



Sommaire :

[Page 1](#) : La garantie légale de conformité étendue aux contenus et services numériques embarqués dans un véhicule

[Page 4](#) : Brèves de droit économique

[Page 9](#) : Brèves automobiles

## PLEINS PHARES

### La garantie légale de conformité étendue aux contenus et services numériques embarqués dans un véhicule

Pour rappel, la garantie légale de conformité prévue aux articles L 217-1 et suivants du Code de la consommation, est la garantie que peut faire valoir un consommateur contre les éventuelles défaillances d'un bien.

Le vendeur doit livrer un bien conforme au contrat et répond par conséquent des défauts de conformité existant lors de la délivrance du bien. Cette garantie introduite en droit français en 2005<sup>1</sup>, en transposition d'une Directive européenne de 1999<sup>2</sup>, ne concernait jusqu'ici que la vente de biens mobiliers corporels.

Depuis le **1<sup>er</sup> janvier 2022**, la garantie légale de conformité couvre également les produits numériques, en application de l'**Ordonnance du 29 septembre 2021** (cf. *Radar#16*), prise aux fins de transposition de deux nouvelles Directives européennes<sup>3</sup> du 20 mai 2019 relatives à certains aspects concernant les contrats de vente de biens d'une part, et les contrats de fourniture de contenus et services numériques d'autre part.

L'objectif ainsi poursuivi est la modernisation du cadre juridique de la protection des consommateurs, afin de tenir compte de l'accroissement des ventes de produits connectés, ainsi que de la fourniture de contenus et services numériques.

Il résulte de cette évolution une distinction désormais au sein du Code de la consommation

entre la garantie légale de conformité dans les contrats de vente de biens (articles L 217-1 et suivants), en ce compris les biens « *comportant des éléments numériques* », et la garantie légale de conformité dans les contrats de fourniture de contenus numériques et/ou de services numériques (articles L 224-25-12 et suivants).

Ces nouvelles règles, qui sont **d'ordre public**, s'appliquent aux contrats conclus à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022, ainsi qu'aux contenus et services numériques fournis à compter de cette date, quand bien même cette fourniture intervient en exécution d'un contrat conclu antérieurement. La difficulté toutefois pour la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions est qu'elles sont relativement complexes, ce qui génère des doutes sur le sens de certaines d'entre elles et sur leur champ d'application.

Il convient en effet de bien cerner notamment la notion de « *bien comportant des éléments numériques* » pour faire une juste application de ces nouvelles règles, qui diffèrent selon la qualification donnée au contrat conclu avec le consommateur.

#### 1/ Qu'est-ce qu'un « bien comportant des éléments numériques » ?

L'Ordonnance du 29 septembre 2021 a introduit une série de nouvelles définitions dans l'article liminaire du Code de la consommation.

Ainsi, aux termes de cet article :

- un **bien comportant des éléments numériques** est défini comme :

<sup>1</sup> Ordonnance n° 2005-136 du 17 février 2005 relative à la garantie de la conformité du bien au contrat due par le vendeur

<sup>2</sup> Directive 1999/44/CE du 25 mai 1999 sur certains aspects de la vente et des garanties des biens de consommation

<sup>3</sup> Directive 2019/771 relative à certains aspects concernant les contrats de vente de biens et Directive 2019/770 relative à certains aspects concernant les contrats de fourniture de contenus numériques et de services numériques

« tout bien meuble corporel qui intègre un contenu numérique ou un service numérique ou qui est interconnecté avec un tel contenu ou un tel service, de manière telle que l'absence de ce contenu numérique ou de ce service numérique empêcherait le bien de remplir ses fonctions » ;

- un contenu numérique est défini comme « des données produites et fournies sous forme numérique » ;

- un service numérique est défini comme : « un service permettant au consommateur de créer, de traiter ou de stocker des données sous forme numérique ou d'y accéder, ou un service permettant le partage ou toute autre interaction avec des données sous forme numérique qui sont téléversées ou créées par le consommateur ou d'autres utilisateurs de ce service ».

Ces définitions ont le mérite d'exister. Elles ne permettent cependant pas de lever tout doute sur les biens, contenus ou services concernés par la nouvelle réglementation.

Se pose notamment la question de savoir dans quelle mesure la vente d'un véhicule entre dans le champ d'application de ces nouvelles dispositions compte-tenu des contenus et services numériques de plus en plus développés mis à disposition du client au sein du véhicule.

## 2/ Un véhicule est-il un « bien comportant des éléments numériques » ?

On comprend de la définition ci-dessus rappelée que la notion de bien comportant des éléments numériques suppose que, sans le contenu ou le service numérique, le bien ne puisse remplir ses fonctions.

Il y a donc lieu de déterminer si les contenus et services numériques fournis avec un véhicule sont indispensables pour que le véhicule remplisse ses fonctions, telles qu'attendues d'un véhicule de nos jours, étant précisé que les notions de « contenu numérique » et de « service numérique » ne visent pas uniquement les données à caractère personnel et englobent donc tous types de données stockées dans le véhicule.

Pour répondre à la question, il est intéressant de relever le Considérant (14) de la Directive 2019/771, qui donne comme exemple de service numérique interconnecté avec un bien « des services permettant de créer, de traiter et de stocker des données sous forme numérique, ou d'y accéder, tels que (...) la fourniture continue de

données relatives au trafic dans un système de navigation ».

La seule présence d'un système de navigation au sein du véhicule suffirait donc à qualifier le contrat de vente du véhicule de « contrat de vente de bien comportant des éléments numériques ».

Par ailleurs, aux termes du Considérant (15) de ladite Directive, devraient être englobés dans la notion de contrat de vente de biens comportant des éléments numériques les contrats de vente comportant un contenu ou un service numérique spécifiques dès lors que ceux-ci « sont normaux pour les biens de même type » et que « le consommateur pourrait raisonnablement s'attendre à ceux-ci eu égard à la nature des biens et compte-tenu de toute déclaration publique faite par le vendeur ou d'autres personnes situées en amont dans la chaîne de transaction, y compris le producteur (...) ». Il est ainsi donné l'exemple d'un téléviseur connecté « présenté dans des publicités comme intégrant une application vidéo donnée », la Directive précisant que, dans ce cas, ladite application vidéo devrait être considérée comme faisant partie du contrat de vente, indépendamment de savoir si le contenu ou service numérique est préinstallé ou doit être téléchargé.

Or :

➤ D'une part, il semble que les contenus et services numériques fournis avec un véhicule sont désormais considérés comme « normaux » par les consommateurs, ne serait-ce que s'agissant des données techniques du véhicule.

➤ D'autre part, les contenus ou services numériques mis à disposition au sein d'un véhicule sont de plus en plus mis en avant par les constructeurs dans la publicité de leurs véhicules.

⇒ Un véhicule correspond donc à notre sens à un bien comportant des éléments numériques, ce qui a plusieurs impacts pour le constructeur et le vendeur du véhicule.

## 3/ Les impacts pour le vendeur et le constructeur

Cette évolution de la garantie légale de conformité implique de nouvelles obligations pour le vendeur, et par ricochet pour le constructeur, à l'égard des consommateurs, ainsi qu'à l'égard désormais des non-professionnels, dont notamment :

➤ L'obligation de conformité à la charge du vendeur qui portait jusqu'ici uniquement sur le véhicule en tant que bien corporel concerne dorénavant également les contenus ou services numériques que le véhicule comporte, ce qui implique un **élargissement des critères de conformité**.

Ainsi, les nouveaux articles L 217-4 et L 217-5 du Code de la consommation listent une série de critères, bien plus nombreux que les critères précédemment retenus, en ce compris, à titre d'exemple, « *la fonctionnalité, la compatibilité, l'interopérabilité* » ou la mise à jour du contenu numérique.

➤ Le **délai** de l'obligation de conformité reste de 2 ans à compter de la délivrance du bien, avec une présomption de 24 mois au profit du consommateur (12 mois pour les biens d'occasion)<sup>4</sup>. Cependant, une distinction est désormais introduite selon que le contrat de vente prévoit la fourniture **continue** (à distinguer de la « fourniture unique ») d'un contenu ou d'un service numérique i) pendant une durée inférieure ou égale à 2 ans, ii) sans durée déterminée, ou iii) pendant une période supérieure à 2 ans<sup>5</sup>.

Dans les deux premiers cas, le délai de garantie reste de 2 ans. Dans le 3<sup>ème</sup> cas, le délai sera calqué sur la durée de fourniture du contenu ou du service numérique telle que prévue au contrat.

⇒ Il n'est donc pas a priori dans l'intérêt du vendeur de préciser une durée de fourniture continue du contenu ou service numérique dans le contrat de vente.

➤ Le constructeur est tenu à une **obligation de mise à jour des éléments numériques** fournis, charge au vendeur de veiller à ce que le consommateur « *soit informé et reçoive les mises à jour nécessaires au maintien de la conformité des biens* »<sup>6</sup>.

Se pose dès lors la question de la durée de cette obligation. L'article L 217-19 du Code de la consommation introduit la notion de « *période à laquelle le consommateur peut légitimement s'attendre, eu égard au type et à la finalité des biens et éléments numériques et compte-tenu des circonstances et de la nature du contrat, dans le*

*cas d'une opération de fourniture **unique** du contenu ou du service numérique* », ce qui laisse une part importante à l'interprétation.

Le 2<sup>o</sup> dudit article limite certes la durée de l'obligation de mise à jour à 2 ans. Cela suppose cependant qu'il s'agisse d'un contenu ou service fourni de façon **continue** et que le contrat de vente limite expressément cette fourniture continue « *pendant une certaine période* », ce qui peut se heurter à la problématique de l'obsolescence programmée s'agissant des contenus et services numériques fournis au sein d'un véhicule.

Quoi qu'il en soit, les constructeurs vont nécessairement devoir déterminer la durée de leur obligation de mise à jour, puisque conformément à l'article L 111-6 du Code de la consommation, ils sont tenus de transmettre cette information au vendeur, qui lui-même a l'obligation de mettre cette information à disposition du consommateur (selon des modalités restant à préciser).

➤ Le professionnel est tenu à des **obligations spécifiques en cas de résolution du contrat** de vente pour défaut de conformité des contenus et services numériques et notamment une obligation de mettre à disposition du consommateur tout contenu fourni ou créé par ce dernier lors de l'utilisation du contenu ou du service numérique, ou encore une obligation de rembourser au consommateur une partie proportionnelle du prix pour la période durant laquelle le contenu ou service numérique n'était pas conforme, y compris lorsque le consommateur a utilisé le contenu ou le service numérique non conforme pendant cette période<sup>7</sup>.

**Conclusion** : Eu égard à ces nouvelles obligations, peut se poser la question de l'intérêt d'intégrer des contenus et services numériques accessoires directement dans le contrat de vente d'un véhicule. Cependant, en cas de contrat distinct portant uniquement sur la fourniture de contenus ou services, le professionnel est tenu aux nouvelles obligations spécifiques introduites dans le Code de la consommation par l'Ordonnance du 29 septembre 2021, qui ne sont pas moins contraignantes.

**FB**

<sup>4</sup> Article L 217-7 du Code de la consommation

<sup>5</sup> Article L 217-13 du Code de la consommation

<sup>6</sup> Article L 217-1 du Code de la consommation

<sup>7</sup> Articles L217-16 renvoyant à l'article L 224-25-22 du Code de la consommation

## *CLIGNOTANTS*

---

### DROIT ECONOMIQUE

#### 2. Distribution : Evolution du projet de futur VBER sur les échanges d'informations dans le cadre de la double distribution

La Commission Européenne a publié, le 4 février 2022, une communication afférente spécifiquement à la question des échanges d'informations entre le fournisseur (constructeur) et le distributeur dans le contexte de la double distribution, c'est-à-dire l'hypothèse où le fournisseur vend directement au client final et se trouve ainsi en situation de concurrence avec son réseau de distribution.

Pour rappel, la double distribution est exemptée par l'actuel Règlement vertical<sup>8</sup> s'il s'agit d'un accord vertical entre entreprises concurrentes, et que (i) le fournisseur produit et distribue et (ii) l'acheteur distribue mais ne fabrique pas.

Dans les projets publiés le 9 juillet 2021, l'exemption était (1) acquise sans conditions si le fournisseur et le distributeur occupaient une part de marché (PDM) cumulée inférieure à 10% (sur le marché de détail), et (2) acquise sauf pour tout échange d'informations (évalué selon les règles applicables aux accords horizontaux) en cas de part de marché cumulée comprise entre 10 % en local et 30 % de parts en national.

La Commission a elle-même admis que ces dispositions avaient été très critiquées par les parties prenantes. Il était notamment reproché que le seuil de 10% serait inapplicable compte tenu en particulier de la difficulté à déterminer les parts de marché locales, outre qu'il serait très largement dépassé dès que le distributeur appartiendrait à un groupe et serait multimarques. Quant aux dispositions applicables entre 10% de PDM locale et 30% de PDM nationale, elles étaient aussi vivement contestées dans la mesure où les échanges d'informations sont inhérents aux relations entre fournisseur et distributeur.

Prenant en considération ces critiques et le besoin de clarification exprimé quant aux types d'informations échangées entre le fournisseur et le distributeur, la Commission avait en conséquence mandaté un expert, dont le rapport a servi de base à un document publié par la Commission, susceptible d'être intégré aux Lignes Directrices du nouveau VBER et soumis à une consultation, ouverte du 4 au 18 février derniers.

Telles qu'elles ont été lues et commentées, il résulterait de ces nouvelles dispositions que le seuil de 10% aurait disparu et que la double distribution serait exemptée jusqu'à 30% de PDM, ceci couvrant cependant les seuls **échanges d'informations nécessaires à l'amélioration de la production ou de la distribution des produits ou services contractuels**. La Commission fournit quelques indices de lecture de cette nécessité d'amélioration de la production ou de la distribution, celle-ci s'appréciant différemment selon le type de réseau, le degré d'exclusivité, etc. Ainsi, la Commission semble considérer que dans un réseau de distribution sélective, les échanges d'informations fournisseur / distributeur sont nécessaires (à l'amélioration de la production ou de la distribution des produits et services) s'ils portent sur les critères de sélection. De manière générale, seraient considérés comme nécessaires les échanges d'informations afférents aux informations techniques ou réglementaires concernant les produits, les achats, les prix pratiqués ou recommandés, le marketing et les volumes de vente globaux.

---

<sup>8</sup> Règlement n°330/2010, art. 2, 4

L'additif aux Lignes directrices<sup>9</sup> peut être consulté (en anglais) sur le site de la Commission, de même que les 62 contributions qui ont ensuite été reçues par la Commission.

### 3. Distribution : Position de la Cour d'appel de Paris sur le refus d'agrément confirmée

La Cour d'appel de Paris a rendu le **16 février 2022**, dans le secteur de l'**horlogerie de luxe**, un arrêt<sup>10</sup> qui, s'il n'apporte pas de solution nouvelle, confirme une position désormais stable et que la Cour avait jusque-là plutôt adoptée dans des dossiers relevant d'autres secteurs (l'automobile notamment).

Un distributeur contestait tant la rupture de ses relations avec son fournisseur, le groupe Richemont (soit, notamment, les marques Jaeger-Lecoultré ou IWC) que le refus d'agrément qui lui avait été opposé par ce même groupe.

En application du principe selon lequel « *la liberté du commerce et son corollaire, la liberté de contracter, trouvent leurs limites dans les règles de concurrence, d'ordre public* », la Cour confirme qu'un refus d'agrément n'est pas en soi un acte unilatéral et qu'il peut constituer une entente : « *Les refus d'agrément sont donc de nature à rendre le réseau illicite au regard des critères Metro et à constituer une entente verticale anticoncurrentielle entre le fournisseur et les membres de son réseau s'ils ont un objet ou un effet anticoncurrentiel, c'est-à-dire s'ils s'insèrent 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* ».

La Cour écarte alors tant l'objet anticoncurrentiel, dès lors que le distributeur ne démontre pas « *en quoi les critères de sélection des différents contrats ne seraient pas suffisamment objectifs ou définis, mais surtout en quoi leur application serait discriminatoire à son encontre, la pratique discriminatoire ne pouvant se déduire du seul non-renouvellement à leur échéance des contrats* », que l'effet anticoncurrentiel dans la mesure où il n'est pas davantage démontré que le refus d'agrément, s'il peut avoir conduit à des difficultés sur le marché pour l'opérateur, ait abouti « *à éliminer ou restreindre la concurrence sur le marché en cause, à savoir le marché de l'horlogerie de luxe* ».

La Cour écarte ensuite les griefs de rupture abusive (il n'est pas démontré que le fournisseur ait entretenu le distributeur dans l'illusion d'une pérennité des relations) et de rupture brutale, les préavis respectés marque par marque étant suffisants.

### 4. Distribution - Confirmation de la condamnation de Stihl par la Cour de cassation

Dans un arrêt rendu le **26 janvier 2022**<sup>11</sup>, la Cour de cassation confirme l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Paris<sup>12</sup>, qui avait elle-même confirmé la décision de l'Autorité de la concurrence<sup>13</sup> sanctionnant la société Stihl. Pour rappel, l'Autorité de la concurrence, confortée par la Cour d'appel, avait sanctionné Stihl pour avoir interdit, entre 2006 et 2017, la vente en ligne de tronçonneuses et autres produits considérés comme dangereux, sur les sites internet de ses distributeurs.

Dans son pourvoi, Stihl reprochait à la Cour d'appel d'avoir considéré que l'obligation de « mise en main », prévue au sein de ses contrats de distribution sélective dans le cas de vente sur internet de produits dangereux, était une restriction de concurrence « par objet ».

<sup>9</sup> « *Draft new section dealing with information exchange in dual distribution* »

<sup>10</sup> CA Paris, Pôle 5, chambre 4, 16 février 2022 – n° 20/04895

<sup>11</sup> Cass. com., 26 janv. 2022, n° 19-24.464.

<sup>12</sup> CA Paris, 17 oct. 2019, n° 18/24456.

<sup>13</sup> ADLC, décision 18-D-23 du 24 octobre 2018 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur de la distribution de matériel de motoculture.

Au soutien de cette prétention, elle faisait notamment valoir que d'autres autorités nationales de concurrence, saisies de la même question, ne l'avaient pas sanctionnée.

Aucun des arguments avancés par la société Stihl n'a cependant été retenu par la Cour de cassation qui considère que l'obligation de « mise en main » contre la dangerosité des produits pouvait être appliquée par des moyens moins restrictifs que l'interdiction de vente en ligne faite par Stihl à ses distributeurs.

### 5. Concurrence – Le Tribunal de l'Union Européenne confirme la condamnation du constructeur Scania dans l'affaire du cartel des camions

Le **2 février 2022**<sup>14</sup>, le Tribunal de l'Union Européenne a confirmé la décision de la Commission européenne<sup>15</sup> de condamnation du groupe Scania à une amende de 880 523 000 € pour avoir participé à une entente entre constructeurs de camions.

Devant le Tribunal, Scania contestait la légalité de la procédure hybride suivie par la Commission. En effet, la procédure alliait, d'une part, une procédure de transaction dont ont bénéficié l'ensemble des entreprises, et d'autre part, une procédure administrative ordinaire envers Scania qui, après avoir confirmé sa volonté de transiger, avait finalement décidé de se retirer de la procédure. Dans son arrêt, le Tribunal a affirmé que l'adoption d'une décision de transaction par la Commission ne préjugait pas de la responsabilité de Scania, qui avait renoncé au bénéfice de la transaction. Le Tribunal rappelle ensuite que la procédure hybride est légale pour autant qu'elle respecte la présomption d'innocence, les droits de la défense et le principe d'impartialité, ce qui était le cas en l'espèce.

Scania attaquait également la qualification d'infraction unique et continue retenue par la Commission. A ce titre, le Tribunal rappelle que cette qualification ne requiert pas plusieurs infractions à l'article 101 TFUE mais bien plusieurs agissements s'inscrivant dans un plan d'ensemble comportant un objectif anticoncurrentiel unique. Le Tribunal réaffirme également que l'appréciation de la connaissance du plan d'ensemble et des facteurs d'imputabilité de l'infraction unique et continue s'apprécie au niveau des entreprises, et non des employés participant aux agissements.

### 6. Concurrence - EDF sanctionnée à une amende de 300 millions d'euros par l'ADLC

Suite à la transposition en droit français de la Directive européenne 2003/54<sup>16</sup>, les particuliers peuvent, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2007, choisir de souscrire au tarif réglementé de vente de l'électricité fixé par les pouvoirs publics (« TRV ») ou à des offres de marché dont les prix sont libres. Dans une décision rendue le **22 février 2022**<sup>17</sup>, l'Autorité de la concurrence a sanctionné EDF pour avoir, de 2004 à 2021, exploité abusivement les moyens dont elle disposait en sa qualité de fournisseur d'électricité proposant les TRV. En l'espèce, EDF a fait usage des fichiers de ses clients éligibles aux TRV et de son infrastructure commerciale dédiée à l'activité TRV pour proposer à ses clients des offres de marché en gaz et électricité, ainsi que des prestations complémentaires. EDF a ainsi pu profiter d'un avantage concurrentiel, non reproductible par ses concurrents, lors de l'ouverture à la concurrence du secteur de l'électricité. La sanction a été prononcée à l'issue de la procédure de transaction dont a pu bénéficier EDF en ne contestant pas les faits qui lui été reprochés.

<sup>14</sup> Trib. UE, 2 février 2022, aff. T-799/17, Scania AB e.a. c/ Commission européenne.

<sup>15</sup> Décision C(2017) 6467 final de la Commission, du 27 septembre 2017, relative à une procédure d'application de l'article 101 TFUE et de l'article 53 de l'accord sur l'Espace économique européen (EEE) (affaire AT.39824 - Camions).

<sup>16</sup> Directive 2003/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2003 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et abrogeant la directive 96/92/CE.

<sup>17</sup> ADLC, Décision n° 22-D-06 du 22 février 2022 relative à des pratiques mises en œuvre par la société EDF dans le secteur de l'électricité.

## 7. Pratiques anticoncurrentielles – La Cour d’appel de Paris se prononce sur l’application dans le temps des dispositions transposant la Directive Dommages

L’article 22 de la Directive 2014/104/UE du 26 novembre 2014 dite « Directive Dommages »<sup>18</sup> pose la règle régissant l’application dans le temps de ses différentes dispositions : les dispositions substantielles (par opposition aux dispositions procédurales) ne sont pas applicables rétroactivement. Par un arrêt rendu le 5 janvier 2022<sup>19</sup>, la Cour d’appel de Paris tranche la question de savoir si la présomption simple d’existence d’un préjudice dans le cadre des ententes horizontales<sup>20</sup> est ou non une règle substantielle. En l’espèce, la Cour considère que cette présomption est de nature substantielle « *car elle affecte directement la situation juridique de l’auteur de l’infraction concernée* ». La présomption conduit en effet à attribuer la charge de la preuve à l’auteur de l’entente et dispense ainsi la victime de cette pratique de prouver l’existence du préjudice ou même le lien de causalité.

Dans l’affaire en cause, l’entente entre des producteurs de produits d’hygiène féminine ayant eu lieu entre 2003 et 2006, soit antérieurement à la date de transposition de la Directive Dommages en 2017, la présomption n’était pas applicable. Par conséquent, les entreprises victimes de la pratique anticoncurrentielle devaient réunir toutes les conditions de la responsabilité civile pour obtenir une indemnisation (une faute, un préjudice et un lien de causalité entre les deux). La Cour infirme le jugement du 4 novembre 2019 du Tribunal de commerce de Paris en considérant qu’il n’était pas démontré l’existence d’un préjudice en lien de causalité avec la faute commise.

## 8. Concurrence – L’autorité de la concurrence enquête sur le fonctionnement concurrentiel du secteur du cloud

Le 27 janvier 2022, l’ADLC s’est saisie pour avis sur le fonctionnement concurrentiel du secteur du *cloud*. Soutenu par les pouvoirs publics, le *cloud* connaît une forte croissance dont découlent d’importants enjeux en matière de création de valeur pour l’économie. C’est pourquoi l’Autorité a tenu à se pencher sur cet « *écosystème complexe* » et notamment sur les relations contractuelles entretenues par les différents acteurs et leur position sur le secteur. L’ADLC analysera également les avantages concurrentiels dont bénéficient ces acteurs ainsi que les pratiques commerciales mises en œuvre sur le marché. Une consultation publique se tiendra cet été afin de recueillir les observations des parties prenantes à l’enquête. Les conclusions définitives de l’enquête, au sein desquelles l’Autorité se réserve la possibilité de formuler des propositions visant à améliorer la concurrence dans le secteur du *cloud*, sont quant à elles attendues début 2023.

## 9. Consommation – Nouvelle réglementation pour les annonces de réduction de prix

Actuellement, les annonces de réduction de prix à l’égard du consommateur sont encadrées par un arrêté ministériel du 11 mars 2015<sup>21</sup>, en vertu duquel toute annonce de réduction de prix est licite, sous réserve qu’elle ne constitue pas une pratique commerciale déloyale<sup>22</sup> et qu’elle soit conforme aux exigences dudit arrêté. En application de cet arrêté, le professionnel est ainsi tenu d’indiquer, outre le prix réduit annoncé, le prix de référence à partir duquel la réduction de prix est annoncée, restant libre de déterminer le prix de référence sous réserve de pouvoir le justifier.

<sup>18</sup> La Directive Dommages a été transposée en droit français par l’Ordonnance n° 2017-303 du 9 mars 2017 relative aux actions en dommages et intérêts du fait des pratiques anticoncurrentielles.

<sup>19</sup> CA Paris, Pôle 5 ch. 4, 5 janvier 2022, n° 19/22293.

<sup>20</sup> Règle transposée à l’article L.481-7 du Code de commerce.

<sup>21</sup> Arrêté du 11 mars 2015 relatif aux annonces de réduction de prix à l’égard du consommateur

<sup>22</sup> Au sens de l’article L.121-1 du Code de la consommation

A compter du **28 mai 2022** entre en vigueur une nouvelle réglementation en la matière. En vertu du nouvel article L 112-1-1 du Code de la consommation, issu de l'**Ordonnance du 22 décembre 2021**<sup>23</sup>, les annonceurs seront alors tenus d'indiquer comme prix de référence le prix antérieur pratiqué avant l'application de la réduction de prix, qui devra correspondre au **prix le plus bas pratiqué à l'égard de tous les consommateurs au cours d'une période de trente jours précédant la promotion**.

Le non-respect de ces règles sera assimilé à une pratique commerciale trompeuse et sanctionné dans les conditions prévues à ce titre à l'article L 132-2 du Code de la consommation.

Cette Ordonnance transpose la Directive européenne « OMNIBUS » du 27 novembre 2019<sup>24</sup>, qui vise à réguler certaines pratiques du commerce en ligne.

## 10. Responsabilité - Précision sur la nature du délai d'action au titre de la garantie des vices cachés

La question de la distinction entre les notions de prescription et de forclusion est très souvent sujette à débat. La prescription extinctive est définie à l'article 2219 du Code civil comme « *un mode d'extinction d'un droit résultant de l'inaction de son titulaire pendant un certain laps de temps* ». Aux termes de l'article 2220, la forclusion est distinguée de la prescription en ce qu'elle ne relève pas de la prescription extinctive. Pour autant, le Code civil ne définit pas la forclusion en tant que telle.

C'est donc à travers le régime de ces délais que peut se comprendre la différence : alors qu'un délai de prescription est susceptible d'être suspendu ou interrompu, le délai de forclusion n'est pas susceptible de suspension et les possibilités de l'interrompre sont particulièrement restreintes. Ainsi, si elle interrompt le délai de prescription (article 2240 du Code civil), la reconnaissance de sa responsabilité par le débiteur du droit de celui contre lequel il prescrivait n'interrompt pas le délai de forclusion<sup>25</sup>.

Par un arrêt du **5 janvier 2022**, la Cour de cassation (troisième chambre)<sup>26</sup> rappelle que le délai de deux ans dans lequel doit être intentée l'action résultant des vices rédhibitoires, prévu par l'article 1648 du Code civil, est un délai de forclusion. En conséquence, ce délai n'est pas susceptible de suspension, mais reste susceptible d'interruption par la voie d'une assignation en justice.

## 11. Réglementation - Affichage de la règle de tri sur les emballages ménagers et papiers graphiques

Depuis le **1er janvier 2022**, les producteurs de produits mis sur le marché à destination des ménages et soumis au principe de responsabilité élargie du producteur sont soumis à l'obligation d'informer les consommateurs sur la règle de tri des déchets issus de leurs produits. L'obligation d'information est prévue au sein du décret du n°2021-835 du 29 juin 2021<sup>27</sup>, pris en application de l'article 17 de la loi AGECE<sup>28</sup>.

L'information sur la règle de tri vise les emballages ménagers ainsi que les papiers à usage graphique, comme par exemple les manuels d'utilisation des produits, les catalogues, les bons de commande, les courriers à l'attention des ménages.

<sup>23</sup> Ordonnance n°2021-1734 du 22 décembre 2021

<sup>24</sup> Directive n° 2019/2161 du 27 novembre 2019, relative à une meilleure application et une modernisation des règles de l'Union en matière de protection des consommateurs

<sup>25</sup> Cass Civ3, 10 juin 2021, n°20-16.837

<sup>26</sup> Cass Civ3, 5 janvier 2022, n°20-22.670

<sup>27</sup> Décret n° 2021-835 du 29 juin 2021 relatif à l'information des consommateurs sur la règle de tri des déchets issus des produits soumis au principe de responsabilité élargie du producteur

<sup>28</sup> Loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire.



L'information à communiquer prend la forme du **logo Triman** auquel est adossé « l'info-tri » appropriée (voir les exemples ci-dessous). Les entreprises concernées ont au plus tard **jusqu'au 9 mars 2023** pour se mettre en conformité avec cette obligation.



### 12. Responsabilité / Assurances : un pas favorable vers l'action directe contre l'assureur et le libre choix de l'expert

Lorsqu'une personne voit son véhicule percuté par un autre, elle le fait expertiser et demande ensuite à l'assureur du propriétaire du véhicule ayant causé l'accident l'indemnisation des dommages matériels subis et des frais de l'expertise.

Face au silence de cet assureur, la propriétaire du véhicule sinistré l'assigne en paiement de ses préjudices, et demande des dommages-intérêts pour résistance abusive. Le Tribunal d'instance avait considéré que la propriétaire du véhicule sinistré aurait dû préalablement saisir son propre assureur.

La Cour de cassation, par un arrêt du **16 décembre 2021**, casse ce jugement<sup>29</sup>. La Haute juridiction a considéré que le Tribunal posait une condition supplémentaire non prévue par la loi et allait ainsi à l'encontre des dispositions de l'article L124-3 du Code des assurances. Pour rappel, ce texte permet à un tiers lésé d'agir directement à l'encontre de l'assureur de responsabilité civile de la personne responsable sans être obligé de procéder à une déclaration de sinistre auprès de son assureur.

Cette décision consacre à la fois le principe selon lequel l'action directe contre l'assureur n'est pas subordonnée à la déclaration préalable du sinistre par la victime auprès de son propre assureur, et la possibilité de choisir son propre expert.

### 13. Une victoire pour le secret professionnel des avocats

Alors qu'au fil des dernières années, les attaques à son encontre se sont multipliées, la Cour de cassation a très récemment rappelé la force du secret professionnel des avocats dans un arrêt du **26 janvier 2022**<sup>30</sup>. Selon les faits, plusieurs entreprises étaient soupçonnées de faire obstacle à la fixation des prix par le libre jeu du marché, en s'échangeant des informations commerciales privilégiées. Conformément à l'article L 450-4 du Code de commerce, le juge de la liberté et de la détention a autorisé les services de l'Autorité de la concurrence à effectuer des opérations de visite et de saisie dans les locaux de l'une des entreprises concernées. Au cours des investigations, les enquêteurs ont saisi des courriels échangés par des juristes de l'entreprise, dont le contenu se référait à une stratégie de défense élaborée par l'avocat de la société.

La saisie de ces documents a par la suite été annulée par le Premier Président de la Cour d'appel.

<sup>29</sup> Cour de cassation, Chambre civile 2, 16 décembre 2021, 20-16.340, Publié au Bulletin.

<sup>30</sup> Cour de cassation, chambre criminelle, 26 janvier 2022, n°17-87.359

Ce dernier a considéré que, bien que n'émanant pas d'un avocat ou n'étant pas adressé à un avocat, les mails reprenaient une stratégie de défense mise en place par le conseil de la société. Un pourvoi en cassation a alors été formé contre cette décision.

La Cour de cassation, qui constate que les données confidentielles, couvertes par le secret des correspondances échangées avec un avocat, constituaient l'objet essentiel des documents saisis, rejette le pourvoi. Il est à noter que la protection concerne non seulement la note juridique émanant du conseil de la société, mais également les fichiers qui y étaient annexés.

## AUTOMOBILE

### 14. Distribution automobile : la Cour de cassation approuve la position de la Cour d'appel de Paris sur le refus d'agrément

Le **16 février 2022**, la Cour de cassation, chambre commerciale, a rendu 3 arrêts<sup>31</sup> de rejet des pourvois formés par d'anciens distributeurs évincés de leur réseau contre la décision de la Cour d'appel de Paris, qui, dans chacun des 3 cas de figure, les avait déboutés en leurs demandes.

Si ces 3 arrêts se rejoignent sur le principe, c'est l'affaire sous n° de pourvoi 21-10.451 qui est la plus riche d'enseignements. Le distributeur contestait tout à la fois les conditions dans lesquelles son contrat avait été résilié, et le refus de nouvel agrément (ou plus exactement : l'absence de réponse à la demande de ré-agrément) qui lui avait ensuite été opposé par le constructeur. Tout en reconnaissant que dans un réseau de distribution sélective quantitative, le constructeur est libre dans le choix de ses distributeurs, le concessionnaire faisait valoir que dans un réseau de distribution sélective à la fois quantitative et qualitative, le constructeur devait justifier de la mise en œuvre des critères qualitatifs fixés et de la transparence de la procédure de sélection opérée, et qu'en conséquence, le refus d'agrément ne pouvait intervenir qu'à la condition d'avoir au préalable examiné la candidature du concessionnaire potentiel à l'aune des critères qualitatifs prédéfinis.

La Cour rappelle d'abord que le principe de la liberté contractuelle et la prohibition des engagements perpétuels s'opposent à la reconnaissance « *d'un droit à l'agrément d'un ancien membre d'un réseau de distribution* ». Ensuite, la Cour se réfère à l'obligation de bonne foi contractuelle pour dire que celle-ci n'impose « *ni la détermination ni la mise en œuvre d'un processus de sélection des distributeurs sur le fondement de critères définis et objectivement fixés ni l'application de ceux-ci de manière non discriminatoire* ».

Puis la haute juridiction approuve la Cour d'appel d'avoir jugé « *qu'un système de distribution sélective dans lequel la tête de réseau refuse son agrément sans avoir évalué la candidature sur la base des critères qualitatifs prédéfinis ne perd pas le bénéfice de l'exemption conférée par le règlement sur les accords verticaux* », dans une affaire où le numerus clausus appliqué n'était pas contesté. C'est donc à bon droit que la Cour d'appel a retenu que le refus d'agrément échappait à l'application des articles 101, paragraphe 1, du TFUE et L.420-1 du code de commerce.

Enfin, la Cour juge que l'absence d'examen de la candidature (pour être de nouveau agréé) ne constitue ni une faute au sens de l'article 1240 du Code civil, ni une violation de l'article L 420-1 du Code de commerce, en l'absence de tout effet anticoncurrentiel démontré, et même allégué (la règle est formulée différemment dans l'affaire sous n° de pourvoi 20-11.754 : « *seule une mise en œuvre discriminatoire*

---

<sup>31</sup> *Hyundai Motor France c. Automobiles Jean-Paul Benmeleh*, n°21-10.451 ; *Hyundai Motor France c. Safirauto et aut.*, n°20-18.615 ; *Mercedes Benz France c. Garage de Bretagne*, n°20-11.754

*(des critères de sélection) ayant pour objet ou pour effet de fausser la concurrence ou un refus ayant le même objet ou effet (sont) prohibés par les articles 101 § 1 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et L 420-1 du Code de commerce »).*

### 15. Dieselgate - Les poursuites contre le constructeur continuent

Pour rappel, le 6 mai 2021, Volkswagen avait annoncé avoir été mis en examen en France pour « *tromperie sur les qualités substantielles d'une marchandise entraînant un danger pour la santé de l'homme ou de l'animal* ». Cette enquête portait sur la fraude aux contrôles antipollution des anciennes générations de moteur diesel, par la présence d'un logiciel destiné à dissimuler les émissions polluantes de millions de véhicules (affaire communément appelée « *Dieselgate* »).

Le constructeur avait déposé une requête auprès de la chambre de l'instruction de la Cour d'appel de Paris tendant à l'extinction des poursuites en France en raison de l'existence d'une procédure parallèle en Allemagne, procédure qui concernait des faits identiques et s'était soldée en 2018 par une condamnation au paiement d'une amende d'un milliard d'euros. Volkswagen demandait donc l'arrêt des poursuites au titre du principe « *non bis in idem* » (on ne juge pas deux fois les mêmes faits).

Le **19 janvier 2022**, la chambre de l'instruction de la Cour d'appel de Paris a rejeté cette demande. Le constructeur a déjà annoncé se pourvoir en cassation.

### 16. Responsabilité - Quels recours lors d'une vente aux enchères ?

L'article 1649 du Code civil précise que la garantie des vices cachés « *n'a pas lieu dans les ventes faites par autorité de justice* ». La loi exclut donc expressément les ventes aux [enchères judiciaires](#) du bénéfice de la garantie des vices cachés. L'adjudicataire dispose en revanche des recours de droit commun en situation de vente aux [enchères volontaires](#). La question peut alors être posée de savoir quelle responsabilité encourt, en regard des recours de droit commun, le commissaire-priseur qui procède à la vente d'un véhicule lors d'une vente aux enchères volontaires.

Par principe, le commissaire-priseur n'est qu'un mandataire du vendeur. Ainsi, s'il souhaite exercer ses droits à la suite de la vente, l'adjudicataire devra se retourner contre le propriétaire qui a mis son véhicule en vente.

C'est ce principe que la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a rappelé le **18 mai 2021**<sup>32</sup>. En l'espèce, une maison de vente aux enchères avait vendu un véhicule de collection au prix de 100 000 euros. L'acquéreur découvrait par la suite que le véhicule était atteint d'un certain nombre de défauts dont la réparation s'avérait trop onéreuse. L'acquéreur assignait la maison de vente aux enchères en justice et le TGI de Marseille prononçait la résolution de la vente et ordonnait la restitution du prix. La Cour d'appel infirme logiquement le jugement au motif que « *dès lors que l'acquéreur d'un bien meuble par l'intermédiaire d'un commissaire-priseur a eu connaissance de l'identité du vendeur, l'action en garantie des vices cachés ne peut être dirigée qu'à l'encontre de ce dernier* ».

### 17. Réglementation - Revalorisation exceptionnelle des barèmes kilométriques pour les voitures et les deux roues

Lors de leur déclaration de revenus, les salariés ayant opté pour le régime de déclaration des frais réels déductibles peuvent choisir de déduire leurs dépenses réelles de transport ou utiliser des barèmes kilométriques publiés chaque année par l'administration fiscale.

---

<sup>32</sup> CA Aix-en-Provence, 18 mai 2021, n°20/08443

Les barèmes kilométriques des voitures et des deux roues, publiés par un arrêté du [1<sup>er</sup> février 2022](#)<sup>33</sup>, ont fait l'objet d'une revalorisation exceptionnelle de 10% pour l'imposition des revenus de 2021, afin de tenir compte de la hausse des prix du carburant supportée par les salariés. À partir de 2023, le Gouvernement envisage en outre d'introduire une indexation automatique du barème kilométrique.

### **18. Report à 2023 de l'interdiction faite aux véhicules Crit'Air3 de circuler dans la ZFE du Grand Paris**

Déjà adoptée par 231 villes ou métropoles européennes, la ZFE (Zone à faibles émissions) est un périmètre dans lequel la circulation est interdite à certains types de véhicules, sur certaines plages horaires.

Pour ce qui la concerne, la Métropole du Grand Paris (MGP) est entrée depuis juin 2021 dans la 2<sup>ème</sup> étape du processus de mise en place de la ZFE. Il en résulte que d'ores et déjà, les véhicules particuliers (voitures ou deux-roues) et utilitaires légers classés Crit'Air 4, 5 et non-classés (soit les véhicules diesel Euro 1, 2 ou 3, immatriculés avant le 31/12/2005, et les véhicules essence immatriculés avant le 31/12/1996) ne peuvent plus circuler dans une boucle autour de Paris délimitée par l'A86, ceci la semaine (sauf jours fériés), de 8 heures à 20 heures.

La 3<sup>ème</sup> étape du processus concerne les véhicules classés **Crit'Air 3** (VP et VUL essence immatriculés avant le 1<sup>er</sup>/01/2006, et les moteurs diesel immatriculés avant le 1<sup>er</sup>/01/2011), et elle devait s'engager en juillet prochain.

Toutefois, le [1<sup>er</sup> février 2022](#), la MGP a annoncé que l'entrée en vigueur de la 3<sup>ème</sup> étape de la ZFE était reportée à début 2023 au minimum. Ce report est, selon la MGP, lié à l'attente de la position de l'Etat sur deux points : la mise en œuvre d'un prêt à taux zéro pour soulager les ménages les plus modestes, et l'homologation des radars pour pratiquer le « *contrôle sanction automatisé* ».




Des considérations politiques ou électorales pourraient ne pas être étrangères à ce report ...

### **19. Conduite automobile autonome : plus besoin des mains**

Un cap important vient d'être franchi en matière de conduite autonome sur les véhicules motorisés.

Pour rappel, la conduite autonome se mesure selon cinq niveaux. Aujourd'hui, la France, comme plusieurs pays européens, fait partie des pays les plus permissifs, autorisant la conduite autonome de niveau 2. Cela correspond notamment à la combinaison du régulateur de vitesse adaptatif avec l'aide au maintien dans la voie. Toutefois, le conducteur doit rester très vigilant et maintenir les mains sur le volant.

Les constructeurs sont pourtant capables de proposer des véhicules disposant d'une autonomie plus importante, mais leur introduction sur le marché est empêchée par une réglementation stricte. Cependant, celle-ci évolue : le [14 janvier 2022](#), 53 pays (dont la France) signataires de la Convention de Vienne de 1968, texte qui régit la circulation routière, ont définitivement adopté un amendement de l'article 34 ainsi qu'un nouvel article 34 bis autorisant la conduite de niveau 3 sous certaines conditions. L'UNECE (Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe) définit le niveau 3 comme suit :

-  Le conducteur n'est pas aux commandes quand les systèmes autonomes sont engagés ;
-  Le conducteur doit reprendre le contrôle quand le système lui demande ;
-  Les systèmes autonomes ne peuvent conduire que dans des conditions définies et si toutes les conditions sont réunies.

---

<sup>33</sup> Arrêté du 1er février 2022 fixant le barème forfaitaire permettant l'évaluation des frais de déplacement relatifs à l'utilisation d'un véhicule par les bénéficiaires de traitements et salaires optant pour le régime des frais réels déductibles.

Chaque État doit encore autoriser ou interdire cette conduite autonome de niveau 3, la transposition du texte européen étant possible à partir du [14 juillet 2022](#).

**CIRCULEZ, ÇA N'A RIEN A VOIR !**  
**Bienvenue dans le monde virtuel**



« L'artiste digital » Mason Rothschild s'est inspiré du sac « Birkin » de Hermès pour créer et vendre des NFT de sacs baptisés MetaBirkins (le NFT – soit « non fongible token » - est un objet numérique unique, qui se définit comme un certificat numérique, sécurisé sur la blockchain, qui détient toutes les métadonnées d'un fichier numérique et permet ainsi de certifier l'origine et la propriété d'une création virtuelle).

Hermès, qui ne s'est pas lancée dans le métavers (à la différence de ses concurrents tels que Gucci ou Balenciaga ), a porté plainte le 14 janvier 2022 contre lui pour contrefaçon, devant un Tribunal fédéral de New-York.

Hermès considère qu'il s'agit de « faux produits Hermès ». L'artiste se défend, et conteste toute contrefaçon des sacs Birkin réels : « Je ne crée pas et je ne vends pas de faux sacs Birkin. J'ai réalisé des œuvres d'art représentant des sacs Birkin imaginaires recouverts de fourrure ». Il s'appuie sur le 1er amendement de la constitution américaine qui protège la création et la vente des œuvres d'art, comme a pu le faire Andy Warhol avant lui, lorsqu'il a représenté des boîtes de soupes Campbell dans l'une de ses œuvres.



Campbell's Soup d'Andy Warhol

Alors que Rothschild se prévaut de l'art, Hermès s'en prend à l'exploitation commerciale qui est faite de son sac. La plainte d'Hermès indique ainsi que le premier sac MetaBirkins NFT a été vendu le 3 Décembre 2021 pour un prix de 10 Ether, soit 42 000 \$ US, selon le taux de change de cette crypto-monnaie à cette date. L'ensemble des ventes atteindraient 800 000 \$.

Des montants qui n'ont rien de virtuel ...

**Rédacteurs :** Olivier Gaucière, Françoise Brunagel, Charles Corcia, Anaïs Bayeul, Kenza Bouya