



0Presse et Information

Cour de justice de l'Union européenne
COMMUNIQUE DE PRESSE n° 75/19

Luxembourg, le 18 juin 2019

Arrêt dans l'affaire C-591/17
Autriche/Allemagne

La vignette allemande pour l'utilisation des routes fédérales par les véhicules automobiles particuliers est contraire au droit de l'Union

Cette redevance est discriminatoire étant donné que sa charge économique repose, en pratique, sur les seuls propriétaires et conducteurs de véhicules immatriculés dans d'autres États membres

Depuis 2015, l'Allemagne a mis en place le cadre juridique pour l'introduction d'une redevance pour l'utilisation par les véhicules automobiles particuliers des routes fédérales, y compris les autoroutes : la « redevance d'utilisation des infrastructures ».

Par cette redevance, l'Allemagne entend passer partiellement d'un système de financement par l'impôt à un système de financement fondé sur les principes de l'« utilisateur-payeur » et du « pollueur-payeur ». Les recettes de cette redevance seront entièrement affectées au financement des infrastructures routières et son montant sera calculé d'après la cylindrée, le moyen de propulsion et la classe d'émission du véhicule.

Tout propriétaire d'un véhicule immatriculé en Allemagne devra s'acquitter de la redevance, sous la forme d'une vignette annuelle, d'un montant maximal de 130 euros. En ce qui concerne les véhicules immatriculés à l'étranger, la redevance ne devra être payée (par le propriétaire ou le conducteur) qu'en cas d'utilisation des autoroutes. À cet égard, sont disponibles des vignettes de dix jours (entre 2,50 et 25 euros), de deux mois (entre 7 et 50 euros) ou d'une année (130 euros au maximum).

En parallèle, l'Allemagne a prévu que, à partir de la collecte de la redevance d'utilisation des infrastructures, les propriétaires des véhicules immatriculés en Allemagne bénéficieront d'une exonération de la taxe sur les véhicules automobiles d'un montant au moins équivalent à celui de la redevance qu'ils ont dû verser.

L'Autriche considère que l'effet combiné de la redevance d'utilisation des infrastructures et de l'exonération de la taxe sur les véhicules automobiles pour les véhicules immatriculés en Allemagne ainsi que les modalités d'aménagement et d'application de la redevance d'utilisation des infrastructures sont contraires au droit de l'Union, notamment à l'interdiction de discrimination en raison de la nationalité.

Après avoir saisi pour avis la Commission, qui ne s'est pas prononcée dans les délais, l'Autriche a introduit devant la Cour de justice un recours en manquement contre l'Allemagne¹. Dans cette procédure, l'Autriche est soutenue par les Pays-Bas, tandis que l'Allemagne est soutenue par le Danemark.

Par son arrêt de ce jour, la Cour constate que **la redevance d'utilisation des infrastructures, combinée avec l'exonération de la taxe sur les véhicules automobiles dont profitent les propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne, constitue une discrimination indirecte en raison de la nationalité et une violation des principes de la libre circulation des marchandises et de la libre prestation des services.**

¹ Il est très rare qu'un État membre introduise un recours en manquement contre un autre État membre. Le présent recours est le septième de huit au total dans l'histoire de la Cour (voir pour les six premiers le communiqué de presse n° 131/12 ; la huitième affaire est pendante : Slovaquie/Croatie, C-457/18).

En ce qui concerne l'interdiction de discrimination en raison de la nationalité, la Cour constate que l'exonération de la taxe sur les véhicules automobiles au profit des propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne a pour effet de compenser intégralement la redevance d'utilisation des infrastructures acquittée par ces derniers, si bien que la charge économique de ladite redevance pèse, de fait, sur les seuls propriétaires et conducteurs de véhicules immatriculés dans d'autres États membres.

Il est vrai qu'il est loisible aux États membres de modifier le système de financement de leurs infrastructures routières en substituant à un système de financement par l'impôt un système de financement par l'ensemble des utilisateurs, y compris les propriétaires et les conducteurs de véhicules immatriculés dans d'autres États membres faisant usage de ces infrastructures, afin que tous ces utilisateurs contribuent de manière équitable et proportionnée audit financement. Toutefois, une telle modification doit respecter le droit de l'Union et notamment le principe de non-discrimination, ce qui n'est pas le cas ici.

En l'occurrence, l'Allemagne ne peut notamment pas être suivie lorsqu'elle soutient que l'exonération de la taxe sur les véhicules automobiles au profit des propriétaires de véhicules immatriculés dans cet État membre reflète le passage à un système de financement des infrastructures routières par l'ensemble des utilisateurs, en application des principes de l'« utilisateur-payeur » et du « pollueur-payeur ».

En effet, n'ayant apporté aucune précision quant à l'étendue de la contribution de l'impôt au financement des infrastructures fédérales, l'Allemagne n'a aucunement établi que la compensation accordée aux propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne, sous la forme d'une exonération de la taxe sur les véhicules automobiles, à hauteur d'un montant au moins équivalent à celui de la redevance d'utilisation des infrastructures qu'ils ont dû verser, n'excède pas ladite contribution et présente ainsi un caractère adéquat.

De plus, s'agissant des propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne, la redevance d'utilisation des infrastructures est due annuellement et sans possibilité d'opter pour une vignette de plus courte durée si celle-ci répond mieux à sa fréquence d'utilisation desdites routes. De tels éléments, couplés à l'exonération de la taxe sur les véhicules automobiles à hauteur d'un montant au moins équivalent à celui payé au titre de cette redevance, démontrent que le passage à un système de financement fondé sur les principes de l'« utilisateur-payeur » et du « pollueur-payeur » vise exclusivement les propriétaires et les conducteurs de véhicules immatriculés dans d'autres États membres, tandis que le principe d'un financement par l'impôt demeure d'application pour les propriétaires de véhicules immatriculés en Allemagne.

Par ailleurs, l'Allemagne n'a pas établi en quoi la discrimination constatée pourrait être justifiée par des considérations environnementales ou autres.

En ce qui concerne la libre circulation des marchandises, la Cour constate que les mesures litigieuses sont susceptibles d'entraver l'accès au marché allemand des produits en provenance d'autres États membres. En effet, la redevance d'utilisation des infrastructures à laquelle sont, de fait, soumis uniquement les véhicules qui transportent ces produits est susceptible d'augmenter les coûts de transport et, par voie de conséquence, le prix desdits produits, affectant ainsi leur compétitivité.

En ce qui concerne la libre prestation de services, la Cour constate que les mesures litigieuses sont susceptibles d'entraver l'accès des prestataires et des destinataires de services provenant d'un autre État membre au marché allemand. En effet, la redevance d'utilisation d'infrastructures est susceptible, du fait de l'exonération de la taxe sur les véhicules automobiles, soit d'augmenter le coût de services fournis en Allemagne par ces prestataires, soit d'augmenter le coût que représente pour ces destinataires le fait de se rendre dans cet État membre pour y bénéficier d'un service.

En revanche, contrairement à ce que l'Autriche a fait valoir, la Cour juge que ne présentent pas un caractère discriminatoire les modalités de l'aménagement et de l'application de la redevance

d'utilisation des infrastructures. Il s'agit là des contrôles aléatoires, de l'éventuelle interdiction de la poursuite du trajet au moyen du véhicule concerné, du recouvrement a posteriori de la redevance d'utilisation des infrastructures, de l'imposition éventuelle d'une amende ainsi que du versement d'une caution.

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](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

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

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » 📞 (+32) 2 2964106.