CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL M. B. ELMER van 28 maart 1996 *

1. In deze zaak heeft de Cour d'appel de Metz (Frankrijk) het Hof een prejudiciële vraag voorgelegd over de uitlegging van artikel 30 EG-Verdrag in verband met een nationale regeling inzake het gebruik van de aanduiding „modeljaar" bij de verkoop van personenauto's.

De relevante nationale bepalingen

2. Artikel 2, lid 1, van decreet nr. 78-993 van 4 oktober 1978, dat is vastgesteld om de wet van 1 augustus 1905 betreffende bedrog en vervalsing op het gebied van produkten en diensten te kunnen toepassen op motorvoertuigen (hierna: „decreet"), bepaalt, dat elk voertuig dat overeenstemt met het model waarvan de fabrikant de kenmerken voor een bepaald jaar heeft vastgesteld, wordt aangeduid met het desbetreffende jaartal, „modeljaar" genoemd.

3. Volgens artikel 2, lid 3, van het decreet moet het modeljaar worden vermeld op de verkoopbenaming van elk nieuw of gebruikt voertuig, van Franse of van buitenlandse oorsprong, dat in Frankrijk wordt verkocht. Het desbetreffende jaartal moet ingevolge artikel 5, lid 1, van het decreet ook worden vermeld op de rekeningen, leveringsbonnen en alle andere verkoopdocumenten.

4. Artikel 7 bepaalt, dat het gebruik van enige benaming of enige aanwijzing, waardoor bij de koper verwarring kan ontstaan over onder meer het modeljaar van het voertuig, verboden is.

5. Bij besluit van 2 mei 1979 (hierna: „besluit") zijn bepalingen tot uitvoering van het decreet vastgesteld.

Artikel 1 van het besluit luidt als volgt:

„Elke fabrikant of importeur van motorvoertuigen (...) moet, alvorens een nieuw model in de handel te brengen, aan de Franse minister van Verkeer een gedetailleerde beschrijving doen toekomen van het model dat hij voornemens is in een bepaald jaar op de markt te brengen.

* Oorspronkelijke taal: Deens.

Die beschrijving moet onder meer bevatten:

De aanduiding van het type op basis waarvan het voertuig is goedgekeurd door [de bevoegde autoriteit].

Een nauwkeurige beschrijving, vergezeld van foto's, van de carrosserie, de bestuurdersplaats en het interieur.

Indien het gaat om een model dat dezelfde verkoopbenaming heeft als een eerder model, een gedetailleerde beschrijving van de verschillen tussen de twee modellen, die voor de koper van wezenlijk belang zijn."

6. Artikel 2 van het besluit luidt als volgt:

„Elke fabrikant of importeur dient voor elk model aan de minister van Verkeer mee te delen, vanaf welk serienummer de in het vorige artikel genoemde voertuigen volgens het model van het nieuwe jaar zullen worden vervaardigd."

7. Blijkens artikel 5 mogen enkel auto's die voor het eerst aan de gebruiker zijn verkocht na 30 juni van het voorgaande kalenderjaar, als een model van een bepaald jaar worden aangeboden.

Voor deze aanduiding met het jaartal van het volgende kalenderjaar zal ik hieronder de uitdrukking „n + 1" gebruiken.

De feiten

8. R. Schmit (verdachte in het hoofdgeding; hierna: „verdachte") is bedrijfsleider van de te Yutz (Frankrijk) gevestigde onderneming SARL Garage Espace-Import. Die onderneming houdt zich bezig met de handel in nieuwe en gebruikte personenauto's. Zij voert onder meer dergelijke voertuigen uit andere Lid-Staten in met het oog op doorverkoop, en treedt als tussenpersoon op bij de aankoop van nieuwe personenauto's in andere Lid-Staten. Dit levert kennelijk aanzienlijke besparingen op vergeleken met de prijzen die in Frankrijk worden toegepast binnen het door de fabrikanten ingestelde verkoopnetwerk.

9. In 1993 inspecteerden de autoriteiten de bedrijfsruimten van de onderneming. Hierbij werd vastgesteld, dat een Volkswagen

„Corrado", die op 5 juli 1991 voor het eerst van een kenteken was voorzien en onder de vermelding „modeljaar 1992" stond tentoongesteld, in werkelijkheid van het modeljaar 1991 was.

10. De autoriteiten deden daarop navraag bij vroegere klanten van SARL Garage Espace-Import. Drie van hen verklaarden, dat zij in 1991 personenauto's van het modeljaar 1992 hadden besteld van, respectievelijk, de merken Citroën, Peugeot en Renault. Op de verkoopdocumenten stond het modeljaar niet vermeld en de betrokken autofabrikanten deelden desgevraagd aan de autoriteiten mee, dat het in alle drie gevallen ging om een auto van het modeljaar 1991. De betrokken voertuigen waren na 1 juli 1991 aan de klanten verkocht.

11. Aan verdachte werd daarop ten laste gelegd, dat hij personenauto's had verkocht zonder op de bestel- en verkoopdocumenten het modeljaar te vermelden, en dat hij twee voertuigen onder vermelding van een onjuist modeljaar had tentoongesteld, respectievelijk verkocht. De zaak is thans aanhangig bij de Cour d'appel de Metz.

12. In oktober 1993 gebruikte Peugeot SA in het kader van een reclamecampagne in Noord-Frankrijk overigens een affiche waarop twee auto's van hetzelfde model, de ene met een Franse en de andere met een Belgische nummerplaat, stonden afgebeeld, die van elkaar waren gescheiden door een bord „douane". Onder de Belgische auto stond de tekst: „Verkocht vóór 1 januari 1994: Modeljaar 1993." De tekst onder de Franse auto luidde: „Verkocht na 1 juli 1993: Modeljaar 94." Het affiche droeg het opschrift: „Deze twee nieuwe Peugeots staan slechts één meter uit elkaar, maar de een is al één jaar ouder."

Naar aanleiding hiervan werd bij vonnis van het Tribunal de grande instance de Paris van 15 maart 1995 aan Peugeot SA een boete van 100 000 FF opgelegd wegens overtreding van artikel L.121-1 van de Code de la consommation, dat misleidende reclame verbiedt. Genoemde rechterlijke instantie legde in haar vonnis het decreet en het besluit aldus uit, dat „voor elk voertuig dat de kenmerken bezit van de voertuigen welke volgens de Franse regeling reeds vanaf 1 juli van een bepaald kalenderjaar als model van het daarop volgende kalenderjaar mogen worden aangeboden, voor zover het voertuig op het Franse grondgebied wordt doorverkocht, dezelfde voorwaarden moeten gelden wat de aanduiding van het modeljaar betreft, ongeacht de plaats waar het is gekocht".

13. Bij schrijven van 28 oktober 1994 aan advocaat Fourgoux, die zich namens het Syndicat Européen des Professionnels de l'Automobile tot haar had gewend, deelde de Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes mee, dat de Franse regeling „niet van toepassing is op voertuigen die hetzij rechtstreeks door een particulier, hetzij via een lasthebber uit de Europese Unie zijn ingevoerd, waarop de in hun land van oorsprong geldende regeling van toepassing is". In die brief staat voorts te lezen, dat „de fabrikanten en importeurs aan de minister van Verkeer moeten meedelen, vanaf welk serienummer de voertuigen volgens het model van het nieuwe jaar zullen worden vervaardigd

(artikel 2 van het besluit van 2 mei 1979) en met het desbetreffende jaartal kunnen worden aangeduid. Daarentegen is er geen enkele controle op de serienummers van voertuigen die, na te zijn uitgevoerd, weer in Frankrijk worden ingevoerd, en de minister van Verkeer is niet van die nummers op de hoogte."

De relevante bepalingen van gemeenschapsrecht

14. Met betrekking tot de automobielsector zijn een aanzienlijk aantal harmonisatierichtlijnen vastgesteld, die technische voorschriften bevatten ten aanzien van de verschillende onderdelen van motorvoertuigen. Zo bevat deel I van bijlage IV bij richtlijn 92/53/EEG van de Raad van 18 juni 1992 tot wijziging van richtlijn 70/156/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan [1], een lijst met 52 van dergelijke bijzondere richtlijnen, met vermelding van de voertuigen waarop zij van toepassing zijn. Die bijzondere richtlijnen bevatten onder meer gemeenschappelijke regels voor geluidsniveau, emissies, reminrichtingen, bininneninrichting, verlichting, zitplaatsen, zijdelingse afscherming, veiligheidsglas en opspatafschermingsinrichtingen.

15. Met ingang van 1 januari 1993 is bij genoemde richtlijn 92/53 een gemeenschappelijke typegoedkeuringsprocedure ingevoerd, volgens welke voor elk type voertuig slechts in één Lid-Staat om goedkeuring kan worden verzocht. [2] Ook kan slechts één goedkeuringsaanvraag worden ingediend voor de afzonderlijke systemen (bij voorbeeld remmen), onderdelen (bij voorbeeld lampen) en aparte technische eenheden (bij voorbeeld de beschermingsinrichting tegen klemrijden van achteren), waarvoor bijzondere richtlijnen zijn vastgesteld.

16. Richtlijn 78/507/EEG van de Commissie van 19 mei 1978 houdende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van richtlijn 76/114/EEG van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake de voorgeschreven platen en gegevens en de plaats en wijze waarop zij op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan moeten worden aangebracht [3], bevat in een bijlage onder meer voorschriften betreffende het identificatienummer (chassisnummer).

Punt 3.1 bepaalt met betrekking het identificatienummer:

„3.1.1. Het moet uit drie groepen bestaan:

3.1.1.1. De eerste groep omvat een code die aan een voertuigfabrikant is toege-

1 — PB 1992, L 225, blz. 1.

2 — Artikel 2 van de richtlijn bevat een aantal overgangsbepalingen, volgens welke gedurende nader aangegeven perioden nog de oude regelingen mogen worden toegepast.

3 — PB 1978, L 155, blz. 31.

kend om de identificatie van genoemde fabrikant mogelijk te maken. Deze code bevat drie tekens (letters of cijfers) die door de bevoegde autoriteiten van het land waar de fabrikant is gevestigd worden toegekend in overleg met de internationale dienst die daartoe is gemachtigd door de Internationale Organisatie voor Normalisatie (ISO). Het eerste teken heeft betrekking op een geografische zone, het tweede op een land binnen een geografische zone en het derde op een bepaalde fabrikant.

(...)

3.1.1.2. De tweede groep bestaat uit zes tekens (letters of cijfers) ter identificatie van de algemene kenmerken van het voertuig. Indien de fabrikant een of meer van deze tekens niet gebruikt, moeten de niet-gebruikte ruimten, naar keuze van de fabrikant, met cijfer- of lettertekens worden gevuld.

3.1.1.3. De derde groep, die uit acht tekens bestaat waarvan de laatste vier cijfers moeten zijn, moet het, in combinatie met beide andere groepen, mogelijk maken een bepaald voertuig duidelijk te identificeren. Op elke niet-gebruikte plaats moet een nul worden gezet, zodat het vereiste totale aantal tekens wordt verkregen."

17. Ingevolge artikel 2, lid 3, mogen de Lid-Staten sinds 1 oktober 1981 het voor het eerst in het verkeer brengen verbieden van voertuigen waarvan de platen en gegevens niet beantwoorden aan de voorschriften van de richtlijn.

De voorgelegde vraag

18. Bij arrest van 31 mei 1995 heeft de Cour d'appel de Metz het Hof de volgende vraag voorgelegd:

„Staat artikel 30 EG-Verdrag in de weg aan een nationale regeling inzake de aanduiding van het modeljaar van motorvoertuigen, die ertoe leidt dat de administratie en de marktdeelnemers van een Lid-Staat zich op het standpunt stellen, dat van twee voertuigen van hetzelfde model van een bepaald merk, die op hetzelfde tijdstip na 1 juli op de markt worden gebracht, het ene als een model van het volgende kalenderjaar mag worden aangeboden, terwijl het andere, dat is gefabriceerd in een andere Lid-Staat en parallel is

ingevoerd, niet op die wijze mag worden aangeboden?"

De procedure voor het Hof

19. Verdachte heeft aangevoerd, dat de Franse regeling ongunstig is voor parallelimporten en bijgevolg in strijd is met artikel 30 van het Verdrag. De Franse consument hecht belang aan het modeljaar van een voertuig en de aanduiding van dat jaar heeft, zoals blijkt uit eerdergenoemd vonnis van het Tribunal de grande instance de Paris, aanleiding gegeven tot misbruik van de zijde van de fabrikanten. De Franse autoriteiten leggen het decreet en het besluit aldus uit, dat parallel ingevoerde auto's niet bij anticipatie met het jaartal n + 1 mogen worden aangeduid, ook al zijn zij identiek aan de voertuigen die erkende handelaars als zodanig in de handel brengen in Frankrijk. Bovendien geven de Franse autoriteiten geen informatie betreffende aan hen opgegeven chassisnummers door aan consumenten of parallelimporteurs.

20. Het systeem van de voortijdige aanbieding als een model van het volgende kalenderjaar wordt ook toegepast in een aantal andere Lid-Staten, waaronder België, Denemarken, Finland, Italië en Duitsland. De overgang naar een nieuw modeljaar betekent niet altijd, dat er werkelijke wijzigingen zijn aangebracht, en in de praktijk is het voorgekomen, dat bepaalde modelversies die ten opzichte van het voorgaande niet waren gewijzigd, naar keuze van de handelaar als een model van het nieuwe dan wel als een model van het vorige kalenderjaar konden worden aangeboden.

21. De Franse regering, die bestrijdt dat het decreet en het besluit in strijd zijn met het gemeenschapsrecht, heeft onder meer aangevoerd, dat een voertuig moet voldoen aan drie voorwaarden om met het jaartal n + 1 te kunnen worden aangeduid: het moet voldoen aan alle door de fabrikant opgegeven specificaties en overige kenmerken; het chassisnummer ervan moet tot de door de fabrikant opgegeven nummerreeks behoren, en het moet op of na 1 juli aan de gebruiker zijn verkocht.

Dank zij deze regeling, die primair is ingevoerd om kopers van gebruikte voertuigen te beschermen, kunnen na de jaarlijkse vakantieperiode van de bedrijfstak voertuigen onder vermelding van een nieuw modeljaar worden verkocht. Die periode, waarin de produktie stilligt, kan dus worden gebruikt om het produktieapparaat aan te passen.

22. De regeling is zonder onderscheid van toepassing op in Frankrijk en in andere Lid-Staten gefabriceerde voertuigen, en heeft naar het oordeel van de Franse regering dan ook niet tot gevolg, dat de handel tussen Lid-Staten al dan niet rechtstreeks, daadwerkelijk of potentieel wordt beperkt. De Franse regering heeft in dit verband verwezen naar de in eerdergenoemd vonnis van het Tribunal de grande instance de Paris van 15 maart 1995 gegeven uitlegging.

23. Uit een andere Lid-Staat ingevoerde voertuigen waarvan het chassisnummer niet is meegedeeld aan de Franse autoriteiten, kunnen niet worden aangeduid met het jaartal n + 1. De Franse regering is zich ervan bewust, dat hierdoor parallelimporten kunnen worden bemoeilijkt, doch heeft aangevoerd, dat het in een andere Lid-Staat op de markt brengen van een voertuig dikwijls belangrijke wijzigingen in de kenmerken ervan impliceert, overeenkomstig de smaak van de consument aldaar. Op dergelijke voertuigen moet de regeling inzake de aanduiding van het modeljaar worden toegepast, die eventueel van toepassing is in de Lid-Staat waaruit zij zijn ingevoerd.

24. Tot slot heeft de Franse regering in antwoord op een vraag van het Hof meegedeeld, dat men zich tot de Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière kan wenden met de vraag, vanaf welk chassisnummer een nieuw modeljaar begint.

25. De Commissie heeft aangevoerd, dat er geen gemeenschapsbepalingen bestaan die het gebruik van de aanduiding „modeljaar" regelen. Ingevolge de Franse regeling moet bij de verkoop van voertuigen in Frankrijk het modeljaar worden aangeduid. Parallel ingevoerde voertuigen moeten worden verhandeld onder vermelding van het modeljaar dat eraan is toegekend in de Lid-Staat waaruit zij zijn ingevoerd, en dat in de regel overeenkomt met het kalenderjaar of de datum van eerste registratie.

26. De aanduiding met het jaartal n + 1 kan volgens de Commissie in de eerste plaats bij de consument de indruk wekken, dat er sprake is van een voertuig dat bepaalde vernieuwingen heeft ondergaan vergeleken met voertuigen van het vorige modeljaar, en in de tweede plaats van invloed zijn op de prijs van het voertuig bij doorverkoop. De keuze van de consument kan hierdoor worden beïnvloed. Voor zover parallel ingevoerde voertuigen niet geanticipeerd als een model van het volgende kalenderjaar kunnen worden aangeboden, wordt het parallel ingevoerde produkt minder aantrekkelijk, zodat er volgens de Commissie sprake is van een maatregel van gelijke werking in de zin van artikel 30 van het Verdrag. De betrokken regeling kan niet worden geacht gerechtvaardigd te zijn uit hoofde van de in artikel 36 van het Verdrag of in 's Hofs rechtspraak erkende doelen van algemeen belang, daar er in feite sprake is van een instrument van industriepolitiek.

27. De Commissie heeft desgevraagd verklaard, dat de overgang naar een nieuw modeljaar niet altijd betekent, dat het model ten opzichte van dat van het voorgaande jaar werkelijke technische wijzigingen heeft ondergaan, en dat de consument niet kan weten, of, en zo ja in hoeverre, zulks het geval is. De gegevens die uit het chassisnummer van het voertuig kunnen worden afgeleid, zijn noch toegankelijk voor de consument, noch voor de parallelimporteur, die de gebruikte code niet kennen. Bovendien staat het modeljaar van een voertuig los van het tijdstip waarop het voertuig is gefabriceerd. Er is in beginsel dan ook niets wat belet, dat een in 1994 gefabriceerd voertuig als een model van het kalenderjaar 1996 wordt verkocht, indien de desbetreffende beschrijving pas in 1995 aan de autoriteiten is meegedeeld.

Algemene opmerkingen over artikel 30 van het Verdrag en parallelimporten

28. Ik acht het zinvol om allereerst een korte uiteenzetting te geven van de algemene beginselen die het Hof in zijn rechtspraak betreffende artikel 30 van het Verdrag heeft geformuleerd.

29. Volgens 's Hofs vaste rechtspraak verbiedt artikel 30 maatregelen die de handel tussen Lid-Staten al dan niet rechtstreeks, daadwerkelijk of potentieel kunnen belemmeren. Bij gebreke van harmonisatie van de wettelijke regelingen, verbiedt artikel 30 handelsbelemmeringen die voortvloeien uit de toepassing op goederen uit andere Lid-Staten, waar zij rechtmatig zijn vervaardigd en in de handel gebracht, van voorschriften betreffende de voorwaarden waaraan die goederen moeten voldoen (bij voorbeeld ten aanzien van hun benaming, vorm, afmetingen, gewicht, samenstelling, aanbiedingsvorm, etikettering of verpakking), ook indien die voorschriften zonder onderscheid op alle produkten van toepassing zijn, wanneer die toepassing niet kan worden gerechtvaardigd door een doel van algemeen belang, dat zou moeten voorgaan boven de eisen van het vrije goederenverkeer. [4]

30. Het Hof heeft in een aantal arresten verklaard, dat een regeling volgens welke het gebruik van een bepaalde generieke benaming is voorbehouden voor produkten die bepaalde kenmerken bezitten, een maatregel van gelijke werking is: zie bij voorbeeld het arrest van 12 maart 1987 (zaak 178/84, Commissie/Duitsland, Jurispr. 1987, blz. 1227), dat betrekking had op de aanduiding „Bier", die in Duitsland was voorbehouden voor bier dat was bereid overeenkomstig het Duitse Reinheitsgebot. [5]

31. In tegenstelling tot de bepalingen inzake verkoopmodaliteiten, waarop het arrest Keck en Mithouard betrekking had [6], geldt met betrekking tot maatregelen met het genoemde karakter niet als voorwaarde, dat de verkoop van produkten uit andere Lid-Staten rechtens of feitelijk zwaarder wordt geraakt dan die van nationale produkten.

32. Het Hof heeft voorts verklaard, dat de parallelimport in het gemeenschapsrecht een zekere bescherming geniet, voor zover daardoor de ontwikkeling van het handelsverkeer en de versterking van de mededinging worden bevorderd. [7] Volgens zijn rechtspraak kunnen nationale maatregelen die de parallelimport verhinderen of bemoeilijken, in strijd zijn met artikel 30 van het Verdrag. Als voorbeeld hiervan kunnen worden genoemd

4 — Zie arresten van 26 oktober 1995 (zaak C-51/94, Commissie/Duitsland, Jurispr. 1995, blz. I-3599, r. o. 29), 6 juli 1995 (zaak C-470/93, Mars, Jurispr. 1995, blz. I-1923, r. o. 12) en 24 november 1993 (gevoegde zaken C-267/91 en C-268/91, Keck en Mithouard, Jurispr. 1993, blz. I-6097, r. o. 15).

5 — Zie ook het in de vorige voetnoot aangehaalde arrest van 26 oktober 1995, alsmede arrest van 26 november 1985 (zaak 182/84, Miro, Jurispr. 1985, blz. 3731).

6 — Reeds aangehaald in voetnoot 4.

7 — Zie arrest van 16 januari 1992 (zaak C-373/90, X, Jurispr. 1992, blz. I-131, r. o. 12).

vereisten inzake de overlegging van echtheids- of gelijkvormigheidscertificaten of van produktspecificaties, die voor een parallelimporteur moeilijker verkrijgbaar zijn dan voor de officiële importeur. [8]

35. Het modeljaar van een voertuig kan bovendien van invloed zijn op de prijs die ervoor wordt verkregen wanneer het later wordt doorverkocht. Ook al zijn twee voertuigen gelijktijdig geregistreerd en hebben zij dezelfde constructie, in de ogen van de koper zal het modeljaar 1994 meer waard zijn dan het modeljaar 1993. Wanneer bepaalde voertuigen niet als een model van het volgende kalenderjaar kunnen worden verhandeld, zal de verkoop van die voertuigen dus negatief kunnen worden beïnvloed.

De verenigbaarheid van een regeling als de Franse met artikel 30 van het Verdrag

33. In het licht van deze beginselen moet worden beoordeeld, of een regeling als die welke is neergelegd in het decreet en het besluit, verenigbaar is met artikel 30 van het Verdrag. Ingevolge die regeling moeten motorvoertuigen die op de Franse markt worden verkocht, met een bepaald jaartal worden aangeduid, en kan een voertuig onder bepaalde voorwaarden als een model van het volgende kalenderjaar worden aangeboden. De regeling geeft dus voorschriften voor het gebruik van een bepaalde generieke produktbenaming.

34. Indien een nieuw voertuig niet kan worden aangeboden als het op de markt meest recente model, kan het in de ogen van de consument minder aantrekkelijk zijn, daar deze de indruk kan krijgen, dat hij „oude" technologie koopt.

36. Volgens artikel 1 van het besluit moet een voertuig, om met het jaartal n + 1 te kunnen worden aangeduid, in de eerste plaats een chassisnummer hebben dat behoort tot de door de fabrikant aan de administratie opgegeven nummerreeks, en in de tweede plaats overeenstemmen met de kenmerken en specificaties die aan de administratie zijn opgegeven. Op grond van het vonnis van het Tribunal de grande instance de Paris van 15 maart 1995 en de door de Franse regering gemaakte opmerkingen moet worden aangenomen, dat enkel voertuigen die aan deze voorwaarden voldoen, als een model van het volgende kalenderjaar mogen worden verkocht. Andere voertuigen moeten daarentegen worden verhandeld onder vermelding van het modeljaar dat eraan is toegekend in de Lid-Staat waaruit zij zijn ingevoerd. Zoals is verklaard, zal dit in de regel hetzij het kalenderjaar, hetzij de datum van eerste registratie zijn, wat inhoudt dat het voertuig gedurende het gehele kalenderjaar als een model van dat jaar moet worden aangeboden.

8 — Zie bij voorbeeld arresten van 11 juli 1974 (zaak 8/74, Dassonville, Jurispr. 1974, blz. 837), 20 mei 1976 (zaak 104/75, De Peijper, Jurispr. 1976, blz. 613) en 17 juni 1987 (zaak 154/85, Commissie/Italië, Jurispr. 1987, blz. 2717).

37. Blijkens eerdergenoemde richtlijn 78/507 omvat het chassisnummer een uit zes tekens

bestaande code, die de algemene kenmerken van het voertuig moet aangeven. In de richtlijn wordt niet nader gespecificeerd, om welke kenmerken het moet gaan. Elke fabrikant bepaalt dus zelf, hoe dat onderdeel van het chassisnummer eruit komt te zien, en heeft hierdoor de mogelijkheid, een code op te nemen voor de markt waarvoor het voertuig bestemd is. Wordt in een dergelijk geval aan de administratie enkel mededeling gedaan van de nummerreeks die geldt voor voertuigen die bestemd zijn voor de Franse markt, dan kunnen enkel de voertuigen die van een tot die reeks behorend chassisnummer zijn voorzien, als een model van het volgende kalenderjaar worden aangeboden. Dit geldt ook indien het identieke voertuigen betreft. Het in artikel 2 van het besluit opgenomen voorschrift inzake de mededeling van chassisnummers zou derhalve in mijn ogen op zichzelf in strijd kunnen zijn met artikel 30 van het Verdrag.

38. Wat het in artikel 1 van het besluit geformuleerde vereiste betreft, dat het voertuig moet overeenstemmen met de door de fabrikant opgegeven kenmerken en specificaties, blijkt uit de opmerkingen van de Franse regering, dat een voertuig enkel als een model van het volgende kalenderjaar kan worden aangeboden, indien het uiterlijk, de technische kenmerken en de in de fabriek aangebrachte standaarduitrusting ervan exact overeenstemmen met wat door de fabrikant is opgegeven.

39. Een voorbeeld ter illustratie. De fabrikant kan besluiten een bepaald model van een verschillende standaarduitrusting te voorzien, afhankelijk van de markt waarvoor het bestemd is. Zo kan een voor de Franse markt bestemde versie van het model zijn voorzien van elektrische ramen, terwijl de Belgische versie ervan centrale deurvergrendeling heeft. Ook al zijn de voertuigen op dezelfde datum gefabriceerd en komen zij ook overigens met elkaar overeen, genoemd verschil zal tot gevolg hebben, dat de parallel ingevoerde Belgische versie niet met het jaartal n + 1 kan worden aangeduid, zelfs indien er sprake is van verschillen waarvan de consument zich in de regel bewust zal zijn. De Franse regeling zou op zichzelf de fabrikanten kunnen stimuleren om hun voertuigen naar gelang van de verschillende markten van een verschillende uitrusting te voorzien.

40. Een regeling als de in geding zijnde heeft derhalve in een aantal gevallen tot gevolg, dat een parallel ingevoerd voertuig niet onder vermelding van hetzelfde modeljaar kan worden verhandeld als een voertuig dat in Frankrijk wordt verkocht via het door de fabrikant en de importeur opgezette distributiesysteem. Er is in mijn ogen dan ook sprake van een maatregel van gelijke werking in de zin van artikel 30, die verboden is, tenzij de regeling kan worden geacht gerechtvaardigd te zijn uit hoofde van de in artikel 36 van het Verdrag en in 's Hofs rechtspraak geformuleerde legitieme belangen. De door de Franse regering ingeroepen noodzaak om te verzekeren, dat de consument op juiste wijze wordt geïnformeerd, is volgens die rechtspraak een legitiem belang. [9] Volgens 's Hofs rechtspraak [10] moet de maatregel evenwel geschikt zijn om het nagestreefde doel te bereiken en moet de ingreep in het handelsverkeer evenredig zijn, wat wil zeggen dat die ingreep niet verder mag gaan dan ter bereiking van het nagestreefde doel noodzakelijk is en dat het niet zo mag zijn, dat het betrokken belang even doeltreffend

9 — Dit blijkt onder meer uit r. o. 32 van het in voetnoot 4 aangehaalde arrest van 26 oktober 1995.

10 — Zie bij voorbeeld arrest van 13 november 1990 (zaak C-331/88, Fedesa e. a., Jurispr. 1990, blz. I-4023, r. o. 13).

kan worden beschermd door maatregelen die het handelsverkeer minder beperken.

Is een regeling als de Franse een geschikt instrument om de consument te beschermen?

41. Meer in het algemeen kan worden gezegd, dat er voor de automobielsector een gemeenschappelijke typegoedkeuringsprocedure — namelijk die van eerdergenoemde richtlijn 92/53 — en een groot aantal bijzonder richtlijnen betreffende de afzonderlijke onderdelen van voertuigen zijn vastgesteld, en dat de fabrikanten aanzienlijke schaalvoordelen kunnen behalen door voor de door hen gefabriceerde voertuigen zoveel mogelijk hetzelfde chassis en dezelfde onderdelen te gebruiken. Dit betekent, dat de fabrikanten in de regel overal in de Gemeenschap dezelfde basismodellen en dezelfde versies van een bepaald model in de handel kunnen brengen, en dat zij daarbij ook belang hebben. De afzonderlijke versies van een model kunnen uiteraard verschillend zijn uitgerust in verband met de ter plaatse geldende omstandigheden en de voorkeuren van de consument. Als voorbeeld kan worden genoemd, dat in Denemarken minder registratiebelasting verschuldigd is over voertuigen met speciale veiligheidsvoorzieningen. Nagenoeg alle nieuwe auto's die op de Deense markt worden verkocht, zijn tegenwoordig dan ook standaard voorzien van airbags.

42. Voorts moet in aanmerking worden genomen, welke informatie de consument kan halen uit het modeljaar van een voertuig. Mijns inziens kan hij daaraan redelijkerwijze de conclusie verbinden, dat tot een nieuw modeljaar behorende voertuigen zijn voorzien van de laatste snufjes op het gebied van constructie en uiterlijk. Hij zal er waarschijnlijk ook van uitgaan, dat een nieuw modeljaar het resultaat is van een nieuwe produktiecyclus en dat het produkt dus niet langere tijd bij de fabrikant of dealer heeft gestaan, en dat er ten opzichte van het voorgaande modeljaar bepaalde wijzigingen zijn aangebracht. Maar aangezien het de fabrikanten zijn die de voor een bepaald modeljaar geldende specificaties vaststellen, vertelt het modeljaar van een voertuig op zichzelf de consument niets over de wijze waarop een model is geconstrueerd dan wel een bepaalde versie van een model is uitgerust.

43. Zoals gezegd, volgt uit het decreet en het besluit, dat een voertuig dat niet overeenstemt met de door de fabrikant opgegeven specificaties, of dat hiermee wel overeenstemt, doch niet een tot de opgegeven nummerreeks behorend chassisnummer heeft, niet als een model van het volgende kalenderjaar kan worden aangeboden. Een dergelijk voertuig mag dus bij voorbeeld niet in de periode van 1 juli tot en met 31 december 1996 in Frankrijk worden verkocht onder de vermelding „modeljaar 1997", doch enkel als een model van het „jaar 1996". De consument zou derhalve geneigd kunnen zijn te kiezen voor de duurdere, niet parallel ingevoerde auto van het modeljaar n + 1, in de veronderstelling dat hij daarmee een van de nieuwste snufjes voorzien voertuig verwerft.

44. De bescherming die een regeling als de Franse de consument in de periode van 1 juli tot en met 31 december biedt, is naar mijn mening echter vrij gering. Het is voor de consument van bijzonder belang om te weten te komen, of, en zo ja in hoeverre, het nieuwe modeljaar zich onderscheidt van het vorige. Op geen enkele wijze wordt evenwel verzekerd, dat de consument de informatie krijgt die volgens artikel 1 van het besluit moet worden meegedeeld aan de administratie. Het schijnt integendeel mogelijk te zijn, dat een voertuig dat in geen enkel opzicht is gewijzigd, als een model van het volgende kalenderjaar in de handel wordt gebracht; zoals de Commissie heeft verklaard, kan de consument er niet eens van op aan, dat een dergelijk voertuig recentelijk is gefabriceerd. Het kan in beginsel verscheidene jaren in een opslagruimte hebben gestaan en nog steeds worden aangeboden als een model van het volgende kalenderjaar.

45. In de periode van 1 januari tot en met 30 juni van een bepaald jaar kunnen daarentegen zowel voertuigen die aan de genoemde voorwaarden voldoen, als voertuigen die daaraan niet voldoen, onder vermelding van hetzelfde modeljaar worden verkocht, bij voorbeeld in de periode van 1 januari tot en met 30 juni 1997: „modeljaar 1997". De Franse regeling en de regeling die geldt in de Lid-Staat waaruit het voertuig is ingevoerd, schijnen namelijk in deze periode mee te brengen, dat hetzelfde modeljaar moet worden vermeld: in ons voorbeeld, 1997. In de eerste helft van een kalenderjaar verzekert een regeling als de in geding zijnde dus niet, dat de consument ervan in kennis wordt gesteld dat het parallel ingevoerde voertuig niet voldoet aan de in het decreet en het besluit geformuleerde voorwaarden en, bij voorbeeld, anders is uitgerust dan het model dat bestemd is voor de Franse markt.

46. De Franse regeling staat er evenmin aan in de weg, dat de fabrikant in de loop van een modeljaar wijzigingen aanbrengt in het voertuig, bij voorbeeld door een dubbele airbag nog slechts als een extra optie aan te bieden, terwijl deze voorheen tot de standaarduitrusting behoorde. De consument kan er dus niet zeker van zijn, dat twee voertuigen van hetzelfde model en hetzelfde modeljaar identiek zijn.

47. Gelet op een en ander ben ik van mening, dat de Franse regeling niet voldoet aan de voorwaarde, dat zij geschikt moet zijn om het aangegeven doel — te verzekeren dat de consument op juiste wijze wordt geïnformeerd — te bereiken.

Kan de ingreep in het vrije goederenverkeer in casu de proportionaliteitstoets doorstaan?

48. Zelfs indien werd aangenomen, dat de regeling een geschikt instrument was om de consument te beschermen, dan nog zou

bovendien de erdoor veroorzaakte beperking van het vrije goederenverkeer de proportionaliteitstoets moeten kunnen doorstaan. Daarom moet worden onderzocht, of aan deze voorwaarde is voldaan.

49. Indien de reden waarom een parallel ingevoerd voertuig niet als een model van het volgende kalenderjaar kan worden aangeboden, is dat het chassisnummer ervan niet tot de door de producent aan de administratie opgegeven nummerreeks behoort, kan naar mijn mening zonder problemen worden vastgesteld, dat deze belemmering een onnodige en dus onevenredige ingreep in het vrije goederenverkeer vormt. Indien het parallel ingevoerde voertuig wat de constructie, het uiterlijk en de aangebrachte standaarduitrusting betreft, exact overeenstemt met de door de producent opgegeven specificaties en kenmerken, dan zou de consument op geen enkele wijze worden misleid, indien dat voertuig onder vermelding van hetzelfde modeljaar werd aangeboden als een voertuig waarvan het chassisnummer tot de door de fabrikant opgegeven nummerreeks behoort. De consument krijgt precies het produkt dat hij heeft verwacht en zou juist kunnen worden misleid door de Franse regeling, op grond waarvan de twee voertuigen niet onder vermelding van hetzelfde modeljaar in de handel kunnen worden gebracht, daar hij geneigd zou kunnen zijn te geloven, dat de twee voertuigen verschillend zijn.

50. Het is gebruikelijk, dat het uiterlijk en de constructie van een model regelmatig up to date worden gemaakt. Zo kunnen er bij voorbeeld veiligheidsbalken in de deuren worden aangebracht of kan er een „face-lift" plaatsvinden in de vorm van het monteren van een nieuwe grille. Het is voor de consument essentieel om te weten, of er, wat de techniek en het uiterlijk betreft, sprake is van een dergelijk aangepast model. Verkoopt een parallelimporteur een voertuig zonder mee te delen, dat het niet het nieuwste model betreft, hetzij omdat hij die nieuwste versie niet in voorraad heeft, hetzij omdat die versie nog niet wordt verkocht in de Lid-Staat waaruit hij zijn voertuigen importeert, dan handelt hij naar mijn mening in strijd met de eerlijke handelspraktijken. Mijns inziens moeten de autoriteiten de consument dan ook de nodige bescherming tegen een dergelijke vorm van misleiding kunnen verzekeren, door de nationale regels inzake eerlijke handelspraktijken te handhaven.

51. In de zeldzame gevallen waarin een fabrikant in de verschillende Lid-Staten onder dezelfde modelbenaming voertuigen in de handel brengt die, wat de techniek en het uiterlijk betreft, wezenlijk verschillend zijn, zou naar mijn mening ook het handhaven van de nationale regels inzake eerlijke handelspraktijken de consument de noodzakelijke bescherming garanderen. De consument zou aldus verzekerd zijn van de noodzakelijke positieve informatie omtrent het produkt, namelijk dat het parallel ingevoerde voertuig niet identiek is aan het voertuig dat door de erkende Franse handelaars wordt verkocht. De aanduiding van het modeljaar daarentegen geeft de consument op dit punt geen informatie.

52. Het komt vermoedelijk dikwijls voor, dat een fabrikant auto's van een verschillende

standaarduitrusting voorziet, afhankelijk van de markt waarvoor zij bestemd zijn. Het valt niet uit te sluiten, dat de consument die bij een erkende Franse handelaar een van een bepaalde standaarduitrusting voorziene Franse versie van een model heeft gezien, een parallel ingevoerd voertuig koopt in de veronderstelling, dat dit op dezelfde wijze is uitgerust, zodat hij zich misleid voelt wanneer zulks niet het geval blijkt te zijn. De aankoop van een auto nu is voor de meeste mensen een aanzienlijke investering. Het ligt dan ook voor de hand, dat de consument de prijzen grondig met elkaar vergelijkt, door zich nauwkeurige informatie te verschaffen over onder meer de uitrusting van het voertuig. Dit geldt niet het minst voor de consument die zich via een tussenpersoon tot een handelaar in een andere Lid-Staat wendt, of tot een handelaar die niet tot het officiële verkoopnetwerk behoort. Het vereiste inzake de aanduiding van het modeljaar kan weliswaar in de periode van 1 juli tot en met 31 december van een bepaald jaar de consument erop wijzen, dat er mogelijk verschillen bestaan tussen door erkende handelaars en door parallelimporteurs aangeboden auto's, maar in de periode van 1 januari tot en met 30 juni biedt de aanduiding van het modeljaar de consument op dit punt geen enkel houvast. De consument zal naar mijn mening dus hoe dan ook doeltreffender kunnen worden beschermd door het handhaven van de nationale regels inzake eerlijke handelspraktijken of door het voorschrift, dat autoverkopers een lijst moeten overleggen van de in de fabriek aangebrachte standaardvoorzieningen. De hiervoor benodigde informatie zal in de regel rechtstreeks toegankelijk zijn voor de parallelimporteur en dus het vrije goederenverkeer minder beperken dan een verbod op de vermelding van het modeljaar n + 1.

53. Tot slot wil ik melding maken van de situatie waarin een parallel ingevoerd voertuig later als tweedehands voertuig wordt doorverkocht. Het zal voor de consument die het betrokken voertuig verkoopt, van belang zijn, dat het als een zo recent mogelijk model kan worden verkocht, aangezien dit van invloed zal kunnen zijn op de prijs. Ook in dat geval lijkt de koper doeltreffender te kunnen worden beschermd door het handhaven van de nationale regels inzake eerlijke handelspraktijken en door de eventuele verplichting om een lijst over te leggen van de in de fabriek aangebrachte standaardvoorzieningen.

54. Samenvattend ben ik dan ook van mening, dat een regeling als de in geding zijnde geschikt noch noodzakelijk is om de consument te beschermen.

Conclusie

55. Gelet op een en ander geef ik het Hof in overweging, de door de Cour d'appel de Metz voorgelegde vraag te beantwoorden als volgt:

Artikel 30 EG-Verdrag moet aldus worden uitgelegd, dat het in de weg staat aan een nationale regeling inzake de aanduiding van het modeljaar van motorvoertuigen, die inhoudt dat van twee voertuigen van hetzelfde model van een bepaald merk, die na 1 juli van een bepaald kalenderjaar op de markt worden gebracht, het ene als een model van het volgende kalenderjaar mag worden aangeboden, terwijl het andere, dat parallel is ingevoerd, niet op die wijze mag worden aangeboden.