

**FACULTE DE DROIT DE MONTPELLIER****INSTITUT D'ETUDES JUDICIAIRES****EXAMEN D'ACCES AU CENTRE REGIONAL DE FORMATION PROFESSIONNELLE DES  
AVOCATS****EPREUVE PRATIQUE DE DROIT COMMUNAUTAIRE ET EUROPEEN****SEPTEMBRE 2014****RESOUDRE LES DEUX CAS PRATIQUES SUIVANTS :****I – CAS N° 1 (10 points)**

M. Mince est le Président de la Fédération Française Autonome des Chauffeurs de Véhicules de Tourisme (FFACVT). Il se bat depuis longtemps contre les décisions du gouvernement dont il considère qu'elles n'ont pour objet que de freiner la compétitivité de l'activité de ses membres. Chauffeur de VTC lui-même, le Président se dit las de toutes ses mesures protectionnistes au profit des seuls chauffeurs de taxis. Il vient de créer, après avoir développé son activité en Belgique et en Allemagne la FEACVT, Fédération Européenne Autonome des Chauffeurs de Véhicules de Tourisme dont l'objet est de faciliter le rapprochement des législations au sein de l'Union dans un sens favorable aux VTC.

Il vient vous consulter en tant que spécialiste du droit de l'Union Européenne à propos du nouveau projet de loi que la Ministre de l'environnement entend présenter dans les prochains mois. Au titre des mesures qui l'irritent, figure la nécessité pour obtenir une licence de transport privé que le véhicule du chauffeur au moment du début de son activité sur le territoire français n'ait pas plus de six mois à compter de sa première immatriculation et que dans l'hypothèse d'une flotte de véhicules mis à disposition de chauffeurs de VTC, ces dits véhicules n'aient pas plus de six mois non plus au jour de leur affectation en tant que VTC sur le territoire français.

M. Mince vous indique être très énervé par cette nouvelle exigence, qui ne s'applique pas aux taxis, n'est en place dans aucun autre Etat membre, et l'empêcherait si elle était adoptée, de faire circuler l'ensemble de sa flotte d'un Etat membre de l'Union vers la France. Monsieur Mince a en effet pris l'habitude d'acheter des véhicules haut de gamme allemand qu'il met en circulation en moyenne 12 mois dans ce pays avant de les placer en France pour deux nouvelles années avant qu'ils ne terminent leur service au Portugal.

Il ne croit pas à l'argument avancé par le Ministère qui consiste à invoquer la protection de l'environnement ou de sécurité routière et la nécessité de rajeunir la flotte. Il vous demande, dans l'hypothèse où la loi serait adoptée si un recours devant le « juge de Bruxelles » serait possible.

## II – CAS N° 2 (10 points)

La société Neurimbus est une société spécialisée dans la production de médicaments génériques. Elle a créé en 2006 une filiale sous la forme d'une société anonyme, Neuretbis, dont elle a détenu 100 % du capital jusqu'en janvier 2014. En 2009, elle a développé le Remimbus, médicament contre les troubles de la mémoire, générique du médicament Memoplus qui avait été développé en 1964 par la société Memotech. Elle n'a pourtant commercialisé le médicament dont la ligne de production était prête depuis janvier 2010 qu'en septembre 2013, quatre mois avant de céder ses titres dans Neuretbis, titulaire des droits sur le Remimbus.

Il faut dire que dans ce délai Neuretbis s'est rapprochée de Memotech par un accord de partenariat de recherche portant sur le conditionnement des médicaments pour répondre aux nouvelles demandes de santé publique. La Commission européenne soupçonne Memotech d'avoir facturé bien trop cher (2 milliards d'euros) certaines prestations au titre de l'accord de recherches sans qu'elle ait pu constater de contrepartie. Elle soupçonne en réalité Memotech d'avoir payé Neuretbis pour retarder la mise sur le marché de son médicament générique.

Neurimbus vous interroge pour savoir :

- 1- Si une entente pourrait être constituée et à quelles conditions
- 2- Si Neurimbus pourrait risquer une amende du fait des pratiques de Neuretbis

**Documents autorisés :** tout recueil de textes, annoté ou non, à l'exclusion des recueils commentés