



L'avocat général Wahl propose que la Cour de justice rejette le recours formé par l'Autriche contre la nouvelle redevance d'utilisation du réseau autoroutier allemand

Le fait que les propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne bénéficient d'une exonération de la taxe allemande sur les véhicules automobiles, d'un montant correspondant au montant de la redevance, ne constitue pas une discrimination en raison de la nationalité

En 2015, l'Allemagne a adopté une loi prévoyant le recouvrement d'une redevance pour l'utilisation des routes fédérales (en particulier, des autoroutes) par des véhicules de moins de 3,5 tonnes, également désignée par la « redevance d'infrastructure ».

Pour les véhicules immatriculés en Allemagne, la redevance doit être payée d'avance, sous la forme d'une vignette annuelle, par le propriétaire du véhicule.

Pour les véhicules immatriculés à l'étranger, l'obligation de payer la redevance d'infrastructure incombe soit au propriétaire, soit au conducteur, et cette obligation naît lors de la première utilisation des routes fédérales après le franchissement d'une frontière nationale. Pour ces véhicules, il existe trois options : une vignette de dix jours, une vignette de deux mois et une vignette annuelle.

En fonction de la cylindrée, du type de véhicule et de la classe d'émission, le tarif d'une vignette de dix jours varie entre un prix minimal de 2,50 euros et un prix maximal de 25 euros. Le tarif de la vignette de deux mois varie entre un prix minimal de 7 euros et un prix maximal de 55 euros. Enfin, la vignette annuelle a un tarif maximal de 130 euros.

Une fois que le recouvrement de la redevance d'infrastructure aura débuté, les propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne bénéficieront d'une exonération de la taxe sur les véhicules automobiles d'un montant correspondant au montant de la redevance d'infrastructure (les véhicules de la classe d'émission Euro 6 bénéficient d'une exonération encore plus élevée).

L'Autriche considère que l'Allemagne a violé un grand nombre de dispositions du droit de l'Union en instaurant la redevance d'infrastructure. Il résulte notamment, selon l'Autriche, de l'effet combiné de la redevance d'infrastructure et de l'exonération pour les propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne que, en pratique, seuls les conducteurs de véhicules immatriculés dans d'autres États membres (ci-après les « véhicules étrangers ») sont assujettis à la redevance d'infrastructure, ce qui donne lieu à une discrimination indirecte en raison de la nationalité.

Alors que la Commission a mis fin à la procédure d'infraction qu'elle avait engagée contre l'Allemagne (après la modification par cette dernière de sa législation en ce qui concerne le prix des vignettes de courte durée et l'exonération), l'Autriche a formé un recours en manquement contre l'Allemagne devant la Cour de justice. Dans le cadre de cette procédure, les Pays-Bas interviennent au soutien de l'Autriche, tandis que le Danemark intervient au soutien de

l'Allemagne. Il s'agit de l'une des très rares affaires dans le cadre desquelles un État membre a intenté une procédure en manquement à l'encontre d'un autre État membre ¹.

Dans les conclusions qu'il a présentées ce jour, l'avocat général Nils Wahl propose que la Cour de justice rejette le recours formé par l'Autriche contre l'Allemagne.

Il considère notamment que les arguments de l'Autriche tirés d'une discrimination alléguée en raison de la nationalité sont fondés sur une conception fondamentalement erronée de la notion de « discrimination ».

Il concède que les propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne sont, en grande majorité, de nationalité allemande, tandis que les conducteurs de véhicules étrangers sont principalement des ressortissants d'autres États membres. Par conséquent, bien que la législation allemande en question n'instaure aucune discrimination expresse en raison de la nationalité, si les arguments invoqués par le gouvernement autrichien étaient considérés comme fondés, il s'agirait d'une discrimination indirecte en raison de la nationalité et, par conséquent, d'une violation du droit de l'Union.

Néanmoins, l'avocat général considère que l'Autriche n'a pas établi le bien-fondé de ses allégations au regard de deux principes fondamentaux en matière de discrimination.

Premièrement, les deux groupes de personnes qu'il a comparés ne sont pas, s'agissant des mesures contestées, dans une situation comparable.

Les propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne sont, à la fois, des usagers des routes allemandes (et, donc, soumis à la redevance d'infrastructure) et des contribuables allemands (assujettis, de ce fait, à la taxe sur les véhicules automobiles). À l'inverse, les conducteurs de véhicules étrangers sont des contribuables d'autres États membres : ils peuvent, en tant que tels, être assujettis à d'autres taxes ou redevances dans leurs pays respectifs de résidence, mais ils ne seront jamais tenus de payer la taxe allemande sur les véhicules automobiles.

Par conséquent, les propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne et les conducteurs de véhicules étrangers sont comparables en ce qui concerne l'utilisation des autoroutes allemandes, mais ils ne sont pas comparables si l'on les examine à la lumière des deux mesures, ce qui implique de les considérer à la fois comme usagers des autoroutes allemandes et contribuables. C'est la raison pour laquelle il existe une contradiction dans les arguments de l'Autriche : d'une part, celle-ci préconise que les deux mesures soient examinées conjointement, mais, d'autre part, lorsqu'elle identifie la personne de référence, elle prend uniquement en considération le caractère comparable des deux groupes quant à leur utilisation des autoroutes allemandes.

Deuxièmement, l'Autriche n'est pas parvenue à établir que les mesures en cause accorderaient un traitement moins favorable aux conducteurs de véhicules étrangers.

Si l'on apprécie les conducteurs de véhicules étrangers à la lumière des deux mesures, ceux-ci ne sont pas et ne pourront jamais être dans une situation moins favorable que celle dans laquelle se trouvent les propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne. Afin d'être autorisés à circuler sur les autoroutes allemandes, les premiers ne doivent s'acquitter que de la redevance d'infrastructure et ne sont pas tenus de payer le montant annuel : ils peuvent opter pour une vignette d'une durée plus courte, en fonction de leurs besoins effectifs. À l'inverse, pour être autorisés à circuler sur les autoroutes allemandes, les propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne sont légalement tenus de payer à la fois une redevance d'infrastructure et une taxe sur les véhicules automobiles. En outre, indépendamment de leur utilisation effective des autoroutes nationales, les propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne sont tenus de payer la redevance d'infrastructure au montant dû au titre de la vignette annuelle.

¹ Le présent recours est le septième sur un total de huit recours. S'agissant du sixième recours intenté par la Hongrie à l'encontre de la Slovaquie, voir le communiqué de presse [n° 131/12](#). Le huitième recours est pendant devant la Cour dans l'affaire Slovénie/Croatie ([C-457/18](#)).

Par conséquent, lorsque les deux mesures sont considérées conjointement - conformément à la demande de l'Autriche - il n'existe, à l'évidence, aucun traitement moins favorable des conducteurs étrangers : tout véhicule immatriculé dans un autre État membre qui sera utilisé sur les autoroutes allemandes paiera toujours aux autorités allemandes, pour être autorisé à circuler sur ces autoroutes, un montant plus faible que celui payé par le propriétaire du même modèle de véhicule immatriculé en Allemagne.

L'avocat général reconnaît que le montant de la taxe sur les véhicules automobiles à payer par les propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne sera plus faible que par le passé, grâce à l'exonération. Toutefois, même si l'exonération avait pour effet de « neutraliser » la taxe sur les véhicules automobiles (ce qui n'est pas le cas), tout conducteur étranger serait tenu de payer, pour circuler sur les autoroutes allemandes, un montant équivalant, au maximum, à celui qui serait dû par les propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne.

Selon l'avocat général, les autorités allemandes avaient entièrement le droit de considérer que, premièrement, le coût du réseau autoroutier, supporté jusqu'à présent principalement par ses contribuables devait être partagé de manière équitable par tous les usagers, y compris les conducteurs de véhicules étrangers. Deuxièmement, les propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne auraient été soumis à un montant de taxation disproportionné s'ils avaient été assujettis à la fois à la redevance d'infrastructure et à la taxe sur les véhicules automobiles.

S'agissant des **mesures allemandes de contrôle et d'exécution** (contrôles aléatoires, recouvrement d'une caution, interdiction de poursuivre le voyage, menace d'imposition d'une amende), l'avocat général considère que l'Autriche n'a pas établi à suffisance de droit qu'elles donnent lieu à une discrimination indirecte en raison de la nationalité.

S'agissant de la violation alléguée de la **libre circulation des marchandises** et de la **libre circulation des services**, l'avocat général estime que l'Autriche n'a pas fourni la moindre preuve en ce qui concerne l'incidence éventuelle de la redevance d'infrastructure sur le commerce transfrontalier. Il n'existe, selon l'avocat général, aucun élément susceptible d'indiquer l'existence d'une entrave à l'accès au marché. Tout effet sur les libertés de circulation semble donc aléatoire ou, au mieux, indirect.

En ce qui concerne les dispositions du traité en matière de **politique commune des transports**, et plus précisément la **clause de standstill** qui interdit aux États membres d'adopter des dispositions moins favorables dans leur effet à l'égard des transporteurs des autres États membres², l'avocat général a des doutes sur le point de savoir si cette clause est toujours applicable. Toutefois, même si cela était le cas, l'Autriche n'a pas expliqué à suffisance de droit comment une mesure qui concerne seulement des véhicules de moins de 3,5 tonnes serait susceptible d'avoir un réel impact sur les transporteurs étrangers et elle n'a pas non plus fourni la moindre preuve en ce sens.

L'avocat général indique à cet égard que la redevance allemande d'infrastructure est conforme à deux principes largement admis en matière de politique de transport de l'Union : les coûts liés à l'utilisation des infrastructures de transport devraient être basés sur les principes de « l'utilisateur-payeur » et du « pollueur-payeur ».

RAPPEL : Les conclusions de l'avocat général ne lient pas la Cour de justice. La mission des avocats généraux consiste à proposer à la Cour, en toute indépendance, une solution juridique dans l'affaire dont ils sont chargés. Les juges de la Cour commencent, à présent, à délibérer dans cette affaire. L'arrêt sera rendu à une date ultérieure.

RAPPEL : Un recours en manquement, dirigé contre un État membre qui a manqué à ses obligations découlant du droit de l'Union, peut être formé par la Commission ou par un autre État membre. Si le

² Article 92 TFUE.

manquement est constaté par la Cour de justice, l'État membre concerné doit se conformer à l'arrêt dans les meilleurs délais.

Lorsque la Commission estime que l'État membre ne s'est pas conformé à l'arrêt, elle peut introduire un nouveau recours demandant des sanctions pécuniaires. Toutefois, en cas de non communication des mesures de transposition d'une directive à la Commission, sur sa proposition, des sanctions peuvent être infligées par la Cour de justice, au stade du premier arrêt.

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

Le [texte intégral](#) des conclusions est publié sur le site CURIA le jour de la lecture.

Contact presse : Antoine Briand ☎ (+352) 4303 3205.

Des images de la lecture des conclusions sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106.