ARRÊT DE LA COUR (cinquième chambre)

15 mars 2001 *

Dans l'affaire C-265/99,

Commission des Communautés européennes, représentée par M. E. Traversa et Mme H. Michard, en qualité d'agents, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie requérante,

contre

République française, représentée par Mme K. Rispal-Bellanger et M. S. Seam, en qualité d'agents, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie défenderesse,

ayant pour objet de faire constater que:

— en maintenant et en appliquant une réglementation prévoyant l'application d'une formule de calcul de la puissance administrative défavorable aux

* Langue de procédure: le français.

véhicules équipés de boîtes de vitesses manuelles à 6 rapports ainsi que de boîtes de vitesses automatiques à 5 rapports, qui produit des effets discriminatoires ou protecteurs à l'encontre des véhicules fabriqués dans d'autres États membres par rapport aux véhicules nationaux similaires ou concurrents, et

— en maintenant des dispositions qui limitent le facteur K lors du calcul de la puissance fiscale des véhicules réceptionnés à titre isolé entre le 1er janvier 1978 et le 12 janvier 1988 et considérés comme équivalents à un type réceptionné d'une puissance réelle excédant 100 kW,

la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 95 du traité CE (devenu, après modification, article 90 CE),

LA COUR (cinquième chambre),

composée de MM. A. La Pergola, président de chambre, M. Wathelet (rapporteur), D. A. O. Edward, P. Jann et L. Sevón, juges,

avocat général: M. S. Alber,
greffier: Mme L. Hewlett, administrateur,

vu le rapport d'audience,

ayant entendu les parties en leur plaidoirie à l'audience du 14 septembre 2000,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 26 octobre 2000,

rend le présent

Arrêt

1 Par requête déposée au greffe de la Cour le 16 juillet 1999, la Commission des Communautés européennes a introduit, en vertu de l'article 226 CE, un recours visant à faire constater que:

— en maintenant et en appliquant une réglementation prévoyant l'application d'une formule de calcul de la puissance administrative défavorable aux véhicules équipés de boîtes de vitesses manuelles à 6 rapports ainsi que de boîtes de vitesses automatiques à 5 rapports, qui produit des effets discriminatoires ou protecteurs à l'encontre des véhicules fabriqués dans d'autres États membres par rapport aux véhicules nationaux similaires ou concurrents, et

— en maintenant des dispositions qui limitent le facteur K lors du calcul de la puissance fiscale des véhicules réceptionnés à titre isolé entre le 1er janvier 1978 et le 12 janvier 1988 et considérés comme équivalents à un type réceptionné d'une puissance réelle excédant 100 kW,

la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 95 du traité CE (devenu, après modification, article 90 CE).

2 Lors de l'audience, la Commission a renoncé au second grief.

Le contexte juridique national

3 Le système français de taxation des voitures particulières repose sur le calcul de leur puissance administrative, laquelle détermine l'assiette de la taxation.

4 Pendant la période concernée par le présent recours, c'est-à-dire pendant la période antérieure au 1er juillet 1998, ce système de taxation était caractérisé par la coexistence de deux modes principaux et distincts de calcul de la puissance administrative des voitures particulières.

5 Ces deux modes de calcul étaient fixés respectivement par la circulaire du 28 décembre 1956 (JORF du 22 janvier 1957, p. 910, ci-après la «circulaire de 1956») et par la circulaire n° 77-191, du 23 décembre 1977 (JORF du 8 février 1978, p. 1052, ci-après la «circulaire de 1977»), laquelle a été plusieurs fois modifiée. Ces circulaires ont fait l'objet d'une validation législative, avec effet rétroactif, en application de l'article 35 de la loi n° 93-859, du 22 juin 1993, portant loi de finances rectificative pour 1993 (JORF du 23 juin 1993, p. 8815).

6 La formule de calcul de la puissance administrative résultant de la circulaire de 1956 repose sur la seule cylindrée des véhicules.

7 Constatant que la référence exclusive à la cylindrée avait eu pour effet d'inciter à tirer le maximum de puissance de moteurs de petite cylindrée, avec des incidences qui pouvaient se révéler défavorables dans le domaine du bruit et de la limitation

de la consommation de carburant, les autorités françaises ont adopté la circulaire de 1977 afin de corriger la formule définie dans la circulaire de 1956, dans le souci d'obtenir une puissance administrative qui soit en meilleure corrélation avec l'aptitude intrinsèque du véhicule à consommer du carburant et qui incite à rechercher une diminution de cette consommation.

8 La circulaire de 1977 a ainsi introduit, à compter du 1er janvier 1978, une seconde formule de calcul de la puissance administrative des véhicules à moteur intégrant, outre la cylindrée, plusieurs autres paramètres, tels que la consommation d'essence, la circonférence des pneus et la démultiplication des différents rapports des boîtes manuelles à 4 et à 5 vitesses et des boîtes automatiques à 3 vitesses. La formule a été modifiée par diverses circulaires.

9 En particulier, la circulaire du 15 avril 1983 (JORF du 5 mai 1983, numéro complémentaire, p. 4279) a adapté la formule de calcul résultant de la circulaire de 1977 pour tenir compte du développement des boîtes de vitesse automatiques dont certaines conceptions technologiques n'avaient pas d'existence industrielle significative en 1977. Il s'agissait en l'occurrence des boîtes automatiques à 4 vitesses.

10 Aucune autre modification n'a été apportée à la formule de calcul résultant de la circulaire de 1977 pour prendre spécifiquement en compte les innovations technologiques ultérieures.

11 Il convient d'indiquer que, dans l'affaire Tarantik (arrêt du 15 juin 1999, C-421/97, Rec. p. I-3633, point 8), qui avait le même contexte juridique que celui du présent recours, la Commission avait soutenu, sans être contredite sur ce point, que l'application de la formule de calcul résultant de la circulaire de 1977 a en général pour résultat de conférer une puissance fiscale inférieure de 2 CV environ à celle qui découle de l'application de la formule résultant de la circulaire de 1956. Cette différence a une incidence sur le montant de la taxe différentielle

ainsi que sur celui des primes d'assurances, celles-ci étant calculées sur la base de la puissance administrative des véhicules.

12 Le mode de réception des véhicules constitue l'un des critères qui déterminent la réglementation applicable.

13 Ainsi, d'une part, la circulaire de 1977 s'applique, en principe, aux voitures particulières réceptionnées par type à compter du 1er janvier 1978, ainsi que, en vertu de la circulaire n° 87-56 du 24 juin 1987, aux voitures particulières qui sont réceptionnées à titre isolé à compter du 24 juin 1987 et conformes à un type réceptionné ou considérées comme équivalentes, au plan de la puissance administrative, à un type réceptionné dont la puissance administrative a été calculée conformément à la circulaire de 1977.

14 D'autre part, la circulaire de 1956 s'applique à tous les véhicules à moteur réceptionnés avant le 1er janvier 1978, qu'ils l'aient été par type ou à titre isolé. À compter du 1er janvier 1978, elle a continué de s'appliquer aux véhicules réceptionnés à titre isolé jusqu'au 23 juin 1987. À compter du 24 juin 1987, elle ne s'est plus appliquée qu'aux véhicules réceptionnés à titre isolé jugés non conformes à un type réceptionné (voir arrêt Tarantik, précité, point 10).

15 La grande majorité des véhicules réceptionnés en France au cours de la période concernée par le présent recours a été soumise aux dispositions de la circulaire de 1977, la circulaire de 1956 étant d'application résiduelle.

16 Depuis le 1er juillet 1998, un nouveau mode de calcul de la puissance administrative des véhicules, qui n'est pas mis en cause par la Commission dans le cadre du présent recours, est venu s'ajouter aux modes de calcul existants. Cette troisième formule, instaurée par l'article 62 de la loi de finances du 2 juillet

1998 (JORF du 3 juillet 1998, p. 10138), s'applique aux véhicules mis en circulation en France pour la première fois à compter du 1er juillet 1998, ainsi qu'aux véhicules qui y sont immatriculés après avoir fait l'objet d'une mise en circulation pour la première fois à compter de cette même date dans un État membre ou dans un pays tiers appartenant à l'Espace économique européen.

17 Les dispositions de l'article 35 de la loi de finances rectificative pour 1993, qui avaient conféré une valeur législative aux circulaires de 1956 et de 1977, n'ont pas été abrogées par la loi de finances du 2 juillet 1998, mais elles ne s'appliquent plus qu'aux véhicules déjà mis en circulation et immatriculés en France avant le 1er juillet 1998.

La procédure précontentieuse

18 Selon la Commission, les véhicules en provenance d'autres États membres qui intègrent certaines technologies innovantes, et plus particulièrement une boîte de vitesses automatique à 5 rapports et une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports, supportent en France une taxe annuelle de circulation beaucoup plus élevée que des modèles similaires nationaux en raison d'une différence minime de conception de la boîte de vitesses. Cette surtaxation résulterait de l'application systématique de la formule de calcul de la puissance administrative prévue à la circulaire de 1956. La Commission relève que ces technologies innovantes n'ont pas été prises en compte dans le cadre de la circulaire de 1977, alors pourtant qu'elles correspondaient à un perfectionnement de techniques déjà connues, appliquées industriellement. Elle souligne encore que, la puissance administrative des véhicules automobiles étant utilisée notamment pour déterminer le niveau de la prime de certains contrats d'assurance, à la charge proprement fiscale s'ajouterait un surcoût d'assurance pour les propriétaires de ce type de véhicules.

19 Par courriers du 25 mai 1993 et du 19 septembre 1994, la Commission a indiqué aux autorités françaises que cette situation était contraire à l'article 95 du traité.

20 Par lettres du 6 août 1993 et du 13 mars 1995, les autorités françaises ont répondu aux courriers de la Commission.

21 Dans leur lettre du 6 août 1993, les autorités françaises ont reconnu que les véhicules équipés de boîtes de vitesses manuelles à 6 rapports et plus, ainsi que ceux équipés de boîtes automatiques à 5 rapports et plus, étaient soumis aux dispositions de la circulaire de 1956, de même que tous les véhicules qui utilisaient des technologies non connues et appliquées industriellement en 1977.

22 Dans leur lettre du 13 mars 1995, les autorités françaises ont admis que l'application de formules de calcul différentes selon que le véhicule était équipé ou non de ces boîtes de vitesses originales pouvait conduire, le cas échéant, à des puissances administratives différentes de celles de modèles jugés similaires.

23 Selon la même lettre, une première étude comparative détaillée, effectuée sur la base des modèles vendus en 1993 sur le marché français, a montré que:

— en comparaison de modèles similaires équipés de boîtes de vitesses manuelles à 5 rapports, les modèles équipés de boîtes de vitesses manuelles à 6 rapports peuvent avoir des puissances administratives qui sont supérieures de 2 à 3 CV;

— en comparaison de modèles similaires équipés de boîtes de vitesses automatiques à 4 rapports, les modèles équipés de boîtes de vitesses automatiques à 5 rapports peuvent avoir des puissances administratives qui sont égales, supérieures de 1 CV ou inférieures de 4 à 7 CV, et

— pour de nombreux modèles, il n'était pas possible d'effectuer de comparaison puisque des modèles approchant techniquement et équipés de boîtes de vitesses classiques n'existaient pas sur le marché.

24 Une lettre de mise en demeure a été notifiée par la Commission à la République française le 12 février 1997. Les autorités françaises n'y ont pas répondu.

25 La Commission a adressé un avis motivé à la République française le 22 décembre 1997. Cette dernière était invitée à prendre, dans un délai de deux mois à compter de la notification de l'avis, les mesures nécessaires pour rendre compatible avec l'article 95 du traité sa réglementation déterminant la puissance administrative des véhicules.

26 Par lettre du 2 mars 1998, les autorités françaises ont répondu à la Commission en confirmant en substance leur position.

Le recours et ses conclusions

27 La Commission persistant à invoquer une violation de l'article 95 du traité, elle a introduit le présent recours. Elle conclut à ce qu'il plaise à la Cour:

— constater que, en maintenant et en appliquant une réglementation prévoyant l'application d'une formule de calcul de la puissance administrative défavorable aux véhicules équipés de boîtes de vitesses manuelles à 6 rapports ainsi que de boîtes de vitesses automatiques à 5 rapports, qui produit des effets discriminatoires ou protecteurs à l'encontre des véhicules

fabriqués dans d'autres États membres par rapport aux véhicules nationaux similaires ou concurrents, la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 95 du traité;

— condamner la République française aux dépens de l'instance.

Les conclusions du gouvernement français

28 Lors de l'audience, le gouvernement français a conclu à ce qu'il plaise à la Cour:

— rejeter le recours de la Commission;

— condamner cette dernière aux dépens de l'instance.

Sur le fond

Position des parties

29 Par son unique grief, la Commission met en cause l'application de la méthode de calcul de la puissance administrative résultant de la circulaire de 1956 aux

véhicules équipés de boîtes de vitesses manuelles à 6 rapports ainsi que de boîtes de vitesses automatiques à 5 rapports. Ces véhicules, ou au moins la majorité d'entre eux, seraient importés d'autres États membres, alors que les véhicules de fabrication française, qui, s'ils ne possèdent pas ces technologies de transmission, n'en sont pas moins similaires aux yeux des consommateurs, seraient soumis aux dispositions de la circulaire de 1977, qui constituait le droit commun pour la production nationale de voitures particulières.

30 Cela conduirait en règle générale à une taxation supérieure des véhicules équipés d'une technologie innovante et serait de nature à détourner les acquéreurs potentiels de l'achat desdits véhicules au profit de véhicules similaires ou concurrents produits en France, dont la puissance administrative serait calculée de manière plus favorable. Le système de taxation français serait donc incompatible avec l'article 95 du traité, en ce qu'il ne serait pas exempt dans tous les cas d'aspects discriminatoires ou d'effets protecteurs à l'encontre des véhicules produits dans d'autres États membres par rapport aux véhicules nationaux similaires ou concurrents.

31 Selon la Commission, les autorités françaises ont, dans les courriers échangés lors de la procédure précontentieuse, d'une part, reconnu l'impact défavorable de la formule de calcul choisie pour la détermination de la puissance administrative des véhicules en provenance d'autres États membres et intégrant certaines technologies innovantes et, d'autre part, admis le fait que l'application de cette formule conduisait à une augmentation de la charge fiscale par rapport aux véhicules similaires fabriqués en France, tout en niant que la surtaxation ait lieu dans tous les cas.

32 La Commission rappelle que la circulaire de 1977 visait à introduire une nouvelle méthode de calcul de la puissance administrative des véhicules prenant en compte des paramètres tels que la recherche de meilleures performances en termes de consommation de carburant et de niveau d'émissions polluantes. La formule de calcul de la puissance administrative des véhicules aurait été adaptée une seule fois, en 1983, pour tenir compte des évolutions technologiques liées à la production de véhicules équipés de boîtes de vitesses automatiques à 4 rapports. La Commission reproche aux autorités françaises de ne pas avoir modifié la

circulaire de 1977 de manière à prendre en compte les développements technologiques ultérieurs et à englober dans son domaine d'application les véhicules équipés de technologies telles que la boîte de vitesses manuelle à 6 rapports et la boîte de vitesses automatique à 5 rapports, qui serviraient les objectifs de cette circulaire notamment en ce qui concerne la consommation de carburant. Il en résulterait que la formule de calcul prévue à la circulaire de 1956 est appliquée systématiquement à tous les nouveaux véhicules de série qui présentent une innovation technique, sans qu'il soit tenu compte des caractéristiques et des performances objectives desdits véhicules.

33 D'après la Commission, l'argument invoqué par les autorités françaises, selon lequel elles auraient été incapables, pour cause de difficultés administratives, de modifier la formule de calcul entre 1983 et 1998 afin de tenir compte des évolutions technologiques intervenues, ne saurait être retenu. En effet, selon une jurisprudence constante de la Cour, un État membre ne saurait justifier une violation du droit communautaire par les difficultés qu'il éprouve à prendre les mesures administratives nécessaires pour adapter une réglementation.

34 La Commission conclut en affirmant qu'il appartient au gouvernement français d'apporter la preuve que le système de taxation en cause ne produit en aucun cas un effet discriminatoire à l'encontre des véhicules importés, ce que ce gouvernement n'a pu faire en l'espèce.

35 Le gouvernement français soutient, au contraire, que la Commission n'a pas démontré que l'application de la circulaire de 1956 aux véhicules intégrant une technologie innovante était contraire à l'article 95 du traité.

36 Il reconnaît certes que les véhicules intégrant une technologie innovante qui sont visés par le présent recours voient leur puissance administrative calculée selon la formule prévue à la circulaire de 1956. Il reconnaît aussi que l'application, pour

déterminer la puissance administrative de ces véhicules, de ladite formule peut aboutir à une taxation plus lourde que celle résultant de l'application de la formule prévue à la circulaire de 1977, mais souligne que cet effet pénalisant n'est pas systématique.

37 Selon le gouvernement français, il ne suffit pas, pour établir une violation de l'article 95, premier alinéa, du traité, en référence à l'arrêt du 17 février 1976, Rewe-Zentrale (45/75, Rec. p. 181, point 15), de démontrer, comme le fait la Commission, que l'application de la circulaire de 1956 aux véhicules intégrant une technologie innovante aboutit, ne fût-ce que dans certains cas, à une imposition supérieure des véhicules importés. En effet, l'application de cette jurisprudence serait subordonnée à la condition que l'imposition frappant le produit importé et celle frappant le produit national soient calculées selon des modalités différentes, ce qui ne serait pas le cas en l'espèce.

38 Le gouvernement français relève à cet égard que le critère utilisé pour déterminer si les véhicules sont imposés sur le fondement de la circulaire de 1956 ou de celle de 1977 est la présence de technologies innovantes, c'est-à-dire d'une boîte manuelle à 6 rapports ou d'une boîte automatique à 5 rapports, et non le point de savoir si les véhicules sont importés ou fabriqués en France. Il indique d'ailleurs que, parmi les véhicules intégrant une technologie innovante, certes importés dans leur majorité, figurent également certains véhicules de fabrication française. Seraient ainsi équipées de boîtes manuelles à 6 rapports deux versions de la voiture de marque Peugeot, modèle 306, ainsi que, pour la marque Hommel, deux versions du modèle «berlinette» et une version du modèle «barquette».

39 Par ailleurs, le gouvernement français soutient que, même si les véhicules intégrant une technologie innovante étaient tous importés, le système de taxation ne pourrait être considéré comme discriminatoire pour l'unique raison que seuls des produits importés, en provenance notamment des autres États membres, seraient plus lourdement imposés. Encore faudrait-il, pour qu'il y ait violation de

l'article 95, premier alinéa, du traité, que la Commission apporte la preuve que l'application de la formule de la circulaire de 1956 aux véhicules intégrant une technologie innovante a pour effet de détourner les consommateurs de l'achat de véhicules importés et de les inciter à porter leur choix sur des véhicules similaires produits en France. Or, d'après le gouvernement français, les réalités économiques et sociales donnent à penser que les consommateurs dissuadés d'acquérir un modèle intégrant une technologie innovante reporteraient leur choix vers d'autres véhicules de la même marque, c'est-à-dire vers des véhicules en majorité importés, et non pas nécessairement vers des véhicules de production nationale. L'effet protecteur de la production nationale ne serait donc pas démontré.

Appréciation de la Cour

40 Selon une jurisprudence constante, un système de taxation n'est compatible avec l'article 95 du traité que s'il est de nature à exclure en toute hypothèse que les produits importés soient taxés plus lourdement que les produits nationaux similaires (voir arrêt du 3 février 2000, Dounias, C-228/98, Rec. p. I-577, point 41, et jurisprudence citée).

41 Aux fins de l'examen de la compatibilité avec l'article 95 du traité du système de taxation mis en cause par la Commission, il convient, en premier lieu, de préciser dans quelle mesure des véhicules produits en France et des véhicules importés intégrant une technologie innovante peuvent être considérés comme similaires.

42 Pour apprécier le caractère de similitude sur lequel est fondée l'interdiction de l'article 95, premier alinéa, du traité, il y a lieu d'examiner si les produits présentent des propriétés analogues et répondent aux mêmes besoins des consommateurs (arrêt du 4 mars 1986, Commission/Danemark, 106/84, Rec. p. 833, point 15).

43 En outre, au point 28 de l'arrêt Tarantik, précité, la Cour a jugé, d'une part, que des produits tels que les voitures sont similaires au sens de l'article 95, premier alinéa, du traité, si leurs propriétés et les besoins auxquels ils répondent les placent dans une relation de concurrence et, d'autre part, que le degré de concurrence entre deux modèles dépend de la mesure dans laquelle ils répondent à diverses exigences, notamment en matière de prix, de dimensions, de confort, de performances, de consommation, de longévité et de fiabilité.

44 Les critères de similitude dégagés par la jurisprudence ne se rapportant pas exclusivement à l'équipement technique des véhicules, d'autres caractéristiques peuvent également entrer en ligne de compte. Il apparaît en conséquence que des véhicules de marques différentes, qu'ils soient ou non équipés d'une boîte de vitesse manuelle à 6 rapports ou d'une boîte de vitesses automatique à 5 rapports, peuvent constituer, aux yeux des consommateurs, des véhicules similaires au sens de l'article 95, premier alinéa, du traité, tel qu'interprété dans l'arrêt Tarantik, précité.

45 La notion de véhicules nationaux similaires ne saurait donc être restreinte aux seuls véhicules de production française qui sont équipés de l'une des technologies innovantes visées par la Commission dans le présent recours. Pour des raisons analogues, l'argument invoqué par le gouvernement français selon lequel le consommateur, dissuadé d'acquérir un véhicule intégrant une technologie innovante par la perspective d'une taxation plus lourde, porterait son choix sur un véhicule de la même marque ne saurait être retenu.

46 Il convient, en second lieu, de rechercher si les véhicules importés qui intègrent une technologie innovante sont imposés plus lourdement que les véhicules nationaux similaires.

47 Il n'est pas contesté que les véhicules importés représentent la majorité des véhicules intégrant une technologie innovante visés par le présent recours. Ainsi, il ressort des chiffres fournis par le gouvernement français en réponse aux questions écrites de la Cour que, d'une part, la totalité des véhicules équipés de boîtes de vitesses automatiques à 5 rapports et, d'autre part, la très grande majorité, sinon la quasi-totalité, des véhicules équipés de boîtes de vitesses manuelles à 6 rapports sont des véhicules importés, auxquels s'applique la circulaire de 1956.

48 Il est par ailleurs constant que, dans la plupart des cas, l'application de la formule de calcul issue de la circulaire de 1956 pour déterminer la puissance administrative d'un véhicule s'avère pénalisante pour les propriétaires des véhicules concernés, en ce qu'elle conduit à une taxation supérieure à celle qui résulterait de l'application du mode de calcul de la puissance administrative résultant de la circulaire de 1977. Le gouvernement français ne conteste d'ailleurs pas que l'application de la circulaire de 1956 puisse avoir des effets défavorables en termes de taxation pour les propriétaires de véhicules.

49 Or, il a été jugé à plusieurs reprises que l'article 95, premier alinéa, du traité était violé lorsque l'imposition frappant le produit importé et celle frappant le produit national similaire sont calculées de façon différente et suivant des modalités différentes, aboutissant, ne fût-ce que dans certains cas, à une imposition supérieure du produit importé (voir arrêt du 23 octobre 1997, Commission/ Grèce, C-375/95, Rec. p. I-5981, point 20, et jurisprudence citée).

50 Il apparaît donc que le système de taxation français, en ce qu'il prévoit l'application de la circulaire de 1956 pour calculer la puissance administrative des véhicules intégrant une technologie innovante, en majorité importés, n'est pas de nature à exclure en toute hypothèse que les véhicules importés soient taxés plus lourdement que les véhicules de production nationale qui peuvent être considérés comme similaires.

51 Il convient dès lors de constater que, en maintenant et en appliquant une réglementation prévoyant l'application d'une formule de calcul de la puissance administrative défavorable aux véhicules équipés de boîtes de vitesses manuelles à 6 rapports ainsi que de boîtes de vitesses automatiques à 5 rapports, qui produit des effets discriminatoires ou protecteurs à l'encontre des véhicules fabriqués dans d'autres États membres par rapport aux véhicules nationaux similaires, la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 95, premier alinéa, du traité.

Sur les dépens

52 En vertu de l'article 69, paragraphe 2, du règlement de procédure, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. La Commission ayant conclu à la condamnation de la République française et celle-ci ayant succombé en ses moyens, il y a lieu de la condamner aux dépens.

Par ces motifs,

LA COUR (cinquième chambre)

déclare et arrête:

1) **En maintenant et en appliquant une réglementation prévoyant l'application d'une formule de calcul de la puissance administrative défavorable aux**

véhicules équipés de boîtes de vitesses manuelles à 6 rapports ainsi que de boîtes de vitesses automatiques à 5 rapports, qui produit des effets discriminatoires ou protecteurs à l'encontre des véhicules fabriqués dans d'autres États membres par rapport aux véhicules nationaux similaires, la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 95, premier alinéa, du traité CE (devenu, après modification, article 90, premier alinéa, CE).

2) La République française est condamnée aux dépens.

La Pergola Wathelet Edward

Jann Sevón

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 15 mars 2001.

Le greffier

R. Grass

Le président de la cinquième chambre

A. La Pergola