ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção)

15 de Março de 2001 *

No processo C-265/99,

Comissão das Comunidades Europeias, representada por E. Traversa e H. Michard, na qualidade de agentes, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

demandante,

contra

República Francesa, representada por K. Rispal-Bellanger e S. Seam, na qualidade de agentes, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

demandada,

que tem por objecto a declaração de que:

— ao manter e ao aplicar uma regulamentação que prevê a aplicação de uma fórmula de cálculo da potência administrativa desfavorável aos veículos

* Língua do processo: francês.

equipados com caixa manual de 6 velocidades bem como com caixa automática de 5 velocidades, que produz efeitos discriminatórios e proteccionistas quanto aos veículos fabricados noutros Estados-Membros relativamente aos veículos nacionais similares ou concorrentes, e

— ao manter disposições que limitam o factor K no cálculo da potência fiscal dos veículos homologados isoladamente entre 1 de Janeiro de 1978 e 12 de Janeiro de 1988 e considerados equivalentes a um tipo homologado com uma potência real superior a 100 kW,

a República Francesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 95.° do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 90.° CE),

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

composto por: A. La Pergola, presidente de secção, M. Wathelet (relator), D. A. O. Edward, P. Jann e L. Sevón, juízes,

advogado-geral: S. Alber,
secretário: L. Hewlett, administradora,

visto o relatório para audiência,

ouvidas as alegações das partes na audiência de 14 de Setembro de 2000,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 26 de Outubro de 2000,

profere o presente

Acórdão

1 Por petição apresentada na Secretaria do Tribunal de Justiça em 16 de Julho de 1999, a Comissão das Comunidades Europeias instaurou, nos termos do artigo 226.° CE, uma acção com vista a fazer declarar que:

— ao manter e ao aplicar uma regulamentação que prevê a aplicação de uma fórmula de cálculo da potência administrativa desfavorável aos veículos equipados com caixa manual de 6 velocidades bem como com caixa automática de 5 velocidades, que produz efeitos discriminatórios e proteccionistas quanto aos veículos fabricados noutros Estados-Membros relativamente aos veículos nacionais similares ou concorrentes, e

— ao manter disposições que limitam o factor K no cálculo da potência fiscal dos veículos homologados isoladamente entre 1 de Janeiro de 1978 e 12 de Janeiro de 1988 e considerados equivalentes a um tipo homologado com uma potência real superior a 100 kW,

a República Francesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 95.° do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 90.° CE).

2 Na audiência, a Comissão desistiu da segunda acusação.

Enquadramento jurídico nacional

3 O sistema francês de tributação dos veículos particulares assenta no cálculo da respectiva potência administrativa, a qual determina a matéria colectável.

4 Durante o período em causa na presente acção, isto é, durante o período anterior a 1 de Julho de 1998, o sistema de tributação caracterizava-se pela coexistência de dois métodos principais e distintos de cálculo da potência administrativa dos veículos particulares.

5 Estes dois métodos de cálculo estavam regulados respectivamente pela circular de 28 de Dezembro de 1956 (JORF de 22 de Janeiro de 1957, p. 910, a seguir «circular de 1956») e pela circular n.º 77-191, de 23 de Dezembro de 1977 (JORF de 8 de Fevereiro de 1978, p. 1052, a seguir «circular de 1977»), a qual foi modificada diversas vezes. Estas circulares foram objecto de validação legislativa, com efeito retroactivo, em aplicação do artigo 35.º da Lei n.º 93-859, de 22 de Junho de 1993, relativa à lei de finanças rectificativa para 1993 (JORF de 23 de Junho de 1993, p. 8815).

6 A fórmula de cálculo da potência administrativa resultante da circular de 1956 baseia-se apenas na cilindrada do veículo.

7 Ao constatar que a referência exclusiva à cilindrada tivera por efeito incitar a que se retirasse o máximo de potência de motores de pequena cilindrada, com consequências que podiam revelar-se desfavoráveis no domínio do ruído e da

limitação do consumo de combustível, as autoridades francesas adoptaram a circular de 1977 a fim de corrigir a fórmula definida na circular de 1956, com a preocupação de obter uma potência administrativa que estivesse em melhor correlação com a aptidão intrínseca do veículo para consumir combustível e que levasse à procura de uma redução deste consumo.

8 A circular de 1977 introduziu, a partir de 1 de Janeiro de 1978, uma segunda fórmula de cálculo da potência administrativa dos veículos a motor que integra, para além da cilindrada, diversos outros parâmetro, tais como o consumo de combustível, o perímetro dos pneus e a desmultiplicação das diferentes relações de caixas manuais de 4 e 5 velocidades e de caixas automáticas de 3 velocidades. A fórmula foi modificada por diversas circulares.

9 Em particular, a circular de 15 de Abril de 1983 (JORF de 5 de Maio de 1983, número complementar, p. 4279) adaptou a fórmula de cálculo que resulta da circular de 1977 para atender ao desenvolvimento das caixas automáticas, das quais certas concepções tecnológicas não tinham existência industrial significativa em 1977. Tratava-se, em concreto, das caixas automáticas de 4 velocidades.

10 Não foi introduzida qualquer outra modificação à fórmula de cálculo resultante da circular de 1977 para ter especificamente em conta as inovações tecnológicas posteriores.

11 Deve indicar-se que, no processo Tarantik (acórdão de 15 de Junho de 1999, C-421/97, Colect., p. I-3633, n.° 8), que tinha o mesmo contexto jurídico da presente acção, a Comissão tinha sustentado, sem ser contraditada neste ponto, que a aplicação da fórmula resultante da circular de 1977 tem geralmente por resultado atribuir uma potência fiscal inferior em cerca de 2 CV à que resulta da aplicação da fórmula resultante da circular de 1956. Esta diferença tem incidências no montante do imposto diferencial assim como nos prémios de

seguro, uma vez que estes são calculados com base na potência administrativa dos veículos.

12 O método de homologação dos veículos constitui um dos critérios que determinam a regulamentação aplicável.

13 Assim, por um lado, a circular de 1977 é aplicável, em princípio, aos veículos particulares homologados por tipo a contar de 1 de Janeiro de 1978, bem como, por força da circular n.° 87-56 de 24 de Junho de 1987, aos veículos particulares homologados a título isolado a partir de 24 de Junho de 1987 e conformes a um tipo homologado ou considerados equivalentes, no plano da potência administrativa, a um tipo homologado cuja potência administrativa tenha sido calculada em conformidade com a circular de 1977.

14 Por outro, a circular de 1956 é aplicável a todos os veículos a motor homologados, por tipo ou isoladamente, antes 1 de Janeiro de 1978. A partir desta data, continuou a aplicar-se aos veículos homologados isoladamente até 23 de Junho de 1987. A partir de 24 de Junho de 1987, passou a aplicar-se apenas aos veículos homologados isoladamente considerados não conformes com um tipo homologado (v. acórdão Tarantik, já referido, n.° 10).

15 A grande maioria dos veículos homologados em França ao longo do período em causa na presente acção esteve sujeita às disposições da circular de 1977, sendo a circular de 1956 aplicável a título subsidiário.

16 Desde 1 de Julho de 1998, um novo método de cálculo da potência administrativa dos veículos, que não foi posto em causa pela Comissão no quadro da presente acção, veio juntar-se aos métodos de cálculo existentes. Esta terceira fórmula, instituída pelo artigo 62.° da lei de finanças de 2 de Julho de 1998 (JORF de 3 de

Julho de 1998, p. 10138), é aplicável aos veículos postos a circular em França pela primeira vez a partir de 1 de Julho de 1998, bem como aos veículos que estão aí matriculados após ter sido colocados em circulação pela primeira vez, a partir da mesma data, num Estado-Membro ou num país terceiro pertencente ao Espaço Económico Europeu.

17 As disposições do artigo 35.° da lei de finanças rectificativa para 1993, que tinham conferido valor legislativo às circulares de 1956 e de 1977, não foram revogadas pela lei de finanças de 2 de Julho de 1998, mas passaram a ser aplicáveis apenas aos veículos postos a circular e matriculados em França antes de 1 de Julho de 1998.

O processo pré-contencioso

18 Segundo a Comissão, os veículos provenientes de outros Estados-Membros que integrem certas tecnologias inovadoras, e mais particularmente uma caixa automática de 5 velocidades e uma caixa manual de 6 velocidades, estão sujeitos em França a um imposto anual de circulação muito mais elevado do que modelos similares nacionais em razão de uma diferença mínima de concepção da caixa. Esta sobretributação resulta da aplicação sistemática da fórmula de cálculo da potência administrativa prevista na circular de 1956. A Comissão observa que estas tecnologias inovadoras não foram tidas em conta no quadro da circular de 1977, não obstante corresponderem a um aperfeiçoamento de técnicas já conhecidas, aplicadas industrialmente. Sublinha ainda que, sendo a potência administrativa dos veículos automóveis utilizada nomeadamente para determinar o nível do prémio de determinados contratos de seguro, à carga fiscal propriamente dita vem juntar-se um custo adicional de seguro para os proprietários deste tipo de veículos.

19 Por correspondência de 25 de Maio de 1993 e de 19 de Setembro de 1994, a Comissão indicou às autoridades francesas que esta situação era contrária ao artigo 95.° do Tratado.

20 Por cartas de 6 de Agosto de 1993 e de 13 de Março de 1995, as autoridades francesas responderam à correspondência da Comissão.

21 Na sua carta de 6 de Agosto de 1993, as autoridades francesas reconheceram que os veículos equipados com caixas manuais de 6 e mais velocidades, bem como os equipados com caixas automáticas de 5 e mais velocidades, estavam sujeitos às disposições da circular de 1956, assim como todos os veículos que utilizavam tecnologias não conhecidas e aplicadas industrialmente em 1977.

22 Na sua carta de 13 de Março de 1995, as autoridades francesas admitiram que a aplicação de fórmulas de cálculo distintas conforme o veículo esteja ou não equipado de origem com essas caixas poderia conduzir, eventualmente, a potências administrativas diferentes das dos modelos considerados similares.

23 Segundo a mesma carta, um primeiro estudo comparativo detalhado, efectuado com base em modelos vendidos em 1993 no mercado francês, revelou que:

— comparativamente a modelos similares equipados com caixas manuais de 5 velocidades, os modelos equipados com caixas manuais de 6 velocidades podem ter potências administrativas superiores em 2 a 3 CV;

— comparativamente a modelos similares equipados com caixas automáticas de 4 velocidades, os modelos equipados com caixas automáticas de 5 velocidades podem ter potências administrativas iguais, superiores em 1 CV ou inferiores em 4 a 7 CV, e

— relativamente a numerosos modelos, não era possível efectuar comparação pois não existiam, no mercado, modelos tecnicamente similares e equipados com caixas clássicas.

24 Em 12 de Fevereiro de 1997, a Comissão enviou uma carta de notificação à República Francesa. As autoridades francesas não lhe responderam.

25 Em 22 de Dezembro de 1997, a Comissão enviou à República Francesa um parecer fundamentado. Esta última era convidada a adoptar, no prazo de dois meses a contar da notificação do parecer, as medidas necessárias para tornar a sua regulamentação que determina a potência administrativa dos veículos compatível com o artigo 95.° do Tratado.

26 Por carta de 2 de Março de 1998, as autoridades francesas responderam à Comissão confirmando, no essencial, a sua posição.

A acção e as conclusões

27 A Comissão persistindo em invocar uma violação do artigo 95.° do Tratado, instaurou a presente acção. Conclui pedindo que o Tribunal se digne:

— declarar que, ao manter e ao aplicar uma regulamentação que prevê a aplicação de uma fórmula de cálculo da potência administrativa desfavorável aos veículos equipados com caixa manual de 6 velocidades bem como com caixa automática de 5 velocidades, que produz efeitos discriminatórios e proteccionistas quanto aos veículos fabricados noutros Estados-Membros

relativamente aos veículos nacionais similares ou concorrentes, a República Francesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 95.° do Tratado;

— condenar a República Francesa nas despesas da instância.

As conclusões do Governo francês

28 Na audiência, o Governo francês concluiu pedindo que o Tribunal de Justiça se digne:

— julgar improcedente a presente acção da Comissão;

— condenar esta última nas despesas da instância.

Quanto ao mérito

Posição das partes

29 Na sua alegação única, a Comissão põe em causa a aplicação do método de cálculo da potência administrativa que resulta da circular de 1956 aos veículos

equipados com caixas manuais de 6 velocidades, bem como de caixas automáticas de 5 velocidades. Estes veículos, ou pelo menos a maioria deles, são importados de outros Estados-Membros, enquanto os veículos de fabrico francês, que, embora não possuam essas tecnologias de transmissão, não são por esse facto menos similares aos olhos dos consumidores, estão sujeitos às disposições da circular de 1977, que constitui o direito comum para a produção nacional de veículos particulares.

30 Tal conduz, regra geral, a uma tributação mais pesada dos veículos equipados com tecnologia inovadora e é de natureza a desviar os potenciais compradores dos referidos veículos em proveito de veículos similares ou concorrentes fabricados em França, cuja potência administrativa é calculada de maneira mais favorável. O sistema francês de tributação é, por conseguinte, incompatível com o artigo 95.° do Tratado, na medida em que não está isento em todos os casos de aspectos discriminatórios ou de efeitos protectores em prejuízo de veículos fabricados noutros Estados-Membros relativamente aos veículos nacionais similares ou concorrentes.

31 Segundo a Comissão, na correspondência trocada durante o processo pré-contencioso, as autoridades francesas, por um lado, reconheceram o impacto desfavorável da fórmula de cálculo escolhida para a determinação da potência administrativa dos veículos provenientes de outros Estados-Membros e que integram certas tecnologias inovadoras e, por outro, admitiram o facto de que a aplicação desta fórmula conduz a um aumento da carga fiscal comparativamente aos veículos similares fabricados em França, ao mesmo tempo que nega que a sobretributação tenha lugar em todos os casos.

32 A Comissão recorda que a circular de 1977 visa introduzir um novo método de cálculo da potência administrativa dos veículos tendo em conta parâmetros como a procura de melhores desempenhos em termos de consumo de combustível e do nível de emissões poluentes. A fórmula de cálculo da potência administrativa dos veículos foi adaptada uma única vez, em 1983, para ter em conta as evoluções tecnológicas ligadas à produção de veículos equipados com caixas automáticas de 4 velocidades. A Comissão acusa as autoridades francesas de não terem modificado a circular de 1977 de forma a ter em conta os desenvolvimentos

tecnológicos posteriores e a englobar no seu âmbito de aplicação os veículos equipados com tecnologias como a caixa manual de 6 velocidades e caixa automática de 5 velocidades, as quais serviam os objectivos desta circular nomeadamente no que respeita ao consumo de combustível. Daqui resulta que a fórmula de cálculo prevista na circular de 1956 é sistematicamente aplicada a todos os novos veículos de série que apresentem uma inovação técnica, sem que as características e os desempenhos objectivos dos referidos veículos sejam tidos em conta.

33 Segundo a Comissão, o argumento invocado pelas autoridades francesas, segundo o qual estas tinham sido incapazes, em virtude de dificuldades administrativas, de modificar a fórmula de cálculo entre 1983 e 1998 a fim de ter em conta as evoluções tecnológicas verificadas, não pode ser aceite. Com efeito, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, um Estado-Membro não pode justificar uma violação do direito comunitário pelas dificuldades com que se depara para tomar as medidas administrativas necessárias a fim de adaptar uma regulamentação.

34 A Comissão conclui afirmando que cabe ao Governo francês fazer prova de que os sistema de tributação em causa não produz, em caso algum, um efeito discriminatório em prejuízo dos veículos importados, o que aquele governo não conseguiu fazer no caso vertente.

35 O Governo francês alega, pelo contrário, que a Comissão não demonstrou que a aplicação da circular de 1956 aos veículos que integram tecnologia inovadora é contrária ao artigo 95.° do Tratado.

36 É certo que o mesmo reconhece que a potência administrativa dos veículos que integram tecnologia inovadora, visados na presente acção, é calculada segundo a fórmula prevista na circular de 1956. Reconhece também que a aplicação da

referida fórmula na determinação da potência administrativa destes veículos pode conduzir a uma tributação mais pesada do que a que resulta da aplicação da fórmula prevista na circular de 1977, mas sublinha que este efeito penalizante não é sistemático.

37 Segundo o Governo francês, não basta, para provar a existência de uma violação do artigo 95.°, primeiro parágrafo, do Tratado, nos termos do acórdão de 17 de Fevereiro de 1976, Rewe-Zentrale (45/75, Colect., p. 104, n.° 15), demonstrar, como faz a Comissão, que a aplicação da circular de 1956 aos veículos que integram tecnologia inovadora conduz, ainda que apenas em alguns casos, a uma tributação mais pesada dos veículos importados. Com efeito, a aplicação desta jurisprudência está subordinada à condição de a imposição que incide sobre o produto importado e a que incide sobre o produto nacional serem calculadas segundo métodos diferentes, o que não é o caso.

38 O Governo francês sublinha, a este respeito, que o critério utilizado para determinar se os veículos são tributados com base na circular de 1956 ou na circular de 1977 é a presença de tecnologias inovadoras, ou seja, de uma caixa manual de 6 velocidades ou de uma caixa automática de 5 velocidades, e não a questão de saber se os veículos são importados ou fabricados em França. Além disso, indica que, de entre os veículos que integram tecnologia inovadora, na verdade maioritariamente importados, figuram igualmente certos veículos de fabrico francês. Assim, estão equipadas de caixas manuais de 6 velocidades duas versões da marca Peugeot, modelo 306, bem como duas versões do modelo «berlinette» e uma versão do modelo «barquette» da marca Hommel.

39 Por outro lado, o Governo francês alega que, mesmo que os veículos que integram tecnologia inovadora fossem todos importados, o sistema de tributação não poderia ser considerado discriminatório pelo simples motivo de apenas os produtos importados, provenientes nomeadamente dos outros Estados-Membros, serem tributados mais pesadamente. Ainda é necessário, para que haja violação

do artigo 95.°, parágrafo primeiro, do Tratado, que a Comissão faça prova de que a aplicação da fórmula da circular de 1956 aos veículos que integram tecnologia inovadora tem como efeito desviar os consumidores da compra de veículos importados e incitá-los a optar por veículos similares produzidos em França. Ora, segundo o Governo francês, as realidades económicas e sociais levam a pensar que os consumidores dissuadidos de adquirir um modelo que integre tecnologia inovadora transferem as suas escolhas para outros veículos da mesma marca, isto é, veículos maioritariamente importados, e não necessariamente para veículos de fabrico nacional. O efeito protector da produção nacional não ficou, por conseguinte, demonstrado.

Apreciação do Tribunal de Justiça

40 De acordo com jurisprudência constante, um sistema de tributação só é compatível com o artigo 95.° do Tratado se for organizado de modo a excluir sempre a possibilidade de os produtos importados serem tributados mais fortemente que os produtos nacionais similares (v. acórdão de 3 de Fevereiro de 2000, Dounias, C-228/98, Colect., p. I-577, n.° 41, e jurisprudência aí citada).

41 Para efeitos do exame da compatibilidade do sistema de tributação posto em causa pela Comissão com o artigo 95.° do Tratado, deve, em primeiro lugar, precisar-se em que medida veículos fabricados em França e veículos importados que integram tecnologia inovadora podem ser considerados similares.

42 Para apreciar o carácter de similitude no qual se funda a proibição do artigo 95.°, primeiro parágrafo, do Tratado, há que examinar se os produtos apresentam propriedades análogas e satisfazem as mesmas necessidades dos consumidores (acórdão de 4 de Março de 1986, Comissão/Dinamarca, 106/84, Colect., p. 833, n.° 12).

43 Além disso, no n.° 28 do acórdão Tarantik, já referido, o Tribunal de Justiça declarou, por um lado, que produtos como as viaturas são similares na acepção do artigo 95.°, primeiro parágrafo, do Tratado quando as suas propriedades e as necessidades que satisfazem os coloquem numa relação de concorrência e, por outro, que o grau de concorrência entre dois modelos depende da medida em que estes satisfaçam diversas exigências, nomeadamente em matéria de preço, dimensões, conforto, resultados, consumo, longevidade e fiabilidade.

44 Uma vez que os critérios de similitude estabelecidos pela jurisprudência não respeitam exclusivamente ao equipamento técnico dos veículos, outras características podem igualmente entrar em linha de conta. Consequentemente, parece que veículos de marcas diferentes, estejam ou não equipados com uma caixa manual de 6 velocidades ou de um caixa automática de 5 velocidades, podem constituir, aos olhos dos consumidores, veículos similares na acepção do artigo 95.°, primeiro parágrafo, do Tratado, tal como foi interpretado no acórdão Tarantik, já referido.

45 Por conseguinte, a noção de veículos nacionais similares não pode ser restringida apenas aos veículos de produção francesa que estejam equipados com uma das tecnologias inovadoras visadas pela Comissão na presente acção. Por razões análogas, o argumento invocado pelo Governo francês segundo o qual o consumidor, dissuadido de comprar um veículo que integre tecnologia inovadora em virtude da perspectiva de uma tributação mais pesada, opta por um veículo da mesma marca não pode ser acolhido.

46 Em segundo lugar, há que determinar se os veículos importados que integram tecnologia inovadora são tributados mais pesadamente do que os veículos nacionais similares.

47 Não é contestado que os veículos importados representam a maioria dos veículos que integram tecnologia inovadora visados pela presente acção. Assim, resulta dos valores fornecidos pelo Governo francês em resposta às questões escritas do Tribunal de Justiça que, por um lado, a totalidade dos veículos equipados com caixas automáticas de 5 velocidades e, por outro, a grande maioria, se não a quase totalidade, dos veículos equipados com caixas manuais de 6 velocidades são veículos importados, aos quais a circular de 1956 é aplicável.

48 Por outro lado, está provado que, na maior parte dos casos, a aplicação da fórmula de cálculo estabelecida na circular de 1956 para determinar a potência administrativa de um veículo afigura-se penalizante para os proprietários dos veículos em causa, na medida em que conduz a uma tributação mais pesada do que a que resultaria da aplicação do método de cálculo estabelecido pela circular de 1977. O Governo francês não contesta, aliás, que a aplicação da circular de 1956 possa ter efeitos desfavoráveis em termos de tributação para os proprietários dos veículos.

49 Ora, já foi decidido em diversas ocasiões que há violação do artigo 95.°, primeiro parágrafo, do Tratado, sempre que a imposição que incide sobre o produto importado e a que incide sobre o produto nacional similar sejam calculadas de forma diferente e segundo modalidades diferentes, que conduzam, ainda que apenas em certos casos, a uma tributação mais pesada do produto importado (v. acórdão de 23 de Outubro de 1997, Comissão/Grécia, C-375/95, Colect., p. I-5981, n.° 20, e jurisprudência aí citada).

50 Por conseguinte, verifica-se que o sistema de tributação francês, na medida em que prevê a aplicação da circular de 1956 para calcular a potência administrativa dos veículos que integram tecnologia inovadora, maioritariamente importados, não é de natureza a excluir, em qualquer hipótese, que os veículos importados sejam tributados mais pesadamente do que os veículos de produção nacional susceptíveis de ser considerados similares.

51 Deve, portanto, concluir-se que, ao manter e ao aplicar uma regulamentação que prevê a aplicação de uma fórmula de cálculo da potência administrativa desfavorável aos veículos equipados com caixa manual de 6 velocidades bem como com caixa automática de 5 velocidades, que produz efeitos discriminatórios e proteccionistas quanto aos veículos fabricados noutros Estados-Membros relativamente aos veículos nacionais similares, a República Francesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 95.°, primeiro parágrafo, do Tratado.

Quanto às despesas

52 Nos termos do artigo 69.°, n.° 2, do Regulamento de Processo, a parte vencida é condenada nas despesas se a parte vencedora o tiver requerido. Tendo a Comissão pedido a condenação da República Francesa e tendo esta sido vencida, há que condená-la nas despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção)

decide:

1) **Ao manter e ao aplicar uma regulamentação que prevê a aplicação de uma fórmula de cálculo da potência administrativa desfavorável aos veículos**

equipados com caixa manual de 6 velocidades bem como com caixa automática de 5 velocidades, que produz efeitos discriminatórios e proteccionistas quanto aos veículos fabricados noutros Estados-Membros relativamente aos veículos nacionais similares, a República Francesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 95.°, primeiro parágrafo, do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 90.°, primeiro parágrafo, CE).

2) A República Francesa é condenada nas despesas.

La Pergola Wathelet Edward

Jann Sevón

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 15 de Março de 2001.

O secretário

R. Grass

O presidente da Quinta Secção

A. La Pergola