SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)
de 15 de marzo de 2001 *

En el asunto C-265/99,

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por el Sr. E. Traversa y la Sra. H. Michard, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

República Francesa, representada por la Sra. K. Rispal-Bellanger y el Sr. S. Seam, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

que tiene por objeto que se declare que la República Francesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 95 del Tratado CE (actualmente artículo 90 CE, tras su modificación),

— al haber mantenido en vigor y aplicado una normativa en la que se prevé la aplicación de una fórmula de cálculo de la potencia administrativa

* Lengua de procedimiento: francés.

desfavorable para los vehículos equipados con cajas de cambios manuales de seis marchas así como con cajas de cambios automáticas de cinco marchas, que produce efectos discriminatorios o protectores contra los vehículos fabricados en otros Estados miembros con respecto a los vehículos nacionales similares o competidores, y

— al haber mantenido en vigor disposiciones que limitan el factor K al calcular la potencia fiscal de los vehículos homologados con carácter individual entre el 1 de enero de 1978 y el 12 de enero de 1988 y considerados equivalentes a un tipo homologado de una potencia real superior a 100 kW,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por los Sres. A. La Pergola, Presidente de Sala, M. Wathelet (Ponente), D.A.O. Edward, P. Jann y L. Sevón, Jueces;

Abogado General: Sr. S. Alber;
Secretaria: Sra. L. Hewlett, administradora;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídos los informes orales de las partes en la vista celebrada el 14 de septiembre de 2000;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 26 de octubre de 2000;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 16 de julio de 1999, la Comisión de las Comunidades Europeas interpuso un recurso, con arreglo al artículo 226 CE, con objeto de que se declare que la República Francesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 95 del Tratado CE (actualmente artículo 90 CE, tras su modificación),

— al haber mantenido en vigor y aplicado una normativa en la que se prevé la aplicación de una fórmula de cálculo de la potencia administrativa desfavorable para los vehículos equipados tanto con cajas de cambios manuales de seis marchas como con cajas de cambios automáticas de cinco marchas, que produce efectos discriminatorios o protectores contra los vehículos fabricados en otros Estados miembros con respecto a los vehículos nacionales similares o competidores, y

— al haber mantenido en vigor disposiciones que limitan el factor K al calcular la potencia fiscal de los vehículos homologados con carácter individual entre el 1 de enero de 1978 y el 12 de enero de 1988 y considerados equivalentes a un tipo homologado de una potencia real superior a 100 kW.

2 Durante la vista, la Comisión renunció a la segunda imputación.

El marco normativo nacional

3 El sistema francés de tributación de los vehículos particulares se basa en el cálculo de su potencia administrativa, la cual determina la base imponible.

4 Durante el período al que se refiere el presente recurso, es decir en el transcurso del período anterior al 1 de julio de 1998, este sistema de tributación se caracterizaba por la coexistencia de dos métodos principales y distintos de cálculo de la potencia administrativa de los vehículos particulares.

5 Estos dos métodos de cálculo se hallaban regulados respectivamente por la circular de 28 de diciembre de 1956 (JORF de 22 de enero de 1957, p. 910; en lo sucesivo, «circular de 1956») y por la circular nº 77-191, de 23 de diciembre de 1977 (JORF de 8 de febrero de 1978, p. 1052; en lo sucesivo, «circular de 1977»), que ha sido modificada en varias ocasiones. Estas circulares han sido objeto de una convalidación legislativa, con efecto retroactivo, en virtud del artículo 35 de la Ley nº 93-859, de 22 de junio de 1993, por la que se aprueba el texto corregido de la Ley de presupuestos de 1993 (JORF de 23 de junio de 1993, p. 8815).

6 La fórmula establecida en la circular de 1956 para calcular la potencia administrativa se basa únicamente en la cilindrada de los vehículos.

7 Al haber comprobado que la referencia exclusiva a la cilindrada había tenido como efecto incitar a extraer el máximo de potencia de los motores de poca cilindrada, con unas consecuencias que podían resultar desfavorables en lo que

respecta al ruido y a la limitación del consumo de carburante, las autoridades francesas adoptaron la circular de 1977 a fin de corregir la fórmula establecida en la circular de 1956, con el deseo de conseguir una potencia administrativa que guardara una mejor relación con la aptitud intrínseca del vehículo para consumir carburante y que incitase a lograr una disminución del citado consumo.

8 De esta forma, la circular de 1977 introdujo, a partir del 1 de enero de 1978, una segunda fórmula de cálculo de la potencia administrativa de los vehículos de motor, que incluía, además de la cilindrada, otros parámetros, como el consumo de gasolina, la circunferencia de los neumáticos y la desmultiplicación de las distintas relaciones de las cajas de cambios manuales de cuatro y de cinco marchas y de las cajas de cambios automáticas de tres marchas. La fórmula fue modificada por varias circulares.

9 En particular, la circular de 15 de abril de 1983 (JORF de 5 de mayo de 1983, número complementario, p. 4279) adaptó la fórmula de cálculo establecida en la circular de 1977 con el fin de tener en cuenta el desarrollo de las cajas de cambios automáticas, algunas de cuyas concepciones tecnológicas no tenían una existencia industrial significativa en 1977. Se trataba de las cajas automáticas de cuatro marchas.

10 No se ha introducido ninguna otra modificación en la fórmula de cálculo establecida en la circular de 1977 para tener específicamente en cuenta las innovaciones tecnológicas posteriores.

11 Debe indicarse que, en el asunto Tarantik (sentencia de 15 de junio de 1999, C-421/97, Rec. p. I-3633, apartado 8), que tenía el mismo contexto jurídico que el del presente recurso, la Comisión había afirmado, sin ser contradicha en este punto, que el resultado de la aplicación de la fórmula que figura en la circular de 1977 es, por regla general, el de conferir una potencia fiscal inferior en 2 CV aproximadamente a la que resulta de la aplicación de la fórmula establecida en la circular de 1956. Dicha diferencia influye en la cuota variable del impuesto así

como en el importe de las primas del seguro, que se calculan sobre la base de la potencia administrativa de los vehículos.

12 El modo de homologación de los vehículos constituye uno de los criterios que determinan la normativa aplicable.

13 De esta forma, por un lado, la circular de 1977 se aplica, en principio, a las homologaciones de tipo de los vehículos particulares a partir del 1 de enero de 1978, así como, en virtud de la circular nº 87-56, de 24 de junio de 1987, a los vehículos particulares que hayan sido homologados individualmente a partir del 24 de junio de 1987 y que se ajusten a un modelo homologado o reconocidos como equivalentes, a efectos de la potencia administrativa, a un modelo homologado cuya potencia administrativa haya sido calculada de conformidad con la circular de 1977.

14 Por otra parte, la circular de 1956 se aplica a todos los vehículos de motor homologados antes del 1 de enero de 1978, tanto si se trata de una homologación de tipo como individual. A partir del 1 de enero de 1978, siguió aplicándose a los vehículos homologados individualmente hasta el 23 de junio de 1987. A partir del 24 de junio de 1987, tan sólo se aplica ya a los vehículos homologados individualmente que no se consideren conformes con un modelo homologado (véase la sentencia Tarantik, antes citada, apartado 10).

15 La inmensa mayoría de los vehículos homologados en Francia durante el período al que se refiere el presente recurso estuvo sujeta a lo dispuesto en la circular de 1977, ya que la circular de 1956 es de aplicación residual.

16 A partir del 1 de julio de 1998, ha venido a añadirse a los métodos de cálculo existentes un nuevo método de cálculo de la potencia administrativa de los vehículos, que la Comisión no impugna en el marco del presente recurso. Esta tercera fórmula, establecida por el artículo 62 de la Ley de presupuestos de 2 de

julio de 1998 (JORF de 3 de julio de 1998, p. 10138), se aplica a los vehículos puestos en circulación en Francia por primera vez a partir del 1 de julio de 1998, así como a los vehículos matriculados en dicho país después de haber sido puestos en circulación por primera vez a partir de esa misma fecha en un Estado miembro o en un país tercero perteneciente al Espacio Económico Europeo.

17 Lo dispuesto en el artículo 35 del texto corregido de la Ley de presupuestos de 1993, que había dado un rango legislativo a las circulares de 1956 y de 1977, no ha sido derogado por la Ley de presupuestos de 2 de julio de 1998, si bien no se aplica ya sino a los vehículos puestos en circulación y matriculados en Francia antes del 1 de julio de 1998.

El procedimiento administrativo previo

18 Según la Comisión, los vehículos procedentes de otros Estados miembros que incorporan determinadas innovaciones tecnológicas y, más en concreto, una caja de cambios automática de cinco marchas y una caja de cambios manual de seis marchas, soportan en Francia un impuesto anual de circulación mucho más elevado que los modelos nacionales similares debido a una mínima diferencia en la concepción de la caja de cambios. Esta presión fiscal excesiva es consecuencia de la aplicación sistemática de la fórmula de cálculo de la potencia administrativa prevista en la circular de 1956. La Comisión señala que las citadas innovaciones tecnológicas no se tuvieron en cuenta en el marco de la circular de 1977, aun cuando corresponden a perfeccionamientos técnicos ya conocidos, aplicados en la industria. La Comisión añade además que, puesto que la potencia administrativa de los vehículos de motor se utiliza, en particular, para determinar la cuantía de la prima de determinados contratos de seguro, los propietarios de este tipo de vehículos deben soportar un aumento del coste del seguro además de la carga propiamente fiscal.

19 Mediante escritos de 25 de mayo de 1993 y 19 de septiembre de 1994, la Comisión indicó a las autoridades francesas que esta situación era contraria al artículo 95 del Tratado.

20 Mediante escritos de 6 de agosto de 1993 y 13 de marzo de 1995, las autoridades francesas respondieron a los escritos de la Comisión.

21 En su escrito de 6 de agosto de 1993, las autoridades francesas reconocieron que los vehículos equipados con cajas de cambios manuales de seis marchas o más, así como los equipados con cajas automáticas de cinco marchas o más, estaban sujetos a lo dispuesto en la circular de 1956, de la misma forma que todos los vehículos que utilizaban tecnologías no conocidas y aplicadas en la industria en 1977.

22 En su escrito de 13 de marzo de 1995, las autoridades francesas admitieron que la aplicación de unas fórmulas de cálculo distintas según que el vehículo estuviera equipado o no con dichas cajas de cambios originales podía conducir, llegado el caso, a unas potencias administrativas distintas de las de los modelos considerados similares.

23 Según el mismo escrito, un primer estudio comparativo detallado, efectuado sobre la base de los modelos vendidos en 1993 en el mercado francés, puso de manifiesto que:

— en comparación con los modelos similares equipados con cajas de cambios manuales de cinco marchas, los modelos equipados con cajas de cambios manuales de seis marchas pueden tener potencias administrativas superiores en 2 a 3 CV;

— en comparación con los modelos similares equipados con cajas de cambios automáticas de cuatro marchas, los modelos equipados con cajas de cambios automáticas de cinco marchas pueden tener potencias administrativas iguales, superiores en 1 CV o inferiores en 4 a 7 CV, y

— para numerosos modelos no era posible efectuar una comparación, puesto que no existían en el mercado modelos próximos técnicamente y equipados con cajas de cambios clásicas.

24 La Comisión envió un escrito de requerimiento a la República Francesa el 12 de febrero de 1997. Las autoridades francesas no respondieron a dicho escrito.

25 La Comisión dirigió un dictamen motivado a la República Francesa el 22 de diciembre de 1997. Se instaba a esta última a adoptar, en un plazo de dos meses contados a partir de la notificación del dictamen, las medidas necesarias para hacer compatible con el artículo 95 del Tratado su normativa aplicada para determinar la potencia administrativa de los vehículos.

26 Mediante escrito de 2 de marzo de 1998, las autoridades francesas respondieron a la Comisión confirmando sustancialmente su planteamiento.

El recurso y sus pretensiones

27 Puesto que la Comisión persiste en invocar una infracción del artículo 95 del Tratado, ha interpuesto el presente recurso. Solicita al Tribunal de Justicia que:

— Declare que la República Francesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 95 del Tratado al haber mantenido en vigor y aplicado una normativa en la que se prevé la aplicación de una fórmula de cálculo de la potencia administrativa desfavorable para los vehículos equipados tanto con cajas de cambios manuales de seis marchas como con cajas de cambios automáticas de cinco marchas, que produce unos efectos

discriminatorios o protectores contra los vehículos fabricados en otros Estados miembros con respecto a los vehículos nacionales similares o competidores.

— Condene a la República Francesa al pago de las costas del procedimiento.

Las pretensiones del Gobierno francés

28 Durante la vista, el Gobierno francés solicitó al Tribunal de Justicia que:

— Desestime el recurso de la Comisión.

— Condene a esta última al pago de las costas del procedimiento.

Sobre el fondo

Posición de las partes

29 Mediante su única imputación, la Comisión impugna la aplicación del método de cálculo de la potencia administrativa establecido en la circular de 1956 a los

vehículos equipados con cajas de cambios manuales de seis marchas, así como con cajas de cambios automáticas de cinco marchas. Estos vehículos, o al menos la mayoría de ellos, son importados de otros Estados miembros, mientras que los vehículos de fabricación francesa que, si bien no poseen dichas tecnologías de transmisión, son sustancialmente similares en opinión de los consumidores, quedan sujetos a lo dispuesto en la circular de 1977, que constituye el régimen general para la producción nacional de vehículos particulares.

30 Ello conduce por regla general a una tributación superior de los vehículos equipados con una tecnología innovadora y puede disuadir a los compradores potenciales de adquirir los citados vehículos en beneficio de los vehículos similares o competidores fabricados en Francia, cuya potencia administrativa se calcula de una forma más favorable. Por consiguiente, el sistema de tributación francés resulta incompatible con el artículo 95 del Tratado, en la medida en que no está libre en todos los casos de aspectos discriminatorios o de efectos protectores contra los vehículos fabricados en otros Estados miembros con respecto a los vehículos nacionales similares o competidores.

31 Según la Comisión, las autoridades francesas, de un lado, han reconocido, en los escritos intercambiados durante el procedimiento administrativo previo, el impacto desfavorable de la fórmula de cálculo elegida para la determinación de la potencia administrativa de los vehículos procedentes de otros Estados miembros y que incorporan determinadas tecnologías innovadoras y, de otro lado, han admitido que la aplicación de esta fórmula conducía a un aumento de la carga fiscal con respecto ya los vehículos similares fabricados en Francia, negando al mismo tiempo que en todos los casos se haya producido una tributación excesiva.

32 La Comisión recuerda que la circular de 1977 pretendía introducir un nuevo método de cálculo de la potencia administrativa de los vehículos que tuviera en cuenta algunos parámetros como la búsqueda de mejores prestaciones en términos de consumo de carburante y del nivel de emisiones contaminantes. La fórmula de cálculo de la potencia administrativa de los vehículos se adaptó una sola vez, en 1983, con el fin de tener en cuenta las evoluciones tecnológicas relacionadas con la producción de vehículos equipados con cajas de cambios automáticas de cuatro marchas. La Comisión reprocha a las autoridades

francesas no haber modificado la circular de 1977 de forma que se tuvieran en cuenta los desarrollos tecnológicos posteriores y se englobaran en su ámbito de aplicación los vehículos equipados con tecnologías como la caja de cambios manual de seis marchas y la caja de cambios automática de cinco marchas, que contribuyen a alcanzar los objetivos de esta circular, en particular, por lo que atañe al consumo de carburante. De ello resulta que la fórmula de cálculo prevista en la circular de 1956 se aplica sistemáticamente a todos los nuevos vehículos de serie que presentan una innovación técnica, sin que se tengan en cuenta las características y las prestaciones objetivas de los citados vehículos.

33 Según la Comisión, no puede aceptarse la alegación expuesta por las autoridades francesas según la cual no les resultó posible modificar la fórmula de cálculo entre 1983 y 1988 para tener en cuenta las evoluciones tecnológicas producidas, debido a dificultades administrativas. En efecto, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, un Estado miembro no puede justificar una infracción del Derecho comunitario por las dificultades con las que se encuentra al adoptar las medidas administrativas necesarias para adaptar una normativa.

34 La Comisión concluye afirmando que corresponde al Gobierno francés acreditar que el sistema de tributación de que se trata no produce en ningún caso efectos discriminatorios contra los vehículos importados, cosa que el citado Gobierno no ha podido hacer en el presente caso.

35 Por el contrario, el Gobierno francés afirma que la Comisión no ha demostrado que la aplicación de la circular de 1956 a los vehículos que incorporan una tecnología innovadora sea contraria al artículo 95 del Tratado.

36 Ciertamente, el Gobierno francés reconoce que la potencia administrativa de los vehículos que incorporan una tecnología innovadora, que son aquellos sobre los que versa el presente recurso, se calcula según la fórmula prevista en la circular de

1956. Dicho Gobierno reconoce asimismo que la aplicación de la citada fórmula para determinar la potencia administrativa de dichos vehículos puede conducir a una tributación más rigurosa que la resultante de la aplicación de la fórmula prevista en la circular de 1977, aunque insiste en que dicho efecto penalizador no es sistemático.

37 Según el Gobierno francés, para acreditar una infracción del artículo 95, párrafo primero, del Tratado, no basta con demostrar, como hace la Comisión con referencia a la sentencia de 17 de febrero de 1976, Rewe-Zentrale (45/75, Rec. p. 181), apartado 15, que la aplicación de la circular de 1956 a los vehículos que incorporan una tecnología innovadora conduzca, aun cuando sólo sea en algunos casos, a una tributación más elevada de los vehículos importados. En efecto, la aplicación de esta jurisprudencia está supeditada al requisito de que el tributo que grava el producto importado y el que recae sobre el producto nacional se calculan según unas modalidades distintas, lo que no ocurre en el presente caso.

38 El Gobierno francés señala a este respecto que el criterio utilizado para determinar si los vehículos son gravados sobre la base de la circular de 1956 o más bien de la de 1977 es la presencia de unas tecnologías innovadoras, es decir, de una caja manual de seis marchas o de una caja automática de cinco marchas, y no si los vehículos se importan en Francia o se fabrican en este país. Dicho Gobierno indica, por otra parte, que, entre los vehículos que incorporan una tecnología innovadora, ciertamente importados en su mayoría, figuran también algunos vehículos de fabricación francesa. De esta forma, están equipados con cajas manuales de seis marchas dos versiones del vehículo de marca Peugeot, modelo 306, así como, en el caso de la marca Hommel, dos versiones del modelo «berlinette» y una versión del modelo «barquette».

39 Por otra parte, el Gobierno francés afirma que, aun cuando los vehículos que incorporan una tecnología innovadora fueran todos importados, el sistema tributario no podría ser considerado discriminatorio tan sólo porque únicamente se gravan con más rigor los productos importados procedentes en particular de los demás Estados miembros. Para que exista una infracción del artículo 95,

párrafo primero, del Tratado, sería preciso que la Comisión acreditase además que la aplicación de la fórmula de la circular de 1956 a los vehículos que incorporan una tecnología innovadora, tiene el efecto de disuadir a los consumidores de la compra de vehículos importados y de inducirlos a preferir los vehículos similares producidos en Francia. Pues bien, según el Gobierno francés, las realidades económicas y sociales llevan a pensar que los consumidores que renuncian a adquirir un modelo que incorpora una tecnología innovadora orientan su decisión de compra hacia otros vehículos de la misma marca, es decir, hacia unos vehículos en su mayoría importados, y no necesariamente hacia vehículos de producción nacional. Por consiguiente, no se ha demostrado el efecto protector de la producción nacional.

Apreciación del Tribunal de Justicia

40 Según reiterada jurisprudencia, un régimen impositivo solamente puede considerarse compatible con el artículo 95 del Tratado si está estructurado de forma que se descarte cualquier supuesto en el que los productos importados hayan de soportar un gravamen más riguroso que los productos nacionales similares (véase la sentencia de 3 de febrero de 2000, Dounias, C-228/98, Rec. p. I-577, apartado 41, y jurisprudencia citada).

41 Para examinar la compatibilidad con el artículo 95 del Tratado del sistema de tributación impugnado por la Comisión, conviene precisar, en primer lugar, hasta qué punto pueden ser considerados como similares los vehículos producidos en Francia y los vehículos importados que incorporan una tecnología innovadora.

42 Para apreciar el criterio de similitud en el que se basa la prohibición del artículo 95, párrafo primero, del Tratado, debe examinarse si los productos presentan propiedades análogas y satisfacen las mismas necesidades de los consumidores (sentencia de 4 de marzo de 1986, Comisión/Dinamarca, 106/84, Rec. p. 833, apartado 15).

43 Además, en el apartado 28 de la sentencia Tarantik, antes citada, el Tribunal de Justicia declaró, por una parte, que unos productos, como los vehículos, son similares en el sentido del artículo 95, párrafo primero, del Tratado si sus características y las necesidades a las que responden los colocan en una relación de competencia y, por otra parte, que el grado de competencia entre dos modelos depende de la medida en que ambos responden a diversas exigencias, en particular, en materia de precios, dimensiones, confort, prestaciones, consumo, duración y fiabilidad.

44 Puesto que los criterios de similitud expuestos por la jurisprudencia no se refieren exclusivamente al equipamiento técnico de los vehículos, pueden tenerse también en cuenta otras características. Por consiguiente, los vehículos de distintas marcas, tanto si están equipados con una caja de cambios manual de seis marchas como con una caja de cambios automática de cinco marchas, pueden ser, en opinión de los consumidores, vehículos similares a efectos del artículo 95, párrafo primero, del Tratado, tal como lo interpreta la sentencia Tarantik, antes citada.

45 Así pues, el concepto de vehículos nacionales similares no puede limitarse únicamente a los vehículos de producción francesa que van equipados con una de las tecnologías innovadoras a que se refiere la Comisión en el presente recurso. Por razones análogas, tampoco puede estimarse la alegación expuesta por el Gobierno francés según la cual el consumidor, que renuncia a adquirir un vehículo que incorpora una tecnología innovadora por la perspectiva de una tributación más elevada, orienta su decisión de compra hacia un vehículo de la misma marca.

46 En segundo lugar, es preciso determinar si los vehículos importados que incorporan una tecnología innovadora soportan gravámenes más rigurosos que los vehículos nacionales similares.

47 No se discute que los vehículos importados representen la mayoría de los vehículos que incorporan una tecnología innovadora a los que se refiere el presente recurso. De esta forma, de las cifras facilitadas por el Gobierno francés en respuesta a las preguntas escritas del Tribunal de Justicia, se desprende que, por un lado, la totalidad de los vehículos equipados con cajas de cambios automáticas de cinco marchas y, por otro lado, la inmensa mayoría, por no decir la casi totalidad, de los vehículos equipados con cajas de cambios manuales de seis marchas son vehículos importados a los que se aplica la circular de 1956.

48 Por otra parte, consta que, en la mayoría de los casos, la aplicación de la fórmula de cálculo establecida en la circular de 1956 para determinar la potencia administrativa de un vehículo resulta más gravosa para los propietarios de los vehículos de que se trata, en la medida en que conduce a una tributación superior a la que resulta de la aplicación del método de cálculo de la potencia administrativa previsto en la circular de 1977. Por otra parte, el Gobierno francés no ha negado que la aplicación de la circular de 1956 pueda tener unos efectos desfavorables para los propietarios de vehículos en términos de tributación.

49 Pues bien, se ha declarado en varias ocasiones que se produce una infracción del artículo 95 del Tratado cuando el tributo que grava el producto importado y el que grava el producto nacional similar se calculan de modo diferente y con arreglo a diferentes modalidades que den lugar, aunque sólo sea en ciertos casos, a una tributación más elevada por parte del producto importado (véase la sentencia de 23 de octubre de 1997, Comisión/Grecia, C-375/95, Rec. p. I-5981, apartado 20, y jurisprudencia citada).

50 Por consiguiente, el sistema tributario francés, en la medida en que prevé la aplicación de la circular de 1956 para calcular la potencia administrativa de los vehículos que incorporan una tecnología innovadora, en su mayoría importados, no excluye en todo caso que los vehículos importados sean gravados con mayor rigor que los vehículos de producción nacional que pueden considerarse similares.

51 Procede, pues, declarar que la República Francesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 95, párrafo primero, del Tratado, al haber mantenido en vigor y aplicado una normativa en la que se prevé la aplicación de una fórmula de cálculo de la potencia administrativa desfavorable para los vehículos equipados tanto con cajas de cambios manuales de seis marchas como con cajas de cambios automáticas de cinco marchas, que produce efectos discriminatorios o protectores contra los vehículos fabricados en otros Estados miembros con respecto a los vehículos nacionales similares.

Costas

52 A tenor del artículo 69, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Puesto que la Comisión ha pedido que se condene a la República Francesa y al haber sido desestimados los motivos formulados por ésta, procede condenarla en costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

decide:

1) **Declarar que la República Francesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 95, párrafo primero, del Tratado CE**

(actualmente artículo 90 CE, párrafo primero, tras su modificación) al haber mantenido en vigor y aplicado una normativa en la que se prevé la aplicación de una fórmula de cálculo de la potencia administrativa desfavorable para los vehículos equipados tanto con cajas de cambios manuales de seis marchas como con cajas de cambios automáticas de cinco marchas, que produce unos efectos discriminatorios o protectores contra los vehículos fabricados en otros Estados miembros con respecto a los vehículos nacionales similares.

2) Condenar en costas a la República Francesa.

La Pergola Wathelet Edward

Jann Sevón

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 15 de marzo de 2001.

El Secretario

R. Grass

El Presidente de la Sala Quinta

A. La Pergola