CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL MICHAEL B. ELMER

apresentadas em 28 de Março de 1996 *

1. Neste processo, a cour d'appel de Metz, França, submeteu ao Tribunal de Justiça uma questão prejudicial sobre a interpretação do artigo 30.° do Tratado, relativamente a um sistema nacional que regulamenta a utilização da designação «ano-modelo» na venda de veículos.

As normas nacionais aplicáveis

2. O artigo 2.°, n.° 1, do Decreto n.° 78-993, de 4 de Outubro de 1978, adoptado para a aplicação da lei de 1 de Agosto de 1905 sobre as fraudes e falsificações em matéria de produtos ou de serviços no que diz respeito aos veículos automóveis (a seguir «decreto»), dispõe que qualquer veículo automóvel em conformidade com o modelo de que o fabricante fixou as características relativamente a um determinado ano é designado pelo «millésime» do referido ano, denominado «ano-modelo».

3. O ano-modelo («millésime») deve ser indicado na denominação de venda de qualquer veículo automóvel, novo ou usado, de origem francesa ou estrangeira, vendido em França (artigo 2.°, n.° 3, do decreto). O ano-modelo deve igualmente figurar nas facturas, notas de encomenda e em todos os outros documentos comerciais utilizados nas transacções (artigo 5.°, n.° 1, do decreto).

4. O artigo 7.° proíbe a utilização de qualquer denominação ou indicação susceptível de criar confusão no espírito do comprador, nomeadamente em relação ao ano-modelo.

5. A portaria de 2 de Maio de 1979 (a seguir «portaria») fixa as modalidades de aplicação do decreto.

O seu artigo 1.° tem a seguinte redacção:

«Qualquer construtor ou importador de veículos automóveis... deve enviar ao ministro dos Transportes, antes da sua comercialização, uma nota descritiva pormenorizada dos modelos que pretende colocar no mercado relativamente a um determinado ano-modelo.

* Língua original: dinamarquês.

Esta nota descritiva deverá, nomeadamente, conter:

A designação do tipo segundo o qual o veículo foi recepcionado pelo Serviço das Minas;

Uma descrição precisa, acompanhada de fotografias, da carroçaria, do lugar de condução e do interior do veículo;

Se se tratar de um modelo tendo a mesma denominação comercial que a do modelo precedente, a descrição pormenorizada das diferenças entre os dois modelos que tenham interesse significativo para o comprador.»

6. O artigo 2.° da portaria está redigido nos seguintes termos:

«Para cada modelo, qualquer construtor ou importador deverá declarar ao ministro dos Transportes o número da série do tipo a partir do qual os veículos mencionados no artigo anterior são fabricados em conformidade com o modelo do novo ano.

7. Decorre do artigo 5.° que apenas os veículos vendidos pela primeira vez ao utilizador a partir de 1 de Julho do ano civil anterior podem conter a menção do ano-modelo.

Esse ano-modelo, baseado no ano civil seguinte, é designado a seguir pela expressão «n + 1.»

A matéria de facto no processo principal

8. Rémy Schmit gere a SARL Garage Espace-Import, situada em Yutz, França. As actividades da empresa consistem em comercializar veículos novos e usados, incluindo a importação desses veículos de outros Estados-Membros para a sua revenda e agindo como intermediário para a compra de veículos novos noutros Estados-Membros. Este modo de proceder permite, parece, efectuar economias importantes relativamente aos preços praticados em França pela rede oficial dos fabricantes.

9. Em 1993, as instalações da empresa foram objecto de um controlo administrativo. Verificou-se que um veículo Volkswagen

«Corrado» exposto como do ano-modelo 1992, e registado pela primeira vez em 5 de Julho de 1991, era do ano-modelo 1991.

10. A administração procedeu então a um inquérito junto de antigos clientes da SARL Garage Espace-Import. Três clientes declararam ter encomendado em 1991 veículos do ano-modelo 1992, respectivamente das marcas Citroën, Peugeot e Renault. Os documentos de venda não continham a indicação do ano-modelo e os fabricantes de viaturas em questão responderam à administração que, nos três casos, se tratava do ano-modelo 1991. Esses veículos foram vendidos aos clientes depois de 1 de Julho de 1991.

11. R. Schmit foi então acusado de ter vendido veículos sem ter indicado o ano-modelo nos documentos de encomenda e de venda e de ter indicado um ano-modelo incorrecto no que diz respeito a um veículo exposto, bem como aquando da venda de um veículo. O processo está actualmente pendente na cour d'appel de Metz.

12. Por outro lado, em Outubro de 1993, a SA Peugeot utilizou, no âmbito de uma campanha publicitária no norte da França, um cartaz publicitário mostrando dois veículos do mesmo modelo, um com uma placa de matrícula francesa, o outro com uma placa belga, separadas por uma placa de sinalização de alfândega. Estava inscrito no veículo belga: «Comercializados até 31 de Dezembro de 1993: ano-modelo 1993». Por baixo do veículo francês, estava a seguinte inscrição: «Comercializados a partir de 1 de Julho de 1993: ano-modelo 1994». A foto tinha o seguinte título: «Só um metro separa estes dois Peugeots novos, mas já um ano os separa».

Por decisão proferida pelo tribunal de grande instance de Paris, em 15 de Março de 1995, a SA Peugeot foi condenada a uma coima de 100 000 FF por infracção ao artigo L. 121-1 do Código do Consumo, que proíbe a publicidade enganosa. Na sua decisão, o tribunal de grande instance de Paris interpretou o decreto e a portaria no sentido de que «qualquer veículo correspondente às características daqueles a que a regulamentação francesa permite conceder, desde 1 de Julho de um ano civil, o ano-modelo do ano civil seguinte, deve beneficiar, quando for revendido no território francês, das mesmas condições do ano-modelo, independentemente do local da sua aquisição».

13. Numa carta de 28 de Outubro de 1994 que foi enviada ao advogado Fourgoux, que se tinha dirigido em nome do Sindicato Europeu dos Profissionais do Automóvel à Direcção-Geral da Concorrência, do Consumo e da Repressão das Fraudes, esta última expôs que o sistema francês «não se aplica aos veículos importados directamente da União Europeia por um particular, ou por intermédio de um mandatário, que são sujeitos à regra existente no seu país de origem». A direcção-geral acrescentou que os «construtores e os importadores devem apresentar no Ministério dos Transportes os números de

série a partir dos quais os veículos são fabricados segundo o modelo do novo ano (artigo 2.° da portaria de 2 de Maio de 1979) e podem ter a menção do novo ano-modelo. Ao invés, os veículos exportados, depois reimportados para França, não são objecto de qualquer acompanhamento dos seus números de série e estes não são conhecidos do Ministério dos Transportes».

As normas comunitárias aplicáveis

14. O sector do automóvel é objecto de um número significativo de directivas de harmonização que impõem exigências técnicas no que diz respeito às diferentes peças dos veículos. O anexo IV, parte I, da Directiva 92/53/CEE, de 18 de Junho de 1992, que altera a Directiva 70/156/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques [1], contém, assim, uma lista de 52 directivas específicas e dos veículos a que elas se aplicam. Estas directivas específicas contêm, nomeadamente, as normas comunitárias relativas aos níveis sonoros, às emissões, à travagem, aos arranjos interiores, aos faróis, aos bancos, à protecção lateral, aos vidros de segurança e aos sistemas antiprojecção.

15. A partir de 1 de Janeiro de 1993, a Directiva 92/53, já referida, introduziu um processo comunitário de recepção por tipo, segundo o qual cada novo tipo de veículo deve ser objecto de um só pedido de recepção num Estado-Membro [2]. Do mesmo modo, só se pode fazer um pedido de recepção no que diz respeito aos sistemas separados, como o sistema de travagem, aos componentes, como as luzes, ou às unidades técnicas separadas, tais como os pára-choques traseiros, que são abrangidos por directivas específicas.

16. A Directiva 78/507/CEE da Comissão, de 19 de Maio de 1978, que adapta ao progresso técnico a Directiva 76/114/CEE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às chapas e inscrições regulamentares, bem como à sua localização e modo de fixação no que respeita aos veículos a motor e seus reboques [3], inclui, num anexo, as disposições relativas ao número de identificação do veículo (número de *châssis*).

O ponto 3.1 tem a seguinte redacção relativamente ao número de identificação do veículo:

«3.1.1. Deve ser composto de três partes:

3.1.1.1. A primeira parte consiste num código atribuído ao fabricante do

1 — JO L 225, p. 1.

2 — O artigo 2.° da directiva contém determinadas disposições transitórias que autorizam, relativamente a períodos determinados, a continuar a aplicar os sistemas anteriores.

3 — JO L 155, p. 31; EE 13 F8 p. 186.

veículo para permitir a identificação do dito fabricante. Esse código é constituído por três caracteres (letras ou números), atribuídos pelas autoridades competentes do país no qual o fabricante tem a sua sede social, de acordo com a agência internacional que actua sob a autoridade da Organização Internacional de Normalização (ISO). O primeiro caracter designa uma zona geográfica, o segundo caracter designa um país no interior de uma zona geográfica, e o terceiro caracter designa um determinado fabricante.

3.1.1.2. A segunda parte é constituída por seis caracteres (letras ou números) que têm por objectivo indicar as características gerais dos veículos. Se o fabricante não utilizar um ou vários desses caracteres, os espaços não utilizados devem ser preenchidos por caracteres alfabéticos ou numéricos, deixando-se a escolha desses últimos ao fabricante.

3.1.1.3. A terceira parte, constituída por oito caracteres, dos quais os quatro últimos são obrigatoriamente numéricos, deve permitir, em combinação com as outras duas partes, identificar sem equívoco um determinado veículo. Qualquer posição não utilizada deve ser preenchida com um zero para se obter o número total de caracteres exigido.»

17. Nos termos do artigo 2.°, n.° 3, dessa directiva, a partir de 1 de Outubro de 1981, os Estados-Membros podem proibir a primeira entrada em circulação dos veículos cujas chapas e inscrições regulamentares não correspondam às prescrições da directiva.

...

A questão prejudicial

18. Por acórdão de 31 de Maio de 1995, a cour d'appel de Metz submeteu ao Tribunal de Justiça a seguinte questão:

«O artigo 30.° do Tratado que institui a Comunidade Europeia é contrário a uma legislação nacional em matéria de ano-modelo dos automóveis, que leva a administração de um Estado-Membro e os operadores económicos do mesmo Estado a entenderem que, de dois veículos do mesmo modelo de uma marca, colocados no mercado no mesmo momento após 1 de Julho, um tenha o direito de ser apresentado sob o ano-modelo correspondente ao ano seguinte,

enquanto ao outro, produzido noutro Estado-Membro e introduzido por importação paralela, é proibida idêntica apresentação?»

Tramitação do processo no Tribunal de Justiça

19. R. Schmit alegou que o sistema francês restringia as importações paralelas e, por conseguinte, era contrário ao artigo 30.° do Tratado. Os consumidores franceses dão importância à indicação do ano-modelo e, como resulta do acórdão acima citado do tribunal de grande instance de Paris, essa indicação deu origem a abusos por parte dos fabricantes. A administração francesa interpreta o decreto e a portaria no sentido de que os veículos importados de modo paralelo não podem beneficiar do ano-modelo n + 1, mesmo que sejam idênticos aos veículos comercializados em França, com esse ano-modelo, pelos revendedores autorizados. Além disso, a administração francesa não transmite informações relativas aos números de *châssis* declarados, nem aos consumidores nem aos importadores paralelos.

20. O ano-modelo n + 1 é, além disso, utilizado pelos operadores económicos numa série de Estados-Membros, como a Bélgica, a Dinamarca, a Finlândia, a Itália e a Alemanha. A passagem a um novo ano-modelo não corresponde sempre a alterações reais e aconteceu, na prática, que certas versões de modelos não alteradas pudessem ser colocadas à venda a título do novo ano-modelo ou do ano-modelo anterior, à escolha do comerciante.

21. O Governo francês, que contesta que o decreto e a portaria sejam contrários ao direito comunitário, alegou, nomeadamente, que um veículo deve preencher três condições para poder ter o ano-modelo n + 1: o veículo deve corresponder ao conjunto das especificações e outras características comunicadas pelo fabricante, o número de *châssis* deve fazer parte da série do tipo declarada pelo fabricante e, por último, o veículo deve ser vendido ao consumidor o mais tardar até 1 de Julho.

Este sistema, que teria sobretudo sido adoptado para proteger os compradores de veículos usados, permite vender modelos sob um novo ano-modelo depois das férias desse sector industrial. Esse período, que corresponde a uma paragem da produção, pode, assim, ser utilizado para adaptar o aparelho de produção.

22. O sistema é aplicado sem distinção aos veículos fabricados em França e nos outros Estados-Membros e, deste modo, na opinião do Governo francês, não limita directa ou indirectamente nem actual ou potencialmente o comércio entre os Estados-Membros. A este respeito, o Governo francês remeteu para a interpretação feita no acórdão de 15 de Março de 1995, já referido, do tribunal de grande instance de Paris.

23. Os veículos importados de um outro Estado-Membro, e cujo número de *châssis* não é comunicado à administração francesa, não podem ter a menção do ano-modelo n + 1. O Governo francês verifica que isso pode tornar mais difíceis as importações paralelas, mas observou que a colocação no mercado num outro Estado-Membro implica frequentemente alterações substanciais nas características dos veículos, que correspondem às preferências dos consumidores locais. Esses veículos devem mencionar o ano-modelo que resulta do sistema eventualmente em vigor no Estado-Membro do qual são importados.

24. Por último, respondendo a uma questão do Tribunal de Justiça, o Governo francês referiu que se podia recorrer à Direcção da Segurança e da Circulação Rodoviárias para conhecer o número de chapa do fabricante a partir do qual começa um novo ano-modelo.

25. A Comissão observou que não existem disposições de direito comunitário que regulamentem a utilização da denominação «ano-modelo». No sistema francês, a indicação do ano-modelo é obrigatória aquando da venda de veículos em França. Os veículos importados por importação paralela devem, em princípio, utilizar a indicação em uso no Estado-Membro do qual são importados, o que significará geralmente o ano civil ou a data da primeira matrícula.

26. Na opinião da Comissão, o ano-modelo n + 1 é susceptível de dar ao consumidor a sensação de que se trata de um veículo que beneficia realmente de determinadas inovações em relação ao ano-modelo anterior e de influenciar o preço dos veículos usados. A escolha do consumidor pode ser afectada por isso. Na medida em que os veículos que foram objecto de importações paralelas não podem ter a menção do ano-modelo n + 1, o produto paralelamente importado torna-se menos atraente, e trata-se, assim, segundo a Comissão, de uma medida de efeito equivalente, na acepção do artigo 30.° do Tratado. Este sistema que consiste em utilizar o ano-modelo do ano civil seguinte também não pode ser considerado justificado, nos termos do artigo 36.° do Tratado ou da jurisprudência do Tribunal de Justiça que admite o primado de um interesse geral, porque se trata, na realidade, de um instrumento de política comercial.

27. A uma questão sobre este aspecto, a Comissão respondeu que não era seguro que a passagem a um novo ano-modelo implicasse alterações técnicas reais em relação ao modelo anterior, e que era difícil para o consumidor saber se era esse o caso e, na afirmativa, em que medida. As indicações que podem ser deduzidas do número do *châssis* não são acessíveis nem ao consumidor nem ao revendedor paralelo, que não conhecem o código utilizado. Além disso, o ano-modelo indicado para um veículo não depende da data em que foi fabricado. Assim, nada impede, em princípio, que um veículo produzido em 1994 seja vendido como um ano-modelo 1996, se só se fez referência a ele na comunicação à administração em 1995.

Observações gerais sobre o artigo 30.° do Tratado e as importações paralelas

28. Parece-me útil começar por uma breve exposição dos princípios gerais desenvolvidos pelo Tribunal de Justiça na sua jurisprudência relativa ao artigo 30.° do Tratado.

29. Segundo a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, o artigo 30.° contém uma proibição dos sistemas comerciais susceptíveis de dificultar, directa ou indirectamente, actual ou potencialmente, o comércio intracomunitário. Na falta de harmonização das legislações, o artigo 30.° proíbe as restrições que resultem da aplicação às mercadorias provenientes de outros Estados-Membros, onde são legalmente fabricadas e comercializadas, de regras relativas às condições que essas mercadorias devem preencher (como as relativas à sua designação, forma, dimensões, peso, composição, apresentação, etiquetagem, acondicionamento), mesmo que essas regras sejam indistintamente aplicáveis a todos os produtos, desde que essa aplicação não possa ser justificada por objectivos de interesse geral susceptíveis de primar sobre as exigências da livre circulação de mercadorias [4].

30. Numa série de acórdãos, o Tribunal de Justiça declarou que o facto de se reservar uma determinada denominação genérica a produtos que tenham determinadas características constitui uma medida de efeito equivalente (v., por exemplo, o acórdão de 12 de Março de 1987, Comissão/Alemanha, 178/84, Colect., p. I-1227, relativo à denominação «Bier» reservada na Alemanha à cerveja fabricada em conformidade com a lei alemã de pureza — «Reinheitsgebot» [5]).

31. Contrariamente às disposições relativas às modalidades de venda referidas no acórdão do Tribunal de Justiça, Keck e Mithouard [6], não é necessário, relativamente a tais medidas, que a comercialização de produtos provenientes de outros Estados-Membros seja muito mais onerada, legalmente ou de facto, que os produtos nacionais.

32. Além disso, o Tribunal de Justiça declarou que as importações paralelas beneficiam de uma determinada protecção em direito comunitário, porque essa actividade económica favorece o desenvolvimento da circulação das mercadorias e estimula a concorrência [7]. Em conformidade com a sua jurisprudência, as medidas nacionais que impeçam as importações paralelas ou as

4 — V. os acórdãos de 26 de Outubro de 1995, Comissão/Alemanha (C-51/94, Colect., p. I-3599, n.° 29); de 6 de Julho de 1995, Mars (C-470/93, Colect., p. I-1923, n.° 12); e de 24 de Novembro de 1993, Keck e Mithouard (C-267/91 e C-268/91, Colect., p. I-6097, n.° 15).

5 — Pode-se igualmente mencionar o acórdão de 26 de Outubro de 1995, Comissão/Alemanha, já referido na nota 4, e o acórdão de 26 de Novembro de 1985, Miro (182/84, Recueil, p. 3731).

6 — V. o acórdão Keck e Mithouard, já referido na nota 4.

7 — V. o acórdão de 16 de Janeiro de 1992, X (C-373/90, Colect., p. I-131, n.° 12).

tornem difíceis poderão ser contrárias ao artigo 30.° do Tratado. Pode-se citar, a título de exemplo, as exigências de apresentação de certificados de autenticidade ou de conformidade, ou das especificações relativas aos produtos, mais difíceis de obter por um importador paralelo do que pelo importador oficial [8].

Compatibilidade de um sistema como o francês com o artigo 30.° do Tratado

33. É à luz destes princípios que há que apreciar se o sistema tal como o contido no decreto e na portaria é compatível com o artigo 30.° do Tratado. Estes diplomas impõem uma obrigação de atribuir um ano-modelo aos veículos a motor vendidos no mercado francês e fixam as condições em que um veículo pode ter o ano-modelo n + 1. Assim, este sistema regulamenta a utilização de uma determinada designação genérica para uma mercadoria.

34. Quando um veículo novo não pode ter o ano-modelo mais recente no mercado, isso pode tornar o produto menos atractivo para o consumidor, porque este pode ter a impressão que compra o produto de uma tecnologia «ultrapassada».

35. Além disso, o ano-modelo poderá ter uma influência sobre o preço ulterior do veículo usado. Mesmo que dois veículos sejam matriculados na mesma data e sejam idênticos do ponto de vista da sua construção, o ano-modelo 1994 parecerá certamente como de muito maior valor, aos olhos do comprador, do que o ano-modelo 1993. O facto de não poder comercializar veículos sob a designação «ano-modelo n + 1» poderá, assim, ter um efeito negativo na venda dos veículos em causa.

36. Nos termos do artigo 1.° da portaria, para poder ter o ano-modelo n + 1, o veículo deve, por um lado, ter um número de *châssis* pertencente à série declarada na comunicação do fabricante à administração e, por outro, corresponder às características e especificações declaradas a essa mesma administração. O acórdão proferido em 15 de Março de 1995 pelo tribunal de grande instance de Paris e as observações do Governo francês permitem considerar estabelecido que apenas os veículos que correspondem a essas condições podem ser vendidos sob essa designação. Em contrapartida, os outros veículos devem ser comercializados sob o ano-modelo aplicado no Estado-Membro do qual são importados. Segundo as informações que foram prestadas, trata-se geralmente ou do ano civil, ou da data da primeira matrícula, o que ocasiona que, durante todo o ano civil, o veículo deve ter a menção do ano-modelo do ano civil em curso.

37. Resulta da Directiva 78/507, já referida, que o número de *châssis* contém um código

8 — V., por exemplo, os acórdãos de 11 de Julho de 1974, Dassonville (8/74, Recueil, p. 837, Colect., p. 423); de 20 de Maio de 1976, De Peijper (104/75, Recueil, p. 613); e de 17 de Junho de 1987, Comissão/Itália (154/85, Colect., p. 2717).

de seis caracteres destinado a indicar as características gerais do veículo. A directiva não especifica em pormenor quais as características que devem ser indicadas. Assim, cada fabricante é senhor da codificação dessa parte do número de *châssis* e tem, assim, a possibilidade de introduzir um código para o mercado a que é destinado o veículo. Se, nestas circunstâncias, apenas são comunicados os números de *châssis* relativos aos veículos destinados ao mercado francês, só é possível atribuir o ano-modelo n + 1 aos veículos abrangidos pela comunicação. Isto é válido mesmo no caso de veículos idênticos. O próprio sistema de comunicação dos números de *châssis* previsto no artigo 2.° da portaria poderia, assim, em minha opinião, ser contrário ao artigo 30.° do Tratado.

38. No respeitante à obrigação, imposta pelo artigo 1.° da portaria, da correspondência dos veículos às características e especificações comunicadas pelo fabricante, resulta das observações do Governo francês que um veículo só pode ter a menção do ano-modelo n + 1 no caso de identidade absoluta no que diz respeito ao aspecto, ao sistema técnico e ao equipamento-tipo montado de fábrica.

39. A situação legal pode ser ilustrada por um exemplo. O fabricante pode decidir dotar um determinado modelo com um equipamento-tipo diferente, em função do mercado ao qual é destinado. Uma versão destinada ao mercado francês pode, por exemplo, ser colocada à venda com vidros de fecho eléctrico, ao passo que a versão belga correspondente será colocada à venda com um dispositivo de fecho centralizado. Mesmo que os veículos tenham sido produzidos na mesma data e sejam idênticos, a diferença que acabei de mencionar terá por consequência impedir a versão belga importada paralelamente de beneficiar do ano-modelo n + 1. Isto é assim mesmo quando se trata de diferenças normalmente evidentes para o consumidor. O sistema francês poderia, em si mesmo, incitar os fabricantes a diferenciar veículos quanto ao seu equipamento, em função dos diferentes mercados.

40. Nestas circunstâncias, há que considerar assente que um sistema como o posto em vigor pelo decreto e pela portaria conduz, em numerosos casos, a impedir que um veículo que é objecto de uma importação paralela seja comercializado sob o mesmo ano-modelo que um veículo vendido em França no âmbito do sistema de distribuição oficial do fabricante ou do importador. É por esta razão que se trata, em minha opinião, de uma medida de efeito equivalente, na acepção do artigo 30.° do Tratado, proibida, excepto se o sistema puder ser considerado justificado por interesses legítimos resultantes do artigo 36.° do Tratado e da jurisprudência do Tribunal de Justiça. O interesse invocado pelo Governo francês, de assegurar ao consumidor uma informação correcta constitui o interesse legítimo na acepção dessa jurisprudência [9]. Todavia, segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça [10], é necessário que a medida seja adequada à realização do objectivo prosseguido e que o inconveniente seja

9 — É o que resulta, nomeadamente, do n.° 32 do acórdão de 26 de Outubro de 1995, Comissão/Alemanha, já referido na nota 4.

10 — V., por exemplo, o acórdão de 13 de Novembro de 1990, Fedesa e o. (C-331/88, Colect., p. I-4023, n.° 13).

necessário, isto é, que não seja desproporcionado, não podendo o objectivo prosseguido ser atingido com tanta eficácia por medidas menos coercivas.

Um sistema, como o sistema francês, é adequado a proteger os consumidores?

41. Pode ser oportuno salientar de modo geral que o sector do automóvel é objecto de um processo comunitário de recepção por tipo (v. a Directiva 92/53, já referida) e de um grande número de directivas específicas relativas às peças dos veículos, e que os fabricantes podem obter grandes vantagens proporcionais, utilizando, na medida do possível, a mesma base e os mesmos componentes para as viaturas que constroem. Daqui resulta que, geralmente, os produtores poderão comercializar os mesmos modelos de base e as mesmas versões-modelo em toda a Comunidade, e que têm interesse nisso. Com certeza, as diferentes versões de um modelo podem ser diversamente equipadas, tendo em conta circunstâncias locais e preferências dos consumidores. Pode-se mencionar, por exemplo, que na Dinamarca são concedidas reduções do imposto de registo a equipamentos de segurança específicos. Quase todos os veículos novos vendidos no mercado dinamarquês têm actualmente *airbags* como equipamento estandardizado.

42. Além disso, há que ter em conta o tipo de informação que o consumidor pode deduzir do ano-modelo. Em minha opinião, o consumidor poderá razoavelmente deduzir dessa indicação que os veículos pertencentes a um novo ano-modelo têm as últimas inovações no que diz respeito à construção e ao aspecto. Além disso, o consumidor inclinar-se-á a pressupor que um novo ano-modelo é o resultado de um novo ciclo de produção, que o produto não ficou durante muito tempo nas instalações do fabricante ou do comerciante e que houve certas modificações em relação ao ano-modelo precedente. Ora, como são os fabricantes que fixam as especificações válidas para um certo ano-modelo, o ano-modelo não dá, em si mesmo, nenhuma informação ao consumidor no respeitante ao modo como um modelo é construído ou em relação ao equipamento concreto de uma certa versão.

43. Como já referi, o decreto e a portaria proíbem que um veículo tenha a menção do ano-modelo n + 1 se não estiver em conformidade com as especificações comunicadas pelo fabricante, ou se estiver em conformidade, mas não for abrangido pela série de números de *châssis* que foram objecto da comunicação. Assim, por exemplo, esse veículo não pode ser vendido em França entre 1 de Julho de 1996 e 31 de Dezembro de 1996 como «ano-modelo de 1997», mas, pelo contrário, como «ano-modelo 1996». Assim, o consumidor poderá sentir-se inclinado a escolher a viatura mais cara, que não foi importada de modo paralelo, do ano-modelo n + 1, acreditando que adquire, deste modo, o modelo mais recente e actualizado.

44. Todavia, em minha opinião, a protecção dada ao consumidor, entre 1 de Julho e 31 de Dezembro, por um sistema como o sistema francês, é relativamente reduzida. O que interessa particularmente ao consumidor é que lhe seja indicado se e, eventualmente, de que modo, o novo modelo é diferente do modelo anterior. Ora, não é de modo algum certo que o consumidor receba as informações que devem ser comunicadas à administração francesa nos termos do artigo 1.° da portaria. Segundo o que sabemos, é pelo contrário possível vender sob o ano-modelo n + 1 um veículo que não teve qualquer modificação e, como o expôs a Comissão, o consumidor não pode estar mesmo seguro de que esse veículo foi fabricado recentemente. Em princípio, pode ter estado em armazém durante vários anos e beneficiar, apesar de tudo, do ano-modelo n + 1.

45. Entre 1 de Janeiro e 30 de Junho de um dado ano, pelo contrário, tanto os veículos que preenchem as condições que acabam de ser referidas como os que não as preenchem vão poder ser vendidos sob o mesmo ano-modelo, por exemplo, sob o «ano-modelo 1997», entre 1 de Janeiro e 30 de Junho de 1997. As regras francesas e as aplicáveis no Estado-Membro do qual o veículo é importado conduzem efectivamente a que, durante esse período, se utilize o mesmo ano-modelo: no nosso exemplo, 1997. No decurso do primeiro semestre de qualquer ano civil, um sistema tal como o instituído pelo decreto e pela portaria não assegura, deste modo, a informação do consumidor sobre o facto de o veículo que foi objecto de uma importação paralela não corresponder às condições fixadas no decreto e na portaria e, por exemplo, ter um equipamento diferente do modelo destinado ao mercado francês.

46. O sistema francês também não impede que, no decurso do ano, o produtor modifique o veículo, por exemplo, colocando-o à venda com o duplo *airbag* apenas a título de equipamento especial, quando o colocava até então à venda como equipamento estandardizado. Assim, o consumidor não pode estar seguro que dois veículos do mesmo modelo e do mesmo ano-modelo sejam idênticos.

47. Nestas circunstâncias, penso que o sistema francês não preenche a condição segundo a qual deve ser adequado a atingir o objectivo indicado, isto é, assegurar uma informação correcta dos consumidores.

A infracção à livre circulação de mercadorias é proporcionada no caso em apreço?

48. Mesmo que se considere que o sistema era adequado a proteger o consumidor, é necessário, além disso, exigir que a infracção

à livre circulação de mercadorias seja proporcionada. Assim, há que examinar se está preenchida esta condição.

49. Se a razão da impossibilidade de atribuir o ano-modelo n + 1 a um veículo que é objecto de uma importação paralela residir no facto de o seu número de *châssis* não constar da série de números comunicados pelo fabricante, pode-se, em minha opinião, facilmente verificar que este obstáculo constitui uma infracção, não necessária e, por esta razão, desproporcionada, à livre circulação de mercadorias. Se o veículo importado de modo paralelo for idêntico, na sua construção, aspecto e equipamento estandardizado montado de fábrica, às especificações e características comunicadas pelo fabricante, o consumidor não é de nenhum modo induzido em erro se o veículo importado de modo paralelo beneficiar do mesmo ano-modelo que aquele cujo número de *châssis* consta da comunicação do fabricante. O consumidor recebe precisamente o produto que espera e poderá, pelo contrário, ser induzido em erro pelo sistema francês que leva a que dois veículos não possam ser comercializados sob o mesmo ano-modelo, porque poderá ser levado a acreditar, injustificadamente, que esses dois veículos são diferentes.

50. É prática corrente actualizar regularmente o aspecto e a construção de um modelo. Pode tratar-se, por exemplo, de acrescentar uma barra de segurança nas portas ou do que se denomina um «face-lift» sob a forma da montagem de uma nova grelha de radiador. É importante que o consumidor possa saber se se trata, do ponto de vista técnico ou do aspecto, dessa versão actualizada. Se um importador paralelo vender um veículo sem especificar que tal não é o caso, ou porque não dispõe em armazém da versão actualizada do modelo, ou porque essa versão não foi ainda vendida no Estado-Membro de onde importa os seus veículos, o seu comportamento é, em minha opinião, contrário às práticas comerciais leais. É por esta razão que deveria ser possível garantir ao consumidor a protecção necessária contra tais actos, aplicando as regras nacionais relativas à lealdade das práticas comerciais.

51. Em relação aos raros casos em que um fabricante comercializa nos diferentes Estados-Membros, sob a mesma denominação de modelo, veículos que têm diferenças técnicas e exteriores significativas, considero que, também aí, a aplicação das regras nacionais relativas à lealdade das práticas comerciais garante ao consumidor a protecção necessária. Ele beneficiaria, deste modo, das informações positivas necessárias no que diz respeito ao produto, isto é, que o veículo que foi objecto de uma importação paralela e o que é vendido pelos comerciantes franceses autorizados não são idênticos. Em contrapartida, a indicação do ano-modelo não dá ao consumidor qualquer informação a este respeito.

52. Pode-se supor que é frequente que um fabricante monte equipamentos estandardi-

zados diferentes nos veículos, em função do mercado para o qual os veículos são destinados. É impossível excluir que o consumidor, tendo visto uma versão-modelo francesa, com um determinado equipamento estandardizado, num revendedor francês autorizado, compre um veículo importado de modo paralelo pensando que os dois veículos são semelhantes quanto ao seu equipamento, e se considere, assim, enganado, se não for esse o caso. Ora, a compra de um veículo constitui, para a maior parte das pessoas, um investimento importante. Assim, é natural que o consumidor proceda regularmente a uma comparação dos preços, procurando informações precisas, nomeadamente no que diz respeito ao equipamento do veículo. Isto acontece sobretudo com o consumidor que se dirige, através de um intermediário, a um vendedor de um outro Estado-Membro ou a um vendedor que está fora do sistema autorizado. A exigência de indicação do ano-modelo pode certamente, entre 1 de Julho e 31 de Dezembro de um ano, chamar a atenção do consumidor para uma diferença possível entre os veículos colocados à venda, respectivamente, pelos vendedores autorizados e pelos importadores paralelos. Todavia, entre 1 de Janeiro e 30 de Junho, a indicação do ano-modelo não dá qualquer informação ao consumidor a este respeito. De qualquer modo, o consumidor poderá, assim, ser protegido de modo mais eficaz, em minha opinião, pela aplicação das normas nacionais relativas à lealdade das práticas comerciais ou por normas que impõem aos vendedores de veículos a comunicação de uma lista de equipamento estandardizado montado de fábrica. As informações necessárias para este efeito são normalmente directamente acessíveis ao importador paralelo e dificultam, assim, menos a livre circulação de mercadorias do que a proibição de utilizar o ano-modelo n + 1.

53. Em conclusão, pode ser útil mencionar a situação em que um veículo que foi objecto de uma importação paralela é revendido seguidamente como veículo usado. Para o consumidor que vende o veículo em questão, será importante poder dar a esse veículo o ano-modelo mais recente, porque isso poderá ser significativo para o preço. Também nesse caso, parece-me que se pode proteger mais eficazmente o comprador através da aplicação das normas nacionais relativas à lealdade das práticas comerciais e uma eventual obrigação de informação quanto ao equipamento estandardizado montado de fábrica.

54. Em resumo, a minha opinião é que um sistema tal como o adoptado no decreto e na portaria não é adequado nem necessário à protecção dos consumidores.

Conclusão

Por todas estas razões, proponho ao Tribunal de Justiça que responda do seguinte modo à questão que lhe foi apresentada pela cour d'appel de Metz:

O artigo 30.° do Tratado que institui a Comunidade Europeia deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma regulamentação nacional em matéria de ano-modelo dos automóveis, que implica que, de dois veículos do mesmo modelo de uma marca colocados no mercado depois de 1 de Julho de um dado ano civil, um possa ser apresentado sob o ano-modelo seguinte, quando essa apresentação é proibida para o outro veículo introduzido por importação paralela.