

**GUIDE DE LECTURE**

- BREVET SUR MODELES ORNEMENTAUX :

- COMPATIBILITE TRAITE DE ROME \*\*
- EXERCICE # ABUS DE POSITION DOMINANTE \*\*

v.arrêt 5 Octobre 1988, aff.238/87, infra, p.6

## I - LES FAITS

- : La RNUR est titulaire de différents brevets italiens sur modèles ornementaux couvrant des pièces de carrosserie d'automobiles.
- : Différents industriels italiens : CONSORZIO Italiano della Componentistica di Ricambio per Autoveicoli... (ci-après dénommés: CONSORZIO) fabriquent des pièces de rechange couvertes par les brevets précédents.
- : La RNUR fait défense à CONSORZIO de produire et exporter les articles ci-dessous.
- : Le CONSORZIO assigne la RNUR en : - annulation des brevets sur modèles ornementaux pour défaut de "valeur esthétique autonome",  
- déclaration de régularité de la production des pièces non originales
- : La RNUR forme une demande reconventionnelle en contrefaçon de ces brevets sur modèles ornementaux.
- 18 septembre 1986 : Le Tribunal civil et pénal de MILAN :
  - rejette la demande en annulation des brevets
  - surseoit à statuer dans l'attente d'une décision préjudicielle de la CJCE sur l'interprétation des articles 30 à 36 et 86 du Traité de Rome:  
*"1. Les articles 30 à 36 du Traité CEE doivent-ils être interprétés en ce sens qu'ils font obstacle à ce que le titulaire d'un brevet pour modèle ornemental accordé dans un Etat membre fasse valoir le droit exclusif correspondant pour interdire à des tiers la fabrication et la vente, ainsi que l'exportation dans un autre Etat membre, de pièces détachées qui composent dans leur ensemble la carrosserie d'une automobile déjà mise sur le marché, c'est à dire de parties détachées destinées à la vente en tant que pièces de rechange de cette même automobile ?*
  - 2. L'article 86 du Traité CEE peut-il être utilisé pour interdire l'abus de la position dominante détenue par chaque firme de construction automobile sur le marché des pièces de rechange des automobiles de sa fabrication, et qui consiste à chercher, par la pratique des obtentions de brevet, à éliminer de la concurrence des entreprises indépendantes de pièces de rechange ?"*
- 5 octobre 1988 : LA CJCE rend la décision préjudicielle sollicitée :  
*"Les règles relatives à la libre circulation des marchandises ne s'opposent pas à l'application d'une législation nationale en vertu de laquelle un fabricant d'automobiles, titulaire d'un brevet pour modèle ornemental sur des pièces de rechange destinées aux voitures de sa fabrication, est en droit d'interdire à des tiers de fabriquer, aux fins de la vente sur le marché intérieur ou de l'exportation, des pièces*

*protégées ou d'empêcher l'importation d'autres Etats membres de pièces protégées qui y auraient été fabriquées sans son consentement. Le seul fait d'obtenir des brevets pour modèles ornementaux relatifs à des éléments de carrosserie de voitures automobiles ne constitue pas un abus de position dominante, au sens de l'article 86 du Traité; l'exercice du droit exclusif correspondant à de tels brevets peut être interdit par l'article 86 du Traité, s'il donne lieu de la part d'une entreprise en position dominante à certains comportements abusifs tels que le refus arbitraire de livrer des pièces de rechange à des réparateurs indépendants, la fixation des prix, des pièces de rechange à un niveau inéquitable ou la décision de ne plus produire de pièces de rechange pour un certain modèle alors que beaucoup de voitures de ce modèle circulent encore, à condition que ces comportements soient susceptibles d'affecter le commerce entre Etats membres".*

## II - LE DROIT

### **PREMIER PROBLEME (Compatibilité des brevets sur modèles ornementaux et des règles européennes sur la libre circulation des marchandises)**

#### **A - LE PROBLEME**

##### **1°) Prétention des parties**

a) Le demandeur (CONSORZIO)

prétend qu'il y a incompatibilité entre ses droits de propriété industrielle et l'article 36 du Traité de Rome sur la libre circulation des marchandises.

b) Le défendeur (RNUR)

prétend qu'il n'y a pas incompatibilité entre ses droits de propriété industrielle et l'article 36 du Traité de Rome sur la libre circulation des marchandises.

##### **2°) Enoncé du problème**

Des brevets couvrant des modèles ornementaux sur un Etat sont-ils compatibles avec l'article 36 du Traité de Rome sur la libre circulation des marchandises ?

#### **B - LA SOLUTION**

##### **1°) Enoncé de la solution**

*"Les règles relatives à la libre circulation des marchandises ne s'opposent pas à l'application d'une législation nationale en vertu de*

*laquelle un fabricant d'automobiles, titulaire d'un brevet pour modèle ornemental sur des pièces de rechange destinées aux voitures de sa fabrication, est en droit d'interdire à des tiers de fabriquer, aux fins de la vente sur le marché intérieur ou de l'exportation, des pièces protégées ou d'empêcher l'importation d'autres Etats membres de pièces protégées qui y auraient été fabriquées sans son consentement.*

## **2°) Commentaire de la solution**

- Pareille solution ne surprendra pas puisqu'elle fait application directe des principes de compatibilité des règles européennes en matière de libre circulation des marchandises et de reconnaissance des droits intellectuels (Rappr.CJCE 14 septembre 1982, KEURKOOB, 144/81, Rec.p.2853).

La Cour relève justement :

*"Il importe de relever ensuite que la faculté pour le titulaire d'un brevet pour modèle ornemental de s'opposer à la fabrication par des tiers, aux fins de la vente sur le marché intérieur ou de l'exportation, de produits incorporant le modèle ou d'empêcher l'importation de pareils produits qui auraient été fabriqués sans son consentement dans d'autres Etats membres, constitue la substance de son droit exclusif. Empêcher l'application de la législation nationale dans pareilles conditions reviendrait donc à remettre en cause l'existence de ce droit".*

L'arrêt reprend ainsi la distinction entre l'existence du droit -qui est admise- et l'exercice du droit -qui peut être irrégulier-.

- L'intérêt de la solution porte sur un point plus précis et la faculté pour un créateur de protéger simultanément un ensemble ("ensemble de la carrosserie") et ses composants ("pièces de rechange"). Sur ce point, la Cour énonce :

*"Il appartient au législateur nationale de déterminer les produits qui peuvent bénéficier de la protection alors même qu'ils feraient partie d'un ensemble déjà protégé en tant que tel".*

## **SECOND PROBLEME (Exercice abusif des droits intellectuels)**

La Cour observe en premier :

*"Le seul fait d'obtenir le bénéfice d'un droit exclusif accordé par la loi, droit dont la substance consiste à pouvoir empêcher la fabrication et la vente des produits protégés par les tiers non autorisés, ne peut être regardé comme une méthode abusive d'élimination de la concurrence".*

## **A - LE PROBLEME**

### **1°) Prétention des parties**

a) Le demandeur (CONSORZIO)

prétend que l'exercice de ces droits par la RNUR constitue un abus de position dominante au regard du Traité de Rome.

b) Le défendeur (RNUR)

prétend que l'exercice de ces droits par la RNUR ne constitue pas un abus de position dominante au regard du Traité de Rome.

### **2°) Enoncé du problème**

Dans quel cas l'exercice d'un droit intellectuel peut-il constituer un abus de position dominante au regard du Traité de Rome ?

## **B - LA SOLUTION**

### **1°) Enoncé de la solution**

*"Le seul fait d'obtenir des brevets pour modèles ornementaux relatifs à des éléments de carrosserie de voitures automobiles ne constitue pas un abus de position dominante, au sens de l'article 86 du Traité; l'exercice du droit exclusif correspondant à de tels brevets peut être interdit par l'article 86 du Traité, s'il donne lieu de la part d'une entreprise en position dominante à certains comportements abusifs tels que le refus arbitraire de livrer des pièces de rechange à des réparateurs indépendants, la fixation du prix des pièces de rechange à un niveau inéquitable ou la décision de ne plus produire de pièces de rechange pour un certain modèle alors que beaucoup de voitures de ce modèle circulent encore, à condition que ces comportements soient susceptibles d'affecter le commerce entre Etats membres".*

### **2°) Commentaire de la solution**

- La réponse générale ne surprend pas.

- L'apport supplémentaire de la solution tient aux critères d'exercice abusif d'un droit intellectuel retenu par la Cour :

. *"Refus arbitraire de livrer les pièces de rechange à des réparateurs indépendants"*

. *"Décision de ne plus produire de pièces de rechange pour un certain modèle alors que beaucoup de voitures de ce modèle circulent encore",*

. *"Fixation des prix et des pièces de rechange à un niveau inéquitable"* : sur ce point, on retiendra, également, l'apport de l'arrêt étudié :

*"Il faut bien relever que, selon la jurisprudence de la Cour (arrêt du 29 février 1968, 24/67, PARKE DAVIS, Rec.p.83), la supériorité du prix des premières ("pièces vendues par le constructeur") par rapport à celui des secondes ("pièces vendues par le fabricant indépendant") n'est pas nécessairement constitutive d'abus car le titulaire d'un brevet pour modèle ornemental peut légitimement prétendre à une rémunération pour les dépenses qu'il a exposées en vue de mettre au point le modèle breveté".*

On relèvera, également, dans le rapport d'audience les observations suivantes :

*"Renault, ainsi que la Commission et tous les gouvernements intervenants considèrent que même dans le cas où une entreprise occupe une position dominante, l'exercice d'un droit de propriété industrielle conformément à l'article 36 du Traité n'est pas contraire à l'article 86 si le droit en question n'a pas été utilisé comme instrument d'exploitation abusive d'une telle position. Or, le droit pour le titulaire du droit au modèle d'interdire à des tiers la fabrication et la commercialisation du produit protégé est inhérent à l'existence même de ce droit.*

*L'exploitation abusive doit donc résulter d'éléments externes à l'exercice du droit de propriété industrielle conformément à l'article 36 du Traité parmi ces circonstances, les gouvernements britannique et espagnol mentionnent l'adoption d'une politique de prix qui aboutit à fixer des prix excessifs ou discriminatoires et la Commission se demande si, dans certaines circonstances, l'article 86 ne pourrait pas impliquer l'illégalité d'un refus d'accorder des licences à des fabricants indépendants, ce qui éviterait l'élimination totale de la concurrence sur le marché des pièces de rechange".*

Cette dernière réserve doit être suivie avec une particulière attention.

La décision a un intérêt accru du fait que ses enseignements peuvent concerner non seulement les droits sur modèles mais plus largement les différents droits de propriété industrielle.

DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS  
DOMSTOL

GERICHTSHOF  
DER  
EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

ΑΙΚΑΤΗΡΙΟ  
ΤΩΝ  
ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

COURT OF JUSTICE  
OF THE  
EUROPEAN COMMUNITIES

TRIBUNAL DE JUSTICIA  
DE LAS  
COMUNIDADES EUROPEAS



LUXEMBOURG

COUR DE JUSTICE  
DES  
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

CORTE DI GIUSTIZIA  
DELLE  
COMUNITÀ EUROPEE

HOF VAN JUSTITIE  
VAN DE  
EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

TRIBUNAL DE JUSTIÇA  
DAS  
COMUNIDADES EUROPEIAS

Traduction

## ARRET DE LA COUR

du 5 octobre 1988

"Exercice de droits de modèle relatifs à des éléments de carrosserie de voitures automobiles; compatibilité avec les articles 30 à 36 et 86 du traité"

Dans l'affaire 53/87,

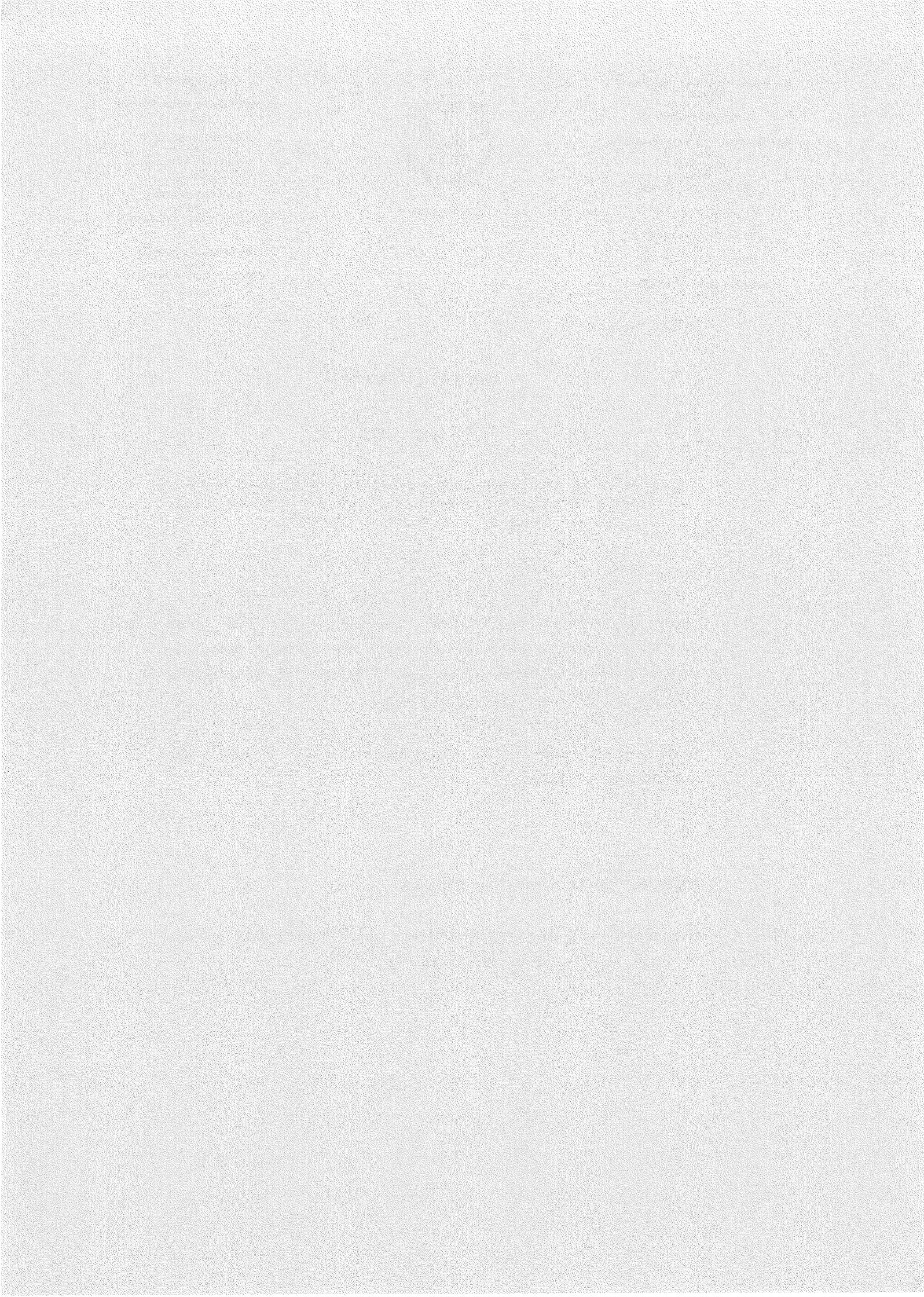
ayant pour objet une demande adressée à la Cour, en application de l'article 177 du traité CEE, par le Tribunale Civile e Penale de Milan et tendant à obtenir, dans le litige pendant devant cette juridiction entre

**Consorzio Italiano della Componentistica di Ricambio per Autoveicoli et Maxicar**

et

**Régie Nationale des Usines Renault**

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation des articles 30 à 36 et 86 du traité CEE,



LA COUR

composée de : M. Mackenzie Stuart, président, MM. G. Bosco, C. Due, J.C. Noitinho de Almeida, présidents de chambre, MM. T. Koopmans, U. Everling, K. Bahlmann, Y. Galmot, R. Joliet, T.F. O'Higgins, F.A. Schockweiler, juges,

avocat général : M. J. Mischo

greffier : Mme D. Louterman, administrateur

considérant les observations présentées:

- pour la société Consorzio Italiano della Componentistica di Ricambio per Autoveicoli et la société Maxicar, parties demanderesses au principal, par Mes Marino Bin, Fabio Bortolotti, Guido Colonna, Georgio Floridia, Claudio Maria Prado et Enrico Radice,
- pour la société Régie Nationale des Usines Renault, partie défenderesse au principal, par Mes Mario Franzosi, Xavier Desjeux, Antoine Braun et Francis Herbert,
- pour le gouvernement français, par Mes Edwige Belliard et Philippe Pouzoulet, en qualité d'agents,
- pour le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, par M. Martin Seidl, conseiller au ministère fédéral de l'économie, en qualité d'agent,

- pour le gouvernement espagnol, par MM. Francisco Javier Conde de Saro, directeur général de la coordination juridique et institutionnelle communautaire, et Rafael Garcia-Valdecasas Fernandez, chef du service juridique de l'Etat, en qualité d'agent,
- pour le gouvernement italien, par M. Ivo M. Braguglia, avvocato dello Stato,
- pour le gouvernement britannique, par M. H.R.L. Purse, du Treasury Solicitor's Department, en qualité d'agent,
- pour la Commission, par M. Giuliano Marengo et Mme Karen Banks, en qualité d'agents,

vu le rapport d'audience et à la suite de la procédure orale du 18 mai 1988,

ayant entendu les conclusions de l'avocat général présentées à l'audience du 21 juin 1988,

rend le présent

#### **Arrêt**

1. Par ordonnance du 18 septembre 1986 parvenue à la Cour le 20 février 1987, le Tribunale Civile e Penale de Milan a posé, en vertu de l'article 177 du traité CEE, deux questions préjudicielles relatives à l'interprétation des articles 30 à 36 et 86 du traité CEE en vue d'apprécier, d'une part, la compatibilité d'une législation nationale permettant de protéger par brevet pour modèle ornemental des pièces de carrosserie de voitures automobiles avec les règles communautaires

concernant la libre circulation des marchandises et, d'autre part, le caractère abusif que peut, dans certaines circonstances, revêtir l'exercice de ce droit.

2. Ces questions ont été posées dans le cadre d'un litige qui oppose le Consorzio italiano della Componentistica di Ricambio per Autoveicoli (ci-après le Consorzio), association professionnelle qui regroupe plusieurs entreprises italiennes fabriquant et commercialisant des pièces détachées de carrosserie pour véhicules automobiles, et Maxicar, entreprise membre du Consorzio, à la Régie Nationale des Usines Renault (ci-après Renault).

3. Par le recours introduit devant la juridiction nationale, le Consorzio et Maxicar demandent, d'une part, que soient déclarés nuls les brevets pour modèles ornementaux dont Renault est titulaire, dans la mesure où ceux-ci visent des pièces détachées de carrosserie de voitures, pièces qui, en tant que telles, ne présenteraient aucune valeur esthétique autonome, d'autre part, que soit établi que la production et la commercialisation de pièces de rechange non originales ne constituent pas un délit au regard des dispositions nationales relatives à la concurrence déloyale. Renault, à titre reconventionnel, demande que la contrefaçon des brevets soit constatée à la charge des sociétés demanderessees.

4. La juridiction nationale considère que la protection, en tant que modèle ornemental, d'éléments de carrosserie de voitures automobiles est conforme au droit italien. Toutefois, elle estime que l'exercice des droits exclusifs résultant de cette protection paraît, en l'occurrence, contraire aux règles du traité.
5. A cet égard, elle relève que la rémunération du titulaire du droit est déjà garantie par le droit exclusif portant sur l'ensemble de la carrosserie et que la protection des éléments de carrosserie envisagés séparément n'est dès lors pas justifiée. Elle ajoute que Renault, qui est tout naturellement destinataire d'une partie des commandes des consommateurs pour les pièces destinées aux voitures de sa fabrication, bénéficie d'une position de monopole qui lui permet d'éliminer la concurrence des fabricants indépendants de pièces de rechange, tout en continuant à pratiquer des prix élevés.
6. Selon la juridiction nationale, il résulte des considérations qui précèdent que la protection dont bénéficie Renault pourrait constituer un moyen de discrimination arbitraire ou une restriction déguisée dans le commerce des pièces détachées entre les Etats membres, au sens de l'article 36 du traité, et que la position de monopole ainsi garantie à l'intéressé relève éventuellement des termes de l'article 86 du traité.
7. La juridiction nationale a décidé, dans ces conditions, de surseoir à statuer et de soumettre à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

1. Les articles 30 à 36 du traité CEE doivent-ils être interprétés en ce sens qu'ils font obstacle à ce que le titulaire d'un brevet pour modèle ornemental accordé dans un Etat membre fasse valoir le droit exclusif correspondant pour interdire à des tiers la fabrication et la vente, ainsi que l'exportation dans un autre Etat membre, de pièces détachées qui composent dans leur ensemble la carrosserie d'une automobile déjà mise sur le marché, c'est-à-dire de parties détachées destinées à la vente en tant que pièces de rechange de cette même automobile?

2. L'article 86 du traité CEE peut-il être utilisé pour interdire l'abus de la position dominante détenue par chaque firme de construction automobile sur le marché des pièces de rechange des automobiles de sa fabrication, et qui consiste à chercher, par la pratique des obtentions de brevets, à éliminer de la concurrence des entreprises indépendantes de pièces de rechange?

8. Pour un plus ample exposé des faits et du cadre juridique du litige au principal, du déroulement de la procédure ainsi que des observations déposées devant la Cour, il est renvoyé au rapport d'audience. Ces éléments du dossier ne sont repris ci-dessous que dans la mesure nécessaire au raisonnement de la Cour.

Sur la première question

9. Il ressort de l'ordonnance de renvoi que des fabricants indépendants de pièces de rechange pour voitures ont invoqué les règles relatives à la libre circulation des marchandises, en vue d'amener le juge national à écarter l'application d'une législation nationale sur la propriété industrielle en vertu de

laquelle un fabricant d'automobiles peut obtenir, par brevet pour modèle ornemental, une protection de certaines pièces de rechange destinées aux voitures de sa fabrication. Ces fabricants indépendants ont ainsi voulu se mettre à l'abri d'actions en contrefaçon visant à les empêcher de fabriquer, aux fins de la vente sur le marché intérieur ou de l'exportation, des pièces couvertes par le droit exclusif ou à leur interdire d'importer d'autres Etats membres des pièces protégées qui y auraient été fabriquées sans le consentement du titulaire du brevet pour modèle.

10. Il convient de souligner d'abord que, comme la Cour l'a jugé dans son arrêt du 14 septembre 1982 (Keurkoop, 144/81, Rec. p. 2853) relatif à la protection des dessins et modèles, en l'état du droit communautaire et en l'absence d'une unification dans le cadre de la Communauté ou d'un rapprochement des législations, la fixation des conditions et des modalités de cette protection relève de la règle nationale. Il appartient au législateur national de déterminer les produits qui peuvent bénéficier de la protection, alors même qu'ils feraient partie d'un ensemble déjà protégé en tant que tel.

11. Il importe de relever ensuite que la faculté pour le titulaire d'un brevet pour modèle ornemental de s'opposer à la fabrication par des tiers, aux fins de la vente sur le marché intérieur ou de l'exportation, de produits incorporant le modèle ou d'empêcher l'importation de pareils produits qui auraient été

fabriqués sans son consentement dans d'autres Etats membres, constitue la substance de son droit exclusif. Empêcher l'application de la législation nationale dans pareilles conditions reviendrait donc à remettre en cause l'existence même de ce droit.

12. Il y a lieu de rappeler encore qu'en vertu de l'article 36, les restrictions à l'importation ou à l'exportation justifiées par des raisons de protection de la propriété industrielle et commerciale sont admissibles pour autant qu'elles ne constituent ni un moyen de discrimination arbitraire, ni une restriction déguisée dans le commerce entre les Etats membres. A cet égard il suffit de constater, à la lumière des pièces du dossier, que le droit exclusif accordé par la législation nationale aux titulaires de brevets pour modèles ornementaux, relatifs à des éléments de carrosserie de voitures automobiles, est indifféremment opposable tant à ceux qui fabriquent les pièces de rechange sur le territoire national qu'à ceux qui les importent d'autres Etats membres et que cette législation ne vise pas à favoriser les produits nationaux par rapport aux produits originaires d'autres Etats membres.

13. Dans ces conditions, il convient de répondre à la première question de la juridiction nationale que les règles relatives à la libre circulation des marchandises ne s'opposent pas à l'application d'une législation nationale en vertu de laquelle un fabricant d'automobiles, titulaire d'un brevet pour modèle

ornemental sur des pièces de rechange destinées aux voitures de sa fabrication, est en droit d'interdire à des tiers de fabriquer, aux fins de la vente sur le marché intérieur ou de l'exportation, des pièces protégées ou d'empêcher l'importation d'autres Etats membres de pièces protégées qui y auraient été fabriquées sans son consentement.

Sur la deuxième question

14. Par la deuxième question, la juridiction nationale vise à savoir, en substance, si l'obtention de brevets pour modèles ornementaux relatifs à des éléments de carrosserie de voitures automobiles, et l'exercice des droits exclusifs qui en résultent, constituent un abus de position dominante, au sens de l'article 86 du traité.
15. A cet égard il y a lieu de relever d'emblée que le seul fait d'obtenir le bénéfice d'un droit exclusif accordé par la loi, droit dont la substance consiste à pouvoir empêcher la fabrication et la vente des produits protégés par des tiers non autorisés, ne peut être regardé comme une méthode abusive d'élimination de la concurrence.
16. En ce qui concerne l'exercice du droit exclusif, celui-ci peut être interdit par l'article 86 s'il donne lieu de la part d'une entreprise en position dominante à certains comportements abusifs tels que le refus arbitraire de livrer des pièces de rechange à des

réparateurs indépendants, la fixation des prix des pièces de rechange à un niveau inéquitable ou la décision de ne plus produire de pièces de rechange pour un certain modèle alors que beaucoup de voitures de ce modèle circulent encore, à condition que ces comportements soient susceptibles d'affecter le commerce entre États membres.

17. S'agissant plus précisément de la différence des prix entre les pièces vendues par le constructeur et celles vendues par les fabricants indépendants, il convient de relever que, selon la jurisprudence de la Cour (arrêt du 29 février 1968, 24/67, Parke Davis, Rec. p. 83), la supériorité du prix des premières par rapport à celui des secondes n'est pas nécessairement constitutive d'abus, car le titulaire d'un brevet pour modèle ornemental peut légitimement prétendre à une rémunération pour les dépenses qu'il a exposées en vue de mettre au point le modèle breveté.

18. Dans ces conditions, il y a lieu de répondre à la deuxième question posée par la juridiction nationale que

- Le seul fait d'obtenir de brevets pour modèles ornementaux relatifs à des éléments de carrosserie de voitures automobiles ne constitue pas un abus de position dominante, au sens de l'article 86 du traité;

- L'exercice du droit exclusif correspondant à de tels brevets peut être interdit par l'article 86 du traité, s'il donne lieu de la part d'une entreprise en position dominante à certains comportements abusifs tels que le refus arbitraire de livrer des pièces de rechange à des réparateurs indépendants, la fixation des prix des pièces de rechange à un niveau inéquitable ou la décision de ne plus produire de pièces de rechange pour un certain modèle alors que beaucoup de voitures de ce modèle circulent encore, à condition que ces comportements soient susceptibles d'affecter le commerce entre Etats membres.

Sur les dépens

19. Les frais exposés par le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, le gouvernement français, le gouvernement espagnol, le gouvernement britannique et le gouvernement italien et la Commission des Communautés européennes, qui ont soumis des observations à la Cour, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement. La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident de procédure soulevé devant la juridiction nationale, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens.

Par ces motifs,

LA COUR

statuant sur les questions à elle soumises par le Tribunal Civile et Penale de Milan, par ordonnance du 18 septembre 1966, dit pour droit:

1. Les règles relatives à la libre circulation des marchandises ne s'opposent pas à l'application d'une législation nationale en vertu de laquelle un fabricant d'automobiles, titulaire d'un brevet pour modèle ornemental sur des pièces de rechange destinées aux voitures de sa fabrication, est en droit d'interdire à des tiers de fabriquer, aux fins de la vente sur le marché intérieur ou de l'exportation, des pièces protégées ou d'empêcher l'importation d'autres Etats membres de pièces protégées qui y auraient été fabriquées sans son consentement.
  
2. Le seul fait d'obtenir de brevets pour modèles ornementaux relatifs à des éléments de carrosserie de voitures automobiles ne constitue pas un abus de position dominante, au sens de l'article 86 du traité; l'exercice du droit exclusif correspondant à de tels brevets peut être interdit par l'article 86 du traité, s'il donne lieu de la part d'une entreprise en position dominante à certains comportements

abusifs tels que le refus arbitraire de livrer des pièces de rechange à des réparateurs indépendants, la fixation des prix des pièces de rechange à un niveau inéquitable ou la décision de ne plus produire de pièces de rechange pour un certain modèle alors que beaucoup de voitures de ce modèle circulent encore, à condition que ces comportements soient susceptibles d'affecter le commerce entre Etats membres.

MACKENZIE STUART

BOSCO

DUE

ROITINHO DE ALMEIDA

KOOPMANS

EVERLING

BAHLMANN

GALMOT

JOLIET

O'HIGGINS

SCHOCKWILLER

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 5 octobre 1988,

Le président

A.J. MACKENZIE STUART

Le greffier

J.-G. GIRAUD

**Rapport d'audience**  
présenté dans l'affaire 53/87

**I. Faits et cadre juridique**

a) Le litige au principal

Le Consorzio italiano della Componentistica di Ricambio per Autoveicoli (ci-après Consorzio) est une association professionnelle qui groupe plusieurs entreprises italiennes qui fabriquent et commercialisent des pièces détachées de carrosseries de véhicules automobiles comme pièces de rechange. La Maxicar est l'une des entreprises membres du Consorzio et produit, entre autres, des éléments de carrosserie pour les voitures Renault.

Le Consorzio et la Maxicar ont introduit devant le Tribunal Civile e Penale de Milan une action, contre la Régie Nationale des Usines Renault, visant à la déclaration de nullité de certains brevets en tant que modèles ornementaux relatifs à des éléments individuels de la carrosserie de voitures Renault, ainsi qu'à faire constater que la production et la commercialisation de pièces de rechange non originelles ne constituent pas un délit au regard des dispositions relatives à la concurrence déloyale.

La juridiction nationale, après avoir considéré que la protection en tant que modèle ornemental de pièces détachées d'une carrosserie est conforme au droit italien des brevets, émet des doutes en ce qui concerne la compatibilité de l'exercice des droits ainsi accordés dans un Etat membre avec les articles 30 à 36 et 86 du traité CEE.

Un tel exercice serait contraire aux fonctions propres de la protection de la propriété industrielle étant donné que la situation de monopole où se trouve le titulaire du brevet ne constitue pas la rémunération d'un effort de recherche et de la réalisation d'un progrès dans le domaine esthétique, une telle rémunération ayant été épuisée par le projet complet de la voiture (qui est simultanément protégé en sa faveur par d'autres brevets). Il implique aussi l'élimination d'autres secteurs économiques du jeu de la concurrence ainsi que la pratique de prix plus élevés, avantages qui ne sont pas liées aux exigences du progrès économique qui justifient le droit de la propriété industrielle. Il en résulte que l'exercice des droits de propriété industrielle en cause pourrait constituer un moyen de discrimination arbitraire ou une restriction déguisée dans le commerce entre les Etats membres conformément à l'article 36 du traité.

Selon la juridiction nationale, les considérations qui précèdent ainsi que la position dominante occupée par Renault sur le marché des pièces de rechange, puisque cette entreprise est naturellement destinataire de la demande des consommateurs qui ont besoin de changer une pièce, et l'incidence d'une telle position dominante sur le commerce entre Etats membres (Renault exporte en Italie et vise à faire obstacle à la concurrence de sociétés italiennes qui exportent à leur tour vers la France), permettent aussi de poser la question de la compatibilité de l'exercice des droits de propriété industrielle en cause avec l'article 86 du traité.

Estimant ainsi que la solution du litige dépendait de l'interprétation du droit communautaire, le Tribunale Civile e Penale de Milan a demandé à la Cour de statuer à titre préjudiciel sur les questions suivantes:

1. Les articles 30 à 36 du traité CEE doivent-ils être interprétés en ce sens qu'ils font obstacle à ce que le titulaire d'un brevet pour modèle ornemental accordé dans un Etat membre fasse valoir le droit exclusif correspondant pour interdire à des tiers la fabrication et la vente, ainsi que l'exportation dans un autre Etat membre, de pièces détachées qui composent dans leur ensemble la carrosserie d'une automobile déjà mise sur le marché, c'est-à-dire de parties détachées destinées à la vente en tant que pièces de rechange de cette même automobile?

2. L'article 86 du traité CEE peut-il être utilisé pour interdire l'abus de la position dominante détenue par chaque firme de construction automobile sur le marché des pièces de rechange des automobiles de sa fabrication, et qui consiste à chercher, par la pratique des obtentions de brevets, à éliminer de la concurrence des entreprises indépendantes de pièces de rechange?

b) Cadre juridique

Il ressort du dossier que dans tous les Etats membres, à l'exception de la République hellénique, les pièces de carrosserie d'automobile peuvent être protégées par des règles de propriété industrielle concernant les dessins et modèles et les droits d'auteur.

Il ressort aussi du dossier que la question de la protection des pièces de carrosserie d'automobiles s'est déjà posée devant les tribunaux de certains Etats membres.

C'est ainsi qu'en République fédérale d'Allemagne, le Landgericht de Cologne a considéré, par jugement du 4 octobre 1983, que "La Ford Werke n'a pas le droit d'interdire à la requérante, sur la base du modèle déposé, de vendre les ailes de la Ford Escort reproduites comme pièces de rechange de manière identique aux pièces originales, parce que ces ailes ne peuvent pas être protégées efficacement comme modèle ornamental". Cet arrêt a été confirmé par l'Oberlandgericht de Cologne. Dans son arrêt du 23 novembre 1984, cette juridiction a observé que "les pièces d'un produit industriel qui sont déposées uniquement en tant que telles comme modèle ornamental, sont susceptibles de faire l'objet de modèles si elles représentent un produit unitaire, pouvant être commercialisé de manière autonome et si elles satisfont en outre à toutes les autres conditions pour pouvoir être protégées comme modèle (y compris - outre la nouveauté et l'originalité - le fait que la pièce (body-panel) est destinée et apte à agir sur le sens esthétique de forme et de couleur de l'observateur". La Cour d'appel de Cologne ajoute: "La participation autonome d'une pièce à la protection du modèle déposé pour la forme entière présuppose qu'il s'agit d'une pièce réalisée en elle-même qui satisfait par elle-même les conditions de nouveauté et d'originalité et présente en outre une certaine autonomie et un certain caractère complet de la forme elle-même qui rend possible une impression esthétique globale de la pièce indépendamment de la forme totale et qui peut être comparée à une forme correspondante de réalisation". En conséquence "ne sont pas susceptibles matériellement d'être protégés comme modèles ornementaux les modèles qui présentent la particularité de concerner des pièces d'une voiture et de sa carrosserie qui ne sont pas

destinées et ne sont pas non plus aptes à agir sur le sens esthétique de l'observateur, l'effet esthétique étant produit uniquement dans le cadre de l'impression générale de la voiture".

Cet arrêt a été annulé par le Bundesgerichtshof par arrêt du 3 février 1987. Selon la juridiction suprême allemande, l'arrêt de la Cour d'appel "établi une limite excessive dans le cadre de la protection du modèle ornemental", parce qu'il aurait exclu "du cadre de la protection du modèle ornemental les objets qui, par nature, ne peuvent avoir aucune fonction esthétique". Selon le Bundesgerichtshof, en revanche, "en examinant la forme extérieure telle qu'elle est présumée pour la protection du modèle ornemental, il n'est pas nécessaire d'apprécier l'effet esthétique possible en soi". Pour cette juridiction "il ne s'agit pas ... d'établir si l'objet en question est destiné à avoir un effet propre sur le sens esthétique, parce qu'en principe la protection juridique comme modèle ornemental doit être prise en considération même si l'objet n'est pas susceptible de produire un effet propre sur le sens esthétique".

En France, le tribunal de Roanne s'est prononcé dans le même sens dans un litige opposant Maxicar à Renault (jugement du 29 avril 1986, publié dans la revue Semaine Juridique, 1986, 714 (n° 14811)). Selon cette juridiction, les "body panels" automobiles peuvent être protégés par des brevets pour modèle, cette protection n'était pas contraire aux règles communautaires.

La loi italienne du 25 août 1940 (modifiée par la loi du 23 mai 1977) protège les dessins et modèles en prenant en considération la création industrielle. Dans la mesure où l'élément artistique l'emporte sur le caractère industriel, le dessin ou le modèle en question se trouve exclu du domaine d'application de ladite loi et ne peut bénéficier que du droit d'auteur.

c) Le marché des pièces de rechange pour automobiles

Les voitures automobiles sont composées de plusieurs éléments dont le remplacement est parfois nécessaire pour assurer leur utilisation. Ce besoin de remplacement résulte soit de l'usure de certains éléments soit de leur rupture causée en général par des accidents.

Pour satisfaire un tel besoin il existe un marché de pièces de rechange produites soit par le constructeur lui-même, soit par des sous-traitants liés au constructeur par des liens contractuels, soit par des fabricants indépendants.

Ce marché a des dimensions très importantes. Une étude jointe aux observations du Consorzio indique que pour l'année 1984, le chiffre d'affaires aurait atteint 30 milliards de dollars US.

Certaines pièces de rechange font l'objet de droits de propriété industrielle accordés conformément à la législation de chaque Etat membre (supra, b). Il s'agit soit d'accessoires, qui ne font pas partie intégrante de la

voiture et dont la forme n'est pas obligatoire, soit d'éléments de la carrosserie tels que la calandre, les ailes avant, le capot, le hayon et le couvercle du coffre. Le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relève dans ses observations que ces éléments de la carrosserie représentent environ 5% de l'ensemble des éléments de carrosserie et moins de 1% de l'ensemble des pièces d'une automobile.

Le marché des pièces de carrosserie est particulièrement important étant donné le coût de leur fabrication et la fréquence de leur remplacement dû aux accidents, ainsi que par le coût élevé de la main-d'oeuvre nécessaire pour la réparation. Selon les indications fournies dans les observations précitées et si l'on tient compte des prix de revient et du chiffre d'affaires, les pièces de carrosserie brevetables représentent une part s'élevant à 8% de l'ensemble du marché des éléments de carrosserie et à 5% de l'ensemble du marché des pièces d'automobiles.

Selon la Maxicar, en ce qui concerne les tôles (qui constituent essentiellement les pièces de carrosserie auxquelles se réfère la présente affaire), la part de marché des fabricants de voitures se situe aux alentours de 80-85%.

Parmi les pièces de rechange de carrosserie il y a lieu de distinguer, d'un côté, celles à rotation rapide, de l'autre, celles à rotation lente. Les premières représenteraient, selon le gouvernement français, 10% des pièces de carrosserie, mais en chiffre d'affaires, 90% du chiffre d'affaires total de ces pièces.

Selon Maxicar, les constructeurs d'automobiles auraient, pendant des années, toléré, voire dans certains cas favorisé, la présence sur le marché de fabricants indépendants de pièces de rechange. C'est à partir de la seconde moitié des années 70, en raison de la restructuration de tout le secteur consécutive à la crise pétrolière que la situation se serait modifiée. Les raisons d'une telle modification seraient les suivantes:

- la réduction des marges des profit, typique dans un marché presque saturé, qui a poussé les constructeurs d'automobiles à chercher des profits dans le marché des pièces de rechange;
- la désintégration verticale de la production résultant du recours toujours plus fréquent à des entreprises satellites chargées de la fabrication d'éléments qu'elles peuvent exécuter à des coûts inférieurs. Les constructeurs d'automobiles ont alors essayé de limiter cette ouverture du marché aux sous-traitants soit par des clauses spéciales insérées dans les contrats soit en recourant à la protection de la propriété industrielle;
- finalement, l'adoption du règlement CEE n° 123/85 de la Commission, qui interdit aux constructeurs de s'opposer à ce que les concessionnaires s'approvisionnent en pièces de rechange auprès des fabricants indépendants, aurait amené les constructeurs, pour assurer l'utilisation par les

concessionnaires des pièces "originales", à empêcher "en amont" la mise sur le marché de pièces de rechange non-originales, en contrôlant leur production.

d) L'effet de la concurrence sur le marché

Selon le Consorzio et Maxicar, l'activité des producteurs indépendants de pièces de rechange pour carrosseries est indispensable pour sauvegarder les intérêts des consommateurs. L'élimination de tels producteurs aurait des conséquences néfastes et notamment:

- l'augmentation des prix des pièces de rechange jusqu'à la limite extrême au-delà de laquelle l'automobiliste n'est pas disposé à procéder à la réparation. La pratique démontrerait que les prix des éléments de carrosserie produits par des producteurs indépendants tendent à diminuer chez les constructeurs. Tel serait le cas, par exemple, des supports avant et arrière pour la Renault 4 dont les prix s'élevaient en 1986, respectivement à 35.315 et 47.230 liras, et, en 1987, à 13.600 et 10.000 liras. Au contraire, les prix des pièces qui ne sont vendues que par le constructeur tendent à augmenter;
- la réparation des voitures serait plus chère non seulement en vertu des prix des pièces de rechange mais parce que l'utilisateur n'aurait pas à sa disposition certaines pièces que le producteur n'a pas intérêt à produire. Tel est le cas des "corrosion panels", parties inférieures de certaines pièces

particulièrement sujettes à la rouille, destinées à être soudées sur la pièce existante, et de pièces vendues séparément par les producteurs indépendants tandis que seul l'ensemble est vendu par le constructeur (par exemple, la porte);

- l'assistance des voitures anciennes serait compromise. Pour vendre des voitures nouvelles les constructeurs essaieraient d'éliminer du marché les voitures les plus anciennes en adoptant une politique des prix des pièces de rechange qui rendrait les réparations économiquement injustifiées compte tenu de la valeur commerciale de l'automobile.

Les constructeurs seraient alors en mesure de conditionner totalement le développement de l'activité des réparateurs indépendants, ceux-ci étant condamnés à disparaître progressivement du marché.

Le Consorzio et Maxicar font valoir que la production de pièces de rechange par les fabricants indépendants ne suppose pas nécessairement une mauvaise qualité de telles pièces. D'une part, beaucoup de pièces de rechange non-originales sont fabriquées par les mêmes entreprises que celles qui approvisionnent les constructeurs pour le premier montage. D'autre part, en ce qui concerne les tôles, le niveau même d'investissement nécessaire pour procéder à leur fabrication rend par lui même peu intéressante la fabrication de pièces de qualité inférieure. En ce qui concerne les autres pièces,

comme, par exemple, les feux, ils sont soumis à l'homologation des autorités publiques précisément pour garantir le respect de standards de qualité.

Le moyen de protéger le consommateur ou l'intérêt plus général de la sécurité n'est pas le monopole du fabricant mais, plutôt, un contrôle public sur les caractéristiques du produit (par exemple, l'homologation obligatoire), pour les pièces les plus "critiques" du point de vue de la sécurité telles que les plaquettes de frein, les boîtes de vitesse, etc.. Un autre remède pour éviter que les consommateurs soient induits en erreur quant à la qualité des pièces de rechange serait l'obligation pour les fabricants indépendants d'adapter des signes distinctifs et des emballages indiquant clairement aux consommateurs que les pièces de rechange qu'ils vendent ne proviennent pas du constructeur de l'automobile à laquelle ces pièces de rechange sont destinées.

Les membres du Consorzio seraient particulièrement sensibles à cet aspect et, dans cette optique, ils seraient en train de mettre au point une marque spéciale de qualité pour les produits.

Renault et le Gouvernement français soutiennent que seul le droit exclusif de fabrication et de commercialisation des pièces détachées de véhicules automobiles et notamment des éléments de carrosserie est de nature à garantir une réelle protection de la propriété industrielle des fabricants d'automobiles leur permettant de rentabiliser les investissements considérables réalisés pour la mise au point

de nouveaux modèles, et à assurer une satisfaction effective des intérêts du consommateur tout au long de la durée d'utilisation de la voiture dont la fiabilité conditionnera l'attachement de l'automobiliste à la marque.

Les firmes européennes suivent la stratégie consistant à répercuter leurs coûts de production sur le prix des voitures et des pièces de rechange. Si elles étaient obligées de réduire les prix de ces dernières pour suivre le prix des fabricants indépendants qui ne sont pas soumis aux mêmes coûts de production (notamment en ce qui concerne la recherche et la publicité), le prix des voitures devrait être augmenté, ce qui aurait comme conséquence l'affaiblissement de la capacité concurrentielle de l'industrie européenne face à celle du Japon et des pays de l'Est.

S'il était permis aux fabricants indépendants de fabriquer des pièces de rechange de carrosserie, ils se limiteraient à la fabrication de pièces à rotation rapide, laissant aux constructeurs et à leurs fournisseurs le soin d'assurer la fabrication des pièces à rotation lente, ce qui rendrait encore plus difficiles les amortissements nécessaires des coûts de production des constructeurs.

Les intérêts des consommateurs seraient aussi mis en cause étant donné que la qualité des pièces de carrosserie, notamment en ce qui concerne le traitement anti-corrosion, et leur sécurité, exigent des investissements qui ne sont pas faits par les fabricants indépendants. Les plus souvent les consommateurs ne bénéficieraient pas de la différence des

prix entre les pièces fabriquées par les fabricants indépendants et les pièces d'origine étant donné que les réparateurs ont tendance à facturer le prix de ces dernières.

La mauvaise qualité des pièces de rechange fabriquées par des fabricants indépendants serait de nature à affecter la réputation des constructeurs puisque le propriétaire de la voiture ignore le plus souvent comment la réparation a été faite et, en conséquence, l'utilisation de pièces qui ne sont pas d'origine.

Ce point de vue est aussi partagé par le gouvernement espagnol.

## **II. Procédure**

L'ordonnance de renvoi a été enregistrée au greffe le 20 février 1987.

Conformément à l'article 20 du protocole sur le statut (CEE) de la Cour de Justice, des observations ont été déposées par le Consorzio, représenté par Mes. Marino Bin, Fabio Bortolotti, Guido Colonna, Giorgio Floridia, Claudio Maria Prado et Enrico Padice, par Maxicar, représentée par Mes Giorgio Floridia, Claudio Maria Prado et Enrico Radice, par la Régie Nationale des Usines Renault, représentée par Mes. Mario Franzosi, Xavier Desjeux, Antoine Braun et Francis Herbert, par le gouvernement français, représenté par Mes Edwiga Belliard et Philippe Pouzoulet en qualité d'agents, par le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne représenté par M. Martin Seidl, conseiller au ministère

fédéral de l'économie, par le gouvernement espagnol, représenté par Mes. Francisco Javier Conde de Saro, directeur général de la coordination juridique et institutionnelle communautaire, et Rafael Garcia-Valdecasas Fernandez, chef du service juridique de l'Etat, par le gouvernement italien, représenté par M. Ivo M. Braguglia, avvocato dello Stato, par le gouvernement britannique, représenté par M. H.R.L. Purse, du Treasury Solicitors' Department, en qualité d'agent, et par la Commission, représentée par Mes. Giuliano Marengo et Karen Banks, en qualité d'agents.

Sur rapport du juge rapporteur, l'avocat général entendu, la Cour a décidé de renvoyer l'affaire devant la cour plénière et d'ouvrir la procédure orale sans instruction préalable.

### III. Observations écrites

#### 1. Sur la première question

1.1 Le Consorzio et Maxicar soutiennent que l'exercice par les constructeurs des droits conférés par les législations nationales et protégeant des éléments de carrosserie est contraire aux articles 30 à 36 du traité.

Un tel exercice constituerait une mesure d'effet équivalant à des restrictions quantitatives à l'exportation, interdite par l'article 34 du traité. A leur avis, cet article interdit non seulement les mesures discriminatoires, établissant une différence de traitement entre le commerce

intérieur d'un Etat membre et le commerce d'exportation, mais aussi les mesures indistinctement applicables ayant un effet restrictif sur les échanges intracommunautaires.

La Cour n'aurait jamais considéré l'exercice de droits de propriété industrielle comme une mesure d'effet équivalant à des restrictions quantitatives à l'exportation mais il n'y a pas de raisons qui puissent justifier une différence de régime selon que l'on considère les mesures restrictives du point de vue de l'importation ou de l'exportation.

En tout état de cause Maxicar soutient que l'exercice par Renault de ses droits de propriété industrielle protégeant en Italie les éléments de carrosserie d'automobiles constitue aussi une mesure d'effet équivalant à des restrictions quantitatives à l'importation, interdite par l'article 30 du traité. Elle fait valoir que ses membres commercialisent également des pièces de rechange fabriquées par des tiers, certaines d'entre elles provenant de l'étranger (par exemple, l'Espagne).

Il y a donc lieu d'établir si l'article 36 du traité peut être invoqué pour justifier des restrictions aux échanges découlant de l'exercice des droits de propriété industrielle en cause.

A cet égard, le Consorzio et Maxicar soutiennent qu'il appartient à la Cour de Justice de déterminer ce qui peut faire l'objet d'un droit de propriété industrielle. L'article 36 du traité CEE oblige à apprécier le caractère adéquat des pouvoirs d'exclusivité découlant des protections nationales

de la propriété industrielle, tant par rapport à la fonction que ces protections assument dans les ordres juridiques nationaux que par rapport à la fonction qu'elles peuvent encore assumer dans l'ordre économique dont cet article fait partie en droit communautaire.

L'article 36 confère à la Cour de Justice un double pouvoir d'interprétation fondé sur l'article 177: a) celui de dire si et quand le pouvoir d'exclusivité attribué par la loi nationale est conforme à la fonction de protection; b) celui de dire si et quand le pouvoir d'exclusivité attribué par la loi nationale - bien qu'en lui-même il soit abstraitement conforme à la fonction de cette protection - est exercé de manière à constituer une discrimination arbitraire ou une restriction déguisée dans le commerce entre les Etats membres.

En ce qui concerne le modèle ornemental, le Consorzio et Maxicar soutiennent que l'exclusivité accordée au titulaire est considérée comme compatible avec l'objectif du développement économique parce que, d'une part, elle contribue à stimuler l'amélioration esthétique de la production industrielle et la satisfaction du besoin des consommateurs de nouvelles formes du produit, et, d'autre part, n'élimine cependant pas la concurrence d'autres producteurs auxquels il est permis - dans les limites des nécessaires économies d'échelle et des dimensions d'entreprises qui en découlent - de rivaliser en expérimentant à leur tour des modèles toujours nouveaux.

Or, la forme de la partie détachée de la carrosserie ne constitue pas une création intellectuelle susceptible d'être protégée. La création intellectuelle qui est apte à conférer au produit une valeur esthétique concerne le "design" complet de l'automobile. La forme d'un élément non seulement n'a aucune valeur esthétique si elle est considérée en elle-même, mais à aucun moment elle ne fait l'objet d'une création intellectuelle parce que le "designer" de l'automobile projette le modèle dans son intégralité et non pas dans chacune de ses parties.

En outre, l'institution du modèle ornamental est totalement détachée de sa fonction lorsqu'elle est appliquée non pas pour régler la "non price competition" entre entreprises offrant des produits concurrents (les automobiles) susceptibles de différenciation formelle et esthétique, mais lorsqu'elle est appliquée en vue d'éliminer la concurrence d'entreprises qui offrent un produit - comme la pièce de rechange constituée ou la partie détachée de l'automobile - qui par définition doit nécessairement être identique.

Maxicar soutient en outre que si les constructeurs d'automobiles pouvaient empêcher les fabricants indépendants de pièces de rechange de fabriquer les pièces détachées de la voiture dont le modèle est breveté séparément, il leur serait reconnu la faculté de limiter la liberté de jouissance du propriétaire de la voiture après que celle-ci a été achetée. Le titulaire du brevet aurait alors la possibilité d'obtenir des profits monopolistiques non pas en agissant sur le prix de la voiture mis sur le coût des réparations.

Un tel monopole serait rendu possible par la violation du principe d'épuisement selon lequel le droit de jouissance et de disposition de l'acheteur n'est soumis à aucune limite du fait que le produit acheté est couvert par un brevet parce que la jouissance et la disposition sont des facultés inhérentes à son droit de propriété sur le produit et non pas au droit d'exclusivité du titulaire du brevet. Parmi les facultés du propriétaire-usager de l'automobile figure celle de pouvoir procéder aux réparations de la manière qu'il estime la plus convenable. Il peut ainsi fabriquer lui-même la pièce endommagée à remplacer, il peut la faire fabriquer par un tiers ou l'acheter à une entreprise indépendante qui produit des pièces de rechange.

Pour ces raisons, le Consorzio et Maxicar estiment que l'exercice des droits de propriété industrielle en question constitue une mesure d'effet équivalant à des restrictions quantitatives à l'exportation (en ce qui concerne le Consorzio aussi à l'importation), qui n'est pas justifiée par l'article 36 du traité.

Penault, la Commission et le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne soutiennent que l'exercice des droits de propriété industrielle en cause ne concerne que les exportations. Or, conformément à la jurisprudence constante de la Cour, l'article 34 "vise les mesures nationales qui ont pour objet ou pour effet de restreindre spécifiquement les courants d'exportation et d'établir ainsi une différence de traitement entre le commerce intérieur d'un Etat membre et son commerce d'exportation, de manière à

assurer un avantage particulier à la production nationale ou au marché intérieur de l'Etat intéressé". En l'espèce, cependant, la loi italienne s'applique indistinctement à la vente sur le marché national et à l'exportation. Elle s'applique à l'une et à l'autre de ces deux opérations en empêchant la fabrication du produit en question.

En tout état de cause, Renault et Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne soutiennent que le droit d'exclusivité inhérent au modèle correspond à son objet spécifique, tel que la Cour l'aurait défini dans son arrêt du 14 septembre 1982 (Keurkoop, 144/81, Rec. p. 2853). Si on admettait que le droit au modèle s'épuise dès la mise sur le marché du premier produit protégé, un tel droit deviendrait sans objet.

L'argument évoqué par la juridiction nationale selon lequel la récompense d'un travail créatif ne doit concerner que le produit dans son ensemble met en cause le droit au modèle lui-même. Or, il appartient à la législation nationale de définir les conditions de protection.

Renault considère que le litige au principal concerne uniquement la compatibilité avec le droit communautaire de la protection accordée par le droit italien au titulaire du droit de modèle ornemental sur les pièces de carrosserie, dont découle l'interdiction pour des tiers non autorisés de fabriquer et commercialiser lesdits produits dans l'Etat membre concerné. La première question devrait être reformulée

par la Cour pour tenir compte du cas dont est saisie la juridiction nationale et éviter ainsi que la Cour se prononce sur des questions générales et hypothétiques.

Le Gouvernement français considère que l'objet spécifique du droit au modèle consiste à garantir au titulaire de celui-ci le droit exclusif à commercialiser le premier un produit revêtant une forme industrielle déterminée et à la protéger contre d'autres producteurs qui voudraient copier ce produit et le commercialiser. L'exercice des droits de propriété industrielle en question correspondrait ainsi à leur objet spécifique et serait de nature à justifier des restrictions aux échanges communautaires conformément à l'article 36 du traité.

Les Gouvernements espagnol, britannique et italien considèrent aussi que l'exercice du droit exclusif en matière de dessins et modèles correspond à l'objet spécifique du droit de propriété industrielle en cause et relève ainsi de la propriété industrielle au sens de l'article 36 du traité.

1.2 A la suite de leurs observations résumées dans la section précédente, les parties au principal, la Commission et les gouvernements intervenants proposent à la Cour de répondre comme suit à la première question posée par la juridiction nationale:

- "Les articles 30 à 36 du traité CEE doivent être interprétés en ce sens qu'ils interdisent qu'une entreprise puisse obtenir des brevets pour modèle ornemental de chaque pièce détachée de la carrosserie

des automobiles de sa fabrication et puisse faire valoir le droit exclusif correspondant pour interdire aux fabricants indépendants de pièces de rechange de fabriquer et de vendre sur le territoire d'un Etat et d'exporter dans un autre Etat membre des pièces détachées de la carrosserie d'une automobile déjà mise sur le marché, afin qu'elles soient vendues comme pièces de rechange de cette même automobile" (Maxicar).

- "Les articles 30 à 36 du traité CEE doivent être interprétés en ce sens que l'exercice du droit exclusif, qui est reconnu par la législation nationale relative aux modèles ornementaux à un constructeur d'automobiles sur une pièce particulière de carrosserie, pour interdire la fabrication et/ou la vente de pièces détachées correspondant à la pièce protégée, va au-delà - du moins lorsque la pièce de rechange a une forme "obligée" - de la fonction spécifique du brevet et n'entre donc pas dans la dérogation aux principes relatifs à la libre circulation des marchandises, prévue par l'article 36" (Consortio).

- "La protection par des brevets, de modèles ou de dessins ornementaux de pièces détachées de la carrosserie d'une voiture, prévue par la législation nationale, relève de l'article 36 du traité CEE en ce qu'elle a pour objet de définir des droits d'exclusivité caractéristiques de cette propriété.

La sauvegarde du droit de brevet pour modèles ou dessins ornementaux, prévue par l'article 36 serait dépourvue de signification s'il n'était pas possible au détenteur du droit de s'opposer à la fabrication (dans l'Etat membre où il jouit de ce droit) de pièces de la carrosserie protégées" (Renault).

- "Les articles 30 à 36 du traité CEE, et en particulier l'article 34, doivent être interprétés en ce sens qu'ils ne s'opposent pas à ce qu'une législation nationale permette au titulaire d'un brevet pour modèle ornemental d'interdire à des tiers la fabrication et la vente, ainsi que l'exportation dans un autre Etat membre, de pièces détachées de carrosserie d'automobile destinées à la vente en tant que pièces de rechange de cette même automobile" (Commission).
- "Le droit communautaire ne fait pas obstacle à ce que le titulaire d'un brevet pour modèle ornemental accordé dans un Etat membre fasse valoir le droit exclusif qui résulte de ce brevet pour interdire la fabrication et la vente ainsi que l'exploitation dans un autre Etat membre de pièces détachées, notamment d'éléments de carrosserie d'une automobile, destinées à la vente en tant que pièces de rechange de cette automobile" (Gouvernement français).
- "Les dispositions combinées des articles 30, 34 et 36, première phrase, du traité CEE ne doivent pas être interprétées en ce sens qu'elles font obstacle à ce

que le titulaire d'un droit au modèle accordé dans un Etat membre fasse valoir ce droit pour interdire à des tiers la fabrication ainsi que l'exportation dans un autre Etat membre, de pièces détachées qui composent dans leur ensemble la carrosserie d'une automobile déjà mise sur le marché, c'est-à-dire de pièces détachées destinées à la vente en tant que pièces de rechange de cette même automobile, sous réserve des dispositions prévues à l'article 36, deuxième phrase, du traité CEE" (Gouvernement de la république fédérale d'Allemagne).

- "Les articles 30 à 36 du traité CEE doivent être interprétés de manière à ne pas faire obstacle à ce que le titulaire d'un brevet pour modèle ornemental accordé dans un Etat membre puisse faire valoir son droit correspondant d'interdire absolument à des tiers la fabrication et la vente, ainsi que l'exportation vers d'autres Etats membres, de pièces détachées dont l'ensemble constitue la carrosserie d'une voiture déjà commercialisée, c'est-à-dire de pièces détachées destinées à être écoulées sur le marché des pièces de rechange de cette voiture" (Gouvernement espagnol).

## 2. Sur la deuxième question

2.1 Le Consorzio et Maxicar considèrent que la deuxième question appelle une réponse affirmative. Le marché concerné étant le marché constitué par les pièces de rechange Renault (les pièces de rechange pour les voitures de chaque marque n'étant pas interchangeables avec celles d'autres marques),

cette entreprise occuperait sur ce marché une position dominante. En effet, les fabricants indépendants ne détiennent jamais une part du marché supérieure à 20% et les constructeurs, détenant la part restante, de par leurs dimensions, parce qu'ils sont en mesure d'interdire aux fabricants indépendants l'accès au réseau officiel ainsi que par leur influence sur les consommateurs, acquise par des campagnes sur la qualité et la sécurité de leurs produits, se trouvent dans une position qui permet de déterminer leur comportement sans tenir compte de sources d'approvisionnements concurrentielles qui sont fractionnées et sans grande importance.

A cet égard, le Consorzio et Maxicar mentionnent l'arrêt de la Cour du 31 mai 1979 (Hugin, 22/78, Rec. p. 1861), lequel a considéré comme marché concerné le marché des pièces de rechange Hugin au niveau des entreprises indépendantes spécialisées dans l'entretien et la réparation de caisses enregistreuses, dans la remise en état d'appareils usagés ainsi que dans la vente d'appareils d'occasion et la location d'appareils. La Cour aurait constaté qu'il y avait une demande spécifique de pièces de rechange de la marque Hugin, étant donné que ces pièces ne sont pas interchangeables avec les pièces de rechange de caisses enregistreuses d'autres marques.

L'abus de position dominante serait caractérisé, selon Maxicar, par l'exercice de droits de propriété industrielle non justifié par l'article 36 du traité parce que non conforme à la fonction juridiquement protégée du modèle ornamental, ainsi que par le but d'un tel exercice qui

consiste à éliminer totalement la concurrence résiduelle des entreprises indépendantes, en modifiant ainsi la structure du marché de manière irréversible. Pour Le Consorzio, l'abus est caractérisé par l'élimination de la concurrence, ce qui entraînerait la destruction de tout le réseau de petites et moyennes entreprises travaillant actuellement comme fabricants indépendants de pièces de rechange pour auto, et causerait un préjudice important aux consommateurs.

Les deux entreprises invoquent la pratique de prix inéquitables qui serait la conséquence possible voire certaine de la transformation de la position dominante actuelle des constructeurs d'automobiles sur le marché des pièces de rechange en une situation monopolistique absolue obtenue en déposant un brevet fractionné pour ces pièces, en tant que modèle ornemental. Pour Le Consorzio, la liberté de fixation des conditions de vente qu'une telle situation monopolistique implique aurait également comme conséquence la possibilité d'imposer des conditions de vente vexatoires, et de contingerer ou même de cesser la fourniture des pièces de rechange au détriment des consommateurs et avec des effets négatifs sur le marché dit des occasions.

Cet abus de position dominante aurait aussi une incidence sur le commerce entre les Etats membres.

Le Consorzio considère que la position de la juridiction nationale à cet égard est correcte et conforme à la jurisprudence communautaire. Maxicar demande à la Cour de confirmer le principe énoncé par la Cour dans l'arrêt du 6 mars 1974 (Zoja, 6 et 7/73, Rec. p. 223) selon lequel les

autorités communautaires doivent considérer le comportement incriminé dans toutes les conséquences pour la structure de la concurrence dans le marché commun sans distinguer entre les productions destinées à l'écoulement à l'intérieur du marché commun et celles destinées à être exportées, et il est indifférent de savoir si ce comportement concerne les activités exportatrices de celui-ci ou ses activités dans le marché commun. Il appartiendrait à la juridiction nationale d'appliquer en l'espèce ce principe.

Pour Maxicar, les effets du comportement de la Régie Renault doivent être examinés sous l'angle de l'incidence sur le commerce en général des pièces de rechange. Il s'agirait d'établir "si on peut considérer que des échanges de pièces de rechange Renault entre les Etats membres pourraient avoir lieu, si les conditions du marché étaient entièrement libres et non soumises à des pratiques restrictives telles que celles de Renault en l'espèce". Or, la réponse à cette question ne peut être que positive, parce que les pièces de rechange pour automobiles "sont de nature à constituer un objet commercial intéressant dans les échanges entre Etats membres" et cela est d'autant plus vrai que, en ce qui concerne ces pièces, de forts courants commerciaux normaux entre Etats membres existent déjà et existeraient encore davantage s'ils n'étaient pas entravés.

Pour Renault ainsi que pour le Gouvernement italien, le marché à prendre en considération est non pas celui des pièces de rechange pour automobiles d'une marque déterminée mais le marché des pièces de rechange pour les voitures en général, lequel est extrêmement concurrentiel. Le

Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne soutient que les éléments de carrosserie ne constituent qu'une petite partie du marché qui s'est créé autour de la fabrication et de l'entretien des véhicules automobiles. La plupart des pièces font l'objet d'une concurrence suffisante qui empêche l'établissement d'une position dominante.

La Commission soutient, au contraire, que la Régie Renault occupe une position dominante sur le marché. Une fois qu'un consommateur a acheté un modèle déterminé de voiture, le choix en matière de pièces de rechange est automatiquement limité aux seuls fournisseurs qui fabriquent des pièces qui s'adaptent audit modèle. Parmi ces fournisseurs, dont le nombre est limité, le constructeur occupe une position de force pour diverses raisons, notamment parce que la garantie du constructeur exige, dans de nombreux cas, l'utilisation de pièces d'origine, ou du fait de la promotion des ventes de ces pièces de rechange qui résulte de l'influence qu'exerce le constructeur sur son propre réseau de distribution et de services. Le fait est que, même lorsque dans le passé les constructeurs n'exerçaient pas systématiquement leurs droits de propriété industrielle, la position qu'ils occupaient sur le marché des pièces de rechange pour les automobiles de leur fabrication était déjà prépondérante.

Renault, ainsi que la Commission et tous les Gouvernements intervenants considèrent que même dans le cas où une entreprise occupe une position dominante, l'exercice d'un droit de propriété industrielle conformément à l'article 36 du traité n'est pas contraire à l'article 36 si le droit en question n'a pas été utilisé comme instrument

d'exploitation abusive une telle position. Or, le droit pour le titulaire du droit au modèle d'interdire à des tiers la fabrication et la commercialisation du produit protégé est inhérent à l'existence même de ce droit.

L'exploitation abusive doit donc résulter d'éléments externes à l'exercice du droit de propriété industrielle conformément à l'article 36 du traité. Parmi ces circonstances, les Gouvernements britannique et espagnol mentionnent l'adoption d'une politique de prix qui aboutit à fixer des prix excessifs ou discriminatoires (article 86 sous (a) et sous (c)), et la Commission se demande si, dans certaines circonstances, l'article 86 ne pourrait pas impliquer l'illégalité d'un refus d'accorder des licences à des fabricants indépendants, ce qui éviterait l'élimination totale de la concurrence sur le marché des pièces de rechange.

2.2 A la suite de leurs observations résumées dans la section précédente, les parties au principal, la Commission et les gouvernements intervenants proposent à la Cour de répondre comme suit à la deuxième question posée par la juridiction nationale.

- "L'article 86 du traité CEE doit être interprété en ce sens que le constructeur d'automobiles qui détient déjà une position dominante sur le marché des pièces de rechange de carrosserie de ses propres automobiles, exploite abusivement cette position dominante lorsqu'il exerce les droits d'exclusivité découlant d'un éventuel brevet pour modèle ornemental reconnu

par la législation nationale sur un élément particulier de carrosserie, afin d'interdire aux tiers la fabrication et/ou la vente de pièces de rechange correspondant aux pièces protégées et ayant une forme "obligée", en vue d'éliminer la concurrence sur le marché concerné" (Conorzio).

- "L'article 86 du traité CEE doit être interprété en ce sens que la pratique de l'obtention de brevets fractionnée comme modèles ornementaux des pièces détachées des carrosseries des automobiles en vue d'éliminer totalement la concurrence des entreprises des fabricants indépendants de pièces de rechange, constitue un abus de la position dominante détenue par la firme automobile sur le marché des pièces de rechange destinées aux voitures de sa fabrication" (Maxicar).

- "La pratique de dépôt de brevets pour des modèles ou des dessins ornementaux ne peut en elle-même, en tant qu'elle est essentielle pour l'existence du droit et dès lors légitime au regard de l'article 36 du traité, être contraire à l'article 86, même dans l'hypothèse, à établir par le juge national, où le titulaire occuperait une position dominante sur le marché à prendre en considération" (Renault).

- "L'article 86 du traité CEE doit être interprété en ce sens qu'il ne faut pas voir un abus dans le fait qu'un constructeur d'automobiles occupant une position dominante sur le marché des pièces détachées de

carrosserie pour les automobiles de sa fabrication obtient un brevet pour modèle ornemental pour ces parties de carrosserie. Cette réponse ne préjuge pas de la question de savoir s'il faut considérer comme incompatible avec l'article 86 certaines formes particulières d'exercice du droit qui auraient pour effet d'éliminer complètement la concurrence sur le marché desdites pièces" (Commission).

- "L'exercice du droit exclusif résultant d'un brevet pour modèle ornemental accordé dans un Etat membre et qui consiste à interdire la fabrication et la commercialisation ainsi que l'exportation dans un autre Etat membre de pièces détachées, notamment d'éléments de carrosserie d'une automobile destinés à la vente en tant que pièces de rechange, n'est pas contraire à l'article 86 du traité pour le seul motif qu'il est le fait d'une entreprise qui détient ainsi une position dominante sur le marché, si ce droit exclusif n'a pas été utilisé comme instrument de l'exploitation abusive d'une telle position" (Gouvernement français).

- "Il n'y a pas lieu d'interpréter l'article 86 du traité CEE en ce sens qu'un droit au modèle couvrant l'ensemble d'une carrosserie et/ou une pièce détachée constitue nécessairement une position dominante au sens de l'article 86 du traité CEE. L'exercice d'un droit au modèle, en l'absence d'autres circonstances,

ne constitue pas davantage un abus au sens de l'article 86 du traité CEE" (Gouvernement de la république fédérale d'Allemagne).

- "La position dominante occupée par un constructeur d'automobiles sur le marché des pièces de rechanges de sa fabrication à la suite de la délivrance de brevets pour ces pièces ne constitue pas intrinsèquement un cas d'exploitation abusive interdit par l'article 86 du traité et donne le droit à leur titulaire d'éliminer totalement la concurrence des fabricants indépendants de pièces de rechange" (Gouvernement espagnol).

J.C. Moitinho de Almeida  
Juge rapporteur

