

# CONSEIL D'ETAT

## 9 mars 2016, Société Uber France et autres

*Nos 388213, 388343, 388357*

Le Conseil d'Etat statuant au contentieux - Section du contentieux, 6<sup>ème</sup> et 1<sup>ère</sup> sous-sections réunies

Sur le rapport de la 6<sup>ème</sup> sous-section de la Section du contentieux

Séance du 15 février 2016 - Lecture du 9 mars 2016

Vu les procédures suivantes :

1) Sous le n° 388213, par une requête et un mémoire en réplique, enregistrés les 23 février et 2 octobre 2015 au secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat, les sociétés UBER France et UBER BV demandent au Conseil d'Etat :

1°) d'annuler pour excès de pouvoir le décret n° 2014-1725 du 30 décembre 2014 relatif au transport public particulier de personnes ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat la somme de 5 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

3°) de renvoyer à la Cour de justice de l'Union européenne la question de la conformité des articles L. 3120-2, R. 3124-11 et R. 3124-13 du code des transports à l'article 56 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;

2) Sous le n° 388343, par une requête, enregistrée le 27 février 2015 au secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat, l'association Taxilibre et la Chambre syndicale des loueurs d'automobiles de Paris-Île-de-France demandent au Conseil d'Etat :

1°) d'annuler pour excès de pouvoir le même décret du 30 décembre 2014 ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat la somme de 2 000 euros à leur verser à chacune sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

3) Sous le n° 388357, par une requête et un mémoire complémentaire, enregistrés les 27 février et 27 mai 2015 au secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat, le syndicat des artisans taxis de l'Essonne demande au Conseil d'Etat :

1°) d'annuler pour excès de pouvoir le même décret du 30 décembre 2014 ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat la somme de 4 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu :

- la Constitution ;

- le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;

- la directive 98/34/CE du 22 juin 1998 du Parlement européen et du Conseil ;

- le code des transports ;

- le décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 ;

- le décret n° 97-1198 du 19 décembre 1997 ;

- la décision du Conseil d'Etat statuant au contentieux n° 388213 du 3 avril 2015 renvoyant au Conseil constitutionnel la question de la conformité à la Constitution du III de l'article L. 3120-2 et des articles L. 3122-2 et L. 3122-9 du code des transports soulevée par la société Uber France et autre ;

- la décision du Conseil constitutionnel n° 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015 ;

- le code de justice administrative ;

Après avoir entendu en séance publique :

- le rapport de M. Jean-Baptiste de Froment, maître des requêtes,
- les conclusions de M. Xavier de Lesquen, rapporteur public ;

La parole ayant été donnée, avant et après les conclusions, à la SCP Thouin Palat, Boucard, avocat du syndicat des artisans taxis de l'Essonne ;

1. Considérant que le décret contesté du 30 décembre 2014 relatif au transport public particulier de personnes a pour objet de fixer les modalités d'application de la loi du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur et de codifier les dispositions réglementaires applicables aux taxis, aux voitures de transport avec chauffeur et aux véhicules motorisés à deux ou trois roues ; que les requêtes de la société UBER et autre, de l'association Taxilibre et autre et du syndicat des artisans taxis de l'Essonne sont dirigées contre ce décret ; qu'il y a lieu de les joindre pour statuer par une seule décision ;

2. Considérant que le décret du 19 décembre 1997 pris pour l'application au ministre de l'équipement, des transports et du logement du premier alinéa de l'article 2 du décret du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles a été signé par le Président de la République, après avoir été délibéré en Conseil des ministres ; qu'il résulte de l'article 2-1 de ce décret du 15 janvier 1997, issu du décret modificatif du 1er février 2007, que : « les décrets pris en application du 1° de l'article 2 du présent décret dans sa rédaction antérieure à l'intervention du décret n° 2007-139 du 1er février 2007 peuvent être modifiés par décret en Conseil d'Etat » ; que, par suite, le moyen tiré de ce décret attaqué, modifiant le décret du 19 décembre 1997 pour y ajouter, parmi les mesures prises par le ministre chargé des transports, une rubrique relative au « refus d'inscription ou de renouvellement d'inscription des voitures de transports avec chauffeur », aurait été pris par une autorité incompétente, faute d'avoir été délibéré en conseil des ministres et signé par le Président de la République, ne peut qu'être écarté ;

3. Considérant qu'aux termes de l'article 22 de la Constitution : « Les actes du Premier ministre sont contresignés, le cas échéant, par les ministres chargés de leur exécution » ; que les ministres chargés de l'exécution sont ceux qui ont compétence pour signer ou contresigner les mesures réglementaires ou individuelles que comporte nécessairement l'exécution des actes en cause ; que contrairement à ce qui est soutenu, les dispositions de l'article R. 3122-13, créées par le décret attaqué, qui précisent les modalités selon lesquelles sont constatées les conditions d'aptitude professionnelle mentionnées à l'article L. 3122-7, notamment par la production d'un titre délivré par un autre Etat membre de l'Union européenne, n'appellent pas de mesure d'exécution que le ministre des affaires étrangères serait compétent pour signer ou contresigner ; qu'il suit de là que le moyen tiré du défaut de contresignature de ce ministre ne peut qu'être écarté ;

**En ce qui concerne les moyens tirés de ce que certaines dispositions du décret attaqué ont été prises sur le fondement de dispositions législatives contraires à la Constitution :**

4. Considérant, en premier lieu, que, par sa décision n° 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015, le Conseil constitutionnel a déclaré contraires à la Constitution les dispositions de l'article L. 3122-2 du code des transports ; qu'en vertu du point 30 de cette décision, la déclaration d'inconstitutionnalité prend effet à compter de la publication de la décision du Conseil constitutionnel, soit le 24 mai 2015 et est applicable à toutes les affaires non jugées définitivement à cette date ; que, par suite, les requérants sont fondés à demander l'annulation des dispositions de l'article R. 3124-7 du code des transports et du troisième alinéa de l'article R. 113-1 du code de la consommation, issues du décret attaqué, qui ont été prises sur le fondement des dispositions de l'article L. 3122-2 du code des transports, et qui sont divisibles des autres dispositions du décret attaqué ;

5. Considérant, en second lieu, que par cette même décision du 22 mai 2015, le Conseil constitutionnel a déclaré les articles L. 3120-2 et L. 3122-9 du code des transports conformes à la Constitution ; que, par suite, les moyens tirés de ce que les dispositions des articles R. 3124-11, R. 3120-2 et R. 3122-15, issues du décret attaqué et pris en application de ces dispositions, auraient été prises sur le fondement de dispositions législatives contraires à la Constitution ne peuvent qu'être écartés ; que de même, le moyen tiré de l'illégalité des dispositions prises en application de l'article L. 3121-1 du code des transports ne peut qu'être écarté, le Conseil constitutionnel n'ayant pas procédé à une telle déclaration d'inconstitutionnalité ;

**En ce qui concerne le moyen tiré de la méconnaissance par l'article R. 3121-12 de la liberté du commerce et de l'industrie :**

6. Considérant qu'aux termes de l'article 34 de la Constitution du 4 octobre 1958 : « La loi fixe les règles (...) concernant les garanties fondamentales accordées aux citoyens pour l'exercice des libertés publiques » ; que selon son article 37, « les matières autres que celles qui sont du domaine de la loi ont un caractère réglementaire » ; qu'au nombre des libertés publiques, dont les garanties fondamentales doivent, en vertu de la Constitution, être déterminées par le législateur, figure le libre exercice par les citoyens d'une activité professionnelle n'ayant fait l'objet d'aucune limitation légale ; que, toutefois, la profession de conducteur de taxi a le caractère d'une activité réglementée par la loi ; que, dès lors, il était

loisible à l'autorité investie du pouvoir réglementaire de fixer, en vertu des pouvoirs qu'elle tient de l'article 37 de la Constitution, des prescriptions complémentaires de celles résultant de la loi du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur ; qu'ainsi, l'article R. 3121-12 du code des transports, issu du décret contesté du 30 décembre 2014, a pu légalement prévoir la possibilité pour l'autorité compétente de soumettre la délivrance ou le renouvellement des autorisations de stationnement au respect d'une ou plusieurs conditions relatives à l'utilisation d'équipements permettant l'accès du taxi aux personnes à mobilité réduite, l'utilisation d'un véhicule hybride ou électrique ou l'exploitation de l'autorisation à certaines heures et dates ou dans certains lieux, alors même que ces conditions n'étaient pas prévues par la loi du 1er octobre 2014 précitée ;

**En ce qui concerne les moyens dirigés contre l'article R. 3124-13 du code des transports créé par le décret attaqué :**

7. Considérant, en premier lieu, d'une part, que le titre II du livre Ier de la troisième partie du code des transports est relatif au cadre d'exercice de l'activité de transport public particulier de personnes à titre onéreux ; qu'en vertu de son article L. 3120-1, ce titre est applicable aux prestations de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places, à l'exclusion des transports publics collectifs et du transport privé routier de personnes ; qu'en vertu des dispositions de ce titre, sont seuls autorisés à pratiquer ces activités les taxis, les voitures de transport avec chauffeur, les véhicules motorisés à deux ou trois roues ainsi que les entreprises de transport routier pouvant effectuer les services occasionnels mentionnés au chapitre II du titre Ier de ce livre ; qu'en vertu de l'article R. 3124-13 du même code, issu du décret attaqué, « Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe : - le fait de proposer à la vente ou de promouvoir une offre de transport mentionnée à l'article L. 3120-1 avec des véhicules qui ne sont pas des véhicules de transport public particulier » ;

8. Considérant, d'autre part, qu'aux termes de l'article L. 3132-1 figurant au titre III du livre Ier de la troisième partie du code des transports, relatif au transport privé routier de personnes : « Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1 » ; qu'ainsi, le covoiturage n'est pas au nombre des activités exercées à titre onéreux et mentionnées à l'article L. 3120-1 de ce code, dont la méconnaissance est sanctionnée en application de l'article R. 3124-13 ;

9. Considérant qu'il résulte de ce qui précède que, contrairement à ce qui est soutenu, les dispositions contestées de l'article R. 3124-13 du code des transports n'ont ni pour objet ni pour effet d'interdire les systèmes de mise en relation des personnes souhaitant pratiquer le covoiturage, tel que défini par l'article L. 3132-1 et ne peuvent, à ce titre, avoir méconnu le principe de légalité des délits et des peines ou porté une atteinte illégale à la liberté du commerce et de l'industrie ;

10. Considérant, en deuxième lieu, qu'il ne saurait, en tout état de cause, être soutenu que les dispositions de l'article R. 3124-13 impliqueraient de mettre en œuvre des contrôles d'une complexité et d'un coût tels qu'il en résulterait une atteinte au principe d'égalité devant les charges publiques ;

11. Considérant, en troisième lieu, que l'article L. 3124-13 du code des transports, qui punit « le fait d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités mentionnées à l'article L. 3120-1 sans être ni des entreprises de transport routier pouvant effectuer les services occasionnels mentionnés au chapitre II du titre Ier du présent livre, ni des taxis, des véhicules motorisés à deux ou trois roues ou des voitures de transport avec chauffeur », définit une infraction différente de celle prévue à l'article R. 3124-13 cité ci-dessus, qui concerne non l'organisation d'un système de mise en relation de clients avec des personnes, mais le fait de proposer à la vente ou de promouvoir une offre de transports mentionnée à l'article L. 3120-1 avec des véhicules qui ne sont pas des véhicules de transport public particulier ; que, par suite, les requérants ne sont en tout état de cause pas fondés à soutenir que les dispositions en cause auraient méconnu le principe non bis in idem ;

**En ce qui concerne les moyens tirés de la méconnaissance du principe d'égalité par certaines dispositions du décret attaqué :**

12. Considérant qu'aux termes de l'article L. 3121-1 du code des transports : « Les taxis sont des véhicules automobiles (...) dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique, en attente de la clientèle, afin d'effectuer, à la demande de celle-ci et à titre onéreux, le transport particulier des personnes et de leurs bagages. » ; qu'aux termes du II de l'article L. 3120-1 du code des transports : « A moins de justifier de l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1, le conducteur d'un véhicule mentionné au I du présent article ne peut : / 1° Prendre en charge un client sur la voie ouverte à la circulation publique, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ; / 2° S'arrêter, stationner ou circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clients / (...) » ; qu'il résulte notamment de ces dispositions et plus généralement de l'ensemble du titre II du livre premier de la troisième partie de la partie législative du code des transports, consacré au transports publics particuliers, que le législateur a distingué, d'une part, l'activité consistant à stationner et à circuler sur la voie publique en quête de clients en vue de leur transport et,

d'autre part, l'activité de transport individuel de personnes sur réservation préalable ; que, poursuivant des objectifs d'ordre public, notamment de police de la circulation et du stationnement sur la voie publique, le législateur a réservé la première activité aux taxis qui l'exercent dans un cadre réglementé particulier ; que la seconde activité peut être exercée, non seulement par les taxis, mais également par d'autres professions, notamment celle de voitures de transport avec chauffeur ;

13. Considérant que par le décret attaqué, le pouvoir réglementaire a soumis les taxis à des obligations spécifiques notamment en matière d'accès à la profession, d'équipement du véhicule et de remplacement temporaire du véhicule ; qu'il a prévu la possibilité pour l'autorité compétente de définir des modalités particulières de contrôle technique pour les taxis, d'imposer à leurs véhicules le respect de certaines caractéristiques, ou encore de limiter le nombre d'autorisations de stationnement ; que, toutefois, l'ensemble de ces dispositions ont été prises en application des dispositions législatives rappelées au point précédent et résultent de la différence de régime, instaurée par le législateur, entre taxis et voitures de transport avec chauffeur ; que, par suite, les moyens tirés de la méconnaissance du principe d'égalité par le décret attaqué, notamment en ce qu'il a créé les articles R. 3121-17, R. 3121-18, R. 3121-20, R. 3121-1, R. 3121-2, R. 3121-3 et R. 3121-5 du code des transports, ne peuvent qu'être écartés ;

**En ce qui concerne le moyen tiré de ce que l'article R. 3124-2 du code des transports méconnaît le principe de légalité des délits et des peines :**

14. Considérant, en premier lieu, que le décret attaqué crée l'article R. 3121-1 du code des transports, qui dispose : « I. - En application de l'article L. 3121-1, un véhicule affecté à l'activité de taxi est muni d'équipements spéciaux comprenant : / 1° Un compteur horokilométrique homologué, dit "taximètre", conforme aux prescriptions du décret n° 2006-447 du 12 avril 2006 relatif à la mise sur le marché et à la mise en service de certains instruments de mesure ; / 2° Un dispositif extérieur lumineux portant la mention "taxi", dont les caractéristiques sont fixées par le ministre chargé de l'industrie, qui s'illumine en vert lorsque le taxi est libre et en rouge lorsque celui-ci est en charge ou réservé ; / 3° Une plaque fixée au véhicule et visible de l'extérieur indiquant le numéro de l'autorisation de stationnement ainsi que son ressort géographique tel qu'il est défini par l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation de stationnement ; / 4° Sauf à ce que le compteur horokilométrique en remplisse la fonction, un appareil horodateur homologué, fixé au véhicule, permettant, lorsqu'une durée maximale d'utilisation du taxi est prescrite par l'autorité compétente, d'enregistrer les heures de début et de fin de service du conducteur. / II. - Il est, en outre, muni de : / 1° Une imprimante, connectée au taximètre, permettant l'édition automatisée d'une note informant le client du prix total à payer conformément aux textes d'application de l'article L. 113-3 du code de la consommation ; / 2° Un terminal de paiement électronique, mentionné à l'article L. 3121-1, en état de fonctionnement et visible, tenu à la disposition du client, afin de permettre au prestataire de services de paiement d'accomplir l'obligation d'information prévue à l'article L. 314-14 du code monétaire et financier. » ; qu'aux termes de l'article R. 3124-2 du code des transports créé par le décret attaqué : « Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait d'exercer l'activité de taxi sans être muni des équipements prévus à l'article R. 3121-1. » ; qu'il résulte des termes mêmes de ces dispositions que l'amende contraventionnelle prévue par l'article R. 3124-2 concerne l'ensemble des équipements prévus par l'article R. 3121-1 ; que, par suite, le moyen tiré de ce que l'article R. 3124-2, faute de définir de façon suffisamment claire et précise l'infraction qu'il instaure, aurait méconnu le principe de légalité des délits et des peines ne peut qu'être écarté ;

15. Considérant, en second lieu, que le moyen tiré de ce que les dispositions de l'article R. 3124-2 méconnaîtraient le principe de nécessité et de proportionnalité des peines est dépourvu des précisions permettant d'en apprécier le bien-fondé ;

**En ce qui concerne la méconnaissance de l'article 56 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne :**

16. Considérant qu'aux termes du premier alinéa de l'article 56 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne : « Dans le cadre des dispositions ci-après, les restrictions à la libre prestation des services à l'intérieur de l'Union sont interdites à l'égard des ressortissants des États membres établis dans un État membre autre que celui du destinataire de la prestation. » ; que contrairement à ce qui est soutenu, aucune des dispositions du décret attaqué invoquées par les requérants n'a par elle-même pour objet ou pour effet d'instituer une restriction à la libre prestation de services ; que, par suite, le moyen ne peut qu'être écarté ;

**En ce qui concerne la méconnaissance par certaines dispositions du décret attaqué des dispositions de l'article 8 de la directive 98/34/CE :**

17. Considérant qu'en application de l'article 8 de la directive 98/34/CE du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et règles relatives aux services de la société de l'information, tout Etat membre qui souhaite adopter une nouvelle règle technique au sens de cette directive ou modifier une règle technique existante doit, sauf s'il s'agit d'une simple transposition intégrale d'une norme internationale ou européenne ou d'une exception expressément prévue par la directive, en informer la Commission européenne dans

les conditions prévues par cet article ; que constituent notamment une règle technique au sens de la directive, selon les termes du 11) de son article premier, une « règle relative aux services, y compris les dispositions administratives qui s'y appliquent, dont l'observation est obligatoire de jure ou de facto, pour la commercialisation, la prestation de services, l'établissement d'un opérateur de services ou l'utilisation dans un Etat membre ou dans une partie importante de cet Etat, de même que, sous réserve de celles visées à l'article 10, les dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres interdisant (...) de fournir ou d'utiliser un service ou de s'établir comme prestataire de services » ; que la « règle relative aux services » est définie au 5) du même article comme : « une exigence de nature générale relative à l'accès aux activités de services visées au point 2 et à leur exercice, notamment les dispositions relatives au prestataire de services, aux services et au destinataire de services, à l'exclusion des règles qui ne visent pas spécifiquement les services définis au même point » ; qu'enfin, selon le 2) du même article, on entend par « service », pour l'application de la directive : « tout service de la société de l'information, c'est-à-dire tout service presté normalement contre rémunération, à distance par voie électronique et à la demande individuelle d'un destinataire de services » ;

18. Considérant que le décret attaqué a notamment pour objet de fixer les modalités d'application des dispositions de la loi du 1er octobre 2014 précitées, qui imposent de nouvelles règles d'interdiction et d'obligations dans le domaine du transport public particulier ; que, parmi les règles législatives dont le décret attaqué précise les modalités d'application, figurent l'interdiction, résultant de l'article L. 3120-2 du code des transports faite aux personnes non titulaires d'une autorisation de stationnement d'informer un client, avant la réservation, et quel que soit le moyen utilisé, de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule, l'interdiction de la vente ou de la promotion d'une offre de transport mentionnée à l'article L. 3120-1 réalisée par des véhicules qui ne sont pas des véhicules de transport public, l'obligation faite aux taxis d'être munis d'un terminal de paiement électronique, ainsi que la création, par l'article L. 3121 11-1 du code des transports d'un registre national de disponibilité des taxis ; que les requérants soutiennent que le décret est affecté d'illégalité en l'absence de communication à la Commission européenne, sur le fondement de l'article 8 de la directive 98/34/CE du 22 juin 1998, tant des dispositions législatives qui en constituent la base légale que des dispositions du décret attaqué relatives aux points litigieux ;

19. Considérant qu'il résulte des dispositions citées au point 17 qu'un service doit être qualifié de « service de la société de l'information » au sens de la directive 98/34/CE du 22 juin 1998 à la quadruple condition qu'il soit effectué à distance, sans que les parties soient simultanément présentes, assuré par voie électronique, déclenché par une demande individuelle du destinataire et rémunéré ;

20. Considérant que le 1° du III de l'article L. 3120-2 du code des transports interdit aux personnes non titulaires de l'autorisation de stationnement prévue à l'article L. 3121 1 « d'informer un client, avant la réservation mentionnée au 1° du II du présent article, quel que soit le moyen utilisé, à la fois de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule mentionné au I quand il est situé sur la voie ouverte à la circulation publique » ; que ces dispositions ont pour objet, ainsi que le confirment les travaux parlementaires, de réserver aux taxis la possibilité d'informer leurs clients à distance, par l'intermédiaire d'un service de réservation par voie électronique et grâce à un système de géolocalisation, de la localisation et de la disponibilité d'un de leurs véhicules, faisant ainsi obstacle à l'utilisation d'un tel service de réservation par d'autres catégories de transporteurs, comme les voitures de transport avec chauffeur ; qu'ainsi elles constituent une exigence de nature générale visant spécifiquement l'accès à un service de la société de l'information et doivent, de ce fait, être regardées comme des règles techniques relevant de l'article 8 de la directive ;

21. Considérant qu'il est constant que la loi du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, dont sont issues les dispositions mentionnées au point précédent, n'a pas fait l'objet de la procédure d'information dans le domaine des règles relatives aux services de la société de l'information prévue par la directive ; que dès lors, le 1° du III de l'article L. 3120-2 du code des transports est affecté d'un vice de procédure qui entache d'illégalité toutes les dispositions du décret attaqué dont ils constituent la base légale et qui n'a d'ailleurs lui-même pas fait l'objet de cette procédure d'information ; qu'en application du 1° du III de l'article L. 3120-2 du code des transports, l'article R. 3124-11, créé par le décret attaqué, dispose : « Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait de contrevenir aux dispositions : (...) - du III de l'article L. 3120-2 / (...) » ; qu'il résulte de ce qui précède que les requérantes sont fondées à demander l'annulation, à raison du vice de procédure qui affecte leur base légale, de ces dispositions de l'article R. 3124-11 du code des transports, qui sont divisibles des autres dispositions du décret attaqué, en tant qu'elles sanctionnent d'une contravention le fait de contrevenir aux dispositions du 1° du III de l'article L. 3120-2 du code des transports ;

22. Considérant, en revanche, que les dispositions de l'article L. 3121-11-1 du code des transports, qui instituent un « registre national recensant les informations relatives à l'identification, à la disponibilité et à la géolocalisation des taxis (...) dénommé : "registre de disponibilité des taxis", [qui] a pour finalité d'améliorer l'accès aux taxis par leurs clients en favorisant le développement de services innovants. (...) », se bornent à proposer aux taxis qui le souhaiteraient la mise en commun de certaines informations les concernant sur un registre national et ne contiennent aucune exigence de

nature générale relative à l'accès ou à l'exercice d'une activité de service ; qu'ainsi, elles ne constituent pas une règle technique relevant de l'article 8 de la directive ; que les dispositions de l'article L. 3121-1 du code des transports imposant aux taxis d'être munis « d'un terminal de paiement électronique » ne concernant pas un service effectué à distance, elles ne constituent pas davantage une règle technique relevant de l'article 8 de la directive ; qu'il en va de même des dispositions de l'article R. 3124-13 du code des transports qui punissent de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait de proposer à la vente ou de promouvoir une offre de transport mentionnée à l'article L. 3120-1 avec des véhicules qui ne sont pas des véhicules de transport public particulier, qui sont sans rapport direct avec un service de la société de l'information ;

23. Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que les requérants ne sont fondés à demander l'annulation que des dispositions de l'article R. 3124-11 du code des transports en tant qu'elles sanctionnent d'une contravention le fait de contrevenir aux dispositions du 1° du III de l'article L. 3120-2 du code des transports, l'article R. 3124-7 du code des transports et le troisième alinéa de l'article R. 113-1 du code de la consommation, sans qu'il y ait lieu de différer dans le temps les effets de cette annulation ; qu'il y a lieu, pour le surplus, de rejeter les conclusions à fin d'annulation des requêtes ;

24. Considérant qu'il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de faire droit aux conclusions présentées par les requérants au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

**D E C I D E :**

**Article 1er** : Les dispositions de l'article R. 3124-11 du code des transports en tant qu'elles sanctionnent d'une contravention le fait de contrevenir aux dispositions du 1° du III de l'article L. 3120-2 du code des transports, l'article R. 3124-7 du code des transports et le troisième alinéa de l'article R. 113-1 du code de la consommation sont annulés.

**Article 2** : Le surplus des conclusions des requêtes est rejeté.

**Article 3** : La présente décision sera notifiée à la société UBER France, à la société UBER BV, à l'association Taxilibre, à la Chambre syndicale des loueurs d'automobiles de Paris Île de France, au syndicat des artisans taxis de l'Essonne, au Premier ministre, au ministre de l'intérieur, au ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique et à la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat.