



COMMUNIQUE DE PRESSE n° 111/26

Luxembourg, le 16 juillet 2026

Conclusions de l'avocat général dans l'affaire C-524/24 | Italie/Autriche (Autoroutes du Brenner et de la vallée de l'Inn)

Selon l'avocat général Campos Sánchez-Bordona, les interdictions de circulation nocturne, sectorielle et hivernale imposées par l'Autriche sur les autoroutes de la vallée de l'Inn (A 12) et du Brenner (A 13) sont contraires au droit de l'Union

Tel n'est pas le cas, en revanche, du système de dosage des accès à l'autoroute de la vallée de l'Inn

L'Italie a introduit un recours en manquement contre l'Autriche ¹. Elle considère que l'Autriche a enfreint le droit de l'Union ² en adoptant certaines mesures limitant le trafic des poids lourds sur les autoroutes de la vallée de l'Inn (A 12) et du Brenner (A 13) ³. L'axe routier formé par l'intersection de ces autoroutes constitue une **artère essentielle du réseau transeuropéen de transport** : il permet de relier par la route l'Italie à l'Allemagne et, à travers celle-ci, aux autres pays de l'Europe du Nord.

Les interdictions sectorielles de circulation qui restreignaient le trafic de poids lourds sur cet axe routier, imposées par l'Autriche en vue de contenir les émissions polluantes dans le couloir du Brenner et ses environs, ont été jugées incompatibles avec le droit de l'Union par la Cour de justice dans deux arrêts rendus en 2005 et 2011 (arrêts Brenner I et Brenner II) ⁴.

En 2016, la Commission européenne a été sur le point de saisir la Cour de justice d'un recours contre l'Autriche, car, dans la zone du Tyrol, les limites de NO₂ fixées par la directive sur la qualité de l'air ⁵ étaient systématiquement dépassées. Ces limites sont respectées depuis l'année 2020. À cette fin, l'Autriche a renforcé les interdictions existantes et en a introduit d'autres.

L'Italie conteste devant la Cour de justice **quatre de ces mesures (interdictions de circulation nocturne, sectorielle et hivernale ainsi qu'un système de dosage des accès à l'autoroute A 12)**. L'Autriche admet l'effet restrictif de certaines mesures susmentionnées sur la libre circulation des marchandises, mais soutient qu'elles sont justifiées par des raisons impérieuses d'intérêt général : la protection de l'environnement, de la santé humaine et de la sécurité routière.

L'avocat général Manuel Campos Sánchez-Bordona propose à la Cour de justice de faire droit au recours en manquement concernant les trois interdictions, et de le rejeter en ce qui concerne la quatrième mesure.

L'interdiction de circulation nocturne empêche les poids lourds (d'une masse maximale autorisée supérieure à 7,5 tonnes, sauf quelques exceptions) de circuler de nuit sur un tronçon de l'autoroute A 12 de 84 kilomètres. Cette interdiction s'applique tout au long de l'année, mais est différenciée en fonction du semestre en cause et selon que le jour concerné est un jour ouvrable ou bien un dimanche ou un jour férié. Selon l'Autriche, son objectif est de **déplacer les émissions de NO₂ de la nuit vers les heures de la journée**, durant lesquelles les conditions atmosphériques sont plus favorables à la dispersion des émissions, de sorte que les niveaux de NO₂ dans l'air seraient moins élevés.

L'avocat général estime que **l'interdiction nocturne ne répond pas à la volonté d'atteindre l'objectif poursuivi de manière cohérente et systématique**. Elle vise non pas à détourner le trafic vers d'autres itinéraires, mais seulement à le

reporter aux heures de la journée afin de profiter de conditions de dispersion atmosphérique plus favorables. Par conséquent, justifier une exception en faveur du trafic local et régional en invoquant l'absence d'itinéraires alternatifs pour accéder à certaines zones n'est pas compatible avec l'objectif général de l'interdiction nocturne.

L'avocat général ajoute que **l'Autriche aurait dû réexaminer la proportionnalité de la mesure** au regard des risques pour la santé humaine à la lumière des dernières données disponibles et étudier la possibilité d'adopter des mesures alternatives avant de décider d'appliquer l'interdiction nocturne tout au long de l'année.

L'interdiction sectorielle de circulation empêche les poids lourds de transporter, sur un tronçon de l'autoroute A 12 d'environ 65 kilomètres, **certaines marchandises jugées aptes au transport ferroviaire**. L'avocat général considère que les exceptions à l'interdiction ne la privent pas de cohérence, et que la mesure pourrait être apte à garantir la réalisation de l'objectif de protection de l'environnement poursuivi. Toutefois, en 2021, lorsque les valeurs limites fixées par la directive sur la qualité de l'air ont commencé à être respectées sur tous les tronçons concernés des autoroutes A 12 et A 13, l'Autriche **aurait dû examiner si cette interdiction pouvait être assouplie** ou s'il convenait de supprimer ou d'atténuer d'autres mesures restrictives faisant partie du même ensemble réglementaire.

En 2023, **l'interdiction de circulation hivernale** empêchait (à quelques exceptions près) les **poids lourds à destination de l'Italie, de l'Allemagne, ou d'un autre pays pouvant être rejoint en passant par ces États de circuler sur les autoroutes A 12 et A 13 pendant huit heures consécutives, tous les samedis pendant deux mois** (entre le mois de janvier et le début du mois de mars, de 7 à 15 heures). Cette interdiction a de nouveau été appliquée pendant les samedis de l'hiver 2024. L'Autriche fait valoir qu'elle était nécessaire pour garantir la sécurité routière et le bon fonctionnement des autoroutes lors des périodes de forte congestion.

L'avocat général estime que **cette interdiction est discriminatoire**, dans la mesure où son champ d'application ne saurait être défini exclusivement en fonction de la destination finale du véhicule, en la limitant aux trajets à destination de l'étranger, **et qu'elle n'est pas dûment justifiée**. Combinée aux autres interdictions, elle rendait en pratique presque impossible le transport international de marchandises par poids lourds pendant le week-end. Sur l'ensemble de la semaine, les poids lourds ne pouvaient circuler sans restriction que pendant environ 46 % de la totalité de la période. En réalité, la nécessité d'accroître la sécurité routière et d'éviter les embouteillages pendant huit heures les samedis de l'hiver répondait en grande partie aux effets des autres mesures relatives au trafic adoptées par l'Autriche.

La mesure de **dosage du trafic**, introduite à partir du mois de mars 2018, limite, selon l'Italie, à un maximum de 300 véhicules par heure le nombre de poids lourds en provenance d'Allemagne et en direction du sud sur l'autoroute A 12 ⁶. Cette mesure est appliquée certains jours, qui sont prédéterminés par les autorités autrichiennes et annoncés publiquement et périodiquement. Selon l'Autriche, le dosage n'entrave pas réellement le transport de marchandises ; ce système s'applique uniquement lorsqu'il est absolument nécessaire et pendant quelques heures (généralement dans la matinée) et n'impose pas un nombre prédéterminé de véhicules autorisés, puisque la réduction du nombre de véhicules entrants est atteinte au moyen d'une limitation additionnelle de la vitesse.

Selon l'avocat général, **le dosage du trafic n'est pas critiquable si**, comme le soutient l'Autriche, **il se traduit par une simple limitation de vitesse imposée, à titre exceptionnel, sur certains tronçons de l'autoroute dans des circonstances particulières, sur le fondement de prévisions fiables de congestion du trafic**. Il souligne que l'Italie n'est pas parvenue à démontrer que les effets de ce système donnent lieu à une restriction quantitative à l'importation ou à une mesure d'effet équivalent.

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 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 : Iliana Paliova ☎ (+352) 4303 4293.

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

Restez connectés !



¹ Les États membres peuvent introduire un recours en manquement contre un autre État membre (article 259 TFUE). À cet effet, ils doivent soumettre au préalable l'affaire à la Commission. Les États concernés formulent ensuite leurs observations et la Commission émet un avis motivé, qui n'est toutefois pas obligatoire pour pouvoir saisir la Cour de justice.

² Il s'agit plus précisément des articles 34 et 35 TFUE, en vertu desquels les restrictions quantitatives à l'importation et à l'exportation, ainsi que toutes mesures d'effet équivalent, sont interdites entre les États membres. Les mesures qui entravent les transports internationaux à destination ou en provenance du territoire d'un État membre, ou ceux qui transitent simplement par ce territoire, doivent être considérées comme des mesures d'effet équivalent à une restriction quantitative, tant à l'importation qu'à l'exportation.

³ L'autoroute autrichienne de la vallée de l'Inn s'étend à travers le Tyrol, de Kufstein, à la frontière septentrionale avec l'Allemagne, à Zams, à l'ouest du pays. À la hauteur d'Innsbruck, elle rejoint l'autoroute du Brenner, qui continue vers le sud jusqu'à la frontière italienne.

⁴ Arrêts du 15 novembre 2005, Commission/Autriche, [C-320/03](#) (voir également communiqué de presse [n° 97/05](#)), et du 21 décembre 2011, Commission/Autriche, [C-28/09](#) (voir également communiqué de presse [n° 138/11](#)).

⁵ [Directive 2008/50/CE](#) du Parlement européen et du Conseil, du 21 mai 2008, concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

⁶ En direction d'Innsbruck sur l'A 12 à partir du point de passage de Kufstein.