrence entre les entreprises agissant sur un même marché. Les autorités de la concurrence sont chargées d'intervenir également à l'endroit des restrictions de nature publique, avec cette particularité que si elles n'ont à cet égard aucun pouvoir de décision, elles peuvent néanmoins émettre des recommandations et des avis (art. 45 et 47 LCart; Bovet/Tercier, loc. cit., rem. 20 à 22 et 269 ss). Par exemple, c'est ainsi que la Commission de la concurrence a été amenée à formuler un avis (au sens de l'art. 47 al. 2 LCart) sur le système du marché des taxis de l'agglomération lausannoise (cité dans l'arrêt GE 2000/0110 du 3 janvier 2002). En l'espèce, c'est à l'audience seulement que sont apparus les griefs des recourants concernant les conséquences de la décision attaquée du point de vue de la concurrence. A première vue, sur la base des seules explications recueillies verbalement auprès des parties, on peut se demander s'il n'y a effectivement pas matière à élucider plus avant les conséquences, du point de vue de la concurrence, de la pratique du Service des automobiles en matière de fixation de rendez-vous d'expertise "en blanc". Cette pratique semble en effet discriminer les importateurs parallèles par rapport aux importateurs officiels dont les entreprises ont une taille et une structure qui leur donne accès aux plaques professionnelles. A la connaissance du tribunal, il ne semble pas que la Commission de la concurrence ait déjà eu l'occasion d'intervenir dans ce domaine et la question pourrait se poser de savoir s'il n'y a pas lieu de lui soumettre la question pour obtenir un avis au sens de l'art. 47 LCart. Le Tribunal administratif renoncera toutefois à poursuivre l'instruction sur ce point pour le motif que la cause peut être tranchée sur la base des considérants qui suivent.

#### **E. 4**

La décision du Service des automobiles est fondée sur l'application stricte des critères posés par l'art. 23 al. 1 OAC et l'annexe 4 OAV. Il ne semble pas contesté que la recourante peut remplir les conditions posées à l'art. 23 OAV (garantie d'utilisation irréprochable et assurance) ainsi que celle de l'annexe 4 OAV quant au nombre de véhicules vendus, aux locaux et aux installations de l'entreprise notamment. En revanche, l'autorité intimée s'est arrêtée à la condition relative aux qualifications et à l'expérience professionnelle du responsable de l'entreprise. En effet, Steve Belovic, titulaire d'un CFC d'employé de commerce, option automobile, n'est pas titulaire d'un CFC de mécanicien en automobiles et il ne peut pas encore justifier de six ans d'expérience professionnelle dans la branche automobile, puisqu'à l'heure actuelle, il a travaillé quatre ans dans un garage et un an pour Moto Direct, soit seulement cinq ans. L'autorité intimée considère d'ailleurs que même ces années d'activité ne peuvent pas être prises en compte parce que, selon elle, un travail effectué dans un bureau ne suffit pas comme expérience pratique. Elle considère également que la recourante ne peut pas non plus se prévaloir de la collaboration avec Cyril Stauffer, qui lui est bien titulaire d'un CFC de mécanicien, mais qui ne fait pas partie de l'entreprise requérant le permis de circulation collectif. Est en définitive litigieuse la question de savoir si la recourante peut être mise au bénéfice de la dérogation prévue par l'art. 23 al. 2 OAV, qui a la teneur suivante: "L'autorité cantonale peut exceptionnellement déroger aux conditions énoncées à l'annexe 4 en faveur du requérant ou du titulaire si l'évaluation générale de l'entreprise révèle qu'il est possible de délivrer les plaques professionnelles sans risques pour la sécurité routière et pour l'environnement." Cette disposition confère à l'autorité cantonale un pouvoir d'appréciation. Comme l'indique le communiqué de presse du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) du 11 avril 2001 auquel se réfèrent les recourants, il s'agissait d'assouplir les conditions de délivrance des plaques professionnelles. Il s'agissait aussi d'en

étendre l'usage en permettant aux personnes s'intéressant à l'achat d'un véhicule de pouvoir essayer ce dernier muni de plaques professionnelles, sans être accompagnées. Pour le Conseil fédéral, ces mesures doivent aider à garantir la prospérité économique des petites et moyennes entreprises de la branche automobile (communiqué de presse du DETEC du 11 avril 2001, <http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/medienmitteilungen/artikel/20010411/00239/index.html?lang=fr> ).

## E. 5

En vertu de l'art. 36 lit. a LJPA, le Tribunal administratif connaît des griefs tirés de la violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (v. p. ex AC.2004.0030 du 17 mai 2004). Il y a abus du pouvoir d'appréciation lorsqu'une autorité, usant des compétences qui lui sont dévolues par la loi, se laisse guider par des considérations non pertinentes ou étrangères au but des dispositions applicables, ou encore lorsqu'elle statue en violation des principes généraux du droit administratif, tels que le droit d'être entendu, l'interdiction d'arbitraire, l'égalité de traitement, la bonne foi et la proportionnalité (cf. notamment ATF 122 I 272 consid. 3b; Saladin, Das Verwaltungs-verfahrensrecht des Bundes, p. 188, ch. 20.43 et les références citées). Il y a excès de pouvoir négatif lorsque l'autorité s'estime liée, alors que la compétence que lui donne la loi est discrétionnaire. Dans ce cas, lorsque la norme confère un certain pouvoir d'appréciation pour que l'autorité puisse tenir compte de circonstances particulières, l'administré a aussi le droit à ce que l'autorité exerce effectivement ce pouvoir (voir dans ce sens AC.2004.0079 du 29 septembre 2004, AC.1997.0035 du 12 août 1997, GE.2003.0057 du 24 septembre 2003 et les réf. citées, ATF 102 1b 187; RDAF 1994, 145; Pierre Moor, Droit administratif volume I p. 376). Interpellés en audience, les représentants de l'autorité intimée ont indiqué qu'ils n'octroyaient de dérogation au sens de l'art. 23 al. 2 OAV que s'agissant de la surface des locaux, du matériel ou du nombre de plaques attribuées, mais pas s'agissant de la qualification et de l'expérience professionnelle. Ce faisant, l'autorité intimée exclut d'emblée de son examen en vue de l'octroi d'une éventuelle dérogation une des conditions posées par l'OAV, celle de l'expérience professionnelle, car elle semble la considérer comme une condition plus importante que les autres. Pourtant, la dérogation prévue par l'art. 23 al. 2 OAV s'étend à toutes les conditions à remplir et ne se limite pas seulement à la surface des locaux, à l'outillage ou au nombre de permis à délivrer. En refusant d'examiner si une dérogation peut être accordée concernant l'expérience professionnelle, l'autorité intimée a commis un abus du pouvoir d'appréciation négatif. Le Tribunal juge à cet égard que son interprétation des qualifications et expérience professionnelles exigées du requérant ne peut pas être confirmée et que la dérogation sollicitée doit être accordée. Il y a lieu en effet de tenir compte du fait que l'expérience professionnelle de Steve Belovic relève du domaine de l'automobile, même si elle n'est pas celle d'un mécanicien. L'exigence d'une expérience professionnelle dans la branche ou dans un atelier de réparation peut être assouplie en considération de la spécificité de l'entreprise recourante qui se consacre pratiquement exclusivement à la vente de véhicules neufs. A cet égard, la possibilité pour la recourante de recourir aux services et à l'appui technique de l'entreprise Stauffer Auto-Electricité SA, directement voisine de ses locaux, est suffisante pour exclure les risques pour l'environnement et la sécurité routière au sens de l'art. 23 al. 2 OAV. Il y a donc lieu de renvoyer le dossier à l'autorité intimée pour qu'elle examine la délivrance d'un jeu de plaques professionnelles à la recourante en dérogeant aux exigences de l'annexe 4 OAV pour ce qui concerne la condition de l'expérience professionnelle. Pour le surplus, il appartiendra à l'autorité intimée d'achever l'instruction du dossier en procédant

à la visite des locaux qu'elle s'est refusée jusqu'ici à envisager, en tenant compte également, le cas échéant, de l'art. 23 al. 2 OAV et des spécificités de l'entreprise recourante. Les autres conditions posées par l'art. 23 al. 1 OAV relatives aux autorisations et assurances nécessaires et à la garantie de l'utilisation irréprochable du permis de circulation collectif semblent remplies en l'espèce, au vu des pièces figurant au dossier et notamment les extraits du casier judiciaire vierges de Steve et Zoltan Belovic. Au vu de ce qui précède, le recours est ainsi partiellement admis. Le présent arrêt sera rendu sans frais ni dépens.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.