CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. MICHAEL B. ELMER

présentées le 28 mars 1996 *

1. Dans cette affaire, la cour d'appel de Metz, en France, a saisi la Cour d'une question préjudicielle concernant l'interprétation de l'article 30 du traité en liaison avec un système national réglementant l'utilisation de la désignation « année modèle » dans le cadre de la vente de voitures particulières.

Les règles nationales pertinentes

2. L'article 2, paragraphe 1, du décret n° 78-993, du 4 octobre 1978, pris pour l'application de la loi du 1er août 1905 sur les fraudes et falsifications en matière de produits ou de services en ce qui concerne les véhicules automobiles (ci-après le « décret »), dispose que tout véhicule automobile conforme au modèle dont le fabricant a fixé les caractéristiques pour une année déterminée est désigné par le millésime de ladite année, appelée « année modèle ».

3. Le millésime doit être indiqué dans la dénomination de vente de tout véhicule automobile, neuf ou d'occasion, d'origine française ou étrangère, vendu en France (article 2, paragraphe 3, du décret). Le millésime doit également figurer sur les factures, les bons de livraison et tous les autres documents commerciaux utilisés dans les transactions (article 5, paragraphe 1, du décret).

4. L'article 7 interdit l'emploi de toute dénomination ou indication susceptible d'induire le consommateur en erreur, notamment en ce qui concerne le millésime de l'année modèle.

5. L'arrêté du 2 mai 1979 (ci-après l'« arrêté ») fixe les modalités d'application du décret.

Son article 1er a la teneur suivante:

« Tout constructeur ou importateur des véhicules automobiles ... doit communiquer au ministre des transports, avant leur commercialisation, une notice descriptive détaillée des modèles qu'il envisage de mettre sur le marché pour une année modèle déterminée.

* Langue originale: le danois.

Cette notice devra notamment comporter:

La désignation du type selon lequel le véhicule a été réceptionné par le service des mines;

Une description précise, accompagnée de photographies, de la carrosserie, du poste de conduite et de l'aménagement intérieur;

S'il s'agit d'un modèle ayant la même appellation commerciale que celle du modèle précédent, la description détaillée des différences entre les deux modèles ayant un intérêt notable pour l'acheteur. »

6. L'article 2 de l'arrêté est rédigé dans les termes suivants:

« Pour chaque modèle, tout constructeur ou importateur devra déclarer au ministère des transports le numéro dans la série du type à partir duquel les véhicules mentionnés à l'article précédent sont fabriqués conformément au modèle de la nouvelle année. »

7. Il découle de l'article 5 que seuls les véhicules vendus pour la première fois à l'utilisateur à partir du 1er juillet de l'année civile précédente peuvent porter le millésime de l'année modèle.

Ce millésime, fondé sur l'année civile suivante, est désigné ci-après par l'expression « n + 1 ».

Les circonstances de l'affaire au principal

8. M. Rémy Schmit gère la SARL Garage Espace-Import, située à Yutz, en France. Les activités de l'entreprise consistent à commercialiser des voitures particulières, neuves et d'occasion, y compris en important de tels véhicules d'autres États membres en vue de leur revente et en agissant comme intermédiaire pour l'achat de voitures particulières neuves dans d'autres États membres. Cette façon de procéder permet, paraît-il, d'effectuer de substantielles économies par rapport aux prix offerts en France par le réseau officiel des producteurs.

9. En 1993, les locaux de l'entreprise ont fait l'objet d'un contrôle administratif. Il y a été constaté qu'une voiture Volkswagen

« Corrado » exposée avec le millésime 1992, et immatriculée pour la première fois le 5 juillet 1991, relevait de l'année modèle 1991.

10. L'administration a alors procédé à une enquête auprès d'anciens clients de la SARL Garage Espace-Import. Trois clients ont déclaré avoir commandé en 1991 des voitures particulières de millésime 1992, des marques, respectivement, Citroën, Peugeot et Renault. Les documents de vente ne portaient pas l'indication de l'année modèle et les fabricants de voitures concernés ont répondu à l'administration que, dans les trois cas, il s'agissait de l'année modèle 1991. Ces véhicules ont été vendus aux clients après le 1er juillet 1991.

11. M. Schmit a alors été poursuivi, d'une part, pour avoir vendu des voitures particulières sans avoir indiqué le millésime dans les documents de commande et de vente, et, d'autre part, pour avoir indiqué un millésime incorrect en ce qui concerne un véhicule exposé, ainsi que lors de la vente d'un véhicule. L'affaire est actuellement en instance devant la cour d'appel de Metz.

12. En octobre 1993, par ailleurs, la SA Peugeot a utilisé, dans le cadre d'une campagne de publicité au nord de la France, un matériel publicitaire représentant deux voitures du même modèle, l'une avec une plaque d'immatriculation française, l'autre avec une plaque belge, séparées par un panneau de douane. Il était inscrit, sous la voiture belge: « Commercialisées jusqu'au 31 décembre 1993: Millésime 1993 ». Sous la voiture française, l'inscription était: « Commercialisées depuis le 1er juillet 1993: Millésime 94 ». La photo était surmontée du titre suivant: « Il n'y a qu'un mètre entre ces deux Peugeot neuves, mais déjà un an les sépare ».

Par jugement rendu par le tribunal de grande instance de Paris le 15 mars 1995, la SA Peugeot a été condamnée à une amende de 100 000 FF pour infraction à l'article L. 121-1 du code de la consommation qui interdit la publicité mensongère. Dans son jugement, le tribunal de grande instance de Paris a interprété le décret et l'arrêté en ce sens que « tout véhicule répondant aux caractéristiques de ceux auxquels la réglementation française permet d'accorder, dès le 1er juillet d'une année civile, le millésime de l'année civile qui suit, bénéficie, lorsqu'il est revendu sur le territoire français, des mêmes conditions de millésime, quel que soit le lieu de son acquisition ».

13. Dans une lettre du 28 octobre 1994 à Me Fourgoux, qui s'était adressé à elle au nom du Syndicat européen des professionnels de l'automobile, la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes expose que le système français « ne s'applique pas aux véhicules importés de l'Union européenne soit directement par un particulier, soit par l'intermédiaire d'un mandataire, qui sont soumis à la règle existant dans leur pays d'origine ». La direction générale ajoute que les « constructeurs et les importateurs doivent déposer auprès du Ministère des transports les numéros de série à partir desquels les véhicules

sont fabriqués selon le modèle de la nouvelle année (article 2 de l'arrêté du 2 mai 1979) et peuvent porter le nouveau millésime. Par contre, les véhicules exportés puis réimportés en France ne font l'objet d'aucun suivi de leurs numéros de série et ne sont pas connus du ministère des transports ».

Les règles communautaires pertinentes

14. Le secteur de l'automobile fait l'objet d'un nombre important de directives d'harmonisation qui imposent des exigences techniques en ce qui concerne les différentes pièces des véhicules. L'annexe IV, partie I, de la directive 92/53/CEE, du 18 juin 1992, modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques [1], comporte ainsi une liste de 52 directives particulières et des véhicules auxquels elles s'appliquent. Ces directives particulières comportent, notamment, des règles communautaires concernant les niveaux sonores, les émissions, le freinage, l'aménagement intérieur, les feux, les sièges, la protection latérale, les vitrages de sécurité et les dispositifs anti-projection.

15. Avec effet au 1er janvier 1993, la directive 92/53, précitée, a introduit une procédure communautaire de réception par type, selon laquelle chaque nouveau type de véhicule ne doit faire l'objet d'une demande que dans un État membre [2]. De même, on ne peut former qu'une demande en ce qui concerne les systèmes détachés, comme le freinage, les composants tels que les feux, ou les entités techniques séparées telles que les pares-chocs arrière, qui sont couverts par les directives particulières.

16. La directive 78/507/CEE de la Commission, du 19 mai 1978, portant adaptation au progrès technique de la directive 76/114/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux plaques et inscriptions réglementaires, ainsi qu'à leurs emplacements et modes d'apposition en ce qui concerne les véhicules à moteur et leurs remorques [3], comporte, dans une annexe, des dispositions concernant le numéro d'identification du véhicule (numéro de châssis).

Le point 3.1 a la teneur suivante en ce qui concerne le numéro d'identification du véhicule:

« 3.1.1. Il doit être composé de trois parties:

3.1.1.1. La première partie consiste en un code assigné au constructeur du

1 — JO L 225, p. 1.

2 — L'article 2 de la directive comporte certaines dispositions transitoires qui autorisent, pour des périodes déterminées, à continuer d'appliquer les systèmes antérieurs.

3 — JO L 155, p. 31.

véhicule pour permettre l'identification dudit constructeur. Ce code est constitué de trois caractères (lettres ou chiffres), attribués par les autorités compétentes du pays dans lequel le constructeur a son siège social en accord avec l'agence internationale agissant par autorisation de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Le premier caractère désigne une zone géographique, le second caractère désigne un pays à l'intérieur d'une zone géographique, le troisième caractère désigne un constructeur déterminé.

...

3.1.1.2. La seconde partie est constituée par six caractères (lettres ou chiffres) ayant pour but d'indiquer les caractéristiques générales des véhicules. Si le constructeur n'utilise pas un ou plusieurs de ces caractères, les espaces non utilisés doivent être remplis par des caractères alphabétiques ou numériques, le choix de ces derniers étant laissé au constructeur.

3.1.1.3. La troisième partie, constituée de huit caractères dont les quatre derniers sont obligatoirement numériques, doit permettre, en combinaison avec les deux autres parties, d'identifier sans équivoque un véhicule déterminé. Toute position non utilisée doit être remplie par un zéro pour que soit obtenu le nombre total de caractères exigé. »

17. Conformément à l'article 2, paragraphe 3, de cette directive, les États membres peuvent, depuis le 1er octobre 1981, interdire la première mise en circulation des véhicules dont les plaques et inscriptions réglementaires ne répondent pas aux prescriptions de la directive.

La question préjudicielle

18. Par arrêt du 31 mai 1995, la cour d'appel de Metz a saisi la Cour de justice de la question suivante:

« L'article 30 du traité instituant la Communauté européenne s'oppose-t-il à une réglementation nationale en matière de millésime automobile qui conduit l'administration d'un État membre et les opérateurs économiques de cet État membre à considérer que, de deux véhicules d'un même modèle d'une marque, mis sur le marché au même moment après le 1er juillet, l'un ait le droit d'être présenté sous le millésime de l'année suivante tandis que l'autre, produit dans un autre État

membre et introduit par importation parallèle, se verrait interdire cette présentation? »

La procédure devant la Cour

19. M. Schmit a fait valoir que le système français restreignait les importations parallèles et était en conséquence contraire à l'article 30 du traité. Les consommateurs français attachent de l'importance à l'indication de l'année modèle et, comme cela ressort de l'arrêt cité ci-dessus du tribunal de grande instance de Paris, cette indication a donné lieu à des abus de la part des producteurs. L'administration française interprète le décret et l'arrêté en ce sens que des véhicules importés de manière parallèle ne peuvent pas bénéficier du millésime n + 1, même s'ils sont identiques aux véhicules commercialisés en France, avec ce millésime, par les revendeurs autorisés. De plus, l'administration française ne transmet pas d'information sur les numéros de châssis déclarés, ni aux consommateurs ni aux importateurs parallèles.

20. Le millésime n + 1 est en outre utilisé par les opérateurs économiques dans une série d'États membres, tels que la Belgique, le Danemark, la Finlande, l'Italie et l'Allemagne. Le passage à une nouvelle année modèle ne correspond pas toujours à des changements réels et il est arrivé en pratique que certaines versions modèles non modifiées aient pu être offertes au titre de la nouvelle année modèle ou à celui de l'année modèle précédente, au choix du commerçant.

21. Le gouvernement français, qui conteste que le décret et l'arrêté sont contraires au droit communautaire, a fait valoir notamment qu'un véhicule doit satisfaire à trois conditions pour pouvoir porter le millésime n + 1: le véhicule doit répondre à l'ensemble des spécifications et autres caractéristiques communiquées par le producteur, le numéro de châssis doit faire partie de la série du type déclarée par le producteur et, enfin, le véhicule doit être vendu au consommateur le 1er juillet ou plus tard.

Ce système, qui aurait surtout été introduit pour protéger les acheteurs de véhicules d'occasion, permet de vendre des modèles sous un nouveau millésime après les vacances de ce secteur industriel. Cette période, qui correspond à un arrêt de la production, peut donc être utilisée pour adapter l'appareil de production.

22. Le système est appliqué sans distinction aux véhicules fabriqués en France et dans les autres États membres et ainsi, selon le gouvernement français, il ne limite le commerce entre les États membres ni directement ni indirectement, ni actuellement ni potentiellement. A cet égard, le gouvernement français a renvoyé à l'interprétation exprimée dans l'arrêt du 15 mars 1995, précité, du tribunal de grande instance de Paris.

23. Les véhicules importés d'un autre État membre, et dont le numéro de châssis n'est pas communiqué à l'administration française, ne peuvent pas porter le millésime n + 1. Le gouvernement français se rend compte que cela peut rendre plus difficiles les importations parallèles, mais il a exposé que la mise sur le marché dans un autre État membre implique souvent des modifications substantielles dans les caractéristiques des véhicules, correspondant à des préférences des consommateurs locaux. De tels véhicules doivent porter le millésime résultant du système éventuellement en vigueur dans l'État membre dont ils sont importés.

24. Enfin, répondant à une question de la Cour, le gouvernement français a indiqué qu'on pouvait s'adresser à la direction de la sécurité et de la circulation routières pour connaître le numéro de châssis à partir duquel commence un nouveau millésime.

25. La Commission a exposé qu'il n'existe pas de dispositions de droit communautaire réglementant l'utilisation de la dénomination « année modèle ». Dans le système français, l'indication du millésime est obligatoire lors de la vente de véhicules en France. Les véhicules importés en importation parallèle doivent en principe utiliser l'indication en usage dans l'État membre dont ils sont importés, ce qui signifiera généralement l'année civile ou la date de la première immatriculation.

26. D'après la Commission, le millésime n + 1 est susceptible, d'une part, de donner au consommateur le sentiment qu'il s'agit d'un véhicule qui bénéficie réellement de certaines innovations par rapport à l'année modèle précédente et, d'autre part, d'influencer le prix des voitures d'occasion. Le choix du consommateur peut en être affecté. Dans la mesure où des véhicules ayant fait l'objet d'importations parallèles ne peuvent pas porter le millésime n + 1, un produit importé parallèlement en devient moins attrayant, et il s'agit donc, selon la Commission, d'une mesure d'effet équivalent, au sens de l'article 30 du traité. Ce système consistant à utiliser le millésime de l'année civile suivante ne peut être considéré comme justifié, pas plus au titre de l'article 36 du traité qu'à celui de la jurisprudence de la Cour admettant la primauté d'un intérêt général, car il s'agit en réalité d'un instrument de politique commerciale.

27. A une question sur ce point, la Commission a répondu qu'il n'était pas certain que le passage à une nouvelle année modèle implique des modifications techniques réelles par rapport au modèle précédent, et qu'il était difficile pour le consommateur de savoir si tel était le cas et, dans l'affirmative, dans quelle mesure. Les indications pouvant être déduites du numéro de châssis du véhicule ne sont accessibles ni au consommateur seul ni au revendeur parallèle, qui ne connaissent pas le code utilisé. En outre, l'année modèle indiquée pour un véhicule ne dépend pas de la date à laquelle il a été fabriqué. Ainsi, rien n'empêche en principe qu'un véhicule produit en 1994 soit vendu comme un millésime 1996, si on ne l'a fait figurer dans la communication à l'administration qu'en 1995.

Remarques générales sur l'article 30 du traité et les importations parallèles

28. Il nous paraît utile de commencer par un bref exposé des principes généraux développés par la Cour dans sa jurisprudence en ce qui concerne l'article 30 du traité.

29. Selon la jurisprudence constante de la Cour, l'article 30 comporte une interdiction des systèmes commerciaux susceptibles d'entraver, directement ou indirectement, actuellement ou potentiellement, le commerce intracommunautaire. En l'absence d'harmonisation des législations, l'article 30 interdit les obstacles résultant de l'application à des marchandises en provenance d'autres États membres, où elles sont légalement fabriquées et commercialisées, de règles relatives aux conditions auxquelles doivent répondre ces marchandises (telles que celles qui concernent leur dénomination, leur forme, leurs dimensions, leur poids, leur composition, leur présentation, leur étiquetage, leur conditionnement), même si ces règles sont indistinctement applicables à tous les produits, dès lors que cette application ne peut être justifiée par un but d'intérêt général de nature à primer les exigences de la libre circulation des marchandises [4].

30. Dans une série d'arrêts, la Cour a constaté que le fait de réserver une dénomination générique déterminée à des produits présentant certaines caractéristiques constitue une mesure d'effet équivalent (voir, par exemple, l'arrêt du 12 mars 1987, Commission/Allemagne, 178/84, Rec. p. I-1227, concernant la dénomination « Bier » réservée en Allemagne à la bière fabriquée conformément à la loi allemande de pureté — « Reinheitsgebot » [5]).

31. Contrairement aux dispositions relatives à des modalités de vente visées dans l'arrêt de la Cour, Keck et Mithouard [6], il n'est pas nécessaire, pour de telles mesures, que la commercialisation de produits en provenance d'autres États membres soit frappée plus durement, en droit ou en fait, que celle des produits nationaux.

32. La Cour a en outre déclaré que les importations parallèles bénéficient d'une certaine protection en droit communautaire, car cette activité économique favorise le développement de la circulation des marchandises et stimule la concurrence [7]. Conformément à sa jurisprudence, les mesures nationales qui font obstacle aux importations parallèles ou les rendent difficiles pourront être contraires

4 — Voir les arrêts du 26 octobre 1995, Commission/Allemagne (C-51/94, Rec. p. I-3599, point 29); du 6 juillet 1995, Mars (C-470/93, Rec. p. I-1923, point 12), et du 24 novembre 1993, Keck et Mithouard (C-267/91 et C-268/91, Rec. p. I-6097, point 15).

5 — On peut également mentionner l'arrêt du 26 octobre 1995, Commission/Allemagne, cité dans la note 4, et l'arrêt du 26 novembre 1985, Miro, 182/84, Rec. p. 3731.

6 — Voir l'arrêt Keck et Mithouard, précité à la note 4.

7 — Voir l'arrêt du 16 janvier 1992, X (C-373/90, Rec. p. I-131, point 12).

à l'article 30 du traité. On peut citer, à titre d'exemple, les exigences de production de certificats d'authenticité ou de conformité, ou des spécifications relatives aux produits, plus difficiles à obtenir pour un importateur parallèle que pour l'importateur officiel [8].

Compatibilité d'un système tel que le système français avec l'article 30 du traité

33. C'est à la lumière de ces principes qu'il convient d'apprécier si un système tel que celui inscrit dans le décret et l'arrêté est compatible avec l'article 30 du traité. Ces textes imposent une obligation de donner un millésime aux véhicules à moteur vendus sur le marché français et fixent les conditions dans lesquelles un véhicule peut porter un millésime n + 1. Ainsi, ce système réglemente l'utilisation d'une dénomination générique déterminée pour une marchandise.

34. Lorsqu'un véhicule neuf ne peut porter le millésime le plus récent sur un marché, cela peut rendre le produit moins attrayant aux yeux du consommateur, car celui-ci peut avoir l'impression qu'il achète le produit d'une technologie « dépassée ».

35. Le millésime pourra de surcroît avoir une influence sur le prix ultérieur de la voiture d'occasion. Même si deux véhicules sont immatriculés à la même date et sont identiques du point de vue de leur construction, le millésime 1994 paraîtra vraisemblablement de plus grande valeur, aux yeux de l'acheteur, que le millésime 1993. Le fait de ne pas pouvoir commercialiser des véhicules sous la dénomination « millésime n + 1 » pourra donc avoir un effet négatif sur la vente des véhicules concernés.

36. Conformément à l'article 1er de l'arrêté, pour pouvoir porter le millésime n + 1, un véhicule doit, d'une part, porter un numéro de châssis appartenant à la série déclarée dans la communication du producteur à l'administration et, d'autre part, répondre aux caractéristiques et spécifications déclarées à cette même administration. L'arrêt rendu le 15 mars 1995 par le tribunal de grande instance de Paris et les observations du gouvernement français permettent de considérer comme établi que seuls les véhicules qui répondent à ces conditions peuvent être vendus sous cette dénomination. En revanche, les autres véhicules doivent être commercialisés sous le millésime appliqué dans l'État membre dont ils sont importés. D'après les indications qui ont été fournies, il s'agira généralement, soit de l'année civile, soit de la date de première immatriculation, ce qui entraîne que, pendant toute l'année civile, le véhicule doit porter le millésime de l'année civile en cours.

37. Il résulte de la directive 78/507 précitée que le numéro de châssis comporte un code

8 — Voir, par exemple, les arrêts du 11 juillet 1974; Dassonville (8/74, Rec. p. 837); du 20 mai 1976, De Peijper, 104/75 (Rec. p. 613), et du 17 juin 1987, Commission/Italie, 154/85 (Rec. p. 2717).

de six caractères visant à indiquer les caractéristiques générales du véhicule. La directive ne spécifie pas en détail quelles caractéristiques doivent être indiquées. Chaque producteur est donc maître du codage de cette partie du numéro de châssis et il a ainsi la possibilité d'introduire un code pour le marché auquel est destiné le véhicule. Si, dans de telles circonstances, seuls les numéros de châssis concernant les véhicules destinés au marché français sont communiqués, il ne sera possible d'attribuer le millésime n + 1 qu'aux véhicules couverts par la communication. Cela vaut même dans l'hypothèse de véhicules identiques. Le système de communication des numéros de châssis prévu à l'article 2 de l'arrêté pourrait ainsi, à notre avis, être lui-même contraire à l'article 30 du traité.

38. En ce qui concerne l'obligation, imposée à l'article 1er de l'arrêté, de correspondance des véhicules aux caractéristiques et spécifications communiquées par le producteur, il résulte des observations du gouvernement français qu'un véhicule ne peut porter le millésime n + 1 qu'en cas d'identité absolue en ce qui concerne l'aspect, le système technique et l'équipement standard monté en usine.

39. L'état du droit peut être illustré par un exemple. Le producteur peut décider de doter un modèle déterminé d'un équipement standard différent en fonction du marché auquel il est destiné. Une version destinée au marché français peut, par exemple, être offerte avec des vitres à fermeture électrique, alors que la version belge correspondante sera offerte avec un dispositif de verrouillage central. Même si les véhicules ont été produits à la même date et sont par ailleurs identiques, la différence que nous venons de mentionner aura pour conséquence d'empêcher la version belge importée parallèlement de bénéficier du millésime n + 1. Cela vaut même s'il s'agit de différences normalement évidentes pour le consommateur. Le système français pourrait en soi inciter les producteurs à différencier des véhicules quant à leur équipement, en fonction des différents marchés.

40. Dans ces circonstances, il convient de considérer comme établi qu'un système tel que celui mis en place par le décret et l'arrêté aboutit dans de nombreux cas à empêcher qu'un véhicule faisant l'objet d'une importation parallèle soit commercialisé sous le même millésime qu'un véhicule vendu en France dans le cadre du système de distribution officiel du producteur ou de l'importateur. C'est pourquoi il s'agit, à notre avis, d'une mesure d'effet équivalent au sens de l'article 30 du traité, interdite à moins que le système puisse être considéré comme justifié par les intérêts légitimes résultant de l'article 36 du traité et de la jurisprudence de la Cour. L'intérêt invoqué par le gouvernement français, d'assurer au consommateur une information correcte constitue un intérêt légitime au sens de cette jurisprudence [9]. Toutefois, selon la jurisprudence de la Cour [10], il faut exiger que la mesure soit appropriée à la réalisation de l'objectif poursuivi et que l'atteinte soit nécessaire, c'est-à-

9 — C'est ce qui ressort, notamment, du point 32 de l'arrêt du 26 octobre 1995, Commission/Allemagne, précité à la note 4.

10 — Voir, par exemple, l'arrêt du 13 novembre 1990, Fedesa e.a. (C-331/88, Rec. p. I-4023, point 13).

dire qu'elle ne soit pas disproportionnée, le but recherché ne pouvant pas être atteint avec autant d'efficacité par des mesures moins contraignantes.

Un système, tel que le système français, est-il apte à protéger les consommateurs?

41. Il peut être opportun de relever de manière générale que le secteur de l'automobile fait l'objet d'une procédure communautaire d'agrément par type (voir la directive 92/53 précitée) et d'un grand nombre de directives particulières concernant les pièces détachées des véhicules, et que les producteurs peuvent obtenir d'importants avantages d'échelle en employant dans la mesure du possible la même plate-forme et les mêmes composants pour les voitures qu'ils construisent. Il en résulte que, généralement, les producteurs pourront commercialiser les mêmes modèles de base et les mêmes versions modèles dans l'ensemble de la Communauté, et qu'ils y ont intérêt. Bien sûr, les différentes versions d'un modèle peuvent être diversement équipées, compte tenu des circonstances locales et des préférences des consommateurs. On peut mentionner, par exemple, qu'au Danemark des réductions de la taxe d'enregistrement sont accordées pour des équipements de sécurité spécifiques. Presque toutes les voitures neuves vendues sur le marché danois disposent donc à l'heure actuelle d'airbags comme équipement standard.

42. Il convient en outre de tenir compte du type d'informations que le consommateur peut déduire du millésime. A notre avis, le consommateur pourra raisonnablement déduire d'une telle indication que des véhicules appartenant à une nouvelle année modèle comporte les dernières innovations en ce qui concerne la construction et l'aspect. En outre, le consommateur sera enclin à supposer qu'une nouvelle année modèle est le résultat d'un nouveau cycle de production, que le produit n'est donc pas resté pendant longtemps dans les locaux du producteur ou du commerçant, et qu'il y a eu certaines modifications par rapport à l'année modèle précédente. Or, comme ce sont les producteurs qui fixent les spécifications valables pour une certaine année modèle, le millésime n'apporte en soi aucune information au consommateur en ce qui concerne la façon dont un modèle est construit ou l'équipement concret d'une certaine version.

43. Comme on l'a dit, le décret et l'arrêté interdisent qu'un véhicule porte le millésime n +1 s'il n'est pas conforme aux spécifications communiquées par le producteur, ou s'il leur est conforme, mais ne relève pas d'une série de numéros de châssis ayant fait l'objet de la communication. Ainsi, par exemple, un tel véhicule ne peut pas être vendu en France entre le 1er juillet 1996 et le 31 décembre 1996 en tant qu'« année modèle 1997 », mais au contraire en tant qu'« année modèle 1996 ». Le consommateur pourra donc se sentir incité à choisir la voiture plus chère, qui n'a pas été importée de manière parallèle, du millésime n + 1, en croyant qu'il acquiert ainsi un modèle plus récent et mis à jour.

44. A notre avis, toutefois, la protection apportée au consommateur, entre le 1er juillet et le 31 décembre, par un système tel que le système français, est relativement réduite. Ce qui intéresse particulièrement le consommateur est qu'on lui indique si, et le cas échéant de quelle manière, le nouveau modèle se distingue du modèle précédent. Or, il n'est aucunement certain que le consommateur reçoive les informations qui doivent être communiquées à l'administration française conformément à l'article 1er de l'arrêté. D'après ce qu'on nous a dit, il est au contraire possible de vendre sous le millésime n + 1 un véhicule n'ayant subi aucune modification et, comme l'a exposé la Commission, le consommateur ne peut même pas être certain qu'un tel véhicule a été fabriqué récemment. En principe, il peut être resté en stock pendant plusieurs années et bénéficier malgré tout du millésime n + 1.

45. Entre le 1er janvier et le 30 juin d'une année donnée, au contraire, aussi bien les véhicules répondant aux conditions qui viennent d'être citées et ceux qui ne les satisfont pas, vont pouvoir être vendus sous le même millésime, par exemple sous le « millésime 1997 » entre le 1er janvier et le 30 juin 1997. Les règles françaises et celles applicables dans l'État membre dont le véhicule est importé aboutissent en effet, à ce que, pendant cette période, on utilise le même millésime: dans notre exemple, 1997. Au cours du premier semestre d'une année civile quelconque, un système tel que celui institué par le décret et l'arrêté n'assure ainsi pas l'information du consommateur sur le fait que le véhicule qui a fait l'objet d'une importation parallèle ne correspond pas aux conditions fixées dans le décret et l'arrêté et, par exemple, offre un équipement différent de celui du modèle destiné au marché français.

46. Le système français n'empêche pas non plus qu'en cours d'année le producteur modifie le véhicule, par exemple en n'offrant le double airbag qu'à titre d'équipement spécial alors qu'il l'offrait jusqu'alors en équipement standard. Ainsi, le consommateur ne peut pas être certain que deux véhicules du même modèle et du même millésime sont identiques.

47. Dans ces circonstances, nous pensons que le système français ne satisfait pas à la condition selon laquelle il doit être apte à atteindre l'objectif indiqué, à savoir d'assurer une information correcte des consommateurs.

L'atteinte à la libre circulation des marchandises est-elle proportionnée en l'espèce?

48. Même si l'on estimait que le système était apte à protéger le consommateur, il faudrait en outre exiger que l'atteinte à la libre

circulation des marchandises soit proportionnée. Il convient donc d'examiner si cette condition est remplie.

49. Si la raison de l'impossibilité d'attribuer le millésime n + 1 à un véhicule faisant l'objet d'une importation parallèle réside dans le fait que son numéro de châssis n'est pas couvert par la série de numéros communiqués par le producteur, on peut à notre avis facilement constater que cet obstacle constitue une atteinte non nécessaire et, de ce fait, disproportionnée, à la libre circulation des marchandises. Si le véhicule importé de manière parallèle est identique, par sa construction, son aspect et l'équipement standard monté en usine, aux spécifications et caractéristiques communiquées par le producteur, le consommateur ne serait en aucune manière induit en erreur si le véhicule importé de manière parallèle bénéficiait du même millésime que celui ayant un numéro de châssis couvert par la communication du producteur. Le consommateur reçoit précisément le produit auquel il s'attend et il pourra au contraire être induit en erreur par le système français qui aboutit à ce que deux véhicules ne peuvent être commercialisés sous le même millésime, car il pourra être amené à croire, à tort, que ces deux véhicules sont différents.

50. Il est de pratique courante de mettre régulièrement à jour l'aspect et la construction d'un modèle. Il peut s'agir, par exemple, de l'ajout d'une armature de sécurité dans les portes ou de ce qu'on appelle un « facelift » sous la forme du montage d'une nouvelle grille de radiateur. Il est important que le consommateur puisse savoir s'il s'agit, du point de vue technique ou de celui de l'aspect, d'une telle version mise à jour. Si un importateur parallèle vend un véhicule sans préciser que tel n'est pas le cas, soit parce qu'il ne dispose pas en stock de la version mise à jour du modèle, soit parce que cette version n'est pas encore vendue dans l'État membre d'où il importe ses véhicules, son comportement est, selon nous, contraire aux pratiques commerciales loyales. C'est pourquoi il devrait être possible de garantir au consommateur la protection nécessaire contre de tels agissements, en appliquant les règles nationales relatives à la loyauté des pratiques commerciales.

51. Pour les rares cas où un producteur commercialiserait dans les différents États membres, sous la même dénomination de modèle, des véhicules présentant des différences techniques et extérieures importantes, nous estimons que, là également, l'application des règles nationales sur la loyauté des pratiques commerciales garantirait au consommateur la protection nécessaire. Il bénéficierait ainsi des informations positives nécessaires en ce qui concerne le produit, à savoir que le véhicule qui a fait l'objet d'une importation parallèle et celui qui est vendu par les commerçants français agréés ne sont pas identiques. En revanche, l'indication de l'année modèle n'apporte au consommateur aucune information à cet égard.

52. On peut supposer qu'il est fréquent qu'un producteur monte des équipements

standards différents dans les voitures, en fonction du marché auquel les véhicules sont destinés. Il est impossible d'exclure que le consommateur ayant vu une version modèle française, avec un équipement standard déterminé, chez un revendeur français agréé achète un véhicule importé de manière parallèle en pensant que les deux véhicules sont semblables par leur équipement et s'estime donc trompé si cela s'avère ne pas être le cas. Or, l'achat d'une voiture constitue pour la plupart des gens un investissement important. Il sera donc naturel que le consommateur procède régulièrement à une comparaison des prix offerts, en cherchant des informations précises, notamment en ce qui concerne l'équipement du véhicule. C'est d'autant plus vrai pour le consommateur qui s'adresse, à travers un intermédiaire, à un vendeur d'un autre État membre ou à un vendeur qui se trouve à l'extérieur du système agréé. L'exigence d'indication du millésime peut certainement, entre le 1er juillet et le 31 décembre d'une année, appeler l'attention du consommateur sur une différence possible entre les voitures offertes, respectivement, par les vendeurs agréés et par les importateurs parallèles. Toutefois, entre le 1er janvier et le 30 juin, l'indication du millésime n'apporte aucune indication à cet égard au consommateur. En toute hypothèse, le consommateur pourra donc être protégé de manière plus efficace, à notre avis, par l'application des règles nationales relatives à la loyauté des pratiques commerciales ou par des règles imposant aux vendeurs de voitures de communiquer une liste de l'équipement standard monté en usine. Les informations nécessaires à cet effet seront normalement directement accessibles à l'importateur parallèle et entraveront donc moins la libre circulation des marchandises qu'une interdiction d'utiliser le millésime n + 1.

53. Il peut être utile de mentionner en conclusion la situation où un véhicule ayant fait l'objet d'une importation parallèle est revendu par la suite comme voiture d'occasion. Pour le consommateur qui vend le véhicule en question, il sera important de pouvoir donner à ce véhicule le millésime le plus récent, car cela pourra présenter de l'importance pour le prix. Dans ce cas également, il nous paraît qu'on peut protéger plus efficacement l'acheteur par l'application des règles nationales sur la loyauté des pratiques commerciales et une obligation éventuelle d'information sur l'équipement standard monté en usine.

54. Pour résumer, notre avis est ainsi qu'un système tel que celui établi dans le décret et l'arrêté n'est ni apte ni nécessaire à la protection des consommateurs.

Conclusion

Pour toutes ces raisons, nous proposons à la Cour de répondre à la question qui lui a été déférée par la cour d'appel de Metz dans le sens suivant:

L'article 30 du traité instituant la Communauté européenne doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation nationale en matière de millésime automobile qui implique que, de deux véhicules du même modèle d'une marque mis sur le marché après le 1er juillet de l'année civile donnée, l'un peut être présenté sous le millésime de l'année suivante, alors que cette présentation est interdite pour l'autre, introduit par importation parallèle.