

Décision n° 2015-RP-04

du 26 juin 2015

concernant le rejet d'une plainte

déposée par B&J Engineering s. à r. l.

à l'encontre de la

Bayerische Motorenwerke Aktiengesellschaft (BMW AG)

ayant son siège social à D-80788 München,

inscrite auprès de l'« Amtsgericht München Registergericht » sous le n° HRB 42243

Version unique

Le Conseil de la concurrence ;

Vu la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence ;

Vu le Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne ;

Vu la plainte présentée devant le Conseil de la concurrence (affaire CCP102014) en date du 2 avril 2014 par Maître Gael Castex, avocat à la Cour, pour le compte de la s. à r. l. B&J Engineering, établie à Zone industrielle Rolach, L-5280 Sandweiler, inscrite au registre de commerce et des sociétés de Luxembourg sous le n° B 169119 ;

Vu l'ordonnance du Président du Conseil de la concurrence du 8 mai 2014 désignant Monsieur Mattia Melloni, conseiller, pour diriger dans le dossier la mise en œuvre des articles 15 à 19, 25 et 26, paragraphe 2 à 4 de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence ;

Vu le rapport du conseiller désigné du 19 janvier 2015 ;

Vu les observations écrites du 18 février 2015 de B&J Engineering s. à r. l. ;

Vu les pièces du dossier ;

Considérant ce qui suit ;

Index

1. Historique de la procédure.....	4
2. Les entreprises concernées	5
3. Les marchés en cause	6
4. La prétendue violation de l'article 5 – abus de position dominante.....	7
5. La prétendue violation de l'article 3 – restriction verticale caractérisée entre BMW et le réseau de distribution.....	10

1. Historique de la procédure

1. Le 2 avril 2014, Maître Gael Castex, avocat à la Cour, pour le compte de la s. à r. l. B&J Engineering (ci-après : « BJ »), établie dans la Zone industrielle Rolach, L-5280 Sandweiler, a déposé une plainte auprès du Conseil de la concurrence (ci-après : « le Conseil ») qui a été enregistrée sous le n° CC.P.102014.
2. Le plaignant fait valoir en premier lieu que la Bayerische Motorenwerke Aktiengesellschaft (ci-après : « BMW ») abuserait de sa position dominante sur le marché de la distribution d'automobiles en refusant de lui « *communiquer les données, clés et accès permettant à BJ d'offrir ses services (...)* ». Ces services consistent dans la transformation de moteurs répondant à la norme européenne d'émission Euro 4 à la norme Euro 6, moyennant des modifications au niveau de la mécanique, de l'électronique et des logiciels afin de réduire les émissions des moteurs. Ce refus constituerait, selon la plainte, une infraction à l'article 5 de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence (ci-après : « la loi relative à la concurrence ») ainsi qu'à l'article 102 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne (ci-après : « TFUE »).¹
3. En deuxième lieu, le plaignant semble faire valoir qu'en réservant au seul réseau officiel de ses réparateurs et prestataires de service (ci-après « les réparateurs agréés ») un accès aux « *données et software* » BMW, BMW pratiquerait une restriction verticale caractérisée, au sens de l'article 5 du règlement européen n°461/2010². Dès lors, BMW violerait l'article 3 de la loi relative à la concurrence ainsi que l'article 101, paragraphe 1, TFUE³.
4. Par ordonnance du 9 mai 2014, le Président du Conseil a désigné le conseiller Mattia Melloni la mise en œuvre des articles 15 à 19, 25 et 26, paragraphes 2 à 4 de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence.
5. Le 14 juillet 2014, le conseiller désigné et un enquêteur du Conseil ont rencontré le plaignant et son conseil juridique dans les locaux du Conseil pour avoir des éclaircissements concernant les différents points soulevés dans la plainte.
6. Le 16 septembre 2014, le plaignant a déposé auprès du Conseil une lettre contenant certaines précisions concernant l'entretien qu'il a eu le 14 juillet 2014.

¹ Voir plainte du 2 avril 2014, pp. 4,8 et 12.

² Règlement (UE) N° 461/2010 de la Commission du 27 mai 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3 du TFUE à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur Automobile.

³ Voir point II.B.2 de la plainte, p. 13.

7. Le 19 janvier 2015, le président du Conseil a envoyé au plaignant un rapport du conseiller désigné (ci-après : « le rapport ») qui conclut qu'il n'existe pas d'indication d'une violation du droit de la concurrence et qui propose au Conseil de classer la plainte sans suite.
8. Par courrier du 18 février 2015, le plaignant a fait parvenir au Conseil ses observations écrites en réponse au rapport.

2. Les entreprises concernées

1.1 Le plaignant

9. B&J a son siège dans la Zone industrielle Rolach, L-5280 Sandweiler. Elle est inscrite au registre de commerce et des sociétés sous le numéro B 169.119 et a pour objet social, entre autre, « *la création, la recherche et le développement, l'exploitation, la location, la vente et l'installation de nouvelles technologies permettant de diminuer les émissions et/ou la consommation de tout moteur à combustion interne et externe et tout moteur électrique (...), et « la programmation de toutes pièces et accessoires pour le secteur automobile (auto, moto, scooter, quad, camions et autres), le secteur maritime (...) et le secteur aéronautique (...)* »

En 2013, le chiffre d'affaires de B&J s'élevait entre 200.000 € et 300.000 € et seulement 5% de son activité était consacrée à la réadaptation des moteurs de voiture souhaitant passer à une meilleure norme d'émission.

1.2 L'entreprise visée

10. BMW est un constructeur d'automobiles allemand, fondé en 1916 par Gustav Otto et Karl Friedrich Rapp. Le siège social de cette entreprise est situé à Munich en Allemagne. Les activités de BMW incluent :
 - la production et la commercialisation des marques de voitures BMW, MINI et Rolls-Royce ainsi que des motos BMW ;
 - un centre de recherche et de développement (FIZ) ;
 - les centres de production et le réseau de distribution (les licenciés de la marque) ;
 - la BMW Bank.

En 2013, le chiffre d'affaires de BMW s'élevait à 76.058 millions d'euros, dont 60.474 millions réalisés par la production de voitures et motos, et le groupe occupait plus de 110.000 employés.

3. Les marchés en cause

11. La définition du marché permet d'identifier et de définir le périmètre à l'intérieur duquel s'exerce la concurrence entre les entreprises. Elle revêt une importance fondamentale dans les procédures relatives à l'article 5 de la loi relative à la concurrence, car il arrive qu'une entreprise se trouve en position dominante ou non en fonction de la délimitation du marché qui a été retenue. Le marché en cause doit être défini à la fois en termes de produits ou services et en termes géographiques.
12. Le marché de produits et de services est appréhendé à travers le critère de la substituabilité. Selon la Commission européenne, *«un...marché de produits en cause comprend tous les produits et/ou services que le consommateur considère comme interchangeables ou substituables en raison de leurs caractéristiques, de leur prix et de l'usage auquel ils sont destinés.»*⁴
13. Quant à la dimension géographique du marché en cause, la Commission considère que *« le marché géographique en cause comprend le territoire sur lequel les entreprises concernées sont engagées dans l'offre des biens et des services en cause, sur lequel les conditions de concurrence sont suffisamment homogènes et qui peut être distingué de zones géographiques voisines parce que, en particulier, les conditions de concurrence y diffèrent de manière appréciable »*⁵
14. Selon le plaignant, *« le marché sur lequel opère BJ est un marché secondaire, en aval par rapport à celui de la fabrication puis de la vente de voitures BMW. Il consiste dans l'adaptation, la reprogrammation, l'offre de nouveaux services pour des véhicules existants au moyen d'adaptations techniques et informatiques développées, fournies et mises en œuvre par BJ.»*⁶
15. Quant au marché en amont *« de la fabrication puis de la vente de voitures »*, le Conseil partage l'avis du conseiller désigné qu'il n'est pas nécessaire en l'espèce de procéder à une délimitation exacte de ce marché, *« dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurent inchangées, quelque soient les hypothèses de délimitation retenue.»*⁷ En effet, ce marché en amont ne relève d'aucune pertinence dans le cas d'espèce.

⁴ Communication de la Commission sur la définition du marché en cause aux fins du droit communautaire de la concurrence (97 /C 372 /03) du 9 décembre 1997, point 8. Voir également les points 13-21 pour les concepts de substituabilité du côté de la demande et substituabilité du côté de l'offre.

⁵ Communication sur la définition du marché en cause aux fins du droit communautaire de la concurrence (CE n° 97/C 372/03)

⁶ Plainte p. 7.

⁷ Rapport, point 46.

16. Quant au marché en aval des services prestés, le rapport retient que « *les services susmentionnés offerts au client appartiennent au marché de la réparation et de la maintenance ainsi qu'à celui de l'adaptation, de la reprogrammation et de la réinitialisation des systèmes techniques et informatiques de gestion moteur.*⁸ »
17. Toutefois, il doit être précisé que les services de la réparation et de la maintenance d'un côté et de l'adaptation, de la reprogrammation et de la réinitialisation des moteurs en vue de la réduction des émissions d'un autre côté n'appartiennent assurément pas au même marché. En effet, ces deux types de services ne sont pas substituables entre eux ni ne sont prestés par les mêmes entreprises d'après ce qui ressort du dossier.
18. Par conséquent, le Conseil définit le marché en cause comme celui des services de l'adaptation, de la reprogrammation et de la réinitialisation des moteurs en vue de la réduction des émissions. Le Conseil partage l'avis du conseiller désigné qu'il n'est pas nécessaire en l'espèce de procéder à une délimitation exacte du marché géographique des services prestés en aval « *dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurerait inchangées, quelques soient les hypothèses de délimitation retenues.*⁹ »

4. La prétendue violation de l'article 5 – abus de position dominante

4.1. Quant à la position de l'entreprise visée sur le marché en cause

19. Déterminer si une entreprise occupe une position dominante et évaluer le degré de pouvoir de marché qu'elle détient constituent la première étape de l'application de l'article 5 de la loi du 23 octobre 2011 ainsi que de l'article 102 TFUE. En effet, il ne peut y avoir abus sans position dominante.
20. Or, BMW n'a pas d'activité sur le marché en cause tel que défini au point 18 supra. Quant au marché en amont de la fabrication ou de la vente de voitures, des parts de marché de 9.6% sur le marché national et de 6.5% sur le marché européen, telles que citées dans la plainte, ne sont pas suffisantes pour conclure à une position dominante, même si ces définitions de marché avaient été pertinentes en l'espèce.
21. Dans ses observations en réponse au rapport, le plaignant fait valoir que BMW occuperait plutôt une position dominante « *sur le segment E des voitures haut de gamme et le segment F des voitures de luxe* ». Toutefois, même en ne considérant que ces deux segments, et

⁸ Rapport, point 49.

⁹ Rapport, point 51.

Version unique

même à supposer que les segments délimitent de façon pertinente des marchés en cause, et même si BMW apparaît comme premier constructeur en termes de ventes sur ce segments au Luxembourg, il se trouve toujours en concurrence avec une dizaine de constructeurs concurrents, et il n'existe pas d'indication d'une position dominante dans le chef de BMW.

22. Dès lors, le Conseil se rallie à la conclusion du conseiller désigné que « *BMW n'est pas en position dominante à Luxembourg sur le marché des services de vente/distribution de ses voitures.* »
23. C'est à titre surabondant que le conseiller désigné a analysé les prétendus abus formulées par le plaignant, qui reproche à BMW des pratiques de vente liée, ainsi qu'un refus de commercer et une prétendue discrimination entre réparateurs et prestataires de services agréés et indépendants.

4.2. Quant à la pratique de vente liée

24. Tout d'abord, le plaignant fait valoir que BMW aurait abusé « *de sa position dominante et en amont sur le marché par le truchement d'une vente de produit/service lié.* ». A cet égard, le plaignant fait un parallèle avec l'affaire Microsoft I. Or, le Conseil ne voit pas de quelle façon le refus de BMW de fournir au plaignant « *les données, clés et accès* » permettant d'offrir ses services serait à interpréter comme une pratique de vente liée.

En effet, selon l'article 102 (d) TFUE et l'article 5 (4) de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence, sont abusives les pratiques consistant à « *subordonner la conclusion de contrats à l'acceptation par les partenaires de prestations supplémentaires qui, par leur nature ou selon les usages commerciaux, n'ont pas de lien avec l'objet de ces contrats.* » Ce qui n'est pas le cas en l'espèce, car il n'existe pas de « prestations supplémentaires » sans lien avec l'objet des contrats.

Le Conseil constate à ce sujet que l'arrêt Microsoft n'est pas pertinent en l'espèce. Comme le note le conseiller désigné, la jurisprudence Microsoft I du Tribunal a établi un standard de caractérisation d'une pratique de vente liée contraire à l'article 102 TFUE sur base de quatre conditions cumulatives :

- i. le produit liant et le produit lié doivent être deux produits distincts ou séparés ;
- ii. l'entreprise visée détient une position dominante sur le marché du produit liant ;
- iii. troisièmement, l'entreprise dominante ne donne pas aux consommateurs le choix d'obtenir le produit liant sans le produit lié.
- iv. la prétendue pratique abusive exerce des effets restrictifs de concurrence sur le marché lié, liant, ou sur les deux à la fois.

Version unique

25. Dans ses observations en réponse au rapport, le plaignant fait valoir que les véhicules haut de gamme et de luxe BMW seraient vendus avec un ordinateur de bord et que « *la voiture et l'ordinateur de bord comprenant le software sont vendus ensemble sans qu'il soit possible au consommateur d'acheter un véhicule neuf sans l'ordinateur et le logiciel BMW* ». Le Conseil note que ces deux produits ne remplissent pas la première condition de l'arrêt Microsoft, puisqu'il n'existe pas de marché à part ni pour des voitures sans ordinateur de bord, ni pour des ordinateurs de bord sans voiture¹⁰.
26. Il découle de ces observations qu'aucune pratique de vente liée et le Conseil rejoint la conclusion du conseiller désigné que l'argument du plaignant selon lequel BMW aurait mis en place une « vente liée » est à rejeter.

4.3. Quant à une pratique discriminatoire

27. Selon le rapport, le plaignant ferait valoir que BMW « *en traitant différemment BJ [le plaignant et, en général, tous les réparateurs et prestataires de services indépendants] des réparateurs et prestataires de services agréés BMW qui auraient accès au software BMW, BMW abuse de sa position dominante et élimine BJ comme un de leurs concurrents.* » Ainsi, un traitement discriminatoire serait mis en place par BMW entre, d'une part, les distributeurs agréés de BMW et, d'autre part, les prestataires de service indépendants, ces derniers n'ayant pas d'accès, contrairement aux distributeurs agréés de BMW, à certaines informations clés pour accéder au software gérant le moteur des voitures BMW.

Or, il ressort du dossier, notamment des courriers successifs adressés par BMW au plaignant¹¹, que tout distributeur agréé par BMW de même que tout prestataire de services indépendant a accès aux informations requises pour le diagnostic, l'inspection, la réparation, reprogrammation et réinitialisation des voitures BMW, ces informations étant accessibles via la plateforme en ligne «BMW Online Service System».

En revanche, l'accès au dispositif informatique et technique des voitures BMW tel que sollicité par le plaignant¹² est refusé à tout prestataire de services, membre du réseau BMW ou indépendant. Il s'ensuit que les prestataires de services indépendants ne subissent pas de traitement discriminatoire, contrairement à ce que soutient le plaignant.

¹⁰ Les jurisprudences Hilti, Tetra Pak II et Microsoft insistent toutes sur le fait que le produit lié est négocié sur un marché à part.

¹¹ Voir l'annexe 2 de la plainte relative à l'échange de courrier entre BJ et BMW.

¹² Informations concernant, selon le courrier précité

- "Seed-key protocol and algorithms for ECU security access engine and gearbox ;
- 1024 bit RSA secret key and algorithms to sign update software for engine and gearbox ecu's;
- and 32 bit passwords registers for boot mode access to the Infineon Tricore CPUs".

28. Au vu de ce qui précède, le Conseil se rallie à la conclusion du rapport que les reproches d'abus de position dominante formulées dans la plainte sont dénuées de fondement.

5. La prétendue violation de l'article 3 – restriction verticale caractérisée entre BMW et le réseau de distribution

29. Le plaignant semble faire valoir qu'en réservant au seul réseau officiel de ses réparateurs et prestataires de service un accès aux données et software BMW, BMW pratiquerait une restriction verticale caractérisée, au sens de l'article 5 du règlement européen 461/2010¹³. Dès lors, BMW violerait l'article 3 de la loi relative à la concurrence ainsi que l'article 101, paragraphe 1, TFUE¹⁴.

30. Or, comme expliqué au point 29 supra, les informations refusées au plaignant de la part de BMW ne sont pas mis à disposition du réseau des réparateurs agréés BMW. Dès lors, ces informations ne font pas l'objet d'un accord vertical restrictif entre BMW et son réseau de réparateurs agréés, de sorte qu'il n'existe pas de traitement discriminatoire de la part de BMW à l'égard des prestataires indépendants, et que les dispositions européennes en matière d'accords verticaux ne s'appliquent pas.

31. A titre surabondant, le Conseil renvoie aux éclaircissements fournis dans le rapport sur les règles de l'Union concernant les restrictions verticales, c'est-à-dire des accords entre entreprises se trouvant à des niveaux différents dans le processus de production et de distribution de biens et services dans le secteur automobile.

32. Depuis le 1^{er} juin 2010, deux règlements européens visant à garantir une concurrence effective s'appliquent sur le marché de la vente et de la revente de véhicules automobiles neufs ainsi que sur le marché de l'après-vente automobile : le règlement 330/2010 de la Commission sur les accords de fourniture et de distribution verticaux¹⁵ ainsi que le règlement 461/2010 de la Commission sur les accords de distribution et de l'après-vente de véhicules automobiles¹⁶. Les deux règlements sont assortis de lignes directrices sur l'application de ces règlements aux accords verticaux.

¹³ Règlement (UE) N° 461/2010 de la Commission du 27 mai 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du TFUE à des catégories d'accords verticaux et des pratiques concertées dans le secteur automobile.

¹⁴ Voir point II.B.2 de la plainte, p. 13.

¹⁵ Voir le règlement (UE) n°330/2010 de la Commission du 20 avril 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du TFUE à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées. Voir également les lignes directrices sur les restrictions verticales ((2010/C 130/11).

¹⁶ Voir le règlement 461/2010 de la Commission précité. Voir également les lignes directrices supplémentaires sur les restrictions verticales dans les accords de vente et de réparation de véhicules automobiles et de

33. Le règlement 461/2010 applique, à partir du 31 mai 2013, le règlement 330/2010 aux accords verticaux relatifs à l'achat, à la vente ou à la revente de véhicules automobiles neufs, de pièces de rechange pour les véhicules automobiles, et relatifs aux services de réparation ou d'entretien. Cela signifie que l'article 101 paragraphe 1 concernant l'interdiction des accords entre entreprises qui restreignent la concurrence ne s'applique pas à ces accords, pour autant qu'ils remplissent les conditions d'exemption au titre du règlement 330/2010 et qu'ils ne comportent aucune des restrictions caractérisées de l'article 5 du règlement 461/2010.
34. Il s'agit alors d'examiner si l'accord régissant les relations entre BMW et ses revendeurs agréés contiendrait des restrictions retirant le bénéfice de l'exemption par catégorie en vertu de l'article 5 du règlement 461/2010. Celui-ci dispose que :
35. *« Article 5 : Restrictions retirant le bénéfice de l'exemption par catégorie — restrictions caractérisées*

L'exemption prévue à l'article 4 ne s'applique pas aux accords verticaux qui, directement ou indirectement, isolément ou cumulés avec d'autres facteurs sur lesquels les parties peuvent influencer, ont pour objet:

a) la restriction de la vente de pièces de rechange pour véhicules automobiles par les membres d'un système de distribution sélective à des réparateurs indépendants qui utilisent ces pièces pour la réparation et l'entretien d'un véhicule automobile;

b) la restriction convenue entre un fournisseur de pièces de rechange, d'outils de réparation, d'équipements de diagnostic ou d'autres équipements, et un constructeur automobile, qui limite la faculté du fournisseur de vendre ces produits à des distributeurs agréés ou indépendants, à des réparateurs agréés ou indépendants ou à des utilisateurs finals;

c) la restriction convenue entre un constructeur automobile qui utilise des composants pour le montage initial des véhicules automobiles et le fournisseur de ces composants, qui limite la faculté du fournisseur d'apposer effectivement et visiblement sa marque ou son logo sur les composants fournis ou sur les pièces de rechange. »

36. Toutefois, les lignes directrices supplémentaires relatives à l'application de ce règlement accordent une attention particulière à des comportements qui consisteraient à empêcher les

distribution de pièces détachées de véhicules automobiles (2010/C 138/05) (ci-après : « lignes directrices supplémentaires »).

réparateurs indépendants¹⁷ d'accéder aux informations techniques. Ainsi, le point 65 de ces lignes directrices dispose que :

« Lorsqu'il s'agit de déterminer si la rétention d'une information spécifique peut avoir pour effet de faire entrer les accords en cause dans le champ d'application de l'article 101, paragraphe 1, TFUE, il convient notamment de se poser les questions suivantes :

- a) l'information est-elle une information technique ou une information de nature commerciale dont la rétention peut être légitime?*
- b) la rétention de cette information technique aura-t-elle un impact notable sur la capacité des opérateurs indépendants de mener leurs activités et d'exercer une pression concurrentielle sur le marché ?*
- c) l'information technique en question est-elle mise à la disposition des membres du réseau des réparateurs agréés concerné ? Si elle est communiquée au réseau agréé sous quelque forme que ce soit, elle devrait aussi être mise à la disposition des opérateurs indépendants sur une base non discriminatoire.*
- d) l'information technique en question sera-t-elle utilisée en dernier ressort à des fins de réparation et d'entretien de véhicules automobiles ou à d'autres fins ? »*

37. Le rapport conclut que, bien qu'il soit vrai que le plaignant demande au constructeur l'accès à des informations techniques, il ne s'agirait pas d'informations techniques nécessaires à la « réparation et [l']entretien de véhicules », mais plutôt d'informations à utiliser à « d'autres fins », comme, par exemple, la transformation des moteurs afin d'arriver à une réduction des émissions¹⁸. Or, ces types d'informations pourraient alors être retenus par les constructeurs car elles ne sont pas visées par le règlement et ces lignes directrices.¹⁹
38. Dans le même sens, la Commission aurait retenu dans sa décision du 13 septembre 2007 que Daimler Chrysler n'était pas tenu de fournir aux réparateurs indépendants les informations techniques concernant le dispositif antivol installé à bord de ses voitures ainsi que de rééquilibrer et/ou manipuler les dispositifs électroniques limitant la performance des

¹⁷ Les réparateurs indépendants rentrent dans la notion d'opérateur indépendant qui comprend aussi les fabricants et les distributeurs de pièces de rechange, les fabricants d'équipement ou d'outils de réparation, les éditeurs d'informations techniques, les clubs automobiles, les entreprises d'assistance routière, les opérateurs offrant des services d'inspection et d'essai et les opérateurs assurant la formation des réparateurs. Voir les lignes directrices supplémentaires ((2010/C 138/05), point 62.

¹⁸ Ou encore, comme expliqué par le plaignant dans ses observations en réponse au rapport, le réglage de la tension des phares ou du chauffage des sièges.

¹⁹ Voir, en ce sens, l'avis de l'Autorité de la concurrence française n 12-A-21 du 8 octobre 2012 qui fait bien la distinction entre les informations à vocation à être divulgués comme celles concernant toute réparation et entretien de véhicules automobiles et celles à vocation à ne pas être divulgués comme celles à utiliser à des fins autres que ceux concernant la simple réparation et entretien de véhicules automobiles.

Version unique

véhicules. En effet, les informations demandées par les réparateurs indépendants étaient des informations autres que celles en relation avec les services de réparation et de l'entretien.²⁰

39. Par conséquent, le Conseil se rallie à la conclusion du conseiller désigné qu'aucune des restrictions interdites à l'article 5 du règlement 461/2010 ne sont avérées en l'espèce.

²⁰ Décision 2007/788/CE de la Commission du 13 septembre 2007.

adopte la présente décision :

Article 1^{er} :

Le Conseil classe la présente affaire sans autres suites.

Ainsi délibéré et décidé à l'unanimité à Luxembourg le 26 juin 2015.



Pierre Rauchs
Président



Marc Feyereisen
Conseiller



Jean-Claude Weidert
Conseiller

Indication sur les voies de recours

Un recours en pleine juridiction est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre de la présente décision prise en formation collégiale en vertu de l'article 28 de la loi du 23 octobre 2011.

En vertu de la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives, ce recours est formé par requête signée d'un avocat inscrit à la liste I des tableaux dressés par les conseils des Ordres des avocats dans un délai de trois mois à partir de la notification de la présente ou à partir du jour où vous avez pu en prendre connaissance.