peuvent bénéficier de la protection, alors même qu'ils feraient partie d'un ensemble déjà protégé en tant que tel.

2. 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 protégé 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 le 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, au sens de l'article 86 du traité.

Toutefois, l'exercice de ce droit exclusif par le titulaire d'un droit de 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.

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 sont effectuées par des sociétés totalement indépendantes.

La société Erik Veng (VK) Ltd (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'automo-

* Langue de procédure: l'anglais.

bile 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 T'ai-wan 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 État 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 États 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 État 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 « 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, partie A, paragraphe 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, partie A, paragraphe 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, partie 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 M^es^ Robin Jacob, QC, et Peter Prescott, par la société AB Volvo, représentée par M^es^ 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'État, et par la Commission, représentée par M. Anthony Mc Clellan et M^me^ 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

Sur la première question

1.1. 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 UKL au milieu de l'année 1986. C'est le prix de vente au détail qui était en décembre 1985 de 101,27 UKL.

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 État 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 UKL, le prix de Veng pour l'article équivalent est de 54 UKL. 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 second 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). En troisième lieu, 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 État 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 État 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 États 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 de 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 (du point de vue tant de la qualité que 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. En second lieu, 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, sous 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, Rec. p. 223, et du 14 février 1978, 27/76, United Brands, Rec. 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 (Parke-Davis, 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 États membres et d'autres pays encore, comme les États-Unis d'Amérique, où le recours à des licences obligatoires contre une redevance a fréquemment lieu pour s'opposer aux violations de la loi antitrust. 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 États 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 T'ai-wan 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 T'ai-wan et simplement transbordés au Danemark (ou dans un autre État 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 États membres.

Pour le *gouvernement britannique*, le fait que Veng soit empêché d'importer des pièces d'un autre État membre par suite du refus de licence ne signifie pas nécessairement que le commerce entre États membres est affecté. La juridiction nationale doit examiner si en l'absence de l'abus (que le gouvernement n'admet pas) les échanges entre États 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 État 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. p. 1869) semble s'appliquer.

Pour la *Commission*, on peut considérer que le commerce entre États 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 État 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 États membres. La conduite abusive ne se limite donc pas au territoire d'un seul État 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 États 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 États membres. En conséquence, il n'y avait pas de courants commerciaux normaux entre États 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 États 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 États 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 États membres. Des produits fabriqués en dehors de la Communauté n'affectent pas les échanges entre États membres, par le seul fait qu'ils sont transbordés sur le territoire d'un État 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 États membres peut être considéré comme affecté si l'abus de position dominante a trait à des produits qui sont importés d'un État 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 État membre fasse valoir le droit exclusif qui résulte de ce dépôt pour interdire la vente ainsi que l'exportation dans un autre État membre de pièces détachées, notamment d'éléments de carrosserie d'une automobile destinés 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 États 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 État membre ne signifie pas nécessairement que la condition de l'affectation possible du commerce entre États 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 États 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