SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS MICHAEL B. ELMER
vom 28. März 1996 *

1. In dieser Rechtssache hat die Cour d'appel Metz, Frankreich, dem Gerichtshof eine Frage über die Auslegung des Artikels 30 EG-Vertrag im Hinblick auf eine nationale Regelung, die die Verwendung der Bezeichnung „Modelljahr" beim Verkauf von Personenwagen betrifft, zur Vorabentscheidung vorgelegt.

Die einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften

2. Nach Artikel 2 Absatz 1 des Dekrets Nr. 78-993 vom 4. Oktober 1978 zur Durchführung des Gesetzes vom 1. August 1905 über Betrug und Fälschung bei Waren und Dienstleistungen, soweit es um Kraftfahrzeuge geht (im folgenden: Dekret), wird jedes Kraftfahrzeug, das dem Modell entspricht, für das der Hersteller die Merkmale für ein bestimmtes Jahr festgelegt hat, mit der Jahreszahl dieses Jahres, des sogenannten „Modelljahres", bezeichnet.

3. Beim Handel mit neuen oder gebrauchten Kraftfahrzeugen französischen oder ausländischen Ursprungs muß in der Verkehrsbezeichnung die Jahreszahl des Modelljahres angegeben sein (Artikel 2 Absatz 3 des Dekrets). Außerdem muß nach Artikel 5 Absatz 1 in Rechnungen, Lieferscheinen und allen anderen Geschäftsunterlagen u. a. diese Angabe enthalten sein.

4. Nach Artikel 7 ist die Verwendung einer Angabe oder einer Bezeichnung, die beim Käufer einen Irrtum u. a. über die Jahreszahl des Modelljahres hervorrufen kann, verboten.

5. In der Verordnung vom 2. Mai 1979 (nachstehend: Verordnung) sind die Durchführungsbestimmungen zum Dekret festgelegt worden.

Artikel 1 lautet folgendermaßen:

„Jeder Hersteller oder Importeur von Kraftfahrzeugen ... muß vor dem Inverkehrbringen der Fahrzeuge dem Verkehrsminister eine eingehende Beschreibung der Modelle übermitteln, die er für ein bestimmtes Modelljahr auf den französischen Markt zu bringen beabsichtigt.

* Originalsprache: Dänisch.

Diese Beschreibung muß u. a. enthalten:

Angabe des Typs, für den von ... [der zuständigen Behörde] die Betriebserlaubnis erteilt worden ist.

Eine genaue Beschreibung zusammen mit Fotografien der Karosserie, des Fahrerplatzes und der inneren Ausgestaltung.

Im Falle eines Modells mit derselben handelsmäßigen Bezeichnung wie ein früheres Modell sind die Unterschiede zwischen den beiden Modellen, die für den Käufer von erheblichem Interesse sind, eingehend zu beschreiben."

6. Artikel 2 der Verordnung lautet:

„Jeder Hersteller oder Importeur hat für jedes Modell dem Verkehrsminister die Seriennummer des betreffenden Typs mitzuteilen, von der an die im vorhergehenden Artikel genannten Fahrzeuge entsprechend dem Modell des neuen Jahres hergestellt werden."

7. Aus Artikel 5 ergibt sich, daß mit der Jahreszahl eines bestimmten Modelljahres nur Fahrzeuge bezeichnet werden dürfen, die nach dem 1. Juli des vorhergehenden Kalenderjahres an den Verbraucher verkauft werden.

Diese Jahreszahl, die sich nach dem nächsten Kalenderjahr richtet, wird im folgenden mit „n + 1" bezeichnet.

Sachverhalt

8. Rémy Schmit ist Geschäftsführer der SARL Garage Espace-Import mit Sitz in Yutz, Frankreich. Die Geschäftstätigkeit des Unternehmens umfaßt den Handel mit neuen und gebrauchten Personenwagen einschließlich des Imports solcher Fahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten zum Weiterverkauf sowie die Vermittlungstätigkeit beim Kauf neuer Personenwagen in anderen Mitgliedstaaten. Hierbei sind angeblich erhebliche Einsparungen gegenüber den Preisen möglich, zu denen die Fahrzeuge in Frankreich über die Händlernetze der Hersteller angeboten werden.

9. 1993 stellten die Behörden Nachforschungen in den Geschäftslokalen des Unternehmens an. Dabei wurde festgestellt, daß ein

dort unter der Jahreszahl 1992 ausgestellter Volkswagen „Corrado" erstmals am 5. Juli 1991 zugelassen worden war und zum Modelljahr 1991 gehörte.

10. Die Behörden vernahmen daraufhin frühere Kunden der SARL Garage Espace-Import. Drei Kunden erklärten, daß sie 1991 Personenwagen des Modelljahres 1992 der Marken Citroën, Peugeot bzw. Renault bestellt hätten. In den Verkaufsunterlagen war kein Modelljahr angegeben, und die betreffenden Kraftfahrzeughersteller erklärten auf Anfrage der Behörden, daß es sich in allen drei Fällen um das Modelljahr 1991 gehandelt habe. Diese Fahrzeuge waren an die Kunden nach dem 1. Juli 1991 verkauft worden.

11. Rémy Schmit wurde daraufhin angeklagt, Personenwagen verkauft zu haben, ohne in den Bestell- und Verkaufsunterlagen das Modelljahr angegeben zu haben, sowie ein Fahrzeug unter Angabe eines falschen Modelljahres ausgestellt bzw. verkauft zu haben. Das Strafverfahren ist nun bei der Cour d'appel Metz anhängig.

12. Im Oktober 1993 verwendete die Peugeot SA im übrigen im Rahmen einer Werbekampagne im nördlichen Frankreich Material, in dem zwei Fahrzeuge desselben Modells abgebildet waren, das eine mit französischem Kennzeichen und das andere mit belgischem Kennzeichen, die durch einen Schlagbaum getrennt waren. Unter dem belgischen Fahrzeug stand: „Verkauft bis zum 31. Dezember 1993: Jahrgang 1993." Der entsprechende Text unter dem französischen Fahrzeug lautete: „Verkauft nach dem 1. Juli 1993: Jahrgang 1994." Überschrieben war das Bild: „Zwischen diesen neuen Peugeots liegt nur ein Meter, aber schon trennt sie ein Jahr."

Die Peugeot SA wurde daraufhin vom Tribunal de grande instance Paris mit Urteil vom 15. März 1995 wegen Verstoßes gegen Artikel L.121-1 des Code de la consommation, der irreführende Werbung verbietet, zu einer Geldbuße von 100 000 FF verurteilt. Das Tribunal de grande instance Paris legte in seinem Urteil das Dekret und die Verordnung folgendermaßen aus: „Für jedes Fahrzeug mit den gleichen Merkmalen wie ein Fahrzeug, dem nach der französischen Regelung schon vom 1. Juli eines Jahres an die Jahreszahl des nächsten Jahres zugeordnet werden darf, müssen, wenn es in Frankreich weiterverkauft wird, unabhängig vom Ort seines Erwerbs dieselben Erleichterungen in bezug auf die Jahresangabe gelten."

13. Die Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes teilte in ihrem Schreiben vom 28. Oktober 1994 an Rechtsanwalt Fourgoux, der sich im Namen des Syndicat Européen des Professionnels de l'Automobile an diese Stelle gewandt hatte, mit, daß die französische Regelung „keine Anwendung auf Fahrzeuge findet, die aus der Europäischen Union — entweder unmittelbar von einem Privatmann oder von einem Bevollmächtigten — importiert werden. Diese Fahrzeuge unterliegen der Regelung, die in ihrem Herkunftsland gilt." Weiter heißt es in dem Schreiben: „Die Hersteller und Importeure haben dem Verkehrsminister die Seriennummern mitzuteilen, von denen an die Fahrzeuge entsprechend dem Modell des neuen Jahres hergestellt werden (Artikel 2 der Verordnung vom 2. Mai 1979) und mit

der neuen Jahreszahl bezeichnet werden dürfen. Dagegen gibt es keine Kontrolle hinsichtlich der Seriennummern der ausgeführten und anschließend nach Frankreich wieder eingeführten Fahrzeuge, und dem Verkehrsministerium sind diese auch nicht bekannt."

Die einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften

14. Der Kraftfahrzeugsektor ist Gegenstand einer großen Zahl von Harmonisierungsrichtlinien, die technische Vorschriften für die einzelnen Bestandteile der Fahrzeuge festlegen. Anhang IV Teil I der Richtlinie 92/53/EWG vom 18. Juni 1992 zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger [1] enthält etwa eine Liste über 52 solcher Einzelrichtlinien und die Fahrzeuge, für die sie gelten. Diese Einzelrichtlinien enthalten u. a. gemeinsame Vorschriften über den Geräuschpegel, Emissionen, Bremsanlagen, Innenausstattung, Beleuchtung, Sitze, seitliche Schutzvorrichtungen, Sicherheitsglas und Spritzschutzvorrichtungen.

15. Mit Wirkung vom 1. Januar 1993 wurde durch die genannte Richtlinie 92/53 ein gemeinschaftliches Typengenehmigungsverfahren eingeführt, wonach für einen Fahrzeugtyp nur in einem Mitgliedstaat ein Antrag zu stellen ist [2]. Entsprechend ist auch für einzelne Systeme, z. B. Bremsen, sowie für Bauteile, z. B. Leuchten, und für unter Einzelrichtlinien fallende selbständige technische Einheiten wie hintere Stoßstangen nur ein Antrag einzureichen.

16. Die Richtlinie 78/507/EWG der Kommission vom 19. Mai 1978 zur Anpassung der Richtlinie 76/114/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Schilder, vorgeschriebene Angaben, deren Lage und Anbringungsart an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern an den technischen Fortschritt [3] enthält im Anhang u. a. Vorschriften über die Fahrzeug-Identifizierungsnummer.

Punkt 3.1. schreibt zur Fahrzeug-Identifizierungnummer folgendes vor:

„3.1.1. Sie muß aus den drei folgenden Gruppen bestehen:

3.1.1.1. Die erste Gruppe besteht aus einem Code, der beim Fahrzeughersteller

1 — ABl. L 225, S. 1.

2 — Artikel 2 der Richtlinie enthält einige Übergangsbestimmungen, die für die dort festgesetzten Zeiträume weiterhin die Anwendung der früheren Regelungen zulassen.

3 — ABl. L 155, S. 31.

zugeteilt wird, um seine Identifizierung zu ermöglichen. Der Code besteht aus drei Zeichen (Buchstaben oder Ziffern), die von den zuständigen Behörden des Landes, in dem der Hersteller seinen Geschäftssitz hat, in Übereinstimmung mit der für die Internationale Organisation für Normung (ISO) tätigen internationalen Agentur zugeteilt werden. Das erste Zeichen bezeichnet eine geographische Zone, das zweite ein Land innerhalb dieser Zone und das dritte einen bestimmten Hersteller.

...

3.1.1.2. Die zweite Gruppe besteht aus 6 Zeichen (Buchstaben oder Ziffern), die die allgemeinen Fahrzeugeigenschaften angeben. Nimmt der Hersteller eines oder mehrere dieser Zeichen nicht in Anspruch, ist der Zwischenraum (nach Wahl des Herstellers) mit Buchstaben oder Ziffern auszufüllen.

3.1.1.3. Die dritte Gruppe besteht aus acht Zeichen, wovon die letzten vier Ziffern sein müssen; sie muß in Verbindung mit den beiden anderen Gruppen die eindeutige Identifizierung eines bestimmten Fahrzeugs ermöglichen. An allen ungenutzten Stellen ist eine Null einzusetzen, damit die vorgeschriebene Gesamtstellenzahl erreicht wird."

17. Vom 1. Oktober 1981 an dürfen die Mitgliedstaaten nach Artikel 2 Absatz 3 die Zulassung von Fahrzeugen, die erstmals in Verkehr kommen, untersagen, wenn deren Schilder und vorgeschriebene Angaben nicht der Richtlinie entsprechen.

Die Vorlagefrage

18. Die Cour d'appel Metz hat dem Gerichtshof mit Beschluß vom 31. Mai 1995 folgende Frage vorgelegt:

Steht Artikel 30 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft einer nationalen Regelung über die Jahresangabe bei Kraftfahrzeugen entgegen, die die Verwaltung eines Mitgliedstaats und die Wirtschaftsteilnehmer dieses Mitgliedstaats zu der Annahme veranlaßt, daß von zwei Fahrzeugen desselben Modells einer Marke, die zum gleichen Zeitpunkt nach dem 1. Juli auf den Markt gelangen, das eine unter der Jahreszahl des nächsten Jahres angeboten werden darf, während für das andere, das in

einem anderen Mitgliedstaat hergestellt und parallel eingeführt wurde, ein solches Angebot untersagt ist?

Verfahren vor dem Gerichtshof

19. Nach Ansicht von Rémy Schmit beschränkt die französische Regelung den Parallelimport und verstößt damit gegen Artikel 30 des Vertrages. Die Angabe des Modelljahres sei dem französischen Verbraucher wichtig und habe, wie sich aus dem genannten Urteil des Tribunal de grande instance Paris ergebe, zu einem Mißbrauch durch die Hersteller geführt. Die französischen Behörden legten das Dekret und die Verordnung so aus, daß parallel eingeführte Fahrzeuge nicht mit der Jahreszahl n + 1 bezeichnet werden könnten, auch wenn sie mit Fahrzeugen identisch seien, die die zugelassenen Händler in Frankreich unter dieser Jahreszahl auf den Markt brächten. Die französischen Behörden hätten außerdem die bei ihnen eingereichten Seriennummern nicht an Verbraucher und Parallelimporteure weitergegeben.

20. Die Jahreszahl n + 1 werde außerdem von den Gewerbetreibenden in einer Reihe von Mitgliedstaaten, u. a. in Belgien, Dänemark, Finnland, Italien und Deutschland, verwendet. Der Wechsel zu einem neuen Modelljahr bedeute nicht immer, daß wirkliche Änderungen vorgenommen worden seien; in der Praxis habe es Fälle gegeben, daß bestimmte unverändert gebliebene Modelle je nach der Entscheidung des Händlers dem neuen oder dem vorhergehenden Modelljahr hätten zugeordnet werden können.

21. Die französische Regierung, für die das Dekret und die Verordnung nicht gegen Gemeinschaftsrecht verstoßen, hat u. a. angeführt, daß ein Fahrzeug drei Bedingungen erfüllen müsse, um die Jahreszahl n + 1 zu erhalten: Das Fahrzeug müsse sämtlichen vom Hersteller angemeldeten Spezifikationen und sonstigen Merkmalen entsprechen, die Seriennummer des Fahrzeugs müsse in der Mitteilung des Herstellers enthalten sein, und schließlich müsse das Fahrzeug am 1. Juli oder später an den Verbraucher verkauft werden.

Diese Regelung, die in erster Linie zum Schutz des Käufers von Gebrauchtfahrzeugen eingeführt worden sei, ermögliche den Verkauf von Modellen unter einer neuen Jahreszahl nach dem Ende der Werksferien. Dieser Zeitraum, in dem nicht produziert werde, könne daher zur Umstellung des Produktionsapparats genutzt werden.

22. Die Regelung gelte unterschiedslos für in Frankreich und für in den übrigen Mitgliedstaaten hergestellte Fahrzeuge und beschränke daher weder unmittelbar noch mittelbar, weder tatsächlich noch potentiell den Handel zwischen den Mitgliedstaaten. Die französische Regierung hat in diesem Zusammenhang auf die Auslegung der Vorschriften verwiesen, wie sie in dem genannten Urteil des Tribunal de grande instance Paris vom 15. März 1995 zum Ausdruck gekommen sei.

23. Fahrzeuge, die aus einem anderen Mitgliedstaat eingeführt werden und deren Seriennummer den französischen Behörden nicht mitgeteilt worden ist, können nicht die Jahreszahl n + 1 erhalten. Die französische Regierung ist sich der Tatsache bewußt, daß dies Paralleleinfuhren erschweren kann, meint aber, daß die Vermarktung eines Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat oft zu wesentlichen Änderungen der Merkmale dieses Fahrzeugs entsprechend den Vorlieben der dortigen Verbraucher führe. Solchen Fahrzeugen müsse die Jahreszahl zugeordnet werden, die in den eventuellen Regelungen des Mitgliedstaats, aus dem die Fahrzeuge eingeführt würden, vorgesehen seien.

24. Schließlich hat die französische Regierung auf eine Frage erklärt, daß man sich an die Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière wenden könne, um zu erfahren, von welcher Seriennummer an ein neues Modelljahr beginne.

25. Die Kommission weist darauf hin, daß es keine gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften gebe, die die Verwendung der Bezeichnung „Modelljahr" regele. Nach der französischen Regelung sei die Angabe der Jahreszahl beim Verkauf von Fahrzeugen in Frankreich verbindlich vorgeschrieben. Parallel eingeführte Fahrzeuge müßten die Bezeichnung verwenden, die in dem Mitgliedstaat gelte, aus dem sie eingeführt würden, was normalerweise dem Kalenderjahr oder dem Zeitpunkt der Erstzulassung entspreche.

26. Die Jahreszahl n + 1 kann nach Auffassung der Kommission teils den Verbraucher zu der Annahme verleiten, daß es um ein Fahrzeug gehe, das von bestimmten Neuentwicklungen gegenüber dem vorherigen Modelljahr profitiere, teils für die Gebrauchtwagenpreise von Bedeutung sein. Dies könne sich auf die Entscheidung des Verbrauchers auswirken. Soweit parallel eingeführte Fahrzeuge nicht mit der Jahreszahl n + 1 bezeichnet werden könnten, sei das parallel eingeführte Erzeugnis weniger attraktiv, so daß von einer Maßnahme mit gleicher Wirkung im Sinne des Artikels 30 des Vertrages gesprochen werden könne. Diese Regelung der Verwendung des nächsten Kalenderjahres als Jahreszahl könne nicht als aus den in Artikel 36 EG-Vertrag oder in der Rechtsprechung des Gerichtshofes anerkannten zwingenden Gründen des Gemeinwohls gerechtfertigt angesehen werden, da es sich in Wirklichkeit um ein industriepolitisches Instrument handele.

27. Die Kommission hat auf eine Frage erklärt, daß der Wechsel zu einem neuen Modelljahr nicht unbedingt tatsächliche technische Änderungen gegenüber dem vorherigen Modell bedeute und daß es für den Verbraucher nicht erkennbar sei, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang dies der Fall sei. Die Informationen, die sich aus der Seriennummer des Fahrzeugs ableiten ließen, seien weder dem Verbraucher noch dem Parallelimporteur zugänglich, denen der angewandte Code nicht bekannt sei. Außerdem sei das Modelljahr, mit dem ein Fahrzeug bezeichnet werde, vom Zeitpunkt seiner Herstellung unabhängig. Somit sei es grundsätzlich nicht ausgeschlossen, daß ein im Jahr 1994 hergestelltes Fahrzeug als Modelljahr 1996 verkauft werde, wenn es erst 1995 in die Mitteilung an die Behörde aufgenommen werde.

Allgemeine Ausführungen zu Artikel 30 und zu den Paralleleinfuhren

28. Ich halte es für zweckmäßig, zunächst kurz die allgemeineren Grundsätze wiederzugeben, die der Gerichtshof in seiner Rechtsprechung zu Artikel 30 EG-Vertrag entwickelt hat.

29. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofes enthält Artikel 30 das Verbot jeder Handelsregelung der Mitgliedstaaten, die geeignet ist, den innergemeinschaftlichen Handel unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potentiell zu behindern. Artikel 30 verbietet in Ermangelung einer Harmonisierung der Rechtsvorschriften die Hemmnisse, die sich daraus ergeben, daß Waren aus anderen Mitgliedstaaten, die dort rechtmäßig hergestellt und in den Verkehr gebracht worden sind, bestimmten Vorschriften entsprechen müssen (wie etwa hinsichtlich ihrer Bezeichnung, ihrer Form, ihren Abmessungen, ihres Gewichts, ihrer Zusammensetzung, ihrer Aufmachung, ihrer Etikettierung und ihrer Verpackung), selbst dann, wenn diese Vorschriften unterschiedslos für alle Erzeugnisse gelten, sofern sich die Anwendung dieser Vorschriften nicht durch einen Zweck rechtfertigen läßt, der im Allgemeininteresse liegt und den Erfordernissen des freien Warenverkehrs vorgeht [4].

30. Der Gerichtshof hat in einer Reihe von Urteilen festgestellt, daß die Beschränkung einer bestimmten Gattungsbezeichnung auf Erzeugnisse mit bestimmten Merkmalen eine Maßnahme gleicher Wirkung darstellt (vgl. z. B. Urteil vom 12. März 1987 in der Rechtssache 178/84, Kommission/Deutschland, Slg. 1987, 1227, in der es um die Bezeichnung „Bier" ging, die in Deutschland nur dem nach dem deutschen Reinheitsgebot hergestellten Bier vorbehalten war [5]).

31. Im Gegensatz zu den Bestimmungen über Verkaufsformen, die das Urteil des Gerichtshofes in der Rechtssache Keck und Mithouard [6] betraf, ist bei Maßnahmen der genannten Art nicht erforderlich, daß der Absatz von Waren aus anderen Mitgliedstaaten rechtlich oder tatsächlich härter betroffen ist als der Absatz inländischer Waren.

32. Wie der Gerichtshof außerdem festgestellt hat, genießen Paralleleinfuhren einen gewissen gemeinschaftsrechtlichen Schutz, da sie die Entwicklung des Handelsverkehrs und die Stärkung des Wettbewerbs begünstigen [7]. Nach der Rechtsprechung können nationale Maßnahmen, die Paralleleinfuhren

4 — Vgl. Urteile vom 26. Oktober 1995 in der Rechtssache C-51/94, Kommission/Deutschland, Slg. 1995, I-3599, Randnr. 29, vom 6. Juli 1995 in der Rechtssache C-470/93, Slg. 1995, I-1923, Randnr. 12, und vom 24. November 1993 in den verbundenen Rechtssachen C-267/91 und C-268/91, Keck und Mithouard, Slg. 1993, 6097, Randnr. 15.

5 — Vgl. in diesem Zusammenhang auch das in Fußnote 4 genannte Urteil vom 26. Oktober 1995 sowie das Urteil vom 26. November 1985 in der Rechtssache 182/84, Miro, Slg. 1985, 3731.

6 — Vgl. das in Fußnote 4 genannte Urteil vom 24. November 1993.

7 — Vgl. Urteil vom 16. Januar 1992 in der Rechtssache C-373/90, X, Slg. 1992, I-131, Randnr. 12.

behindern oder erschweren, gegen Artikel 30 EG-Vertrag verstoßen. Beispiele hierfür sind das Erfordernis der Vorlage von Echtheits- oder Übereinstimmungsbescheinigungen oder Produktangaben, die für Parallelimporteure schwerer zugänglich sind als für einen offiziellen Importeur [8].

Vereinbarkeit einer Regelung wie der französischen mit Artikel 30 EG-Vertrag

33. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze ist zu prüfen, ob eine Regelung wie die, die in dem Dekret und der Verordnung enthalten ist, mit Artikel 30 EG-Vertrag vereinbar ist. Diese Vorschriften sehen vor, daß Kraftfahrzeuge, die auf dem französischen Markt verkauft werden, mit einer Jahreszahl bezeichnet werden müssen, und regeln, wann ein Fahrzeug die Jahreszahl n + 1 erhalten kann. Sie regeln somit die Verwendung eines Gattungsbegriffs für eine Ware.

34. Kann ein neues Fahrzeug nicht mit der Jahreszahl bezeichnet werden, die die letzte auf dem Markt ist, ist es für den Verbraucher möglicherweise weniger attraktiv, da er den Eindruck erhalten kann, daß er „alte" Technologie kauft.

35. Außerdem könnte sich die Jahreszahl auf den späteren Gebrauchtwagenpreis auswirken. Ungeachtet der Tatsache, daß zwei Fahrzeuge zum gleichen Zeitpunkt zugelassen worden sind und die gleiche Konstruktion aufweisen, wird z. B. die Jahreszahl 1994 in den Augen des Käufers einen höheren Wert haben als die Jahreszahl 1993. Die fehlende Möglichkeit, Fahrzeuge unter der Bezeichnung „Jahreszahl n + 1" zu verkaufen, könnte sich daher negativ auf den Absatz dieser Fahrzeuge auswirken.

36. Nach Artikel 1 der Verordnung muß ein Fahrzeug, um als Modelljahr n + 1 bezeichnet werden zu können, teils eine Seriennummer haben, die in der Mitteilung des Herstellers an die Behörden aufgeführt worden ist, teils den Merkmalen und Spezifikationen entsprechen, die gegenüber den Behörden angegeben worden sind. Nach dem Urteil des Tribunal de grande instance Paris vom 15. März 1995 und nach den Erklärungen der französischen Regierung ist davon auszugehen, daß nur Fahrzeuge, die diese Voraussetzungen erfüllen, unter dieser Bezeichnung verkauft werden dürfen. Andere Fahrzeuge müssen dagegen unter der Jahreszahl vermarktet werden, die in dem Mitgliedstaat gilt, aus dem sie eingeführt werden. Nach den vorliegenden Angaben ist dies in der Regel entweder das Kalenderjahr oder der Zeitpunkt der Erstzulassung, was bedeutet, daß die Fahrzeuge das ganze Kalenderjahr über mit der Jahreszahl des betreffenden Kalenderjahrs zu bezeichnen sind.

37. Wie sich aus der genannten Richtlinie 78/507 ergibt, umfaßt die Identifizierungs-

8 — Vgl. z. B. Urteile vom 11. Juli 1974 in der Rechtssache 8/74, Dassonville, Slg. 1974, 837, vom 20. Mai 1976 in der Rechtssache 104/75, De Peijper, Slg. 1976, 613, und vom 17. Juni 1987 in der Rechtssache 154/85, Kommission/Italien, Slg. 1987, 2717.

nummer einen aus sechs Zeichen bestehenden Code, der die allgemeinen Fahrzeugeigenschaften angibt. In der Richtlinie wird nicht näher festgelegt, welche Eigenschaften aufzunehmen sind. Somit steht die Kodierung dieses Teils der Identifizierungsnummer im Belieben des einzelnen Herstellers, der dadurch die Möglichkeit hat, einen Code für den Markt aufzunehmen, für den das Fahrzeug bestimmt ist. Wird in einem solchen Fall den Behörden nur die Nummernserie mitgeteilt, die für Fahrzeuge gilt, die für den französischen Markt bestimmt sind, können nur die in der Mitteilung angegebenen Fahrzeuge mit der Jahreszahl n + 1 bezeichnet werden. Dies gilt auch dann, wenn die Fahrzeuge identisch sind. Die in Artikel 2 der Verordnung enthaltene Regelung über die Mitteilung der Seriennummern könnte daher an und für sich nach meiner Meinung gegen Artikel 30 EG-Vertrag verstoßen.

38. Zu dem Erfordernis des Artikels 1 der Verordnung, daß das Fahrzeug den vom Hersteller angegebenen Merkmalen und Spezifikationen entspricht, ist festzustellen, daß nach den Erklärungen der französischen Regierung vollständige Identität hinsichtlich des Äußeren, der technischen Konstruktion und der im Werk eingebauten Standardausrüstung verlangt wird, damit das Fahrzeug die Jahreszahl n + 1 erhalten kann.

39. Dieser Rechtszustand läßt sich an einem Beispiel veranschaulichen. Der Hersteller kann sich dafür entscheiden, eine bestimmte Modellversion mit einer unterschiedlichen Standardausrüstung zu versehen, je nachdem, für welchen Markt das Fahrzeug bestimmt ist. Eine für den französischen Markt bestimmte Version kann z. B. mit elektrischen Fensterhebern ausgestattet sein, während die entsprechende belgische Version mit einer Zentralverriegelung ausgerüstet ist. Ungeachtet der Tatsache, daß die Fahrzeuge zum selben Zeitpunkt hergestellt sind und im übrigen übereinstimmen, würde der genannte Unterschied nach den vorliegenden Informationen dazu führen, daß das parallel eingeführte belgische Modell nicht die Jahreszahl n + 1 erhalten könnte. Dies gilt auch dann, wenn es um Unterschiede geht, auf die der Verbraucher normalerweise achtet. Die französische Regelung kann an und für sich die Hersteller dazu bringen, die Fahrzeuge für die verschiedenen Märkte unterschiedlich auszustatten.

40. Aufgrund dessen ist davon auszugehen, daß eine Regelung, wie sie das Dekret und die Verordnung enthalten, in zahlreichen Fällen dazu führt, daß ein parallel eingeführtes Fahrzeug nicht unter der gleichen Jahreszahl vermarktet werden kann wie ein Fahrzeug, das in Frankreich über das vom Hersteller und Importeur eingerichtete Vertriebssystem verkauft wird. Somit handelt es sich nach meiner Meinung um eine Maßnahme gleicher Wirkung im Sinne des Artikels 30 EG-Vertrag, die verboten ist, wenn die Regelung nicht durch legitime, auf Artikel 36 EG-Vertrag und der Rechtsprechung des Gerichtshofes beruhenden Gründen gerechtfertigt werden kann. Der von der französischen Regierung angeführte Grund, eine korrekte Information des Verbrauchers zu gewährleisten, ist nach dieser Rechtsprechung ein legitimer Grund [9]. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes [10] ist jedoch zu verlangen, daß die Maßnahme zur

9 — Dies ergibt sich u. a. aus Randnr. 32 des in Fußnote 4 genannten Urteils vom 26. Oktober 1995.

10 — Vgl. z. B. Urteil vom 13. November 1990 in der Rechtssache C-331/88, Fedesa u. a., Slg. 1990, I-4023, Randnr. 13.

Erreichung des angestrebten Ziels geeignet und der Eingriff proportional, d. h. nicht unverhältnismäßig ist und daß das angestrebte Ziel durch weniger einschneidende Maßnahmen nicht ebenso wirksam geschützt werden kann.

Ist eine Regelung wie die französische zum Schutz der Verbraucher geeignet?

41. Es mag ganz allgemein der Hinweis angebracht sein, daß für den Kraftfahrzeugsektor ein gemeinschaftliches Typengenehmigungsverfahren (vgl. die genannte Richtlinie 92/53) und eine große Anzahl von Einzelrichtlinien über verschiedene Fahrzeugbestandteile erlassen worden sind und die Hersteller von den erheblichen Vorteilen einer Großserie profitieren können, wenn sie bei der Herstellung der Fahrzeuge so weit wie möglich die gleiche Plattform und die gleichen Bestandteile verwenden. Dies führt dazu, daß die Hersteller in der Regel überall in der Gemeinschaft die gleichen Grundmodelle und -versionen vermarkten können und wollen. Die einzelnen Modellversionen können jedoch je nach den regionalen Verhältnissen und Verbraucherpräferenzen unterschiedlich ausgestattet sein. So wird z. B. in Dänemark für besondere Sicherheitsausrüstung die Zulassungsabgabe herabgesetzt. Im großen und ganzen sind deshalb alle Fahrzeuge, die auf dem dänischen Markt verkauft werden, standardmäßig mit Airbags ausgerüstet.

42. Weiterhin ist in Betracht zu ziehen, welche Informationen der Verbraucher durch die Jahresangabe erhalten kann. Nach meiner Meinung muß der Verbraucher aus einer solchen Angabe schließen können dürfen, daß Fahrzeuge eines neuen Modelljahres im Hinblick auf Konstruktion und Aussehen dem neuesten Stand entsprechen. Außerdem wird der Verbraucher wohl davon ausgehen, daß ein neues Modelljahr das Ergebnis einer neuen Produktionsrunde ist, daß das Produkt daher beim Hersteller oder Händler nicht allzu lang gestanden hat und daß gegenüber dem Vormodell verschiedene Änderungen vorgenommen wurden. Da es die Hersteller sind, die die besonderen Merkmale für ein bestimmtes Modelljahr festlegen, sagt die Jahresangabe dem Verbraucher aber nichts darüber, wie ein Modell konstruiert ist oder welche Ausstattung ein konkretes Modell hat.

43. Aus dem Dekret und der Verordnung ergibt sich wie gesagt, daß ein Fahrzeug, das den vom Hersteller angegebenen Spezifikationen nicht vollständig entspricht oder, wenn es ihnen vollständig entspricht, nicht unter die angegebene Nummernserie fällt, nicht als „Modelljahr n + 1" bezeichnet werden kann. Ein solches Fahrzeug darf z. B. in der Zeit vom 1. Juli 1996 bis zum 31. Dezember 1996 in Frankreich nicht als „Modelljahr 1997", sondern nur unter der Bezeichnung „Jahr 1996" verkauft werden. Der Verbraucher könnte sich dadurch veranlaßt sehen, sich für das teurere nicht parallel eingeführte Fahrzeug des Modelljahres n + 1 zu entscheiden, weil er glaubt, damit eine neuere Konstruktion zu erwerben.

44. In der Zeit vom 1. Juli bis zum 31. Dezember bietet eine Regelung wie die französische meines Erachtens dem Verbraucher jedoch einen verhältnismäßig geringen Schutz. Von besonderem Interesse für den Verbraucher ist die Information, ob und gegebenenfalls in welcher Weise das neue Modelljahr sich von dem vorhergehenden unterscheidet. Es ist jedoch in keiner Weise gewährleistet, daß der Verbraucher diese Informationen, die nach Artikel 1 der Verordnung den Behörden mitzuteilen sind, auch erhält. Wie sich gezeigt hat, ist es dagegen möglich, ein vollkommen unverändertes Fahrzeug unter der Jahreszahl n + 1 zu verkaufen, und der Verbraucher kann, wie die Kommission ausgeführt hat, nicht einmal sicher sein, daß ein solches Fahrzeug aus der neuen Produktion stammt. Es kann im Prinzip mehrere Jahre auf Lager gestanden haben und immer noch die Jahreszahl n + 1 erhalten.

45. In der Zeit vom 1. Januar bis zum 30. Juni eines bestimmten Jahres können dagegen sowohl Fahrzeuge, die die genannten Voraussetzungen erfüllen, als auch solche, die sie nicht erfüllen, unter derselben Jahreszahl verkauft werden, z. B. in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1997 als „Jahr 1997". Die französische Regelung und die Regelung, die in dem Mitgliedstaat gilt, aus dem das Fahrzeug importiert wird, führen nämlich nach den vorliegenden Informationen in diesem Zeitraum dazu, daß die gleiche Jahreszahl zu verwenden ist, in unserem Beispiel: 1997. Im ersten Halbjahr eines bestimmten Kalenderjahres gewährleistet eine Regelung wie die in dem Dekret und in der Verordnung enthaltene somit nicht, daß der Verbraucher darüber informiert wird, daß das parallel eingeführte Fahrzeug nicht die Voraussetzungen erfüllt, die in dem Dekret und in der Verordnung aufgestellt worden sind, z. B. eine andere Ausstattung als das Modell hat, das für den französischen Markt bestimmt ist.

46. Die französische Regelung hindert den Hersteller auch nicht daran, innerhalb eines Modelljahres Änderungen am Fahrzeug vorzunehmen, z. B. einen doppelten Airbag nur noch als Sonderausstattung statt wie bisher als Standardausstattung anzubieten. Der Verbraucher kann deshalb nicht sicher sein, daß zwei Fahrzeuge desselben Modells und desselben Modelljahres gleich sind.

47. Meines Erachtens genügt die französische Regelung aufgrund dessen nicht der Voraussetzung, daß sie zur Erreichung des angegebenen Ziels geeignet ist, nämlich eine korrekte Information des Verbrauchers zu gewährleisten.

Ist der Eingriff in den freien Warenverkehr gegebenenfalls verhältnismäßig?

48. Selbst wenn man annähme, daß die Regelung zum Schutz der Verbraucher geeignet sei, wäre weiterhin zu verlangen, daß der

Eingriff in den freien Warenverkehr verhältnismäßig ist. Es ist deshalb zu prüfen, ob diese Voraussetzung erfüllt ist.

49. Kann das parallel eingeführte Fahrzeug deshalb nicht die Jahreszahl n + 1 erhalten, weil seine Seriennummer nicht zu der vom Hersteller angegebenen Nummerserie gehört, läßt sich nach meiner Meinung ohne weiteres feststellen, daß das Hindernis einen unnötigen und damit unverhältnismäßigen Eingriff in den freien Warenverkehr darstellt. Ist das parallel eingeführte Fahrzeug im Hinblick auf Konstruktion, äußeres und Standardausrüstung mit den vom Hersteller mitgeteilten Spezifikationen und Merkmalen identisch, wird der Verbraucher in keiner Weise irregeführt, wenn dem parallel eingeführten Fahrzeug dasselbe Jahr zugeteilt wird, wie dem Fahrzeug, dessen Seriennummer in die Mitteilung des Herstellers aufgenommen wurde. Der Verbraucher erhält genau die Ware, die er erwartet hat; dagegen könnte er durch die französische Regelung irregeführt werden, nach der die Vermarktung der beiden Fahrzeuge unter derselben Jahreszahl nicht möglich ist, denn er könnte zu der Annahme verleitet werden, daß es sich um zwei verschiedene Fahrzeuge handele.

50. Es entspricht der gängigen Praxis, daß am Äußeren und an der Konstruktion eines Modells ständig Neuerungen vorgenommen werden. Es kann sich z. B. um den Einbau eines Flankenschutzes in die Türen oder um ein sogenanntes „face-lift" in Form eines neuen Kühlergrills handeln. Für den Verbraucher ist es wichtig zu wissen, ob es sich technisch oder im Hinblick auf das Äußere um eine solche neue Version handelt. Verkauft ein Parallelimporteur ein Fahrzeug ohne den Hinweis, daß es sich nicht um ein solches Modell handelte, entweder weil er das neue Modell nicht auf Lager hat oder weil das Modell in dem Mitgliedstaat, aus dem der Parallelimporteur seine Fahrzeuge einführt, noch nicht im Handel ist, verstößt er nach meiner Meinung gegen die Lauterkeit des Handelsverkehrs. Der erforderliche Schutz des Verbrauchers gegen eine solche Irreführung dürfte meines Erachtens somit dadurch gewährleistet werden können, daß die Behörden die nationalen Vorschriften über die Lauterkeit des Handelsverkehrs anwenden.

51. Sollte der Hersteller einmal in den verschiedenen Mitgliedstaaten Fahrzeuge, die sich technisch und von ihrem Äußeren erheblich unterscheiden, unter derselben Modellbezeichnung auf den Markt bringen, dürfte auch in diesem Fall die Anwendung der nationalen Vorschriften über die Lauterkeit des Handelsverkehrs nach meiner Meinung den erforderlichen Schutz des Verbrauchers gewährleisten. Durch diese Vorschriften ist sichergestellt, daß der Verbraucher in diesem Fall die erforderlichen positiven Informationen über das Produkt erhält, nämlich daß das parallel eingeführte Fahrzeug und das von den offiziellen französischen Händlern verkaufte Fahrzeug nicht identisch sind. Die Jahresangabe informiert den Verbraucher dagegen nicht darüber.

52. Der Hersteller stattet Fahrzeuge wahrscheinlich oft unterschiedlich aus, je nachdem, für welchen Markt sie bestimmt sind.

Es läßt sich nicht ausschließen, daß der Verbraucher, der bei einem offiziellen französischen Händler eine französische Modellversion mit einer bestimmten Standardausrüstung gesehen hat, ein parallel eingeführtes Fahrzeug in dem Glauben kauft, daß das Fahrzeug die gleiche Ausstattung hat, und sich deshalb getäuscht fühlt, wenn sich dies als unzutreffend herausstellen sollte. Der Kauf eines Kraftfahrzeugs stellt jedoch für die meisten eine erhebliche Ausgabe dar. Deshalb versteht es sich für den Verbraucher von selbst, daß er die Preise, die angeboten werden, gründlich vergleicht, indem er genaue Informationen, u. a. über die Ausstattung des Fahrzeugs, zu erhalten sucht. Dies gilt gleichermaßen für einen Verbraucher, der sich über einen Bevollmächtigten an einen Händler in einen anderen Mitgliedstaat wendet oder an einen Händler außerhalb des offiziellen Händlernetzes. Zwar kann das Erfordernis der Jahresangabe in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember den Verbraucher darauf aufmerksam machen, daß möglicherweise zwischen Fahrzeugen, die von offiziellen Händlern angeboten werden, und denen von Parallelimporteuren Unterschiede bestehen. In der Zeit vom 1. Januar bis zum 30. Juni bietet die Jahresangabe dem Verbraucher aber keinen entsprechenden Anhaltspunkt. Der Verbraucher kann daher nach meiner Meinung in jedem Fall wirksamer durch die Anwendung nationaler Vorschriften über die Lauterkeit des Handelsverkehrs oder durch Vorschriften über eine von den Kraftfahrzeughändlern herauszugebende Liste über die eingebaute Standardausrüstung geschützt werden. Die hierzu erforderlichen Informationen werden in der Regel dem Parallelimporteur unmittelbar zugänglich sein und daher den freien Warenverkehr weniger behindern als das Verbot der Verwendung der Jahreszahl n + 1.

53. Abschließend mag noch der Hinweis auf den Fall angebracht sein, daß ein parallel eingeführtes Fahrzeug später als gebraucht verkauft wird. Für den Verbraucher, der dieses Fahrzeug verkauft, ist wesentlich, daß das Fahrzeug mit dem letztmöglichen Modelljahr bezeichnet werden kann, da dies für den Preis von Bedeutung sein kann. Auch in diesem Fall wird der Käufer wohl wirksamer durch die Anwendung nationaler Vorschriften über die Lauterkeit des Handelsverkehrs und eine eventuelle Verpflichtung zur Angabe der eingebauten Standardausrüstung geschützt werden können.

54. Zusammenfassend bin ich somit der Meinung, daß eine Regelung wie die in dem Dekret und in der Verordnung zum Schutz des Verbrauchers weder geeignet noch erforderlich ist.

Vorschlag

Aus diesem Grund möchte ich dem Gerichtshof vorschlagen, die von der Cour d'appel Metz vorgelegte Frage wie folgt zu beantworten:

Artikel 30 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft ist dahin auszulegen, daß er einer nationalen Regelung über die Jahresangabe bei Kraftfahrzeugen entgegensteht, die dazu führt, daß von zwei Fahrzeugen desselben Modells einer Marke, die nach dem 1. Juli eines bestimmten Kalenderjahres auf den Markt gelangen, das eine unter der Jahreszahl des nächsten Jahres angeboten werden darf, während für das andere, das parallel eingeführt worden ist, ein solches Angebot untersagt ist.