

Division de la Presse et de l'Information

COMMUNIQUE DE PRESSE N° 103/03

20 novembre 2003

Arrêt de la Cour de justice dans l'affaire C-356/01

République d'Autriche / Commission des Communautés européennes

**LE RECOURS DE L'AUTRICHE RELATIF À LA DISTRIBUTION DES
ÉCOPOINTS POUR L'ANNÉE 2001 EST REJETÉ**

Le principe de la déclaration selon lequel un trajet pourrait être compté comme un trajet en transit sur la seule base du réglage de l'écoplaquette lors de l'entrée du camion en Autriche, ne trouve aucun fondement dans les dispositions communautaires

L'Acte d'adhésion de l'Autriche à la Communauté comprend un protocole qui fixe un régime spécial pour le transit routier de marchandises à travers l'Autriche. Il prévoit essentiellement un mécanisme visant à la réduction des émissions totales de NO_x (oxydes d'azote), par lequel chaque camion a besoin, pour traverser l'Autriche, d'un certain nombre d'écopoints représentant son niveau d'émission de NO_x. Les écopoints sont gérés par la Commission européenne qui les distribue aux États membres.

Entre le 1^{er} janvier 1992 et le 31 décembre 2003 les émissions totales NO_x des camions traversant l'Autriche doivent être réduites, progressivement de 60 %. En conséquence, *le protocole fixe pour chaque année de cette période un nombre d'écopoints de moins en moins élevé*. Si, au cours d'une année, le nombre de trajets dépasse de plus de 8 % le chiffre de 1991, la Commission doit prendre des mesures appliquées sur *l'année suivante* qui consistent à réduire le nombre d'écopoints, et par conséquent, le nombre de trajets en transit.

En 1996, la Commission a institué un système de contrôle électronique qui repose sur un dispositif dénommé «écoplaquette», installée sur le véhicule et permettant le décompte automatique d'écopoints, dont les spécifications techniques sont déterminées dans un règlement de 1994. Ce système est effectué par l'infrastructure fournie et gérée par les autorités autrichiennes.

Dans les cas des véhicules effectuant des *trajets dits "bilatéraux"*, les écoplaquettes

doivent être réglées de façon à montrer qu'un trajet autre qu'un trajet en transit est effectué avant que le véhicule ne pénètre dans le territoire autrichien. Les trajets bilatéraux sont les transports internationaux sur des trajets effectués par un véhicule, dont le point de départ est situé en Autriche et le point d'arrivée dans un autre État membre et vice versa.

En avril 2001, l'Autriche a transmis à la Commission ses statistiques pour l'année 2000 en indiquant un dépassement de trajets. D'autres États membres ont émis des réserves concernant le nombre de trajets indiqué en affirmant qu'il ne s'agissait pas de trajets effectivement réalisés.

Finalement, en juillet 2001, la Commission a décidé qu'elle n'appliquerait pas la clause de 108 % pour l'année 2001 et qu'elle distribuerait intégralement les écopoints restants pour 2001.

L'Autriche a porté plainte contre la Commission.

L'Autriche a soutenu qu'elle n'était pas tenue d'apporter la preuve que c'est bien un trajet en transit qui a été effectué et non un trajet faussement déclaré comme transit. Par conséquent, compte tenu du principe de la déclaration, elle aurait été obligée d'inclure dans les statistiques, au titre des transits, 147 202 trajets contestés par les autres États membres. Ce chiffre contenait 92 816 trajets pour lesquels il n'existe pas de données relatives à la sortie et 54 386 trajets avec entrée et sortie par le même poste frontière. La Commission, par contre, a fait valoir que seulement les trajets en transit effectivement réalisés doivent être pris en compte.

Il s'agit donc de savoir si ces trajets litigieux doivent être comptés parmi les trajets en transit aux fins d'établir si la valeur de référence de l'année 1991 a été dépassée de plus de 8 % au cours de l'année 2000.

La Cour constate qu'il ressort clairement du protocole que la **qualification de "trafic de transit"** dépend tant du point de départ que du point d'arrivée des camions, ces deux points devant être situés à l'extérieur du territoire autrichien. Cela implique que non seulement la preuve de l'entrée du camion sur le territoire autrichien, mais également celle de la sortie doivent être apportées.

Cette tâche, selon le règlement de 1994, **incombe aux autorités autrichiennes**, tout comme la mise à disposition des informations nécessaires tant aux autorités de l'État membre d'origine du véhicule concerné qu'à la Commission.

Dans le cas où les **indications erronées** auraient été fournies par le conducteur, en raison du positionnement inapproprié de l'écoplaquette de son camion, **les autorités autrichiennes**, chargées par la réglementation communautaire de gérer le système, **doivent rectifier de telles erreurs**.

Le principe de la déclaration allégué par le gouvernement autrichien, selon lequel un trajet pourrait être compté comme un trajet en transit sur la seule base du réglage de l'écoplaquette lors de l'entrée du camion sur le territoire autrichien, ne trouve aucun fondement dans les dispositions communautaires pertinentes.

L'Autriche n'ayant pas apporté la preuve que les trajets litigieux étaient effectivement des trajets à travers le territoire autrichien, son recours contre la Commission a été rejeté.

N.B. Deux autres affaires sont pendantes devant la Cour au sujet de la distribution des écopoints pour les années 2002 (C-296/02) et 2003 (C-393/03).

Document non officiel B l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Langues disponibles: allemand, anglais, français, italien

Le texte intégral de l'arrêt se trouve sur internet (www.curia.eu.int).

Généralement, il peut être consulté à partir de 12 heures CET le jour du prononcé.

*Pour de plus amples informations, veuillez contacter Mme S. Mosca-Bischoff
tél. (00352) 4303 3205 - fax (00352) 4303 2034*