CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL SR. SIEGBERT ALBER

presentadas el 26 de octubre de 2000 [1]

I. Introducción

1. En el presente asunto, el Tribunal de Justicia ha de pronunciarse una vez más, si bien esta vez en el marco de un recurso por incumplimiento, sobre la compatibilidad con el Derecho comunitario de determinados métodos de cálculo del sistema francés del impuesto sobre los vehículos de motor. [2] Se trata de la cuestión de si el método de cálculo de la potencia fiscal, que resulta en última instancia determinante para la cuantía del tributo —en el presente caso, calculado sobre todo en función del número de marchas de la caja de cambios— tiene efectos discriminatorios o protectores para los automóviles producidos en otros Estados miembros en relación con los automóviles del mismo tipo producidos en Francia. La Comisión considera que así es, ya que, en su opinión, los automóviles con caja de cambios manual de seis marchas o con caja de cambios automática de cinco marchas tributan con arreglo al sistema de 1956 y, por ende, en una cuantía mayor que los automóviles que tributan con arreglo al sistema de 1977 que son técnicamente comparables. Dado que la inmensa mayoría de los automóviles con caja de cambios manual de seis marchas o caja de cambios automática de cinco marchas se importan, y que sólo una pequeña parte de ellos se producen en Francia, la Comisión alega que las disposiciones francesas relativas al impuesto sobre los vehículos de motor infringen el artículo 95 del Tratado CE (actualmente artículo 90 CE, tras su modificación).

2. Inicialmente, la Comisión consideró también que las autoridades francesas habían vulnerado el Derecho comunitario vigente en el cálculo de la potencia fiscal de los automóviles con una potencia superior a 100 kW. En consecuencia, en un principio inició dos procedimientos separados. Ambos fueron posteriormente acumulados en el presente recurso, ya que ambas imputaciones se referían al cálculo de la potencia fiscal con arreglo a las mismas normas legales francesas.

3. Ahora bien, dado que la Comisión desistió de su segunda imputación en la vista, a continuación sólo será necesario examinar el primer motivo de recurso. Tampoco procede examinar la situación jurídica existente con posterioridad al 1 de julio de 1998, ya que, en la vista, la Comisión admitió que las normas francesas

1 — Lengua original: alemán.

2 — Por lo que respecta a los procedimientos prejudiciales precedentes, véanse las sentencias de 9 de mayo de 1985, Humblot (112/84, Rec. p. 1367); de 17 de septiembre de 1987, Feldain (433/85, Rec. p. 3521); de 28 de abril de 1988, Seguela y otros (asuntos acumulados 76/87, 86/87 a 89/87 y 149/87, Rec. p. 2397); de 29 de junio de 1988, Deville (240/87, Rec. p. 3513); de 30 de noviembre de 1995, Casarin (C-113/94, Rec. p. I-4203); de 18 de diciembre de 1997, Tabouillot (C-284/96, Rec. p. I-7471), y de 15 de junio de 1999, Tarantik (C-421/97, Rec. p. I-3633), así como los autos de 2 de febrero de 1996, Bresle (C-257/95, Rec. p. I-233); de 2 de marzo de 1999, Lamboley y Bouctot (asuntos acumulados C-231/98 y C-232/98, no publicado en la Recopilación); de 21 de abril de 1999, Charreire y Hirtsmann (asuntos acumulados C-28/98 y C-29/98, Rec. p. I-1963), y de 11 de mayo de 1999, Anssens (C-325/98, Rec. p. I-2969).

vigentes a partir de dicha fecha son compatibles con el Derecho comunitario.

II. Normas nacionales relativas al cálculo de la potencia fiscal

4. En Francia, los artículos 1599 C a 1599 J del code général des impôts (Código General de Impuestos) establecen un impuesto de cuota variable sobre los vehículos de motor. Los tramos impositivos, que comprenden varias potencias fiscales —inicialmente calculadas únicamente en función de la cilindrada—, se determinan por vía legislativa; a cada uno de estos tramos impositivos se le asigna un coeficiente. La cuota variable del impuesto, percibido por los Départements (Departamentos), se obtiene multiplicando la tarifa básica, aprobada cada año por los conseillers généraux [Consejeros generales] de los diferentes Departamentos, por los coeficientes correspondientes al tramo impositivo de que se trate.

5. Así pues, el sistema francés de tributación de los vehículos de motor se basa en la determinación de la potencia fiscal de los vehículos de turismo, en relación con lo cual debe señalarse que, *a priori* —según la Comisión—, las modificaciones introducidas mediante la Ley de 2 de julio de 1998, que regula el cálculo de la potencia fiscal de los coches nuevos matriculados a partir del 1 de julio de 1998, no vulneran el Derecho comunitario.

6. En el momento determinante a efectos del procedimiento por incumplimiento —es decir, durante el período anterior al 1 de julio de 1998—, el cálculo de la potencia fiscal estaba regulado fundamentalmente por la circular de 28 de diciembre de 1956 (JORF de 22 de enero de 1957, p. 910), así como por la circular nº 77-191 de 23 de diciembre de 1977 (JORF de 8 de febrero de 1978, p. 1052), en la versión modificada por las circulares nº 87-56 de 24 de junio de 1987 y nº 88-04 de 12 de enero de 1988 (en lo sucesivo, «circular de 1977»).

7. La fórmula de cálculo de la potencia fiscal establecida en la circular de 1956 se basa únicamente en la cilindrada del automóvil.

8. En cambio, la circular de 1977 introdujo, a partir del 1 de enero de 1978, una nueva fórmula para el cálculo de la potencia fiscal de los vehículos de motor, que, teniendo en cuenta las nuevas tecnologías, incluye varios parámetros además de la cilindrada, entre ellos el diámetro de los neumáticos y la multiplicación de la caja de cambios —el número de marchas—, es decir, criterios técnicos que mejoran el rendimiento por lo que respecta al consumo de combustible y las emisiones de sustancias contaminantes.

9. El tipo de homologación de los automóviles —es decir, la homologación por tipos— constituye uno de los criterios que determinan la normativa aplicable.

10. De este modo, la circular de 1956 se aplica, con carácter general, a todos los vehículos de motor homologados por tipos o de forma individual con anterioridad al 1 de enero de 1978. También se aplica a los automóviles particulares cuyas características (asientos, tipo de motor, tipo de transmisión) no respondan a las enumeradas en la circular de 1977. En esta categoría se incluyen los automóviles, de que se trata en el presente caso, con una caja de cambios manual de seis marchas y aquéllos con una caja de cambios automática de cinco marchas.

La fórmula de la circular de 1956 se aplica también a los automóviles particulares homologados de forma individual a partir del 24 de junio de 1987 y que, por lo que respecta a la potencia fiscal, no correspondan a un modelo homologado por tipos cuya potencia fiscal se haya calculado con arreglo a la circular de 1977 o que se hayan considerado equivalentes a los mismos.

Asimismo, forman parte de dicha categoría otra serie de automóviles en función del tipo y la fecha de homologación, si bien esto es algo sobre lo cual —al carecer de pertinencia en el presente asunto— no necesito entrar en detalles.

11. En cambio, la circular de 1977 se aplica, en principio, a los vehículos de turismo que, por su tipo, fueran homologados a partir del 1 de enero de 1978, así como a los vehículos de turismo homologados de forma individual a partir del 24 de junio de 1987 que correspondan a un tipo homologado o que, por lo que respecta a la potencia fiscal, se consideren equivalentes a un tipo homologado cuya potencia fiscal se calcule con arreglo a la circular de 1977.

12. En el período de autos, es decir, a partir del 1 de enero de 1978, en Francia coexistían dos métodos diferentes —y, desde 1998, incluso tres— para el cálculo del tramo de potencia fiscal. Manifiestamente, a la mayoría de los automóviles matriculados en Francia en el período pertinente a efectos del presente asunto se les aplicaba la fórmula definida en la circular de 1977. Sin embargo, a los automóviles de que se trata en el presente asunto se les aplicaba la fórmula de la circular de 1956.

13. En aras de la exhaustividad, procede señalar, asimismo, que la Ley de 2 de julio de 1998, citada en el punto 5 *supra*, se aplica para la determinación de la potencia fiscal de los automóviles nuevos matriculados a partir del 1 de julio de 1998. El nuevo método de cálculo se basa en dos variables: la potencia del motor en kilovatios y las emisiones de dióxido de carbono en gramos/kilómetro. Así pues, para dicho cálculo se tienen en cuenta la cilindrada, la transmisión o el tipo de carburante.

III. Procedimiento administrativo previo

14. En opinión de la Comisión, los vehículos de motor procedentes de otros Estados miembros equipados con una «nueva»

tecnología —es decir, con caja de cambios manual de seis marchas o caja de cambios automática de cinco marchas— soportan una mayor tributación, «en razón de la existencia de pequeñas diferencias de diseño en la caja de cambios», que los automóviles similares fabricados en Francia. Además, la potencia fiscal se utiliza asimismo como base para el cálculo de las primas del seguro de automóviles, lo que entraña una mayor carga para los propietarios de los automóviles de que se trata.

15. Esta «mayor tributación» resulta —según la Comisión— de la aplicación sistemática de la fórmula de cálculo de la potencia fiscal con arreglo a la circular de 1956. Según la Comisión, hasta 1994 ningún automóvil fabricado en Francia incorporó a escala industrial dicha tecnología, que constituye un perfeccionamiento de técnicas ya conocidas anteriormente. Sin embargo, se trataba de una tecnología conocida, por lo que hubiera podido tenerse en cuenta en la circular de 1977 para el cálculo de la potencia fiscal.

16. Mediante escritos de 25 de mayo de 1993 y de 19 de septiembre de 1994, la Comisión comunicó a las autoridades francesas que estos hechos eran contrarios al artículo 95 del Tratado CE.

17. Las autoridades francesas contestaron mediante escritos de 6 de agosto de 1993 y de 13 de marzo de 1995. En el primero de ellos, reconocieron que los automóviles que disponen de una caja de cambios manual de seis marchas o de una caja de cambios automática de cinco marchas están sujetos a las disposiciones de la circular de 1956. Lo mismo sucede con los automóviles equipados con tecnologías que todavía no se conocían en 1977 y que, por tanto, no habían podido ser incorporadas en serie.

18. Del segundo escrito cabe deducir que la aplicación de los diferentes métodos de cálculo en función del tipo de caja de cambios de los automóviles puede dar lugar a la determinación de una potencia fiscal diferente para modelos comparables. De acuerdo con dicho escrito, un primer estudio detallado tomando como base los modelos vendidos en el mercado francés en 1993 mostró lo siguiente:

1. En comparación con modelos similares con una caja de cambios manual de cinco marchas, los modelos con una caja de cambios manual de seis marchas podían tener una potencia fiscal superior en dos o tres CV.

2. En comparación con modelos similares con una caja de cambios manual de cuatro marchas, los modelos con una caja de cambios manual de cinco marchas podían tener o bien una potencia fiscal superior en un CV o bien una potencia fiscal inferior en entre cuatro y siete CV.

3. En el caso de muchos otros modelos, no fue posible efectuar una comparación, por no haber en el mercado

modelos con equipamientos técnicos similares con una caja de cambios tradicional.

19. Según dicho escrito, las conclusiones relativas a la viabilidad técnica de una adaptación de la circular de 1977 estarían disponibles antes de finales de 1995, y serían posteriormente comunicadas a la Comisión.

20. La Comisión entendió estos dos escritos de las autoridades francesas como un reconocimiento de que existía el efecto discriminatorio de los métodos de cálculo, y de que ello daba lugar a una mayor carga tributaria frente a los automóviles similares fabricados en Francia, si bien esta mayor tributación no tenía por qué producirse en todos los casos.

Mediante escrito de 13 de marzo de 1996, la Comisión exigió a las autoridades francesas que le comunicaran el resultado del estudio relativo a la adaptación de la circular de 1977. Sin embargo, no recibió ninguna contestación a dicho escrito.

21. El escrito de requerimiento en el marco del procedimiento por incumplimiento fue enviado a Francia el 2 de febrero de 1997, sin que las autoridades francesas contestaran tampoco.

22. La Comisión envió a Francia el dictamen motivado mediante escrito de 22 de diciembre de 1997. Mediante escrito de 2 de marzo de 1998, las autoridades francesas expusieron su punto de vista.

23. En dicha respuesta, las autoridades francesas señalaban que la aplicación de los diferentes métodos de cálculo en función del tipo de caja de cambios de los automóviles podía dar lugar, en determinadas circunstancias, a una potencia fiscal diferente para modelos similares. Según las autoridades francesas, los estudios comparativos llevados a cabo tomando como base los automóviles ofrecidos en el mercado nacional en 1993 habían dado los siguientes resultados:

— En comparación con modelos similares con caja de cambios manual de cinco marchas o caja de cambios automática de cuatro marchas, en el caso de los modelos con caja de cambios manual de seis marchas o caja de cambios automática de cinco marchas se calculó una potencia fiscal superior, igual o inferior, según los casos.

— En el caso de muchos automóviles, no había modelos similares equipados con caja de cambios tradicional.

24. Según las autoridades francesas, del total de coches nuevos de este tipo matriculados en 1993, sólo el 0,002 % (3.500

automóviles) estaban equipados con la nueva técnica de la caja de cambios. No obstante, se llevaron a cabo estudios para revisar el método de cálculo definido en la circular de 1977. Sin embargo, en el marco de dicha revisión se mantuvo el objetivo de calcular la potencia fiscal teniendo en cuenta también el consumo. En consecuencia, el nuevo método de cálculo se mantendría independientemente del desarrollo técnico de los motores y de las cajas de cambios. Según las autoridades francesas, dichos estudios no estuvieron listos hasta el otoño de 1997. Según explican, a partir de estos estudios se definió un nuevo método de cálculo, basado fundamentalmente en el rendimiento total del automóvil con arreglo a las Directivas comunitarias vigentes.

IV. Recurso y pretensiones de las partes

25. Ahora bien, dado que la Comisión siguió considerando que existía una infracción del artículo 95 del Tratado CE, interpuso el presente recurso, recibido en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 16 de julio de 1999.

26. En la vista, la Comisión desistió de su segundo motivo; ahora solicita al Tribunal de Justicia que:

1) Declare que la República Francesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 95 del Tratado CE al haber mantenido y aplicado una normativa que establece un método de cálculo de la potencia fiscal desfavorable para los automóviles equipados con caja de cambios manual de seis marchas o con caja de cambios automática de cinco marchas, lo que tiene un efecto discriminatorio o protector para los automóviles fabricados en otros Estados miembros con respecto a los automóviles nacionales similares o competidores.

2) Condene en costas a la República Francesa.

V. Alegaciones de las partes

27. Además de las alegaciones ya formuladas en el procedimiento administrativo previo, las partes señalaron lo siguiente en relación con el motivo de recurso que se mantiene:

La Comisión señala que la circular de 1977 pretendía introducir un nuevo método de cálculo de la potencia fiscal que, además de la cilindrada, tuviera en cuenta también otros factores como el consumo y la reducción de las emisiones de sustancias contaminantes. La Comisión reprocha a las autoridades francesas que no modificaran la circular de 1977 de tal modo que también estuvieran comprendidos dentro de su ámbito de aplicación aquellos automóviles equipados con una tecnología que responda a los parámetros de la circular de 1977, en particular por lo que respecta al consumo de combustible. Según la Comi-

sión, debido a la existencia de una pequeña diferencia técnica en el diseño de la caja de cambios estos automóviles, fabricados fundamentalmente en otros Estados miembros, están sujetos a un método de cálculo diferente, a saber, el definido en la circular de 1956. A este respecto, la Comisión considera que no se tienen en cuenta las características especiales de estos automóviles, lo que da lugar a una mayor tributación en comparación con los automóviles nacionales del mismo tipo. Ahora bien, esto constituye una infracción de la prohibición de discriminación contenida en el artículo 95 del Tratado CE.

28. Además, la Comisión critica la complejidad y la falta de transparencia del sistema francés del impuesto sobre vehículos de motor, y se remite, a este respecto, a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia dictada hasta ahora sobre este régimen tributario. [3]

29. Por último, la Comisión saca la conclusión de que corresponde al Gobierno francés probar que el régimen impositivo no produce en ningún caso efectos discriminatorios para los automóviles importados, algo que no ha hecho en el presente caso.

30. El Gobierno francés alega que no existe, en el caso de los automóviles que incorporan la nuevatecnología, un método de cálculo diferente basado en la procedencia de los automóviles. En el presente caso, el criterio determinante es el número de marchas de los diferentes tipos de cajas de cambios. Aunque es cierto que la mayoría de los automóviles afectados se importan, entre ellos también hay varios tipos franceses, a saber, dos modelos de Peugeot 306 y dos versiones del Hommel.

31. Según el Gobierno francés, en el presente caso no se aplica la jurisprudencia del Tribunal de Justicia según la cual existe una infracción al artículo 95 del Tratado CE cuando los tributos a que están sujetos los productos importados y los nacionales se calculan de modo diferente, ya que precisamente en este caso el impuesto no se calcula de forma diferente.

32. El Gobierno francés reconoce que los automóviles que incorporan la nueva tecnología están sujetos a las disposiciones de la circular de 1956, pero niega que la aplicación de la fórmula de cálculo basada únicamente en la cilindrada dé lugar a una desventaja sistemática para dichos automóviles en comparación con la tributación establecida con arreglo a la circular de 1977. Según afirma, en algunos casos el impuesto determinado con arreglo a la circular de 1956 puede ser incluso igual o menor que con arreglo a la circular de 1977. Aun cuando se considerara que existe un trato sistemáticamente menos favorable, el mero hecho de la existencia de una mayor tributación de los automóviles importados no sería suficiente para que existiera una infracción del artículo 95 del Tratado CE. El factor determinante es si el régimen impositivo atacado tiene por efecto disuadir a los consumidores de la compra de coches importados. Ahora bien,

3 — Véase la nota 2 *supra*.

en el presente caso no es eso lo que sucede; lógicamente, los consumidores a los que la mayor cuota del impuesto pudiera disuadir de efectuar la compra en el caso de automóviles con una nueva tecnología optarían por adquirir otro automóvil de la misma marca y, por tanto, también por un automóvil importado.

33. Por lo que respecta a la carga de la prueba, el Gobierno francés sostiene que la Comisión está obligada a probar la existencia de un efecto discriminatorio. A este respecto, al argumento de la Comisión referido a la complejidad y la falta de transparencia del sistema responde que el régimen tributario fue publicado en el Diario Oficial francés y tiene fuerza de Ley. Por tanto, los sujetos pasivos ya no pueden invocar falta de transparencia.

34. En la vista, el Gobierno francés respondió a la pregunta sobre cuántos automóviles con caja de cambios de seis marchas se producían en Francia señalando que se trataba de entre doscientos y trescientos coches del modelo Peugeot 306. [4] Según el Gobierno francés, en Francia no se fabrican automóviles con caja de cambios automática de cinco marchas. El número exacto de automóviles de la marca Hommel no pudo indicarse, aunque seguramente es igualmente bajo.

4 — No está claro a qué se refiere la otra cifra indicada de 1.383 automóviles, si a todos los automóviles de este tipo matriculados (anualmente) o únicamente a los importados. En otro contexto se hizo referencia a un total de entre 2.000 y 2.500 automóviles.

35. Por lo demás, me referiré a las alegaciones de las partes, en la medida en que sea necesario, en el marco de la apreciación.

VI. Apreciación

36. En primer lugar, procede señalar que el artículo 95 del Tratado CE (actualmente artículo 90 CE, tras su modificación) contiene una modalidad específica de la prohibición general de discriminación en relación con los tributos interiores que gravan las mercancías regulada en el artículo 6 del Tratado CE (actualmente artículo 12 CE, tras su modificación). A este respecto, el Tribunal de Justicia ha reconocido que el artículo 95 del Tratado CE pretende garantizar la total neutralidad competitiva de los tributos internos para los productos internos e importados. [5]

37. Como queda señalado —véanse las sentencias y autos citados en la nota 2 *supra*—, el Tribunal de Justicia ya se ha ocupado en varias ocasiones en el pasado, en el marco de procedimientos prejudiciales, del sistema francés del impuesto sobre vehículos de motor. En dichos asuntos, el Tribunal de Justicia ha reconocido —en la medida en que se lo preguntaba el respectivo órgano jurisdiccional remitente— que el artículo 95 del Tratado CE también se aplica al sistema francés del impuesto sobre vehículos de motor.

5 — Sentencia de 27 de febrero de 1980, Comisión/Francia (168/78, Rec. p. 347).

38. Así, el Tribunal de Justicia ya señaló, en su sentencia en el asunto Feldain, [6] que un sistema de tributación progresiva en función de la potencia fiscal puede tener efectos discriminatorios o protectores a efectos del artículo 95 del Tratado CE. En aquella ocasión, el Tribunal de Justicia señaló, en el apartado 19 de la sentencia, lo siguiente:

«[...] Un sistema de impuesto sobre la circulación que, por una parte, al establecer un tramo impositivo que incluye más potencias fiscales que los demás, frena la progresión normal del impuesto en beneficio de los automóviles de categoría superior de fabricación nacional, y que, por otra parte, contiene modalidades de determinación de la potencia fiscal desfavorables para los automóviles importados de otros Estados miembros, tiene efectos discriminatorio o protector en el sentido del artículo 95 del Tratado CE.»

39. También en el asunto Casarin, [7] el Tribunal hubo de resolver con carácter prejudicial sobre la interpretación del artículo 95 del Tratado CE en relación con la normativa del impuesto francés sobre vehículos de motor. A este respecto, el Tribunal de Justicia señaló que, a fin de determinar si determinadas disposiciones de dicho sistema producen un efecto discriminatorio o protector, es necesario analizar si un aumento del impuesto sobre vehículos de motor para determinados automóviles puede disuadir al consumidor de la compra de automóviles que son todos de fabricación extranjera, en provecho de los automóviles de fabricación nacional. [8]

40. Finalmente, en dicho asunto el Tribunal de Justicia declaró que el artículo 95 del Tratado CE no se opone a la aplicación de una normativa nacional en materia de impuesto sobre los vehículos de motor que prevé un aumento del coeficiente de progresividad como el introducido en las normas francesas pertinentes, siempre que dicho aumento no produzca el efecto de favorecer la venta de vehículos de fabricación nacional en relación con la de vehículos importados de otros Estados miembros.

41. De esta jurisprudencia sobre el sistema francés del impuesto sobre vehículos de motor cabe deducir que, en la interpretación del artículo 95 del Tratado CE, el Tribunal de Justicia se ha basado fundamentalmente en la comparabilidad de los respectivos productos nacionales e importados, para poder examinar sobre esta base si dichos productos se gravan con arreglo a los mismo métodos de cálculo y disposiciones.

42. De este modo, en su hasta ahora última sentencia sobre el sistema francés del impuesto sobre los vehículos de motor, en el asunto Tarantik —una petición de decisión prejudicial—, [9] el Tribunal de Justicia subrayó que corresponde al órgano jurisdiccional nacional «para apreciar el carác-

6 — Véase la nota 2 *supra*.

7 — Véase la nota 2 *supra*.

8 — Véase la sentencia Casarin, citada en la nota 2 *supra*, apartado 22.

9 — Véase la nota 2 *supra*.

ter discriminatorio o protector, en el sentido del artículo 95 del Tratado, del sistema de tributación controvertido en el asunto principal, [...] determinar cuáles son los vehículos [...] que pueden ser considerados similares, en el sentido del párrafo primero del artículo 95 del Tratado, a los vehículos importados de otros Estados miembros». [10]

43. Remitiéndose a su sentencia y a las conclusiones del Abogado General en el asunto Casarin, el Tribunal de Justicia señala que «[...] unos productos, como los vehículos, son similares en el sentido del párrafo primero del artículo 95 del Tratado si sus características y las necesidades a las que respondan los colocan en una relación de competencia». 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, fiabilidad». [11]

44. También en el presente asunto resulta determinante basarse en la comparabilidad de los productos, en este caso los automóviles. Dado que el artículo 95 del Tratado CE pretende garantizar la plena neutralidad competitiva de los sistemas impositivos nacionales, existe una discriminación prohibida con arreglo al párrafo primero cuando, mediante una comparación de la carga tributaria de los automóviles importados con la de los automóviles nacionales del mismo tipo, se compruebe que los automóviles importados están sujetos a una carga tributaria mayor que los automóviles nacionales del mismo tipo.

45. En el caso de que no sea posible determinar la similitud entre distintos automóviles, procede examinar, con arreglo al artículo 95, párrafo segundo, si el tributo puede proteger la producción nacional frente a los productos importados, teniendo un efecto protector.

46. Además, el Tribunal de Justicia ha interpretado el artículo 95, párrafo primero, del Tratado CE de un modo tan amplio que comprende a todas las medidas tributarias que puedan afectar a la igualdad de trato entre productos nacionales y productos importados. [12] En opinión del Tribunal de Justicia, para apreciar la similitud entre productos, en la que se basa la prohibición del artículo 95, párrafo primero, debe examinarse si los productos tienen propiedades análogas y satisfacen las mismas necesidades desde el punto de vista de los consumidores. [13]

47. En el presente caso, la Comisión considera, a diferencia del Gobierno francés, que, en el caso de los automóviles equipados con la denominada nueva tecnología y que, al menos en su mayor parte, se

10 — Sentencia Tarantik, citada en la nota 2 *supra*, apartado 27.

11 — Sentencia Tarantik, citada en la nota 2 *supra*, apartado 28.

12 — Así lo declaró ya en la sentencia de 15 de julio de 1982, COGIS (216/81, Rec. p. 2701).

13 — Sentencia de 4 de marzo de 1986, Comisión/Dinamarca (106/84, Rec. p. 833), apartado 15.

importan de otros Estados miembros, se aplica un método de cálculo de la potencia fiscal diferente que en el de automóviles de producción francesa que, si bien no poseen dicha tecnología, son similares, sin embargo, desde el punto de vista de los consumidores.

48. Como queda indicado en el punto 43 *supra,* para el examen de la similitud de los automóviles en el marco del artículo 95, párrafo primero, del Tratado CE resulta determinante su precio, sus dimensiones, el confort, las prestaciones, el consumo, la duración y la fiabilidad.

49. Si se parte de la base de esta interpretación flexible del concepto de similitud, no puede acogerse la alegación del Gobierno francés según la cual sólo los diferentes automóviles de una misma marca pueden compararse entre sí. En última instancia, ello supondría restringir demasiado el examen de la similitud, y limitar la voluntad del consumidor a la compra de un automóvil de una determinada marca, relegando a un segundo plano los otros criterios mencionados por el Tribunal de Justicia.

50. Así pues, en el presente caso procede considerar que deben compararse entre sí automóviles de diferentes marcas. Los ejemplos descritos por la Comisión y por el Gobierno francés tanto en sus escritos como en la vista ponen de manifiesto que, frente a los automóviles de producción extranjera que incorporan la nueva tecnología, sólo hay una pequeña producción francesa en retroceso. Además, ésta se limita a dos modelos especiales del Peugeot 306 y al Hommel, que se fabrica en series reducidas (asimismo en dos versiones). Ahora bien, dado que de acuerdo con los criterios de examen establecidos en la jurisprudencia no puede tenerse en cuenta únicamente el equipamiento técnico, en este caso el tipo de caja de cambios, deben considerarse también otras características.

51. Ahora bien, esta comparación pone de manifiesto que los automóviles equipados con la nueva tecnología están sujetos a las disposiciones de la circular de 1956, mientras que los automóviles equivalentes de producción nacional, que únicamente tienen una caja de cambios diferente, están sujetos, en cambio, a la circular de 1977.

52. Sin embargo, la fórmula de cálculo de la potencia fiscal que se desprende de la circular de 1956 se basa únicamente en la cilindrada. En cambio, el método de cálculo con arreglo a la circular de 1977 contiene otros parámetros (véase el punto 8 *supra)* y tiene en cuenta además los diferentes tipos de homologación.

53. Ahora bien, con ello el sistema francés del impuesto sobre vehículos de motor «[...] se caracteriza por la coexistencia de dos métodos principales y diferentes de cálculo de la potencia administrativa de los vehículos particulares». [14]

Esta coexistencia tiene por efecto que, en última instancia, a los automóviles importados (en su gran mayoría) de otros Estados miembros se les aplique un impuesto sobre los vehículos de motor mayor que a los automóviles nacionales comparables que, si bien no cuentan con el mismo tipo de caja de cambios, desde el punto de vista de los consumidores responden, sin embargo, a las mismas expectativas en virtud de sus demás características técnicas.

54. El hecho de que también haya automóviles de producción francesa que, por contar con una caja de cambios manual de seis marchas, deban tributar del mismo modo que los automóviles extranjeros correspondientes, no desvirtúa en modo alguno esta constatación. Por lo demás, de la comparación de las cifras de automóviles importados con las cifras de automóviles con el mismo tipo de caja de cambios producidos en la propia Francia —es decir, con los automóviles del mismo tipo y no sólo con los automóviles comparables— se desprende que el número de automóviles de producción francesa —aun cuando no pueda determinarse con exactitud (véase el punto 34 *supra*)— es relativamente bajo, de modo que, a pesar de la igualdad de trato fiscal, hay más automóviles importados que automóviles nacionales que se ven afectados por un impuesto más elevado, de modo que también en esta medida existe una discriminación indirecta.

55. De las consideraciones anteriores se desprende, por tanto, que a los automóviles comparables de producción nacional se les aplica un sistema de tributación diferente que a los automóviles importados, algo que, sin embargo, no es posible con arreglo al artículo 95, párrafo primero, del Tratado CE.

VII. Costas

56. 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. Por haberse desestimado los motivos formulados por la República Francesa, procede condenarla en costas, de acuerdo con la pretensión de la Comisión.

14 — Así lo indicó también el Tribunal de Justicia en su sentencia Tarantik, citada en la nota 2 *supra*, apartado 13 (véase el punto 42 *supra*).

VIII. Conclusión

57. En virtud de las consideraciones precedentes, propongo al Tribunal de Justicia que:

1) 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 y aplicado una normativa que establece un método de cálculo de la potencia fiscal desfavorable para los automóviles equipados con caja de cambios manual de seis marchas o con caja de cambios automática de cinco marchas, lo que tiene un efecto discriminatorio o protector para los automóviles fabricados en otros Estados miembros con respecto a los automóviles nacionales similares o competidores.

2) Condene en costas a la República Francesa.