JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
MICHAEL B. ELMER
28 päivänä maaliskuuta 1996 *

1. Cour d'appel de Metz, Ranska, on nyt käsiteltävässä asiassa esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle ennakkoratkaisukysymyksen EY:n perustamissopimuksen 30 artiklan tulkinnasta sellaisen kansallisen järjestelmän yhteydessä, joka koskee vuosimallin ilmoittamista henkilöautoja myytäessä.

Asiaan liittyvät kansalliset oikeussäännöt

2. Tuotteisiin ja palveluihin liittyvistä petoksista ja väärennöksistä 1.8.1905 annettu kansallinen laki on saatettu autojen osalta voimaan 4.10.1978 annetulla asetuksella nro 78-993 (jäljempänä asetus), jonka 2 pykälän 1 momentissa säädetään, että *jokainen auto, joka on valmistajan tietylle* mallivuodelle vahvistamien ominaisuuksien mukainen, ilmoitetaan kyseisen mallivuoden autoksi, eli se on tiettyä vuosimallia.

3. Kaikkien myytävien uusien tai käytettyjen *Ranskassa tai ulkomailla valmistettujen* ajoneuvojen myyntinimityksessä on ilmoitettava vuosimalli (asetuksen 2 pykälän 3 momentti). Nämä tiedot on mainittava myös laskuissa, toimituslomakkeissa ja kaikissa muissa myyntiasiakirjoissa (asetuksen 5 pykälän 1 momentti).

4. Asetuksen 7 pykälän mukaan on kiellettyä käyttää mitään sellaista mainintaa tai merkkiä, jonka perusteella ostaja saattaa erehtyä esimerkiksi ajoneuvon vuosimallista.

5. Asetuksen soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt on annettu 2.5.1979 tehdyssä päätöksessä (jäljempänä päätös).

Päätöksen 1 pykälän sanamuoto on seuraava:

"Jokaisen autonvalmistajan tai autojen maahantuojan —— on annettava liikenneministeriölle yksityiskohtainen kuvaus malleista, joita se aikoo tuoda markkinoille tiettynä *mallivuonna, ennen kuin niitä aletaan markkinoida.*

* Alkuperäinen kieli: tanska.

Tähän kuvaukseen on sisällyttävä muun muassa seuraavat seikat:

Ilmoitus tyypistä, jonka perusteella [toimivaltainen viranomainen] on hyväksynyt ajoneuvon;

Valokuvin varustettu tarkka kuvaus auton korista, kojelaudasta ja sisustuksesta;

Jos kyseessä on malli, jolla on sama myyntinimitys kuin aikaisemmalla mallilla, yksityiskohtainen kuvaus sellaisista näiden kahden mallin eroista, jotka ovat ostajan kannalta olennaisia."

6. Päätöksen 2 pykälän sanamuoto on seuraava:

"Jokaisen autonvalmistajan tai autojen maahantuojan on ilmoitettava liikenneministeriölle jokaisesta mallista valmistenumero, josta lähtien edellisessä pykälässä mainitut ajoneuvot valmistetaan uuden mallivuoden mallin mukaisesti."

7. Päätöksen 5 pykälän mukaan ainoastaan ne autot, jotka on myyty ensimmäistä kertaa käyttäjälle edellisen kalenterivuoden 1.7. tai sen jälkeen, voivat olla seuraavaa vuosimallia.

Seuraavan kalenterivuoden vuosimallia kuvataan jäljempänä ilmaisulla "n + 1".

Pääasiaan liittyvät tosiseikat

8. Rémy Schmit on johtajana Yutzissa, Ranskassa, sijaitsevassa SARL Garage Espace-Importissa. Yritys myy uusia ja käytettyjä henkilöautoja ja myös tuo näitä maahan muista jäsenvaltioista myydäkseen ne edelleen sekä toimii välittäjänä ostettaessa uusia henkilöautoja muista jäsenvaltioista. Toimimalla tällä tavoin on ilmeisesti mahdollista saavuttaa huomattavia säästöjä verrattuna tuottajien virallisen verkoston Ranskassa tarjoamiin hintoihin.

9. Viranomaiset tarkastivat yrityksen toimitilat vuonna 1993. Sen yhteydessä todettiin, että vuosimallina 1992 näytteillä ollut Volks-

wagen Corrado -auto, joka oli ensirekisteröity 5.7.1991, oli vuosimallia 1991.

10. Viranomaiset kuulivat tämän jälkeen SARL Garage Espace-Importin asiakkaita. Kolme asiakasta ilmoitti tilanneensa vuonna 1991 vuosimallin 1992 henkilöautoja, jotka olivat Citroën-, Peugeot- ja Renault-merkkisiä. Myyntiasiakirjoissa ei ollut mainintaa vuosimallista, ja kyseiset autonvalmistajat vastasivat viranomaisten tiedusteluun, että kaikissa kolmessa tapauksessa kyseessä oli vuosimalli 1991. Nämä ajoneuvot oli myyty asiakkaille 1.7.1991 jälkeen.

11. Tämän jälkeen Rémy Schmitiä syytettiin yhtäältä siitä, että hän oli myynyt henkilöautoja ilmoittamatta vuosimallia tilaus- ja myyntiasiakirjoissa, ja toisaalta siitä, että hän oli ilmoittanut yhden näytteillä olleen ja yhden myydyn ajoneuvon vuosimallin väärin. Asia on tällä hetkellä käsiteltävänä Cour d'appel de Metzissä.

12. Lokakuussa 1993 SA Peugeot käytti Pohjois-Ranskassa toteuttamassaan mainoskampanjassa lisäksi mainosaineistoa, jossa oli kuva kahdesta samaa mallia olevasta autosta, joista toisessa oli Ranskan rekisterikilvet ja toisessa Belgian rekisterikilvet, ja rajapuomi erotti ne toisistaan. Belgialaisen auton alapuolelle oli kirjoitettu seuraava teksti: "Myyty 31.12.1993 mennessä: vuosimalli 1993." Ranskalaisen auton alapuolelle kirjoitettu teksti kuului puolestaan seuraavasti: "Myyty 1.7.1993 jälkeen: vuosimalli 1994." Valokuvan otsikossa todettiin seuraavaa: "Näiden kahden uuden Peugeot'n välillä on *vain metrin etäisyys, mutta niillä on jo vuosi ikäeroa.*"

Tribunal de grande instance de Paris antoi 15.3.1995 tuomion, jolla se määräsi SA Peugeot'lle 100 000 Ranskan frangin (FRF) sakon harhaanjohtavan mainonnan kieltävän kansallisen kuluttajansuojalain L. 121-1 pykälän rikkomisesta. Tribunal de grande instance de Paris tulkitsi tuomiossaan asetusta ja päätöstä siten, että "jokaista ajoneuvoa, *jolla on samat ominaisuudet kuin niillä* ajoneuvoilla, jotka on Ranskan lainsäädännön perusteella mahdollista ilmoittaa kalenterivuoden 1.7. lähtien seuraavan kalenterivuoden vuosimalleiksi, koskevat samat vuosimallin ilmoittamista koskevat edellytykset, kun ne jälleenmyydään Ranskan alueella, niiden hankintapaikasta riippumatta".

13. Asianajaja Fourgoux oli kääntynyt kilpailua ja kuluttaja-asioita koskevista asioista *sekä petosten torjunnasta vastaavan pääosaston* puoleen Syndicat européen des professionnels de l'automobilen välityksellä ja sai pääosastolta 28.10.1994 päivätyn kirjeen, jossa todettiin, että Ranskan järjestelmää "ei sovelleta sellaisiin ajoneuvoihin, jotka yksityinen tai valtakirjan saanut välittäjä on tuonut Euroopan Unionista, vaan näihin ajoneuvoihin sovelletaan sen maan sääntöjä, josta ne ovat peräisin". Kirjeessä todettiin lisäksi, että "autonvalmistajien ja autojen maahantuojien on ilmoitettava liikenneministeriölle valmistenumerot, joista lähtien ajo-

neuvot valmistetaan uuden mallivuoden mallin mukaisesti (2.5.1979 tehdyn päätöksen 2 pykälä) ja niitä voidaan pitää uuden vuosimallin malleina. Sen sijaan niiden ajoneuvojen valmistenumeroista, jotka on viety Ranskasta ja tuotu sinne uudelleen, ei ole seurantaa eikä liikenneministeriöllä ole tietoa niistä".

Asian kannalta merkitykselliset yhteisön oikeussäännöt

14. Autoalalla on annettu huomattava määrä yhdenmukaistamisdirektiivejä, joissa säädetään ajoneuvojen yksittäisiä varaosia koskevista teknisistä vaatimuksista. Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta 18 päivänä kesäkuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/53/ETY [1] liitteen IV I osassa on luettelo 52 erityisdirektiivistä ja ajoneuvoista, joihin niitä sovelletaan. Näihin erityisdirektiiveihin kuuluu muun muassa melutasoja, päästöjä, jarrutusta, sisävarusteita, valaisimia, istuimia, sivusuojia, turvalaseja ja roiskeenestolaitteita koskevia yhteisön säädöksiä.

15. Edellä mainitulla direktiivillä 92/53/ETY otettiin 1.1.1993 lähtien käyttöön uusi yhteisön tyyppihyväksyntämenettely, jonka mukaan jokaisesta uudesta ajoneuvotyypistä tehdään tyyppihyväksyntää koskeva hakemus vain yhdessä jäsenvaltiossa. [2] Vastaavasti erillisistä järjestelmistä, kuten jarruista, osista, kuten valoista, tai erillisistä teknisistä yksiköistä, kuten puskureista, joista säädetään erityisdirektiiveissä, voidaan tehdä vain yksi hakemus.

16. Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen lakisääteisiä kilpiä ja merkintöjä sekä niiden sijaintia ja kiinnitysmenetelmää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 76/114/ETY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen 19 päivänä toukokuuta 1978 annetun komission direktiivin 78/507/ETY [3] liitteeseen sisältyy muun muassa ajoneuvon valmistenumeroa koskevia säännöksiä.

Liitteen 3.1 kohdassa todetaan ajoneuvon valmistenumerosta seuraavaa:

"3.1.1. Sen on oltava kolmiosainen:

3.1.1.1. Ensimmäisessä osassa on oltava valmistajalle annettu koodi, jonka

1 — EYVL 1992 L 225, s. 1.

2 — Direktiivin 2 artiklaan sisältyy tiettyjä siirtymäsäännöksiä, joiden perusteella on mahdollista jatkaa aikaisempien järjestelmien soveltamista tietyn ajanjakson ajan.

3 — EYVL 1978 L 155, s. 31.

perusteella valmistaja voidaan tunnistaa. Sen valtion toimivaltaisten viranomaisten, jossa valmistajalla on pääasiallinen toimipaikka, on annettava kyseistä koodia varten kolme kirjain- tai numeromerkkiä, jotka on sovittu kansainvälisen standardointijärjestön (ISO) valtuuttaman laitoksen kanssa. Ensimmäinen merkki ilmoittaa maantieteellisen alueen, toinen alueeseen kuuluvan maan ja kolmas valmistajan.

— —

3.1.1.2. Toisessa osassa on oltava kuusi merkkiä (kirjaimia tai numeroita), joiden tarkoituksena on ilmoittaa ajoneuvon yleiset ominaisuudet. Jos valmistaja ei käytä yhtä tai useampaa näistä merkeistä, käyttämättömät merkkipaikat on täytettävä aakkos- tai numeromerkeillä valmistajan valinnan mukaan.

3.1.1.3. Kolmannessa osassa on oltava kahdeksan merkkiä, joista neljän viimeisen merkin on oltava numeromerkkejä, ja sen on yhdessä kahden ensimmäisen osan kanssa muodostettava kokonaisuus, jonka perusteella tietty ajoneuvo voidaan selvästi tunnistaa. Jokainen tyhjä merkkipaikka on täytettävä nollalla, jotta kahdeksan merkin vaatimus tulee täytetyksi."

17. Tämän direktiivin 2 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat 1.10.1981 alkaen kieltää sellaisten ajoneuvojen ensimmäistä kertaa liikkeelle laskemisen, joiden lakisääteiset kilvet ja merkinnät eivät ole direktiivin vaatimusten mukaisia.

Ennakkoratkaisukysymys

18. Cour d'appel de Metz on esittänyt 31.5.1995 tekemällään päätöksellä yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

"Onko sellainen auton vuosimallin ilmoittamista koskeva kansallinen säännöstö ristiriidassa EY:n perustamissopimuksen 30 artiklan kanssa, jonka perusteella jäsenvaltion viranomaiset ja taloudelliset toimijat katsovat, että kahdesta samanmerkkisestä, samaa mallia olevasta ajoneuvosta, jotka tuodaan markkinoille samana ajankohtana 1.7. jälkeen, toinen voidaan esitellä seuraavan vuoden vuosimallina, kun taas toisessa jäsenvaltiossa valmistetun ja rinnakkaistuontina

maahan tuodun ajoneuvon vuosimallin ilmoittaminen tällä tavoin on kiellettyä?"

Oikeudenkäyntimenettely yhteisöjen tuomioistuimessa

19. Rémy Schmit on väittänyt, että Ranskassa sovellettava järjestelmä rajoittaa rinnakkaistuontia ja on näin ollen perustamissopimuksen 30 artiklan vastainen. Ranskalaiset kuluttajat pitävät vuosimallia koskevia tietoja erittäin tärkeinä ja, kuten Tribunal de grande instance de Paris'n edellä mainitusta tuomiosta ilmenee, tästä on ollut seurauksena autonvalmistajien väärinkäytöksiä. Ranskan viranomaiset tulkitsevat asetusta ja päätöstä siten, että rinnakkaistuontina maahan tuotuja ajoneuvoja ei voida ilmoittaa vuosimalleiksi "n + 1", vaikka ne ovat samanlaisia kuin valtuutettujen jälleenmyyjien Ranskassa myymät tämän vuosimallin ajoneuvot. Ranskan viranomaiset eivät myöskään välitä tietoja ilmoitetuista valmistenumeroista kuluttajille eivätkä rinnakkaistuojille.

20. Useiden jäsenvaltioiden, kuten Belgian, Tanskan, Suomen, Italian ja Saksan tämän alan yritykset käyttävät myös mallivuotta "n + 1". Uuteen mallivuoteen siirtymiseen ei aina liity todellisia muutoksia, ja käytännössä on tapahtunut niin, että tietyn mallin autoja, joihin ei ole tehty muutoksia, on saatettu tarjota myyjän valinnan mukaan joko uuden tai edellisen vuosimallin autoina.

21. Ranskan hallitus, joka kiistää sen, että asetus ja päätös olisivat yhteisön oikeuden vastaisia, on vedonnut muun muassa siihen, että ajoneuvon on täytettävä kolme edellytystä voidakseen olla vuosimallia "n + 1": ajoneuvon on oltava kaikkien valmistajan ilmoittamien ominaisuuksien ja muiden yksityiskohtien mukainen, valmistenumeron on kuuluttava valmistajan ilmoittamaan valmistenumerosarjaan, ja ajoneuvo on myytävä kuluttajalle 1.7. tai sen jälkeen.

Tämä järjestelmä, joka on Ranskan hallituksen mukaan otettu käyttöön erityisesti käytettyjen autojen ostajien suojaamiseksi, antaa mahdollisuuden myydä autoja uusina vuosimalleina teollisuuden lomakauden jälkeen. Tätä ajanjaksoa, jolloin tuotanto on pysähdyksissä, voidaan siten käyttää tuotantokaluston muutostöihin.

22. Järjestelmää sovelletaan erotuksetta Ranskassa ja muissa jäsenvaltioissa valmistettuihin ajoneuvoihin, ja näin ollen se ei Ranskan hallituksen mukaan rajoita jäsenvaltioiden välistä kauppaa suoraan tai välillisesti eikä tosiasiallisesti tai mahdollisesti. Tältä osin Ranskan hallitus on viitannut Tribunal de grande instance de Paris'n tulkintaan tämän edellä mainitussa, 15.3.1995 antamassa tuomiossa.

23. Toisesta jäsenvaltiosta tuodut ajoneuvot, joiden valmistenumeroa ei ole ilmoitettu Ranskan viranomaisille, eivät voi olla vuosimallia "n + 1". Ranskan hallitus toteaa, että tämä saattaa vaikeuttaa rinnakkaistuontia, mutta väittää, että myynti toiseen jäsenvaltioon edellyttää usein merkittäviä muutoksia autojen ominaisuuksiin paikallisten kuluttajien mieltymysten mukaisesti. Tällaisten ajoneuvojen on oltava sitä vuosimallia, joka on niiden tuontijäsenvaltiossa mahdollisesti voimassa olevan järjestelmän mukainen.

24. Lopuksi Ranskan hallitus vastaa yhteisöjen tuomioistuimen esittämään kysymykseen, että valmistenumero, josta lähtien autot ovat uutta vuosimallia, on mahdollista saada selville ottamalla yhteyttä liikenneturvallisuudesta ja tieliikenteestä vastaavaan viranomaiseen (Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière).

25. Komissio on todennut, että yhteisön oikeussäännöissä ei säännellä mallivuoden käsitteen käyttämistä. Ranskan järjestelmän mukaan vuosimallin ilmoittaminen on pakollista myytäessä autoja Ranskassa. Rinnakkaistuontina maahan tuotujen autojen osalta vuosimalli on ilmoitettava sen jäsenvaltion käytännön mukaisesti, josta ne on tuotu, mikä tarkoittaa yleensä ensirekisteröinnin kalenterivuotta tai päivämäärää.

26. Komission mukaan vuosimalli "n + 1" saattaa yhtäältä antaa kuluttajalle sellaisen käsityksen, että kyseessä on ajoneuvo, johon on todella tehty tiettyjä parannuksia edelliseen vuosimalliin nähden, ja toisaalta se saattaa vaikuttaa käytettyjen autojen hintoihin. Näin ollen se saattaa vaikuttaa kuluttajien tekemiin valintoihin. Koska rinnakkaistuontina maahan tuodut ajoneuvot eivät voi olla vuosimallia "n + 1", rinnakkaistuontina maahan tuotu ajoneuvo ei houkuttele ostajaa, joten komission mielestä kyseessä on perustamissopimuksen 30 artiklassa tarkoitettu vaikutukseltaan vastaava toimenpide. Tällaista järjestelmää, jossa ilmoitetaan mallivuodeksi seuraava kalenterivuosi, ei voida pitää perusteltuna perustamissopimuksen 36 artiklan eikä yleisen edun ensisijaisuuden hyväksyneen yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön nojalla, sillä kyseessä on todellisuudessa kauppapoliittinen väline.

27. Komissio on vastannut tähän liittyvään kysymykseen, ettei siirtyminen uuteen mallivuoteen aina merkitse todellisia teknisiä muutoksia edelliseen mallivuoteen verrattuna ja että kuluttajan on vaikea tietää, onko asia näin, ja jos on, millaisia muutoksia on tehty. Kuluttaja ja rinnakkaistuoja, jotka eivät tunne käytettyjä koodeja, eivät voi päätellä näitä tietoja valmistenumeron perusteella. Ajoneuvon vuosimalli ei myöskään riipu sen valmistuspäivämäärästä. Mikään ei siis periaatteessa estä sitä, että vuonna 1994 valmistettu ajoneuvo myydään vuosimallina 1996, jos siitä on ilmoitettu viranomaisille vasta vuonna 1995.

Yleisiä huomautuksia perustamissopimuksen 30 artiklasta ja rinnakkaistuonnista

28. Aluksi esitän lyhyesti perustamissopimuksen 30 artiklaa koskevassa yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä kehitetyt yleiset periaatteet.

29. Yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan 30 artiklassa kielletään kaikki kauppaa koskevat jäsenvaltioiden oikeussäännöt, jotka voivat rajoittaa suoraan tai välillisesti taikka tosiasiallisesti tai mahdollisesti yhteisön sisäistä kauppaa. Jos jäsenvaltioiden lainsäädäntöä ei ole yhdenmukaistettu, 30 artiklan mukaan kiellettyinä toimenpiteinä on pidettävä myös sellaisia tavaroiden vapaan liikkuvuuden rajoituksia, jotka aiheutuvat siitä, että toisista jäsenvaltioista tuotavien ja niissä laillisesti valmistettujen ja myytyjen tavaroiden on täytettävä toisen jäsenvaltion lainsäädännössä asetetut edellytykset (jotka koskevat esimerkiksi tavaroiden nimitystä, muotoa, kokoa, painoa, koostumusta, ulkoasua, merkintöjä tai pakkausta), ja tällaiset toimenpiteet ovat kiellettyjä, vaikka niitä sovelletaan erotuksetta kaikkiin tavaroihin, jos nämä toimenpiteet eivät ole perusteltuja sellaisen yleistä etua koskevan tavoitteen vuoksi, jolle on annettava etusija tavaroiden vapaaseen liikkuvuuteen nähden. [4]

30. Yhteisöjen tuomioistuin on todennut useissa tuomioissaan, että tietyn yleisen nimityksen varaaminen tiettyjä ominaisuuksia omaaville tuotteille on vaikutukseltaan vastaava toimenpide; esimerkkinä mainittakoon asiassa 178/84, komissio v. Saksa, 12.3.1987 annettu tuomio (Kok. 1987, s. I-1227), joka koski Saksan käytäntöä varata nimitys *Bier* sellaisille oluille, jotka oli valmistettu saksalaisten olutta koskevien puhtausmääräysten (*Reinheitsgebot*) mukaisesti. [5]

31. Toisin kuin yhteisöjen tuomioistuimen yhdistetyissä asioissa Keck ja Mithouard antamassa tuomiossa [6] tarkoitettuja myyntijärjestelyjä koskevien säännösten osalta, tällaisten toimenpiteiden ei tarvitse koskea oikeudellisesti tai tosiasiallisesti ankarammin muista jäsenvaltioista peräisin olevien tuotteiden myyntiä kuin kotimaisten tuotteiden myyntiä, jotta niitä voitaisiin pitää vaikutukseltaan vastaavina toimenpiteinä.

32. Yhteisöjen tuomioistuin on lisäksi todennut, että rinnakkaistuontia suojataan tietyin tavoin yhteisön oikeudessa, koska tällainen taloudellinen toiminta edistää tavaroiden liikkuvuutta ja kilpailua. [7] Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan sellaiset kansalliset toimenpiteet, jotka estävät rinnakkaistuonnin tai vaikeuttavat sitä, saattavat olla perustamissopimuk-

4 — Ks. asia C-51/94, komissio v. Saksa, tuomio 26.10.1995 (Kok. 1995, s. I-3599, 29 kohta); asia C-470/93, Mars, tuomio 6.7.1995 (Kok. 1995, s. I-1923, 12 kohta) ja yhdistetyt asiat C-267/91 ja C-268/91, Keck ja Mithouard, tuomio 24.11.1993 (Kok. 1993, s. I-6097, 15 kohta).

5 — Esimerkkeinä voidaan mainita myös alaviitteessä 4 mainittu asia komissio v. Saksa, tuomio 26.10.1995 ja asia 182/84, Miro, tuomio 26.11.1985 (Kok. 1985, s. 3731).

6 — Ks. edellä alaviitteessä 4 mainittu asiassa Keck ja Mithouard annettu tuomio.

7 — Ks. asia C-373/90, X, tuomio 16.1.1992 (Kok. 1992, s. I-131, 12 kohta).

sen 30 artiklan vastaisia. Esimerkkeinä voidaan mainita vaatimukset, jotka koskevat aitoustodistusten tai vaatimustenmukaisuustodistusten taikka tuoteselosteiden esittämistä, koska rinnakkaistuojan on virallista maahantuojaa vaikeampi saada niitä. [8]

Ranskassa käytössä olevan kaltaisen järjestelmän yhteensopivuus perustamissopimuksen 30 artiklan kanssa

33. Näiden periaatteiden valossa on tarkasteltava sitä, onko kansalliseen asetukseen ja päätökseen sisältyvän kaltainen järjestelmä perustamissopimuksen 30 artiklan mukainen. Asetuksessa ja päätöksessä asetetaan velvollisuus ilmoittaa vuosimalli Ranskan markkinoilla myytävistä moottoriajoneuvoista ja vahvistetaan edellytykset, joiden perusteella ajoneuvon vuosimalli voi olla "n + 1". Näin ollen tällä järjestelmällä säännellään tavaran yleisen nimityksen käyttöä.

34. Jos uusi ajoneuvo ei voi olla markkinoiden viimeisintä vuosimallia, tuote ei sen seurauksena ehkä ole kuluttajien silmissä yhtä kiinnostava, sillä nämä saattavat saada sellaisen käsityksen, että ostavat "vanhentunutta" teknologiaa olevan tuotteen.

35. Vuosimalli saattaa lisäksi vaikuttaa autosta myöhemmin käytettynä maksettavaan hintaan. Vaikka kaksi ajoneuvoa on rekisteröity samana päivänä ja vaikka ne ovat rakenteeltaan samanlaisia, kuluttaja antaa vuosimallille 1994 todennäköisesti suuremman arvon kuin vuosimallille 1993. Jos ajoneuvoja ei siis voida markkinoida nimikkeellä "vuosimalli n + 1", se saattaa vaikuttaa kielteisesti kyseisten ajoneuvojen myyntiin.

36. Päätöksen 1 pykälän mukaan ajoneuvon valmistenumeron on kuuluttava valmistajan viranomaisille ilmoittamaan luetteloon ja ajoneuvon itsensä on vastattava viranomaisille ilmoitettuja ominaisuuksia ja tietoja, jotta se voisi olla vuosimallia "n + 1". Tribunal de grande instance de Paris'n 15.3.1995 antaman tuomion ja Ranskan hallituksen huomautusten perusteella voidaan pitää varmana, että ainoastaan näitä edellytyksiä vastaavia ajoneuvoja voidaan myydä vuosimallina "n + 1". Muita ajoneuvoja on sitä vastoin myytävä sen jäsenvaltion vuosimallin ilmoittamista koskevan käytännön mukaisesti, josta ne on tuotu maahan. Saatujen tietojen mukaan kyseessä on yleensä joko kalenterivuosi tai ensirekisteröinnin ajankohta, minkä perusteella ajoneuvo on ilmoitettava kuluvan kalenterivuoden vuosimalliksi koko kalenterivuoden ajan.

37. Edellä mainitun direktiivin 78/507/ETY perusteella valmistenumerossa on oltava

8 — Ks. esim. asia 8/74, Dassonville, tuomio 11.7.1974 (Kok. 1974, s. 837); asia 104/75, De Peijper, tuomio 20.5.1976 (Kok. 1976, s. 613) ja asia 154/85, komissio v. Italia, tuomio 17.6.1987 (Kok. 1987, s. 2717).

kuusi merkkiä, joiden tarkoituksena on ilmoittaa ajoneuvon yleiset ominaisuudet. Direktiivissä ei täsmennetä lähemmin, mitä ominaisuuksia on ilmoitettava. Jokainen autonvalmistaja voi siis itse päättää siitä, mitä tähän valmistenumeron osaan koodataan, ja sillä on näin ollen mahdollisuus sisällyttää siihen koodi, josta käy ilmi, millä markkinoilla ajoneuvo on tarkoitettu myytäväksi. Jos tällaisessa tapauksessa ilmoitetaan ainoastaan sellaisten ajoneuvojen valmistenumerot, jotka on tarkoitettu myytäviksi Ranskan markkinoilla, ainoastaan sellaiset ajoneuvot, joita tiedonanto koskee, voivat olla vuosimallia "n + 1". Asia on näin, vaikka ajoneuvot olisivat keskenään samanlaisia. Päätöksen 2 pykälässä säädetty valmistenumeroiden ilmoittamista koskeva järjestelmä voi tämän vuoksi mielestäni itsessään olla perustamissopimuksen 30 artiklan vastainen.

38. Päätöksen 1 pykälässä määrätystä velvollisuudesta, jonka mukaan ajoneuvon on vastattava autonvalmistajan ilmoittamia ominaisuuksia ja tietoja, voidaan todeta Ranskan hallituksen huomautusten perusteella, että ajoneuvo voi olla vuosimallia "n + 1" ainoastaan siinä tapauksessa, että se on täysin samanlainen ulkonäön, teknisen rakenteen ja tehtaalla asennettujen vakiovarusteiden osalta.

39. Oikeudellista tilannetta voidaan kuvata seuraavalla esimerkillä. Autonvalmistaja voi päättää varustaa tietyn mallin erilaisin vakiovarustein sen mukaan, millä markkinoilla ajoneuvo on tarkoitettu myytäväksi. Ranskan markkinoille tarkoitettua mallia voidaan esimerkiksi tarjota sähköisin ikkunannostimin varustettuna, kun taas vastaavaa belgialaista mallia tarjotaan keskuslukituksella varustettuna. Vaikka ajoneuvot on valmistettu samana ajankohtana ja ovat muutoin samanlaiset, rinnakkaistuontina maahan tuotua belgialaista mallia ei voida myydä vuosimallina "n + 1" mainitsemani eron vuoksi. Asia on näin silloinkin, kun erot ovat sellaisia, että kuluttaja yleensä huomaa ne. Ranskan järjestelmä saattaisi sinällään houkutella autonvalmistajia valmistamaan varusteiltaan erilaisia ajoneuvoja eri markkinoille.

40. Näin ollen on pidettävä toteennäytettynä, että asetuksen ja päätöksen mukaisen järjestelmän kaltainen järjestelmä johtaa useissa tapauksissa siihen, ettei rinnakkaistuontina maahan tuotua ajoneuvoa voida myydä Ranskassa samana vuosimallina kuin ajoneuvoa, jota myydään autonvalmistajan tai maahantuojan virallisen jakeluverkoston kautta. Tämän vuoksi kyseessä on mielestäni perustamissopimuksen 30 artiklassa tarkoitettu vaikutukseltaan vastaava toimenpide, joka on kielletty, ellei järjestelmää voida pitää perusteltuna perustamissopimuksen 36 artiklan ja yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisten oikeutettujen intressien perusteella. Huolehtiminen siitä, että kuluttajat saavat oikeata tietoa, mihin Ranskan hallitus on vedonnut, on tämän oikeuskäytännön mukaan oikeutettu intressi. [9] Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan [10] kuitenkin edellytetään, että toimenpide on asianmukainen tavoiteltavan päämäärän saavuttamiseksi ja että poikkeaminen 30 artiklasta on oikeassa suhteessa

9 — Tämä käy ilmi mm. edellä alaviitteessä 4 mainitun asiassa komissio v. Saksa 26.10.1995 annetun tuomion 32 kohdasta.

10 — Ks. esim. asia C-331/88, Fedesa ym., tuomio 13.11.1990 (Kok. 1990, s. I-4023, 13 kohta).

päämäärään, eli että se ei ole suhteeton, ja että tavoiteltua päämäärää ei voida saavuttaa yhtä tehokkaasti vähemmän rajoittavilla toimenpiteillä.

42. Lisäksi on otettava huomioon, mitä tietoa kuluttaja voi päätellä vuosimallista. Mielestäni kuluttaja voi järkevästi ajatellen päätellä sen perusteella, että uutta vuosimallia olevat ajoneuvot sisältävät viimeisimmät rakennetta ja ulkonäköä koskevat uudistukset. Lisäksi kuluttajat saattavat olla taipuvaisia olettamaan, että uusi vuosimalli on uutta tuotantoa, että tuote ei sen vuoksi ole seisonut pitkään valmistajan tai jälleenmyyjän varastossa ja että edelliseen vuosimalliin nähden on tehty tiettyjä muutoksia. Koska kuitenkin on autonvalmistajia, jotka vahvistavat tiettyä vuosimallia koskevat tiedot, vuosimallin ilmoittaminen ei sinänsä anna kuluttajalle mitään tietoa mallin rakenteesta tai tietyn version todellisesta varustelusta.

Suojataanko Ranskan järjestelmän kaltaisella järjestelmällä kuluttajia?

41. On ehkä hyvä muistuttaa yleisesti, että autoalaa koskevat yhteisön tyyppihyväksyntämenettely (ks. em. direktiivi 92/53/ETY) ja useat erityisdirektiivit, jotka liittyvät ajoneuvojen yksittäisiin osiin, ja että autonvalmistajat voivat saavuttaa merkittäviä suurtuotannon etuja käyttämällä mahdollisimman suuressa määrin samaa valmistusohjelmaa ja samoja osia valmistamiinsa ajoneuvoihin. Tämän vuoksi autonvalmistajat voivat yleensä myydä samoja perusmalleja ja samoja malliversioita koko yhteisön alueella ja myös haluavat tehdä niin. Eri malliversiot voivat tietenkin olla paikallisten olosuhteiden ja kuluttajien mieltymysten mukaisesti eri tavoin varusteltuja. Voidaan esimerkiksi mainita, että Tanskassa myönnetään alennuksia rekisteröintimaksuista, jos autossa on tietyt turvallisuutta edistävät varusteet. Lähes kaikissa Tanskan markkinoilla myytävissä uusissa autoissa on tämän vuoksi tällä hetkellä vakiovarusteena ilmatyynyt.

43. Kuten sanottu, asetuksen ja päätöksen mukaan ajoneuvo, joka ei ole valmistajan ilmoittamien tietojen mukainen tai joka on näiden tietojen mukainen mutta ei kuulu ilmoitukseen sisältyvään valmistenumeroiden sarjaan, ei voi olla vuosimallia "n + 1". Sellaista ajoneuvoa ei siis esimerkiksi voida myydä Ranskassa 1.7.1996 ja 31.12.1996 välisenä aikana vuoden 1997 vuosimallina, vaan se on myytävä vuoden 1996 vuosimallina. Kuluttaja saattaa siten tuntea houkutusta valita kalliimpi ajoneuvo, jota ei ole tuotu maahan rinnakkaistuontina ja joka on vuosimallia "n + 1", koska hän uskoo hankkivansa tällä tavoin viimeisimmän mallin, johon on tehty kaikki uudistukset.

44. Mielestäni Ranskan järjestelmän kaltaisesta järjestelmästä kuluttajalle 1.7. ja 31.12. välisenä aikana koituva suoja on verrattain vähäinen. Kuluttajaa kiinnostaa erityisesti se, että hänelle kerrotaan, eroaako uusi malli edellisestä mallista, ja mikäli näin on, millä tavoin se siitä eroaa. Ei kuitenkaan ole mitenkään varmaa, että kuluttaja saa tietoja, jotka on päätöksen 1 pykälän mukaan ilmoitettava Ranskan viranomaisille. Saatujen tietojen mukaan on päinvastoin mahdollista myydä vuosimallina "n + 1" sellainen ajoneuvo, johon ei ole tehty mitään muutoksia, eikä kuluttaja voi edes olla varma siitä, että tällainen ajoneuvo olisi äskettäin valmistettu, kuten komissio on todennut. Periaatteessa se on saattanut olla varastossa useiden vuosien ajan ja silti olla vuosimallia "n + 1".

45. Tietyn vuoden 1.1. ja 30.6. välisenä aikana sitä vastoin sekä mainitut edellytykset täyttäviä ajoneuvoja että ajoneuvoja, jotka eivät täytä näitä edellytyksiä, voidaan myydä samana vuosimallina, esimerkiksi vuoden 1997 vuosimallina 1.1. ja 30.6.1997 välisenä aikana. Ranskassa voimassa olevista säännöistä ja siinä jäsenvaltiossa sovellettavista säännöistä, josta ajoneuvo on tuotu maahan, seuraa nimittäin saatujen tietojen perusteella se, että tänä ajanjaksona ilmoitetaan ajoneuvoille sama vuosimalli, eli mainitsemassani esimerkissä vuosi 1997. Asetuksella ja päätöksellä luotu järjestelmä ei siis kunkin kalenterivuoden ensimmäisen vuosipuoliskon aikana anna kuluttajalle tietoa siitä, ettei ajoneuvo, joka on tuotu maahan rinnakkaistuontina, täytä asetuksessa ja päätöksessä vahvistettuja edellytyksiä tai että se on esimerkiksi varusteltu eri tavoin kuin Ranskan markkinoilla myytäväksi tarkoitettu malli.

46. Ranskan järjestelmä ei estä myöskään autonvalmistajaa muuttamasta ajoneuvoa mallivuoden aikana esimerkiksi tarjoamalla erikoisvarusteena kuljettajan ja kuljettajan viereisen istuimen varustamista ilmatyynyllä, vaikka sitä siihen asti olisi myyty vakiovarusteena. Näin ollen kuluttaja ei voi olla varma siitä, että samaa mallia ja vuosimallia olevat kaksi ajoneuvoa ovat samanlaisia.

47. Näin ollen katson, että Ranskan järjestelmä ei täytä edellytystä, jonka mukaan sen on oltava asianmukainen ilmoitetun tavoitteen eli kuluttajien saaman tiedon oikeellisuuden saavuttamiseksi.

Onko tavaroiden vapaan liikkuvuuden periaatteen loukkaaminen tässä tapauksessa oikeassa suhteessa tavoiteltavaan päämäärään?

48. Vaikka katsottaisiin, että järjestelmällä suojellaan kuluttajaa, on lisäksi edellytettävä, että tavaroiden vapaan liikkuvuuden periaat-

teen loukkaaminen on oikeassa suhteessa tavoiteltavaan päämäärään. On siis tutkittava, onko tämä edellytys täyttynyt.

49. Jos rinnakkaistuontina maahan tuodun ajoneuvon vuosimalliksi ei voida ilmoittaa "n + 1" siitä syystä, että sen valmistenumero ei kuulu autonvalmistajan ilmoittamaan numerosarjaan, voidaan mielestäni helposti todeta, että tämä tavaroiden vapaan liikkuvuuden periaatteen loukkaaminen on tarpeetonta ja samalla suhteetonta. Jos rinnakkaistuontina maahan tuotu ajoneuvo vastaa rakenteeltaan, ulkonäöltään ja tehtaalla asennetuilta vakiovarusteiltaan täysin autonvalmistajan ilmoittamia tietoja ja ominaisuuksia, kuluttajaa ei johdeta millään tavoin harhaan, jos rinnakkaistuontina maahan tuotu auto ilmoitetaan samaa vuosimallia olevaksi kuin valmistajan ilmoitukseen sisältyvään valmistenumerosarjaan kuuluvat autot. Kuluttaja saa juuri sellaisen tuotteen, jonka odottaakin saavansa, ja sitä vastoin Ranskan järjestelmä, jonka seurauksena kahta ajoneuvoa ei voida myydä samana vuosimallina, saattaa johtaa häntä harhaan, koska hän saattaa sen perusteella virheellisesti uskoa, että nämä kaksi ajoneuvoa ovat erilaisia.

50. On normaali käytäntö, että tietyn mallin ulkonäköä ja rakennetta uudistetaan säännöllisin väliajoin. Oviin saatetaan esimerkiksi lisätä turvallisuutta edistävää raudoitusta tai malliin tehdä niin sanottu *face-lift* asentamalla jäähdyttäjään uudenlainen ritilä. On tärkeätä, että kuluttaja saa tietää, onko kyseessä versio, johon on tehty teknisiä tai ulkonäköön vaikuttavia uudistuksia. Jos rinnakkaistuoja myy ajoneuvon ilmoittamatta, ettei uudistuksia ole tehty, joko sen vuoksi, että hänellä ei ole varastossa uudistettua mallia, tai sen vuoksi, ettei tätä mallia vielä myydä siinä jäsenvaltiossa, josta rinnakkaistuoja tuo myymänsä ajoneuvot, hän toimii mielestäni hyvien kauppatapojen vastaisesti. Kuluttajalle voidaan tämän vuoksi käsitykseni mukaan varmistaa tarpeellinen suoja tällaista harhaanjohtavaa toimintaa vastaan siten, että viranomaiset soveltavat hyvää kauppatapaa koskevia kansallisia sääntöjä.

51. Myös niiden harvinaisten tapausten osalta, joissa autonvalmistaja myy eri jäsenvaltioissa samalla mallinimityksellä ajoneuvoja, jotka ovat teknisesti ja ulkonäöltään huomattavan erilaisia, hyvää kauppatapaa koskevien kansallisten sääntöjen soveltaminen antaa mielestäni kuluttajalle riittävän suojan. Hän saa siten tarvittavat luotettavat tiedot tuotteesta ja saa tietää sen, että rinnakkaistuontina maahan tuotu ajoneuvo ja hyväksyttyjen ranskalaisten jälleenmyyjien myymä ajoneuvo eivät ole samanlaisia. Sitä vastoin vuosimallin ilmoittaminen ei anna kuluttajalle mitään tietoa tästä.

52. Voidaan olettaa, että autonvalmistaja usein varustaa autot erilaisin vakiovarustein

sen mukaan, mille markkinoille ne on tarkoitettu myytäviksi. Ei voida sulkea pois sitä, että kuluttaja, joka on nähnyt tietyillä vakiovarusteilla varustetun ranskalaisen malliversion hyväksytyn ranskalaisen jälleenmyyjän luona, ostaa rinnakkaistuontina maahan tuodun ajoneuvon siinä uskossa, että nämä kaksi ajoneuvoa ovat varusteiltaan samanlaisia, ja katsoo tulleensa petetyksi, jos asia ei olekaan näin. Auton ostaminen on kuitenkin useimmille ihmisille merkittävä investointi. On siis luonnollista, että kuluttaja yleensä vertaa tarjottuja hintoja etsien tarkkoja tietoja muun muassa ajoneuvon varusteista. Tämä on erityisen tavanomaista silloin, kun kuluttaja kääntyy välittäjän välityksellä toisen jäsenvaltion jälleenmyyjän puoleen tai asioi hyväksytyn jakelujärjestelmän ulkopuolella olevan jälleenmyyjän kanssa. Vuosimallin ilmoittamista koskeva vaatimus saattaa varmasti vuoden 1.7. ja 31.12. välisenä aikana kiinnittää kuluttajan huomion hyväksyttyjen jälleenmyyjien ja rinnakkaistuojien tarjoamien autojen mahdollisiin eroihin. Vuosimallin ilmoittaminen ei kuitenkaan anna tästä mitään tietoa kuluttajalle 1.1. ja 30.6. välisenä aikana. Joka tapauksessa kuluttajaa voidaan siksi mielestäni suojata tehokkaammin soveltamalla hyvää kauppatapaa koskevia kansallisia sääntöjä tai sääntöjä, joiden mukaan autokauppiailla on velvollisuus ilmoittaa luettelo tehtaalla asennetuista vakiovarusteista. Tähän tarvittavat tiedot ovat yleensä välittömästi rinnakkaistuojan saatavilla ja estävät siten vähemmän tavaroiden vapaata liikkuvuutta kuin se, että auton vuosimalliksi kielletään ilmoittamasta "n + 1".

53. Saattaa olla perusteltua mainita lopuksi tilanne, jossa rinnakkaistuontina maahan tuotu ajoneuvo myöhemmin myydään uudelleen käytettynä. Kuluttajalle, joka myy kyseisen ajoneuvon, on tärkeätä, että ajoneuvon voidaan ilmoittaa olevan viimeisintä mahdollista vuosimallia, koska tämä tieto voi olla hinnan kannalta merkityksellinen. Myös tällaisessa tapauksessa vaikuttaa siltä, että ostajaa voidaan suojella tehokkaammin soveltamalla hyvää kauppatapaa koskevia kansallisia sääntöjä ja mahdollista velvoitetta ilmoittaa tehtaalla asennetut vakiovarusteet.

54. Yhteenvetona totean, että mielestäni asetuksella ja päätöksellä käyttöön otetun järjestelmän kaltainen järjestelmä ei siis ole sopiva eikä tarpeellinen kuluttajien suojaamiseksi.

Ratkaisuehdotus

Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa Cour d'appel de Metzin esittämään kysymykseen seuraavasti:

Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 30 artiklaa on tulkittava siten, että sellainen auton vuosimallin ilmoittamista koskeva kansallinen järjestelmä on ristiriidassa kyseisen artiklan kanssa, jonka seurauksena kahdesta saman merkkisestä ja saman mallisesta ajoneuvosta, jotka on tuotu markkinoille tietyn kalenterivuoden 1.7. jälkeen, toinen voidaan ilmoittaa seuraavan kalenterivuoden vuosimalliksi, kun taas tällainen menettely on kielletty toisen, rinnakkaistuontina maahan tuodun ajoneuvon osalta.