CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. SIEGBERT ALBER

présentées le 26 octobre 2000 [1]

I — Introduction

1. Dans la présente affaire, la Cour est appelée à nouveau, cette fois-ci dans le cadre d'un recours en manquement, à statuer sur la compatibilité avec le droit communautaire de certaines méthodes de calcul du système français de taxe sur les véhicules à moteur [2]. Il s'agit de savoir si la méthode de calcul de la puissance administrative, laquelle détermine le montant de la taxation — et qui est essentiellement fonction, en l'espèce, du nombre de rapports de la boîte de vitesses —, a un effet discriminatoire ou protecteur à l'encontre des véhicules fabriqués dans d'autres États membres par rapport aux véhicules similaires produits en France. La Commission estime que tel est le cas car, à son avis, les véhicules avec boîte manuelle à six vitesses et avec boîte automatique à cinq vitesses font l'objet d'une taxation selon le système de 1956, donc plus lourde que les véhicules techniquement comparables taxés selon le système de 1977. Les véhicules avec boîte manuelle à six vitesses et avec boîte automatique à cinq vitesses étant pour la plupart importés et ne provenant que dans une faible mesure de la production française, la Commission reproche aux dispositions françaises concernant la taxe sur les véhicules à moteur de violer l'article 95 du traité CE (devenu, après modification, article 90 CE).

2. Dans un premier temps, la Commission avait également considéré que les autorités françaises avaient violé les dispositions communautaires en vigueur pour le calcul de la puissance administrative des véhicules développant plus de 100 kW. Elle avait donc introduit à l'origine deux procédures séparées. Celles-ci ont été ensuite réunies dans le présent recours, puisque les deux griefs se rapportaient au calcul de la puissance administrative effectué sur la base des mêmes dispositions législatives françaises.

3. Toutefois, comme la Commission a retiré le second grief lors de la procédure orale, nous nous bornerons ci-après à examiner le premier moyen du recours. Il n'est pas davantage nécessaire de se pencher sur la situation juridique postérieure au 1er juillet 1998, la Commission ayant admis, lors de la procédure orale, que les

1 — Langue originale: l'allemand.

2 — En ce qui concerne les affaires préjudicielles précédentes, voir les arrêts du 9 mai 1985, Humblot (112/84, Rec. p. 1367); du 17 septembre 1987, Feldain (433/85, Rec. p. 3521); du 28 avril 1988, Seguela e.a. (76/87, 86/87 à 89/87 et 149/87, Rec. p. 2397); du 29 juin 1988, Deville (240/87, Rec. p. 3513); du 30 novembre 1995, Casarin (C-113/94, Rec. p. I-4203); du 18 décembre 1997, Tabouillot (C-284/96, Rec. p. I-7471), et du 15 juin 1999, Tarantik (C-421/97, Rec. p. I-3633), ainsi que les ordonnances du 2 février 1996, Bresle (C-257/95, Rec. p. I-233); du 2 mars 1999, Lamboley et Bouctot (C-231/98 et C-232/98, non publiée au Recueil); du 21 avril 1999, Charreire et Hirtsmann (C-28/98 et C-29/98, Rec. p. I-1963), et du 11 mai 1999, Anssens (C-325/98, Rec. p. I-2969).

dispositions françaises en vigueur à partir de cette date étaient compatibles avec le droit communautaire.

II — Dispositions nationales concernant le calcul de la puissance administrative

4. Les articles 1599 C à 1599 J du code général des impôts ont introduit en France une taxe différentielle sur les véhicules à moteur. Le législateur a fixé des tranches d'imposition qui, calculées à l'origine chacune en fonction de la seule cylindrée, comprennent plusieurs puissances administratives; à chacune de ces tranches d'imposition correspond un coefficient. Le montant de la taxe différentielle, qui est versée aux départements, résulte de la multiplication d'un tarif de base — fixé chaque année par les membres des différents conseils généraux — par les coefficients correspondant à la tranche d'imposition concernée.

5. Le système français de taxation des véhicules à moteur repose donc sur la détermination de la puissance administrative des voitures particulières, étant précisé que les modifications apportées par la loi du 2 juillet 1998, qui régit le calcul de la puissance administrative des voitures neuves immatriculées à partir du 1er juillet 1998, ne sont a priori pas contraires — selon la Commission — au droit communautaire.

6. À l'époque concernée par la procédure en manquement — soit la période antérieure au 1er juillet 1998 —, le calcul de la puissance administrative était réglé pour l'essentiel par la circulaire du 28 décembre 1956 (*JORF* du 22 janvier 1957, p. 910), ainsi que par la circulaire n° 77-191, du 23 décembre 1977 (*JORF* du 8 février 1978, p. 1052), modifiée par les circulaires n° 87-56, du 24 juin 1987, et n° 88-04, du 12 janvier 1988 (ci-après la «circulaire de 1977»).

7. La formule de calcul de la puissance administrative résultant de la circulaire de 1956 repose sur la seule cylindrée du véhicule.

8. En revanche, la circulaire de 1977 a introduit, à compter du 1er janvier 1978, une nouvelle formule de calcul de la puissance administrative des véhicules à moteur qui, compte tenu de nouvelles technologies, intègre plusieurs paramètres en plus de la cylindrée, notamment la circonférence des pneus et la démultiplication des différents rapports — le nombre des vitesses —, donc des critères techniques améliorant les performances en termes de consommation de carburant et d'émissions polluantes.

9. Le mode de réception des véhicules — en l'occurrence la réception par type — constitue l'un des critères qui déterminent la réglementation applicable.

10. Ainsi, la circulaire de 1956 s'applique d'une manière générale aux véhicules à moteur ayant fait l'objet d'une réception par type ou d'une réception isolée avant le 1er janvier 1978. Elle s'applique aussi aux voitures particulières dont les caractéristiques (sièges, type de moteur, mode de transmission) ne font pas partie de celles visées dans la circulaire de 1977. Cette catégorie comprend les véhicules intéressant le présent litige, équipés d'une boîte manuelle à six vitesses ou d'une boîte automatique à cinq vitesses.

La formule de la circulaire de 1956 vise également les voitures particulières qui ont été réceptionnées à titre isolé à partir du 24 juin 1987 et qui ne sont pas conformes à un type réceptionné ou considérées comme équivalant, du point de vue de la puissance administrative, à un type réceptionné dont la puissance administrative a été calculée conformément à la circulaire de 1977.

Cette formule vise enfin une autre série de véhicules, en fonction du mode et de la date de réception; cette circonstance n'a cependant pas besoin d'être explicitée, car elle n'intéresse pas le présent litige.

11. En revanche, la circulaire de 1977 s'applique en principe aux voitures particulières réceptionnées par type à partir du 1er janvier 1978 ainsi qu'aux voitures particulières réceptionnées à titre isolé à partir du 24 juin 1987 et qui sont conformes à un type réceptionné ou considérées comme équivalant, du point de vue de la puissance administrative, à un type réceptionné dont la puissance administrative a été calculée conformément à la circulaire de 1977.

12. Au cours de la période considérée, soit à partir du 1er janvier 1978, la France était donc caractérisée par la coexistence de deux — et même trois depuis 1998 — méthodes de calcul différentes de la puissance administrative. La majorité des véhicules immatriculés en France au cours de cette période relevaient à l'évidence de la formule fixée dans la circulaire de 1977. Toutefois, les véhicules qui intéressent le présent litige relèvent de la formule de la circulaire de 1956.

13. Afin d'être complet, il convient encore de préciser que la loi du 2 juillet 1998, mentionnée au point 5, s'applique à la détermination de la puissance administrative des véhicules neufs immatriculés à partir du 1er juillet 1998. Le nouveau calcul repose sur deux variables: la puissance du moteur en kilowatts et les émissions de dioxyde de carbone en grammes/kilomètre. Ce calcul ne tient donc pas compte de la cylindrée, de la transmission ou du type de carburant.

III — Procédure précontentieuse

14. De l'avis de la Commission, les véhicules provenant d'autres États membres qui intègrent une technologie «innovante»,

c'est-à-dire une boîte manuelle à six vitesses ou une boîte automatique à cinq vitesses, supportent une taxe supérieure à celle grevant les modèles similaires fabriqués en France «en raison d'une différence minime de conception de la boîte de vitesses». De plus, étant donné que la puissance administrative est utilisée également pour calculer les primes d'assurance automobile, le propriétaire de ce type de véhicule supporte de ce fait un surcoût.

15. Selon la Commission, cette «surtaxation» résulte de l'application systématique de la formule de calcul de la puissance administrative issue de la circulaire de 1956. Jusqu'en 1994, aucun véhicule fabriqué en France n'intégrait ces technologies, qui correspondaient à un perfectionnement de techniques déjà connues, appliquées industriellement. Pourtant, ces technologies étaient connues et auraient donc pu être prises en compte dans le cadre de la circulaire de 1977 aux fins de la détermination de la puissance administrative.

16. 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.

17. Les autorités françaises ont répondu par courriers du 6 août 1993 et du 13 mars 1995. Dans la première lettre, elles reconnaissaient que les véhicules équipés d'une boîte manuelle à six vitesses ou d'une boîte automatique à cinq vitesses étaient soumis aux dispositions de la circulaire de 1956, de même que les véhicules qui utilisent des technologies non encore connues et, par conséquent, non susceptibles d'un montage en série en 1977.

18. Il ressort de la deuxième lettre que l'application des méthodes de calcul différentes en fonction des boîtes de vitesses équipant les véhicules peut conduire à la fixation d'une puissance administrative différente pour des modèles similaires. Selon cette lettre, une première étude détaillée, effectuée sur la base des modèles vendus en 1993 sur le marché français, a montré:

1) que, en comparaison de modèles similaires équipés de transmission manuelle à cinq vitesses, les modèles équipés de six vitesses pouvaient avoir une puissance administrative augmentée de 2 à 3 CV;

2) que, en comparaison de modèles similaires équipés de transmission automatique à quatre vitesses, les modèles équipés de cinq vitesses pouvaient avoir des puissances administratives égales, augmentées de 1 CV ou réduites de 4 à 7 CV;

3) que, pour de nombreux modèles, il n'était pas possible d'effectuer de comparaison puisque les modèles appro-

chant techniquement, équipés de boîtes de vitesses classiques, n'étaient pas présents sur le marché.

19. Les conclusions relatives à la faisabilité technique du réaménagement de la circulaire de 1977 devaient être connues pour la fin de 1995 et communiquées alors à la Commission.

20. La Commission a compris ces deux courriers des autorités françaises en ce sens qu'elles reconnaissaient l'effet discriminatoire de la méthode de calcul et le fait qu'elle conduisait à une augmentation de la charge fiscale par rapport aux véhicules similaires fabriqués en France, cette surtaxation n'ayant toutefois pas lieu dans tous les cas.

Par lettre du 13 mars 1996, la Commission a demandé aux autorités françaises de lui communiquer les résultats de l'étude sur le réaménagement de la circulaire de 1977. Elle n'a toutefois pas obtenu de réponse.

21. La lettre de mise en demeure au titre de la procédure en manquement a été notifiée à la République française le 2 février 1997; les autorités françaises n'y ont cependant pas non plus répondu.

22. L'avis motivé a été adressé par la Commission à la République française le 22 décembre 1997. Par lettre du 2 mars 1998, les autorités françaises ont exposé leur point de vue.

23. Dans cette réponse, les autorités françaises font observer que l'application des méthodes de calcul différentes selon les boîtes de vitesses équipant les véhicules peut conduire le cas échéant à des puissances administratives différentes pour des modèles similaires. Elles ajoutent que des études comparatives, effectuées sur la base des modèles présents en 1993 sur le marché national, indiquaient:

— que, en comparaison de modèles similaires équipés de boîtes manuelles à cinq vitesses ou de boîtes automatiques à quatre vitesses, les modèles avec des boîtes manuelles à six vitesses ou des boîtes automatiques à cinq vitesses s'étaient vu attribuer une puissance administrative supérieure, égale ou inférieure;

— que, pour de nombreux véhicules, il n'existait pas de modèles similaires équipés de boîtes de vitesses traditionnelles.

24. Les autorités françaises ajoutent que, sur l'ensemble des voitures neuves correspondantes immatriculées en 1993, les voi-

tures équipées des technologies de transmission innovantes ne représentaient que 0,002 % (3 500 véhicules). Des études ont néanmoins été engagées pour réaménager la méthode de calcul établie conformément à la circulaire de 1977. Ce réaménagement ne remet cependant pas en cause l'objectif de calculer la puissance administrative également en fonction de la consommation. La nouvelle méthode de calcul reste donc applicable durablement quelles que soient les innovations technologiques des moteurs et des boîtes de vitesses. Ces études ont été achevées pour l'automne 1997. Elles ont abouti à une nouvelle méthode de calcul basée, pour l'essentiel, sur les performances globales du véhicule mesurées conformément aux directives communautaires en vigueur.

IV — Le recours et ses conclusions

25. La Commission, persistant à invoquer une violation de l'article 95 du traité, a introduit le présent recours, enregistré au greffe de la Cour le 16 juillet 1999.

26. Lors de la procédure orale, elle a retiré le second moyen du recours; elle conclut désormais à ce qu'il plaise à la Cour:

1) constater que la République française, 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 six rapports ainsi que de boîtes de vitesses automatiques à cinq 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, a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 95 du traité CE;

2) condamner la République française aux dépens de l'instance.

V — Arguments des parties

27. Outre les arguments déjà développés dans la procédure précontentieuse, les parties ont présenté, à l'égard du moyen subsistant, les observations suivantes:

La Commission fait observer que la circulaire de 1977 devait introduire une nouvelle méthode de calcul de la puissance administrative prenant en compte, outre la cylindrée, d'autres facteurs comme la consommation et le niveau réduit d'émissions polluantes. Elle reproche aux autorités françaises de ne pas avoir modifié la circulaire de 1977 de sorte à englober dans son domaine d'application les véhicules équipés d'une technologie conforme aux

paramètres de cette circulaire, notamment en ce qui concerne la consommation de carburant. En raison d'une différence technique minime dans la conception de la boîte de vitesses, ces véhicules, produits pour l'essentiel dans d'autres États membres, sont soumis à une autre méthode de calcul, à savoir celle de la circulaire de 1956. Ce faisant, on ne prend pas en considération les caractéristiques particulières de ces véhicules, ce qui conduit à une taxation plus élevée par rapport aux véhicules nationaux similaires. Or, cela constitue une violation du principe de non-discrimination inscrit à l'article 95 du traité.

28. En outre, la Commission critique la complexité et le manque de transparence du système français de taxe sur les véhicules à moteur et se réfère à cet égard à la jurisprudence de la Cour intervenue jusqu'à présent sur ce système de taxation [3].

29. La Commission conclut en affirmant qu'il incombe au gouvernement français d'apporter la preuve que le système de taxation ne produit en aucun cas un effet discriminatoire à l'encontre des véhicules importés, ce qu'il n'a cependant pas fait en l'espèce.

30. Le gouvernement français expose que les véhicules dotés de la technologie innovante ne font pas l'objet d'une méthode de calcul opérant une différenciation en fonction de l'origine des véhicules. Le critère décisif est en l'espèce le nombre de vitesses pour les différents types de boîtes. Les véhicules concernés, s'ils sont en majorité importés, comptent parmi eux également plusieurs types français, à savoir deux modèles de la Peugeot 306 ainsi que deux versions de la berlinette Hommel.

31. La jurisprudence de la Cour selon laquelle il y a violation de l'article 95 du traité lorsque l'imposition frappant le produit importé et celle frappant le produit national sont calculées de façon différente n'est pas applicable en l'espèce puisque, précisément, la taxe n'est pas calculée de façon différente.

32. Le gouvernement français reconnaît que des véhicules équipés de la technologie innovante sont soumis aux dispositions de la circulaire de 1956, mais conteste que l'application de la formule de calcul fondée sur la seule cylindrée conduise à défavoriser systématiquement ces véhicules par rapport à la taxation selon la circulaire de 1977. Dans certains cas, la taxe calculée conformément à la circulaire de 1956 peut même être égale ou inférieure à celle résultant de l'application de la circulaire de 1977. Mais, même si l'on admettait l'existence d'un désavantage systématique, le seul fait d'une taxation plus élevée des véhicules importés ne suffirait pas pour établir une infraction à l'article 95 du traité. La question décisive est celle de savoir si le système de taxation attaqué a pour effet de détourner le consommateur de l'achat de voitures

3 — Voir ci-dessus, note 2.

importées. Or, tel n'est pas le cas en l'espèce; les consommateurs qui, du fait d'une taxation plus élevée des véhicules dotés d'une technologie innovante, renonceraient à leur achat se tourneraient logiquement vers un autre véhicule de la même marque, donc également vers un véhicule importé.

33. En ce qui concerne la charge de la preuve, le gouvernement français est d'avis que la Commission est tenue d'apporter la preuve de l'existence d'un effet discriminatoire. À cet égard, il répond à l'argument de la Commission relatif à la complexité et au manque de transparence du système de taxation que celui-ci est publié au *Journal officiel de la République française* et a acquis force de loi, ce qui empêche désormais les redevables d'invoquer un manque de transparence.

34. À la question de savoir combien de véhicules avec une boîte manuelle à six vitesses proviennent de la production française, le gouvernement français a répondu lors de la procédure orale qu'il s'agissait de 200 à 300 voitures du modèle Peugeot 306 [4]. Aucun véhicule avec une boîte automatique à cinq vitesses n'est fabriqué en France. Le nombre exact des véhicules de marque Hommel n'a pu être indiqué, mais devrait être relativement minime.

4 — On ne sait pas exactement à quoi se rapporte l'autre chiffre cité, de 1 383: s'agit-il de tous les véhicules immatriculés (annuellement) de ce type ou seulement des véhicules importés? Il a été question à une autre occasion de 2 000 à 2 500 véhicules au total.

35. Nous reviendrons sur les arguments des parties, pour autant que de besoin, dans le cadre de la discussion.

VI — Discussion

36. Il convient d'observer, à titre liminaire, que l'article 95 du traité constitue une modalité spécifique du principe général de non-discrimination inscrit à l'article 6 du traité CE (devenu, après modification, article 12 CE) à l'égard des impositions intérieures frappant les marchandises. La Cour a admis à cet égard que l'article 95 devait garantir la parfaite neutralité des impositions intérieures au regard de la concurrence entre produits nationaux et produits importés [5].

37. Comme nous l'avons indiqué — voir les arrêts et ordonnances cités dans la note 2 —, la Cour a déjà été invitée à plusieurs reprises, dans le passé, à statuer à titre préjudiciel sur le système français de taxe sur les véhicules à moteur. Dans ces affaires, elle a admis — dans la mesure où elle était interrogée sur ce point par la juridiction de renvoi concernée — que l'article 95 du traité s'appliquait également au système français de taxe sur les véhicules à moteur.

5 — Arrêt du 27 février 1980, Commission/France (168/78, Rec. p. 347).

38. C'est ainsi que la Cour a déclaré, déjà dans son arrêt Feldain [6], qu'un système de taxation progressive fondé sur la puissance administrative pouvait avoir un effet discriminatoire ou protecteur au sens de l'article 95 du traité. La Cour a alors déclaré, au point 19 de son arrêt:

«... qu'un système de taxe de circulation qui, d'une part, par l'établissement d'une tranche d'imposition comportant plus de puissances fiscales que les autres, freine la progression normale de la taxe au profit des voitures de haut de gamme de fabrication nationale et, d'autre part, comporte des modalités de détermination de la puissance fiscale défavorables aux voitures importées d'autres États membres a un effet discriminatoire ou protecteur au sens de l'article 95 du traité.»

39. Dans l'affaire Casarin [7] également, la Cour a eu à statuer à titre préjudiciel sur l'interprétation de l'article 95 du traité au regard du régime de la taxe française sur les véhicules à moteur. La Cour a alors déclaré que, afin de déterminer si certaines dispositions de ce système produisaient un effet discriminatoire ou protecteur, il convenait de rechercher si une augmentation de la taxe sur les véhicules à moteur frappant certains véhicules était de nature à détourner le consommateur de l'achat de véhicules d'une puissance administrative supérieure, qui sont tous de fabrication étrangère, au profit des véhicules de fabrication nationale [8].

40. La Cour a finalement jugé, dans cette affaire, que l'article 95 du traité ne s'opposait pas à l'application d'une réglementation nationale relative à la taxe sur les véhicules à moteur qui prévoit une augmentation du coefficient de progressivité du type de celle découlant des dispositions françaises pertinentes, dès lors que cette augmentation n'avait pas pour effet de favoriser la vente de véhicules de fabrication nationale par rapport à celle des véhicules importés d'autres États membres.

41. On peut déduire de cette jurisprudence relative au système français de taxe sur les véhicules à moteur que, pour l'interprétation de l'article 95 du traité, le critère déterminant retenu par la Cour est celui de la comparabilité entre les produits nationaux et les produits importés en cause, afin de pouvoir examiner sur cette base si ces produits sont imposés selon des méthodes de calcul et des modalités identiques.

42. C'est ainsi que, dans son dernier arrêt en date relatif au système français de taxe sur les véhicules à moteur, rendu dans l'affaire Tarantik [9] (il s'agissait d'une demande préjudicielle), la Cour a souligné

6 — Voir ci-dessus, note 2.
7 — Voir note 2.
8 — Arrêt Casarin, loc. cit., point 22.
9 — Voir ci-dessus, note 2.

que, «aux fins de l'appréciation du caractère discriminatoire ou protecteur au sens de l'article 95 du traité du système de taxation en cause au principal, il appartient au juge national de déterminer quels sont les véhicules... qui peuvent être considérés comme similaires, au sens de l'article 95, premier alinéa, du traité, aux véhicules importés d'autres États membres...» [10].

43. En se référant à son arrêt et aux conclusions dans l'affaire Casarin, la Cour fait observer 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. ... 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, de fiabilité» [11].

44. Dans la présente affaire également, le critère déterminant à retenir est celui de la comparabilité des produits, en l'espèce des véhicules. L'article 95 du traité visant à garantir la complète neutralité des systèmes d'imposition intérieurs au regard de la concurrence, on se trouve en présence d'une discrimination interdite par le premier alinéa si l'on constate, au moyen d'une comparaison entre la charge fiscale grevant les véhicules importés et celle pesant sur les véhicules nationaux similaires, que les véhicules importés supportent une charge plus lourde que les véhicules nationaux similaires.

45. À défaut de constater une similitude, il y a lieu d'examiner, au regard de l'article 95, deuxième alinéa, si l'imposition est de nature à protéger les productions nationales par rapport aux produits importés, autrement dit à avoir un effet protecteur.

46. La Cour a en outre donné à l'article 95, premier alinéa, du traité une interprétation large, de manière à permettre d'appréhender tous les procédés fiscaux qui porteraient atteinte à l'égalité de traitement entre les produits nationaux et les produits importés [12]. Selon la Cour, pour apprécier le caractère de similitude sur lequel est fondée l'interdiction de l'article 95, premier alinéa, il y a lieu d'examiner «si les produits présentent des propriétés analogues et répondent aux mêmes besoins des consommateurs» [13].

47. En l'espèce, la Commission considère, à l'inverse du gouvernement français, que les véhicules qui sont équipés de la technologie dite innovante et qui, du moins dans leur

10 — Arrêt Tarantik (précité à la note 2, point 27).

11 — Arrêt Tarantik (précité à la note 2, point 28).

12 — Voir déjà, en ce sens, l'arrêt du 15 juillet 1982, COGIS (216/81, Rec. p. 2701).

13 — Arrêt du 4 mars 1986, Commission/Danemark (106/84, Rec. p. 833, point 15).

majorité, sont importés d'autres États membres font l'objet d'une autre méthode de calcul de la puissance administrative que les véhicules de fabrication française qui, s'ils ne possèdent pas cette technologie, n'en sont pas moins similaires aux yeux des consommateurs.

48. Ainsi que nous l'avons déjà exposé au point 43, les critères décisifs pour l'examen de la similitude entre véhicules au regard de l'article 95, premier alinéa, du traité sont leur prix, leurs dimensions, le confort, les performances, la consommation, la longévité, la fiabilité.

49. Si l'on base la notion de similitude sur cette interprétation souple, on ne peut accueillir l'argument du gouvernement français selon lequel seuls les différents véhicules d'une seule marque sont à comparer entre eux. Cela restreindrait exagérément l'examen de la similitude et cantonnerait le choix du consommateur à la volonté d'acheter un véhicule d'une marque déterminée, les autres critères mentionnés par la Cour passant alors à l'arrière-plan.

50. Il convient donc de retenir, en l'espèce, que des véhicules de marques différentes doivent être comparés entre eux. Les exemples cités par la Commission et le gouvernement français tant dans leurs mémoires que lors de la procédure orale montrent qu'aux véhicules de fabrication étrangère dotés de la technologie innovante ne correspond qu'une production française infime. Celle-ci se limite au demeurant à deux modèles spéciaux de la Peugeot 306 ainsi qu'à la berlinette Hommel, produite en peu d'exemplaires (également en deux versions). Toutefois, les critères d'examen dégagés par la jurisprudence ne se rapportant pas exclusivement à l'équipement technique, en l'espèce à la boîte de vitesses, d'autres caractéristiques doivent également être prises en compte.

51. Cette comparaison montre cependant que les véhicules équipés de la technologie innovante sont soumis aux dispositions de la circulaire de 1956 alors que les véhicules équivalents de fabrication française, qui sont simplement équipés d'une autre boîte de vitesses, sont soumis à la circulaire de 1977.

52. Or, la formule de calcul de la puissance administrative résultant de la circulaire de 1956 repose sur la seule cylindrée. En revanche, la méthode de calcul prévue par la circulaire de 1977 comporte d'autres paramètres (voir le point 8 ci-dessus) et distingue en outre entre les différents modes de réception.

53. De ce fait, le système français de taxe sur les véhicules à moteur est «... caractérisé par la coexistence de deux modes principaux et distincts de calcul de la puissance administrative des voitures particulières» [14].

Cette coexistence a pour effet que, en définitive, des véhicules qui sont (pour leur majorité) importés d'autres États membres font l'objet d'une taxe plus élevée que les véhicules nationaux comparables lesquels, s'ils ne sont pas équipés de la même boîte de vitesses, répondent néanmoins aux mêmes attentes des consommateurs compte tenu des autres caractéristiques techniques.

54. Le fait qu'il existe aussi des véhicules de fabrication française qui, parce qu'ils sont équipés d'une boîte manuelle à six vitesses, sont taxés de la même façon que les véhicules étrangers correspondants ne change rien à cette constatation. Au demeurant, il résulte de la comparaison entre les chiffres des véhicules importés et ceux des véhicules de fabrication française équipés des mêmes types de boîtes manuelles — donc similaires et non pas seulement comparables — que le nombre des véhicules de fabrication française — même s'il ne peut être déterminé avec exactitude (voir le point 34) — est relativement minime, de sorte que, malgré l'égalité de traitement fiscal, la taxe plus élevée frappe davantage de véhicules importés que de véhicules nationaux; nous nous trouverions donc, de ce fait également, en présence d'une discrimination indirecte.

55. Il résulte dès lors de tout ce qui précède que les véhicules comparables de fabrication nationale font l'objet d'un système d'imposition différent de celui applicable aux véhicules importés, ce qui n'est toutefois pas possible en vertu de l'article 95, premier alinéa, du traité.

VII — Dépens

56. Aux termes 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 République française ayant succombé en ses moyens et la Commission ayant conclu à sa condamnation, il y a lieu de la condamner aux dépens.

14 — Termes employés par la Cour dans son arrêt Tarantik (précité à la note 2, point 13, voir point 42 ci-dessus).

VIII — Conclusion

57. Compte tenu de ce qui précède, nous proposons à la Cour de statuer comme suit:

« 1) La République française, 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 six rapports ainsi que de boîtes de vitesses automatiques à cinq 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, a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 95 du traité CE (devenu, après modification, article 90 CE).

2) La République française est condamnée aux dépens. »