

ARRÊT DE LA COUR (sixième chambre)
5 février 2004 *

Dans l'affaire C-157/02,

ayant pour objet une demande adressée à la Cour, en application de l'article 234 CE, par l'Oberster Gerichtshof (Autriche) et tendant à obtenir, dans le litige pendant devant cette juridiction entre

Rieser Internationale Transporte GmbH

et

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG (Asfinag),

une décision préjudicielle sur l'interprétation des directives 93/89/CEE du Conseil, du 25 octobre 1993, relative à l'application par les États membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que

* Langue de procédure: l'allemand.

des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 279, p. 32), et 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187, p. 42),

LA COUR (sixième chambre),

composée de M. V. Skouris, faisant fonction de président de la sixième chambre, MM. J. N. Cunha Rodrigues (rapporteur), J.-P. Puissochet et R. Schintgen, et M^{me} F. Macken, juges,

avocat général: M. S. Alber,

greffier: M^{me} M.-F. Contet, administrateur principal,

considérant les observations écrites présentées:

— pour Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG (Asfinag), par M^e P. Csoklich, Rechtsanwalt,

— pour le gouvernement autrichien, par M^{me} C. Pesendorfer, en qualité d'agent,

— pour la Commission des Communautés européennes, par M^{me} C. Schmidt et M. W. Wils, en qualité d'agents,

vu le rapport d'audience,

ayant entendu les observations orales de Rieser Internationale Transporte GmbH, représentée par M^e R. Krist, Rechtsanwalt, de Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG (Asfinag), représentée par M^{cs} P. Csoklich et R. Bollenberger, Rechtsanwälte, du gouvernement autrichien, représenté par M. H. Dossi, en qualité d'agent, et de la Commission, représentée par M^mc C. Schmidt, à l'audience du 5 juin 2003,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 9 septembre 2003,

rend le présent

Arrêt

- 1 Par ordonnance du 22 mars 2002, parvenue à la Cour le 29 avril suivant, l'Oberster Gerichtshof a posé, en application de l'article 234 CE, quatre questions préjudicielles sur l'interprétation des directives 93/89/CEE du Conseil, du 25 octobre 1993, relative à l'application par les États membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 279, p. 32), et 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187, p. 42).

- 2 Ces questions ont été soulevées dans le cadre d'un litige dans lequel une entreprise autrichienne de transports, Rieser Internationale Transporte GmbH (ci-après «Rieser»), demande le remboursement des péages qu'elle estime avoir trop payés, pour l'usage de l'autoroute du Brenner, à l'organisme gestionnaire de celle-ci, l'Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG (Asfinag).

Le cadre juridique

- 3 Conformément à l'article 2 de la directive 93/89, on entend par «péage», aux fins de ladite directive, le «paiement d'une somme déterminée pour l'exécution, par un véhicule, d'un parcours situé entre deux points d'une des infrastructures visées à l'article 7, sous d), basée sur la distance parcourue et sur la catégorie du véhicule», et par «véhicule» un «véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids total en charge autorisé égal ou supérieur à 12 tonnes».

- 4 L'article 7 de la même directive prévoit:

«Les États membres peuvent maintenir ou introduire des péages et/ou introduire des droits d'usage selon les conditions suivantes:

- a) les péages et droits d'usage ne sont pas perçus cumulativement pour l'utilisation d'un même tronçon de route.

Toutefois, les États membres peuvent également appliquer des péages sur des réseaux où des droits d'usage sont perçus, pour l'utilisation de ponts, de tunnels et de routes de cols de montagne;

- b) sans préjudice des dispositions de l'article 8 paragraphe 2 point e) et de l'article 9, les péages et droits d'usage sont appliqués sans discrimination, directe ou indirecte, en raison de la nationalité du transporteur ou de l'origine ou de la destination du transport;

[...]

- d) les péages et droits d'usage ne sont perçus que pour l'utilisation d'autoroutes, d'autres routes à plusieurs voies dont les caractéristiques sont analogues à celles des autoroutes, de ponts, de tunnels et de routes de cols de montagne.

[...]

- h) les taux des péages sont liés aux coûts de construction, d'exploitation et de développement du réseau d'infrastructures concerné.»

- 5 Selon l'article 13 de la directive 93/89, les États membres devaient mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives pour se conformer à ladite directive avant le 1^{er} janvier 1995. Conformément à l'acte relatif aux conditions d'adhésion de la république d'Autriche, de la république de

Finlande et du royaume de Suède et aux adaptations des traités sur lesquels est fondée l'Union européenne (JO 1994, C 241, p. 21, et JO 1995, L 1, p. 1), ce délai de transposition était également applicable à la république d'Autriche.

6 Par son arrêt du 5 juillet 1995, Parlement/Conseil (C-21/94, Rec. p. I-1827), la Cour a annulé la directive 93/89 au motif que celle-ci avait été adoptée sans consultation régulière du Parlement européen, tout en maintenant ses effets jusqu'à l'adoption par le Conseil de l'Union européenne d'une nouvelle directive.

7 Le 17 juin 1999, le Parlement et le Conseil ont adopté la directive 1999/62 qui, ainsi qu'il ressort de son quatrième considérant, remplace la directive 93/89 annulée.

8 L'article 7, paragraphes 4 et 9, de la directive 1999/62, qui correspond à l'article 7, sous b) et h), de la directive 93/89, prévoit:

«4. Les péages et droits d'usage sont appliqués sans discrimination, directe ou indirecte, en raison de la nationalité du transporteur ou de l'origine ou de la destination du transport.

[...]

9. Les péages moyens pondérés sont liés aux coûts de construction, d'exploitation et de développement du réseau d'infrastructure concerné.»

- 9 Aux termes de l'article 13 de ladite directive, cette dernière est entrée en vigueur le 20 juillet 1999.
- 10 Selon l'article 12 de la même directive, les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à ladite directive avant le 1^{er} juillet 2000.
- 11 Par son arrêt du 26 septembre 2000, Commission/Autriche (C-205/98, Rec. p. I-7367), la Cour a jugé:

«D'une part, en ayant procédé, le 1^{er} juillet 1995 et le 1^{er} février 1996, à des augmentations du prix des péages du parcours complet de l'autoroute du Brenner, voie de transit à travers l'Autriche utilisée en majorité par des véhicules d'un poids total en charge autorisé égal ou supérieur à 12 tonnes, destinés au transport de marchandises, immatriculés dans d'autres États membres, à l'exclusion des parcours partiels de cette même autoroute utilisés en grande majorité par des véhicules d'un poids total en charge autorisé égal ou supérieur à 12 tonnes, destinés au même type de transport, immatriculés en Autriche, et, d'autre part, en n'ayant pas appliqué les péages précités uniquement en vue de couvrir les coûts liés à la construction, à l'exploitation et au développement de l'autoroute du Brenner, la république d'Autriche a manqué, respectivement, à ses obligations résultant de l'article 7, sous b), de la directive [93/89] et à celles résultant de l'article 7, sous h), de la même directive.»

Le litige au principal et les questions préjudicielles

- 12 Par contrat d'usufruit («Fruchtgenussvertrag») conclu en juin 1997, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1997, entre Asfinag et son actionnaire unique, l'État

autrichien, ladite société s'est vu transférer la responsabilité de la construction, de la planification, de l'exploitation, de l'entretien et du financement des autoroutes et voies rapides autrichiennes dont l'autoroute du Brenner fait partie. Elle a en outre été autorisée, aux termes de ce contrat, à prélever, en son nom propre et pour son propre compte, des péages et droits d'utilisation afin de couvrir ses frais.

13 Rieser exerce ses activités dans le secteur du transport international de marchandises par route en utilisant des camions d'au moins 12 tonnes et qui ont plus de trois essieux. En cette qualité, elle utilise régulièrement l'autoroute à péage du Brenner. Elle estime que les paiements qu'elle a effectués au titre de péages à Asfinag étaient trop élevés, notamment pour la période du 1^{er} janvier 1997 au 31 juillet 2000. Elle a donc demandé, devant les juridictions autrichiennes, le remboursement d'une partie du péage acquitté auprès de cette société.

14 Rieser a invoqué l'arrêt Commission/Autriche, précité. Elle a fait valoir que l'article 7, sous b) et h), de la directive 93/89 est suffisamment précis pour avoir un effet direct. Le délai de transposition de ladite directive ayant expiré, ces dispositions pourraient être directement invoquées par elle. Cela vaudrait également pour Asfinag. Bien qu'étant un sujet de droit privé, cette dernière serait soumise au contrôle de l'État.

15 Asfinag a défendu une opinion contraire. En ce qui concerne l'article 7, sous b), de la directive 93/89 qui interdit toute discrimination, elle a considéré que les transporteurs autrichiens ne sauraient invoquer cette disposition. En tout état de cause, pour la période du 17 juin 1999 au 1^{er} juillet 2000, le droit invoqué par Rieser n'existerait pas, dans la mesure où la directive 93/89 s'appliquait jusqu'au 17 juin 1999 et où le délai de transposition fixé pour la directive 1999/62 courait jusqu'au 1^{er} juillet 2000.

- 16 La juridiction de première instance a rejeté le recours de Rieser au motif que l'article 7, sous h), de la directive 93/89 n'était pas directement applicable et que la requérante ne saurait invoquer l'article 7, sous b), de cette directive.
- 17 La juridiction d'appel saisie a considéré que le «Rekurs» de Rieser était recevable, mais qu'il n'y avait pas lieu à remboursement des droits de péage pour la période du 17 juin 1999, date d'adoption de la directive 1999/62, au 1^{er} juillet 2000, date d'expiration du délai de transposition de ladite directive. Durant cette période, les États membres auraient été uniquement tenus de s'abstenir d'adopter des dispositions de nature à remettre sérieusement en cause l'objectif prescrit par la directive 1999/62. Il n'y aurait aucun indice permettant de conclure au non-respect de cette obligation.
- 18 L'Oberster Gerichtshof, saisi du pourvoi, avait des doutes quant à l'effet direct des dispositions litigieuses des directives 93/89 et 1999/62. Cette juridiction était également d'avis qu'il convenait de clarifier le lien entre, d'une part, la directive 93/89 déclarée nulle et les effets produits par celle-ci et, d'autre part, la directive 1999/62 qui l'a remplacée le 17 juin 1999 mais dont le délai de transposition ne venait à expiration que le 1^{er} juillet 2000.
- 19 Par ordonnance du 22 mars 2002, l'Oberster Gerichtshof a donc décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:
- «1) La partie défenderesse, au sens de la jurisprudence de la Cour sur la notion fonctionnelle d'État, est-elle elle aussi tenue par l'obligation, lors de la conclusion de contrats avec des usagers de la route, de respecter des dispositions directement applicables ('self-executing') de la directive [93/89] et de la directive [1999/62], avec pour conséquence qu'elle ne peut pas exiger des droits de péage plus élevés qu'en cas de respect de ces dispositions?

2) En cas de réponse affirmative à la question 1):

L'article 7, sous b) et h), de la directive [93/89] ainsi que l'article 7, paragraphes 4 et 9, de la directive [1999/62] sont-ils, d'après la jurisprudence de la Cour, directement applicables en ce sens qu'ils peuvent être appliqués pour le calcul d'un droit de péage conforme à la directive pour les véhicules de plus de trois essieux utilisés pour le transport de marchandises pour le parcours complet de l'autoroute autrichienne du Brenner même en cas de non-transposition ou de transposition incomplète de ces directives en droit autrichien?

3) En cas de réponse affirmative à la question 2):

a) De quelle manière et en utilisant quels paramètres, le droit de péage admissible pour un trajet simple sur le parcours complet doit-il être calculé?

b) Les transporteurs autrichiens peuvent-ils eux aussi invoquer le fait qu'ils subissent à travers le tarif (trop élevé) pour le parcours complet une discrimination vis-à-vis des usagers de la route qui n'utilisent que des portions du parcours de ladite autoroute?

4) En cas de réponse affirmative aux questions 1) et 2):

a) L'arrêt Parlement/Conseil, [précité], dans lequel il a été affirmé que les effets de la directive [93/89] déclarée nulle et non avenue sont maintenus jusqu'à ce que le Conseil adopte une nouvelle directive, doit-il être inter-

prété en ce sens que les effets sont maintenus jusqu'à ce que les États membres aient transposé les dispositions de la nouvelle directive ou jusqu'à l'expiration du délai de transposition?

- b) En cas de réponse négative à la question 4) a): Les États membres sont-ils tenus durant la période du 17 juin 1999 au 1^{er} juillet 2000 de tenir compte de la nouvelle directive, par exemple en ce sens que des effets anticipés devraient être impérativement respectés?»

Sur la première question

Observations soumises à la Cour

- 20 Rieser et la Commission considèrent que les dispositions d'une directive susceptibles d'avoir un effet direct peuvent être opposées à une entité telle que Asfinag en raison des liens étroits qui unissent cette société à l'État dans la gestion des autoroutes autrichiennes.
- 21 Asfinag estime en revanche qu'elle ne peut pas se voir opposer les dispositions d'une directive, étant donné qu'elle est constituée sous forme d'une société par actions de droit privé, que son directoire n'est pas lié par des instructions émanant d'organes de l'État autrichien, qu'elle n'assume pas de mission étatique et qu'elle perçoit les péages pour son propre compte.

Appréciation de la Cour

- 22 Il convient de rappeler la jurisprudence constante de la Cour (voir arrêts du 19 janvier 1982, Becker, 8/81, Rec. p. 53, points 23 à 25, et du 12 juillet 1990, Foster e.a., C-188/89, Rec. p. I-3313, point 16) selon laquelle, lorsque les autorités communautaires ont, par voie de directive, obligé les États membres à adopter un comportement déterminé, l'effet utile d'un tel acte se trouverait affaibli si les justiciables étaient empêchés de s'en prévaloir en justice et les juridictions nationales de le prendre en considération en tant qu'élément du droit communautaire. En conséquence, l'État membre qui n'a pas pris, dans les délais, les mesures d'exécution imposées par la directive ne peut opposer aux particuliers le non-accomplissement par lui-même des obligations qu'elle comporte. Ainsi, dans tous les cas où des dispositions d'une directive apparaissent comme étant, du point de vue de leur contenu, inconditionnelles et suffisamment précises, ces dispositions peuvent être invoquées, à défaut de mesures d'application prises dans les délais, à l'encontre de toute disposition nationale non conforme à la directive, ou encore en tant qu'elles sont de nature à définir des droits que les particuliers sont en mesure de faire valoir à l'égard de l'État.
- 23 La Cour a encore jugé (arrêts du 26 février 1986, Marshall I, 152/84, Rec. p. 723, point 49, et Foster e.a., précité, point 17) que, lorsque les justiciables sont en mesure de se prévaloir d'une directive à l'encontre de l'État, ils peuvent le faire quelle que soit la qualité en laquelle agit ce dernier, employeur ou autorité publique. Dans l'un et l'autre cas, il convient d'éviter que l'État ne puisse tirer avantage de sa méconnaissance du droit communautaire.
- 24 Figure au nombre des entités qui peuvent se voir opposer les dispositions d'une directive susceptibles d'avoir des effets directs un organisme qui, quelle que soit sa forme juridique, a été chargé en vertu d'un acte de l'autorité publique d'accomplir, sous le contrôle de cette dernière, un service d'intérêt public et qui dispose, à cet effet, de pouvoirs exorbitants par rapport aux règles applicables dans les relations entre particuliers (arrêts Foster e.a., précité, point 20, et du 14 septembre 2000, Collino et Chiappero, C-343/98, Rec. p. I-6659, point 23).

- 25 Il ressort des informations contenues dans l'ordonnance de renvoi que l'État autrichien est seul actionnaire de Asfinag. Il a le droit de contrôler la totalité des mesures prises par cette société et ses filiales et de demander, à tout moment, des informations sur leurs activités respectives. Il a le droit d'imposer des objectifs en ce qui concerne l'organisation de la circulation, de la sécurité et de la construction. Asfinag est tenue d'élaborer, chaque année, un concept pour l'entretien des autoroutes et des voies rapides et de présenter à l'État le calcul des coûts y afférents. En outre, elle doit chaque année, dans les délais nécessaires pour l'établissement du budget de l'État, présenter à l'État les calculs avec les prévisions des coûts pour la planification, la construction, l'entretien et l'administration d'autoroutes et de voies rapides nationales.
- 26 Il résulte, par ailleurs, de l'ordonnance de renvoi que Asfinag n'est pas autorisée à fixer de sa propre autorité le montant du péage à prélever. Ce montant est fixé par la loi. En effet, les articles 4 et 8 de la loi appelée loi Asfinag (BGBl. 1982/591) prévoient que le montant de la redevance doit être fixé par le Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten (ministre fédéral pour les Affaires économiques) en accord avec le Bundesminister für Finanzen (ministre fédéral des Finances) d'après des critères déterminés, dont notamment le type de véhicule.
- 27 Ces éléments font apparaître que Asfinag est un organisme qui a été chargé, en vertu d'un acte de l'autorité publique, d'accomplir, sous le contrôle de cette dernière, un service d'intérêt général (à savoir la construction, la planification, l'exploitation, l'entretien et le financement des autoroutes et voies rapides autrichiennes ainsi que le prélèvement des péages et des droits d'utilisation) et qui dispose, à cet effet, de pouvoirs exorbitants par rapport aux règles applicables dans les relations entre particuliers.
- 28 Selon la jurisprudence citée au point 24 du présent arrêt, un tel organisme figure, quelle que soit sa forme juridique, au nombre des entités qui peuvent se voir opposer les dispositions d'une directive susceptibles d'avoir un effet direct.

- 29 Dès lors, il convient de répondre à la première question que, lors de la conclusion de contrats avec des usagers de la route, une personne morale de droit privé peut se voir opposer les dispositions d'une directive susceptibles d'avoir un effet direct lorsque l'État a confié à cette personne morale la mission de prélever les péages pour l'utilisation de réseaux routiers publics et qu'il contrôle directement ou indirectement cette personne morale.

Sur la deuxième question

Observations soumises à la Cour

- 30 Rieser estime que les articles 7, sous b), de la directive 93/89 et 7, paragraphe 4, de la directive 1999/62 sont suffisamment clairs et inconditionnels pour avoir un effet direct et pour accorder aux particuliers un droit au remboursement du trop payé. Ces dispositions comporteraient des critères qui permettent de vérifier la licéité d'un système de péage mis en place par la législation nationale. Ceci découlerait des points 102 à 115 de l'arrêt Commission/Autriche, précité, où la Cour a constaté la discrimination des usagers en raison de l'origine ou de la destination du transport. Les articles 7, sous h), de la directive 93/89 et 7, paragraphe 9, de la directive 1999/62 auraient également un degré de précision suffisant pour produire un effet direct.
- 31 Selon Asfinag, en revanche, les articles 7, sous b) et h), de la directive 93/89 et 7, paragraphes 4 et 9, de la directive 1999/62 ne satisfont pas, à défaut de précision suffisante dans leur contenu, aux conditions de l'effet direct.

- 32 De même, le gouvernement autrichien est d'avis que la très grande marge d'appréciation dont dispose chaque État membre, en ce qui concerne la fixation du droit de péage pour l'utilisateur individuel de la route, s'oppose à une application directe des articles 7, sous h), de la directive 93/89 et 7, paragraphe 9, de la directive 1999/62. Compte tenu du caractère imprécis de ces dispositions, un droit de péage ne pourrait pas être jugé à l'aune du seul principe communautaire de non-discrimination. Par conséquent, il conviendrait de ne pas retenir l'effet direct des articles 7, sous b), de la directive 93/89 et 7, paragraphe 4, de la directive 1999/62.
- 33 Pour sa part, la Commission fait valoir que les articles 7, sous b), de la directive 93/89 et 7, paragraphe 4, de la directive 1999/62 peuvent être appliqués pour le calcul d'un droit de péage conforme aux directives, même en cas de non-transposition ou de transposition incomplète de ces directives en droit autrichien. En revanche, les articles 7, sous h), de la directive 93/89 et 7, paragraphe 9, de la directive 1999/62 ne pourraient pas être appliqués pour le calcul d'un droit de péage conforme aux directives, en cas de non-transposition ou de transposition incomplète de ces directives en droit autrichien. La Cour n'aurait pas compétence pour imposer à la république d'Autriche une méthode de calcul déterminée pour les droits de péage.

Appréciation de la Cour

- 34 Il résulte d'une jurisprudence constante de la Cour que, dans tous les cas où les dispositions d'une directive apparaissent, du point de vue de leur contenu, inconditionnelles et suffisamment précises, les particuliers sont fondés à les invoquer devant les juridictions nationales à l'encontre de l'État, soit lorsque celui-ci s'abstient de transposer dans les délais la directive en droit national, soit lorsqu'il en a fait une transposition incorrecte (voir, notamment, arrêts du 19 novembre 1991, Francovich e.a., C-6/90 et C-9/90, Rec. p. I-5357, point 11, et du 11 juillet 2002, Marks & Spencer, C-62/00, Rec. p. I-6325, point 25).

- 35 L'article 7, paragraphe 4, de la directive 1999/62 exclut toute discrimination, directe ou indirecte, en raison de la nationalité du transporteur ou de l'origine ou de la destination du transport dans l'application des péages et des droits d'usage. Cette exclusion n'est soumise à aucune condition et elle est exprimée en des termes non équivoques. Dès lors, cette disposition est inconditionnelle et suffisamment précise pour être invoquée par les particuliers devant les juridictions nationales.
- 36 L'article 7, sous b), de la directive 93/89 énonce une interdiction de discrimination dans des termes identiques, mais il l'assortit de la mention «sans préjudice des dispositions de l'article 8 paragraphe 2 point e) et de l'article 9».
- 37 Or, l'article 8, paragraphe 2, sous e), de la directive 93/89 permet aux États membres d'appliquer une réduction aux droits d'usage pour les véhicules immatriculés dans des États membres défavorisés dans le cas où deux ou plusieurs États membres établissent un système commun de droits d'usage applicables à l'ensemble de leurs territoires. Pour sa part, l'article 9 de ladite directive prévoit la mise en place d'un régime spécial pour les zones frontalières. Ces deux exceptions ne permettent pas aux États membres de modifier unilatéralement la portée de l'interdiction de discrimination énoncée à l'article 7, sous b), de ladite directive, en la subordonnant à quelque condition ou restriction que ce soit. Elles n'affectent donc pas le caractère inconditionnel de celle-ci. Il n'a d'ailleurs pas été suggéré que l'une ou l'autre de ces exceptions s'applique dans l'affaire au principal.
- 38 Il s'ensuit que l'article 7, sous b), de la directive 93/89 est inconditionnel et suffisamment précis pour être invoqué par les particuliers devant les juridictions nationales.
- 39 L'argument du gouvernement autrichien selon lequel les articles 7, sous b), de la directive 93/89 et 7, paragraphe 4, de la directive 1999/62 ne sauraient être

invoqués en l'absence d'une méthode de calcul mathématiquement certaine des péages ou des droits d'usage ne saurait être retenu. En effet, selon la jurisprudence, la discrimination consiste dans l'application de règles différentes à des situations comparables ou dans l'application de la même règle à des situations différentes (voir, notamment, arrêt Commission/Autriche, précité, point 70). Ce critère suffit pour établir si l'interdiction de discrimination énoncée dans lesdites dispositions a été violée dans l'affaire au principal, en comparant les péages pratiqués pour les différents trajets envisagés (voir, en ce sens, arrêt Commission/Autriche, précité, points 79 à 88, 112 et 115).

- 40 En revanche, l'article 7, sous h), de la directive 93/89 prévoit que les taux des péages sont liés aux coûts de construction, d'exploitation et de développement du réseau d'infrastructures concerné, sans préciser notamment la nature de ce lien. En outre, cette disposition ne définit ni les trois postes de coûts concernés, à savoir la construction, l'exploitation et le développement, ni la notion de réseau d'infrastructures concerné. Si cette disposition impose aux États membres une ligne directrice générale pour calculer les droits de péage, elle n'indique aucune méthode de calcul concrète et laisse aux États membres une marge d'appréciation très étendue à cet égard.
- 41 Cette disposition ne saurait donc être considérée comme inconditionnelle ou suffisamment précise pour être invoquée par des particuliers à l'encontre d'une autorité de l'État. La même appréciation s'applique a fortiori à l'article 7, paragraphe 9, de la directive 1999/62, dans la mesure où celui-ci est libellé en des termes identiques à ceux de l'article 7, sous h), de la directive 93/89, à l'exception du fait qu'il vise les «péages moyens pondérés» et non les «taux des péages». En substituant cette notion sans toutefois la définir, cette disposition s'avère encore plus imprécise que ledit article 7, sous h).
- 42 Il s'ensuit que ni l'article 7, sous h), de la directive 93/89 ni l'article 7, paragraphe 9, de la directive 1999/62 ne peuvent être invoqués par des particuliers à l'encontre d'une autorité de l'État en cas de non-transposition ou de transposition incomplète de ces directives.

43 Enfin, il convient de préciser que la deuxième question vise les véhicules de plus de trois essieux utilisés pour le transport des marchandises tandis que les deux directives en cause visent des véhicules qui sont définis à leur article 2 comme «un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids total en charge autorisé égal ou supérieur à 12 tonnes». Partant, si les dispositions de ces directives peuvent être invoquées par les particuliers devant les juridictions nationales, c'est vis-à-vis de la catégorie de véhicules ainsi définis.

44 Il convient donc de répondre à la deuxième question que les articles 7, sous b), de la directive 93/89 et 7, paragraphe 4, de la directive 1999/62, mais non les articles 7, sous h), de la directive 93/89 et 7, paragraphe 9, de la directive 1999/62, peuvent être invoqués par des particuliers à l'encontre d'une autorité de l'État en cas de non-transposition ou de transposition incomplète de ces directives, en ce qui concerne le calcul d'un droit de péage pour les véhicules ayant un poids en charge égal ou supérieur à 12 tonnes utilisés pour le transport de marchandises pour le parcours complet de l'autoroute autrichienne du Brenner.

Sur la troisième question, sous a)

45 En cas de réponse affirmative à la deuxième question, le juge de renvoi demande de quelle manière et en utilisant quels paramètres le droit de péage pour un trajet simple sur le parcours complet doit être calculé.

46 Au vu de la réponse apportée à la deuxième question, il n'y a pas lieu de répondre à celle-ci.

Sur la troisième question, sous b)

Observations soumises à la Cour

- 47 Rieser fait valoir que, en tant que transporteur autrichien, elle peut se prévaloir des dispositions des articles 7, sous b), de la directive 93/89 et 7, paragraphe 4, de la directive 1999/62, dans la mesure où de telles dispositions n'ont pas seulement pour objet de protéger les transporteurs étrangers. En effet, ces dispositions prévoiraient que les péages et les droits d'usage ne peuvent entraîner ni directement ni indirectement une différence de traitement en raison de l'origine ou de la destination du transport, sans considération de l'État du siège du transporteur.
- 48 Dans le même sens, la Commission considère que lesdites dispositions visent à protéger la totalité du trafic de transit contre une discrimination, indépendamment de la nationalité des transporteurs. Dès lors, les transporteurs autrichiens pourraient invoquer ces dispositions, au même titre que tout autre transporteur, pour faire valoir qu'ils subissent à travers le tarif (trop élevé) pour le parcours complet de l'autoroute du Brenner une discrimination vis-à-vis des usagers de la route qui n'utilisent que des portions du parcours de ladite autoroute.
- 49 Asfinag soutient que les transporteurs autrichiens ne peuvent pas invoquer les articles 7, sous b), de la directive 93/89 et 7, paragraphe 4, de la directive 1999/62, puisque les nationaux autrichiens ne sont pas désavantagés en raison de leur nationalité et que les directives en question concernent les coûts d'infrastructure sans avoir pour objet de réglementer la concurrence entre les entreprises de

transports au sein d'un seul et même État membre. Par conséquent, les transporteurs autrichiens ne pourraient pas invoquer une éventuelle discrimination des usagers du parcours complet de l'autoroute du Brenner par rapport aux usagers de parcours partiels.

- 50 Dans le même sens, le gouvernement autrichien fait valoir que les directives 93/89 et 1999/62 poursuivent l'objectif de réglementer la concurrence entre les transporteurs des différents États membres sans vouloir régler un droit subjectif des usagers individuels à l'utilisation d'un certain parcours pour un certain tarif. Dans la mesure où la réglementation de la concurrence entre les transporteurs d'un même État membre n'est pas visée, un transporteur autrichien ne pourrait pas invoquer les dispositions des directives 93/89 et 1999/62 relatives à la non-discrimination.

Appréciation de la Cour

- 51 Il convient de rappeler que c'est afin d'éviter toute forme de distorsion de concurrence entre les entreprises de transports des États membres que l'article 7, sous b), de la directive 93/89 interdit, lors de l'application des droits d'usage et des péages, outre les discriminations fondées, directement ou indirectement, sur la nationalité des transporteurs, celles liées à l'origine ou à la destination du transport (arrêt Commission/Autriche, précité, point 109).
- 52 Le même raisonnement s'applique aux dispositions, en substance identiques, de l'article 7, paragraphe 4, de la directive 1999/62.

- 53 Il en découle que les entreprises de transports autrichiennes qui, dans le cadre du transport de transit, utilisent le parcours complet de l'autoroute du Brenner, et qui sont par conséquent défavorisées par rapport aux usagers de certains parcours partiels en raison de l'origine ou de la destination du transport, peuvent elles aussi invoquer l'interdiction de discrimination édictée aux articles 7, sous b), de la directive 93/89 et 7, paragraphe 4, de la directive 1999/62.
- 54 Il convient donc de répondre à la troisième question, sous b), que les transporteurs autrichiens peuvent, aussi bien que les transporteurs des autres États membres, invoquer les articles 7, sous b), de la directive 93/89 et 7, paragraphe 4, de la directive 1999/62 pour faire valoir qu'ils subissent à travers le tarif (trop élevé) pour le parcours complet de l'autoroute autrichienne du Brenner une discrimination vis-à-vis des usagers de la route qui n'utilisent que des portions du parcours de ladite autoroute.

Sur la quatrième question, sous a)

- 55 Par son arrêt Parlement/Conseil, précité, la Cour a déclaré la directive 93/89 nulle et non avenue, au motif qu'elle avait été adoptée sans consultation régulière du Parlement européen. Cependant, la Cour a maintenu les effets de ladite directive jusqu'à ce que le Conseil ait adopté une nouvelle réglementation en la matière (voir points 31 et 32 des motifs et point 2 du dispositif dudit arrêt).
- 56 La juridiction de renvoi demande si cet arrêt doit être interprété en ce sens que les effets de la directive 93/89 sont maintenus jusqu'à ce que les États membres aient transposé les dispositions de la nouvelle directive ou jusqu'à l'expiration du délai de transposition.

Observations soumises à la Cour

- 57 Asfinag et le gouvernement autrichien font valoir que le maintien des effets de la directive 93/89 annulée, tel que prononcé dans l'arrêt Parlement/Conseil, précité, s'applique jusqu'à l'adoption de la directive 1999/62, à savoir le 17 juin 1999.
- 58 La Commission rappelle que la directive 1999/62 est entrée en vigueur le 20 juillet 1999. Elle fait valoir que la directive 93/89 a donc perdu son pouvoir contraignant à cette date.

Appréciation de la Cour

- 59 Il convient d'admettre que, d'après son sens littéral, l'arrêt Parlement/Conseil, précité, indique que les effets de la directive 93/89 sont maintenus jusqu'à la date d'adoption de la directive 1999/62 qui l'a remplacée.
- 60 Toutefois, l'objet du maintien des effets d'un acte juridique annulé est de ne pas laisser naître un vide juridique jusqu'à ce qu'un nouvel acte vienne remplacer l'acte annulé. Cet objet n'est assuré que si l'acte juridique annulé continue à avoir des effets jusqu'à ce que le nouvel acte produise ses effets. Puisque la directive 1999/62 ne produit d'effets qu'à la date de son entrée en vigueur, l'arrêt

Parlement/Conseil, précité, doit être compris en ce sens que les effets de la directive 93/89 sont maintenus jusqu'à l'entrée en vigueur de la directive 1999/62, à savoir, aux termes de son article 13, le 20 juillet 1999. La directive 93/89 a donc continué à produire ses effets jusqu'au 19 juillet 1999 à minuit.

- 61 Il convient donc de répondre à la quatrième question, sous a), que l'arrêt Parlement/Conseil, précité, doit être interprété en ce sens que les effets de la directive 93/89 sont maintenus jusqu'au 20 juillet 1999, date d'entrée en vigueur de la directive 1999/62.

Sur la quatrième question, sous b)

- 62 Aux termes de l'article 12 de la directive 1999/62, le délai de transposition de celle-ci est venu à expiration le 1^{er} juillet 2000. Par la présente question, la juridiction de renvoi vise essentiellement à savoir si la directive 1999/62 peut être invoquée par Rieser devant les juridictions nationales en ce qui concerne la période du 20 juillet 1999, date de l'entrée en vigueur de cette directive, jusqu'au 1^{er} juillet 2000, date de l'expiration du délai de transposition.

Observations soumises à la Cour

- 63 Asfinag fait valoir que les États membres sont tenus, durant la période du 17 juin 1999 au 1^{er} juillet 2000, de remplir leurs obligations découlant de la directive 1999/62 sous la forme d'effets anticipés, mais que ceux-ci ne sont pas d'effet direct.

- 64 Le gouvernement autrichien considère que les États membres doivent respecter les effets préalables d'une directive dans la mesure où ils ne peuvent prendre aucune mesure qui remettrait sérieusement en cause la réalisation de l'objectif de la directive. En revanche, l'effet direct d'une directive, dont le délai de transposition n'a pas encore expiré, devrait être exclu.
- 65 De l'avis de la Commission, pendant la période du 20 juillet 1999 au 1^{er} juillet 2000, les États membres seraient tenus de prendre en considération la directive 1999/62 en ce sens que, pendant le délai de transposition prévu par celle-ci, ils devraient s'abstenir d'adopter des dispositions qui seraient de nature à remettre sérieusement en cause l'objectif prescrit par ladite directive.

Appréciation de la Cour

- 66 Il résulte de l'application combinée des articles 10, second alinéa, et 249, troisième alinéa, CE et de la directive 1999/62 elle-même que, pendant le délai fixé par cette directive pour sa transposition en droit national, l'État membre destinataire de celle-ci doit s'abstenir de prendre des dispositions de nature à compromettre sérieusement la réalisation du résultat prescrit par cette directive (arrêt du 18 décembre 1997, *Inter-Environnement Wallonie*, C-129/96, Rec. p. I-7411, point 45).
- 67 Il n'en demeure pas moins que, dans les procédures introduites par des particuliers invoquant l'effet direct d'une directive, les juridictions nationales ne sont tenues d'écarter les règles nationales préexistantes qui sont contraires à cette directive qu'après l'expiration du délai de transposition de celle-ci (voir en ce sens, bien que

dans le contexte d'une décision plutôt que d'une directive, l'arrêt du 10 novembre 1992, Hansa Fleisch Ernst Mundt, C-156/91, Rec. p. I-5567, point 20).

- 68 En effet, dès lors que ce délai vise notamment à donner aux États membres le temps nécessaire pour adopter les mesures de transposition, ces États ne sauraient se voir reprocher de ne pas avoir transposé la directive dans leur ordre juridique avant que ce délai soit arrivé à expiration (arrêt Inter-Environnement Wallonie, précité, point 43).
- 69 Par conséquent, il convient de répondre à la quatrième question, sous b), que, pendant la période du 20 juillet 1999 au 1^{er} juillet 2000, les États membres devaient s'abstenir de prendre des dispositions de nature à compromettre sérieusement la réalisation du résultat prescrit par la directive 1999/62, mais les particuliers ne pouvaient pas invoquer cette directive à l'encontre des États membres devant les juridictions nationales pour faire écarter une règle nationale préexistante qui est contraire à cette directive.

Sur les dépens

- 70 Les frais exposés par le gouvernement autrichien et par la Commission, qui ont soumis des observations à la Cour, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement. La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction nationale, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens.

Par ces motifs,

LA COUR (sixième chambre),

statuant sur les questions à elle soumises par l'Oberster Gerichtshof, par ordonnance du 22 mars 2002, dit pour droit:

- 1) Lors de la conclusion de contrats avec des usagers de la route, une personne morale de droit privé peut se voir opposer les dispositions d'une directive susceptibles d'avoir un effet direct lorsque l'État a confié à cette personne morale la mission de prélever les péages pour l'utilisation de réseaux routiers publics et qu'il contrôle directement ou indirectement cette personne morale.

- 2) Les articles 7, sous b), de la directive 93/89/CEE du Conseil, du 25 octobre 1993, relative à l'application par les États membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures, et 7, paragraphe 4, de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, mais non les articles 7, sous h), de la directive 93/89 et 7, paragraphe 9, de la directive 1999/62, peuvent être invoqués par des particuliers à l'encontre d'une autorité de l'État en cas de non-transposition ou de transposition incomplète de ces directives, en ce qui concerne le calcul d'un droit de péage pour les véhicules ayant un poids en

charge égal ou supérieur à 12 tonnes utilisés pour le transport de marchandises pour le parcours complet de l'autoroute autrichienne du Brenner.

- 3) Les transporteurs autrichiens peuvent, aussi bien que les transporteurs des autres États membres, invoquer les articles 7, sous b), de la directive 93/89 et 7, paragraphe 4, de la directive 1999/62 pour faire valoir qu'ils subissent à travers le tarif (trop élevé) pour le parcours complet de l'autoroute autrichienne du Brenner une discrimination vis-à-vis des usagers de la route qui n'utilisent que des portions du parcours de ladite autoroute.

- 4) L'arrêt du 5 juillet 1995, Parlement/Conseil (C-21/94), doit être interprété en ce sens que les effets de la directive 93/89 sont maintenus jusqu'au 20 juillet 1999, date d'entrée en vigueur de la directive 1999/62.

- 5) Pendant la période du 20 juillet 1999 au 1^{er} juillet 2000, les États membres devaient s'abstenir de prendre des dispositions de nature à compromettre sérieusement la réalisation du résultat prescrit par la directive 1999/62, mais les particuliers ne pouvaient pas invoquer cette directive à l'encontre des États membres devant les juridictions nationales pour faire écarter une règle nationale préexistante qui est contraire à cette directive.

Skouris

Cunha Rodrigues

Puissochet

Schintgen

Macken

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 5 février 2004.

Le greffier

Le président

R. Grass

V. Skouris