CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL SIEGBERT ALBER

apresentadas em 26 de Outubro de 2000 [1]

I — Introdução

1. No presente processo, o Tribunal de Justiça é novamente chamado a pronunciar-se, desta vez no âmbito de uma acção por incumprimento, sobre a compatibilidade de certos métodos de cálculo do sistema francês do imposto sobre os veículos a motor [2] com o direito comunitário. Trata-se de saber se o método de cálculo da potência administrativa, potência esta que é determinante para efeitos da fixação do imposto — e que é fundamentalmente função, no caso vertente, do número de mudanças da caixa de velocidades —, tem um efeito discriminatório ou proteccionista relativamente aos veículos fabricados noutros Estados-Membros comparativamente com os veículos similares produzidos em França. A Comissão considera ser esse o caso, uma vez que, em sua opinião, os veículos equipados com caixa manual de 6 velocidades e com caixa automática de 5 velocidades são objecto de tributação segundo o sistema de 1956, mais pesado, portanto, que os veículos tecnicamente comparáveis tributados segundo o sistema de 1977. Como os veículos com caixa manual de 6 velocidades e com caixa automática de 5 velocidades são maioritariamente importados, sendo que só uma pequena minoria é de produção francesa, a Comissão alega que as disposições francesas relativas ao imposto sobre os veículos a motor violam o artigo 95.° do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 90.° CE).

2. Inicialmente, a Comissão também considerou que as autoridades francesas tinham violado as disposições comunitárias em vigor no que respeita ao cálculo da potência administrativa dos veículos de potência superior a 100 kW. Deste modo, no início, haviam sido intentadas duas acções distintas. Posteriormente, procedeu-se à sua apensação, uma vez que em ambas o que estava em causa era o cálculo da potência administrativa efectuado com base nas mesmas disposições legais francesas.

3. Todavia, atendendo a que a Comissão desistiu da segunda acção durante a fase oral do processo, apenas examinaremos o primeiro fundamento da acção. Além disso, também não é necessário que nos debrucemos sobre a situação jurídica posterior a 1 de Julho de 1998, já que a Comissão admitiu, durante a fase oral, que as dispo-

1 — Língua original: alemão.

2 — No que se refere aos processos prejudiciais anteriores, v. acórdãos de 9 de Maio de 1985, Humblot (112/84, Recueil, p. 1367); de 17 de Setembro de 1987, Feldain (433/85, Colect., p. 3521); de 28 de Abril de 1988, Seguela e o. (76/87, 86/87 a 89/87 e 149/87, Colect., p. 2397); de 29 de Junho de 1988, Deville (240/87, Colect., p. 3513); de 30 de Novembro de 1995, Casarin (C-113/94, Colect., p. I-4203); de 18 de Dezembro de 1997, Tabouillot (C-284/96, Colect., p. I-7471), e de 15 de Junho de 1999, Tarantik (C-421/97, Colect., p. I-3633), bem como despachos de 2 de Fevereiro de 1996, Bresle (C-257/95, Colect., p. I-233); de 2 de Março de 1999, Lamboley e Bouctot (C-231/98 e C-232/98, não publicado na Colectânea); de 21 de Abril de 1999, Charreire e Hirtsmann (C-28/98 e C-29/98, Colect., p. I-1963), e de 11 de Maio de 1999, Anssens (C-325/98, Colect., p. I-2969).

sições francesas em vigor a partir dessa data eram compatíveis com o direito comunitário.

II — Disposições nacionais relativas ao cálculo da potência administrativa

4. Os artigos 1599.° C a 1599.° J do código geral dos impostos introduziram em França um imposto diferenciado sobre os veículos a motor. O legislador estabeleceu escalões de incidência do imposto que, inicialmente calculados apenas em função da cilindrada, abrangem diferentes potências administrativas; a cada um desses escalões corresponde um coeficiente. O montante do imposto diferenciado, que é pago aos «départements», resulta da multiplicação de uma taxa de base — fixada anualmente pelos membros dos diferentes conseils généraux — pelos coeficientes correspondentes ao escalão de incidência em causa.

5. O sistema francês de tributação dos veículos a motor assenta, portanto, na determinação da potência administrativa dos veículos particulares, sendo de salientar que as modificações introduzidas pela lei de 2 de Julho de 1998, que rege o cálculo da potência administrativa dos veículos novos matriculados a partir de 1 de Julho de 1998, não são, *a priori*, contrárias — segundo a Comissão — ao direito comunitário.

6. No período a que se refere a presente acção por incumprimento — ou seja, o período anterior a 1 de Julho de 1998 —, o cálculo da potência administrativa regulava-se, essencialmente, pela circular de 28 de Dezembro de 1956 (JORF de 22 de Janeiro de 1957, p. 910), bem como pela circular n.° 77-191, de 23 de Dezembro de 1977 (JORF de 8 de Fevereiro de 1978, p. 1052), modificada pelas circulares n.° 87-56, de 24 de Junho de 1987, e n.° 88-04, de 12 de Janeiro de 1988 (a seguir «circular de 1977»).

7. A fórmula de cálculo da potência administrativa resultante da circular de 1956 assenta apenas na cilindrada do veículo.

8. Pelo contrário, a circular de 1977 introduziu, com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1978, uma nova fórmula de cálculo da potência administrativa dos veículos a motor que, atendendo às novas tecnologias, integra vários parâmetros para além da cilindrada, designadamente o perímetro dos pneus e a desmultiplicação das diferentes relações de caixa — o número de mudanças —, ou seja, critérios técnicos que melhoram o comportamento dos veículos em termos de consumo de carburante e de emissões poluentes.

9. O método de homologação dos veículos — no caso vertente, a homologação por categoria — constitui um dos critérios que determinam a regulamentação aplicável.

10. Deste modo, a circular de 1956 aplica-se de uma maneira geral aos veículos a motor que tenham sido objecto de uma homologação por categoria ou de uma homologação individual antes de 1 de Janeiro de 1978. Aplica-se também aos veículos particulares cujas características (lugares, tipo de motor, modo de transmissão) não fazem parte das abrangidas pela circular de 1977. Esta categoria inclui os veículos a que se refere o presente processo, equipados com uma caixa manual de 6 velocidades ou com uma caixa automática de 5 velocidades.

A fórmula da circular de 1956 também abrange os veículos particulares que foram homologadas individualmente a partir de 24 de Junho de 1987 e que não se incluam num dos tipos homologados ou considerados equivalentes, sob o ponto de vista da potência administrativa, a um tipo homologado cuja potência administrativa tenha sido calculada nos termos da circular de 1977.

Esta fórmula visa, por último, uma outra categoria de veículos, em função do modo e da data da respectiva homologação; contudo, esta circunstância não necessita de ser explicitada uma vez que não interessa ao presente litígio.

11. Em contrapartida, a circular de 1977 aplica-se em princípio aos veículos particulares homologados por categoria a partir de 1 de Janeiro de 1978, assim como às viaturas particulares homologadas individualmente a partir de 24 de Junho de 1987 e que se incluam num dos tipos homologados ou considerados equivalentes, sob o ponto de vista da potência administrativa, a um tipo homologado cuja potência fiscal tenha sido calculada nos termos previstos na circular de 1977.

12. Durante o período considerado, ou seja, a partir de 1 de Janeiro de 1978, a França caracterizava-se, portanto, pela coexistência de dois — e mesmo três a partir de 1998 — métodos de cálculo da potência fiscal diferentes. A maior parte dos veículos matriculados em França durante esse período encontravam-se evidentemente abrangidos pela fórmula fixada na circular de 1977. Contudo, os veículos a que se refere o presente litígio estão abrangidos pela fórmula da circular de 1956.

13. Para ser completo, importa ainda salientar que a lei de 2 de Julho de 1998, mencionada no n.º 5, aplica-se ao cálculo da potência fiscal dos veículos novos matriculados a partir de 1 de Julho de 1998. O novo cálculo assenta em duas varáveis: a potência do motor em kilowatts e as emissões de dióxido de carbono em gramas/quilómetro. Assim, este cálculo não toma em consideração a cilindrada, a transmissão ou o tipo de carburante.

III — Processo pré-contencioso

14. Na opinião da Comissão, os veículos provenientes de outros Estados-Membros que possuam uma tecnologia «inovadora»,

ou seja, uma caixa manual de 6 velocidades ou uma caixa automática de 5 velocidades, estão sujeitos a um imposto superior ao que incide sobre os modelos similares produzidos em França «em razão de uma diferença mínima de concepção da caixa». Além disso, dado que a potência administrativa também é utilizada para efeitos do cálculo dos prémios de seguro automóvel, o proprietário desse tipo de veículo tem de suportar, por esse facto, um custo adicional.

15. Segundo a Comissão, esta «sobretributação» resulta da aplicação sistemática da fórmula de cálculo da potência administrativa prevista na circular de 1956. Até 1994, nenhum veículo fabricado em França possuía essas tecnologias, que correspondiam a um aperfeiçoamento de técnicas já conhecidas, aplicadas industrialmente. Todavia, essas tecnologias eram conhecidas e, portanto, podiam ter sido tomadas em consideração no quadro da circular de 1977 para efeitos da determinação da potência administrativa.

16. Por ofícios de 25 de Maio de 1993 e de 19 de Setembro de 1994, a Comissão informou as autoridades francesas de que esta situação era contrária ao artigo 95.° do Tratado.

17. As autoridades francesas responderam por ofícios de 6 de Agosto de 1993 e de 13 de Março de 1995. No primeiro, reconheceram que os veículos equipados com uma caixa manual de 6 velocidades ou com uma caixa automática de 5 velocidades estavam sujeitos às disposições da circular de 1956, tal como acontecia com os veículos que utilizam tecnologias ainda desconhecidas e, consequentemente, não susceptíveis de serem montadas em série em 1977.

18. Do segundo ofício resulta que a aplicação dos métodos de cálculo diferentes em função das caixas de velocidades que equipam os veículos pode conduzir à fixação de uma potência administrativa diferente para modelos similares. De acordo com este ofício, um primeiro estudo detalhado, efectuado com base nos modelos vendidos no mercado francês em 1993, demonstrou que:

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

2) comparativamente a modelos similares equipados com caixas automáticas de quatro 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;

3) relativamente a numerosos modelos, não era possível efectuar comparação pois não existiam, no mercado, mode-

los tecnicamente similares e equipados com caixas clássicas.

19. As conclusões relativas à viabilidade técnica da adaptação da circular de 1977 deviam ser conhecidas em finais de 1995 e comunicadas então à Comissão.

20. A Comissão interpretou estes dois ofícios das autoridades francesas no sentido de reconhecerem o efeito discriminatório do método de cálculo e o facto de este conduzir a um aumento da carga fiscal relativamente aos veículos similares produzidos em França, não se tendo, todavia, verificado essa sobretributação em todos os casos.

Por ofício de 13 de Março de 1996, a Comissão solicitou às autoridades francesas que lhe comunicassem os resultados do estudo sobre a adaptação da circular de 1977. Todavia, não obteve qualquer resposta.

21. A interpelação para cumprimento no âmbito da acção por incumprimento foi notificada à República Francesa em 2 de Fevereiro de 1997; contudo, as autoridades francesas também não lhe responderam.

22. A Comissão enviou o parecer fundamentado à República Francesa em 22 de Dezembro de 1997. Por ofício de 2 de Março de 1998, as autoridades francesas expuseram o seu ponto de vista.

23. Nessa resposta, as autoridades francesas observam que a aplicação de métodos de cálculo diferentes consoante a caixa de velocidades que equipe os veículos pode conduzir, eventualmente, a potências fiscais diferentes para modelos similares. Acrescentam que estudos comparativos, efectuados com base nos modelos existentes no mercado nacional em 1993, indicavam que:

— comparativamente a modelos similares equipados com caixas manuais de 5 velocidades ou com caixas automáticas de 4 velocidades, os modelos equipados com caixas manuais de seis velocidades ou com caixas automáticas de 5 velocidades viram ser-lhes atribuída uma potência administrativa superior, igual ou inferior;

— relativamente a inúmeros veículos, não havia modelos similares equipados com caixas de velocidades tradicionais.

24. As autoridades francesas acrescentam que, no conjunto dos veículos novos correspondentes matriculados em 1993, as

viaturas equipadas com tecnologias de transmissão inovadoras não representavam mais do que 0,002% (3 500 veículos). No entanto, realizaram-se estudos com vista à adaptação do método de cálculo estabelecido na circular de 1977. Contudo, essa adaptação não põe em causa o objectivo de calcular a potência administrativa também em função do consumo. O novo método de cálculo continua, portanto, aplicável de uma forma duradoura quaisquer que sejam as inovações tecnológicas dos motores e das caixas de velocidades. Estes estudos foram concluídos no Outono de 1997. Conduziram a um novo método de cálculo baseado, essencialmente, nos desempenhos globais do veículo avaliados de acordo com as directivas comunitárias em vigor.

IV — A acção e os pedidos

25. A Comissão continuando a invocar uma violação do artigo 95.° do Tratado, intentou a presente acção, que deu entrada na Secretaria do Tribunal de Justiça em 16 de Julho de 1999.

26. Durante a fase oral, a Comissão desistiu do segundo fundamento da acção; passou então a pedir que o Tribunal de Justiça se digne:

1) 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;

2) condenar a República Francesa nas despesas da instância.

V — Argumentos das partes

27. Para além dos argumentos já desenvolvidos na fase pré-contenciosa, as partes apresentaram, a propósito do fundamento que subsiste, as seguintes observações:

A Comissão observa que a circular de 1977 devia introduzir um novo método de cálculo da potência administrativa que atendesse, para além da cilindrada, a outros factores como o consumo e o nível reduzido de emissões poluentes. Critica as autoridades francesas por não terem modificado a circular de 1977 por forma a englobar no seu âmbito de aplicação os veículos equipados com uma tecnologia conforme aos parâmetros dessa circular, designadamente no que se refere ao con-

sumo de carburante. Devido a uma diferença técnica mínima na concepção da caixa de velocidades, esses veículos, produzidos essencialmente noutros Estados-Membros, estão sujeitos a um outro método de cálculo, ou seja, o da circular de 1956. Ao proceder desta forma, não se tomam em consideração as características específicas desses veículos, o que conduz a uma tributação mais elevada comparativamente com veículos nacionais similares. Ora, isto constitui uma violação do princípio da não discriminação consagrado no artigo 95.° do Tratado.

28. Por outro lado, a Comissão critica a complexidade e a falta de transparência do sistema francês do imposto sobre os veículos a motor e remete, a este propósito, para a jurisprudência do Tribunal de Justiça sobre este sistema de tributação [3].

29. A Comissão conclui afirmando que incumbe ao Governo francês provar que o sistema de tributação de modo algum produz efeitos discriminatórios relativamente aos veículos importados, o que, todavia, aqui não fez.

30. O Governo francês refere que os veículos equipados com uma tecnologia inovadora não são alvo de um método de cálculo que estabeleça diferenciações em função da origem dos veículos. O critério decisivo é, no caso em análise, o número de velocidades dos diferentes tipos de caixa. Entre os veículos em causa, embora na sua maioria importados, incluem-se igualmente diversos modelos franceses, designadamente dois modelos do Peugeot 306 e duas versões do pequeno berlina Hommel.

31. A jurisprudência do Tribunal de Justiça segundo a qual existe violação do artigo 95.° do Tratado sempre que a imposição que incide sobre o produto importado e a que incide sobre o produto nacional sejam calculadas de forma diferente não se aplica ao caso vertente, já que, precisamente, o imposto não é calculado de forma diferente.

32. O Governo francês reconhece que veículos equipados com tecnologia inovadora estão submetidos às disposições da circular de 1956, mas contesta que a aplicação da fórmula de cálculo fundada unicamente na cilindrada conduza a desfavorecer sistematicamente esses veículos relativamente à tributação segundo a circular de 1977. Em certos casos, o imposto calculado de acordo com a circular de 1956 pode mesmo ser igual ou inferior ao que resulta da aplicação da circular de 1977. Mas, mesmo admitindo a existência de uma desvantagem sistemática, o simples facto de se verificar uma tributação mais elevada dos veículos importados não basta, por si só, para demonstrar a existência de uma infracção ao artigo 95.° do Tratado. A questão decisiva é a de saber se o sistema

3 — V. *supra*, nota 2.

de tributação em causa tem por efeito desviar o consumidor da compra de viaturas importadas. Ora, não é isso o que sucede no caso em apreço; os consumidores que, devido a uma tributação mais pesada dos veículos importados equipados com uma tecnologia inovadora, renunciassem a adquiri-los, optariam logicamente por outro veículo da mesma marca, ou seja, igualmente por um veículo importado.

33. No que se refere ao ónus da prova, o Governo francês entende que cabe à Comissão provar a existência de um efeito discriminatório. A este propósito, responde ao argumento da Comissão relativo à complexidade e falta de transparência do sistema de tributação afirmando que este é publicado no *Journal officiel de la République française* e que adquiriu força de lei, o que impede os devedores, a partir desse momento, de invocarem uma falta de transparência.

34. À questão de saber quantos veículos com caixa manual de 6 velocidades são de produção francesa, o Governo francês respondeu, durante a fase oral, tratar-se de 200 a 300 viaturas do modelo Peugeot 306 [4]. Não existe nenhum veículo com caixa automática de 5 velocidades produzido em França. O número exacto de veículos da marca Hommel não pôde ser indicado, mas deveria ser relativamente insignificante.

4 — Não se sabe exactamente a que se refere o outro número citado, de 1 383: tratar-se-á de todos os veículos matriculados (anualmente) deste tipo, ou apenas dos veículos importados? Noutra ocasião, falou-se de 2 000 a 2 500 veículos no total.

35. No âmbito da análise a que iremos proceder, regressaremos aos argumentos das partes sempre que necessário.

VI — Análise

36. Importa salientar, a título preliminar, que o artigo 95.° do Tratado constitui uma modalidade específica do princípio geral da não discriminação consagrado no artigo 6.° do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 12.° CE) a propósito de imposições internas que incidam sobre as mercadorias. O Tribunal de Justiça admitiu a este propósito que o artigo 95.° devia garantir a perfeita neutralidade das imposições internas na perspectiva da concorrência entre produtos nacionais e produtos importados [5].

37. Como já referimos — ver acórdãos e despachos referidos na nota 2 —, o Tribunal de Justiça, no passado, foi por diversas vezes convidado a pronunciar-se a título prejudicial acerca do sistema francês do imposto sobre os veículos a motor. Nesses processos, admitiu — na medida em que era questionado sobre esse aspecto pelo órgão jurisdicional de reenvio em causa — que o artigo 95.° do Tratado também se aplicava ao sistema francês do imposto sobre os veículos a motor.

5 — Acórdão de 27 de Fevereiro de 1980, Comissão/França (168/78, Recueil, p. 347).

38. Foi assim que o Tribunal de Justiça declarou, no acórdão Feldain [6], que um sistema de tributação progressiva baseado na potência fiscal poderia ter um efeito discriminatório ou protector na acepção do artigo 95.° do Tratado. O Tribunal declarou então, no n.° 19 daquele acórdão:

«... que um sistema de imposto de circulação que, por um lado, ao estabelecer um escalão de tributação que inclui maior número de potências fiscais que os outros, trava a progressão normal do imposto em benefício dos automóveis do topo de gama de fabrico nacional, e que, por outro, contém formas de determinação da potência fiscal que desfavorecem os automóveis importados de outros Estados-Membros, tem um efeito discriminatório ou protector na acepção do artigo 95.° do Tratado».

39. Da mesma forma, no processo Casarin [7] o Tribunal foi chamado a pronunciar-se a título prejudicial sobre a interpretação do artigo 95.° do Tratado na perspectiva do regime do imposto francês sobre os veículos a motor. O Tribunal de Justiça declarou então que, para determinar se determinadas disposições desse sistema produziam efeitos discriminatórios ou protectores, havia que analisar se um aumento do imposto sobre os veículos a motor que incide sobre determinados veículos era susceptível de desviar o consumidor da aquisição de veículos de potência administrativa superior, todos de fabrico estrangeiro, em benefício dos veículos de fabrico nacional [8].

40. O Tribunal acabou por decidir, nesse processo, que o artigo 95.° do Tratado não era contrário à aplicação de uma legislação nacional relativa ao imposto sobre veículos a motor que prevê um aumento do coeficiente de progressão do tipo do que decorre da legislação francesa aplicável, desde que esse aumento não tivesse como efeito favorecer a venda de veículos de fabrico nacional em relação à de veículos importados de outros Estados-Membros.

41. Desta jurisprudência relativa ao sistema francês de imposto sobre os veículos a motor pode concluir-se que, para efeitos da interpretação do artigo 95.° do Tratado, o critério determinante acolhido pelo Tribunal é o da comparabilidade entre os produtos nacionais e os produtos importados em causa, a fim de, nessa base, poder avaliar se tais produtos são tributados segundo métodos de cálculo e modalidades idênticas.

42. Foi assim que, no seu último acórdão relativo ao sistema francês de imposto sobre os veículos a motor, proferido no processo Tarantik [9] (tratava-se de um pedido prejudicial), o Tribunal de Justiça sublinhou que, «para efeitos de apreciação

6 — V. *supra*, nota 2.
7 — V. nota 2.
8 — Acórdão Casarin, *loc. cit.*, n.° 22.
9 — V. *supra*, nota 2.

do carácter discriminatório ou protector na acepção do artigo 95.° do Tratado do sistema de tributação em causa no processo principal, compete ao juiz nacional determinar quais são os veículos... que podem ser considerados como similares, na acepção do artigo 95.°, primeiro parágrafo, do Tratado, aos veículos importados de outros Estados-Membros...» [10].

43. Aludindo ao seu acórdão e às conclusões no processo Casarin, o Tribunal salienta 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... o grau de concorrência entre os dois modelos depende da medida em que eles satisfaçam diversas exigências, nomeadamente em matéria de preço, de dimensões, conforto, resultados, consumo, longevidade e fiabilidade» [11].

44. Também no presente acórdão, o critério determinante a reter é o da comparabilidade dos produtos, ou seja, no caso em apreço, veículos. Visando o artigo 95.° do Tratado garantir a total neutralidade dos sistemas de tributação internos na perspectiva da concorrência, está-se em presença de uma discriminação proibida pelo primeiro parágrafo se se verificar, através de uma comparação entre a carga fiscal que onera os veículos importados e a que incide sobre os veículos nacionais similares, que os veículos importados suportam uma carga mais pesada do que os veículos nacionais similares.

45. Não se verificando similitude, há então que examinar, à luz do artigo 95.°, segundo parágrafo, se a imposição é susceptível de proteger as produções nacionais relativamente aos produtos importados, ou seja, de ter um efeito proteccionista.

46. Por outro lado, o Tribunal de Justiça interpretou o artigo 95.°, primeiro parágrafo, de forma lata, de modo a abranger todos os procedimentos fiscais que pudessem colidir com a igualdade de tratamento entre produtos nacionais e produtos importados [12]. Segundo o Tribunal, para avaliar o nível de similitude em que se baseia a proibição do artigo 95.°, primeiro parágrafo, dever-se-á examinar «se os produtos apresentam propriedades análogas e satisfazem as mesmas necessidades dos consumidores» [13].

47. No caso vertente, a Comissão considera, contrariamente ao Governo francês, que os veículos equipados com tecnologia dita inovadora e que, pelo menos maiori-

10 — Acórdão Tarantik (referido na nota 2, n.° 27).

11 — Acórdão Tarantik (referido na nota 2, n.° 28).

12 — V., neste sentido, acórdão de 15 de Julho de 1982, COGIS (216/81, Recueil, p. 2701).

13 — Acórdão de 4 de Março de 1986, Comissão/Dinamarca (106/84, Colect., p. 833, n.° 12).

tariamente, são importados de outros Estados-Membros são objecto de um método de cálculo da potência administrativa diferente do que se aplica aos veículos de produção francesa que, embora não possuindo esta tecnologia, não são menos semelhantes aos olhos dos consumidores.

48. Tal como tivemos ocasião de expor no n.º 43, os critérios decisivos para a análise da similitude entre veículos na perspectiva do artigo 95.º, primeiro parágrafo, do Tratado são o preço, as dimensões, o conforto, os resultados, o consumo, a longevidade, a fiabilidade.

49. Se a noção de similitude assentar nesta interpretação flexível, não será possível acolher o argumento do Governo francês segundo o qual apenas os diversos veículos de uma única marca são comparáveis entre si. Isto restringiria exageradamente o exame da similitude e limitava a escolha do consumidor à vontade de comprar um veículo de uma marca determinada, passando para segundo plano os outros critérios mencionados pelo Tribunal de Justiça.

50. No caso vertente, importa, portanto, reter que veículos de marcas diferentes devem ser comparados entre si. Os exemplos citados pela Comissão e pelo Governo francês tanto nas suas peças processuais como durante a fase oral demonstram que aos veículos de produção estrangeira equipados com tecnologia inovadora corresponde apenas uma produção ínfima de origem francesa. Esta limita-se, em suma, a dois modelos especiais do Peugeot 306 e ao pequeno berlina Hommel, de produção reduzida (igualmente em duas versões). Todavia, atendendo a que os critérios de avaliação estabelecidos pela jurisprudência não se referem exclusivamente ao equipamento técnico — no caso vertente, a caixa de velocidades —, devem ser igualmente tomadas em consideração outras características.

51. Esta comparação demonstra, no entanto, que os veículos equipados com tecnologia inovadora estão submetidos às disposições da circular de 1956, enquanto os veículos equivalentes de fabrico francês, que estão simplesmente equipados com uma caixa de velocidades, se encontram sob a alçada da circular de 1977.

52. Ora, a fórmula de cálculo da potência administrativa resultante da circular de 1956 baseia-se apenas na cilindrada. Em contrapartida, o método de cálculo previsto na circular de 1977 comporta outros parâmetros (v. n.º 8 *supra*) e distingue, além disso, entre as diversas formas de homologação.

53. Por esta razão, o sistema francês do imposto sobre os veículos a motor caracteriza-se «... pela coexistência de dois modos principais e distintos de cálculo da potência administrativa dos veículos particulares» [14].

Esta coexistência conduz a que, em definitivo, os veículos que são (na sua maioria) importados de outros Estados-Membros são objecto de um imposto mais elevado do que os veículos nacionais comparáveis, os quais, embora não equipados com a mesma de caixa de velocidades, correspondem, todavia, às mesmas expectativas dos consumidores graças às outras características técnicas.

54. O facto de também existirem veículos de fabrico francês que, por estarem equipados com uma caixa manual de 6 velocidades, são tributados da mesma forma que os veículos estrangeiros correspondentes em nada altera esta conclusão. De resto, da comparação entre os números referentes aos veículos importados e os relativos aos veículos de fabrico francês equipados com o mesmo tipo de caixas manuais — portanto similares e não apenas comparáveis — resulta que o número de veículos de fabrico francês — embora não podendo ser determinado com exactidão (v. o n.º 34) — é relativamente insignificante, pelo que, apesar da igualdade de tratamento fiscal, o imposto mais elevado incide mais sobre veículos importados do que sobre veículos nacionais; também por esta razão, portanto, estaríamos perante uma discriminação indirecta.

55. De tudo o que se acaba de expor resulta que os veículos comparáveis de fabrico nacional são objecto de um sistema de tributação diferente do do aplicável aos veículos importados, o que, todavia, não é possível nos termos do artigo 95.º, primeiro parágrafo, do Tratado.

VII — Despesas

56. Nos termos do artigo 69.º, n.º 2, do Regulamento de Processo, a parte vencida é condenada nas despesas se a parte vencedora o tiver requerido. Não tendo os fundamentos da República Francesa sido acolhidos e tendo a Comissão requerido a sua condenação, há que a condenar nas despesas.

14 — Termos utilizados pelo Tribunal de Justiça no seu acórdão Tarantik (já referido na nota 2, n.º 13, v. n.º 42 *supra*).

VIII — Conclusão

57. Por tudo quanto acabámos de expor, propomos ao Tribunal de Justiça que decida da forma seguinte:

«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 ou concorrentes, 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) A República Francesa é condenada nas despesas.»