

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL

SR. MICHAEL B. ELMER

presentadas el 28 de marzo de 1996 *

1. En el presente asunto, la cour d'appel de Metz (Francia) plantea al Tribunal de Justicia una cuestión prejudicial relativa a la interpretación del artículo 30 del Tratado CE en relación con una normativa nacional en la que se regula la utilización de la designación del «año modelo» en relación con la venta de turismos.

Normativa nacional pertinente

2. El apartado 1 del artículo 2 del Decreto n° 78 993, de 4 de octubre de 1978, adoptado para aplicar a los automóviles la Ley de 1 de agosto de 1905 sobre fraudes y falsificaciones en materia de productos y servicios (en lo sucesivo, «Decreto»), establece que todo vehículo automóvil conforme a un modelo cuyas características haya fijado el fabricante para un año determinado será designado con ese año, que se denomina «año modelo».

3. Con arreglo al apartado 3 del artículo 2 del Decreto, en la comercialización en Francia de automóviles nuevos o usados de origen francés o extranjero, la denominación

de venta debe incluir una indicación del año modelo. Asimismo, con arreglo al apartado 1 del artículo 5 del Decreto, las facturas, albaranes de entrega y todos los restantes documentos de venta deben contener, entre otras cosas, esa misma indicación.

4. Conforme a lo dispuesto en el artículo 7, está prohibida la utilización de toda denominación o indicación que pueda inducir a error a los consumidores, entre otras cosas, sobre el año de fabricación correspondiente al año modelo.

5. Mediante Orden Ministerial de 2 de mayo de 1979 (en lo sucesivo, «Orden Ministerial») se adoptaron disposiciones de desarrollo del Decreto.

El artículo 1 tiene el siguiente tenor:

«Todo fabricante o importador de vehículos automóviles [...] deberá notificar al Ministro de Transportes, antes de proceder a su comercialización, una ficha descriptiva detallada de los modelos que tenga intención de colocar en el mercado para un determinado año modelo.

* Lengua original: español.

Dicha ficha deberá incluir, en particular:

La designación del tipo conforme al cual el vehículo ha sido homologado por [la autoridad competente].

Una descripción precisa, acompañada de fotografías, de la carrocería, puesto de conducción y configuración interior.

Si se trata de un modelo con la misma denominación comercial que el modelo precedente, la descripción detallada de las diferencias entre los dos modelos que revistan un interés sustancial para el comprador.»

6. El artículo 2 de la Orden Ministerial tiene el siguiente tenor:

«Para cada modelo, todo fabricante o importador deberá declarar ante el Ministerio de Transportes el número de serie a partir del cual los vehículos mencionados en el artículo precedente se fabricarán conforme al modelo del nuevo año.»

7. Del artículo 5 se desprende que sólo los vehículos vendidos por vez primera al usuario a partir del 1 de julio del año civil precedente pueden ser designados con el año de fabricación correspondiente al año modelo.

En lo sucesivo, dicho año de fabricación basado en el año civil siguiente se denomina «n + 1».

Circunstancias fácticas del asunto

8. El Sr. Schmit es responsable de la gestión cotidiana de la empresa SARL Garage Espace-Import, establecida en Yutz (Francia). La empresa se dedica a la comercialización de turismos nuevos y usados incluida la importación de dichos vehículos de otros Estados miembros, con vistas a su reventa, así como a la intermediación en la compra de turismos nuevos en otros Estados miembros. Aparentemente, ello permite conseguir importantes ahorros con respecto al precio que ofrece en Francia la red de concesionarios oficial de los fabricantes.

9. En 1993, la Administración llevó a cabo una inspección en los locales de la empresa. En ella se comprobó que un Volkswagen

«Corrado» expuesto, con el año de fabricación 1992 y matriculado por vez primera el 5 de julio de 1991, era del año de fabricación 1991.

10. Acto seguido, la Administración tomó declaración a antiguos clientes de SARL Garage Espace-Import. Tres clientes declararon haber pedido en 1991 turismos del año modelo 1992 de las marcas Citroën, Peugeot y Renault, respectivamente. En la documentación de venta no constaba la indicación del año modelo y los fabricantes de automóviles interesados comunicaron, a solicitud de la Administración, que en los tres casos se trataba del año modelo 1991. Estos vehículos fueron vendidos con posterioridad al 1 de julio de 1991.

11. Posteriormente, el Sr. Schmit fue acusado, por un lado, de haber vendido turismos omitiendo mencionar el año de fabricación en la documentación de pedido y venta y, por otro, de haber expuesto y vendido sendos vehículos con indicación de un año de fabricación incorrecto. El asunto está actualmente pendiente ante la cour d'appel de Metz.

12. Por otra parte, en octubre de 1993, en relación con una campaña ejecutada en el norte de Francia, Peugeot SA utilizó un material en el que se representaban dos automóviles del mismo modelo, uno de ellos con placa de matrícula francesa y el otro con matrícula belga, separados por una señal de aduanas. Un texto insertado debajo del automóvil belga decía: «comercializado hasta el

31 de diciembre de 1993: año de fabricación 1993». El texto correspondiente bajo el vehículo francés rezaba: «comercializado a partir del 1 de julio de 1993: año de fabricación 1994». Encima de la fotografía constaba la siguiente leyenda: «Sólo hay un metro entre estos dos Peugeot nuevos, pero ya los separa un año.»

Con tal motivo, mediante sentencia del Tribunal de grande instance de París de 15 de marzo de 1995, Peugeot SA fue condenada a pagar una sanción pecuniaria por importe de 100.000 FF por infracción del artículo L. 121-1 del code de la consommation, que prohíbe la publicidad engañosa. En su sentencia, el Tribunal de grande instance de París interpretó el Decreto y la Orden Ministerial en el sentido de que «todo vehículo que responda a las características de aquellos a los cuales la normativa francesa permite conceder, desde el 1 de julio de un año civil, el año de fabricación del año civil siguiente disfruta, con ocasión de su reventa en territorio francés, de las mismas condiciones de año de fabricación, cualquiera que sea el lugar de adquisición del mismo».

13. En carta de 28 de octubre de 1994 remitida a M^e Fourgoux, quien se había dirigido a ella en representación del Syndicat européen des professionnels de l'automobile, la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes señaló que la normativa francesa «no se aplica a los vehículos importados de la Unión Europea, sea directamente por un particular o a través de un mandatario, que estén sometidos a la norma vigente en su país de origen». Añadía asimismo que «los fabricantes e importadores deben declarar ante el Ministère des transports los números de serie a partir de los cuales los vehículos se fabricarán conforme al modelo del nuevo año

(artículo 2 de la Orden Ministerial de 2 de mayo de 1979) y pueden ir provistos del nuevo año de fabricación. Por contra, los vehículos exportados y, posteriormente, reimportados a Francia no son objeto de ningún seguimiento de sus números de serie ni conocidos por el Ministère des transports».

Disposiciones comunitarias pertinentes

14. El sector del automóvil es objeto de un importante número de Directivas de armonización, en las que se imponen exigencias técnicas aplicables a los distintos componentes de los vehículos. Así, la Parte I del Anexo IV de la Directiva 92/53/CEE, de 18 de junio de 1992, por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos de motor y de sus remolques,¹ contiene una lista de cincuenta y dos Directivas particulares y de los vehículos a los que se aplican. Dichas Directivas particulares contienen, entre otras cosas, normas comunitarias relativas al nivel sonoro, emisiones, frenado, acondicionamiento interior, faros, asientos, protección lateral, vidrios de seguridad y dispositivos de protección.

15. Con efecto a partir del 1 de enero de 1993, mediante la mencionada Directiva 92/53 se introdujo un procedimiento comu-

nitario de homologación, con arreglo al cual para cada tipo de vehículo puede presentarse únicamente una solicitud en un único Estado miembro.² Igualmente, sólo puede presentarse una solicitud en relación con los distintos sistemas, tales como el de frenado, y componentes, como, por ejemplo, faros o unidades técnicas separadas, como los para-choques traseros, que están comprendidos en el ámbito de aplicación de las Directivas particulares.

16. La Directiva 78/507/CEE de la Comisión, de 19 de mayo de 1978, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 76/114/CEE del Consejo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las placas e inscripciones reglamentarias, así como a su emplazamiento y modo de colocación en los vehículos a motor y sus remolques,³ contiene, en un Anexo, en particular, disposiciones relativas a los números de bastidor.

En el punto 3.1 se dispone lo siguiente en relación con los números de bastidor:

«3.1.1. Constará de tres partes:

3.1.1.1. La primera parte consistirá en un código asignado al constructor del

1 — DO L 225, p. 1.

2 — El artículo 2 de la Directiva contiene determinadas disposiciones transitorias que permiten, durante los períodos que en él se especifican, continuar aplicando las normativas anteriormente vigentes.

3 — DO L 155, p. 31; EE: 13/08, p. 186.

vehículo, para que éste pueda ser identificado. Dicho código constará de tres caracteres (letras o cifras), asignados por las autoridades competentes del país en el que el constructor tenga su sede social, de acuerdo con la agencia internacional reconocida por la Organización Internacional de Normalización (ISO). El primer carácter designará una zona geográfica, el segundo designará un país dentro de una zona geográfica, el tercero designará un constructor determinado.

no utilizado deberá ocuparse con un cero para obtener el número total de caracteres exigido.»

17. De conformidad con el apartado 3 del artículo 2, a partir del 1 de octubre de 1981, los Estados miembros podían prohibir la puesta en circulación de los vehículos cuyas placas e inscripciones no cumplieran las prescripciones de la Directiva.

[...]

La cuestión planteada

3.1.1.2. La segunda parte constará de seis caracteres (letras o cifras) que tendrán como objetivo indicar las características generales del vehículo. Si el constructor no utilizara uno o más de estos caracteres, los espacios no utilizados deberán ocuparse con caracteres alfabéticos o numéricos, según decida el constructor.

18. Mediante resolución de 31 de mayo de 1995, la cour d'appel de Metz planteó al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión:

3.1.1.3. La tercera parte, constituida por ocho caracteres, de los cuales los cuatro últimos serán obligatoriamente numéricos, deberá permitir, junto con las otras dos partes, la identificación inequívoca de un vehículo determinado. Cualquier espacio

«El artículo 30 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, ¿se opone a una normativa nacional en materia de año de fabricación de los automóviles que conduzca a la Administración de un Estado miembro y a los agentes económicos del mismo a considerar que, de dos vehículos de un mismo modelo y marca comercializados en el mismo momento con posterioridad al 1 de julio, se tenga derecho a presentar uno de ellos con el año de fabricación del año siguiente, mientras que para el otro, fabricado en otro Estado miembro e introducido

mediante importación paralela, se prohíba tal presentación?»

nuevo como del precedente año de fabricación, a elección del concesionario.

El procedimiento ante el Tribunal de Justicia

19. El Sr. Schmit alegó que la normativa francesa limita las importaciones paralelas y, por ende, es contraria al artículo 30 del Tratado. Los consumidores franceses atribuyen importancia a la indicación del año de fabricación, que, como se desprende de la sentencia antes citada del Tribunal de grande instance de París, dio ocasión a abusos por parte de los fabricantes. La Administración francesa interpreta el Decreto y la Orden Ministerial en el sentido de que los vehículos importados mediante operaciones paralelas no pueden disfrutar de la designación del año de fabricación $n + 1$, al margen de que sean idénticos a los vehículos que los concesionarios autorizados comercializan en Francia con dicha designación. Además, la Administración francesa no transmite a los consumidores e importadores paralelos la información referente a los números de bastidor declarados.

20. El año de fabricación $n + 1$ se utiliza, asimismo, por los agentes económicos en varios Estados miembros, tales como Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Italia y Alemania. El paso a un nuevo año de fabricación no representa siempre modificaciones reales y, en la práctica, ha sucedido que determinadas versiones de modelos que no habían sido modificadas han podido pasar por vehículos tanto del

21. El Gobierno francés, que niega que el Decreto y la Orden Ministerial sean contrarios al Derecho comunitario, alegó, entre otras cosas, que un vehículo debe cumplir tres requisitos para poder ser designado con el año de fabricación $n + 1$: debe responder a todas las especificaciones y otras características comunicadas por el fabricante, debe estar comprendido en la declaración del fabricante y, por último, debe haber sido vendido al consumidor, a partir del 1 de julio.

Este régimen, que se introdujo principalmente para proteger a los compradores de vehículos usados, posibilita la venta de modelos con un nuevo año de fabricación con posterioridad a las vacaciones del sector. De este modo, ese período, durante el cual se interrumpe la producción, puede aprovecharse para adaptar el aparato productivo.

22. El régimen se aplica indistintamente a los vehículos producidos en Francia y a los fabricados en los demás Estados miembros, y en consecuencia, a juicio del Gobierno francés, no restringe ni directa ni indirectamente, ni actual ni potencialmente el comercio entre los Estados miembros. A este respecto, el Gobierno francés se remitió a la interpretación expresada en la mencionada sentencia del Tribunal de grande instance de París de 15 de marzo de 1995.

23. Los vehículos importados de otro Estado miembro cuyo número de bastidor no haya sido comunicado a la Administración francesa no pueden designarse con el año de fabricación $n + 1$. El Gobierno francés es consciente de que ello puede dificultar las importaciones paralelas, aunque alegó que la comercialización en otro Estado miembro entraña a menudo modificaciones sustanciales en las características del vehículo, de conformidad con las preferencias de los consumidores locales. Alega que dichos vehículos deben poder designarse con el año de fabricación conforme a la normativa vigente en el Estado miembro del cual se importan.

24. Por último, en respuesta a una pregunta, el Gobierno francés comunicó que el número de bastidor a partir del cual comienza un nuevo año de fabricación puede conocerse mediante consulta a la direction de la sécurité et de la circulation routières.

25. La Comisión alegó que no existen disposiciones comunitarias que regulen la utilización de la denominación «año modelo». Con arreglo a la normativa francesa, en la venta de vehículos en Francia es obligatorio indicar el año de fabricación. En el caso de los vehículos importados mediante operaciones paralelas no hay más remedio que utilizar la denominación empleada en el Estado miembro del que se importa el vehículo, que normalmente será el año civil o la fecha de primera matriculación.

26. En opinión de la Comisión, la denominación del año de fabricación $n + 1$, por un lado, puede dar a los consumidores la impresión de que se trata de un vehículo que efectivamente goza de determinadas innovaciones con respecto al modelo del año anterior y, por otro, puede influir en los precios de los automóviles usados. Ello podría, asimismo, afectar a la elección del consumidor. En la medida en que los vehículos importados mediante operaciones paralelas no pueden designarse con el año de fabricación $n + 1$, ello merma el atractivo del producto importado por vías paralelas, lo que hace, a juicio de la Comisión, que estemos en presencia de una medida de efecto equivalente a efectos del artículo 30 del Tratado. Dicho régimen, que implica la utilización del siguiente año civil como año de fabricación, no puede considerarse justificado ni con arreglo al artículo 36 del Tratado ni por intereses generales apremiantes, puesto que en realidad constituye un instrumento de política industrial.

27. En respuesta a una pregunta, la Comisión explicó que no puede asegurarse que el paso a un nuevo año de fabricación represente modificaciones técnicas reales con respecto al año de fabricación precedente, y que los consumidores no perciben si existen dichas modificaciones y, en tal caso, qué alcance tienen. Las informaciones que pueden deducirse del número de bastidor del vehículo no son accesibles ni a los consumidores ni a los importadores paralelos, que no conocen el código utilizado. Además, el año de fabricación con el que se designa un vehículo es independiente de la fecha de producción. En consecuencia, en principio nada impide que un vehículo producido en 1994 se venda como modelo del año 1996, si no ha sido declarado a la Administración hasta 1995.

Observaciones generales sobre el artículo 30 del Tratado y las importaciones paralelas

28. Con carácter introductorio, considero oportuno exponer brevemente los principios generales que el Tribunal de Justicia ha desarrollado en su jurisprudencia relativa al artículo 30 del Tratado.

29. Con arreglo a la jurisprudencia consolidada del Tribunal de Justicia, el artículo 30 entraña una prohibición de los sistemas comerciales que puedan obstaculizar, directa o indirectamente, actual o potencialmente el comercio intracomunitario. A falta de armonización de las legislaciones, el artículo 30 implica una prohibición de los obstáculos derivados de la aplicación a mercancías procedentes de otros Estados miembros, donde se fabrican y comercializan legalmente, de normas relativas a los requisitos que deben cumplir dichas mercancías (como los relativos a su denominación, forma, dimensiones, peso, composición, presentación, etiquetado y acondicionamiento), aunque dichas normas sean indistintamente aplicables a todos los productos, siempre que esta aplicación no pueda ser justificada por un objetivo de interés general que pueda prevalecer sobre las exigencias de la libre circulación de mercancías.⁴

30. En una serie de sentencias, el Tribunal ha declarado que la reserva de una determinada denominación genérica a productos con ciertas características constituye una medida de efecto equivalente (véase, a título de ejemplo, la sentencia de 12 de marzo de 1987 en el asunto Comisión/Alemania, 178/84, Rec. p. 1227, referente a la denominación «Bier» [cerveza], que en Alemania se reservaba a la cerveza fabricada de conformidad con el «Reinheitsgebot» [ley de pureza de la cerveza] alemán).⁵

31. A diferencia de las disposiciones relativas a las modalidades de venta a las que se refiere la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto Keck y Mithouard,⁶ para que las medidas respondan a dicho carácter no se requiere que la comercialización de los productos procedentes de otros Estados miembros resulte afectada, de hecho y de Derecho, de forma más estricta que la de los productos nacionales.

32. El Tribunal de Justicia ha declarado, asimismo, que las importaciones paralelas gozan de una determinada protección en Derecho comunitario en la medida en que dicha actividad económica favorece el desarrollo de la circulación de mercancías y refuerza la competencia.⁷ De conformidad con la jurisprudencia, las medidas nacionales que obstaculizan las importaciones paralelas

4 — Véanse las sentencias de 26 de octubre de 1995, Comisión/Alemania (C-51/94, Rec. p. I-3599), apartado 29; de 6 de julio de 1995, Mars (C-470/93, Rec. p. I-1923), apartado 12, y de 24 de noviembre de 1993, Keck y Mithouard (asuntos acumulados C-267/91 y C-268/91, Rec. p. I-6097), apartado 15.

5 — Puede, asimismo, hacerse referencia a la sentencia de 26 de octubre de 1995, mencionada en la nota 4, y a la sentencia de 26 de noviembre de 1985, Miro (182/84, Rec. p. 3731).

6 — Véase la sentencia de 24 de noviembre de 1993, citada en la nota 4.

7 — Véase la sentencia de 16 de enero de 1992, X (C-373/90, Rec. p. I-131), apartado 12.

o las dificultan podrían ser contrarias al artículo 30 del Tratado. A título de ejemplo, cabe citar las exigencias de presentación de certificados de autenticidad o de conformidad, o las especificaciones relativas a los productos, más difíciles de obtener por un importador paralelo que por el importador oficial.⁸

Compatibilidad de una normativa como la francesa con el artículo 30 del Tratado

33. Estos son los principios a la luz de los cuales procede apreciar si una normativa como la contenida en el Decreto y la Orden Ministerial es compatible con el artículo 30 del Tratado. Dichos actos jurídicos imponen una obligación de designar con un año de fabricación los vehículos de motor que se venden en el mercado francés y establecen los requisitos conforme a los cuales un vehículo puede designarse con el año de fabricación $n + 1$. En consecuencia, la normativa regula la utilización de una determinada denominación genérica de mercancías.

34. Cuando un vehículo nuevo no puede designarse con el año de fabricación más reciente en un mercado, ello puede reducir el atractivo del producto para el consumidor ya que puede recibir la impresión de que está comprando un producto de tecnología «anticuada».

35. Además, el año de fabricación puede influir en el posterior precio del vehículo usado. Al margen de que dos vehículos se hayan matriculado en la misma fecha y sean idénticos desde el punto de vista de su construcción, por ejemplo, el modelo del año 1994 probablemente tendrá mayor valor, a juicio del comprador, que el del año 1993. La imposibilidad de comercializar los vehículos con la designación del «año de fabricación $n + 1$ » podría, pues, tener un efecto negativo en la venta de dichos vehículos.

36. Con arreglo al artículo 1 de la Orden Ministerial, para poder ser designado con el año de fabricación $n + 1$, un vehículo debe, por un lado, estar provisto de un número de bastidor comprendido en la declaración del fabricante a la Administración y, por otro, responder a las características y especificaciones declaradas a la Administración. De conformidad con la sentencia de 15 de marzo de 1995 dictada por el tribunal de grande instance de París y con las observaciones presentadas por el Gobierno francés, debe suponerse que únicamente los vehículos que cumplen esos requisitos pueden venderse con la referida denominación. Por el contrario, los restantes vehículos han de comercializarse con la designación del año de fabricación empleada en el Estado miembro del que hayan sido importados. De acuerdo con la información disponible, normalmente eso significa bien el año civil, bien la fecha de primera matriculación, lo que implica que durante todo el año civil el vehículo debe designarse con el año de fabricación correspondiente al año civil en curso.

37. De la Directiva 78/507 antes mencionada se desprende que el número de bastidor

8 — Véanse, por ejemplo, las sentencias de 11 de julio de 1974, Dassonville (8/74, Rec. p. 837); de 20 de mayo de 1976, De Peijper (104/75, Rec. p. 613), y de 17 de junio de 1987, Comisión/Italia (154/85, Rec. p. 2717).

contiene un código de seis cifras destinado a indicar las características generales del vehículo. En la Directiva no se especifica de forma pormenorizada qué características deben indicarse. Cada fabricante puede por tanto decidir con total libertad sobre la codificación de dicha parte del número de bastidor y tiene, pues, la posibilidad de introducir un código para el mercado al que se destina el vehículo. Si, en esas circunstancias, únicamente se declara el número de serie que se aplica a los vehículos destinados al mercado francés, sólo los vehículos comprendidos en dicho número podrán designarse con el año de fabricación $n + 1$. Ello es así aun cuando los vehículos puedan ser idénticos. Por consiguiente, a mi juicio, el régimen contenido en el artículo 2 de la Orden Ministerial puede, en sí mismo, ser contrario al artículo 30 del Tratado.

38. Por lo que respecta a la exigencia del artículo 1 de la Orden Ministerial, a tenor del cual el vehículo debe responder a las características y especificaciones comunicadas por el fabricante, de las observaciones presentadas por el Gobierno francés se desprende que, para poder designar el vehículo con el año de fabricación $n + 1$ se exige una identidad perfecta en la apariencia, construcción técnica y equipamiento de serie montado en fábrica.

39. Esta situación de Derecho puede ilustrarse con un ejemplo. El fabricante puede optar por equipar un determinado modelo con un equipamiento de serie diferente en función del mercado al que se destine. Una versión destinada al mercado francés puede, por ejemplo, ir equipada con elevallunas

eléctricas, mientras que la correspondiente versión belga iría provista de cierre centralizado. Al margen de que los vehículos hayan sido producidos en la misma fecha y sean, por lo demás, idénticos, la mencionada diferencia ocasionará, según las informaciones disponibles, el que no pueda designarse con el año de fabricación $n + 1$ el modelo belga objeto de importación paralela. Ello será así aun cuando se trate de diferencias que normalmente serán advertidas por los consumidores. El régimen francés, por sí solo, podría incitar a los productores a diferenciar los vehículos, desde el punto de vista de su equipamiento, en función de los distintos mercados.

40. Por estos motivos, debe considerarse que un régimen como el contenido en el Decreto y la Orden Ministerial conduce, en diversos casos, a que un vehículo importado por un importador paralelo no pueda comercializarse con el mismo año de fabricación que los vehículos comercializados en Francia a través del sistema de distribución establecido por los fabricantes e importadores. En consecuencia, a mi juicio, constituye una medida de efecto equivalente de las mencionadas en el artículo 30 del Tratado, medida que está prohibida salvo si la normativa puede considerarse justificada por los intereses legítimos que se desprenden del artículo 36 del Tratado y de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia. El interés invocado por el Gobierno francés en asegurar la correcta información de los consumidores constituye un interés legítimo conforme a dicha jurisprudencia.⁹ No obstante, con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal,¹⁰ debe exigirse que la medida sea idónea para el logro del objetivo perseguido y que la desventaja ocasionada sea

9 — Ello se desprende, en particular, del apartado 32 de la sentencia de 26 de octubre de 1995, citada en la nota 4.

10 — Véase, por ejemplo, la sentencia de 13 de noviembre de 1990, Fedesa y otros (C-331/88, Rec. p. I-4023), apartado 13.

proporcional, es decir, no desproporcionada, así como que el objetivo que se persigue no pueda protegerse de forma tan efectiva mediante medidas menos onerosas.

¿Es idónea una normativa como la francesa para proteger a los consumidores?

41. Posiblemente sea procedente destacar, con carácter más general, que el sector del automóvil es objeto de un procedimiento de homologación comunitario, como ponen de manifiesto la Directiva 92/53, antes mencionada, y otras muchas Directivas particulares referentes a los distintos componentes de los vehículos, y que los productores pueden obtener importantes economías de escala mediante la utilización, en toda la medida posible, de la misma plataforma y de los mismos componentes en los vehículos que fabrican. Esta circunstancia implica que, normalmente, los productores podrán y estarán interesados en comercializar los mismos modelos básicos o versiones de modelos en toda la Comunidad. Sin duda alguna, las distintas versiones pueden equiparse de forma diferente en atención a las circunstancias o preferencias de los consumidores locales. A título de ejemplo, cabe mencionar que en Dinamarca se concede una rebaja del impuesto de matriculación correspondiente a los vehículos dotados de equipos de seguridad especiales. Ello hace que, en la actualidad, prácticamente todos los automóviles nuevos comercializados en el mercado danés vayan equipados con «airbags» de serie.

42. Asimismo, ha de considerarse qué informaciones puede deducir el consumidor de la designación del año de fabricación. A mi juicio, basándose en dicha designación el consumidor puede razonablemente concluir que los vehículos pertenecientes a un nuevo año de fabricación contienen las últimas actualizaciones desde el punto de vista de su construcción y apariencia. Por otro lado, los consumidores pueden llegar a suponer que la designación con un nuevo año de fabricación es resultado de un nuevo ciclo de producción, y que, por tanto, el producto no se encuentra desde hace mucho tiempo en poder del productor o del concesionario, así como que se han introducido determinadas modificaciones en relación con los vehículos de fabricación precedente. Sin embargo, habida cuenta de que son los productores quienes fijan las especificaciones aplicables a un determinado año de fabricación, la designación de un año de fabricación, en sí misma, nada dice a los consumidores sobre cómo está construido un modelo o equipada una versión concreta del mismo.

43. Como se ha indicado, del Decreto y de la Orden Ministerial se desprende que un vehículo que no responda exactamente a las especificaciones declaradas por el fabricante o que, respondiendo exactamente a ellas, no esté comprendido en la serie de números de bastidor declarada, no puede ir provisto de la denominación «año de fabricación n + 1». Por consiguiente, por ejemplo, dicho vehículo no podrá comercializarse en Francia en el período comprendido entre el 1 de julio de 1996 y el 31 de diciembre del mismo año como vehículo del «año de fabricación 1997», sino que, en su lugar, deberá designarse con el «año de fabricación 1996». En consecuencia, el consumidor podría sentirse incitado a elegir el coche más caro, no importado por vías paralelas, del año de fabricación n + 1, en la creencia de que con ello adquiere un modelo de construcción más reciente y actualizado.

44. Sin embargo, en el período que va del 1 de julio al 31 de diciembre, a mi parecer, un régimen como el francés confiere un grado de protección relativamente reducido a los consumidores. Estos tienen un interés especial en que se les informe sobre si el nuevo modelo se diferencia del anterior, y de qué modo. Sin embargo, no hay ninguna seguridad de que el consumidor reciba la información que debe facilitarse a la Administración de conformidad con el artículo 1 de la Orden Ministerial. Según las informaciones de que disponemos, por el contrario, es posible vender un vehículo sin ninguna modificación con la denominación $n+1$ y, como ha expuesto la Comisión, el consumidor ni siquiera puede tener la certeza de que ese vehículo sea de nueva producción. En principio, puede haber permanecido en almacén durante varios años y, no obstante, continuar designándose con el año de fabricación $n+1$.

45. Por el contrario, en el período comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de un determinado año, tanto los vehículos que cumplen las condiciones indicadas como aquellos que no las cumplen pueden comercializarse con el mismo año de fabricación; por ejemplo, entre el 1 de enero y el 30 de junio de 1997: «año de fabricación 1997». La normativa francesa y las disposiciones que se aplican en el Estado miembro del que ha sido importado el vehículo conducen, en concreto, según las informaciones disponibles, a que durante ese período se utilice el mismo año de fabricación, es decir, en este ejemplo, el año 1997. Durante el primer semestre de un determinado año civil, un régimen como el contenido en el Decreto y en la Orden Ministerial no asegura, pues, que los consumidores sean informados de que el vehículo importado por un importador paralelo no cumple las condiciones establecidas en el Decreto y en la Orden Ministerial y que, por

ejemplo, tiene un equipamiento distinto del modelo destinado al mercado francés.

46. El régimen francés no impide que un fabricante, durante un año de fabricación, modifique el vehículo, por ejemplo, ofreciendo el doble «airbag» únicamente como equipamiento opcional, en lugar de incluirlo en el equipamiento de serie, como solía. En consecuencia, el consumidor no puede tener la certeza de que dos vehículos de la misma versión de un modelo y del mismo año de fabricación sean idénticos.

47. Por los motivos expuestos, soy del parecer de que el régimen francés no cumple los requisitos que lo harían idóneo para alcanzar el objetivo mencionado, a saber, asegurar la correcta información de los consumidores.

¿Es, en este caso, proporcionado el perjuicio de la libre circulación de mercancías?

48. Aun cuando se aceptase que el régimen es idóneo para proteger a los consumidores, debería, asimismo, exigirse que el perjuicio

que sufre la libre circulación de mercancías sea proporcionado. Procede, pues, apreciar si se cumple este requisito.

49. Si la razón por la cual un vehículo importado por vías paralelas no puede designarse con el año de fabricación $n + 1$ es el hecho de que su número de bastidor no está comprendido en la serie de números declarada por el productor, a mi juicio, puede apreciarse sin dificultad que el obstáculo constituye una lesión innecesaria y, por ende, desproporcionada de la libre circulación de mercancías. Si el vehículo importado por el importador paralelo responde perfectamente, desde el punto de vista de su construcción, apariencia y equipamiento de serie, a las especificaciones y características declaradas por el fabricante, no se induciría a error, en modo alguno, al consumidor de asignarse al vehículo importado por vías paralelas el mismo año de fabricación con el que se designa un vehículo cuyo número de bastidor está comprendido en la declaración del fabricante. El consumidor adquiere precisamente la mercancía que esperaba y, por el contrario, podría resultar inducido a error por la normativa francesa, que conduce a que ambos vehículos no puedan comercializarse con el mismo año de fabricación, puesto que ello podría llevarle a pensar que son diferentes.

50. Es habitual poner al día periódicamente la apariencia y construcción de un modelo. Esta labor puede consistir, por ejemplo, en la introducción de barras de protección lateral o en uno de los denominados «face-lifts», tal como el montaje de una nueva parrilla del

ventilador. Para el consumidor, es esencial saber si, desde el punto de vista técnico y de la apariencia, se encuentra ante una versión puesta al día de estas características. Si un importador paralelo vende un vehículo sin informar sobre esta circunstancia, sea porque no tiene en almacén la versión actualizada del modelo o porque éste todavía no se vende en el Estado miembro del cual importa sus vehículos el importador paralelo, a mi juicio, su comportamiento es contrario a los buenos usos comerciales. Por tanto, según mi parecer, podría garantizarse la necesaria protección frente a dicho engaño mediante la aplicación, por parte de la Administración, de la normativa nacional relativa a los buenos usos comerciales.

51. En los raros casos en que un fabricante comercializase en distintos Estados miembros, con la misma denominación de modelo, vehículos sustancialmente diferentes desde el punto de vista técnico o de su apariencia, soy del parecer de que también la aplicación de la normativa nacional referente a los buenos usos comerciales aseguraría la necesaria protección de los consumidores. Dicha normativa garantiza a los consumidores la necesaria información positiva sobre el producto, a saber, que el vehículo importado por vías paralelas y el comercializado por los concesionarios franceses autorizados no es idéntico. Por el contrario, la designación del año de fabricación no proporciona esta información a los consumidores.

52. Cabe suponer que los fabricantes a menudo montan en los automóviles un equi-

pamiento de serie distinto en función del mercado al que se destinan. No puede excluirse que el consumidor que haya visto en un concesionario francés autorizado un modelo francés con un determinado equipamiento de serie compre un vehículo importado por vías paralelas en la creencia de que, desde el punto de vista de su equipamiento, es idéntico, con la consecuencia de que se sentirá engañado de no cumplirse esa identidad. No obstante, para la mayoría de las personas, la compra de un vehículo constituye una inversión de importancia. Por consiguiente, es natural que los consumidores efectúen una comparación en toda regla de los precios ofrecidos, tratando de obtener información precisa, entre otras cosas, sobre el equipamiento de los vehículos. Así sucede en el caso del consumidor que, a través de un intermediario, se dirige a un concesionario en otro Estado miembro, o a un concesionario que no pertenece a la red oficial. Ciertamente, en el período comprendido entre el 1 de julio y el 31 de diciembre, la exigencia de la designación con el año de fabricación puede advertir a los consumidores sobre la posibilidad de que existan diferencias entre los vehículos ofrecidos por los concesionarios autorizados y los importadores paralelos, respectivamente. Ahora bien, en el período que va del 1 de enero al 30 de junio, la designación con el año de fabricación no proporciona al consumidor ninguna orientación al respecto. En consecuencia, según mi parecer, en todas las circunstancias podrá protegerse de forma más efectiva al consumi-

dor mediante la aplicación de las normas nacionales relativas a los buenos usos comerciales o las referentes a la obligación de los concesionarios de automóviles de entregar una lista expresiva del equipamiento montado de serie. Normalmente, los importadores paralelos podrán acceder directamente a la información necesaria a tal efecto y, por consiguiente, dichas normas obstaculizarán la libre circulación de mercancías menos que una prohibición de la utilización de la designación del año de fabricación $n + 1$.

53. Para concluir, puede ser oportuno mencionar la situación en la cual el vehículo objeto de importación paralela se vende posteriormente en el mercado de ocasión. Para el consumidor que vende el vehículo de que se trata, será esencial que éste pueda designarse con el más reciente año de fabricación posible, ya que ello podría influir en el precio. Asimismo, en estos casos me parece que podría protegerse de forma más efectiva al comprador mediante la aplicación de las normas nacionales relativas a los buenos usos comerciales y, eventualmente, mediante una obligación de informar sobre el equipamiento de serie montado.

54. En resumen, soy del parecer de que una normativa como la contenida en el Decreto y en la Orden Ministerial no es ni idónea ni necesaria para proteger a los consumidores.

Conclusión

55. A la vista de las consideraciones que anteceden propongo al Tribunal de Justicia que responda del siguiente modo a la cuestión planteada por la cour d'appel de Metz:

«El artículo 30 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea debe interpretarse en el sentido de que se opone a unas disposiciones nacionales relativas al año de fabricación de los automóviles que implican que, en caso de que dos vehículos de la misma marca y modelo se comercialicen con posterioridad al 1 de julio de un determinado año civil, uno de ellos puede ponerse en venta con indicación del año civil siguiente como año de fabricación, mientras que está prohibido poner en venta el otro, introducido mediante importación paralela, con esa misma indicación.»