# ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
# MICHAEL B. ELMER
# της 28ης Μαρτίου 1996 *

1. Στην παρούσα υπόθεση το cour d'appel de Metz υπέβαλε στο Δικαστήριο ένα προδικαστικό ερώτημα ως προς την ερμηνεία του άρθρου 30 της Συνθήκης σε σχέση μ' ένα εθνικό σύστημα περί ρυθμίσεως της χρησιμοποιήσεως του χαρακτηρισμού «έτος μοντέλου» στο πλαίσιο της πωλήσεως αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως.

## Οι κρίσιμοι εθνικοί κανόνες

2. Το άρθρο 2, παράγραφος 1, του διατάγματος 78-993, της 4ης Οκτωβρίου 1978, που εκδόθηκε για την εφαρμογή του νόμου της 1ης Αυγούστου 1905, περί απάτης και νοθείας στον τομέα των προϊόντων ή των υπηρεσιών, όσον αφορά τα αυτοκίνητα οχήματα (στο εξής: διάταγμα) προβλέπει ότι κάθε αυτοκίνητο όχημα που ανταποκρίνεται στο πρότυπο, του οποίου ο κατασκευαστής καθόρισε τα χαρακτηριστικά για ένα συγκεκριμένο έτος, προσδιορίζεται με την ένδειξη του εν λόγω έτους, που ονομάζεται «έτος μοντέλου».

3. Το έτος μοντέλου πρέπει να αναφέρεται στην ονομασία πωλήσεως όλων των αυτοκινήτων οχημάτων, καινούριων ή μεταχειρισμένων, γαλλικής ή αλλοδαπής προελεύσεως, τα οποία πωλούνται στη Γαλλία (άρθρο 2, παράγραφος 3, του διατάγματος). Το έτος μοντέλου πρέπει επίσης να αναφέρεται στα τιμολόγια, στα δελτία παραδόσεως και σε όλα τα άλλα εμπορικά έγγραφα που χρησιμοποιούνται στις συναλλαγές (άρθρο 5, παράγραφος 1, του διατάγματος).

4. Το άρθρο 7 απαγορεύει τη χρησιμοποίηση οποιασδήποτε ονομασίας ή ενδείξεως που μπορεί να παραπλανήσει τον καταναλωτή, ιδίως όσον αφορά το έτος μοντέλου.

5. Η απόφαση της 2ας Μαΐου 1979 (στο εξής: απόφαση) ορίζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής του διατάγματος.

Το κείμενο του άρθρου της 1 έχει ως εξής:

«Κάθε κατασκευαστής ή εισαγωγέας αυτοκινήτων οχημάτων οφείλει να κοινοποιήσει στον Υπουργό Μεταφορών ένα κατατοπιστικό υπόμνημα με τη λεπτομερή περιγραφή των μοντέλων που προτίθεται να θέσει σε κυκλοφορία για συγκεκριμένο έτος, πριν από τη διάθεση των μοντέλων αυτών στο εμπόριο.

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η δανική.

Το εν λόγω κατατοπιστικό υπόμνημα πρέπει να περιλαμβάνει μεταξύ άλλων:

τον προσδιορισμό του τύπου βάσει του οποίου το όχημα εγκρίθηκε από την αρμόδια υπηρεσία·

ακριβή περιγραφή του αμαξώματος, της θέσεως του οδηγού και της εσωτερικής διαρρυθμίσεως, συνοδευόμενη από φωτογραφίες·

εφόσον πρόκειται για μοντέλο που φέρει την ίδια εμπορική ονομασία με το προηγούμενο μοντέλο, τη λεπτομερή περιγραφή των διαφορών μεταξύ των δύο μοντέλων που παρουσιάζουν κάποιο ενδιαφέρουν για τον αγοραστή.»

6. Το άρθρο 2 της αποφάσεως έχει ως εξής:

«Για κάθε μοντέλο, ο κατασκευαστής ή ο εισαγωγέας οφείλει να δηλώσει στον Υπουργό Μεταφορών τον αριθμό σειράς του τύπου μετά από τον οποίο τα οχήματα που αναφέρονται στο προηγούμενο άρθρο κατασκευάζονται σύμφωνα με το μοντέλο του επόμενου έτους.»

7. Από το άρθρο 5 προκύπτει ότι μόνο τα οχήματα που πωλούνται για πρώτη φορά στον χρήστη από την 1η Ιουλίου του προηγουμένου ημερολογιακού έτους μπορούν να φέρουν την ένδειξη του έτους μοντέλου.

Η ένδειξη αυτή, που αφορά το επόμενο ημερολογιακό έτος, χαρακτηρίζεται στο εξής με την έκφραση «x + 1».

**Τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως της κύριας δίκης**

8. Ο Rémy Schmit διαχειρίζεται την εταιρία SARL Garage Espace-Import, η οποία έχει την έδρα της στο Yutz, στη Γαλλία. Οι δραστηριότητες της επιχειρήσεως συνίστανται στην εμπορία αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως, καινούριων και μεταχειρισμένων, στο πλαίσιο δε των δραστηριοτήτων αυτών, η εν λόγω επιχείρηση εισάγει επίσης τέτοιου είδους οχήματα από άλλα κράτη μέλη προς μεταπώληση ενώ επίσης ενεργεί ως μεσάζων για την αγορά καινούριων αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως σε άλλα κράτη μέλη. Με αυτόν τον τρόπο φαίνεται ότι επιτυγχάνει σημαντικές οικονομίες σε σχέση με τις τιμές που επιβάλλει στη Γαλλία το επίσημο δίκτυο των κατασκευαστών.

9. Το 1993 διενεργήθηκε στις εγκαταστάσεις της επιχειρήσεως διοικητικός έλεγχος. Διαπιστώθηκε έτσι ότι ένα αυτοκίνητο Volkswagen «Corrado», το οποίο ήταν εκτεθειμένο με

την ένδειξη ότι είναι μοντέλο 1992 και το οποίο είχε λάβει πινακίδες κυκλοφορίας για πρώτη φορά στις 5 Ιουλίου 1991, υπαγόταν στο έτος μοντέλου 1991.

10. Κατόπιν τούτου, η διοίκηση πραγματοποίησε έρευνα σε παλαιούς πελάτες της SARL Garage Espace-Import. Τρεις πελάτες δήλωσαν ότι το 1991 είχαν παραγγείλει αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως, μοντέλα 1992, μάρκας Citroën, Peugeot και Renault, αντιστοίχως. Στα σχετικά με την πώληση έγγραφα δεν αναφερόταν το έτος μοντέλου, οι δε κατασκευαστές των εν λόγω αυτοκινήτων απάντησαν στη διοίκηση ότι, και στις τρεις περιπτώσεις, επρόκειτο για μοντέλα του έτους 1991. Τα οχήματα αυτά πωλήθηκαν στους πελάτες μετά την 1η Ιουλίου 1991.

11. Κατόπιν τούτου, ασκήθηκε ποινική δίωξη κατά του R. Schmit, αφενός επειδή πώλησε αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως, χωρίς να αναφέρει το έτος μοντέλου στα έγγραφα παραγγελίας και πωλήσεως, και αφετέρου επειδή ανέφερε εσφαλμένο έτος μοντέλου για ενός εκτιθεμένου οχήματος, καθώς και κατά την πώληση ενός άλλου. Η υπόθεση εκκρεμεί ήδη ενώπιον του cour d'appel de Metz.

12. Επιπλέον, τον Οκτώβριο 1993, η SA Peugeot χρησιμοποίησε, στο πλαίσιο μιας διαφημιστικής εκστρατείας στη Βόρειο Γαλλία, διαφημιστικό υλικό το οποίο απεικόνιζε δύο αυτοκίνητα του ιδίου μοντέλου, το ένα με γαλλικές πινακίδες κυκλοφορίας και το άλλο με βελγικές πινακίδες, τα οποία χώριζε μια πινακίδα τελωνείων. Κάτω από το βελγικό αυτοκίνητο υπήρχε η επιγραφή: «Διατίθενται στο εμπόριο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1993: μοντέλο 1993». Η επιγραφή κάτω από το γαλλικό αυτοκίνητο ήταν η ακόλουθη: «Διατίθενται στο εμπόριο από την 1η Ιουλίου 1993: μοντέλο 94». Η φωτογραφία έφερε την ακόλουθη επιγραφή: «Τα δύο αυτά καινούρια Peugeot απέχουν μεταξύ τους μόνο ένα μέτρο, αλλά τα χωρίζει ήδη ένας χρόνος».

Το tribunal de grande instance de Paris, με απόφαση που εξέδωσε στις 15 Μαρτίου 1995, καταδίκασε την SA Peugeot σε καταβολή προστίμου ύψους 100 000 γαλλικών φράγκων (FF) λόγω παραβάσεως του άρθρου 121-1 του κώδικα προστασίας των καταναλωτών, το οποίο απαγορεύει την ψευδή διαφήμιση. Με την απόφασή του, το tribunal de grande instance de Paris ερμήνευσε το διάταγμα και την απόφαση υπό την έννοια ότι «όλα τα οχήματα που συγκεντρώνουν τα χαρακτηριστικά των οχημάτων εκείνων, τα οποία μπορούν σύμφωνα με τη γαλλική ρύθμιση να χαρακτηρίζονται από την 1η Ιουλίου ενός ημερολογιακού έτους ως μοντέλα του επόμενου ημερολογιακού έτους, πρέπει να υπόκεινται, όταν μεταπωλούνται εντός του γαλλικού εδάφους, στις ίδιες προϋποθέσεις, όσον αφορά τον προσδιορισμό του έτους μοντέλου, ανεξαρτήτως του τόπου κτήσεώς τους».

13. Η γενική διεύθυνση ανταγωνισμού, προστασίας των καταναλωτών και καταστολής της απάτης, σε έγγραφο της 28ης Οκτωβρίου 1994 προς τον Fourgoux, ο οποίος είχε απευθυνθεί σ' αυτήν εκπροσωπώντας το Ευρωπαϊκό Συνδικάτο των Επαγγελματιών στον χώρο του αυτοκινήτου, αναφέρει ότι το γαλλικό σύστημα «δεν έχει εφαρμογή στα οχήματα τα οποία εισάγονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση είτε άμεσα από ιδιώτη είτε από εντολοδόχο και υπόκεινται στη νομοθεσία της χώρας προελεύσεώς τους». Η εν λόγω γενική διεύθυνση προσθέτει ότι «οι κατασκευαστές και εισαγωγείς οφείλουν να

κοινοποιούν στο Υπουργείο Μεταφορών τους αριθμούς σειράς μετά από τους οποίους τα οχήματα κατασκευάζονται σύμφωνα με το μοντέλο του νέου έτους (άρθρο 2 της αποφάσεως της 2ας Μαΐου 1979) και μπορούν να χαρακτηρίζονται ως μοντέλα του νέου έτους. Αντιθέτως, όσον αφορά τα οχήματα που εξάγονται και στη συνέχεια επανεισάγονται στη Γαλλία, οι αριθμοί σειράς τους δεν υπόκεινται σε έλεγχο ούτε η ύπαρξή τους γνωστοποιείται στο Υπουργείο Μεταφορών».

**Οι κρίσιμες κοινοτικές διατάξεις**

14. Ο τομέας του αυτοκινήτου αποτελεί το αντικείμενο μεγάλου αριθμού οδηγιών περί εναρμονίσεως, οι οποίες επιβάλλουν τεχνικές προδιαγραφές σχετικές με τα διάφορα τμήματα των οχημάτων. Το παράρτημα IV, μέρος I, της οδηγίας 92/53/ΕΟΚ της 18ης Ιουνίου 1992, για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση τύπου των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους [1], περιέχει, π.χ., έναν κατάλογο 52 επιμέρους οδηγιών και των οχημάτων στα οποία έχει εφαρμογή. Αυτές οι επιμέρους οδηγίες προβλέπουν, μεταξύ άλλων, κοινοτικούς κανόνες σχετικά με τα ηχητικά επίπεδα, τις εκπομπές αερίων, την πέδηση, την εσωτερική διαρρύθμιση, τους φανούς, τα καθίσματα, την πλευρική προστασία, τα επίσωτρα και τις διατάξεις κατά τις εκτοξεύσεως σταγονιδίων.

15. Η προαναφερθείσα οδηγία 92/53 θέσπισε, με ισχύ από 1ης Ιανουαρίου 1993, μια κοινοτική διαδικασία εγκρίσεως τύπου, σύμφωνα με την οποία για κάθε νέο τύπο οχήματος αρκεί να υποβληθεί αίτηση σ' ένα μόνο κράτος μέλος [2]. Ομοίως, μόνο μια αίτηση μπορεί να υποβληθεί όσον αφορά τα επιμέρους συστήματα, όπως το σύστημα πεδήσεως, τα κατασκευαστικά στοιχεία, όπως οι φανοί, ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες, όπως οι οπίσθιοι προφυλακτήρες, που καλύπτονται από τις επιμέρους οδηγίες.

16. Η οδηγία 78/507/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 19ης Μαΐου 1978, περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 76/114/ΕΟΚ του Συμβουλίου που αφορά στην προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών «περί των βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδων και επιγραφών καθώς επίσης και της θέσεώς τους και του τρόπου εναποθέσεώς τους όσον αφορά τα οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενά τους» [3], περιλαμβάνει σε παράρτημα διατάξεις σχετικά με τον αριθμό αναγνωρίσεως του οχήματος (τον αριθμό πλαισίου).

Σχετικά με τον αριθμό αναγνωρίσεως του οχήματος, το σημείο 3.1 ορίζει τα εξής:

«3.1.1. Πρέπει να αποτελείται από τρία μέρη:

3.1.1.1. Το πρώτο μέρος συνίσταται σε ένα κωδικό παραχωρούμενο στον

1 — ΕΕ L 225, σ. 1.

2 — Το άρθρο 2 της οδηγίας προβλέπει ορισμένες μεταβατικές διατάξεις, οι οποίες επιτρέπουν στα κράτη μέλη να εξακολουθήσουν να εφαρμόζουν, για ορισμένες χρονικές περιόδους, τα προγενέστερα συστήματα.

3 — ΕΕ ειδ. έκδ. 13/017, σ. 120.

κατασκευαστή του οχήματος ώστε να επιτρέπεται η αναγνώριση του κατασκευαστή. Ο κωδικός αυτός αποτελείται από τρεις χαρακτήρες (γράμματα ή ψηφία), χορηγούμενους από τις αρμόδιες αρχές της χώρας στην οποία ο κατασκευαστής έχει την εμπορική έδρα του σε συνεργασία με το διεθνές γραφείο που ενεργεί με άδεια του διεθνούς οργανισμού τυποποιήσεως (ISO). Ο πρώτος χαρακτήρας υποδηλοί μια γεωγραφική ζώνη, ο δεύτερος χαρακτήρας υποδηλοί μια χώρα στο εσωτερικό μιας γεωγραφικής ζώνης, ο τρίτος χαρακτήρας υποδηλοί έναν ορισμένο κατασκευαστή.

(...)

3.1.1.2. Το δεύτερο μέρος αποτελείται από έξι χαρακτήρες (γράμματα ή ψηφία) που έχουν σαν σκοπό να υποδείξουν τα γενικά χαρακτηριστικά των οχημάτων. Αν ο κατασκευαστής δεν χρησιμοποιεί έναν ή περισσότερους από αυτούς τους χαρακτήρες, τα μη χρησιμοποιούμενα διαστήματα πρέπει να πληρούνται από αλφαβητικούς ή αριθμητικούς χαρακτήρες, η εκλογή των οποίων αφίεται στον κατασκευαστή.

3.1.1.3. Το τρίτο τμήμα, αποτελούμενο από οκτώ χαρακτήρες από τους οποίους οι τέσσερις τελευταίοι είναι υποχρεωτικά αριθμητικοί, πρέπει να επιτρέπει, σε συνδυασμό με τα άλλα δύο τμήματα, την αναγνώριση χωρίς αμφιβολία ενός ορισμένου οχήματος. Κάθε θέση που δεν χρησιμοποιείται πρέπει να πληρούται με το μηδέν για να επιτευχθεί ο ολικός αριθμός χαρακτήρων που απαιτείται.»

17. Σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 3, της εν λόγω οδηγίας, τα κράτη μέλη μπορούν από την 1η Οκτωβρίου 1981 να απαγορεύσουν την πρώτη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων των οποίων οι βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές δεν ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές της οδηγίας.

**Το προδικαστικό ερώτημα**

18. Με απόφαση της 31ης Μαΐου 1995, το cour d'appel de Metz υπέβαλε στο Δικαστήριο το ακόλουθο ερώτημα:

«Αντίκειται το άρθρο 30 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σε εθνική ρύθμιση σχετική με το έτος μοντέλου των αυτοκινήτων, συνεπεία της οποίας η διοίκηση κράτους μέλους και οι επιχειρηματίες του κράτους αυτού θεωρούν ότι μεταξύ δύο αυτοκινήτων του ιδίου μοντέλου ορισμένης μάρκας, τα οποία διατίθενται στην αγορά το ίδιο χρονικό σημείο μετά την 1η Ιουλίου, το ένα μπορεί νομίμως να παρουσιάζεται ως μοντέλο του επομένου έτους, ενώ για το άλλο, το οποίο κατασκευάστηκε

σε άλλο κράτος μέλος και εισήχθη με παράλληλη εισαγωγή, αυτό απαγορεύεται;»

## Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

19. Ο Schmit υποστήριξε ότι το γαλλικό σύστημα περιορίζει τις παράλληλες εισαγωγές και είναι συνεπώς αντίθετο προς το άρθρο 30 της Συνθήκης. Κατά την άποψή του, οι Γάλλοι καταναλωτές προσδίδουν σημασία στην ένδειξη του έτους μοντέλου και, όπως προκύπτει από την απόφαση του tribunal de grande instance de Paris, που αναφέρθηκε ανωτέρω, η ένδειξη αυτή προκάλεσε καταχρηστικές ενέργειες από μέρους των κατασκευαστών. Η γαλλική διοίκηση ερμηνεύει το διάταγμα και την απόφαση υπό την έννοια ότι τα οχήματα που αποτελούν αντικείμενο παραλλήλων εισαγωγών δεν μπορούν να τύχουν του ευεργετήματος του χαρακτηρισμού τους ως μοντέλων του έτους x + 1, ακόμη και αν είναι πανομοιότυπα με τα οχήματα που διατίθενται στο εμπόριο στη Γαλλία ως μοντέλα του έτους x + 1 από τους εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές. Επιπλέον, η γαλλική διοίκηση δεν παρέχει πληροφορίες σχετικά με τους κοινοποιηθέντες αριθμούς πλαισίων ούτε στους παραλλήλους εισαγωγείς ούτε στους καταναλωτές.

20. Ο χαρακτηρισμός των αυτοκινήτων ως μοντέλων του έτους x + 1 χρησιμοποιείται εξάλλου από τους επιχειρηματίες σε πολλά κράτη μέλη, όπως το Βέλγιο, η Δανία, η Φινλανδία, η Ιταλία και η Γερμανία. Η μετάβαση σ' ένα νέο έτος μοντέλου δεν αντιπροσωπεύει πάντοτε πραγματικές αλλαγές και στην πράξη έχει συμβεί ορισμένα μοντέλα που δεν έχουν υποστεί μεταβολές να προσφέρονται είτε ως μοντέλα του νέου έτους είτε ως μοντέλα του προηγουμένου έτους, κατ' επιλογήν του εμπόρου.

21. Η Γαλλική Κυβέρνηση, η οποία δεν δέχεται ότι το διάταγμα και η απόφαση είναι ασυμβίβαστα προς το κοινοτικό δίκαιο, υποστήριξε, μεταξύ άλλων, ότι ένα όχημα πρέπει να πληροί τρεις προϋποθέσεις προκειμένου να χαρακτηριστεί ως μοντέλο του έτους x + 1: το όχημα πρέπει να ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές και τα λοιπά χαρακτηριστικά που έχει κοινοποιήσει ο κατασκευαστής, ο αριθμός πλαισίου πρέπει να ανήκει στη σειρά του τύπου που έχει δηλώσει ο κατασκευαστής και, τέλος, το όχημα πρέπει να πωληθεί στον καταναλωτή την 1η Ιουλίου ή αργότερα.

Το σύστημα αυτό, το οποίο έχει θεσπιστεί κυρίως για την προστασία των αγοραστών μεταχειρισμένων οχημάτων, καθιστά δυνατή την πώληση αυτοκινήτων ως μοντέλων του νέου έτους μετά την περίοδο των διακοπών του εν λόγω βιομηχανικού τομέα. Η περίοδος αυτή, η οποία αντιστοιχεί σε διακοπή της παραγωγής, μπορεί επομένως να χρησιμοποιηθεί για την προσαρμογή των μηχανημάτων παραγωγής.

22. Το σύστημα εφαρμόζεται αδιακρίτως στα οχήματα που κατασκευάζονται στη Γαλλία και σ' εκείνα που κατασκευάζονται στα άλλα κράτη μέλη, με αποτέλεσμα, όπως υποστηρίζει η Γαλλική Κυβέρνηση, να μην περιορίζει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών ούτε άμεσα ούτε έμμεσα, ούτε πραγματικά ούτε δυνητικά. Συναφώς, η Γαλλική Κυβέρνηση παραπέμπει στην ερμηνεία που υιοθέτησε με την προαναφερθείσα απόφαση της 15ης Μαρτίου 1995 το tribunal de grande instance de Paris.

23. Τα οχήματα τα οποία εισάγονται από άλλο κράτος μέλος και των οποίων ο αριθμός πλαισίου δεν κοινοποιείται στη γαλλική διοίκηση δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως μοντέλα του έτους x + 1. Η Γαλλική Κυβέρνηση αντιλαμβάνεται ότι τούτο μπορεί να δυσχεραίνει τις παράλληλες εισαγωγές, υποστηρίζει όμως ότι η διάθεση στην αγορά σε άλλο κράτος μέλος συνεπάγεται συχνά ουσιώδεις μεταβολές των χαρακτηριστικών των οχημάτων, οι οποίες ανταποκρίνονται στις προτιμήσεις των εγχώριων καταναλωτών. Ο προσδιορισμός του έτους μοντέλου των οχημάτων αυτών πρέπει να γίνεται βάσει του συστήματος που ισχύει ενδεχομένως στο κράτος μέλος από το οποίο εισάγονται.

24. Τέλος, απαντώντας σε ερώτηση του Δικαστηρίου, η Γαλλική Κυβέρνηση ανέφερε ότι πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό πλαισίου μετά τον οποίο αρχίζει ένα νέο έτος μοντέλου μπορούν να ζητούνται από τη διεύθυνση οδικής ασφάλειας και κυκλοφορίας.

25. Η Επιτροπή εξέθεσε ότι δεν υπάρχουν διατάξεις του κοινοτικού δικαίου για τη ρύθμιση της χρησιμοποιήσεως της ονομασίας «έτος μοντέλου». Στο γαλλικό σύστημα, η ένδειξη του έτους μοντέλου είναι υποχρεωτική στην περίπτωση της πωλήσεως οχημάτων στη Γαλλία. Τα οχήματα που εισάγονται με παράλληλη εισαγωγή οφείλουν κατ' αρχήν να φέρουν την ένδειξη που χρησιμοποιείται στο κράτος μέλος από το οποίο εισάγονται, η οποία θα είναι κατά κανόνα το ημερολογιακό έτος ή η ημερομηνία της πρώτης ταξινομήσεως.

26. Κατά την Επιτροπή, ο χαρακτηρισμός των οχημάτων ως μοντέλων έτους x + 1 μπορεί, αφενός, να δημιουργήσει στον καταναλωτή την εντύπωση ότι πρόκειται για όχημα στο οποίο έχουν επέλθει πράγματι ορισμένες καινοτομίες σε σχέση με το προηγούμενο έτος μοντέλου και, αφετέρου, να επηρεάσει την τιμή των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Τούτο μπορεί να έχει επιπτώσεις στην επιλογή του καταναλωτή. Στο μέτρο που τα οχήματα που έχουν αποτελέσει αντικείμενο παραλλήλων εισαγωγών δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως μοντέλα έτους x + 1, ένα προϊόν που αποτελεί αντικείμενο παράλληλης εισαγωγής καθίσταται λιγότερο ελκυστικό, με αποτέλεσμα, όπως υποστηρίζει η Επιτροπή, να πρόκειται για μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος υπό την έννοια του άρθρου 30 της Συνθήκης. Το σύστημα του χαρακτηρισμού των αυτοκινήτων ως μοντέλων του επομένου ημερολογιακού έτους δεν μπορεί να θεωρηθεί δικαιολογημένο ούτε βάσει του άρθρου 36 της Συνθήκης ούτε βάσει της νομολογίας του Δικαστηρίου περί θεμελιώδους γενικού συμφέροντος, δεδομένου ότι στην πραγματικότητα πρόκειται για μέσο ασκήσεως εμπορικής πολιτικής.

27. Σε συναφή ερώτηση η Επιτροπή απάντησε ότι δεν είναι βέβαιο ότι η μετάβαση σ' ένα νέο έτος μοντέλου σημαίνει ότι έχουν επέλθει πραγματικές τεχνικές μετατροπές σε σχέση με το προηγούμενο μοντέλο και ότι είναι δυσχερές για τον καταναλωτή να γνωρίζει αν έχουν επέλθει τέτοιες μετατροπές και, αν ναι, σε ποιο μέτρο. Οι ενδείξεις που μπορούν να συναχθούν από τον αριθμό πλαισίου του οχήματος δεν είναι κατανοητές ούτε για τον καταναλωτή ούτε για τον παράλληλο μεταπωλητή, οι οποίοι δεν γνωρίζουν τον χρησιμοποιούμενο κωδικό. Επιπλέον, το έτος μοντέλου του οχήματος δεν εξαρτάται από την ημερομηνία κατασκευής του. Επομένως, είναι κατ' αρχήν δυνατό ένα όχημα που έχει κατασκευαστεί το

1994 να πωληθεί ως μοντέλο 1996, αν έχει συμπεριληφθεί στο υπόμνημα που κοινοποιήθηκε στη διοίκηση το 1995.

**Γενικές παρατηρήσεις σχετικά με το άρθρο 30 της Συνθήκης και τις παράλληλες εισαγωγές**

28. Θεωρώ σκόπιμο να ξεκινήσω με μια συνοπτική έκθεση των γενικών αρχών που έχει διαμορφώσει το Δικαστήριο με τη νομολογία του, όσον αφορά το άρθρο 30 της Συνθήκης.

29. Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, το άρθρο 30 απαγορεύει τις εμπορικές ρυθμίσεις που είναι ικανές να εμποδίσουν άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή δυνητικά, το ενδοκοινοτικό εμπόριο. Ελλείψει εναρμονίσεως των νομοθεσιών, το άρθρο 30 απαγορεύει τα εμπόδια που ανακύπτουν από την εφαρμογή επί των εμπορευμάτων προελεύσεως άλλων κρατών μελών, όπου αυτά νομίμως παρασκευάζονται και διατίθενται στο εμπόριο, κανόνων σχετικών με τους όρους στους οποίους πρέπει να ανταποκρίνονται τα εμπορεύματα αυτά (όπως αυτοί που αφορούν την ονομασία, τη μορφή, τις διαστάσεις, το βάρος, τη σύνθεση, την παρουσίαση, την επισήμανση και τη συσκευασία τους), ακόμη και αν οι κανόνες αυτοί εφαρμόζονται αδιακρίτως σε όλα τα προϊόντα, εφόσον η εφαρμογή τους δεν δικαιολογείται από κάποιο στόχο γενικού συμφέροντος, ικανό να υπερισχύσει των επιταγών της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων [4].

30. Σε σειρά αποφάσεων το Δικαστήριο έχει διαπιστώσει ότι η απονομή ορισμένης γενικής ονομασίας μόνο σε προϊόντα που παρουσιάζουν ορισμένα χαρακτηριστικά συνιστά μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος (βλ., π.χ., την απόφαση της 12ης Μαρτίου 1987 στην υπόθεση 178/84, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1987, σ. I-1227, σχετικά με την ονομασία «ζύθος» που χρησιμοποιούνταν στη Γερμανία μόνο για τον ζύθο που παρασκευάζεται σύμφωνα με τον γερμανικό νόμο περί καθαρότητας — «Reinheitsgebot» [5]).

31. Αντίθετα προς τις διατάξεις σχετικά με τους όρους πωλήσεως, τις οποίες αφορά η απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση Keck και Mithouard [6], για τέτοιου είδους μέτρα, η διάθεση στο εμπόριο προϊόντων προερχομένων από άλλα κράτη μέλη δεν απαιτείται να θίγεται περισσότερο, από νομικής ή πραγματικής απόψεως, απ' ό,τι η διάθεση στο εμπόριο των εθνικών προϊόντων.

32. Επιπλέον, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι οι παράλληλες εισαγωγές τυγχάνουν ορισμένης προστασίας στο κοινοτικό δίκαιο επειδή η εν λόγω οικονομική δραστηριότητα ευνοεί την ανάπτυξη της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων και ενισχύει τον ανταγωνισμό [7]. Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, τα εθνικά μέτρα που εμποδίζουν ή δυσχεραίνουν τις παράλληλες εισαγωγές δύνανται

4 — Βλ. τις αποφάσεις της 26ης Οκτωβρίου 1995 στην υπόθεση C-51/94, Επιτροπή κατά Γερμανίας (Συλλογή 1995, σ. I-3599, σκέψη 29), της 6ης Ιουλίου 1995 στην υπόθεση C-470/93, Mars (Συλλογή 1995, σ. I-1923, σκέψη 12), και της 24ης Νοεμβρίου 1993 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-267/91 και C-268/91, Keck και Mithouard (Συλλογή 1993, σ. I-6097, σκέψη 15).

5 — Άλλα παραδείγματα είναι η απόφαση, Επιτροπή κατά Γερμανίας, όπ.π. (υποσημείωση 4), και η απόφαση της 26ης Νοεμβρίου 1985 στην υπόθεση 182/84, Miro (Συλλογή 1985, σ. 3731).

6 — Όπ.π. (υποσημείωση 4).

7 — Βλ. απόφαση της 16ης Ιανουαρίου 1992 στην υπόθεση C-373/90, X (Συλλογή 1992, σ. I-131, σκέψη 12).

να είναι ασυμβίβαστα προς το άρθρο 30 της Συνθήκης. Ως παραδείγματα μπορούν να αναφερθούν οι προϋποθέσεις της προσκομίσεως πιστοποιητικών γνησιότητας ή πιστότητας ή ορισμένες προδιαγραφές σχετικά με τα προϊόντα, προϋποθέσεις τις οποίες είναι δυσχερέστερο να πληροί ένας παράλληλος εισαγωγέας απ' ό,τι ο επίσημος εισαγωγέας [8].

**Συμφωνία προς το άρθρο 30 της Συνθήκης ενός συστήματος όπως το γαλλικό σύστημα**

33. Αυτές είναι οι αρχές βάσει των οποίων πρέπει να αξιολογηθεί αν ένα σύστημα όπως αυτό που θεσπίζεται με το διάταγμα και την απόφαση συνάδει προς το άρθρο 30 της Συνθήκης. Τα εν λόγω νομοθετήματα επιβάλλουν μια υποχρέωση χαρακτηρισμού των οχημάτων με κινητήρα που πωλούνται στη γαλλική αγορά με το έτος μοντέλου και ορίζουν τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ένα όχημα μπορεί να χαρακτηριστεί ως μοντέλο του έτους x + 1. Επομένως, το σύστημα αυτό ρυθμίζει τη χρησιμοποίηση ορισμένης γενικής ονομασίας για ένα εμπόρευμα.

34. Σε περίπτωση που ένα καινούριο όχημα δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως το πιο πρόσφατο μοντέλο στην αγορά, τούτο μπορεί να καταστήσει το προϊόν λιγότερο ελκυστικό για τον καταναλωτή, δεδομένου ότι ο καταναλωτής μπορεί να έχει την εντύπωση ότι αγοράζει το προϊόν «ξεπερασμένης» τεχνολογίας.

35. Επιπλέον, το έτος μοντέλου μπορεί να έχει επίπτωση στην μετέπειτα τιμή του μεταχειρισμένου αυτοκινήτου. Ακόμη κι αν δύο οχήματα έχουν ταξινομηθεί την ίδια ημερομηνία και είναι πανομοιότυπα από απόψεως κατασκευής, ο αγοραστής θα θεωρήσει κατά πάσα πιθανότητα ότι το μοντέλο 1994 έχει μεγαλύτερη αξία από το μοντέλο 1993. Επομένως, η έλλειψη της δυνατότητας διαθέσεως στο εμπόριο οχημάτων με την ονομασία «μοντέλο έτους x + 1» μπορεί να έχει αρνητική επίπτωση στην πώληση των οικείων οχημάτων.

36. Σύμφωνα με το άρθρο 1 της αποφάσεως, ένα όχημα, προκειμένου να μπορεί να χαρακτηριστεί ως μοντέλο έτους x + 1, πρέπει, αφενός, να φέρει αριθμό πλαισίου ο οποίος ανήκει στη σειρά που έχει δηλωθεί με το υπόμνημα του κατασκευαστή προς τη διοίκηση και, αφετέρου, να ανταποκρίνεται στα χαρακτηριστικά και τις προδιαγραφές που έχουν δηλωθεί στην ίδια διοικητική αρχή. Βάσει της αποφάσεως που εξέδωσε στις 15 Μαρτίου 1995 το tribunal de grande instance de Paris και των παρατηρήσεων της Γαλλικής Κυβερνήσεως, μπορεί να θεωρηθεί ως δεδομένο ότι μόνο τα οχήματα που πληρούν την προϋπόθεση αυτή μπορούν να πωληθούν με αυτή την ονομασία. Αντιθέτως, τα άλλα οχήματα πρέπει να διατίθενται στο εμπόριο με το έτος μοντέλου που ισχύει στο κράτος μέλος από το οποίο εισάγονται. Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν προσκομιστεί, θα πρόκειται κατά κανόνα είτε για το ημερολογιακό έτος είτε για την ημερομηνία της πρώτης ταξινομήσεως, πράγμα που έχει ως συνέπεια ότι, καθόλη τη διάρκεια του ημερολογιακού έτους, το όχημα πρέπει χαρακτηρίζεται ως μοντέλο του τρέχοντος ημερολογιακού έτους.

37. Από την προαναφερθείσα οδηγία 78/507 προκύπτει ότι ο αριθμός πλαισίου

8 — Βλ., π.χ., την απόφαση της 11ης Ιουλίου 1974 στην υπόθεση 8/74, Dassonville (Συλλογή τόμος 1974, σ. 411), της 20ής Μαΐου 1976 στην υπόθεση 104/75, de Peijper (Συλλογή τόμος 1976, σ. 241), και της 17ης Ιουνίου 1987 στην υπόθεση 154/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 1987, σ. 2717).

περιλαμβάνει έναν κωδικό αποτελούμενο από έξι χαρακτήρες που σκοπούν να υποδείξουν τα γενικά χαρακτηριστικά του οχήματος. Η οδηγία δεν διευκρινίζει λεπτομερώς ποια χαρακτηριστικά πρέπει να υποδεικνύονται. Επομένως, κάθε κατασκευαστής είναι ελεύθερος να καθορίζει τον κωδικό αυτού του τμήματος του αριθμού πλαισίου και έχει έτσι τη δυνατότητα να εισαγάγει έναν κωδικό για την αγορά για την οποία προορίζεται το όχημα. Υπ' αυτές τις συνθήκες, αν κοινοποιούνται μόνον οι αριθμοί πλαισίου που αφορούν τα οχήματα που προορίζονται για τη γαλλική αγορά, μόνον τα οχήματα που καλύπτονται από την κοινοποίηση θα μπορούν να χαρακτηριστούν ως μοντέλα του έτους x + 1. Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση πανομοιότυπων οχημάτων. Κατά την άποψή μου, αντίθετο προς το άρθρο 30 της Συνθήκης μπορεί να είναι έτσι το ίδιο το σύστημα κοινοποιήσεως των αριθμών πλαισίων, που προβλέπεται στο άρθρο 2 της αποφάσεως.

38. Όσον αφορά την επιβαλλόμενη από το άρθρο 1 της αποφάσεως υποχρέωση να ανταποκρίνονται τα οχήματα στα χαρακτηριστικά και τις προδιαγραφές που κοινοποιούνται από τον κατασκευαστή, από τις παρατηρήσεις της Γαλλικής Κυβερνήσεως προκύπτει ότι ένα όχημα μπορεί να χαρακτηριστεί ως μοντέλο έτους x + 1 μόνο σε περίπτωση απόλυτης ταυτότητας όσον αφορά τα εξωτερικά χαρακτηριστικά, το τεχνικό σύστημα και τον βασικό εξοπλισμό που έχει συναρμοστεί στο εργοστάσιο.

39. Η νομική κατάσταση μπορεί να διασαφηνιστεί με ένα παράδειγμα. Ο κατασκευαστής μπορεί να αποφασίσει να εφοδιάσει ένα συγκεκριμένο μοντέλο με διαφορετικό βασικό εξοπλισμό, ανάλογα με την αγορά για την οποία προορίζεται. Ένα μοντέλο που προορίζεται για τη γαλλική αγορά μπορεί π.χ. να προσφέρεται με παράθυρα που κλείνουν με ηλεκτρικό σύστημα ενώ το αντίστοιχο βελγικό μοντέλο προσφέρεται με διάταξη για κεντρικό κλείδωμα. Ακόμη κι αν τα οχήματα έχουν κατασκευαστεί την ίδια ημερομηνία και είναι πανομοιότυπα κατά τα λοιπά, η προαναφερθείσα διαφορά θα έχει ως συνέπεια ότι το βελγικό μοντέλο που έχει εισαχθεί παραλλήλως δεν θα μπορεί να χαρακτηριστεί ως μοντέλο έτους x + 1. Το ίδιο ισχύει ακόμη και προκειμένου για διαφορές που είναι κατά κανόνα προφανείς για τον καταναλωτή. Το γαλλικό σύστημα μπορεί αφ' εαυτού να παρακινήσει τους κατασκευαστές να διαφοροποιούν τα οχήματα από απόψεως εξοπλισμού, ανάλογα με τις διάφορες αγορές.

40. Υπ' αυτές τις συνθήκες, πρέπει να θεωρηθεί ως αποδεδειγμένο ότι ένα σύστημα, όπως αυτό που θεσπίζεται με το διάταγμα και την απόφαση, καταλήγει σε πολλές περιπτώσεις να εμποδίζει τη διάθεση στο εμπόριο ενός οχήματος που έχει αποτελέσει αντικείμενο παράλληλης εισαγωγής ως μοντέλου του ιδίου έτους με ένα όχημα που πωλείται στη Γαλλία στο πλαίσιο του επίσημου συστήματος διανομής του κατασκευαστή ή του εισαγωγέα. Γι' αυτόν τον λόγο, πρόκειται, κατά την άποψή μου, για μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος υπό την έννοια του άρθρου 30 της Συνθήκης, το οποίο απαγορεύεται, εκτός αν το σύστημα μπορεί να θεωρηθεί ότι δικαιολογείται από θεμιτά συμφέροντα κατά το άρθρο 36 της Συνθήκης και τη νομολογία του Δικαστηρίου. Το προβαλλόμενο από τη Γαλλική Κυβέρνηση συμφέρον της διασφαλίσεως στους καταναλωτές μιας σωστής ενημερώσεως συνιστά θεμιτό συμφέρον υπό την έννοια της εν λόγω νομολογίας [9]. Ωστόσο, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου [10], πρέπει το μέτρο να είναι κατάλληλο για την επίτευξη του σκοπού που επιδιώκεται και η

9 — Τούτο προκύπτει, ιδίως, από τη σκέψη 32 της αποφάσεως Επιτροπή κατά Γερμανίας, όπ.π. (υποσημείωση 4).

10 — Βλ., π.χ., την απόφαση της 13ης Νοεμβρίου 1990 στην υπόθεση C-331/88, Fedesa (Συλλογή 1990, σ. I-4023, σκέψη 13).

προσβολή της κοινοτικής ελευθερίας να είναι αναγκαία, δηλαδή να μην είναι δυσανάλογη, ο δε επιδιωκόμενος σκοπός να μην μπορεί να επιτευχθεί εξίσου αποτελεσματικά με λιγότερο καταναγκαστικά μέτρα.

**Είναι ένα σύστημα, όπως το γαλλικό σύστημα, κατάλληλο να προστατεύσει τους καταναλωτές;**

41. Είναι ίσως σκόπιμο να επισημανθεί γενικά, αφενός, ότι ο τομέας του αυτοκινήτου αποτελεί το αντικείμενο μιας κοινοτικής διαδικασίας εγκρίσεως τύπου (βλ. την προαναφερθείσα οδηγία 92/53) καθώς και ενός μεγάλου αριθμού ειδικών οδηγιών που αφορούν τα επιμέρους εξαρτήματα των οχημάτων, και, αφετέρου, ότι οι κατασκευαστές μπορούν να επιτύχουν σημαντικά πλεονεκτήματα κλίμακας, χρησιμοποιώντας στο μέτρο του δυνατού την ίδια πλατφόρμα και τα ίδια κατασκευαστικά στοιχεία για τα αυτοκίνητα που κατασκευάζουν. Επομένως, εν γένει, οι κατασκευαστές μπορούν — και τους συμφέρει — να διαθέτουν στο εμπόριο τα ίδια βασικά μοντέλα και τους ίδιους τύπους μοντέλων σε ολόκληρη την Κοινότητα. Φυσικά, ο εξοπλισμός των διαφόρων τύπων ενός μοντέλου μπορεί να ποικίλλει, λαμβανομένων υπόψη των τοπικών συνθηκών και των προτιμήσεων των καταναλωτών. Στη Δανία, π.χ., χορηγούνται εκπτώσεις του φόρου καταχωρίσεως για συγκεκριμένους εξοπλισμούς ασφαλείας. Έτσι, όλα τα καινούρια αυτοκίνητα που πωλούνται στη δανική αγορά διαθέτουν σήμερα αερόσακκους ως βασικό εξοπλισμό.

42. Επιπλέον, πρέπει να ληφθεί υπόψη το είδος των πληροφοριών που μπορεί να συναγάγει ο καταναλωτής από την ένδειξη του έτους μοντέλου. Κατά την άποψή μου, ο καταναλωτής μπορεί ευλόγως να συναγάγει από την ένδειξη αυτή ότι τα οχήματα που υπάγονται σ' ένα νέο έτος μοντέλου φέρουν τις τελευταίες καινοτομίες όσον αφορά την κατασκευή και τα εξωτερικά χαρακτηριστικά. Επιπλέον, ο καταναλωτής θα τείνει να υποθέσει ότι ένα νέο έτος μοντέλου είναι το αποτέλεσμα ενός νέου κύκλου παραγωγής, ότι επομένως το προϊόν δεν παρέμεινε για μεγάλο χρονικό διάστημα στις εγκαταστάσεις του παραγωγού ή του εμπόρου και ότι έχουν επέλθει ορισμένες μετατροπές σε σχέση με το προηγούμενο έτος μοντέλου. Ωστόσο, δεδομένου ότι οι προδιαγραφές που ισχύουν για ορισμένο έτος μοντέλου καθορίζονται από τους κατασκευαστές, η ένδειξη του έτους μοντέλου δεν παρέχει στον καταναλωτή καμία πληροφόρηση σχετικά με τον τρόπο κατασκευής ενός μοντέλου ή τον συγκεκριμένο εξοπλισμό ορισμένου τύπου μοντέλου.

43. Όπως προαναφέρθηκε, το διάταγμα και η απόφαση απαγορεύουν τον χαρακτηρισμό ενός οχήματος ως μοντέλου έτους x + 1, αν δεν είναι σύμφωνο με τις προδιαγραφές που έχει κοινοποιήσει ο κατασκευαστής ή αν είναι μεν σύμφωνο με αυτές, αλλά δεν ανήκει στη σειρά των αριθμών πλαισίου που έχουν ανακοινωθεί. Έτσι, π.χ., ένα τέτοιο όχημα δεν μπορεί να πωληθεί στη Γαλλία μεταξύ της 1ης Ιουλίου 1996 και της 31ης Δεκεμβρίου 1996 με την ένδειξη «έτος μοντέλου 1997», αλλά μπορεί να πωληθεί με την ένδειξη «έτος μοντέλου 1996». Ο καταναλωτής μπορεί επομένως να παρακινηθεί να επιλέξει το ακριβότερο αυτοκίνητο, που είναι μοντέλο έτους x + 1, το οποίο δεν αποτέλεσε αντικείμενο παράλληλης εισαγωγής, πιστεύοντας ότι αποκτά έτσι ένα πιο πρόσφατο και ανακαινισμένο μοντέλο.

44. Ωστόσο, φρονώ ότι η προστασία που παρέχει στον καταναλωτή μεταξύ της 1ης Ιουλίου και της 31ης Δεκεμβρίου ένα σύστημα όπως το γαλλικό σύστημα είναι σχετικά περιορισμένη. Αυτό που ενδιαφέρει ιδιαίτερα τον καταναλωτή είναι να του υποδεικνύεται αν, και ενδεχομένως, ως προς τι διαφοροποιείται το νέο μοντέλο από το προηγούμενο. Όμως, δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι ο καταναλωτής λαμβάνει τις πληροφορίες που κοινοποιούνται υποχρεωτικά στη γαλλική διοίκηση σύμφωνα με το άρθρο 1 της αποφάσεως. Αντιθέτως, απ' όσα έχουν λεχθεί προκύπτει ότι είναι δυνατό να πωληθεί ως μοντέλο έτους x + 1 ένα όχημα το οποίο δεν έχει υποστεί καμία μετατροπή, ενώ, όπως εξέθεσε η Επιτροπή, ο καταναλωτής δεν μπορεί να είναι βέβαιος ούτε για το ότι το όχημα αυτό έχει κατασκευαστεί προσφάτως. Ένα όχημα είναι κατ' αρχήν δυνατό να έχει παραμείνει σε απόθεμα για πολλά έτη και, παρ' όλ' αυτά, να χαρακτηριστεί ως μοντέλο έτους x + 1.

45. Αντιθέτως, μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου και της 30ής Ιουνίου ενός συγκεκριμένου έτους, τόσο τα οχήματα που πληρούν τις προϋποθέσεις που προαναφέρθηκαν, όσο και εκείνα που δεν τις πληρούν, μπορούν να πωληθούν ως μοντέλα του ίδιου έτους, π.χ., μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου και της 31ης Ιουνίου 1997 μπορούν να πωληθούν ως «μοντέλα 1997». Οι γαλλικές διατάξεις και οι διατάξεις που ισχύουν στο κράτος μέλος από το οποίο εισάγεται το όχημα έχουν τελικά ως αποτέλεσμα να χρησιμοποιείται κατά τη χρονική αυτή περίοδο το ίδιο έτος μοντέλου: στο παράδειγμά μας το 1997. Επομένως, κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου οποιουδήποτε ημερολογιακού έτους, ένα σύστημα όπως αυτό που θεσπίζεται με το διάταγμα και την απόφαση δεν διασφαλίζει την ενημέρωση του καταναλωτή σχετικά με το ότι το όχημα που αποτέλεσε αντικείμενο παράλληλης εισαγωγής δεν πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται από το διάταγμα και την απόφαση, αλλά περιλαμβάνει, π.χ., διαφορετικό εξοπλισμό από εκείνον του μοντέλου που προορίζεται για τη γαλλική αγορά.

46. Το γαλλικό σύστημα δεν αποτρέπει ούτε το ενδεχόμενο να τροποποιήσει κατά τη διάρκεια του έτους ο κατασκευαστής το όχημα, προσφέροντας, π.χ., τον δεύτερο αερόσακκο μόνο ως ιδιαίτερο εξοπλισμό, ενώ μέχρι τότε τον προσέφερε ως βασικό εξοπλισμό. Έτσι, ο καταναλωτής δεν μπορεί να είναι βέβαιος ότι δύο οχήματα του ιδίου μοντέλου που χαρακτηρίζονται με το ίδιο έτος μοντέλου είναι πανομοιότυπα.

47. Υπ' αυτές τις συνθήκες, φρονώ ότι το γαλλικό σύστημα δεν πληροί την προϋπόθεση ότι πρέπει να είναι κατάλληλο για την επίτευξη του προβαλλόμενου σκοπού, που έγκειται στη διασφάλιση της σωστής ενημερώσεως των καταναλωτών.

**Τελεί εν προκειμένω η προσβολή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων σε σχέση αναλογικότητας;**

48. Ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι το σύστημα είναι κατάλληλο να προστατεύσει τον καταναλωτή, πρέπει επιπλέον η προσβολή

της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων να τελεί σε σχέση αναλογικότητας. Πρέπει επομένως να εξεταστεί αν πληρούται η προϋπόθεση αυτή.

49. Αν ο λόγος για τον οποίο είναι αδύνατος ο χαρακτηρισμός ενός οχήματος που έχει αποτελέσει αντικείμενο παράλληλης εισαγωγής ως μοντέλου έτους x + 1 έγκειται στο γεγονός ότι ο αριθμός πλαισίου του δεν περιλαμβάνεται στη σειρά των αριθμών που έχουν κοινοποιηθεί από τον κατασκευαστή, επιβάλλεται, κατά την άποψή μου, η διαπίστωση ότι το εμπόδιο αυτό συνιστά μια μη αναγκαία και, συνεπώς, δυσανάλογη προσβολή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων. Αν το όχημα που έχει αποτελέσει αντικείμενο παράλληλης εισαγωγής ανταποκρίνεται πλήρως, όσον αφορά την κατασκευή του, τα εξωτερικά χαρακτηριστικά του και τον βασικό εξοπλισμό που έχει συναρμοστεί στο εργοστάσιο, τις προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά που έχουν κοινοποιηθεί από τον κατασκευαστή, ο καταναλωτής ουδόλως παραπλανάται σε περίπτωση που το παραλλήλως εισαχθέν όχημα χαρακτηρίζεται με το ίδιο έτος μοντέλου όπως εκείνο που έχει αριθμό πλαισίου περιλαμβανόμενο στο υπόμνημα του κατασκευαστή. Ο καταναλωτής παραλαμβάνει ακριβώς το προϊόν το οποίο προσδοκά, ενώ, αντιθέτως, μπορεί να παραπλανηθεί από το γαλλικό σύστημα, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα ότι δύο οχήματα δεν μπορούν να διατεθούν στο εμπόριο ως μοντέλα του ιδίου έτους, δεδομένου ότι το σύστημα αυτό μπορεί να οδηγήσει τον καταναλωτή να πιστέψει εσφαλμένα ότι τα δύο αυτά οχήματα είναι διαφορετικά.

50. Αποτελεί συνήθη πρακτική η τακτική ανακαίνιση της εμφανίσεως και της κατασκευής ενός μοντέλου. Μπορεί να πρόκειται, π.χ., για την προσθήκη ενός σκελετού ασφαλείας στις πόρτες ή για ένα «face-lift», όπως αποκαλείται, με τη μορφή της συναρμογής μιας νέας σχάρας καλοριφέρ. Είναι σημαντικό να μπορεί ο καταναλωτής να γνωρίζει αν πρόκειται, από τεχνικής απόψεως ή από απόψεως εμφανίσεως, για έναν τέτοιο ανακαινισμένο τύπο. Αν ένας παράλληλος εισαγωγέας πωλεί ένα όχημα χωρίς να διευκρινίζει ότι δεν πρόκειται για κάτι τέτοιο, είτε επειδή δεν διαθέτει απόθεμα του ανακαινισμένου τύπου του μοντέλου είτε επειδή ο τύπος αυτός δεν πωλείται ακόμη στο κράτος μέλος από το οποίο εισάγει τα οχήματά του, η συμπεριφορά του αντιβαίνει, κατά την άποψή μου, προς την εντιμότητα των εμπορικών συναλλαγών. Γι' αυτόν τον λόγο θα πρέπει να υπάρχει δυνατότητα να διασφαλίζεται στον καταναλωτή η αναγκαία προστασία κατά τέτοιων ενεργειών, κατ' εφαρμογήν των εθνικών κανόνων περί της εντιμότητας των εμπορικών συναλλαγών.

51. Για τις σπάνιες περιπτώσεις κατά τις οποίες ένας κατασκευαστής διαθέτει στο εμπόριο στα διάφορα κράτη μέλη, με την ίδια ονομασία μοντέλου, οχήματα που παρουσιάζουν σημαντικές τεχνικές και εξωτερικές διαφορές, φρονώ ότι, και στις περιπτώσεις αυτές, η εφαρμογή των εθνικών κανόνων περί της εντιμότητας των εμπορικών συναλλαγών εγγυάται στον καταναλωτή την αναγκαία προστασία. Ο καταναλωτής λαμβάνει έτσι τις αναγκαίες ασφαλείς πληροφορίες σχετικά με το προϊόν, πληροφορείται δηλαδή ότι το όχημα το οποίο αποτέλεσε αντικείμενο παράλληλης εισαγωγής δεν είναι πανομοιότυπο με εκείνο που πωλείται από τους εξουσιοδοτημένους Γάλλους εμπόρους. Αντιθέτως, η ένδειξη του έτους μοντέλου δεν παρέχει στον καταναλωτή καμία συναφή πληροφόρηση.

52. Μπορεί να υποτεθεί ότι είναι συχνό το φαινόμενο να προσθέτει ένας κατασκευαστής διαφορετικό βασικό εξοπλισμό στα

αυτοκίνητα, σε συνάρτηση προς την αγορά για την οποία προορίζονται αυτά. Δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο ένας καταναλωτής που έχει δει σ' έναν εξουσιοδοτημένο Γάλλο μεταπωλητή έναν γαλλικό τύπο ενός μοντέλου, με συγκεκριμένο βασικό εξοπλισμό, να αγοράσει ένα παραλλήλως εισαχθέν όχημα, πιστεύοντας ότι τα δύο οχήματα είναι παρόμοια όσον αφορά τον εξοπλισμό, οπότε θα θεωρήσει ότι εξαπατήθηκε αν τούτο αποδειχθεί αναληθές. Η αγορά αυτοκινήτου αποτελεί όμως για τους περισσότερους ανθρώπους μια σημαντική επένδυση. Επομένως, είναι φυσικό να προβαίνουν οι καταναλωτές τακτικά σε σύγκριση των προσφερομένων τιμών, ζητώντας συγκεκριμένες πληροφορίες, ιδίως όσον αφορά τον εξοπλισμό του οχήματος. Τούτο ισχύει ακόμη περισσότερο στην περίπτωση ενός καταναλωτή ο οποίος απευθύνεται, μέσω ενός μεσάζοντος, σ' έναν πωλητή σε άλλο κράτος μέλος ή σ' έναν πωλητή ο οποίος ευρίσκεται εκτός του εξουσιοδοτημένου συστήματος. Η απαίτηση να αναφέρεται η ένδειξη του έτους μοντέλου μπορεί οπωσδήποτε να επιστήσει την προσοχή του καταναλωτή, μεταξύ της 1ης Ιουλίου και της 31ης Δεκεμβρίου ενός έτους, στο γεγονός ότι μπορεί να υπάρχει διαφορά μεταξύ των αυτοκινήτων που προσφέρονται από τους εξουσιοδοτημένους πωλητές και εκείνων που προσφέρονται από τους παραλλήλους εισαγωγείς. Ωστόσο, μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου και της 30ής Ιουνίου, η αναφορά του έτους μοντέλου δεν παρέχει συναφώς καμία ένδειξη στον καταναλωτή. Εν πάση περιπτώσει, ο καταναλωτής μπορεί επομένως να προστατευθεί πιο αποτελεσματικά, κατά την άποψή μου, με την εφαρμογή των εθνικών κανόνων περί της εντιμότητας των εμπορικών συναλλαγών ή με τους κανόνες που επιβάλλουν στους πωλητές αυτοκινήτων την υποχρέωση να κοινοποιούν έναν κατάλογο του βασικού εξοπλισμού που έχει συναρμοστεί στο εργοστάσιο. Οι αναγκαίες προς τούτο πληροφορίες θα είναι κατά κανόνα άμεσα προσιτές στον παράλληλο εισαγωγέα και θα παρεμποδίζουν επομένως λιγότερο την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων απ' ό,τι μια απαγόρευση χαρακτηρισμού των οικείων αυτοκινήτων ως μοντέλων έτους x + 1.

53. Εν κατακλείδι, είναι ίσως σκόπιμο να γίνει λόγος για την περίπτωση κατά την οποία ένα όχημα που έχει αποτελέσει αντικείμενο παράλληλης εισαγωγής μεταπωλείται στη συνέχεια ως μεταχειρισμένο αυτοκίνητο. Για τον καταναλωτή που πωλεί το εν λόγω όχημα είναι σημαντικό να έχει τη δυνατότητα να το χαρακτηρίσει ως το πιο πρόσφατο μοντέλο, δεδομένου ότι τούτο μπορεί να έχει σημασία για την τιμή. Και σ' αυτή την περίπτωση θεωρώ ότι ο αγοραστής μπορεί να προστατευθεί αποτελεσματικότερα με την εφαρμογή των εθνικών κανόνων περί της εντιμότητας των εμπορικών συναλλαγών και με μια ενδεχόμενη υποχρέωση παροχής πληροφοριών σχετικά με τον βασικό εξοπλισμό που έχει συναρμοστεί στο εργοστάσιο.

54. Συνοψίζοντας, θεωρώ ότι ένα σύστημα όπως αυτό που θεσπίζεται με το διάταγμα και την απόφαση δεν είναι ούτε κατάλληλο ούτε αναγκαίο για την προστασία των καταναλωτών.

## Πρόταση

Για όλους αυτούς τους λόγους προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει στο ερώτημα που του υποβλήθηκε από το cour d'appel de Metz την ακόλουθη απάντηση:

Το άρθρο 30 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αντίκειται σε μια εθνική ρύθμιση σχετική με το έτος μοντέλου των αυτοκινήτων, συνεπεία της οποίας, μεταξύ δύο οχημάτων του ιδίου μοντέλου ορισμένης μάρκας, που διατίθενται στην αγορά μετά την 1η Ιουλίου ενός δεδομένου ημερολογιακού έτους, το ένα μπορεί να παρουσιάζεται ως μοντέλο του επόμενου έτους ενώ η παρουσίαση αυτή απαγορεύεται όσον αφορά το άλλο, το οποίο εισήχθη με παράλληλη εισαγωγή.