

GUIDE DE LECTURE

- | | | |
|------------------------------|------------------------------|----|
| - MODELES : REFUS DE LICENCE | - POSITION DOMINANTE | * |
| | - ABUS DE POSITION DOMINANTE | ** |
| - COMMERCE EUROPEEN AFFECTE | | * |

I - LES FAITS

- : La Société suédoise VOLVO est titulaire aux Etats-Unis d'un modèle déposé sur l'aile avant de ses voitures 200.
- : La Société anglaise VENG importe d'Italie et de Taïwan des éléments fabriqués sans l'autorisation de VOLVO et les commercialise en Grande Bretagne.
- : VOLVO assigne VENG
- : VENG réplique en . contestant la validité du modèle
. invoquant l'article 86 du Traité CEE
- 17 juillet 1987 : La High Court of Justice pose à la CJCE trois questions préjudicielles relative à l'interprétation de l'article 86.
- : Les parties, la Commission CEE et les gouvernements font valoir leurs observations.
- 5 octobre 1988 : La Cour de Justice . répond à la seconde question
. "*compte tenu de la réponse à la deuxième question*" estime qu'*il n'est pas nécessaire de répondre au première et troisième questions posées par la juridiction nationale*".

II - LE DROIT

PREMIER PROBLEME (Position dominante et droit de propriété industrielle)

A - QUESTION POSEE :

"Si un important fabricant d'automobiles est titulaire de modèles déposés qui lui confère, selon le droit d'un Etat membre, le droit exclusif de fabriquer et d'importer des éléments de carrosserie de rechange nécessaire pour procéder à la réparation de la carrosserie de sa fabrication (et si ces éléments de carrosserie ne peuvent être remplacés par des éléments d'aucun autre modèle), ce fabricant occupe-t-il, du fait de ce droit exclusif, une position dominante au sens de l'article 86 du Traité CEE en ce qui concerne les pièces de rechange ?"

B - OBSERVATIONS DES AUTORITES

1°) Commission

"L'article 86 du Traité CEE doit être interprété comme signifiant que la simple existence d'un modèle déposé pour des éléments de carrosserie de remplacement ne confère pas une position dominante au titulaire du droit correspondant, une telle position dépendant de l'absence de produits similaires ou substituables".

2°) Gouvernement Français

"Le titulaire de modèles déposés qui lui confère, en application de la législation d'un Etat membre, un droit exclusif de fabrication et d'importation de pièces de carrosserie de rechange, ne peut être regardé comme occupant, du seul fait qu'il est titulaire de ce droit, une position dominante dans cet Etat membre au sens de l'article 86 du Traité CEE".

C - REPONSE DE LA COUR DE JUSTICE : Pas de réponse

DEUXIEME PROBLEME (Refus de licence et abus de position dominante)

A - QUESTION POSEE

"Ce fabricant est-il présumé abuser de cette position dominante s'il refuse de concéder à des tiers la licence de fournir de tels éléments de carrosserie, alors que ces tiers sont prêts à payer une redevance raisonnable pour tous les articles vendus sous cette licence (ladite redevance devant représenter une contrepartie juste et équitable tenant compte de l'originalité du modèle et de l'ensemble des circonstances, et devant être fixée par voie d'arbitrage ou par tout autre moyen indiqué par la juridiction nationale) ?"

B - OBSERVATION DES AUTORITES

1°) Commission

"L'article 86 du Traité CEE doit être interprété comme signifiant que le refus du titulaire d'un modèle déposé de concéder des licences qui permettraient à des tiers de fournir des éléments de carrosserie couverts par le modèle déposé ne constitue pas prima facie une exploitation abusive de position dominante, dans la mesure où ce refus n'est rien d'autre que la conséquence de l'application du droit attaché aux modèles déposés. Dans certaines circonstances, l'exercice d'un droit de propriété industrielle peut toutefois constituer un instrument d'exploitation abusive de position dominante. Cela peut être le cas lorsque le titulaire du droit de propriété

industrielle abuse d'une position dominante sur les différents marchés des éléments de carrosserie de remplacement destinés aux automobiles de sa propre marque, par exemple, en pratiquant des prix excessifs, et compte tenu des circonstances, utilise le droit de propriété industriel pour renforcer l'abus existant".

2°) Réponse du Gouvernement Français

"Dans l'hypothèse où ce titulaire pourrait se trouver placé en situation de position dominante sur le marché considéré, il ne saurait être présumé abuser de cette situation lorsqu'il refuse de concéder à des tiers une licence en vue de fournir des éléments de carrosserie, moyennant une redevance raisonnable, alors que ceux-ci ont fait l'objet d'un dépôt de modèles protégés par le droit de la propriété industrielle et commerciale".

C - REPONSE DE LA COUR DE JUSTICE

"Le fait pour le titulaire d'un droit de modèles, couvrant des éléments de carrosserie, de refuser d'octroyer à des tiers, même en contrepartie de redevances raisonnables, une licence pour la fourniture de pièces incorporant le modèle ne saurait être considéré en lui-même comme une exploitation abusive de position dominante, au sens de l'article 86 du Traité".

La Cour de Justice relève les hypothèses où la preuve directe d'un abus de position dominante pourrait être rapporté :

"Il y a lieu toutefois de relever que l'exercice du droit exclusif par le titulaire d'un modèle relatif à des éléments de carrosserie de voitures automobiles 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 Etats membres".*

La Cour de Justice va plus avant :

"Le fait pour le titulaire d'un droit de modèle, comprenant des éléments de carrosserie, de refuser d'octroyer à des tiers, même en contrepartie de redevances raisonnables, une licence pour la fourniture de pièces incorporant le modèle ne saurait être considéré en lui-même comme une exploitation abusive de position dominante, au sens de l'article 86 du Traité".

TROISIEME PROBLEME (Importation d'Etats membres et abus de position dominante)

A - QUESTION POSEE

"Un tel abus est-il susceptible d'affecter le commerce entre Etats membres au sens de l'article 86 dans la mesure où le demandeur de licence se voit interdire, de cette façon, d'importer des éléments de carrosserie d'un autre Etat membre ?"

B - OBSERVATIONS DES AUTORITES

1°) Commission

"L'article 86 du Traité CEE doit être interprété comme signifiant que le commerce entre Etats membres peut être considéré comme affecté si l'abus de position dominante a trait à des produits qui sont importés d'un Etat membre dans un autre".

2°) Gouvernement Français

"Le Droit communautaire ne fait pas obstacle à ce que le titulaire d'un droit au modèle déposé accordé dans un Etat membre fasse valoir le droit exclusif qui résulte de ce dépôt pour interdire la vente ainsi que l'exportation dans un autre Etat membre de pièces détachées, notamment d'éléments de carrosserie d'une automobile destinée à la vente en tant que pièces de rechange de cette automobile".

C - REPONSE DE LA COUR DE JUSTICE : Pas de réponse

On peut estimer que la contradiction entre les attitudes "relatives" de la Commission et de certains gouvernements et de la position "absolue" retenue par le Gouvernement français a incité la Cour de Justice à ne pas traiter les questions 1 et 3 alors que la réponse donnée à la deuxième question devait suffire à la High Court of Justice.

DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS
DOMSTOL
GERICHTSHOF
DER
EUROPAISCHEN GEMEINSCHAFTEN
ΑΙΚΑΕΤΗΡΙΟ
ΤΩΝ
ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΚΟΙΝΩΤΗΤΩΝ
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

"Abus de position dominante; refus de concéder une licence de
la part du titulaire d'un modèle déposé"

Dans l'affaire 238/87,

ayant pour objet une demande adressée à la Cour, en vertu de
l'article 177 du traité CEE, par la High Court of Justice
d'Angleterre et du Pays de Galles, Chancery Division, Patents
Court et tendant à obtenir, dans la procédure engagée devant
cette juridiction entre

La Société AB Volvo

et

Erik Veng (UK) Ltd

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation de
article 86 du traité CEE,

LA COUR

composée de : M. Mackenzie Stuart, président, MM. G. Bosco, O. Due, J.C. Moitinho 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 A.B. Volvo, partie demanderesse au principal, par Mes David Vaughan Q.C., Richard Miller, barristers, et William Richards, solicitor,
- pour la société Veng, partie défenderesse au principal, par Mes Robin Jacob Q.C. et Peter Prescott, solicitor,
- pour le gouvernement français, par M. Régis de Gouttes, en qualité d'agent,
- pour le gouvernement britannique, par M. H.R.L. Purse, du Treasury Solicitor's Department, en qualité d'agent,
- pour le gouvernement italien, par M. Ivo M. Braguglia, avvocato dello Stato,
- pour la Commission, par M. Anthony Mc Clellan et Mme Ida Langermann, 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 17 juillet 1987 parvenue à la Cour le 3 août suivant, la High Court of Justice d'Angleterre et du Pays de Galles (Chancery Division, Patents Court) a posé, en vertu de l'article 177 du traité CEE, trois questions préjudicielles relatives à l'interprétation de l'article 86 du traité en vue d'apprécier si le refus, de la part du titulaire d'un modèle relatif à des éléments de carrosserie de voitures automobiles, d'accorder une licence pour l'importation et la vente de tels éléments, peut, en certaines circonstances, être considéré comme un abus de position dominante au sens de l'article précité.
2. Ces questions ont été posées dans le cadre d'un litige qui oppose la société AB Volvo (ci-après Volvo), à la société Erik Veng (UK) Limited (ci-après Veng).
3. Volvo, titulaire au Royaume-Uni du modèle déposé n° 968895, relatif aux ailes avant des voitures Volvo de la série 200, a assigné Veng devant la High Court of Justice, pour atteinte à son droit exclusif. Veng importe ces mêmes éléments de carrosserie, fabriqués sans l'autorisation de Volvo, et les commercialise au Royaume-Uni.

4. Dans le cadre de la procédure qui a été portée devant elle, la High Court a posé à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

1. Si un important fabricant d'automobiles est titulaire de modèles déposés qui lui confèrent, selon le droit d'un Etat membre, le droit exclusif de fabriquer et d'importer les éléments de carrosserie de rechange nécessaires pour procéder à la réparation de la carrosserie d'une automobile de sa fabrication (et si ces éléments de carrosserie ne peuvent être remplacés par des éléments d'aucun autre modèle), ce fabricant occupe-t-il, du fait de ce droit exclusif, une position dominante au sens de l'article 86 du traité CEE en ce qui concerne lesdites pièces de rechange?
2. Ce fabricant est-il présumé abuser de cette position dominante s'il refuse de concéder à des tiers la licence de fournir de tels éléments de carrosserie, alors que ces tiers sont prêts à payer une redevance raisonnable pour tous les articles vendus sous cette licence (ladite redevance devant représenter une contrepartie juste et équitable tenant compte de l'originalité du modèle et de l'ensemble des circonstances, et devant être fixée par voie d'arbitrage ou par tout autre moyen indiqué par la juridiction nationale)?
3. Un tel abus est-il susceptible d'affecter le commerce entre Etats membres au sens de l'article 86 dans la mesure où le demandeur de licence se voit interdire, de cette façon, d'importer ces éléments de carrosserie d'un autre Etat membre?

5. Il résulte des termes de l'ordonnance de renvoi, que la juridiction nationale a posé ces questions en tenant compte de l'engagement, pris par la défenderesse au principal, de renoncer à son argumentation selon laquelle la comparaison des prix pour les éléments de carrosserie pratiqués par elle et de ceux plus élevés,

pratiqués pour ces mêmes éléments par la demanderesse au principal, établirait un abus de position dominante de la part de cette dernière.

6. Pour un plus ample exposé des faits 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 deuxième question

7. Il convient tout d'abord de relever 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 la protection des dessins et modèles 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.

8. Il importe de souligner ensuite que la faculté pour le titulaire d'un modèle protégé d'empêcher des tiers de fabriquer et de vendre ou d'importer, sans son consentement, des produits incorporant le modèle constitue la substance même de son droit exclusif. Il en résulte qu'une obligation imposée au titulaire du modèle

protégé d'accorder à des tiers, même en contrepartie de redevances raisonnables, une licence pour la fourniture de produits incorporant le modèle aboutirait à priver ce titulaire de la substance de son droit exclusif, et que le refus d'accorder une pareille licence ne saurait constituer en lui-même un abus de position dominante.

9. Il y a lieu toutefois de relever que l'exercice du droit exclusif par le titulaire d'un modèle relatif à des éléments de carrosserie de voitures automobiles 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.

10. En l'espèce de tels comportements abusifs n'ont pas été relevés par la juridiction nationale. Dans ces conditions, et compte tenu de la réponse apportée à la deuxième question, il n'est pas nécessaire de répondre aux première et troisième questions posées par la juridiction nationale.

11. Il y a donc lieu de répondre à la deuxième question de la juridiction nationale que le fait pour le titulaire d'un droit de modèle, couvrant des éléments de carrosserie, de refuser d'octroyer à des tiers, même en contrepartie de redevances raisonnables, une licence

pour la fourniture de pièces incorporant le modèle ne saurait être considéré en lui-même comme une exploitation abusive de position dominante, au sens de l'article 86 du traité.

Sur les dépens

12. Les frais exposés par le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, le gouvernement français, le gouvernement britannique, 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 la High Court of Justice, par ordonnance du 17 juillet 1987, dit pour droit:

Le fait pour le titulaire d'un droit de modèle, couvrant des éléments de carrosserie, de refuser d'octroyer à des tiers, même en contrepartie de redevances raisonnables, une licence pour la fourniture de pièces incorporant le modèle ne

saurait être considéré en lui-même comme une exploitation abusive de position dominante, au sens de l'article 86 du traité.

NACKENZIE STUART

BOCCO

DUE

MOITIMBO DE ALMEIDA

KOOPMANS

EVERLING

BAHLMANN

GALMOT

JOLIET

O'HIGGINS

SCHOCKWEILER

Rapport d'audience
présenté dans l'affaire 238/87

I. Faits et cadre juridique

a) Le litige au principal

La société AB Volvo (ci-après Volvo), constituée selon la législation suédoise, exerce le contrôle du groupe Volvo, lequel comprend, entre autres, des sociétés spécialisées dans la construction et la production de voitures, camions, bus, moteurs industriels et de marine ainsi que moteurs de l'aérospatiale. Dans la plupart des pays de la CEE, les voitures Volvo sont vendues par des sociétés Volvo, à l'exception du Royaume-Uni, de la Grèce et de l'Espagne où l'importation et la vente de telles voitures est effectuée par des sociétés totalement indépendantes.

La société Erik Veng (VK) Limited (ci-après Veng) est une société anglaise indépendante. Antérieurement, elle était une filiale à 50 % de la société Veng A/S du Danemark, qui, ainsi que d'autres entreprises établies en Italie et en Espagne, lui fournissent des éléments de carrosserie d'automobile pour la vente dans le marché du Royaume-Uni.

Le litige au principal concerne l'importation et la vente au Royaume-Uni par Veng de l'aile avant de la série 200 des voitures Volvo. Les éléments de carrosserie en question seraient, selon Veng, importés d'Italie, à l'exception d'un lot initial fabriqué à Taiwan et importé via le Danemark.

Dans ce litige, Volvo poursuit Veng pour violation de son modèle déposé n° 968 895. Dans cette affaire, Veng nie la violation des droits tirés par Volvo de la législation britannique et conteste la validité du modèle déposé. Veng

invoque aussi pour sa défense l'article 86 du traité CEE. Toutefois, elle s'est engagée à renoncer à toutes les allégations formulées jusqu'à présent pour sa défense eu égard à un abus ou à une intention d'abus tombant sous le coup de l'article 86, à l'exception de celles relatives au refus de la partie demanderesse de concéder une licence à la partie défenderesse ou à des tiers pour le modèle déposé en cause, et à ne plus invoquer de toute autre façon, dans cette affaire, ledit article 86 ou toute autre disposition du droit communautaire.

Estimant que la décision à rendre dépendait de l'interprétation du droit communautaire, Le Patents Court a demandé à la Cour de statuer à titre préjudiciel sur les questions suivantes:

1) Si un important fabricant d'automobiles est titulaire de modèles déposés qui lui confèrent, selon le droit d'un Etat membre, le droit exclusif de fabriquer et d'importer les éléments de carrosserie de rechange nécessaires pour procéder à la réparation de la carrosserie d'une automobile de sa fabrication (et si ces éléments de carrosserie ne peuvent être remplacés par des éléments d'aucun autre modèle), ce fabricant occupe-t-il, du fait de ce droit exclusif, une position dominante au sens de l'article 86 du traité CEE en ce qui concerne lesdites pièces de rechange?

2) Ce fabricant est-il présumé abuser de cette position dominante s'il refuse de concéder à des tiers la licence de fournir de tels éléments de carrosserie, alors que ces tiers sont prêts à payer une redevance raisonnable pour tous les articles vendus sous cette licence (ladite redevance devant représenter une contrepartie juste et équitable tenant compte de l'originalité du modèle et de l'ensemble des circonstances, et devant être fixée par voie d'arbitrage ou par tout autre moyen indiqué par la juridiction nationale)?

3) Un tel abus est-il susceptible d'affecter le commerce entre Etats membres au sens de l'article 86 dans la mesure où le demandeur de licence se voit interdire, de cette façon, d'importer ces éléments de carrosserie d'un autre Etat membre?

b) Cadre juridique

Le modèle en cause a été déposé sur la base du "Registered Designers Act". La section 1 de cette loi détermine les modèles qui doivent pouvoir faire l'objet d'un dépôt.

Selon son paragraphe 3, "Le terme "modèle" désigne des caractéristiques de forme, configuration, dessin ou ornementation conférées à un article grâce à un procédé ou à des moyens industriels, étant entendu que dans le produit fini ces caractéristiques doivent attirer l'oeil et être jugées par ce dernier seulement, et que la notion n'inclut pas une méthode ou un principe de construction ou des caractéristiques de forme ou de configuration dictées exclusivement par la fonction que l'article fabriqué avec cette forme ou configuration devra assumer".

Conformément à la section 9, la période d'exclusivité qui est dans un premier temps de 5 ans, peut être prorogée deux fois, soit 15 ans au maximum.

Le Registered Designers Act prévoit en sa section 10 l'attribution, sur demande, d'une licence obligatoire pour le modèle déposé. Le seul motif susceptible de conduire à l'octroi d'une telle licence obligatoire est que le modèle n'est pas utilisé au Royaume-Uni dans une mesure raisonnable, eu égard aux circonstances de l'espèce.

La Convention internationale pour la protection de la propriété industrielle, signée à Paris le 20 mars 1883 (ci-après la convention de Paris) prévoit des licences obligatoires en matière de brevets "pour prévenir les abus qui pourraient résulter de l'exercice du droit exclusif conféré par le brevet, par exemple faute d'exploitation" (article 5, point A, sous 2). Elle ne comporte, toutefois, aucune disposition de ce genre pour les modèles industriels.

Cette convention prévoit la déchéance du brevet pour le cas où la concession de licences obligatoires n'aurait pas suffi pour prévenir ces abus (article 5, point A, sous 3). Mais, en ce qui concerne la protection des dessins et modèles industriels, celle-ci ne peut être atteinte par une déchéance quelconque, soit pour défaut d'exploitation, soit pour introduction d'objets conformes à ceux qui sont protégés (article 5, point B).

c) Le marché des pièces de rechange de carrosserie pour les voitures Volvo de la série 200.

La série 200 a été lancée en août 1974, un nouveau modèle de cette série ayant été introduit en 1980. Les ventes de Volvo au Royaume-Uni des voitures de la série 200 ont totalisé, selon ce constructeur, 10 544 unités.

Les ailes avant de la série 200 sont les seuls éléments de la carrosserie dont le modèle ait été déposé au Royaume-Uni par Volvo. Dans ce pays tous les autres éléments de la carrosserie de la série 200 peuvent donc être librement fabriqués et commercialisés.

Le modèle en cause expire en juin 1989.

II. Procédure

L'ordonnance de renvoi a été enregistrée au greffe le 3 août 1987.

Conformément à l'article 20 du protocole sur le statut (CEE) de la Cour de Justice, des observations ont été déposées par la société Veng, représentée par Mes Robin Jacob G.C. et Peter Prescott, par la société A.B. Volvo, représentée par Mes David Vaughan, Richard Miller, William Richards, Durrant Piesse, par le gouvernement français, représenté par M. Régis de Gouttes, en qualité d'agent, par le gouvernement britannique, représenté par M. H.R.L. Purse, du Treasury Solicitor's Department, en qualité d'agent, par le gouvernement italien, représenté par M. Ivo M. Braguglia, avocat d'Etat et par la Commission, représentée par M. Anthony Mc Clellan et Mme Ida Langermann, 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

1.1. Sur la première question

Selon Volvo et les gouvernements britannique, français et italien, le simple fait qu'une entreprise détient des droits de propriété industrielle qui lui confèrent le droit

exclusif de fabriquer et d'importer des pièces de rechange pour un produit ne signifie pas nécessairement que l'entreprise occupe une position dominante sur le marché des pièces de rechange, même si des éléments d'un autre modèle ne peuvent remplacer ceux faisant l'objet de la protection. La position dominante doit être appréciée in concreto, sur la base d'une pluralité d'éléments.

A cet égard il est important de déterminer le marché à prendre en considération tant du point de vue géographique que du point de vue du produit. Pour le gouvernement italien, le marché qui doit être pris en considération est le marché général des pièces de rechange des automobiles sur lequel travaillent tant les fabricants de pièces de rechange indépendants que les autres fabricants d'automobiles, et non pas le marché des pièces de rechange d'une seule firme automobile. Pour l'acheteur, le marché des pièces de rechange ne constitue pas un marché séparé de celui de l'automobile: le prix des pièces de rechange et des réparations fait partie des critères d'achat d'une automobile. En conséquence, si l'on tient compte du point de vue de l'acheteur, le marché important n'est pas celui des pièces de rechange mais celui des automobiles et/ou des services d'entretien et de réparation.

Volvo souligne que, contrairement à ce que soutient Veng, le prix auquel les ailes avant Volvo sont vendues par les concessionnaires Volvo au Royaume-Uni n'est pas déterminé par Volvo et que le prix facturé aux concessionnaires et distributeurs de celle-ci était de 66,56 £ au milieu de l'année 1986. C'est le prix de vente au détail qui était en décembre 1985 de 101,27 £.

Pour Veng et pour la Commission, Volvo jouit d'une position dominante dans le marché. Selon la jurisprudence de la Cour, pour que le titulaire d'un droit de propriété industrielle occupe une position dominante il faut qu'il ait le pouvoir de faire obstacle au maintien d'une concurrence effective sur une partie importante du marché à prendre en considération, compte tenu notamment de l'existence éventuelle, et de la position, de producteurs ou distributeurs écoulant des marchandises similaires ou substituables (arrêt du 18 février 1971, Sirena, 40/70, Rec. p. 69).

Dans l'arrêt du 13 février 1979 (Hoffmann-La Roche, 85/76, Rec. p. 520) la Cour a déclaré:

"que la position dominante ainsi visée concerne une situation de puissance économique détenue par une entreprise qui lui donne le pouvoir de faire obstacle au maintien d'une concurrence effective sur le marché en cause en lui fournissant la possibilité de comportements indépendants dans une mesure appréciable vis-à-vis de ses concurrents, de ses clients et, finalement, des consommateurs;

que pareille position, à la différence d'une situation de monopole ou de quasi-monopole, n'exclut pas l'existence d'une certaine concurrence mais met la firme qui en bénéficie en mesure, sinon de décider, tout au moins d'influencer notablement les conditions dans lesquelles cette concurrence se développera et, en tout cas, de se comporter dans une large mesure sans devoir en tenir compte et sans pour autant que cette attitude lui porte préjudice."

Si l'on tient compte que les éléments de carrosserie de remplacement originaux (Volvo) ne sont en concurrence qu'avec ceux qui sont compatibles avec les automobiles de la marque Volvo, étant donné que les pièces non compatibles ne peuvent

pas être ajustées à ces automobiles, et que Volvo a le droit exclusif de fabriquer et d'importer de tels éléments de carrosserie, il en résulte que, par application de la jurisprudence de la Cour susmentionnée, Volvo jouit d'une position dominante dans le marché à prendre en considération, le marché britannique, lequel constitue une partie essentielle du marché commun. La Cour a déjà considéré que le marché d'un seul Etat membre peut constituer "une partie substantielle" du marché commun (Arrêt du 9 novembre 1983, 322/81, Michelin. Rec. p. 3461).

Pour Veng, une preuve supplémentaire de l'existence d'une position dominante est constituée par l'écart des prix de l'élément de carrosserie en question. Tandis que le prix de vente au public par Volvo de cet élément est de 101,27 livres, le prix de Veng pour l'article équivalent est de 54 livres. Volvo est donc capable, dans la pratique, de se comporter dans une mesure appréciable de façon indépendante de ses concurrents, de ses clients et des consommateurs finals.

A l'argument selon lequel Volvo ne serait pas en réalité en mesure d'imposer n'importe quelles modalités et conditions puisqu'une telle attitude tendrait finalement à pousser ses clients dans les bras d'autres constructeurs automobiles, Veng répond en évoquant trois arguments: En premier lieu, d'autres constructeurs peuvent se trouver dans une position similaire en ce qui concerne leurs modèles déposés. En deuxième lieu, le droit communautaire n'exige pas comme condition préalable à la constatation d'une position dominante que la partie en cause soit absolument libre de toute pression concurrentielle: son pouvoir de se comporter

indépendamment de ses concurrents et clients doit simplement être appréciable (arrêt Hoffmann-La Roche précité). Troisièmement, si c'était une réponse concluante à l'allégation de position dominante, elle pourrait être invoquée dans chaque cas. Affirmer que l'on peut porter préjudice à sa position à long terme ne peut justifier le fait d'être en position dominante à court terme.

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:

- L'existence d'un modèle déposé, conférant selon la législation nationale des droits exclusifs sur la fabrication et la vente des produits couverts par ce modèle, peut contribuer à la formation d'une position dominante pour un fabricant d'automobiles mais n'entraîne pas nécessairement par elle-même la création d'une telle position, et ce même si ces droits portent sur des éléments de carrosserie de rechange qui ne peuvent être remplacés par des éléments d'aucun autre modèle. Le point de savoir si le fabricant en question occupe une position dominante dépendra d'une évaluation complète par la juridiction nationale du marché de produit et du marché géographique en cause, de la situation économique sur ces marchés ainsi que de la puissance économique des entreprises qui y opèrent et de celles qui sont susceptibles d'y accéder (Volvo);

- L'article 86 du traité CEE doit être interprété comme signifiant que la simple existence d'un modèle déposé pour des éléments de carrosserie de remplacement ne confère pas une position dominante au titulaire du droit correspondant, une telle position dépendant de l'absence de produits similaires ou substituables (Commission);

- Le titulaire de modèles déposés qui lui confèrent, en application de la législation d'un Etat membre, un droit exclusif de fabrication et d'importation de pièces de carrosserie de rechange, ne peut être regardé comme occupant, du seul fait qu'il est titulaire de ce droit, une position dominante dans cet Etat membre au sens de l'article 86 du traité CEE (Gouvernement français);

- La question visant à savoir si une entreprise occupe une position dominante dans un marché particulier, si elle abuse de cette position et si tout abus affecte le commerce entre Etats membres est une question qui doit être tranchée par la juridiction nationale après une analyse minutieuse de tous les faits de l'espèce et dans les circonstances évoquées dans la première question, le fabricant d'automobiles n'occupe pas nécessairement une position dominante au sens de l'article 86 du traité de Rome (Gouvernement britannique);

- Veng propose de répondre affirmativement et le gouvernement italien que la réponse soit négative.

Sur la deuxième question

2.1. Volvo, les gouvernements intervenants et la Commission considèrent que selon une jurisprudence constante de la Cour (entre autres, l'arrêt du 23 mai 1978, Hoffmann-La Roche, 102/77, Rec. p. 1139), l'exercice d'un droit de propriété industrielle conformément aux dispositions de l'article 36 n'est pas contraire à l'article 86 pour le seul motif qu'il est le fait d'une entreprise qui détient une position dominante. Un tel exercice ne constitue un abus de position dominante que lorsque certaines circonstances particulières se vérifient.

Tel serait le cas notamment, selon la Commission et le gouvernement britannique, lorsque le titulaire du droit de propriété industrielle pratique des prix illégitimement élevés. En pareil cas, le droit de propriété industrielle existant pourrait être utilisé comme instrument d'exploitation abusive d'une position dominante, dans la mesure où l'exercice de ce droit permet à son titulaire d'écarter la menace représentée par des concurrents potentiels et ainsi de renforcer d'une certaine façon l'abus commis en permettant audit titulaire de continuer à exploiter sa position dominante de façon abusive.

L'objet spécifique du droit au modèle comporterait le droit exclusif du titulaire de l'utiliser en vue de la fabrication et de la première mise en circulation de produits industriels, soit directement, soit par l'octroi de licences à des tiers, ainsi que le droit de s'opposer à toute contrefaçon. A cet égard, sont mentionnés les arrêts de la Cour du 14 septembre 1982 (Keurkoop, 144/81, Rec. p. 2853), et du 31 octobre 1974 (Centrafarm, 15/74, Rec. p. 1147).

Pour le gouvernement britannique, le droit d'exclure la concurrence en ce qui concerne l'objet du droit touche à la substance même du droit de propriété industrielle, même lorsque les concurrents potentiels concernés sont prêts à payer une redevance raisonnable.

Volvo et le gouvernement italien soutiennent que l'obligation pour le titulaire d'un droit au modèle de concéder une licence au seul motif que ce titulaire occupe une position dominante est contraire à l'article 222 du traité. Pour le gouvernement italien il s'agirait d'une expropriation sans qu'il existe des motifs d'intérêt général pour la justifier. L'instauration de licences obligatoires donnerait lieu à des conséquences absurdes. Dans le cas des pièces de rechange de carrosserie, des exigences de protection du consommateur (tant du point de vue de la qualité que de celui de la sécurité), imposeraient d'assurer que le preneur de licence fournisse un produit de la même qualité que celui fourni par celui qui cède la licence et qui est titulaire du brevet. Cela entraînerait la nécessité de transmettre au preneur de licence tout le know-how du cédant. A la limite cela pourrait même ne pas suffire. Dans certains cas, le cédant devrait fournir au preneur de licence toute une série de matières premières particulières (pigments, couleurs, résines) pour le mettre en mesure de produire un bien de la même qualité.

Le gouvernement italien soutient aussi que l'obligation de concéder une licence ne s'applique pas dans le secteur des modèles et dessins ornementaux. Selon Volvo, la convention de Paris se limite à prévoir une telle concession en matière de brevets.

Volvo soutient encore que même s'il y a un abus de position dominante et que cet abus se rapporte à des droits de propriété intellectuelle, il ne s'ensuit en aucun cas que le titulaire de ces droits puisse être contraint d'accorder des licences obligatoires à des tiers. En premier lieu, les juridictions nationales britanniques ne sont compétentes pour se prononcer sur des licences obligatoires qu'en appel de la décision du conservateur du Registre des modèles sur une demande d'une telle licence. Deuxièmement, en ce qui concerne la Commission, même si celle-ci pouvait ordonner une licence obligatoire au titre de l'article 3 du règlement n° 17, une telle décision ne serait appropriée que dans des cas exceptionnels et si les autres sanctions constituées par l'amende et l'astreinte n'étaient pas suffisantes pour garantir qu'il soit mis fin à l'infraction.

Pour Veng il y a deux principes reconnus par le droit communautaire qui n'entrent normalement pas en conflit mais qui, lorsqu'un conflit se présente, doivent être conciliés eu égard aux objectifs de la Communauté tels qu'ils sont notamment exposés à l'article 3 (f) du traité. Ces principes sont les suivants:

- La concurrence au sein du marché commun ne doit pas être éliminée;

- Les droits nationaux de propriété industrielle méritent le respect.

La simple inaction peut constituer un abus de position dominante, ainsi qu'il résulte de la jurisprudence de la Cour qui a considéré comme tel un refus de fournir des

marchandises (arrêts du 6 mars 1974, 6 et 7/73, Istituto Chemioterapico Italiano, Recueil, p. 223 et du 14 février 1978, 27/76, United Brands, Recueil, p. 207). Mais, en l'espèce, il ne s'agit pas d'une simple inaction: le refus d'accorder des licences se produit dans le contexte d'une attaque lancée contre les concurrents par Volvo qui est elle-même responsable de l'engagement de la procédure devant les juridictions britanniques.

Il résulterait aussi de la jurisprudence de la Cour que l'exercice d'un droit et notamment d'un droit de propriété industrielle reconnu par une législation nationale peut constituer un abus de position dominante. A cet égard Veng cite les arrêts du 21 février 1973 (Continental Can, 6/72, Rec. p. 215), du 29 février 1968 (Park Davies, 24/67, Rec. p. 81) et les arrêts Sirena et Hoffmann-La Roche précités. Tel serait le cas lorsque, comme en l'espèce, les forces normales du marché ne sont pas libres d'opérer au niveau de la concurrence (les consommateurs ne pouvant pas exercer un choix étant donné l'inexistence de produits de substitution) et que l'exercice du droit ne se justifie par rapport à aucun objectif rationnel d'un droit de propriété industrielle (la récompense de ceux qui, par un effort de création et/ou d'investissement et de travail, ont introduit sur le marché des produits nouveaux et utiles ou attractifs).

Dans ces cas spéciaux, où le produit est protégé artificiellement contre la concurrence, il appartient au droit communautaire de la concurrence de concilier dans une certaine mesure deux choses apparemment contradictoires: la rétribution de l'innovateur et la protection du consommateur. La seule solution satisfaisante serait le recours à une

licence obligatoire, laquelle permet à la fois de rétribuer l'innovateur équitablement pour son effort de création tout en l'empêchant d'éliminer toute concurrence possible sur le marché en cause.

Les principes auxquels doit obéir le calcul de la redevance sont connus dans la pratique de tous les Etats membres et d'autres pays encore, comme les Etats-Unis d'Amérique, où le recours à des licences obligatoires contre une redevance a fréquemment lieu pour s'opposer aux violations de la loi anti-trust. Une méthode typique est celle d'évaluer le montant qui aurait pu être fixé en cas d'accord entre le donneur de licence et le licencié. A cet égard, les taux de redevances qui sont courants pour les inventions similaires constituent généralement la référence la plus pertinente.

A l'instar des licences volontaires, les licences obligatoires contiennent normalement des dispositions en vertu desquelles le donneur de licence peut nommer un professionnel indépendant pour se rendre dans les locaux du licencié et examiner ses comptes afin de s'assurer du respect des modalités d'attribution de la licence.

Dans ces circonstances, le refus d'accorder une licence contre une rétribution juste et raisonnable permet de supposer que le titulaire du droit de propriété industrielle en cause désire créer une situation de monopole dans laquelle il pourra exiger une rétribution supérieure à celle qui serait équitable.

Dans des cas particuliers il est possible que le refus d'accorder une licence soit nécessaire pour exercer le droit de riposter à une attaque. Ce n'est pas le cas en l'espèce, étant donné que la seule menace pour Volvo est que Veng envisage d'utiliser le modèle contre paiement d'une redevance équitable.

Il ne serait pas satisfaisant d'attendre que le titulaire ait éliminé la concurrence pour ensuite, tardivement, exercer sur lui un contrôle au titre de l'article 86. Cette solution obligerait les autorités compétentes à contrôler les affaires du titulaire pendant une durée illimitée et de façon détaillée et continue, une tâche à laquelle elles ne pourraient consacrer que des ressources limitées.

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:

- Même s'il occupe une position dominante, le titulaire d'un modèle déposé n'abuse pas de cette position au sens de l'article 86 du traité CEE par le seul fait qu'il refuse de concéder à des tiers une licence leur permettant de réaliser des opérations qui, à défaut de cette licence, constitueraient des violations des droits attachés à la détention du modèle précité, et ce peu importe que ces tiers soient ou non disposés à verser une redevance pour la licence en question (Volvo);

- L'article 86 du traité CEE doit être interprété comme signifiant que le refus du titulaire d'un modèle déposé de concéder des licences qui permettraient à des tiers de fournir des éléments de carrosserie couverts par le modèle déposé ne constitue pas prima facie une exploitation abusive de position dominante, dans la mesure où ce refus n'est rien d'autre que la conséquence de l'application du droit attaché au modèle déposé. Dans certaines circonstances, l'exercice d'un droit de propriété industrielle peut toutefois constituer un instrument d'exploitation abusive d'une position dominante. Cela peut être le cas lorsque le titulaire du droit de propriété industrielle abuse d'une position dominante sur les différents marchés des éléments de carrosserie de remplacement destinés aux automobiles de sa propre marque, par exemple, en pratiquant des prix excessifs, et compte tenu des circonstances, utilise le droit de propriété industrielle pour renforcer l'abus existant (Commission);

- Dans l'hypothèse où ce titulaire pourrait se trouver placé en position de situation dominante sur le marché considéré, il ne saurait être présumé abuser de cette situation lorsqu'il refuse de concéder à des tiers une licence en vue de fournir des éléments de carrosserie, moyennant une redevance raisonnable, alors que ceux-ci ont fait l'objet d'un dépôt de modèle protégé par le droit de propriété industrielle et commerciale (Gouvernement français);

- La question visant à savoir si une entreprise occupe une position dominante sur un marché particulier, si elle abuse de cette position et si tout abus affecte le commerce entre

Etats membres est une question qui doit être tranchée par la juridiction nationale après une analyse minutieuse de tous les faits de l'espèce et dans les circonstances évoquées dans la première question, le fabricant n'est pas présumé abuser d'une position dominante s'il refuse de concéder à des tiers la licence de fournir des éléments de carrosserie de rechange, alors même que ces tiers sont prêts à payer une redevance raisonnable (Gouvernement britannique);

- Le Gouvernement italien propose de répondre négativement à la deuxième question, si celle-ci n'est pas considérée comme dépourvue d'objet à la suite de la réponse négative donnée à la première question;

- Veng propose de répondre affirmativement.

Sur la troisième question

3.1. Volvo soutient que la réponse à la troisième question dépend dans une large mesure de la constatation par la juridiction nationale de certains faits et, en particulier, du point de savoir si les ailes avant litigieuses ont été fabriquées à l'origine à Taïwan pour être importées au Royaume-Uni directement ou via le Danemark, ainsi que du point de savoir si elles sont maintenant fabriquées en Italie et importées au Royaume-Uni à partir de ce pays. Si la juridiction nationale venait à constater que les éléments de carrosserie litigieux ont été fabriqués à Taïwan et simplement transbordés au Danemark (ou dans un autre Etat membre) sans y avoir été effectivement mis en libre pratique au sens de l'article 9, paragraphe 2, du traité CEE, alors le

fait qu'un opérateur est empêché d'importer ces éléments au Royaume-Uni ne pourrait être considéré comme susceptible d'affecter les échanges entre Etats membres.

Pour le gouvernement britannique le fait que Veng soit empêché d'importer des pièces d'un autre Etat membre par suite du refus de licence ne signifie pas nécessairement que le commerce entre Etats membres est affecté. La juridiction nationale doit examiner si en l'absence de l'abus (que le gouvernement n'admet pas) les échanges entre Etats membres seraient censés avoir lieu à un niveau appréciable.

Pour le gouvernement français, Veng n'aurait pas apporté la preuve que l'exercice du droit au modèle par Volvo a donné lieu à des restrictions aux échanges intracommunautaires tombant sous le coup des interdictions prévues par le traité CEE. Elle se contente seulement de contester a priori la possibilité pour le constructeur automobile de faire valoir le droit exclusif de fabrication et de commercialisation qui résulte du dépôt du modèle et d'estimer qu'elle aurait le droit d'introduire au Royaume-Uni des pièces fabriquées au Danemark sans l'accord Volvo.

Pour le gouvernement italien, les pratiques abusives considérées ne visent pas à empêcher le commerce intracommunautaire, mais, plutôt à empêcher la fabrication et la vente à l'intérieur d'un pays. En conséquence, la jurisprudence de la Cour selon laquelle les comportements dont les effets sont limités au territoire d'un seul Etat membre ne tombent pas sous le coup de l'article 86 du traité (voir, par exemple, l'arrêt du 31 mai 1979, 22/78, Hugin, Rec. 1869) semble s'appliquer.

Pour la Commission, on peut considérer que le commerce entre Etats membres est susceptible d'être affecté si l'abus en question, par exemple, le fait de pratiquer des prix excessifs, a trait à des éléments de carrosserie de remplacement que l'entreprise occupant une position dominante a fabriqués dans un autre Etat membre et importés au Royaume-Uni.

Veng soutient que les éléments de carrosserie sont une marchandise qui fait l'objet d'un commerce régulier dans tout le marché commun. L'importation de ces pièces par Veng à partir du Danemark ou de l'Italie fait partie du courant normal de ces activités commerciales. Si l'action de Volvo aboutit, elle conduira à une injonction du tribunal interdisant à Veng d'importer les pièces litigieuses d'autres Etats membres. La conduite abusive ne se limite donc pas au territoire d'un seul Etat membre, la situation ne pouvant pas être comparée à celle qui se présentait dans l'affaire Hugin précitée, relative à des pièces de rechange pour des caisses enregistreuses.

Dans cette affaire, l'attitude incriminée était le refus par Hugin de fournir des pièces de rechange de sa propre fabrication; la Cour s'est alors demandé si des échanges entre Etats membres pourraient avoir lieu pour ce produit si les conditions du marché étaient entièrement libres et non soumises aux pratiques restrictives de Hugin. La réponse a été que puisque la seule source d'approvisionnement était Hugin elle-même ou l'une de ses filiales et qu'il n'y avait aucun écart de prix entre les différents marchés locaux de la Communauté, une entreprise indépendante ne pouvait tirer aucun avantage économique de l'achat des pièces de rechange

auprès d'une autre branche de la même entreprise. En outre, ces pièces ayant une valeur propre relativement insignifiante, elles ne pouvaient constituer un objet commercial intéressant dans les échanges entre les Etats membres. En conséquence, il n'y avait pas de courants commerciaux normaux entre Etats membres pour ces pièces; la conduite de Hugin ne pouvait dès lors être considérée comme ayant pour effet de faire dévier la circulation des marchandises de la voie normale, compte tenu des particularités économiques et techniques du secteur en cause (points 21 à 26 des motifs). La conduite de Hugin ne tombait donc pas sous le coup du droit communautaire mais devait être examinée au regard du droit national exclusivement (point 16 des motifs).

Selon Veng, lorsque le détenteur d'une position dominante établi dans le marché commun tend à éliminer un concurrent également établi sur ce marché, il est indifférent de savoir si ce comportement concerne les échanges entre Etats membres, dès lors qu'il est constant que cette élimination aura des répercussions sur la structure de la concurrence dans le marché commun. C'est ce que la Cour a décidé dans son arrêt du 14 février 1978 (United Brands, 27/76, Rec. p. 207).

3.2. 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 troisième question posée par la juridiction nationale:

- Pour déterminer si un abus est susceptible d'affecter le commerce entre Etats membres, il convient d'examiner si, sur la base d'un ensemble d'éléments objectifs de droit et de fait, il permet d'envisager avec un degré de probabilité suffisant qu'il puisse exercer une influence directe ou indirecte, actuelle ou potentielle, sur les courants d'échange entre les Etats membres. Des produits fabriqués en dehors de la Communauté n'affectent pas les échanges entre Etats membres par le seul fait qu'ils sont transbordés sur le territoire d'un Etat membre, sans y avoir été mis en libre pratique (Volvo);

- L'article 86 du traité CEE doit être interprété comme signifiant que le commerce entre Etats membres peut être considéré comme affecté si l'abus de position dominante a trait à des produits qui sont importés d'un Etat membre dans un autre (Commission);

- Le droit communautaire ne fait pas obstacle à ce que le titulaire d'un droit au modèle déposé accordé dans un Etat membre fasse valoir le droit exclusif qui résulte de ce dépôt pour interdire la vente ainsi que l'exportation 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);

- La question visant à savoir si une entreprise occupe une position dominante dans un marché particulier, si elle abuse de cette position et si tout abus affecte le commerce entre Etats membres est une question qui doit être tranchée par la juridiction nationale après une analyse minutieuse de tous

les faits de l'espèce et le fait qu'il soit interdit à une personne d'importer un produit d'un autre Etat membre ne signifie pas nécessairement que la condition de l'affectation possible du commerce entre Etats membres requise par l'article 86 soit remplie; la juridiction nationale doit examiner si, en l'absence de l'abus en question, les échanges entre Etats membres seraient censés avoir lieu à un niveau appréciable (Gouvernement britannique);

- Le Gouvernement italien propose de répondre négativement à la troisième question, à la condition que celle-ci ne soit pas considérée comme dépourvue d'objet;

- Veng propose de répondre affirmativement.

J.C. Moitinho de Almeida

Juge rapporteur

