



PLEINS PHARES

L'importateur doit-il assumer la garantie des vices cachés lorsqu'il n'a pas importé le véhicule ?

Dans une chaîne de contrats translatifs de propriété, les garanties attachées à un bien, objet de ventes successives, le suivent en tant qu'accessoire et permettent au sous-acquéreur d'agir à l'encontre du ou des vendeurs intermédiaires, et donc à l'encontre du vendeur initial, c'est-à-dire le fabricant (ou l'importateur), dans le cadre d'une action directe.

Cette action directe est nécessairement de nature contractuelle.

Ce principe a été posé de longue date, depuis un arrêt rendu dans une affaire [automobile](#)¹ dans lequel la Cour de cassation avait cassé un arrêt de la Cour d'appel de Paris qui avait jugé que le lien entre le sous-acquéreur et le fabricant (importateur) était de nature quasi-délictuelle, conformément à l'article 1383 (ancien) du Code civil.

Alors que dans l'affaire Lamborghini, la chaîne de contrats était homogène (contrats de vente successifs), la Cour de cassation a ensuite jugé une affaire de construction dans laquelle la chaîne de contrats était hétérogène (contrats d'entreprise et

contrats de vente) et a rendu à cette occasion, en Assemblée Plénière, un arrêt de principe² confirmant la nature nécessairement contractuelle de l'action directe du sous-acquéreur : « *le maître de l'ouvrage comme le sous-acquéreur jouit de tous les droits et actions attachés à la chose qui appartenait à son auteur* ».

Cependant, pour que l'action aboutisse, le demandeur - sous-acquéreur ou vendeur intermédiaire - doit prouver un lien contractuel direct avec le vendeur originaire, c'est-à-dire le fabricant ou l'importateur. Si l'importateur n'est pas intervenu dans la chaîne des ventes, le sous-acquéreur ne dispose d'aucune action contractuelle directe à son encontre.

La Cour d'appel de Bordeaux vient de rappeler ce principe dans un arrêt rendu le [3 octobre 2019](#)³, à l'occasion d'une affaire automobile.

Dans l'espèce ayant donné lieu à la décision précitée, un acquéreur a fait l'acquisition d'un véhicule neuf auprès d'un distributeur de la marque SSANGYONG (le vendeur). Dans la perspective de cette vente, le vendeur avait directement importé le véhicule auprès d'un revendeur suédois. Autrement dit, le véhicule n'avait pas été importé en France par l'importateur

¹ Cass 9 octobre 1979, *Lamborghini c. Paris Monceau*, Bull Civ 1, n°241, D. 1980, IR 222

² Cass Ass. Plén., 7 février 1986

³ CA Bordeaux – RG 17/01936

français de la marque, mais l'avait été au travers d'un canal parallèle.

Lorsque des dysfonctionnements ont été observés, l'acquéreur en a informé son vendeur (tenu à ce titre à la garantie des vices cachés, conformément à l'article 1641 du Code civil) et a sollicité la réparation de son véhicule. Le vendeur a refusé de procéder à la réparation du véhicule et a renvoyé l'acquéreur vers l'importateur français de la marque.

L'importateur français qui n'avait pas importé le véhicule sur le territoire français a refusé de garantir l'acquéreur et le vendeur, et a eu gain de cause en première instance quand bien même le Tribunal a prononcé la résolution de la vente sur le fondement de la garantie des vices cachés.

Aux termes de l'arrêt précité, qui confirme la jurisprudence désormais constante en la matière^{4,5,6,7,8}, la Cour d'appel confirme la décision rendue par les juges du fond.

En premier lieu, l'arrêt rappelle clairement le principe de l'absence de responsabilité contractuelle de l'importateur lorsqu'il n'est pas intervenu dans la chaîne des ventes, la Cour d'appel jugeant en l'espèce que l'importateur officiel des véhicules de marque SSANGYONG pour la France n'avait aucun lien contractuel avec le vendeur du véhicule.

La Cour a en outre relevé que dans cette affaire, l'importateur et le vendeur étaient de fait deux sociétés concurrentes, puisque le vendeur était une société importatrice de véhicules indépendante.

Une fois la question de la responsabilité contractuelle tranchée, la Cour d'appel de Bordeaux s'est prononcée sur celle de la responsabilité délictuelle de l'importateur, qui était également invoquée par le vendeur.

En effet, dans cette affaire, le vendeur soulevait, subsidiairement et sur un fondement délictuel, la responsabilité de l'importateur français de la marque SSANGYONG en raison de ce que celui-ci avait délivré le certificat de conformité permettant l'immatriculation du véhicule.

Sur ce second point, la Cour a jugé que la seule délivrance d'un certificat de conformité aux acquéreurs ne permet nullement de démontrer l'existence d'une faute de l'importateur à l'égard du vendeur, qui tiendrait à un défaut de conseil ou d'information sur des avaries sérielles affectant les véhicules de la marque.

Aux termes de sa motivation, la Cour relève au passage que le vendeur, en sa qualité de professionnel indépendant de vente d'automobiles, avait en application du Règlement européen CE n°715/200, accès à toutes les informations que doit le constructeur aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites "web" dédiés », ce dont il résulte que, disposant d'une alternative, il n'était pas contraint de faire appel à cet égard à l'importateur français de la marque.

Si l'on peut désormais considérer comme tranchée au fond la question de la responsabilité de l'importateur en cas d'action au fondement de la garantie des vices cachés lorsque le véhicule n'a pas été importé par l'importateur, il reste encore à convaincre le Juge des référés ...

En effet, au stade du référé en désignation d'expert, l'importateur appelé dans la cause alors qu'il n'a pas importé le véhicule ne parvient pas toujours à obtenir du Juge qu'il l'écarte des opérations d'expertise à venir, l'argument n'étant pas systématiquement considéré comme constituant un motif légitime pour être écarté des mesures d'instruction sollicitées.

BO

⁴ CA Nîmes 1^{er} chambre B, 22 juin 2010.

⁵ TGI d'Albertville 4 septembre 2007.

⁶ CA de Toulouse 27 mars 2012.

⁷ CA de Montpellier 15 octobre 2015.

⁸ CA de Versailles – 12^{ème} Ch – RG 2012F00219

CLIGNOTANTS

DROIT ECONOMIQUE

2. Distribution : La clause d'indemnisation en fin de contrat figurant dans un contrat de commission est susceptible de constituer un déséquilibre significatif

Répondant à une demande émanant d'un cabinet d'avocats, la Commission d'étude des pratiques commerciales (CEPC) a émis le **19 août 2019** un avis⁹ sur le déséquilibre significatif (ancien article L442-6-I, 2° du Code de commerce) susceptible d'affecter la clause qui, dans un contrat de commissionnaire, impose au commettant de verser au commissionnaire une indemnité de fin de contrat en cas de non-renouvellement du contrat (nous sommes dans le secteur pharmaceutique).

La CEPC rappelle au préalable qu'il faut s'assurer que l'on est bien en présence d'un contrat de commission (article L132-1 du Code de commerce) et non d'un contrat d'agent (article L134-1), puisque dans ce dernier cas, c'est la loi qui prévoit les modalités de cessation de la relation.

A la différence de l'agent commercial, le commissionnaire agit pour le compte du commettant mais en son nom et dispose ainsi de sa propre clientèle. Il est donc légitime de s'interroger sur la licéité d'une clause d'indemnisation du commissionnaire en fin de contrat.

Au cas visé, la clause prévoyait le versement d'une indemnité correspondant à 2 ans de chiffre d'affaires, sans doute par analogie avec les dispositions applicables au contrat d'agent commercial. La CEPC considère qu'une telle clause, visant le commettant seul, peut créer un déséquilibre significatif engageant la responsabilité du commissionnaire si :

- On est en présence d'un rapport de soumission car la clause a été imposée au commettant sans que celui-ci ait pu la négocier, ou bien encore le commissionnaire a refusé d'en aménager l'exécution ;
- On constate « *une absence totale de réciprocité ou de contrepartie à une obligation, ou encore une disproportion importante entre les obligations respectives des parties, sauf à être pourvu d'une justification légitime* » et à démontrer, conformément à la jurisprudence de la Cour de cassation, « *un rééquilibrage à l'échelle de la relation contractuelle dans son ensemble* ».

3. Facturation : Entrée en vigueur depuis le 1er octobre 2019 des nouvelles mentions obligatoires sur les factures

L'ordonnance du 24 avril 2019 portant refonte du titre IV du livre IV du Code de commerce (*cf. Radar#2*) a clarifié et harmonisé les règles de facturation contenues dans le Code de commerce d'une part, et dans le Code Général des Impôts d'autre part. **L'article L 441-9 du Code commerce** regroupe ainsi désormais les règles applicables et liste les mentions devant être reportées sur les factures émises depuis le 1^{er} octobre 2019, dont deux mentions nouvelles :

- l'adresse de facturation si elle est différente de celle de livraison,
- et le numéro de bon de commande s'il a été préalablement émis par l'acheteur.

⁹ N° 19-8

A compter de cette même date, les sanctions pour infraction aux règles de facturation sont renforcées, l'amende pénale étant remplacée par une amende administrative dont le montant maximum est de 375 000 € pour une personne morale et 750 000 € en cas de réitération dans un délai de deux ans.

4. Facturation : Vers une facturation électronique obligatoire entre entreprises privées

Suite à la loi Macron du 6 août 2015, qui a imposé progressivement aux entreprises privées d'accepter la réception des factures sous format électronique qui leurs sont transmises par d'autres entreprises privées, et à l'instar des règles d'ores et déjà applicables pour les marchés publics, l'article 56 du Projet de Loi de Finances pour 2020 prévoit de rendre obligatoire la facturation électronique entre entreprises privées à compter du 1er janvier 2023 et au plus tard le 1er janvier 2025, selon un calendrier et des modalités fixés par décret. Les données figurant sur les factures électroniques seraient ainsi notamment systématiquement transmises à l'administration fiscale pour leur exploitation à des fins de collecte et de contrôle de la TVA. Le Gouvernement doit remettre un rapport au Parlement sur ce sujet d'ici le 1er septembre 2020.

5. Droit de l'Union Européenne : Adoption définitive de la directive « lanceurs d'alerte »

Cette directive n°78/19 a été adoptée le **7 octobre** dernier par le Conseil de l'Union Européenne. Les nouvelles règles devraient entrer en vigueur en droit interne dès 2021.

L'objet de la directive est d'édicter des normes minimales communes à tous les pays de l'UE afin de garantir une protection renforcée des lanceurs d'alerte. La directive impose notamment aux entreprises de plus de 50 salariés ou aux collectivités de plus de 10 000 habitants de mettre en place des canaux internes de signalements effectifs. Les États membres devront en outre mettre en place des canaux externes de signalement. Diverses mesures de protection contre les représailles au bénéfice des lanceurs d'alerte sont par ailleurs prévues (notamment les mesures disciplinaires pour les salariés mais également une protection contre des procédures judiciaires annexes, par exemple en diffamation ou en violation du secret des affaires).

Le champ d'application matériel de la directive est particulièrement large et couvre notamment les marchés publics, les services financiers, le blanchiment de capitaux, la sécurité et la conformité des produits, la protection des consommateurs, la protection des données, le droit de la concurrence, la protection de l'environnement ou encore la sécurité des réseaux et des systèmes d'information. Le champ des bénéficiaires de cette protection est également plus étendu que celui actuellement prévu en France par la loi dite Sapin II : il s'agira non seulement des salariés mais également des anciens salariés, des actionnaires, des bénévoles, des stagiaires, des salariés des sous-traitants et fournisseurs et des travailleurs indépendants.

6. Droit de la consommation : Création d'un indice de réparabilité pour certaines catégories de produits électriques et électroniques

L'article 2 du projet loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, adopté en 1^{ère} lecture par le Sénat le **27 septembre 2019**, prévoit la création dans le Code de l'environnement d'un « indice de réparabilité » qui s'appliquera à certaines catégories de produits électriques et électroniques. Selon le projet de texte, il appartiendra aux fabricants de communiquer aux vendeurs de leurs produits leur indice de réparabilité ainsi que les paramètres ayant permis de l'établir, charge aux vendeurs d'en informer le consommateur « *par voie de marquage, d'étiquetage, d'affichage ou par tout autre procédé approprié* ».

Il a d'ores et déjà été précisé par le Gouvernement, dans le cadre d'une réponse ministérielle en date du 27 août 2019, que le consommateur pourra engager la responsabilité contractuelle du fabricant en cas d'allégation mensongère ou inexacte sur l'indice de réparabilité, au titre des pratiques commerciales trompeuses, l'indice de réparabilité devant être intégré dans le champ d'application des articles L 121-1 et L 121-2 du Code de la consommation relatifs aux pratiques commerciales déloyales, en tant que caractéristique essentielle du bien.

7. Loi PACTE : Assouplissement du dispositif de prêt inter-entreprises

La loi Macron a instauré un dispositif de prêt entre entreprises, entré en vigueur grâce à la parution d'un décret d'application en date du 24 avril 2016. La loi Pacte du 22 mai 2019 assouplit ce dispositif en élargissant les conditions d'accès. Désormais, toutes les sociétés commerciales - et non plus seulement les sociétés par actions et les SARL - dont les comptes sont certifiés par un commissaire aux comptes (désignation légale ou volontaire), peuvent accorder des prêts pouvant aller jusqu'à trois ans, à la place de deux ans auparavant, aux micro-entreprises, PME ou entreprises de taille intermédiaire avec qui elles entretiennent des « *liens économiques* ».

Le dispositif reste soumis à des critères financiers pour l'entreprise prêteuse, au respect d'un plafond et à l'existence d'un « lien économique » entre les parties tel que défini par l'article R 511-2-1-1 du Code monétaire et financier. Aux termes dudit article, constitue notamment un lien économique : une concession de licence d'exploitation de marque ou une franchise consentie par la société prêteuse à la société emprunteuse.

8. Données personnelles : Une case pré-cochée ne constitue pas un consentement valable pour le recueil de cookies

Par un arrêt du **1er octobre 2019**¹⁰, la CJUE confirme que n'est pas valable le consentement donné au moyen d'une case pré-cochée par défaut pour le recueil, le stockage et l'utilisation des informations des témoins de navigation d'un utilisateur (dits cookies). La CNIL avait anticipé cette position dans le cadre de ses nouvelles lignes directrices sur les cookies et autres traceurs publiées le 24 juillet 2019 (*cf. Radar#3*).

9. Données personnelles : Précisions sur les modalités du « droit à l'oubli » numérique à l'aune du RGPD

Par deux arrêts en date du **24 septembre 2019**¹¹, la CJUE précise que la demande de déréférencement est en principe de droit lorsque le contenu numérique en question contient des données sensibles, sous réserve d'exceptions limitées comme le fait que ces données aient été manifestement rendues publiques par la personne concernée ou lorsqu'elles sont nécessaires à l'exercice des droits de la défense.

Concernant la portée territoriale du droit à l'oubli, la CJUE précise - dans cette affaire impliquant le moteur de recherche Google - que le déréférencement doit a minima concerner l'ensemble des extensions du moteur de recherche au sein de l'Union. La CJUE n'exclut pas toutefois que dans certains cas, les autorités nationales puissent requérir un déréférencement mondial.

¹⁰ CJUE, 1er octobre 2019, Planet49, aff. C-673/17.

¹¹ CJUE, 24 septembre 2009, aff. C-136/17 et C-507-17

10. Données personnelles : Un site internet intégrant le bouton « j'aime » de Facebook peut être qualifié de co-responsable de traitement avec Facebook

Selon un arrêt rendu sur question préjudicielle par la CJUE le **29 juillet 2019**¹², le gestionnaire d'un site internet équipé du célèbre bouton « j'aime » de Facebook est considéré conjointement responsable avec Facebook de la collecte et de la transmission à Facebook des données à caractère personnel des visiteurs de son site, dès lors que, du fait de la seule présence du bouton « j'aime », des données personnelles des visiteurs du site sont transmises à Facebook. Cela implique alors pour le gestionnaire du site, en tant que co-responsable de traitement, de notamment fournir aux personnes concernées, au moment de la collecte de leurs données, les informations requises par la réglementation applicable concernant également Facebook. En revanche, le gestionnaire du site n'est en principe pas responsable du traitement ultérieur de ces données par Facebook seule.

11. Données personnelles : Publication d'une délibération de la CNIL listant les fichiers pour lesquels une analyse d'impact n'est pas requise par le RGPD

Dans le cadre de cette délibération n°2019-118 du **12 septembre 2019**, et comme l'y autorisait l'article 35.5 du RGPD, la CNIL liste un certain nombre d'opérations de traitements de données personnelles exemptes d'analyse d'impact. Il s'agit notamment des traitements :

- mis en œuvre à des fins de ressources humaines pour la seule gestion du personnel des organismes qui emploient moins de 250 personnes, à l'exception du recours au profilage ;
- de gestion de la relation fournisseurs ;
- destinés à la gestion des activités des Comités d'entreprise et d'établissement ;
- mis en œuvre par une institution sans but lucratif (association, fondation, etc.) pour la gestion de ses membres et de ses donateurs dans le cadre de ses activités habituelles dès lors que les données ne sont pas sensibles ;
- mis en œuvre par les avocats ou par les notaires dans le cadre de l'exercice de leur profession ;
- mis en œuvre aux fins de gestion des contrôles d'accès physiques et des horaires pour le calcul du temps de travail, à l'exception des dispositifs biométriques et sauf données sensibles ;
- relatifs aux éthylotests mis en œuvre dans le cadre d'activités de transport aux seules fins d'empêcher de conduire un véhicule sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants.

12. Droit du travail : Point sur le « barème Macron »

Après que de nombreux Conseils de prud'hommes ont invalidé le « barème Macron » (qui fixe une fourchette pour l'indemnité pour licenciement sans cause réelle et sérieuse, selon l'ancienneté du salarié) au motif que ce barème ne serait pas conforme aux dispositions de la Charte sociale européenne et de la Convention OIT, c'était aux Cours d'appel de se prononcer.

Les premières à statuer sur la validité du barème ont été les Cours d'appel de Reims et Paris, qui, dans leurs arrêts des 18 et 25 septembre 2019, ont reconnu sa conformité aux normes internationales et ont déclaré que le juge pourrait déterminer, dans chaque cas particulier, si le barème pouvait être appliqué ou s'il devait être écarté lorsque son application ne permet pas une réparation adéquate du préjudice subi par le salarié.

¹² CJUE 29 juillet 2019, aff. C-40/17

Cependant, dans un second arrêt du **30 octobre 2019**, la Cour d'appel de Paris semble faire machine arrière. Si elle reconnaît la conformité du barème aux textes internationaux, elle rejette cette fois toute possibilité pour le juge d'écarter le barème lorsque l'indemnisation qui y est prévue apparaît inappropriée au cas d'espèce.

La confusion quant à l'application de ce barème règne toujours, il faudra donc patienter pour observer la tendance que suivront les prochaines Cour d'appel et, par suite, la Cour de cassation.

13. Contentieux : Création du Tribunal judiciaire au 1er janvier 2020

A compter du 1er janvier 2020, les Tribunaux de grande instance et les Tribunaux d'instance seront fusionnés au sein du nouveau « Tribunal judiciaire », dont le principe d'une compétence générale en matière civile est posé (art.L.211-3 du COJ).

Au sein du Tribunal judiciaire sera créé le juge des contentieux de la protection, dont les compétences sont limitativement énumérées et relèvent des problématiques liées à la vulnérabilité économique et sociale, et touchent à un ordre public de protection (articles L.213-4-1 et suivants du COJ).

Lorsque les TGI ont dans leur ressort des Tribunaux d'instance qui ne se trouvent pas dans la ville du siège du TGI actuel, la loi prévoit la création de chambres de proximité. À Paris, il n'y aura pas de chambres de proximité car l'ensemble des Tribunaux d'instance (TI) sont dans le ressort du Tribunal de grande instance de Paris (TGI).

AUTOMOBILE

14. Distribution automobile : La Commission a engagé une procédure de consultation dans la perspective de l'expiration de l'actuel Règlement vertical

Le Règlement UE « général » sur les restrictions verticales (R330/2010) vient à expiration le 31 mai 2022. Depuis le 3 octobre 2018, la Commission a en conséquence engagé une procédure de consultation (de 18 mois), dans le but de recueillir autant d'avis et de retours d'expérience que possible. Dans un second temps et à partir du 2^{ème} trimestre 2020, s'engagera une procédure d'analyse d'impact (sur 24 mois).

Les contributions seront utilisées pour définir le régime à venir, qui peut être une prolongation du Règlement actuel, mais aussi sa disparition, ou – plus vraisemblablement sans doute – sa modification ou son ajustement.


Dans le cadre de la phase de consultation préalable publique, les constructeurs et importateurs automobiles sont actuellement interrogés par la DGCCRF.

Le secteur automobile est également très présent au plan européen dans ce processus. Ainsi, l'Association des constructeurs européens de l'automobile (ACEA) a publié le 30 octobre 2019 sa contribution. L'ACEA considère que par la flexibilité qu'il permet, le Règlement actuel a montré son utilité en rendant la vente des véhicules neufs et le service après-vente plus efficaces, et en favorisant la concurrence et l'innovation, dans l'intérêt du consommateur.

L'ACEA manifeste le souhait que le régime actuel soit prolongé (ou mis à jour), la flexibilité étant un point crucial dans un contexte d'évolution rapide des produits et services automobiles vers l'électrification et la digitalisation.

15. Réglementation : Le point sur le malus écologique


Le Projet de Loi de Finances 2020 a été publié le **27 septembre 2019**. L'article 18 – 'Refonte des taxes sur les véhicules à moteur', qui concerne le malus écologique, a été adopté par les députés le **17 octobre 2019**. Il prévoit la mise en place de 2 grilles de malus successives selon les critères suivants :

 Dès le 1^{er} janvier 2020 :

- 1) abaissement du seuil – plancher de 117 à **110 g** de CO₂ / km ;
- 2) forte hausse des montants du malus : de 175 à 6 927 €.

Ainsi, pour une émission de 120 g/km, le montant passe de 50 € en 2019 à 260 € en 2020 ; pour 150 g/km, le montant passe de 1 613 € en 2019 à 3 784 € en 2020 ; et pour 180 g/km, le montant passe de 7 340 € à 12 500 € (ce qui est donc le nouveau montant maximal, alors qu'il était auparavant de 10 500 €).

De plus, le seuil maximal est abaissé de 191 à 173 g/km.

 Au 1^{er} mars 2020¹³ :

seuil – plancher porté à 138 g/km compte tenu de l'entrée en vigueur du protocole WLTP. En revanche, les montants ne bougeront pas.

Cette date du 1^{er} mars 2020 correspond à celle de l'entrée en vigueur du eCoc (le certificat électronique de conformité), qui est désormais confirmée dès lors que le Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV) s'est déclaré prêt à gérer l'eCoc.

Pour rappel, on estime que les chiffres d'émission de CO₂ vont augmenter d'un peu moins de 25% sous protocole WLTP.

A noter : le Projet de Loi de Finances assimile à l'immatriculation initiale du véhicule (génératrice du malus) l'immatriculation d'un VUL converti en VP.




Les amendements destinés à synchroniser la hausse des malus avec l'entrée en vigueur du protocole WLTP, et ainsi éviter 2 grilles de malus successives en 2020, ont donc été rejetés, comme celui qui visait à instaurer un malus complémentaire en fonction du poids du véhicule.

3 barèmes différents vont ainsi se succéder en 4 mois, entre décembre 2019 et mars 2020 ...

16. Réglementation : Le point sur la prime à la conversion

Pour rappel, les conditions pour bénéficier de la prime à la conversion ont été durcies le **1^{er} août 2019**.

Depuis cette date :

-  Les véhicules coûtant plus de 60 000 € à l'achat ne peuvent être pris en compte dans le dispositif ;
-  Le revenu fiscal de référence du ménage ne doit pas dépasser 13 489 euros par part ;
-  Enfin, le seuil d'éligibilité a été abaissé, passant de 122 à 116 g de CO₂ par km.

Comme auparavant, le véhicule neuf acquis via le dispositif de la prime à la conversion ne peut être cédé dans les 6 mois suivant la date de 1^{ère} immatriculation, ni avant d'avoir parcouru 6 000 km au minimum.

¹³ L'annonce a été faite par le Gouvernement ce 13 novembre 2019 et l'arrêté publié au JORF le 15 novembre.

Quant au véhicule ancien, il doit être mis en destruction dans un centre agréé VHU (véhicules hors d'usage) dans les 6 mois suivant l'achat ou la location du véhicule neuf.

Les montants alloués aux bénéficiaires de la prime à la conversion sont désormais les suivants :

- 🚗 Pour l'achat d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable avec une certaine autonomie (neuf ou d'occasion) : la prime est de 2 500 € (et la super-prime est de 5 000 € ; elle bénéficie aux foyers dont le revenu fiscal de référence est inférieur ou égal à 6 300 €, ou à ceux dont le revenu est inférieur ou égal à 13 489 € s'ils sont de gros rouleurs - distance domicile-travail supérieure à 30 km ou réalisant plus de 12 000 km par an pour des raisons professionnelles).
- 🚗 Pour l'achat d'un véhicule essence Crit'Air 1 (neuf ou d'occasion), diesel Crit'Air 2 neuf (immatriculé après le 1er septembre 2019), hybride rechargeable avec autonomie limitée : 1 500 € (la super-prime étant de 3 000 € au maximum).
- 🚗 Pour l'achat d'un deux-roues électrique, trois-roues électrique ou quadricycle électrique neuf : 100 € ou 1100 €, en fonction du revenu fiscal de référence par part.

17. Réglementation : La libéralisation des pièces captives est maintenue dans le projet de Loi d'orientation des mobilités

Le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) était présenté pour une nouvelle lecture au Sénat le 5 novembre 2019.

Mais aucun amendement n'a été adopté, le Sénat considérant que le texte nouveau n'améliorait pas le texte initial. En conséquence, le projet de Loi est revenu « tel quel » à l'Assemblée nationale, qui l'a adopté ce **19 novembre 2019**. Sauf saisine du Conseil constitutionnel, le Président de la République dispose, depuis le 19 novembre, d'un délai de 15 jours pour promulguer cette loi.

Il résulte de cet épisode que l'article 31 sexies du projet de Loi, qui introduit une [libéralisation du marché des pièces détachées](#), est maintenu inchangé.

18. Mobilité : Les EDPM (Engins de Déplacement Personnels Motorisés) intègrent le Code de la route

Le **25 octobre 2019**, le décret relatif à la réglementation des EDPM a été publié au Journal officiel.

Sont concernées par ledit décret les trottinettes électriques, ainsi que les gyroroues, les hoverboards et les skateboards électriques.

Ce décret prévoit notamment :

- 🚗 l'âge minimum pour piloter un EDPM : 12 ans ;
- 🚗 l'interdiction de porter un casque audio ou des écouteurs ;
- 🚗 la vitesse maximale autorisée : 25 km/h ;
- 🚗 les conditions de circulation : la circulation se fait exclusivement sur les pistes cyclables et les voies vertes, à défaut sur la chaussée, mais uniquement dans les zones limitées à 50 km/h ou moins ;
- 🚗 les conditions de stationnement : il est autorisé sur les trottoirs, à condition de ne pas gêner les piétons.

Le décret indique également que le pilote doit être seul sur son engin et qu'il devra, par ailleurs, s'équiper et équiper son engin.

Le casque est obligatoire en cas de circulation hors-agglomération et l'utilisation nocturne exige le port d'un gilet de haute visibilité ou d'un vêtement rétroréfléchissant.


Les règles précitées sont immédiatement applicables.


À partir du **1er juillet 2020**, les EDP devront également être équipés de feux avant et arrière, de dispositifs rétro réfléchissants, de frein et d'un avertisseur sonore.


19. Technologie : L'autonomie des véhicules s'apprécie selon 6 niveaux


Parmi ceux actuellement mis sur le marché, les véhicules les plus avancés en matière d'autonomie sont ceux dits de niveau 3. Mais que signifie cette gradation ?


La SAE (Society of Automotive Engineers) a mis au point en 2014 une grille de niveaux d'autonomie :


 Niveau 0 : pas d'autonomie, aucune assistance : la conduite est entièrement réalisée par le conducteur humain ;

 Niveau 1 : assistance à la conduite, eyes on-hands on : Le conducteur peut avoir accès à une assistance qui concerne soit le contrôle longitudinal (vitesse et distance avec les véhicules qui précèdent), soit le contrôle latéral du véhicule (suivi des lignes blanches), mais pas les deux en même temps. Le conducteur est tout le temps présent, il ne laisse jamais le véhicule livré à lui-même.

 Niveau 2 : automatisation partielle, eyes on-hands off : Dans certaines situations, le conducteur peut déléguer aussi bien au système le contrôle longitudinal et latéral du véhicule, cependant il reste responsable de la supervision.

 Niveau 3 : autonomie conditionnelle, eyes off-hands off : les véhicules sont en capacité de voir leur environnement de conduite et donc d'agir en conséquence, mais le conducteur doit être capable de reprendre le contrôle du véhicule à tout moment. Le véhicule est donc parfaitement autonome, mais seulement dans certaines conditions de conduite.

 Niveau 4 : autonomie élevée, eyes off-hands off-mind off : aucune assistance d'un conducteur n'est requise, mais cette autonomie totale se limite à des conditions prédéfinies : une zone géographique spécifique (par exemple une autoroute ou un parking avec lequel le véhicule est compatible), des conditions météorologiques (temps neigeux, temps sans brouillard etc.).

 Niveau 5 : autonomie élevée complète, driverless : il n'y a plus d'intervention humaine ni de condition de route, le véhicule est autonome à 100 %.

20. CIRCULEZ, ÇA N'A RIEN A VOIR !



Zézette, épouse X

Comme dans beaucoup d'autres pays, le droit pénal Turc prévoit que le justiciable interrogé par la police a droit à l'assistance d'un avocat.

Dans la présente affaire, une personne (appelons-la Zézette) avait dans un premier temps renoncé à son droit à l'assistance d'un avocat lorsqu'elle avait fait ses déclarations à la police. Puis dans un second temps, elle avait changé d'avis (souvent, Zézette varie) et était revenue sur ses déclarations dès qu'elle avait eu accès à un avocat. Il se trouve cependant que dans le formulaire de déclaration, dans la case correspondant à la mention « *n'a pas demandé d'avocat* », seul un « X » figurait, ce qui s'explique par le fait que Zézette était analphabète.

La question était alors de savoir si ce « X » manifestait, ou non, le consentement de Zézette à renoncer à être assistée par un Avocat. Aussi improbable que cela puisse paraître, l'affaire est remontée à la Cour Européenne des Droits de l'Homme, qui a jugé par un arrêt du 17 septembre 2019 qu'il y avait violation des articles 6 §1 et §3, de la Convention EDH et que l'équité globale du procès n'avait pas été respectée. Est-ce que cela revient à dire que le procès aurait en revanche été considéré comme équitable si Zézette avait porté cette même mention « X » mais sur la case « *a demandé un Avocat* » ?

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