FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT MICHAEL B. ELMER

föredraget den 28 mars 1996 *

1. I detta mål har Cour d'appel de Metz, Frankrike, begärt att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande avseende tolkningen av artikel 30 i EG-fördraget i fråga om ett nationellt system i vilket användningen av beteckningen "modellår" vid försäljning av personbilar regleras.

Relevanta nationella rättsregler

2. Dekret nr 78-993 av den 4 oktober 1978 har utfärdats för att genomföra lagen av den 1 augusti 1905 om bedrägeri och förfalskning inom tjänste-och varusektorn (nedan kallat dekretet) med avseende på motorfordon. I artikel 2.1 i dekretet fastställs att alla fordon som har de egenskaper som tillverkaren har fastställt för en modell avseende ett visst år skall betecknas med detta år, kallat modellåret.

3. Vid handel med nya eller begagnade bilar av franskt eller utländskt ursprung skall försäljningsbeteckningen enligt artikel 2.3 i dekretet innehålla en uppgift om modellåret. Vidare skall enligt artikel 5.1 i dekretet fakturor, leveranssedlar och alla andra köpehandlingar bland annat innehålla samma uppgift.

4. Enligt artikel 7 är beteckningar eller uppgifter förbjudna som kan vilseleda konsumenten i fråga om bland annat modellåret.

5. I förordningen av den 2 maj 1979 (nedan kallad förordningen) har genomförandebestämmelser för dekretet fastställts.

Artikel 1 har följande lydelse:

"Varje tillverkare eller importör av motorfordon ... skall, före marknadsföringen av dessa, tillställa transportministeriet en detaljerad beskrivning av de modeller som han har för avsikt att saluföra på marknaden under ett visst modellår.

* Originalspråk: danska.

Denna beskrivning skall bland annat innehålla:

Uppgift om enligt vilken typ fordonet har godkänts av [behörig myndighet].

En noggrann beskrivning samt fotografier av karossen, förarplatsen och den inre utformningen.

Om en modell har samma handelsbeteckning som en tidigare modell, skall det ges en detaljerad beskrivning av de skillnader mellan de båda modellerna som är av väsentligt intresse för köparen."

6. Artikel 2 i förordningen har följande lydelse:

"Alla tillverkare eller importörer skall för varje modell meddela transportministeriet det serienummer för den ifrågavarande typen från och med vilket de i ovanstående artikel nämnda fordonen framställs i överensstämmelse med modellen för det nya året."

7. Av artikel 5 framgår att årtalet för ett visst modellår endast får anges för bilar som för första gången säljs till användaren från och med den 1 juli föregående kalenderår.

Denna årsbeteckning baserad på nästa kalenderår kallas i fortsättningen n+ 1.

Bakgrund

8. Rémy Schmit leder företaget SARL Garage Espace-Import, som ligger i Yutz, Frankrike. Företagets verksamhet består i handel med nya och begagnade personbilar, varvid företaget importerar sådana fordon från andra medlemsstater för vidareförsäljning och agerar som mellanhand vid köp av nya personbilar i andra medlemsstater. Härvid kan det tydligen göras avsevärda besparingar jämfört med det pris som erbjuds av tillverkarna inom det etablerade nätverket i Frankrike.

9. Under år 1993 undersökte myndigheterna företagets lokaler. Det konstaterades därvid att en utställd 1992 års Volkswagen

"Corrado", som hade registrerats för första gången den 5 juli 1991, var av årsmodell 1991.

10. Myndigheterna gjorde därefter förfrågningar hos tidigare kunder hos SARL Garage Espace-Import. Tre kunder förklarade att de under år 1991 hade beställt personbilar av årsmodell 1992 av märkena Citroën, Peugeot respektive Renault. Modellåret angavs inte i köpehandlingarna och de ifrågavarande biltillverkarna meddelade på myndigheternas anmodan att det i samtliga tre fall rörde sig om årsmodell 1991. Dessa fordon hade sålts till kunden efter den 1 juli 1991.

11. Rémy Schmit åtalades därefter för att dels ha sålt personbilar utan att ha angivit årsmodellen i beställnings-och köpehandlingarna, dels ha angivit en oriktig uppgift om årsmodell för ett utställt fordon, dels ha sålt ett fordon med en oriktig uppgift om årsmodell. Målet handläggs nu vid Cour d'appel de Metz.

12. I oktober 1993 använde för övrigt Peugeot SA i samband med en kampanj i norra Frankrike material med bilder på två bilar av samma modell, åtskilda av en gränsbom, den ena bilen med fransk nummerskylt och den andra med belgisk. Texten under den belgiska bilen löd: "Säljs fram till den 31 december 1993: Årsbeteckning 1993." Motsvarande text under den franska bilen löd: "Säljs efter den 1 juli 1993: Årsbeteckning 1994." Texten över bilden löd: "Det är bara en meter mellan dessa två nya Peugeotbilar, men det skiljer redan ett år mellan dem."

I dom av den 15 mars 1995 meddelad av Tribunal de grande instance de Paris ådömdes Peugeot SA på grund härav böter om 100 000 FF för överträdelse av artikel L.121-1 i Code de la consommation, enligt vilken vilseledande reklam är förbjuden. Tribunal de grande instance de Paris har i domen tolkat dekretet och förordningen på så sätt att "varje fordon som har motsvarande egenskaper som de fordon vilka enligt de franska bestämmelserna redan från den 1 juli ett kalenderår kan tilldelas följande kalenderårs årsbeteckning omfattas, om det vidareförsäljs i Frankrike, av samma villkor beträffande årsbeteckning, oavsett var det har förvärvats".

13. I skrivelse av den 28 oktober 1994 anförde Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes till advokat Fourgoux, som för Syndicat européen des professionnels de l'automobile hade vänt sig till denna, att det franska systemet "inte är tillämpligt på fordon som importeras från Europeiska unionen — vare sig direkt av en privatperson eller genom ett ombud — vilka omfattas av det system som gäller i deras ursprungsland". Det anfördes vidare att "tillverkarna och importörerna skall meddela transportministeriet de serienummer från och med vilka

fordonen framställs i överensstämmelse med modellen för det nya året (artikel 2 i förordning av den 2 maj 1979) och kan ha den nya årsbeteckningen. Däremot sker det ingen kontroll av serienummer för exporterade fordon som återinförs i Frankrike, och transportministeriet känner inte till dessa".

Relevanta gemenskapsregler

14. Motorfordonssektorn är föremål för ett stort antal harmoniseringsdirektiv med tekniska krav avseende fordonens olika delar. Del I i bilaga 4 till direktiv 92/53/EEG av den 18 juni 1992 om ändring av direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon [1] innehåller således en lista över 52 sådana särdirektiv och de fordon för vilka de gäller. Dessa särdirektiv innehåller bland annat gemensamma regler om ljudnivå, luftförorening, bromsar, kupéns inredning, lyktor, säten, sidoskydd, säkerhetsglas och system för att hindra utslungning.

15. Med verkan från den 1 januari 1993 infördes det genom nämnda direktiv 92/53 ett gemensamt förfarande för typgodkännande. Enligt detta kan varje fordonstyp bara bli föremål för ansökan i en medlemsstat. [2] På samma sätt kan de enskilda systemen, exempelvis för bromsar, komponenter, såsom exempelvis lyktor, och separata tekniska enheter, såsom bakre kofångare, vilka omfattas av särdirektiv bara bli föremål för en ansökan.

16. Kommissionens direktiv 78/507/EEG av den 19 maj 1978 om anpassning till teknisk utveckling av rådets direktiv 76/114/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om föreskrivna skyltar och märkningar samt deras placering och fastsättningssätt på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon [3] innehåller i en bilaga föreskrifter om bland annat serienummer.

I punkt 3.1 föreskrivs följande om serienummer:

" 3.1.1 Det skall bestå av tre delar.

3.1.1.1 Den första delen skall bestå av en kod som tilldelats fordonstillverka-

1 — EGT nr L 225, s. 1.

2 — Artikel 2 i direktivet innehåller vissa övergångsbestämmelser, som under närmare angivna perioder medger en fortsatt tillämpning av de tidigare gällande systemen.

3 — EGT nr L 155, s. 31.

ren, för att göra det möjligt att identifiera honom. Koden skall bestå av tre tecken, bokstäver eller siffror som tilldelas av en behörig myndighet i det land där tillverkaren har sin huvudsakliga verksamhet, i samverkan med den agentur som är representant för den internationella standardiseringsorganisationen ISO. Det första tecknet anger ett geografiskt område, det andra ett land inom ett geografiskt område och det tredje en särskild tillverkare.

...

3.1.1.2 Den andra delen skall bestå av sex tecken (bokstäver eller siffror) som skall ange fordonets allmänna egenskaper. Om ett eller flera av dessa tecken inte utnyttjas av tillverkaren, skall de lediga teckenpositionerna fyllas med alfabetiska eller numeriska tecken efter tillverkarens eget val.

3.1.1.3 Den tredje delen, som består av åtta tecken, av vilka de fyra sista måste vara numeriska, skall tillsammans med de två andra delarna medge en entydig identifiering av ett specifikt fordon. Varje outnyttjad teckenposition skall fyllas med en nolla så att det totala antalet nödvändiga tecken uppnås."

17. Från den 1 oktober 1981 får medlemsstaterna enligt artikel 2.3 förbjuda att fordon tas i bruk om skyltar och märkningar inte överensstämmer med direktivet.

Tolkningsfrågan

18. Cour d'appel de Metz har genom beslut av den 31 maj 1995 begärt att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande avseende följande fråga:

"Utgör artikel 30 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen hinder för nationella föreskrifter om bestämning av fordons årsbeteckning vilka leder till att myndigheterna och de ekonomiska aktörerna i medlemsstaten anser att det är tillåtet att förevisa det ena av två fordon av samma märkesmodell som har förts ut på marknaden vid samma tidpunkt efter den 1 juli med en årsbeteckning för kommande år, medan det är förbjudet att med en sådan årsbeteckning

förevisa det andra fordonet som är tillverkat i en annan medlemsstat och som har parallellimporterats?"

Förfarandet vid domstolen

19. Rémy Schmit har gjort gällande att det franska systemet begränsar parallellimporten och följaktligen strider mot artikel 30 i fördraget. Årsmodellbeteckningen tillmäts betydelse av den franske konsumenten och har, såsom framgår av den ovan nämnda domen från Tribunal de grande instance de Paris, givit upphov till missbruk från tillverkarnas sida. De franska myndigheterna tolkar dekretet och förordningen på så sätt att parallellimporterade fordon inte kan årsbetecknas n+ 1, fastän de är identiska med de fordon som auktoriserade återförsäljare marknadsför i Frankrike med denna årsbeteckning. Vidare har de franska myndigheterna inte vidarebefordrat information om anmälda serienummer till konsumenter och parallellimportörer.

20. Årsbeteckningen n+ 1 används dessutom av näringsidkare i flera medlemsstater, däribland Belgien, Danmark, Finland, Italien och Tyskland. Övergången till en ny årsmodell innebär inte alltid några verkliga förändringar och det har hänt att återförsäljaren har kunnar välja mellan att hänföra vissa oförändrade modellversioner till den nya eller till den föregående årsmodellen.

21. Den franska regeringen, som bestrider att dekretet och förordningen strider mot gemenskapsrätten, har bland annat anfört att ett fordon skall uppfylla tre villkor för att kunna årsbetecknas n+ 1. Enligt dessa villkor skall fordonet motsvara samtliga de av tillverkaren anmälda specifikationerna och övriga karakteristika, fordonets serienummer skall omfattas av tillverkarens anmälan och slutligen skall fordonet ha sålts till konsumenten den 1 juli eller senare.

Detta system, som framför allt infördes för att skydda köpare av begagnade fordon, gör det möjligt att sälja modeller med en ny årsbeteckning efter industrisemestern. Denna period av produktionsstopp kan därför användas för att ställa om produktionsapparaten.

22. Systemet tillämpas utan åtskillnad på fordon som tillverkas i Frankrike och de som tillverkas i de övriga medlemsstaterna och innebär därför enligt den franska regeringens mening varken direkt eller indirekt, faktiskt eller potentiellt någon begränsning av handeln mellan medlemsstaterna. Den franska regeringen har härvid hänvisat till den tolkning som kom till uttryck i den nämnda domen av den 15 mars 1996 från Tribunal de grande instance de Paris.

23. Fordon som importeras från en annan medlemsstat utan att serienumret har meddelats de franska myndigheterna kan inte årsbetecknas n+ 1. Den franska regeringen är medveten om att detta kan äventyra parallellimporten men har anfört att marknadsföringen i en annan medlemsstat ofta innebär väsentliga förändringar av fordonets karakteristika i enlighet med lokala konsumentpreferenser. Sådana fordon skall årsbetecknas i enlighet med de system som eventuellt finns i den medlemsstat från vilken de införs.

24. Slutligen har den franska regeringen på förfrågan upplyst att om man vänder sig till Direction de la sécurité et de la circulation routière kan man få information om från och med vilket serienummer en ny årsmodell räknas.

25. Kommissionen har anfört att det saknas gemenskapsrättsliga bestämmelser som reglerar användningen av beteckningen modellår. Enligt det franska systemet är det obligatoriskt att ange årsbeteckningen vid försäljning av fordon i Frankrike. För parallellimporterade fordon är man hänvisad till att använda den beteckning som används i den medlemsstat från vilken de införs, vilket i allmänhet innebär kalenderåret eller datumet för den första registreringen.

26. Årsbeteckningen n+ 1 kan enligt kommissionens mening dels ge konsumenten den uppfattningen att det rör sig om ett fordon som har utvecklats jämfört med föregående årsmodell, dels ha betydelse för priset på begagnade fordon. Konsumentens val kan påverkas av detta. I den mån som parallellimporterade fordon inte kan årsbetecknas n+ 1, medför det att den parallellimporterade produkten blir mindre attraktiv. Därför är det enligt kommissionens mening fråga om en sådan åtgärd med motsvarande verkan som avses i artikel 30 i fördraget. Detta system med användning av följande kalenderår som årsbeteckning kan inte anses vara befogat vare sig enligt artikel 36 i fördraget eller enligt domstolens rättspraxis angående erkännande av tvingande allmänna hänsyn, eftersom det verkligen rör sig om ett industripolitiskt instrument.

27. Kommissionen har på förfrågan upplyst att det inte är säkert att övergången till en ny årsmodell innebär verkliga tekniska förändringar jämfört med den föregående årsmodellen och att det inte är tydligt för konsumenten om och i så fall i vilken omfattning detta är fallet. Den information som kan utläsas av fordonets serienummer är varken tillgänglig för konsumenten eller parallellimportören, som inte känner till den använda koden. Vidare är den årsmodell som ett fordon betecknas med oberoende av tidpunkten för tillverkningen. Det finns således i princip inget som hindrar att ett fordon som tillverkas under år 1994 säljs som årsmodell 1996, såvida det först under år 1995 omfattas av en anmälan till myndigheterna.

Allmänna anmärkningar om artikel 30 i fördraget och parallellimport

28. Jag finner det lämpligt att inledningsvis kort redogöra för de allmänna principer som domstolen har utvecklat i sin rättspraxis angående artikel 30 i fördraget.

29. Enligt domstolens fasta rättspraxis innehåller artikel 30 ett förbud mot handelsregleringar som direkt eller indirekt, faktiskt eller potentiellt kan utgöra hinder för handeln inom gemenskapen. I avsaknad av en harmonisering av lagstiftningarna innebär artikel 30 ett förbud mot hinder som innebär att det på varor från andra medlemsstater, där de lagligt har tillverkats och bringats i omsättning, tillämpas bestämmelser om villkor som dessa varor bör uppfylla (som exempelvis rör beteckning, form, storlek, vikt, sammansättning, märkning och förpackning), och det även om sådana regler tillämpas utan åtskillnad på alla varor, när en sådan tillämpning inte är berättigad på grund av ett allmänintresse som går före kravet på fri rörlighet för varor. [4]

30. Domstolen har i flera domar fastslagit att det förhållandet att en viss generisk beteckning förbehålls produkter med vissa karakteristika utgör en åtgärd med motsvarande verkan, se exempelvis dom av den 12 mars 1987, kommissionen mot Tyskland, 178/84, Rec. s. I-1227, som rörde beteckningen Bier, vilken i Tyskland förbehölls öl som framställdes enligt tyska Reinheitsgebot [5].

31. Till skillnad från de bestämmelser om former för försäljning som omfattas av domstolens dom i målet Keck och Mithouard [6] är det i fråga om åtgärder av nämnda slag inte ett krav att avsättningen av varor från andra medlemsstater rättsligt eller faktiskt drabbas hårdare än avsättningen av inhemska varor.

32. Domstolen har vidare förklarat att parallellimporten har ett visst skydd i gemenskapsrätten, eftersom denna kommersiella verksamhet främjar utvecklingen av den fria rörligheten för varor och stimulerar konkurrensen. [7] Enligt rättspraxis kan nationella åtgärder som hindrar eller försvårar parallellimport strida mot artikel 30 i fördraget. Som

4 — Se dom av den 26 oktober 1995, kommissionen mot Tyskland (C-51/94, REG. s. I-3599, punkt 29), av den 6 juli 1995, Mars (C-470/93, REG. s. I-1923, punkt 12), och av den 24 november 1993, Keck och Mithouard (C-267/91 och C-268/91, Rec. s. I-6097, punkt 15).

5 — Det kan vidare hänvisas till den i fotnot 4 nämnda domen av den 26 oktober 1995, kommissionen mot Tyskland, och dom av den 26 november 1985, Miro, 182/84, Rec. s. 3731.

6 — Se den i fotnot 4 nämnda domen av den 24 november 1993 i målet Keck och Mithouard.

7 — Se dom av den 16 januari 1992, X (C-373/90, Rec. s. I-131, punkt 12).

exempel på detta kan nämnas krav på att lämna in äkthetsintyg, intyg om överensstämmelse eller produktspecifikationer som parallellimportören har svårare att erhålla än den officielle importören. [8]

35. Vidare skulle årsbeteckningen kunna påverka ett senare pris på ett begagnat fordon. Även om två fordon har registrerats samtidigt och i konstruktionshänseende är identiska, kan exempelvis årsbeteckningen 1994 ha ett större värde i köparens ögon än årsbeteckningen 1993. Att inte kunna marknadsföra fordon med beteckningen årsmodell n+ 1 skulle därför kunna ha en negativ inverkan på försäljningen av dessa fordon.

Förenligheten av ett system som det franska med artikel 30 i fördraget

33. Det är mot bakgrund av dessa principer som det skall bedömas om ett system som det som följer av dekretet och förordningen är förenligt med artikel 30 i fördraget. I dessa rättsakter föreskrivs en skyldighet att årsbeteckna motorfordon som säljs på den franska marknaden och vidare fastställs villkor för när ett fordon kan betecknas som årsmodell n+ 1. I systemet regleras således användningen av en viss generisk varubeteckning.

34. Om ett nytt fordon inte kan betecknas med den årsbeteckning som är den senaste på marknaden, kan det göra produkten mindre attraktiv i konsumentens ögon, eftersom denne kan få den uppfattningen att han köper "gammal" teknologi.

36. Enligt artikel 1 i förordningen skall ett fordon för att kunna betecknas årsmodell n+ 1 dels vara försett med ett serienummer som omfattas av tillverkarens anmälan till myndigheterna, dels motsvara de karakteristika och specifikationer som har anmälts till myndigheterna. Mot bakgrund av den dom av den 15 mars 1995 som meddelats av Tribunal de grande instance de Paris och mot bakgrund av den franska regeringens yttrande kan det anses som fastställt att bara fordon som uppfyller dessa krav får säljas med denna beteckning. Andra fordon skall däremot marknadsföras med den årsbeteckning som används i den medlemsstat från vilken de har införts. Enligt de uppgifter som har tillhandahållits skulle det i allmänhet betyda antingen kalenderåret eller tidpunkten för den första registreringen, vilket medför att fordonet under hela kalenderåret skall årsbetecknas med innevarande kalenderår.

8 — Se exempelvis dom av den 11 juli 1974, Dassonville (8/74, Rec. s. 837), av den 20 maj 1976, De Peijper (104/75, Rec. s. 613), och av den 17 juni 1987, kommissionen mot Italien (154/85, Rec. s. 2717).

37. Av ovannämnda direktiv 78/507 framgår att det ingår en kod på sex tecken i serie-

numret som skall ange fordonets allmänna egenskaper. Det preciseras inte närmare i direktivet vilka egenskaper som skall tas med. Den enskilde tillverkaren råder således själv över kodningen av denna del av serienumret och har därvid möjlighet att införa en kod för den marknad som fordonet är avsett för. Om under sådana omständigheter endast den nummerserie som gäller för fordon avsedda för den franska marknaden anmäls, skulle endast de fordon som omfattas av denna kunna årsbetecknas n+ 1. Detta gäller även om fordonen skulle vara identiska. Systemet enligt artikel 2 i förordningen med anmälan av serienummer skulle därmed enligt min mening i sig självt kunna strida mot artikel 30 i fördraget.

38. Vad gäller kravet i artikel 1 i förordningen på att fordonet skall motsvara karakteristika och specifikationer som anmälts av tillverkaren framgår det av den franska regeringens yttrande att det krävs fullständig identitet vad beträffar utseende, teknisk uppbyggnad och fabriksmonterad standardutrustning för att fordonet skall kunna betecknas årsmodell n+ 1.

39. Detta rättsläge kan illustreras med ett exempel. Tillverkaren kan välja att utrusta en viss modellversion med olika standardutrustning beroende på vilken marknad den är avsedd för. En version för den franska marknaden kan exempelvis vara utrustad med elrutor, medan motsvarande belgiska version är utrustad med centrallås. Även om fordonen har tillverkats samtidigt och i övrigt är identiska, skulle enligt vad som har uppgivits den nämnda skillnaden innebära att den parallellimporterade belgiska modellversionen inte skulle kunna årsbetecknas n+ 1. Detta gäller även om det är fråga om skillnader som konsumenten i allmänhet är uppmärksam på. Det franska systemet skulle i sig kunna föranleda tillverkarna att differentiera fordonen i utrustningshänseende med tanke på olika marknader.

40. Det kan mot denna bakgrund fastställas att ett system som det som följer av dekretet och förordningen i många fall leder till att ett parallellimporterat fordon inte kan marknadsföras med samma årsmodellbeteckning som ett fordon som säljs i Frankrike genom det av tillverkaren och importören etablerade distributionssystemet. Det är därför enligt min mening fråga om en sådan åtgärd med motsvarande verkan som avses i artikel 30 och som är förbjuden om systemet inte kan anses befogat enligt de berättigade hänsyn som följer av artikel 36 i fördraget och domstolens rättspraxis. Det intresse av att säkerställa att konsumenterna får riktig information som den franska regeringen har åberopat är enligt denna rättspraxis ett berättigat hänsyn. [9] Enligt domstolens rättspraxis [10] krävs det emellertid att åtgärden är lämplig för att uppnå det eftersträvade målet,

9 — Detta framgår bland annat av punkt 32 i den i fotnot 4 nämnda domen av den 26 oktober 1995, kommissionen mot Tyskland.

10 — Se exempelvis dom av den 13 november 1990, Fedesa m. fl. (C-331/88, Rec. s. I-4023, punkt 13).

att ingreppet är proportionerligt och att det eftersträvade målet inte kan skyddas lika effektivt genom mindre ingripande åtgärder.

Är ett system som det franska lämpligt för att skydda konsumenterna?

41. Det kan finnas anledning att rent allmänt framhålla att motorfordonssektorn är föremål för ett gemensamt förfarande för typgodkännande, se ovannämnda direktiv 92/53, samt för ett stort antal särdirektiv rörande fordons enskilda delar, och att tillverkarna kan uppnå avsevärda stordriftsfördelar genom att i största möjliga omfattning använda samma plattform och komponenter till bilarna som de tillverkar. Detta medför att tillverkarna i allmänhet kan och har ett intresse av att marknadsföra samma grundmodeller och modellversioner i hela gemenskapen. De enskilda modellversionerna kan dock vara olika utrustade på grund av lokala förhållanden och konsumentpreferenser. Som exempel på detta kan nämnas att särskild säkerhetsutrustning ger avdrag på registreringsavgiften i Danmark. I stort sett alla nya bilar som säljs på den danska marknaden är därför i dag standardutrustade med airbags.

42. Det skall vidare beaktas vilken information konsumenten kan utläsa av årsbeteckningen. Enligt min mening skall konsumenten av en sådan beteckning rimligen kunna sluta sig till att fordon av en ny årsmodell har de senaste uppdateringarna i fråga om konstruktion och utseende. Vidare kan det ligga nära till hands för konsumenten att anta att en ny årsmodell är resultatet av en ny produktionsomgång och att produkten därför inte har stått hos tillverkaren eller återförsäljaren någon längre tid, och att det har skett vissa förändringar jämfört med den föregående årsmodellen. Eftersom det är tillverkarna som fastställer de specifikationer som gäller för en viss årsmodell, kan konsumenten inte av själva årsbeteckningen utläsa hur en modell är konstruerad eller hur en konkret modellversion är utrustad.

43. Som har nämnts följer av direktivet och förordningen att ett fordon som inte är identiskt med de av tillverkaren anmälda specifikationerna, eller som är identiskt med dessa men inte omfattas av ett anmält serienummer, inte kan betecknas årsmodell n+ 1. Ett sådant fordon får således exempelvis under perioden från den 1 juli 1996 till den 31 december 1996 inte säljas i Frankrike som "årsmodell 1997" utan med "årsbeteckning 1996". Konsumenten skulle därför kunna känna sig föranledd att välja den dyrare icke parallellimporterade bilen av årsmodell n+ 1 i tron att han därmed förvärvar en nyare och uppdaterad modell.

44. Under perioden från den 1 juli till den 31 december tillförsäkrar ett system som det franska emellertid enligt min mening konsumenten ett förhållandevis ringa skydd. Det är av särskilt intresse för konsumenten att få information om och i så fall på vilket sätt den nya årsmodellen skiljer sig från den föregående. Det är emellertid inte alls säkert att konsumenten får den information som myndigheterna enligt artikel 1 i förordningen skall ges. Enligt vad som har uppgivits är det tvärtom möjligt att sälja ett fullständigt oförändrat fordon med beteckningen n+ 1, och som kommissionen har anfört kan konsumenten inte ens vara säker på att ett sådant fordon är nytillverkat. Det kan i princip ha stått i lager i flera år och fortfarande årsbetecknas n+ 1.

45. Under perioden från den 1 januari till den 30 juni ett visst år skulle däremot både fordon som uppfyller de nämnda villkoren och fordon som inte uppfyller dessa kunna säljas med samma årsbeteckning, exempelvis under perioden från den 1 januari till den 30 juni 1997 med "årsbeteckning 1997". De franska reglerna och de regler som gäller i den medlemsstat från vilken fordonet har införts medför nämligen att man skall använda samma årsbeteckning, i exemplet 1997, för denna period. Under första halvåret av varje kalenderår innebär således ett system som det som följer av dekretet och förordningen inte att det säkerställs att konsumenten informeras om att det parallellimporterade fordonet inte uppfyller de villkor som uppställs i dekretet och förordningen och exempelvis har en annan utrustning än den modell som är avsedd för den franska marknaden.

46. Det franska systemet innebär inte heller att tillverkaren hindras att ändra en gällande årsmodell, genom att exempelvis erbjuda dubbla airbags som extrautrustning i stället för som tidigare som standardutrustning. Konsumenten kan därför inte vara säker på att två fordon av samma modellversion och samma årsmodell är identiska.

47. Mot denna bakgrund är jag av den uppfattningen att det franska systemet inte uppfyller kravet på att vara lämpligt för att uppnå det angivna målet, nämligen att tillförsäkra konsumenten riktig information.

Är ingreppet i den fria rörligheten för varor proportionellt i detta fall?

48. Även om det antas att systemet är lämpligt för att skydda konsumenten, krävs det också att ingreppet i den fria rörligheten för

varor är proportionellt. Det skall därför undersökas om detta villkor är uppfyllt.

49. Om orsaken till att det parallellimporterade fordonet inte kan betecknas med n+ 1 är att fordonets serienummer inte omfattas av den av tillverkaren anmälda nummerserien, kan det enligt min mening utan tvekan konstateras att hindret utgör ett onödigt och därmed oproportionerligt ingrepp i den fria rörligheten för varor. Om det parallellimporterade fordonet i fråga om konstruktion, utseende och monterad standardutrustning är identiskt med de specifikationer och karakteristika som har anmälts av tillverkaren, vilseleds konsumenten på intet sätt om det parallellimporterade fordonet tilldelas samma årsbeteckning som det fordon vars serienummer omfattas av tillverkarens anmälan. Konsumenten får precis den vara som han förväntar sig och skulle tvärtom kunna vilseledas av det franska systemet, som medför att de två fordonen inte kan marknadsföras med samma årsbeteckning, eftersom konsumenten skulle kunna förledas att tro att de två fordonen är olika.

50. Det är praxis att en modells utseende och konstruktion fortlöpande uppdateras. Det kan exempelvis röra sig om säkerhetsförstärkningar i dörrarna eller en så kallad facelift i form av en ny kylargrill. Det är väsentligt för konsumenten att få information om det tekniskt och utseendemässigt rör sig om en sådan uppdaterad version. Om en parallellimportör säljer ett fordon utan att informera om att så inte är fallet, antingen på grund av att parallellimportören inte har den uppdaterade modellversionen i lager eller på grund av att den ännu inte säljs i den medlemsstat från vilken parallellimportören importerar sina fordon, handlar vederbörande enligt min mening i strid med god marknadsföringssed. Konsumenten skulle därför enligt min mening kunna tillförsäkras nödvändigt skydd mot en sådan vilseledning genom att myndigheterna tillämpar nationella regler om god marknadsföringssed.

51. I de sällsynta fall där tillverkaren marknadsför fordon som tekniskt och utseendemässigt är väsentligt olika med samma modellbeteckning i de olika medlemsstaterna skulle enligt min mening också i dessa fall tillämpningen av nationella regler om god marknadsföringssed tillförsäkra konsumenten nödvändigt skydd. Konsumenten garanteras härigenom nödvändig positiv information om produkten, nämligen att det parallellimporterade fordonet och det som säljs av de auktoriserade franska återförsäljarna inte är identiska. Årsmodellbeteckningen informerar däremot inte konsumenten om detta.

52. Det är förmodligen vanligt förekommande att tillverkaren monterar olika stan-

dardutrustning i bilar beroende på vilken marknad fordonen är avsedda för. Det kan inte uteslutas att den konsument som har sett en fransk modellversion med en viss standardutrustning hos en auktoriserad fransk återförsäljare köper ett parallellimporterat fordon i den tron att fordonen är identiska i utrustningshänseende, och därför känner sig lurad om det visar sig att så inte är fallet. Ett bilköp är emellertid för de flesta en betydande investering. Det är därför naturligt för konsumenten att göra en ordentlig jämförelse av erbjudna priser genom att söka tillfredsställande information om bland annat fordonens utrustning. Det gäller inte minst den konsument som genom en mellanhand vänder sig till en återförsäljare i en annan medlemsstat, eller som vänder sig till en återförsäljare som står utanför det auktoriserade återförsäljarsystemet. Ett krav på årsmodellbeteckning kan förvisso under perioden från den 1 juli till den 31 december göra konsumenten uppmärksam på att det möjligtvis är skillnad på bilar som erbjuds av auktoriserade återförsäljare respektive av parallellimportörer. Men under perioden från den 1 januari till den 30 juni ger årsmodellbeteckningen inte konsumenten någon vägledning om detta. Under alla förhållanden skulle konsumenten därför enligt min mening kunna skyddas effektivare genom att det tillämpas nationella regler om god marknadsföringssed eller genom regler om att bilåterförsäljare skall lämna ut en lista över monterad standardutrustning. Den information som är nödvändig för detta skulle normalt vara omedelbart tillgänglig för parallellimportörer och därför hindra den fria rörligheten för varor i mindre utsträckning än ett förbud mot att använda modellbeteckningen n+ 1.

53. Det kan avslutningsvis finnas anledning att nämna den situation där ett parallellimporterat fordon senare säljs som begagnat. För den konsument som säljer ifrågavarande fordon är det väsentligt att fordonet kan betecknas med senaste möjliga årsmodell, eftersom det kan ha betydelse för priset. Också i detta fall förefaller köparen kunna skyddas effektivare genom tillämpning av nationella regler om god marknadsföringssed och en eventuell skyldighet att informera om monterad standardutrustning.

54. Sammanfattningsvis är det således min uppfattning att ett system som det som följer av dekretet och förordningen varken är lämpligt eller nödvändigt för att skydda konsumenten.

Förslag till avgörande

Mot denna bakgrund föreslår jag domstolen att besvara frågan från Cour d'appel de Metz på följande sätt:

Artikel 30 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen skall tolkas så att den utgör hinder för nationella bestämmelser om bilars årsbeteckning som innebär att i ett fall där två bilar av samma modell av ett märke bringas på marknaden efter den 1 juli ett kalenderår kan den ena utbjudas till försäljning med det följande kalenderåret som angiven årsbeteckning medan det är förbjudet att utbjuda den andra, som har parallellimporterats, till försäljning med samma uppgift.