CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE MICHAEL B. ELMER

presentate il 28 marzo 1996 *

1. Nel presente procedimento la Cour d'appel di Metz, Francia, ha sottoposto alla Corte di giustizia una questione pregiudiziale relativa all'interpretazione dell'art. 30 del Trattato CE per quanto riguarda un regime nazionale che disciplina l'uso della designazione di «anno del modello» nel contesto della vendita di automobili.

Normativa nazionale

2. L'art. 2, n. 1, del decreto 4 ottobre 1978, n. 78-993, emanato per l'attuazione, per quanto riguarda le automobili, della legge 1° agosto 1905 sulle frodi e adulterazioni in materia di prodotti e servizi (in prosieguo: il «decreto»), dispone che ogni autoveicolo corrispondente al modello di cui le caratteristiche sono stabilite dal produttore per un determinato anno, viene designato con tale anno, denominato «anno-modello».

3. Nel commercio di auto nuove o usate, di origine francese o straniera, la denominazione di vendita deve comportare l'indicazione dell'anno del modello, ai sensi dell'art. 2, n. 3, del decreto. Inoltre le fatture, i documenti di consegna e tutti gli altri documenti di vendita devono contenere le stesse indicazioni ai sensi dell'art. 5, n. 1.

4. Ai sensi dell'art. 7 è vietato l'uso di designazioni o indicazioni che possano indurre il consumatore in errore, fra l'altro con riferimento all'anno del modello.

5. Con decreto ministeriale 2 maggio 1979 (in prosieguo: il «decreto di esecuzione») sono state stabilite le disposizioni di attuazione del decreto.

Il dettato dell'art. 1 è il seguente:

«I costruttori o importatori di automobili (...) sono tenuti, prima del loro smercio, a inviare al ministro dei Trasporti una descrizione particolareggiata dei modelli che intendono immettere sul mercato nel corso di un determinato anno.

* Lingua originale: il danese.

Tale descrizione deve contenere fra l'altro:

la designazione del tipo di veicolo omologato [dalla competente autorità].

Una descrizione precisa, accompagnata da fotografie della carrozzeria, del posto guida e dell'equipaggiamento interno.

Qualora si tratti di un modello che abbia la stessa designazione commerciale di un modello precedente, deve essere fornita una descrizione particolareggiata delle differenze fra i due modelli che abbiano un interesse rilevante per l'acquirente».

6. L'art. 2 del decreto di esecuzione dispone quanto segue:

«I costruttori o importatori dovranno dichiarare al ministro dei Trasporti, per ogni modello, il numero di serie del tipo a decorrere dal quale gli autoveicoli citati nell'articolo precedente vengono prodotti conformemente al modello del nuovo anno».

7. Dall'art. 5 emerge che il millesimo di un determinato modello può essere indicato solo per le automobili vendute per la prima volta al consumatore dal 1° luglio del precedente anno civile.

Tale indicazione dell'anno del modello basata sul seguente anno civile viene denominata in prosieguo «n + 1».

Fatti

8. Il signor Rémy Schmit è il titolare dell'impresa SARL Garage Espace-Import, con sede in Yutz, Francia. L'ambito d'attività dell'impresa è il commercio di automobili nuove e usate, compresa l'importazione di siffatti autoveicoli da altri Stati membri al fine della loro rivendita, nonché l'attività di intermediario nell'acquisto di automobili nuove in altri Stati membri. Sembra che in tal modo sia possibile ottenere notevoli economie rispetto al prezzo praticato in Francia dalla rete di distribuzione ufficiale dei costruttori.

9. Nel 1993 le autorità effettuavano un'ispezione nei locali commerciali dell'impresa. In tale ambito si accertava che una Volkswagen

«Corrado» presentata come modello 1992, immatricolata per la prima volta il 5 luglio 1991, era un modello del 1991.

10. Le autorità procedevano quindi all'audizione dei precedenti clienti della SARL Garage Espace-Import. Tre clienti dichiaravano di aver ordinato nel 1991 automobili del modello 1992, rispettivamente, delle marche Citroën, Peugeot e Renault. I documenti di vendita non contenevano l'indicazione dell'anno di fabbricazione e i relativi costruttori, interrogati dalle dette autorità, comunicavano che in tutti e tre i casi si trattava di modelli 1991. I detti autoveicoli erano stati venduti ai clienti dopo il 1° luglio 1991.

11. Il signor Rémy Schmit veniva pertanto perseguito per aver venduto automobili senza aver indicato nei documenti di ordinazione e vendita l'anno del modello e per aver indicato nel caso di un autoveicolo esposto e di uno venduto un anno non corretto. La causa è ora pendente dinanzi alla Cour d'appel d Metz.

12. Nell'ottobre del 1993 la Peugeot SA utilizzava del resto, nell'ambito di una campagna pubblicitaria nel nord della Francia, manifesti in cui venivano rappresentate due automobili dello stesso modello, una con targa francese e l'altra con targa belga, separate da un cartello segnaletico di dogana. Il testo riportato sotto l'automobile belga era il seguente: «Venduta sino al 31 dicembre 1993: modello 93». Il testo corrispondente riportato sotto l'automobile francese era: «Venduta dopo il 1° luglio 1993: modello 94». Lo slogan riportato sull'immagine era: «C'è solo un metro fra queste due nuove Peugeot, ma già un anno le separa».

Con sentenza 15 marzo 1995 pronunciata dal Tribunal de grande instance di Parigi, la Peugeot SA veniva condannata ad un'ammenda di 100 000 FF per trasgressione dell'art. L.121-1 del code de la consommation che vieta la pubblicità ingannevole. Nella sentenza, il Tribunal de grande instance di Parigi ha interpretato il decreto e il decreto di esecuzione nel senso che «qualunque autoveicolo avente le caratteristiche di quelli cui la normativa francese consente di concedere, a decorrere dal 1° luglio di un anno civile, il millesimo dell'anno civile successivo, deve poter essere designato, qualora sia rivenduto nel territorio francese, con le stesse modalità a prescindere dal luogo in cui venga acquistato».

13. In una lettera 28 ottobre 1994 all'avv. Fourgoux, che per conto del Syndicat européen des professionnels de l'automobile si era rivolto alla direzione generale della concorrenza, del consumo e della repressione delle frodi, quest'ultima affermava che il regime francese «non si applica agli autoveicoli importati dall'Unione europea, direttamente da un privato o mediante un intermediario, ai quali si applica il regime che vige nel loro paese d'origine». Essa ha sostenuto inoltre che «i costruttori e gli importatori devono depositare presso il ministero dei

Trasporti i numeri di telaio a decorrere dai quali gli autoveicoli vengono prodotti conformemente al modello del nuovo anno (art. 2 del decreto ministeriale 2 maggio 1979) e possono avere il nuovo anno di fabbricazione. Non vi è invece nessun controllo dei numeri di telaio degli autoveicoli esportati e indi reimportati in Francia e sono sconosciuti al ministero dei Trasporti».

Norme comunitarie

14. Il settore automobilistico è oggetto di un rilevante numero di direttive di armonizzazione che impongono requisiti tecnici ai singoli componenti degli autoveicoli. L'allegato IV, parte I, della direttiva 18 giugno 1992, 92/53/CEE, che modifica la direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi [1], contiene infatti un elenco di 52 direttive specifiche e degli autoveicoli alle quali si applicano. Tali direttive contengono fra l'altro norme comuni sul livello sonoro, le emissioni, la frenatura, la sistemazione interna, i dispositivi di illuminazione, i sedili, la protezione laterale, i vetri di sicurezza e i dispositivi antispruzzi.

15. A decorrere dal 1° gennaio 1993, con la citata direttiva 92/53 è stato istituito un procedimento comunitario di omologazione per tipo in forza del quale per ogni tipo di autoveicolo può essere presentata domanda solo in un singolo Stato membro [2]. Analogamente si può presentare solo una domanda per quanto riguarda i singoli sistemi, come i freni, nonché i componenti, come le luci, o le entità tecniche separate, come i dispositivi di protezione posteriore, soggetti alle prescrizioni di direttive particolari.

16. La direttiva della Commissione 19 maggio 1978, 78/507/CEE, per l'adeguamento al progresso tecnico della direttiva del Consiglio 76/114/CEE per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle targhette ed alle iscrizioni regolamentari nonché alla loro posizione e modo di fissaggio per i veicoli a motore e i loro rimorchi [3], contiene in allegato varie disposizioni relative al numero di telaio.

Il punto 3.1. dispone, per quanto riguarda il numero di telaio, quanto segue:

«3.1.1. Esso deve essere composto da tre parti:

3.1.1.1. La prima parte consiste in un codice assegnato al costruttore del veicolo

1 — GU L 225, pag. 1.

2 — L'art. 2 della direttiva contiene talune disposizioni transitorie che autorizzano per periodi determinati una proroga dell'applicazione dei regimi precedenti.

3 — GU L 155, pag. 31.

per consentire l'identificazione del suddetto costruttore. Tale codice è costituito da tre caratteri (lettere o cifre) assegnati dalle autorità competenti del paese in cui il costruttore ha la sede sociale, d'accordo con l'agenzia internazionale che opera su autorizzazione dell'Organismo internazionale di normalizzazione (ISO). Il primo carattere designa una zona geografica, il secondo un paese all'interno di una zona geografica, il terzo un dato costruttore.

(...)

3.1.1.2. La seconda parte è costituita da sei caratteri (lettere o cifre), che hanno lo scopo di indicare le caratteristiche generali dei veicoli. Se il costruttore non fa uso di uno o più di questi caratteri gli spazi non usati devono essere riempiti con caratteri alfabetici o numerici, a scelta del costruttore stesso.

3.1.1.3. La terza parte, costituita da otto caratteri, di cui gli ultimi quattro devono essere numerici, deve consentire, in combinazione con le altre due parti, di identificare in modo inequivocabile un dato veicolo. In tutti gli spazi non utilizzati va inserita la cifra zero in modo da ottenere il numero completo dei caratteri prescritti».

17. Dal 1° ottobre 1981 gli Stati membri possono, ai sensi dell'art. 2, n. 3, vietare la prima immissione in circolazione di autoveicoli le cui targhe e iscrizioni regolamentari non siano conformi alla direttiva.

Questione pregiudiziale

18. Con ordinanza 31 maggio 1995 la Cour d'appel di Metz ha sottoposto alla Corte di giustizia la seguente questione:

«Se l'art. 30 del Trattato che istituisce la Comunità europea osti alla normativa nazionale in materia di millesimi delle automobili che induca l'amministrazione e gli operatori economici di uno Stato membro a ritenere che, di due autoveicoli dello stesso modello di una marca, immessi sul mercato nello stesso momento dopo il 1° luglio, il primo abbia il diritto di essere designato come modello dell'anno successivo, mentre al secondo, prodotto in un altro Stato membro

e importato per via parallela, ciò sarebbe vietato».

Procedimento dinanzi alla Corte

19. Il signor Rémy Schmit ha sostenuto che il regime francese limita le importazioni parallele ed è pertanto in contrasto con l'art. 30 del Trattato. L'indicazione dell'anno del modello è importante per il consumatore francese e, come risulta dalla citata sentenza del Tribunal de grande instance di Parigi, è stata all'origine di abusi da parte dei costruttori. Le autorità francesi interpretano il decreto e il decreto di esecuzione nel senso che gli autoveicoli oggetto d'importazione parallela non possono fruire dell'indicazione dell'anno n + 1 benché identici agli autoveicoli distribuiti in Francia con l'indicazione di tale anno dai rivenditori autorizzati. Le autorità francesi inoltre non hanno trasmesso informazioni sui numeri di telaio dichiarati né agli importatori paralleli né ai consumatori.

20. La designazione come modello dell'anno n + 1 viene utilizzata inoltre dagli operatori economici in una serie di Stati membri come il Belgio, la Danimarca, la Finlandia, l'Italia e la Germania. Un modello di un nuovo anno non comporta sempre modifiche sostanziali e in pratica si è verificato che taluni modelli privi di modifiche abbiano potuto essere offerti, a scelta del commerciante, come modelli nuovi o come modelli vecchi.

21. Il governo francese, che contesta che il decreto e il decreto di esecuzione siano in contrasto con il diritto comunitario, ha sostenuto fra l'altro che un autoveicolo deve soddisfare tre condizioni per poter fruire della designazione dell'anno n + 1: l'autoveicolo deve corrispondere al complesso delle specifiche e delle altre caratteristiche dichiarate del costruttore, il numero di telaio deve essere compreso fra quelli dichiarati dal costruttore e infine l'autoveicolo deve essere venduto al consumatore il 1° luglio o successivamente.

Questo regime, che è stato istituito soprattutto per tutelare gli acquirenti di autoveicoli usati, consente di vendere automobili designate come modello del nuovo anno dopo la chiusura delle fabbriche per le ferie estive. Tale periodo, che comporta una sospensione della produzione, può pertanto essere utilizzato per adeguare l'apparato produttivo.

22. Il regime si applica senza distinzioni agli autoveicoli prodotti in Francia e negli altri Stati membri e pertanto, secondo il governo francese, non limita direttamente né indirettamente, in atto o in potenza, il commercio fra Stati membri. Il governo francese si è pertanto richiamato all'interpretazione del Tribunal de grande instance di Parigi nella citata sentenza 15 marzo 1995.

23. Gli autoveicoli importati da un altro Stato membro i cui numeri di telaio non siano comunicati alle autorità francesi non possono recare la designazione di modello dell'anno n + 1. Il governo francese è cosciente del fatto che ciò può rendere più difficili le importazioni parallele ma ha sostenuto che lo smercio in un altro Stato membro comporta spesso notevoli modifiche delle caratteristiche degli autoveicoli per adeguarli alle preferenze dei consumatori locali. Siffatti autoveicoli devono essere designati con l'anno di fabbricazione conforme al regime eventualmente in vigore nello Stato membro da cui vengono importati.

24. Infine, in risposta ad un quesito posto dalla Corte, il governo francese ha chiarito che rivolgendosi alla Direction de la sécurité et de la circulation routière è possibile sapere da quale numero di telaio inizia il nuovo anno di fabbricazione.

25. La Commissione ha sostenuto che non vi sono disposizioni di diritto comunitario che disciplinino l'uso della designazione di «anno-modello». In forza del regime francese l'indicazione dell'anno è obbligatoria in caso di vendita di autoveicoli in Francia. Gli autoveicoli oggetto d'importazione parallela dovrebbero utilizzare l'indicazione in uso nello Stato membro da cui vengono importati, di norma l'anno civile o la data della prima immatricolazione.

26. L'anno n +1 può, secondo la Commissione, indurre il consumatore a ritenere che si tratti di un autoveicolo effettivamente dotato di talune innovazioni rispetto al modello dell'anno precedente e può altresì essere rilevante per quanto riguarda il prezzo dell'usato. La scelta del consumatore può esserne influenzata. In quanto gli autoveicoli oggetto di importazione parallela non possono recare l'indicazione dell'anno n + 1, tali prodotti sono meno attraenti e ciò comporta secondo la Commissione una misura di effetto equivalente ex art. 30 del Trattato. Tale regime, che comporta l'uso dell'anno civile successivo come anno di fabbricazione, non può essere considerato giustificato dall'art. 36 del Trattato né dalla giurisprudenza della Corte in materia di interesse generale fondamentale, in quanto si tratta in realtà di uno strumento di politica industriale.

27. La Commissione ha risposto ad un quesito su tale punto che non è certo che il passaggio ad un modello designato con un nuovo anno di fabbricazione comporti modifiche tecniche effettive rispetto al modello designato con l'anno precedente, e il consumatore non può facilmente accertare se ciò corrisponda a verità ed entro quali limiti. Le informazioni ricavabili dal numero di telaio dell'autoveicolo non sono accessibili al consumatore né all'importatore parallelo, i quali non conoscono il codice utilizzato. Inoltre l'anno con cui viene designato l'autoveicolo prescinde dalla data di fabbricazione. Infatti in linea di principio nulla vieta che un autoveicolo prodotto nel 1994 venga venduto come modello del 1996 qualora solo nel 1995 sia stato inserito nella dichiarazione alle autorità.

Considerazioni generali sull'art. 30 del Trattato e sulle importazioni parallele

28. Ritengo opportuno illustrare brevemente, in primo luogo, i principi generali sviluppati dalla Corte nella sua giurisprudenza in tema di art. 30 del Trattato.

29. Per giurisprudenza consolidata l'art. 30 vieta i sistemi commerciali atti ad ostacolare direttamente o indirettamente, in atto o in potenza, il commercio all'interno della Comunità. L'art. 30 vieta, in mancanza di armonizzazione delle legislazioni, gli ostacoli derivanti dall'applicazione alle merci provenienti da altri Stati membri, in cui siano legalmente fabbricate e messe in commercio, di norme che dettino requisiti ai quali le merci stesse devono rispondere (come quelli riguardanti la denominazione, la forma, le dimensioni, il peso, la composizione, la presentazione, l'etichettatura o il confezionamento) anche qualora tali norme siano indistintamente applicabili a tutti i prodotti, laddove la loro applicazione non risulti giustificata da finalità di interesse generale tali da prevalere sulle esigenze della libera circolazione delle merci [4].

30. In una serie di sentenze la Corte ha dichiarato che il fatto di riservare una determinata denominazione generica a prodotti che abbiano determinate caratteristiche costituisce una misura di effetto equivalente (v., ad esempio, sentenza 12 marzo 1987, causa 178/84, Commissione/Germania, Racc. pag. 1227, relativa alla denominazione di «Bier», che in Germania era riservata alla birra prodotta conformemente alla legge tedesca «Reinheitsgebot») [5].

31. Contrariamente alle disposizioni relative alle modalità di vendita di cui alla sentenza Keck e Mithouard [6], per quanto riguarda provvedimenti di tal fatta non è necessario che lo smercio di prodotti da altri Stati membri venga colpito più severamente, in diritto o di fatto, di quello delle merci nazionali.

32. La Corte ha inoltre dichiarato che le importazioni parallele fruiscono di una certa tutela in diritto comunitario in quanto favoriscono lo sviluppo degli scambi e il rafforzamento della concorrenza [7]. Conformemente alla sua giurisprudenza, i provvedimenti nazionali che ostacolano le importazioni parallele o le rendono più difficili potrebbero essere in contrasto con l'art. 30 del Trattato.

4 — V. sentenze 26 ottobre 1995, causa C-51/94, Commissione/Germania (Racc. pag. I-3599, punto 29), 6 luglio 1995, causa C-470/93, Mars (Racc. pag. I-1923, punto 12), e 24 novembre 1993, cause riunite C-267/91 e C-268/91, Keck e Mithouard (Racc. pag. I-6097, punto 15).

5 — Si può altresì richiamare la sentenza 26 ottobre 1995, citata alla nota 4, e la sentenza 26 novembre 1985, causa 182/84, Miro (Racc. pag. 3731).

6 — V. sentenza 24 novembre 1993, citata alla nota 4.

7 — V. sentenza 16 gennaio 1992, causa C-373/90, X (Racc. pag. I-131, punto 12).

Ad esempio si può citare il requisito che esige la produzione di certificati di autenticità o di conformità ovvero delle specifiche del prodotto, che gli importatori paralleli possono ottenere più difficilmente degli importatori ufficiali [8].

Compatibilità con l'art. 30 del Trattato di un regime come quello francese

33. Alla luce di questi principi occorre stabilire se un regime come quello configurato dal decreto e dal decreto di esecuzione sia compatibile con l'art. 30 del Trattato. Tali atti prescrivono l'obbligo di designare con l'anno del modello gli autoveicoli a motore venduti sul mercato francese e fissano le condizioni cui è subordinata la possibilità per un autoveicolo di essere designato come modello dell'anno n + 1. Il regime disciplina pertanto l'uso di una determinata denominazione generica per una merce.

34. Se un autoveicolo non può essere designato come modello dell'anno più recente sul quel mercato, il prodotto diviene meno attraente per il consumatore in quanto quest'ultimo può ritenere di acquistare un prodotto tecnologicamente «invecchiato».

35. Inoltre l'anno del modello può incidere sul successivo prezzo dell'usato. Anche se due autoveicoli vengono immatricolati contemporaneamente e sono identici dal punto di vista costruttivo, il modello 1994 avrà ad esempio per il consumatore un valore verosimilmente più elevato rispetto al modello 1993. L'impossibilità di smerciare autoveicoli designati come «modello dell'anno n + 1» potrà pertanto avere conseguenze negative sulla vendita di tali autoveicoli.

36. Ai sensi dell'art. 1 del decreto di esecuzione, per poter essere munito dell'indicazione dell'anno n + 1 un autoveicolo deve essere provvisto di un numero di telaio compreso fra quelli comunicati dal costruttore alle autorità e corrispondere alle caratteristiche specifiche a queste ultime notificate. Sulla scorta della sentenza 15 marzo 1995 del Tribunal de grande instance di Parigi nonché delle osservazioni presentate dal governo francese si può ritenere che solo gli autoveicoli che soddisfano tali condizioni possono essere venduti con tali indicazioni. Gli altri autoveicoli devono pertanto essere smerciati con l'indicazione dell'anno del modello in uso nello Stato membro da cui sono importati. Stando alle informazioni disponibili ciò sarà di norma l'anno civile ovvero la data della prima immatricolazione, con la conseguenza che l'autoveicolo durante tutto l'anno civile dovrà essere designato con l'anno di fabbricazione corrispondente a tale anno civile.

37. Dalla citata direttiva 78/507 emerge che il numero di telaio comporta un codice a sei

8 — V., ad esempio, sentenze 11 luglio 1974, causa 8/74, Dassonville (Racc. pag. 837); 20 maggio 1976, causa 104/75, De Peijper (Racc. pag. 613), e 17 giugno 1987, causa 154/85, Commissione/Italia (Racc. pag. 2717).

cifre volto ad indicare le caratteristiche generali del veicolo. La direttiva non specifica quali caratteristiche debbano essere indicate. Ogni singolo costruttore può pertanto strutturare come vuole i codici di questa parte del numero di telaio e ha pertanto la possibilità di stabilire un codice per il mercato cui è destinato l'autoveicolo. Qualora vengano comunicati, in un caso del genere, solo i numeri di serie corrispondenti agli autoveicoli destinati al mercato francese, solo i relativi autoveicoli potranno essere muniti dell'indicazione dell'anno n + 1. Ciò vale anche qualora gli autoveicoli dovessero essere identici. Il sistema di comunicazione dei numeri di telaio disciplinato dall'art. 2 del decreto di esecuzione potrebbe pertanto a mio parere essere di per sé in contrasto con l'art. 30 del Trattato.

38. Per quanto riguarda l'obbligo, di cui all'art. 1 del decreto di esecuzione, in forza del quale l'autoveicolo deve corrispondere alle caratteristiche e specifiche comunicate dal costruttore, dalle osservazioni del governo francese emerge che occorre l'identità assoluta per quanto riguarda l'aspetto, il sistema tecnico e la dotazione standard affinché l'autoveicolo possa recare l'indicazione dell'anno n + 1.

39. Le caratteristiche del regime possono essere illustrate con un esempio. Il costruttore può scegliere di munire un determinato modello di una dotazione diversa a seconda del mercato cui è destinato. Una versione destinata al mercato francese può ad esempio comportare gli alzacristalli elettrici mentre la corrispondente versione belga avrà la chiusura centralizzata. Benché gli autoveicoli siano prodotti nello stesso momento e siano per il resto identici, quella differenza implicherà che il modello belga di importazione parallela non potrà essere designato come modello dell'anno n + 1. Ciò si verifica anche se si tratta di differenze che il consumatore di norma nota facilmente. Il regime francese potrebbe di per sé spingere i costruttori a differenziare gli autoveicoli dal punto di vista della loro dotazione di accessori a seconda dei vari mercati.

40. Se ne deve pertanto concludere che un regime come quello contenuto nel decreto e nel decreto di esecuzione implica in una serie di casi che un autoveicolo oggetto di importazione parallela non possa essere distribuito con l'indicazione dello stesso anno di fabbricazione di un autoveicolo venduto in Francia tramite il sistema di distribuzione ufficiale del costruttore o dell'importatore. A mio parere si configura pertanto una misura di effetto equivalente ex art. 30 del Trattato, che è vietata a meno che il sistema possa essere considerato giustificato dai legittimi interessi di cui all'art. 36 del Trattato e alla giurisprudenza della Corte. La corretta informazione del consumatore, addotta dal governo francese, costituisce un legittimo interesse ai sensi della detta giurisprudenza [9]. Si può però esigere, in forza della giurisprudenza della Corte [10], che il provvedimento sia idoneo e necessario per il conseguimento dello scopo perseguito, che gli inconvenienti

9 — Ciò emerge fra l'altro dal punto 32 della sentenza 26 ottobre 1995, citata alla nota 4.

10 — V., ad esempio, sentenza 13 novembre 1990, causa C-331/88, Fedesa e a. (Racc. pag. I-4023, punto 13).

causati non siano sproporzionati e che lo scopo non possa essere perseguito in modo altrettanto efficace con provvedimenti meno restrittivi.

Se un regime come quello francese sia atto a tutelare il consumatore

41. Si può sottolineare in via più generale che il settore automobilistico è oggetto di un procedimento comunitario di omologazione per tipo, come risulta dalla citata direttiva 92/53, nonché di un gran numero di direttive particolari che riguardano i singoli componenti degli autoveicoli, e che i costruttori possono realizzare notevoli economie di scala utilizzando il più possibile lo stesso pianale e gli stessi componenti per gli autoveicoli da essi prodotti. Ciò comporta che di norma i costruttori potrebbero (e avrebbero interesse a) smerciare gli stessi modelli base e le stesse versioni in tutta la Comunità. Le diverse versioni di un modello possono senz'altro avere una dotazione diversa tenendo conto del mercato locale e delle preferenze dei consumatori. Ad esempio si può citare il fatto che in Danimarca vengono concesse riduzioni dell'imposta di immatricolazione per specifici accessori inerenti alla sicurezza. In linea di massima tutte le automobili nuove vendute sul mercato danese sono pertanto oggi provviste di airbag di serie.

42. Occorre inoltre considerare quali informazioni possano essere ricavate dal consumatore sulla base dell'indicazione dell'anno del modello. A mio parere il consumatore potrà ragionevolmente dedurne che gli autoveicoli di un nuovo modello sono dotati degli ultimi aggiornamenti costruttivi ed estetici. Inoltre il consumatore può ovviamente ritenere che un nuovo modello sia il risultato di un nuovo ciclo produttivo, che il prodotto non sia pertanto rimasto fra le scorte del costruttore o del rivenditore per un lungo periodo di tempo e che vi siano state determinate modifiche rispetto al modello dell'anno precedente. Poiché le specifiche relative a un determinato modello sono stabilite dai costruttori, l'anno del modello non fornisce però di per sé al consumatore informazioni sulle caratteristiche costruttive del modello o sulla sua dotazione concreta.

43. Come ho già osservato, dal decreto e dal decreto di esecuzione deriva che un autoveicolo che non corrisponda esattamente alle specifiche comunicate dal costruttore o che vi corrisponda ma non rientri fra quelli il cui numero di telaio è stato notificato, non può recare l'indicazione dell'«anno n + 1». Un autoveicolo del genere non può ad esempio essere venduto nel periodo 1° luglio 1996 - 31 dicembre 1996 in Francia come «modello 1997» bensì come «modello 1996». Il consumatore potrebbe pertanto sentirsi spinto a scegliere un'auto più cara, non proveniente dal circuito delle importazioni parallele, ma designata con l'anno n + 1, credendo di acquistare un modello di produzione più recente.

44. Per il periodo 1° luglio - 31 dicembre un regime come quello francese consente però a mio parere una tutela del consumatore relativamente ridotta. Il consumatore è particolarmente interessato a sapere se ed eventualmente in quale modo il nuovo modello sia diverso dal precedente. Non è invece garantito in nessun modo che il consumatore ottenga le informazioni che ai sensi dell'art. 1 del decreto di esecuzione debbono essere comunicate alle autorità. Stando alle informazioni disponibili, è invece possibile vendere come modello dell'anno n + 1 un autoveicolo assolutamente immutato e, come ha sostenuto la Commissione, il consumatore non può nemmeno essere certo che siffatto autoveicolo sia di costruzione recente. In teoria può essere rimasto in deposito vari anni e ciononostante aver l'indicazione dell'anno n + 1.

45. Nel periodo 1° gennaio -30 giugno di un determinato anno, invece, sia gli autoveicoli che soddisfano le citate condizioni sia quelli che non le soddisfano potranno essere venduti con l'indicazione dello stesso anno, ad esempio nel periodo 1° gennaio - 30 giugno 1997: «modello 1997». Le norme francesi e quelle in vigore nello Stato membro da cui l'autoveicolo viene importato comportano in particolare, stando agli atti di causa, che in quel periodo si dovranno usare le stesse indicazioni relative all'anno del modello, nell'esempio: 1997. Nel primo semestre di ogni anno civile un regime come quello configurato dal decreto e dal decreto di esecuzione non garantisce pertanto che il consumatore venga informato se il veicolo distribuito mediante importazione parallela non soddisfa le condizioni stabilite nel decreto e nel decreto di esecuzione e se, ad esempio, abbia una dotazione di accessori diversa dal modello destinato al mercato francese.

46. Il regime francese non impedisce neppure che il costruttore modifichi l'autoveicolo nel corso dell'anno, ad esempio offrendo due airbag solo come dotazione speciale e non di serie come in precedenza. Il consumatore non può pertanto essere certo che due autoveicoli dello stesso modello e dello stesso anno siano identici.

47. Per tali motivi il regime francese non soddisfa a mio parere la condizione di essere atto al perseguimento dello scopo prefissosi, in particolare la corretta informazione del consumatore.

Se il pregiudizio della libera circolazione delle merci sia proporzionato nel caso di specie

48. Anche qualora si ritenesse che il regime sia atto a tutelare il consumatore occorrerebbe inoltre che il pregiudizio alla libera cir-

colazione delle merci sia proporzionato. Occorre pertanto accertare se ricorra tale presupposto.

49. Se l'impossibilità di designare un autoveicolo oggetto di importazione parallela come modello dell'anno n + 1 è dovuta al fatto che il numero di telaio non rientra fra quelli dichiarati dal costruttore, se ne può a mio parere facilmente concludere che tale ostacolo costituisce un pregiudizio non necessario e pertanto sproporzionato della libera circolazione delle merci. Qualora l'autoveicolo importato tramite il circuito parallelo sia esattamente conforme per caratteristiche costruttive, estetiche e dotazione di serie alle specifiche e caratteristiche comunicate dal costruttore, il consumatore non sarebbe affatto indotto in errore se l'autoveicolo oggetto di importazione parallela fosse designato come modello dello stesso anno di quelli il cui numero di telaio è stato comunicato dal costruttore. Il consumatore riceve esattamente la merce che si aspetta, mentre potrebbe essere indotto in errore dal regime francese, il quale comporta che due autoveicoli non possono essere smerciati come modelli dello stesso anno in quanto il consumatore stesso potrà essere indotto a ritenere che i due autoveicoli siano diversi.

50. Il costante aggiornamento estetico e costruttivo di un modello costituisce una pratica corrente. Ad esempio possono essere aggiunte sbarre di sicurezza nelle portiere ovvero può essere effettuato un cosiddetto «face-lift» mediante una nuova calandra. Per il consumatore è importante poter accertare se si tratti di siffatta versione aggiornata tecnicamente ed esteticamente. Qualora l'importatore parallelo non lo precisi all'atto della vendita, perché non dispone fra le sue scorte di un modello aggiornato ovvero perché esso non è ancora venduto nello Stato membro in cui si rifornisce l'importatore, quest'ultimo a mio parere non agisce conformemente alle leali pratiche commerciali. Al consumatore dovrebbe pertanto essere garantita la necessaria tutela nei confronti di raggiri del genere esigendo che le autorità applichino le norme nazionali in tema di lealtà dei negozi commerciali.

51. Nei rari casi in cui il costruttore distribuisce con lo stesso modello nei vari Stati membri autoveicoli sostanzialmente diversi dal punto di vista tecnico ed estetico, occorrerà anche in tali casi garantire la necessaria tutela del consumatore applicando le norme nazionali sulla lealtà dei negozi commerciali. Al consumatore vengono in tal modo fornite le necessarie informazioni sul prodotto, in particolare relativamente al fatto che l'autoveicolo importato per via parallela e quello venduto dal rivenditore autorizzato francese non sono identici. L'indicazione dell'anno del modello non fornisce invece al consumatore siffatte informazioni.

52. È presumibile che un costruttore monti sovente accessori di serie diversi a seconda

del mercato cui sono destinati gli autoveicoli. Non si può escludere che il consumatore che abbia visto presso un rivenditore autorizzato francese un modello francese con una determinata dotazione di serie acquisti un autoveicolo oggetto di importazione parallela ritenendolo identico dal punto di vista della dotazione e si consideri pertanto frodato qualora risulti il contrario. L'acquisto di un'automobile costituisce per la maggioranza dei consumatori un investimento di rilievo. È pertanto ovvio che essi effettuino un accurato raffronto dei prezzi offerti ricercando informazioni precise, fra l'altro per quanto riguarda la dotazione di serie. Ciò vale a maggior ragione per il consumatore che si rivolge mediante un intermediario ad un rivenditore di un altro Stato membro ovvero ad un rivenditore che non fa parte della rete di vendita ufficiale. L'obbligo di indicare l'anno del modello può senz'altro richiamare l'attenzione del consumatore, nel periodo 1° luglio -31 dicembre, sul fatto che possono esservi differenze fra le auto offerte dai rivenditori autorizzati e quelle degli importatori paralleli. Ma nel periodo 1° gennaio - 30 giugno tale indicazione non fornisce al consumatore alcun ragguaglio in merito. Il consumatore dovrebbe pertanto a mio parere essere comunque tutelato in modo più efficace applicando le norme nazionali sulla lealtà dei negozi commerciali ovvero norme che impongano ai commercianti di automobili di fornire un elenco degli accessori montati di serie. Le informazioni necessarie a tal fine saranno di norma immediatamente disponibili per gli importatori paralleli ed ostacoleranno pertanto la libera circolazione delle merci meno del divieto di utilizzare l'indicazione dell'anno del modello n + 1.

53. Infine può essere utile menzionare la situazione in cui un autoveicolo importato per via parallela venga successivamente venduto come automobile usata. Per il consumatore che vende siffatto autoveicolo sarà importante che esso possa essere designato come modello dell'anno più recente poiché ciò avrà una conseguenza sul livello del prezzo. Anche in tal caso sembra che il consumatore potrebbe essere tutelato in modo più efficace mediante l'applicazione delle norme nazionali sulla lealtà dei negozi commerciali ed eventualmente mediante l'obbligo di fornire informazioni in merito alla dotazione di serie.

54. In sintesi ritengo pertanto che un regime come quello contenuto nel decreto e nel decreto di esecuzione non sia atto a tutelare il consumatore né necessario a tal fine.

Conclusione

Propongo pertanto alla Corte di risolvere nel modo seguente la questione sollevata dalla Cour d'appel di Metz:

«L'art. 30 del Trattato che istituisce la Comunità economica europea dev'essere interpretato nel senso che osta alle disposizioni nazionali in materia di millesimi delle automobili che comportino, nel caso in cui due automobili dello stesso modello di una marca vengano immesse sul mercato dopo il 1° luglio di un determinato anno civile, che la prima può essere designata come modello dell'anno successivo mentre ciò è vietato per quanto riguarda la seconda, oggetto di importazione parallela».