



PLEINS PHARES

Refus d'agrément : c'est entendu

La Cour d'appel de Paris est de longue date saisie d'actions engagées par des candidats à l'accès au réseau de distribution sélective qualitative s'étant vu refuser l'agrément du fournisseur alors même qu'ils se conformaient, ou étaient susceptibles de se conformer, aux critères sélectifs conditionnant l'accès au réseau.

Depuis plusieurs années, le refus d'agrément était examiné par la Cour sous l'angle prioritaire du principe de la liberté contractuelle, qui se combinait, lorsque le candidat était un ancien membre du réseau qui en avait été écarté, avec le principe de prohibition des contrats perpétuels. Dans l'exercice de sa liberté contractuelle, le fournisseur pouvait ainsi refuser, quasi-discrétionnairement, d'agréer un candidat à l'accès au réseau quand bien même celui-ci se trouve en conformité, ou s'engage à se mettre en conformité, avec les critères qualitatifs de sélection.

Certes, la Cour prenait soin de rappeler que l'exercice de la liberté contractuelle s'entendait dans la limite de l'ordre public, bien-sûr, mais aussi de l'absence de pratique anticoncurrentielle. Cependant, la Cour écartait systématiquement la dimension anticoncurrentielle du refus d'agrément en le considérant, « par nature », comme un acte unilatéral insusceptible de caractériser une entente.

Par une série d'arrêts rendus entre décembre 2018 et mars 2019, la Cour d'appel de Paris (pôle 5, chambre 4) a fixé puis détaillé sa position sur le refus d'agrément à l'aune du droit des pratiques anticoncurrentielles. Ces arrêts marquent une évolution importante dans la mesure où, s'alignant sur une position ancienne de la Cour de Justice de l'Union Européenne¹ mais contredisant en partie une position plus récente de cette même Cour de Justice², la Cour d'appel de Paris considère désormais que dans un système relevant de la distribution sélective, le refus d'agrément constitue non pas un acte unilatéral, mais une pratique concertée susceptible d'être qualifiée d'entente et de revêtir alors un caractère anticoncurrentiel, selon l'appréciation qui sera portée sur l'objet et/ ou l'effet de la pratique.

La Cour a précisé son raisonnement au fil des arrêts. Dans un premier arrêt³, elle a adopté (pour la 1^{ère} fois à notre connaissance) la position selon laquelle un refus d'agrément peut constituer une entente verticale anticoncurrentielle entre le fournisseur et les membres de son réseau s'il a un objet ou un effet anticoncurrentiel, c'est-à-dire s'il s'insère « *dans une politique générale du fournisseur visant à exclure une ou des formes déterminées de distribution qui seraient aptes à distribuer les produits en cause, à créer des barrières artificielles à l'entrée sur le marché de la distribution des produits concernés ou à éliminer des distributeurs menant une pratique de prix bas* ».

¹ CJCE, 25 octobre 1183, AEG c. Telefunken

² CJCE, 13 juillet 2006, Commission c. Volkswagen

³ CJCE, 12 décembre 2018, Concurrence c. Sony Europe Ltd, marché des téléviseurs

Le refus d'agrément n'est donc plus considéré comme un acte unilatéral, tel qu'il l'était dans la jurisprudence antérieure.

Cette position a été réitérée le 23 janvier 2019 dans une affaire automobile⁴, à l'occasion du refus d'agrément opposé à un réparateur agréé qui revendiquait le renouvellement de son contrat. La Cour a confirmé qu'un refus d'agrément non-discriminatoire (justifié par le fait que le candidat ne satisfait pas aux critères sélectifs qualitatifs) constitue « *un accord de volontés entre fabricant et distributeurs* » et non une pratique unilatérale, dans la mesure où par la seule signature des contrats de distribution, le fournisseur et les distributeurs « *consentent par avance (...) aux critères de sélection et au principe de leur application non-discriminatoire* ». En toute logique, la Cour ajoute alors qu'il n'est pas envisageable qu'un refus d'agrément non-discriminatoire constitue un accord de volontés, alors qu'un refus d'agrément discriminatoire n'en constituerait pas un ...

Une fois cette règle rappelée, la Cour examine le refus d'agrément au regard du droit des ententes. Au cas particulier qui lui est soumis, elle juge que ce refus d'agrément, qui est isolé, est justifié par un désintérêt pour la marque (elle évoque une perte de confiance) et non par une volonté de porter atteinte à la concurrence. Il n'y a donc pas d'objet anticoncurrentiel.

Il n'y a pas non plus dans cette affaire d'effet anticoncurrentiel dans la mesure où de facto, la Cour constate que le refus d'agrément n'élimine ni ne restreint la concurrence. A cet égard, elle relève que la concurrence sur le marché de l'entretien et de la réparation des véhicules (de la marque) est réelle, « *de sorte que la circonstance qu'un réparateur agréé sorte du marché est indifférente pour les clients* », qui disposent de multiples solutions alternatives pour faire entretenir leur automobile.

Le réparateur est en conséquence débouté.

On retrouve un raisonnement identique dans une autre affaire automobile, ayant donné lieu à un arrêt du 27 mars 2019⁵. La Cour confirme que « *le droit des ententes est applicable à un refus d'agrément dans un réseau de distribution sélective* »⁶, puis juge qu'au cas d'espèce, il n'y a pas objet anticoncurrentiel puisque le refus d'agrément (isolé) ne s'inscrit pas dans une politique générale qui aurait pour objet « *d'exclure une forme déterminée de distribution* ». Aucun effet anticoncurrentiel n'est davantage caractérisé, ceci sur la base de constats proches de ceux faits dans l'affaire Mazda.

Cet arrêt doit cependant être remarqué dans la mesure où, avant toute appréciation de l'éventuelle pratique anticoncurrentielle, la Cour prend soin de rappeler qu'un fournisseur n'a pas par principe d'obligation d'agréer tout opérateur satisfaisant aux critères de sélection dans un système de distribution sélective, ceci en raison du principe de liberté contractuelle⁷, de même qu'un fournisseur n'a « *aucune obligation d'agréer à nouveau un distributeur après la résiliation de son contrat, même s'il remplit les critères, les engagements perpétuels étant prohibés* »⁸.

Reste maintenant à connaître la position de la Cour de cassation, si elle se trouve saisie de la problématique de l'application du droit des ententes au refus d'agrément.

OG

⁴ *Automobiles Palau c. Mazda Automobiles*

⁵ *Oustric c. Jaguar Land Rover France* (la décision, obtenue par le cabinet, est disponible sur notre site www.viginti-avocats.com).

⁶ La règle a entre-temps été réitérée par la Cour le 20 février 2019 dans une affaire automobile relevant cette fois de la distribution sélective quantitative : *SIAC c. Renault*

⁷ Désormais codifié sous l'article 1210 du Code civil

⁸ Le principe de prohibition des contrats perpétuels est lui aussi codifié sous les articles 1211 et 1212 du Code civil.

L'appréciation jurisprudentielle rigoureuse de l'obligation de désigner l'auteur d'une infraction routière pesant sur le représentant légal d'une société

Depuis le 1^{er} janvier 2017 et en vertu de l'article L121-6 du Code de la route, le représentant légal d'une société a l'obligation de désigner – dans un délai de 45 jours à compter de la réception de l'avis de contravention – l'auteur d'une infraction routière commise au moyen d'un véhicule immatriculé au nom de la société.

Cette obligation de « dénonciation » concerne les infractions constatées par des appareils de contrôle automatique, ce qui inclut par conséquent les vidéo-verbalisations ainsi que les infractions constatées par un radar.

Elle est en outre particulièrement étendue puisque le représentant légal de la société doit communiquer à l'Administration - par lettre recommandée avec avis de réception ou par voie dématérialisée - l'identité, l'adresse ainsi que la référence du permis de conduire de la personne physique qui conduisait le véhicule au moment de l'infraction.

Le représentant de la personne morale peut uniquement s'affranchir de son obligation en cas de vol du véhicule, d'usurpation de la plaque d'immatriculation ou plus généralement de tout autre événement de force majeure, sous réserve bien entendu d'en apporter la preuve.

Le fait de ne pas remplir cette obligation constitue une contravention de quatrième classe sanctionnée par une peine d'amende d'un montant maximum de 750 € par infraction pour les personnes physiques et 3 750 € pour les personnes morales.

Cette obligation de désignation génère depuis plusieurs mois un contentieux important qui a récemment donné lieu à plusieurs arrêts rendus par la Chambre criminelle de la Cour de cassation.

Force est ainsi de constater que la Cour de cassation entend faire une application particulièrement rigoureuse de l'article L121-6 du Code de la route.

Aux termes de plusieurs arrêts rendus le 11 décembre 2018, la Cour de cassation a en effet jugé :

- Que le fait que l'article L121-6 du Code de la route vise uniquement le représentant légal ne fait pas obstacle à l'engagement de la responsabilité pénale de la personne morale pour la contravention (de non désignation) commise pour son compte par son représentant⁹ ;
- Qu'il importe peu que l'avis de contravention soit adressé à l'attention de la personne morale ou de son représentant¹⁰ ;
- Que l'infraction est constituée dès lors que l'avis de contravention pour non-désignation du conducteur a été établi après l'entrée en vigueur de la loi (le 1^{er} janvier 2017) même si l'infraction principale au Code de la route a été commise avant cette date¹¹.

En dernier lieu, la Cour de cassation a précisé que l'obligation de désignation incombe au représentant légal de la société, y compris si le représentant légal était l'auteur de l'infraction. La Cour de cassation censure ainsi le raisonnement du juge qui avait prononcé la relaxe du représentant légal au motif que l'amende pour excès de vitesse avait été réglée par le représentant légal qui s'était donc « auto-désigné » comme auteur de l'infraction et que le fait que la case indiquant la désignation du conducteur n'était pas cochée résultait d'une simple erreur matérielle.

En conséquence, si le représentant légal commet une infraction au code de la route au volant d'un véhicule de société il devra – à réception de l'avis de contravention adressé au représentant légal de la société – expressément s'auto-désigner en cochant la case prévue à cet effet sur le formulaire et en transmettant l'ensemble des informations prescrites par la loi¹².

⁹ Cass. Crim. 11 décembre 2018, n°18-82.628

¹⁰ Cass. Crim. 11 décembre 2018, Jurisdata n°2018-022816 et Jurisdata n°2018-022759

¹¹ Cass. Crim. 11 décembre 2018, n°18-82.820

¹² Cass. Crim. 15 janvier 2019, n°18-82.380

Il convient enfin de préciser que la Chambre criminelle a refusé de renvoyer au Conseil constitutionnel les (nombreuses) QPC portant sur l'article L121-6 du Code de la route, considérant

que ces dispositions ne portaient pas atteinte au principe de la liberté de conscience ou de la liberté d'opinion¹³.

AB

CLIGNOTANTS

DROIT ECONOMIQUE

1. Distribution sélective / exclusive : maintien dans le futur Code de commerce de l'interdiction de revente hors-réseau

Alors que plusieurs pratiques restrictives de concurrence actuellement listées par le Code de commerce (article L 442-6) seraient supprimées dans le cadre de la réforme à venir du Livre IV du Titre IV du Code de commerce, la DGCCRF maintient dans son projet d'ordonnance l'interdiction expresse de « *participer directement ou indirectement à la violation de l'interdiction de revente hors réseau faite au distributeur lié par un accord de distribution sélective ou exclusive exempté au titre des règles applicables du droit de la concurrence* » dans le cadre d'un article dédié (article L 442-2). L'ordonnance doit être publiée au plus tard le 1^{er} mai 2019.

2. Rupture brutale de relations commerciales établies : plafonnement de la durée de préavis dans le futur Code de commerce

Dans le cadre de la réforme du Code de commerce, la DGCCRF propose dans son projet d'ordonnance de remplacer l'actuel article L 442-6, I 5° portant sur la rupture brutale par un article L 442-1, II instaurant une durée de préavis maximum de 18 mois, en ces termes : « *En cas de litige entre les parties sur le préavis, la responsabilité de l'auteur de la rupture ne peut être engagée dès lors qu'il a respecté un préavis de 18 mois* ». L'ordonnance doit être publiée au plus tard le 1^{er} mai 2019.

3. Projet de réforme du régime des conventions uniques

Dans son projet d'ordonnance du 19 mars 2019 (actuellement soumis au Conseil d'Etat), la DGCCRF institue deux régimes de convention unique distincts :

- Un régime de droit commun légèrement simplifié, pour tous les secteurs d'activités : certaines mentions ne sont plus obligatoires, même si les obligations principales sont maintenues. A noter que le régime des avenants à la convention unique est assoupli : seul un « *écrit* » serait requis et non plus nécessairement un « *contrat écrit* » impliquant une formalisation entre les parties.
- Un régime plus complexe, avec des obligations additionnelles pour les produits de grande consommation, définis comme « *des produits non durables à forte fréquence et récurrence de consommation* ».

La date butoir du 1^{er} mars pour la signature de la convention unique serait finalement maintenue, avec l'obligation pour le fournisseur de communiquer ses CGV dans un « *délai raisonnable avant le 1^{er} mars* ». L'ordonnance doit être publiée au plus tard le 1^{er} mai 2019.

¹³ Cass. Crim. 7 février 2018, n°17-90;023; Cass. Crim. 4 avril 2018, 18-90.001 ; Cass. Crim. 2 mai 2018, n°18-90.003 ; Cass. Crim. 26 juin 2018, n°18-90.010 et n°18-90.011 ; Cass. Crim. 27 juin 2018, n°18-90;013

4. Prix imposés : le distributeur ayant participé à l'entente est habilité à la dénoncer

De façon classique, la Cour d'appel de Paris a considéré dans un arrêt du 19 décembre 2018 que relevait d'une entente anticoncurrentielle sur les prix - au sens de l'article L420-1 du Code de commerce - le comportement d'un fournisseur qui envoyait à ses revendeurs des mails de communication de prix leur enjoignant, sous couvert de prix recommandés, de les appliquer.

L'originalité de l'affaire vient de ce que l'action « stand alone » en indemnisation a été initiée par un ancien membre d'un réseau de distribution (de matériel de plongée) qui avait lui-même pris part à l'entente qu'il dénonçait et qui n'avait pu être suffisamment concurrentiel du fait des prix imposés, ce qui l'avait contraint à déposer le bilan.

5. Le grief de déséquilibre significatif dans la relation Constructeur-Concessionnaire écarté par la Cour d'appel de Paris

Dans le cadre d'un arrêt en date du 20 mars 2019, la Cour d'appel de Paris écarte le déséquilibre significatif dans les relations entre un constructeur automobile (représenté par le cabinet) et son concessionnaire, en retenant que « *la trésorerie des relations commerciales au titre des ventes de véhicules neufs (...) était positive* », et observant en outre que le concessionnaire ne démontrait pas en quoi le constructeur l'aurait soumis ou tenté de le soumettre aux obligations créant le déséquilibre significatif qu'il invoque (la décision est disponible sur notre site www.viginti-avocats.com).

6. Entrée en vigueur du décret relatif à la protection du secret des affaires

Le Décret n°2018-1126 du 11 décembre 2018, entré en vigueur le 14 décembre 2018, complète les dispositions introduites par la loi relative à la protection du secret des affaires (*loi n°2018-670 du 30 juillet 2018*), transposant une Directive européenne du 8 juin 2016. Ce nouveau dispositif introduit des mesures protectrices du secret des affaires, notamment dans le cadre d'actions en justice et prévoit des actions et mesures spécifiques auprès des juridictions commerciales - sur requête ou en référé- en cas d'atteinte « *imminente* » à un secret des affaires.

7. Vente de biens : vers un allongement de la présomption d'antériorité du défaut de conformité pour les biens d'occasion ?

Le Parlement Européen vient de voter plusieurs textes dont des amendements aux propositions de directives émanant de la Commission Européenne et portant sur la protection des consommateurs. Parmi ces amendements, nous avons notamment relevé celui du 21 mars 2019 adopté le 26 mars, afférent à la présomption d'antériorité du défaut de conformité. Le considérant n°45 explicite la position du Parlement : « *Pendant un délai d'un an, ou pendant un délai de deux ans si les États membres choisissent d'appliquer un délai de deux ans, le consommateur devrait uniquement avoir à prouver que le bien n'est pas conforme, sans qu'il lui soit également nécessaire de prouver que le défaut existait réellement à la date pertinente pour établir la conformité* ».

Si la directive était adoptée, le délai de présomption d'antériorité du défaut ne serait pas modifié en droit français pour les biens neufs, puisqu'il est, depuis 2016, de 24 mois aux termes de l'article L217-7 du Code la consommation. En revanche, pour les biens d'occasion, ce délai serait porté à 1 an au-moins, alors qu'il est actuellement de 6 mois aux termes de l'article précité (article 10.6).

8. Lanceurs d'alerte

Le 15 mars 2019, le Conseil de l'Union européenne et le Parlement Européen ont trouvé un accord sur le texte relatif à la directive sur la protection des lanceurs d'alerte. La Directive fournit une protection uniforme à un large champ de personnes (travailleurs, actionnaires, anciens travailleurs, personnes travaillant pour des contractants, des sous-traitants et des fournisseurs) sur tout le territoire de l'Union européenne dans de très nombreux domaines : campagnes électorales, évasion fiscale, santé publique, protection des données ... La Directive devrait être votée avant la fin du mandat et les prochaines élections européennes du 26 mai. Les Etats membres disposeront ensuite de deux ans pour la transposer en droit interne.

AUTOMOBILE

9. Fin du monopole des constructeurs automobiles sur les pièces détachées captives

Le Premier Ministre Edouard Philippe en a fait l'annonce officielle à l'occasion du 10ème anniversaire de l'Autorité de la concurrence le 5 mars 2019, justifiant cette mesure par le fait que le prix des pièces détachées était « *plus élevé chez nous qu'ailleurs en Europe* ». Le Premier Ministre a indiqué que des mesures de libéralisation de ce marché seraient rapidement mises en œuvre, en concertation avec les professionnels du secteur, en commençant par les phares, les vitres et les rétroviseurs.

10. Enquête de la Commission européenne sur une possible entente sur le prix des pièces de rechange

Selon une information de Mediapart, la Commission européenne, DG Concurrence, a ouvert en décembre 2018 une enquête visant un cabinet de conseil et plusieurs constructeurs au titre d'une éventuelle entente sur le prix des pièces de rechange, qui aurait été artificiellement augmenté.

11. Actualités des ventes hors-réseau

- Statuant au fond bien que saisie sur appel d'une ordonnance de référé, la Cour d'appel de Paris (arrêt du 20 février 2019) a débouté de ses demandes la société HORY, distributeur de pièces de rechange PSA (contrat dit « DOPRA »), et validé la résiliation du contrat opérée par PSA en raison de ventes de pièces hors-réseau. Au passage, la Cour confirme que dans un réseau de distribution (sélective) automobile, le réparateur agréé ne peut pas être considéré comme un revendeur de pièces.
- La Cour d'appel de Paris a rendu le 9 janvier 2019 plusieurs arrêts sur le thème de la revente hors-réseau. Dans ces décisions, la Cour réitère la règle classique selon laquelle la commercialisation hors-réseau « *de produits authentiques couverts par un contrat de distribution exclusive et/ou sélective* » n'est pas en soi fautive, mais à la condition que le revendeur démontre le caractère licite de son approvisionnement. A cet égard, la Cour juge dans l'une de ces affaires (automobile) que le revendeur commet un acte illicite s'il s'approvisionne auprès d'un membre du réseau de distribution sélective (réseau dont la licéité doit par ailleurs être démontrée), puisque ce membre du réseau n'avait pour sa part pas le droit de vendre à un revendeur extérieur au réseau

12. Information des consommateurs sur les pièces de réemploi : entrée en vigueur du nouvel arrêté

Les professionnels de la réparation automobile ont l'obligation de proposer à leurs clients de remplacer, à l'occasion d'une réparation, une pièce neuve par une pièce de réemploi. L'arrêté d'application relatif à l'information du consommateur sur le prix et les conditions de vente des pièces issues de l'économie circulaire (PIEC), paru au JO le 8 octobre 2018, est entré en vigueur le 1^{er} avril 2019. Cet arrêté impose notamment, sur le site physique du réparateur, un affichage d'informations (catégories de pièces, origine, prix) destinées au consommateur. Ces informations doivent également figurer sur le site internet du réparateur. Il est à noter que le CNPA a formé devant le Conseil d'Etat un référé suspensif contre ce texte, qu'il considère comme excessivement contraignant tant pour le professionnel que pour le consommateur, et dont il estime qu'il ne respecte pas le principe de proportionnalité au but recherché.

13. Délai de prescription en matière de vente automobile : point de départ en cas de ventes successives

Par un arrêt rendu le 8 novembre 2018, obtenu par le cabinet, la Cour d'appel de Paris a appliqué la jurisprudence de la Cour de cassation en matière de prescription. Par un arrêt en date du 6 juin 2018 (*Cass. 1^{ère} Civ. n°17-17.438*), la Cour de cassation avait, en effet, posé le principe selon lequel le point de départ du délai de prescription est le jour de la vente initiale même en cas de ventes successives (solution confirmée en cas de vente internationale par un arrêt du 16 janvier 2019 (*n°17-21477*)).

Aux termes de l'arrêt rendu le 8 novembre 2018, la Cour d'appel de Paris a suivi la jurisprudence précitée et a notamment rappelé dans son dispositif le principe selon lequel le point de départ du délai de la prescription extinctive prévu à l'article L. 110-4 du Code de commerce court à compter de la vente initiale de la chose, et ce y compris en cas de ventes successives.

14. Résolution de la vente pour défaut esthétique

Ayant constaté l'apparition de traces sur la carrosserie du véhicule d'occasion qu'il avait acquis, un acquéreur assigne son vendeur en résolution de la vente pour manquement à son obligation de délivrance (articles L211-9 et L211-10 du Code de la consommation, devenus L217-10 et L217-11). En l'occurrence, les traces étaient liées à une corrosion prématurée, et exposaient le véhicule à une dégradation esthétique. La Cour de cassation (*Civ1, 24 octobre 2018, n°17-21696*) a approuvé les juges du fond d'avoir considéré que l'acquéreur ayant accordé une importance particulière à l'aspect esthétique, il ne s'agissait pas d'un défaut mineur et la résolution de la vente était fondée.

Il est à noter que si en droit français, la résolution de la vente ne peut pas être prononcée pour un défaut mineur (articles L211-17 du Code de la consommation et 1226 du Code civil), il en sera différemment si la proposition de Directive européenne (COM) 2017 637 est adoptée en l'état puis transposée en droit français. L'article 13 de la proposition de directive prévoit en effet la résolution de la vente même pour un défaut de conformité mineur.

15. Réponse ministérielle sur le cadre juridique de la distribution automobile

La question d'un député regrettant l'absence, depuis l'expiration en 2013 du block exemption spécifique, d'un cadre juridique sécurisant l'activité des distributeurs automobiles en France a donné lieu le 8 janvier 2019 à une Réponse ministérielle selon laquelle la création de règles spéciales au plan national n'apparaît pas justifiée, la distribution automobile n'étant pas « *dans une situation d'insécurité juridique* ».

A cette occasion, le Ministre de l'Economie et des Finances a cautionné l'abandon du principe de liberté de choix de son successeur par le concessionnaire, relevant que cette règle s'était avérée « *contreproductive en conduisant à la concentration des concessionnaires au niveau régional, par le rachat des plus petits par les grands groupes* ».

16. Nouvelle méthode de l'ADLC pour l'analyse du marché pertinent dans le secteur de la distribution automobile

Lorsqu'il lui était demandé d'autoriser une opération de concentration dans le secteur de la distribution automobile, l'Autorité de la concurrence (ADLC) examinait jusqu'à présent la demande dans le cadre géographique du département, et en distinguant 7 segments de marché :

- le marché de la distribution de véhicules automobiles particuliers neufs destinés à une clientèle de particuliers ;
- le marché de la distribution de véhicules automobiles particuliers neufs destinés à une clientèle de professionnels ;
- le marché de la distribution de véhicules automobiles commerciaux (VUL) ;
- le marché de la distribution de véhicules automobiles d'occasion ;
- le marché de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles ;
- le marché de la distribution de services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles ; et
- le marché de la distribution de services de location.

A l'occasion de la demande de prise de contrôle du Groupe BERNARD par Emil FREY France, l'ADLC a revu sa méthode d'analyse sur 2 points, dans le sens d'une segmentation plus fine des marchés (*Décision du 12 mars 2019 n°19-DCC-42*).

- D'une part, après avoir analysé le « *temps de trajet potentiel que les clients sont prêts à parcourir pour acquérir un véhicule (entre 30 et 60 minutes selon les segments de marché)* », l'ADLC abandonne le critère du département pour retenir celui de la zone de chalandise. L'ADLC aligne ainsi sa pratique décisionnelle sur un critère (la zone de chalandise) reposant sur le temps de trajet ainsi qu'elle le fait déjà en matière de concentrations dans la distribution alimentaire ou d'autres produits de consommation.

- D'autre part, alors qu'elle retenait auparavant le critère du nombre d'immatriculations réalisé par l'opérateur, et compte tenu de l'abandon de notion de département, l'ADLC privilégie la réalité du comportement des consommateurs, et retient désormais la densité du réseau des opérateurs et leurs poids en nombre de points de vente dans la zone de chalandise.

17. Réduction des émissions de CO2 à horizon 2030

Le Conseil des Ministres de l'Union Européenne a adopté le 15 avril 2019 le Règlement faisant obligation aux constructeurs de réduire d'ici 2030 les émissions de CO2 de 37,5 % pour les véhicules particuliers et de 31 % pour les camionnettes. Ainsi, la moyenne des émissions devra tomber sous la barre des 60g de CO2 / km en 2030, soit un objectif plus ambitieux que ce qui était initialement prévu par la Commission Européenne. Entre temps, elle devra être descendue à 95g / km en 2021 et à 80,75 g / km en 2025.

18. Emissions polluantes de moteurs diesel : trois capitales saisissent les juridictions européennes

Saisi par 3 villes européennes, dont Paris, qui considéraient que la Commission européenne avait outrepassé ses pouvoirs en fixant les nouvelles limites d'émission (Euro 6) d'oxyde d'azote pour les essais en conditions de conduite réelle des véhicules équipés de moteurs diesel (réduction de 2,1 à moins de 1,5 du coefficient de tolérance), le Tribunal de l'Union européenne a rendu le 13 décembre 2018 un arrêt d'incompétence de la Commission européenne (*aff. jointes T-339/16, T-352/16 et T-391/16*).

La Commission européenne a interjeté appel de cet arrêt.

19. Nouveau barème des indemnités kilométriques

Le barème des indemnités kilométriques permettant de couvrir les frais des salariés contraints d'utiliser leur véhicule personnel pour des déplacements professionnels a été revalorisé par arrêté du 11 mars 2019. La revalorisation du barème ne concerne que les véhicules de moins de 4 CV.

Le barème adopté est le suivant :

TARIF APPLICABLE AUX AUTOMOBILES			
Puissance administrative	Jusqu'à 5 000 km	De 5 001 km à 20 000 km	Au-delà de 20 000 km
3 CV et moins	d* 0,451	(d* 0,270) + 906	d* 0,315
4 CV	d* 0,518	(d* 0,291) + 1136	d* 0,349

20. Sécurité : le Parlement européen rend plusieurs dispositifs obligatoires dès 2022

Le 16 avril 2019, le Parlement européen a adopté de nouvelles règles rendant obligatoires sur tous nouveaux modèles d'automobiles diverses fonctionnalités de sécurité avancée : freinage d'urgence automatisé (déjà obligatoire pour les camions et bus), système d'adaptation « intelligente » de la vitesse du véhicule et d'avertissement du conducteur en cas de dépassement des vitesses autorisées, système d'urgence de maintien de la trajectoire, avertisseur de somnolence, enregistreur de données d'événements pendant et quelques secondes après une collision (l'équivalent d'une boîte noire), amélioration de la « vision directe » pour les camions.

Ces dispositions, qui doivent encore être entérinées par le Conseil européen des Ministres, ne seront imposées sur les véhicules neufs qu'à compter de 2024.

CIRCULEZ, ÇA N'A RIEN A VOIR !

Un marché pertinent plutôt improbable (mais de saison)



L'Autorité de la concurrence exerce notamment le contrôle de la délimitation des marchés pertinents. A cet égard, notre attention a été attirée par la décision n°19-D-03 du 16 janvier 2019 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du transport transmanche de poussins du 1^{er} jour. Espérons que cette affaire ne remontera pas au Tribunal de l'Union européenne, l'Avocat Général Kokott pourrait alors en être saisi ...

Rédacteurs : Olivier Gaucière, Françoise Brunagel, Aurore Buquet, Bruno Ouedraogo, Antoine de Bonnières