FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT MICHAEL B. ELMER

fremsat den 28. marts 1996 *

1. I denne sag har Cour d'appel de Metz, Frankrig, forelagt Domstolen et præjudicielt spørgsmål vedrørende fortolkningen af EF-traktatens artikel 30 i relation til en national ordning, der regulerer anvendelsen af betegnelsen »modelår« i forbindelse med salg af personbiler.

De relevante nationale retsregler

2. Artikel 2, stk. 1, i dekret nr. 78-993 af 4. oktober 1978 udstedt til gennemførelse, for så vidt angår automobiler, af lov af 1. august 1905 om svigagtige forhold og forfalskninger vedrørende varer og tjenesteydelser (herefter »dekretet«) fastsætter, at ethvert køretøj, der svarer til den model, hvis egenskaber er fastlagt af producenten for et bestemt år, betegnes med dette år, der benævnes »modelåret«.

3. Ved handel med nye eller brugte biler af fransk eller udenlandsk oprindelse skal salgsbetegnelsen omfatte en angivelse af årstallet for modelåret, jf. dekretets artikel 2, stk. 3. Endvidere skal fakturaer, leveringssedler og alle andre salgsdokumenter efter dekretets artikel 5, stk. 1, bl.a. indeholde samme angivelse.

4. Ifølge artikel 7 er anvendelse af enhver betegnelse eller angivelse, der kan vildlede forbrugeren bl.a. med hensyn til årstallet for modelåret, forbudt.

5. Ved bekendtgørelse af 2. maj 1979 (herefter »bekendtgørelsen«) er der fastsat gennemførelsesbestemmelser til dekretet.

Artikel 1 har følgende ordlyd:

»Enhver producent eller importør af automobiler ... skal, inden markedsføringen af disse, tilsende transportministeren en detaljeret beskrivelse af de modeller, som han påtænker at bringe på markedet for et bestemt modelår.

* Originalsprog: dansk.

Denne beskrivelse skal bl.a. indeholde:

Angivelse af den type, ud fra hvilken køretøjet er blevet godkendt af [den kompetente myndighed].

En nøjagtig beskrivelse, ledsaget af fotografier af karosseriet, førerpladsen og den indre udformning.

Såfremt der er tale om en model, der har den samme handelsmæssige betegnelse som en tidligere model, skal der gives en detaljeret beskrivelse af de forskelle mellem de to modeller, som er af væsentlig interesse for køberen.«

6. Bekendtgørelsens artikel 2 har følgende ordlyd:

»Enhver producent eller importør skal for hver model give meddelelse til transportministeren om det stelnummer for den pågældende type, fra og med hvilket de i foranstående artikel nævnte køretøjer fremstilles i overensstemmelse med modellen for det nye år.«

7. Af artikel 5 fremgår, at årstallet for et bestemt modelår kun må angives for biler, der sælges første gang til brugeren fra og med den 1. juli i det forudgående kalenderår.

Denne årgangsbetegnelse baseret på det næste kalenderår benævnes i det følgende »n + 1«.

Sagens faktiske omstændigheder

8. Rémy Schmit er daglig leder af virksomheden SARL Garage Espace-Import, der er beliggende i Yutz, Frankrig. Virksomhedens forretningsområde er handel med nye og brugte personbiler, og virksomheden foretager herunder import af sådanne køretøjer fra andre medlemsstater med henblik på videresalg, ligesom virksomheden virker som mellemmand ved køb af nye personbiler i andre medlemsstater. Herved kan der angiveligt opnås betydelige besparelser i forhold til den pris, der i Frankrig tilbydes af de af producenterne etablerede forhandlernet.

9. I 1993 foretog myndighederne en undersøgelse af virksomhedens forretningslokaler. Det blev herunder konstateret, at en udstillet

Volkswagen »Corrado«, år 1992, indregistreret første gang den 5. juli 1991, var en modelårgang 1991.

10. Myndighederne afhørte herefter tidligere kunder hos SARL Garage Espace-Import. Tre kunder har forklaret, at de i 1991 havde bestilt personbiler modelårgang 1992 af henholdsvis mærkerne Citroën, Peugeot og Renault. Salgsdokumenterne var ikke forsynet med en angivelse af modelåret, og de pågældende bilfabrikanter har på anmodning af myndighederne meddelt, at der i alle tre tilfælde var tale om modelårgang 1991. Disse køretøjer var solgt til kunden efter den 1. juli 1991.

11. Rémy Schmit blev herefter tiltalt for dels at have solgt personbiler uden i bestillings- og salgsdokumenterne at have angivet modelårgangen, dels at have benævnt et udstillet køretøj med og dels at have solgt et køretøj under angivelse af en urigtig modelårgang. Sagen verserer nu ved Cour d'appel de Metz.

12. I oktober 1993 anvendte Peugeot SA i øvrigt i forbindelse med en kampagne i det nordlige Frankrig materiale, hvori der var afbildet to biler af samme model, den ene med fransk nummerplade og den anden med belgisk nummerplade, adskilt af en grænsebom. Teksten under den belgiske bil lød: »Solgt indtil den 31. december 1993: Årgang 1993.« Den tilsvarende tekst under den franske bil lød: »Solgt efter den 1. juli 1993: Årgang 94.« Billedet bar overskriften: »Der er kun én meter mellem disse to nye Peugeot'er, men allerede et år imellem dem.«

Ved dom af 15. marts 1995 afsagt af Tribunal de grande instance de Paris blev Peugeot SA i den anledning idømt en bøde på 100 000 FF for overtrædelse af artikel L.121-1 i code de la consommation, der forbyder vildledende reklame. Tribunal de grande instance de Paris har i dommen fortolket dekretet og bekendtgørelsen således, at »ethvert køretøj, der har tilsvarende egenskaber som de køretøjer, der i henhold til de franske bestemmelser allerede fra den 1. juli i et kalenderår kan tildeles det følgende kalenderårs årgang, såfremt det videresælges i Frankrig, er omfattet af de samme betingelser vedrørende årgang, uanset hvor det er erhvervet«.

13. I skrivelse af 28. oktober 1994 til advokat Fourgoux, der havde henvendt sig på vegne af Syndicat Européen des Professionnels de l'Automobile, anfører Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes, at den franske ordning »ikke finder anvendelse på køretøjer, der importeres fra Den Europæiske Union — enten direkte af en privatperson eller gennem en fuldmægtig — som er omfattet af den ordning, der gælder i deres oprindelsesland«. Det anføres endvidere, at »producenterne og importørerne skal til transportministeren indlevere de stelnumre,

fra og med hvilke køretøjerne fremstilles i overensstemmelse med modellen for det nye år (artikel 2 i bekendtgørelse af 2.5.1979) og kan have den nye årgang. Derimod er der ingen kontrol af stelnumrene for eksporterede køretøjer, der genindføres i Frankrig, og Transportministeriet er ikke bekendt med disse«.

Relevante fællesskabsregler

14. Automobilsektoren er genstand for et betydeligt antal harmoniseringsdirektiver, der opstiller tekniske krav til køretøjernes enkelte bestanddele. Bilag IV, del I, til direktiv 92/53/EØF af 18. juni 1992 om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil [1] indeholder således en liste over 52 sådanne særdirektiver og de køretøjer, for hvilke de gælder. Disse særdirektiver indeholder bl.a. fælles regler for støjniveau, luftforurening, bremser, kabinens indre indretning, lygter, sæder, sideafskærmning, sikkerhedsruder og afskærmningssystemer.

15. Med virkning fra den 1. januar 1993 er der ved det nævnte direktiv 92/53 indført en fælles fremgangsmåde for typegodkendelse, hvorefter der for hver type køretøj kun kan indgives ansøgning i en enkelt medlemsstat [2]. Tilsvarende kan der kun indgives én ansøgning for så vidt angår de enkelte systemer, f.eks. bremser, samt komponenter, f.eks. lygter og separate tekniske enheder såsom bagkofangere, der er omfattet af særdirektiver.

16. Kommissionens direktiv 78/507/EØF af 19. maj 1978 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 76/114/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende skilte og foreskrevne påskrifter og disses anbringelsessted og -måde for motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil [3] indeholder i et bilag bl.a. forskrifter vedrørende stelnumre.

Pkt. 3.1. bestemmer følgende om stelnumre:

»3.1.1. Det skal bestå af tre dele:

3.1.1.1. Første del består af en kode, der tildeles fabrikanten med henblik på at

1 — EFT L 225, s. 1.

2 — Direktivets artikel 2 indeholder visse overgangsbestemmelser, der i nærmere fastsatte perioder tillader en fortsat anvendelse af de tidligere gældende ordninger.

3 — EFT L 155, s. 31.

kunne identificere denne. Koden består af tre skrifttegn (bogstaver eller tal), der tildeles af de kompetente myndigheder i det land, hvor fabrikanten har sit sociale hjemsted, i forbindelse med det internationale agentur, der drives ifølge bemyndigelse fra Den Internationale Standardiseringsorganisation (ISO). Første skrifttegn betegner et geografisk område, andet skrifttegn betegner et land inden for et geografisk område, mens det tredje skrifttegn betegner en bestemt fabrikant.

...

3.1.1.2. Anden del består af seks skrifttegn (bogstaver eller tal) og skal angive køretøjets almindelige kendetegn. Såfremt et eller flere af disse skrifttegn ikke anvendes af fabrikanten, skal de tomme pladser efter fabrikantens eget valg udfyldes med bogstaver eller tal.

3.1.1.3. Den tredje del, bestående af otte skrifttegn, hvoraf de fire sidste kun kan være tal, skal gøre det muligt i forbindelse med de to første dele entydigt at identificere et bestemt køretøj. Enhver ubenyttet plads skal udfyldes med et nul for at nå op på det samlede antal skrifttegn.«

17. Fra den 1. oktober 1981 har medlemsstaterne efter artikel 2, stk. 3, været berettigede til at forbyde den første ibrugtagning af køretøjer, hvis skilte og påskrifter ikke er i overensstemmelse med direktivet.

De forelagte spørgsmål

18. Cour d'appel de Metz har ved kendelse af 31. maj 1995 forelagt Domstolen følgende spørgsmål:

»Er artikel 30 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab til hinder for nationale bestemmelser om bilers årgang, som ifølge myndighederne i en medlemsstat og de erhvervsdrivende i denne medlemsstat indebærer, at i et tilfælde, hvor to biler af samme model af et mærke er bragt på markedet på samme tidspunkt efter den 1. juli, er der ret til at udbyde den ene med angivelse af det følgende år som årgang, mens den anden, der er fremstillet i en anden medlemsstat og

indført ved parallelimport, ikke må udbydes med denne angivelse?«

Proceduren for Domstolen

19. Rémy Schmit har gjort gældende, at den franske ordning begrænser parallelimporten og følgelig er i strid med traktatens artikel 30. Modelårgangsbetegnelsen tillægges betydning af den franske forbruger og har, som det fremgår af den ovenfor omtalte dom afsagt af Tribunal de grande instance de Paris, givet anledning til misbrug fra producenternes side. De franske myndigheder fortolker dekretet og bekendtgørelsen således, at parallelimporterede køretøjer ikke kan årgangsbetegnes n + 1, uanset at de er identiske med de køretøjer, som de autoriserede forhandlere markedsfører i Frankrig med denne årgangsbetegnelse. De franske myndigheder har endvidere ikke videregivet oplysning om indberettede stelnumre til forbrugere og parallelimportører.

20. Årgangsbetegnelsen n + 1 anvendes endvidere af de erhvervsdrivende i en række medlemsstater, herunder Belgien, Danmark, Finland, Italien og Tyskland. Overgangen til en ny modelårgang repræsenterer ikke altid reelle ændringer, og i praksis er det forekommet, at visse modelversioner, der er uændrede, efter forhandlerens valg har kunnet henføres til såvel den nye som den foregående modelårgang.

21. Den franske regering, der bestrider, at dekretet og bekendtgørelsen er i strid med fællesskabsretten, har bl.a. anført, at et køretøj skal opfylde tre betingelser for at kunne årgangsbetegnes n + 1: Køretøjet skal svare til samtlige de af producenten anmeldte specifikationer og øvrige karakteristika, køretøjets stelnummer skal være omfattet af producentens indberetning, og endelig skal køretøjet være solgt til brugeren den 1. juli eller senere.

Denne ordning, som primært blev indført for at beskytte købere af brugte køretøjer, gør det muligt at sælge modeller under en ny årgangsbetegnelse efter industriferien. Denne periode med produktionsstop kan derfor anvendes til at omstille produktionsapparatet.

22. Ordningen finder anvendelse uden forskel på køretøjer, som er produceret i Frankrig og i de øvrige medlemsstater, og begrænser derfor efter den franske regerings opfattelse hverken direkte eller indirekte, aktuelt eller potentielt handelen mellem medlemsstaterne. Den franske regering har herved henvist til den fortolkning, der er kommet til udtryk i den nævnte dom af 15. marts 1995 afsagt af Tribunal de grande instance de Paris.

23. Køretøjer, der importeres fra en anden medlemsstat, og hvis stelnummer ikke er meddelt de franske myndigheder, kan ikke årgangsbetegnes n + 1. Den franske regering er opmærksom på, at dette kan vanskeliggøre parallelimporten, men har anført, at markedsføringen i en anden medlemsstat ofte indebærer væsentlige ændringer i køretøjets karakteristika i overensstemmelse med lokale forbrugerpræferencer. Sådanne køretøjer må årgangsbetegnes i overensstemmelse med de ordninger, der måtte findes i den medlemsstat, hvorfra de indføres.

24. Endelig har den franske regering på forespørgsel oplyst, at man ved henvendelse til Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière kan få oplysning om, fra og med hvilket stelnummer en ny modelårgang regnes.

25. Kommissionen har anført, at der ikke findes fællesskabsretlige forskrifter, der regulerer anvendelsen af betegnelsen »modelår«. Efter den franske ordning er angivelse af årgangen obligatorisk ved salg af køretøjer i Frankrig. Parallelimporterede køretøjer er henvist til at anvende den betegnelse, der anvendes i den medlemsstat, hvorfra de indføres, hvilket typisk vil sige kalenderåret eller datoen for den første indregistrering.

26. Årgangsbetegnelsen n + 1 kan efter Kommissionens opfattelse dels give forbrugeren den opfattelse, at der er tale om et køretøj, der nyder godt af visse nyudviklinger i forhold til den foregående modelårgang, og dels have betydning for brugtvognsprisen. Forbrugerens valg vil kunne påvirkes heraf. I det omfang parallelimporterede køretøjer ikke kan årgangsbetegnes n + 1, gøres det parallelimporterede produkt mindre attraktivt, hvorfor der efter Kommissionens opfattelse er tale om en foranstaltning med tilsvarende virkning som omhandlet i traktatens artikel 30. Denne ordning med anvendelse af det næstfølgende kalenderår som årgangsbetegnelse kan ikke anses begrundet i de i traktatens artikel 36 eller i Domstolens praksis anerkendte tvingende almene hensyn, idet der reelt er tale om et industripolitisk instrument.

27. Kommissionen har på forespørgsel oplyst, at det ikke er givet, at overgangen til en ny modelårgang repræsenterer reelle tekniske ændringer i forhold til den foregående modelårgang, og at det ikke er kendeligt for forbrugeren, om og i givet fald i hvilket omfang dette er tilfældet. De oplysninger, der kan udledes af køretøjets stelnummer, er hverken tilgængelige for forbrugeren eller parallelimportøren, der ikke kender den anvendte kode. Endvidere er den modelårgang, hvormed et køretøj betegnes, uafhængig af produktionstidspunktet. Der er således principielt intet til hinder for, at et køretøj, der er produceret i 1994, sælges som en modelårgang 1996, såfremt det først i 1995 omfattes af en indberetning til myndighederne.

Almindelige bemærkninger om traktatens artikel 30 og parallelimport

28. Jeg finder det hensigtsmæssigt indledningsvis kort at redegøre for de mere generelle principper, som Domstolen har udviklet i sin praksis vedrørende traktatens artikel 30.

29. Efter Domstolens faste praksis indeholder artikel 30 et forbud mod handelsordninger, der direkte eller indirekte, aktuelt eller potentielt kan opstille hindringer for samhandelen inden for Fællesskabet. Artikel 30 indebærer i mangel af harmonisering af lovgivningerne et forbud mod hindringer, som består i, at der på varer fra andre medlemsstater, hvor de er lovligt fremstillet og bragt i omsætning, anvendes regler om, hvilke betingelser sådanne varer skal opfylde (f.eks. med hensyn til benævnelse, form, dimensioner, vægt, sammensætning, præsentation, mærkning og emballage), og det uanset om sådanne regler anvendes uden forskel på alle varer, når en sådan anvendelse ikke kan begrundes ud fra et alment hensyn, der går forud for de frie varebevægelser [4].

30. Domstolen har i en række domme fastslået, at forbeholdelsen af en bestemt generisk betegnelse for produkter med visse karakteristika udgør en foranstaltning med tilsvarende virkning, jf. eksempelvis dom af 12. marts 1987, sag 178/84, Kommissionen mod Tyskland, Sml. s. 1227, der angik betegnelsen »Bier«, som i Tyskland blev forbeholdt øl fremstillet efter det tyske Reinheitsgebot [5].

31. I modsætning til de bestemmelser om former for salg, der er omfattet af Domstolens Keck og Mithouard-dom [6], er det med hensyn til foranstaltninger af den nævnte karakter ikke en betingelse, at afsætningen af varer fra andre medlemsstater enten retligt eller faktisk rammes hårdere end afsætningen af indenlandske varer.

32. Domstolen har endvidere udtalt, at parallelimporten nyder en vis beskyttelse i fællesskabsretten, idet denne erhvervsmæssige aktivitet fremmer udviklingen af varebevægelserne og stimulerer konkurrencen [7]. Efter praksis vil nationale foranstaltninger, der hindrer eller besværliggør parallelimporten, kunne stride mod traktatens artikel 30.

4 — Jf. dom af 26.10.1995, sag C-51/94, Kommissionen mod Tyskland, endnu ikke trykt i Samling af Afgørelser, præmis 29, af 6.7.1995, sag C-470/93, Mars, Sml. I, s. 1923, præmis 12, og af 24.11.1993, forenede sager C-267/91 og C-268/91, Keck og Mithouard, Sml. I, s. 6097, præmis 15.

5 — Der kan endvidere henvises til den i note 4 nævnte dom af 26.10.1995, og dom af 26.11.1985, sag 182/84, Miro, Sml. s. 3731.

6 — Jf. den i note 4 nævnte dom af 24.11.1993.

7 — Jf. dom af 16.1.1992, sag C-373/90, X, Sml. I, s. 131, præmis 12.

Som eksempel herpå kan nævnes krav om indlevering af ægtheds- eller overensstemmelsescertifikater eller produktspecifikationer, der er vanskeligere tilgængelige for parallelimportøren end for den officielle importør [8].

35. Endvidere vil årgangsbetegnelsen kunne påvirke en senere brugtvognspris. Uanset at to køretøjer er indregistreret samtidig og konstruktionsmæssigt er ens, vil f.eks. en årgang 1994 i købers øjne formentlig have en større værdi end en årgang 1993. Manglende adgang til at markedsføre køretøjer under betegnelsen »årgang n + 1« vil derfor kunne have en negativ virkning på salget af disse køretøjer.

Foreneligheden af en ordning som den franske med traktatens artikel 30

33. Det er i lyset af disse principper, man må vurdere, om en ordning, som den, der er indeholdt i dekretet og bekendtgørelsen, er forenelig med traktatens artikel 30. Disse retsakter foreskriver en pligt til at årgangsbetegne motorkøretøjer, der sælges på det franske marked, og fastsætter betingelser for, hvornår et køretøj må benævnes modelårgang n + 1. Ordningen regulerer således anvendelsen af en bestemt generisk varebetegnelse.

34. Kan et nyt køretøj ikke benævnes med den årgangsbetegnelse, der på et marked er den seneste, kan det gøre produktet mindre attraktivt i forbrugerens øjne, idet denne kan få den opfattelse, at den pågældende køber »gammel« teknologi.

36. Efter bekendtgørelsens artikel 1 skal et køretøj for at kunne betegnes modelårgang n + 1 dels være forsynet med et stelnummer, der er omfattet af producentens indberetning til myndighederne, dels svare til de karakteristika og specifikationer, der er indberettet til myndighederne. På baggrund af den af Tribunal de grande instance de Paris afsagte dom af 15. marts 1995 og den franske regerings indlæg må det lægges til grund, at kun køretøjer, der opfylder disse betingelser, må sælges under denne betegnelse. Andre køretøjer må derimod markedsføres under den årgangsbetegnelse, der anvendes i den medlemsstat, hvorfra de er indført. Det vil efter det oplyste typisk betyde enten kalenderåret eller tidspunktet for første indregistrering, hvilket medfører, at køretøjet i hele kalenderåret må årgangsbetegnes med det pågældende kalenderår.

8 — Jf. f.eks. dom af 11.7.1974, sag 8/74, Dassonville, Sml. s. 837, af 20.5.1976, sag 104/75, De Peijper, Sml. s. 613, og af 17.6.1987, sag 154/85, Kommissionen mod Italien, Sml. s. 2717.

37. Det fremgår af det ovenfor nævnte direktiv 78/507, at der i stelnummeret indgår

en kode på seks skrifttegn, der skal angive køretøjets almindelige kendetegn. Det er ikke nærmere specificeret i direktivet, hvilke kendetegn der skal medtages. Den enkelte producent er således selv herre over kodningen af denne del af stelnummeret og har herved mulighed for at indføje en kode for det marked, til hvilket køretøjet er bestemt. Indberettes i et sådant tilfælde alene den nummerserie, der gælder for køretøjer bestemt til det franske marked, vil alene de heraf omfattede køretøjer kunne årgangsbetegnes n + 1. Dette gælder, selv om køretøjerne måtte være identiske. Den i artikel 2 i bekendtgørelsen indeholdte ordning med indberetning af stelnumre vil dermed efter min opfattelse i sig selv kunne være i strid med traktatens artikel 30.

38. Hvad angår kravet i bekendtgørelsens artikel 1 om, at køretøjet skal svare til de af producenten anmeldte karakteristika og specifikationer, fremgår det af den franske regerings indlæg, at der kræves fuldstændig identitet hvad angår udseende, teknisk opbygning og fabriksmonteret standardudstyr, for at køretøjet kan betegnes modelårgang n + 1.

39. Denne retstilstand kan belyses med et eksempel. Producenten kan vælge at udstyre en bestemt modelversion med forskelligt standardudstyr, afhængig af til hvilket marked den er bestemt. En version bestemt til det franske marked kan f.eks. være udstyret med elruder, mens den tilsvarende belgiske version er udstyret med centrallås. Uanset at køretøjerne er produceret på samme tidspunkt og i øvrigt er ens, vil den nævnte forskel efter det oplyste bevirke, at den parallelimporterede belgiske modelversion ikke vil kunne årgangsbetegnes n + 1. Dette gælder, selv om der er tale om forskelle, som forbrugeren typisk vil være opmærksom på. Den franske ordning vil i sig selv kunne tilskynde producenterne til at differentiere køretøjerne i udstyrsmæssig henseende til de forskellige markeder.

40. Det må på denne baggrund lægges til grund, at en ordning som den i dekretet og bekendtgørelsen indeholdte i en række tilfælde fører til, at et parallelimporteret køretøj ikke kan markedsføres under samme modelårgangsbetegnelse som et køretøj, der i Frankrig sælges gennem det af producenten og importøren etablerede distributionssystem. Der er derfor efter min opfattelse tale om en foranstaltning med tilsvarende virkning som nævnt i traktatens artikel 30, der er forbudt, medmindre ordningen kan anses begrundet i de legitime hensyn, der følger af traktatens artikel 36 og Domstolens praksis. Det af den franske regering påberåbte hensyn til at sikre forbrugerne korrekt information er efter denne praksis et legitimt hensyn [9]. Det må imidlertid efter Domstolens praksis [10] kræves, at foranstaltningen er egnet til at nå det tilsigtede mål, og at indgrebet er proportionalt, dvs. at indgrebet ikke er

9 — Dette fremgår bl.a. af præmis 32 af den i note 4 nævnte dom af 26.10.1995.

10 — Jf. f.eks. dom af 13.11.1990, sag C-331/88, Fedesa m.fl., Sml. I, s. 4023, præmis 13.

uforholdsmæssigt, og at det tilsigtede mål ikke kan beskyttes lige så effektivt gennem mindre indgribende foranstaltninger.

Er en ordning som den franske egnet til at beskytte forbrugerne?

41. Der kan være anledning til mere generelt at fremhæve, at automobilsektoren er genstand for en fælles typegodkendelsesprocedure, jf. det ovenfor nævnte direktiv 92/53 og et stort antal særdirektiver vedrørende køretøjers enkelte bestanddele, og at producenterne kan opnå betydelige stordriftsfordele ved i videst muligt omfang at anvende samme platform og komponenter til de biler, de fremstiller. Disse forhold medfører, at producenterne typisk vil kunne og vil have en interesse i at markedsføre de samme grundmodeller og modelversioner overalt i Fællesskabet. De enkelte modelversioner kan dog være udstyret forskelligt af hensyn til lokale forhold og forbrugerpræferencer. Som eksempel kan nævnes, at der i Danmark gives afslag i registreringsafgiften for særligt sikkerhedsudstyr. Stort set alle nye biler, der sælges på det danske marked, er derfor i dag standardudstyret med airbags.

42. Det må endvidere tages i betragtning, hvilke oplysninger forbrugeren kan udlede af årgangsbetegnelsen. Efter min opfattelse må forbrugeren med rimelighed kunne slutte fra en sådan betegnelse, at køretøjer tilhørende en ny modelårgang indeholder de seneste opdateringer i henseende til konstruktion og udseende. Endvidere kan det være nærliggende for forbrugeren at antage, at en ny modelårgang er resultatet af en ny produktionsrunde, og at produktet derfor ikke har stået hos producenten eller forhandleren i længere tid, og at der er sket visse ændringer i forhold til den foregående modelårgang. Eftersom det er producenterne, der fastsætter de specifikationer, der gælder for en bestemt modelårgang, fortæller årgangsbetegnelsen imidlertid ikke i sig selv forbrugeren noget om, hvorledes en model er konstrueret, eller en konkret modelversion udstyret.

43. Det følger som nævnt af dekretet og bekendtgørelsen, at et køretøj, som ikke er identisk med de af producenten indberettede specifikationer, eller som vel er identisk hermed, men ikke omfattet af en indberettet stelnummerserie, ikke kan betegnes »modelårgang n + 1«. Et sådant køretøj må således eksempelvis ikke i perioden fra den 1. juli 1996 til den 31. december 1996 sælges i Frankrig som »modelårgang 1997«, men i stedet under betegnelsen »årgang 1996«. Forbrugeren vil derfor kunne føle sig tilskyndet til at vælge den dyrere ikke-parallelimporterede bil af modelårgang n + 1 i den tro, at forbrugeren derved erhverver en nyere opdateret konstruktion.

44. I perioden fra den 1. juli til den 31. december sikrer en ordning som den franske imidlertid efter min opfattelse forbrugeren en forholdsvis ringe grad af beskyttelse. Det er af særlig interesse for forbrugeren at få oplyst, om og i givet fald på hvilken måde den nye modelårgang adskiller sig fra den foregående. Det er imidlertid ikke på nogen måde sikret, at forbrugeren får de oplysninger, som efter bekendtgørelsens artikel 1 skal gives til myndighederne. Efter det oplyste er det tværtimod muligt at sælge et fuldstændig uændret køretøj under betegnelsen n + 1, og som anført af Kommissionen kan forbrugeren ikke engang være sikker på, at et sådant køretøj er nyproduceret. Det kan i princippet have stået på et lager i flere år og stadig årgangsbetegnes n + 1.

45. I perioden fra den 1. januar til den 30. juni i et givet år vil derimod både køretøjer, der opfylder de nævnte betingelser, og køretøjer, der ikke opfylder disse, kunne sælges med samme årgangsbetegnelse, f.eks. i perioden fra den 1. januar til den 30. juni 1997: »årgang 1997«. De franske regler og de regler, der gælder i den medlemsstat, hvorfra køretøjet er indført, fører nemlig efter det oplyste i denne periode til, at man skal anvende samme årgangsbetegnelse, i eksemplet: 1997. I første halvår af ethvert givet kalenderår sikrer en ordning som den i dekretet og bekendtgørelsen indeholdte således ikke, at forbrugeren oplyses om, at det parallelimporterede køretøj ikke opfylder de betingelser, der er opstillet i dekretet og bekendtgørelsen, og f.eks. har et andet udstyr end den model, der er bestemt for det franske marked.

46. Den franske ordning er heller ikke til hinder for, at producenten i løbet af en modelårgang ændrer køretøjet, f.eks. ved kun at tilbyde dobbelt airbag som ekstraudstyr i stedet for som hidtil som standardudstyr. Forbrugeren kan derfor ikke være sikker på, at to køretøjer af samme modelversion og samme modelårgang er ens.

47. På denne baggrund er det min opfattelse, at den franske ordning ikke opfylder betingelsen om, at den skal være egnet til at nå det angivne mål, nemlig at sikre forbrugeren korrekt information.

Er indgrebet i de frie varebevægelser i givet fald proportionalt?

48. Selv om man antog, at ordningen var egnet til at beskytte forbrugeren, måtte det

tillige kræves, at indgrebet i de frie varebevægelser var proportionalt. Det skal derfor undersøges, om denne betingelse er opfyldt.

49. Er årsagen til, at det parallelimporterede køretøj ikke kan betegnes n + 1, at køretøjets stelnummer ikke er omfattet af den af producenten indberettede nummerserie, kan det efter min opfattelse uden vanskelighed konstateres, at hindringen udgør et unødvendigt og dermed uforholdsmæssigt indgreb i de frie varebevægelser. Er det parallelimporterede køretøj i henseende til konstruktion, udseende og monteret standardudstyr identisk med de specifikationer og karakteristika, der er indberettet af producenten, vildledes forbrugeren på ingen måde ved, at det parallelimporterede køretøj tildeles samme årgangsbetegnelse som det, hvis stelnummer er omfattet af producentens indberetning. Forbrugeren får præcis den vare, forbrugeren har forventet, og vil tværtimod kunne blive vildledt af den franske ordning, der medfører, at de to køretøjer ikke kan markedsføres under samme årgangsbetegnelse, idet forbrugeren vil kunne forledes til at tro, at de to køretøjer er forskellige.

50. Det er sædvanlig praksis, at en models udseende og konstruktion løbende opdateres. Der kan f.eks. være tale om indføjning af sikkerhedsstivere i dørene eller såkaldt »facelift« i form af montering af en ny kølergrill. Det er væsentligt for forbrugeren at få oplyst, om der teknisk og udseendemæssigt er tale om en sådan opdateret version. Sælger en parallelimportør et køretøj uden at oplyse, at dette ikke er tilfældet, enten fordi parallelimportøren ikke har den opdaterede modelversion på lager, eller fordi den endnu ikke sælges i den medlemsstat, hvorfra parallelimportøren importerer sine køretøjer, handler den pågældende efter min opfattelse i strid med god markedsføringsskik. Forbrugeren må derfor efter min opfattelse kunne sikres den nødvendige beskyttelse over for en sådan vildledning ved, at myndighederne håndhæver nationale regler om god markedsføringsskik.

51. Måtte producenten i sjældne tilfælde i de forskellige medlemsstater markedsføre køretøjer, der teknisk og udseendemæssigt er væsentligt forskellige, under samme modelbetegnelse, vil også i dette tilfælde en håndhævelse af nationale regler om god markedsføringsskik efter min opfattelse sikre forbrugeren den nødvendige beskyttelse. Forbrugeren sikres herved de nødvendige positive oplysninger om produktet, nemlig at det parallelimporterede køretøj og det, der sælges af de autoriserede franske forhandlere, ikke er ens. Modelårgangsbetegnelsen oplyser derimod ikke forbrugeren herom.

52. Det er antagelig ofte forekommende, at producenten monterer forskelligt standardudstyr i biler, afhængig af til hvilket marked

køretøjerne er bestemt. Det kan ikke udelukkes, at den forbruger, der hos en autoriseret fransk forhandler har set en fransk modelversion med et bestemt standardudstyr, køber et parallelimporteret køretøj i den tro, at køretøjerne udstyrsmæssigt er ens, og derfor føler sig snydt, såfremt dette måtte vise sig ikke at være tilfældet. Et bilkøb er imidlertid for de fleste en betydelig investering. Det vil derfor være naturligt for forbrugeren at foretage en regulær sammenligning af de priser, der tilbydes, ved at søge nøjagtige oplysninger, bl.a. om køretøjets udstyr. Det gælder ikke mindst den forbruger, som gennem en mellemmand henvender sig til en forhandler i en anden medlemsstat, eller som henvender sig til en forhandler, der står uden for det autoriserede forhandlersystem. Et krav om modelårgangsbetegnelse kan ganske vist i perioden fra den 1. juli til den 31. december gøre forbrugeren opmærksom på, at der muligvis er forskel på biler, som tilbydes af de autoriserede forhandlere, henholdsvis af parallelimportører. Men i perioden fra den 1. januar til den 30. juni giver modelårgangsbetegnelsen ikke nogen vejledning herom til forbrugeren. Under alle omstændigheder vil forbrugeren derfor efter min opfattelse kunne beskyttes mere effektivt ved at håndhæve nationale regler om god markedsføringsskik eller ved regler om, at bilforhandlere skal udlevere en liste over det monterede standardudstyr. De herfor nødvendige oplysninger vil normalt være umiddelbart tilgængelige for parallelimportører og derfor hindre de frie varebevægelser mindre end et forbud mod at anvende modelbetegnelsen n + 1.

53. Der kan være grund til afslutningsvis at nævne den situation, hvor et parallelimporteret køretøj senere sælges som brugt. For den forbruger, der sælger det pågældende køretøj, vil det være væsentligt, at køretøjet kan betegnes med den senest mulige modelårgang, idet dette vil kunne have betydning for prisen. Også i dette tilfælde synes køberen at kunne beskyttes mere effektivt gennem håndhævelse af nationale regler om god markedsføringsskik og eventuelt pligt til at oplyse om det monterede standardudstyr.

54. Sammenfattende er det således min opfattelse, at en ordning som den i dekretet og bekendtgørelsen indeholdte hverken er egnet til eller nødvendig for at beskytte forbrugeren.

Forslag til afgørelse

Jeg foreslår på denne baggrund Domstolen at besvare det af Cour d'appel de Metz forelagte spørgsmål således:

Artikel 30 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab skal fortolkes således, at den er til hinder for nationale bestemmelser om bilers årgang, som indebærer, at i et tilfælde, hvor to biler af samme model af et mærke er bragt på markedet efter den 1. juli i et givet kalenderår, kan den ene udbydes med angivelse af det følgende kalenderår som årgang, mens det er forbudt at udbyde den anden, der er indført ved parallelimport, med samme angivelse.