fastlægge, hvilke produkter beskyttelsen kan omfatte, selv når produkterne indgår i en helhed, der allerede er beskyttet som sådan.

2. Den ret, indehaveren af et beskyttet mønster har til at forhindre, at andre uden hans tilladelse fremstiller, sælger eller indfører produkter, der er omfattet af mønsterretten, udgør enerettens egentlige indhold. Heraf følger dels, at en forpligtelse for indehaveren af et beskyttet mønster til — selv mod betaling af en rimelig licensafgift — at give andre licens til levering af produkter, der er omfattet af mønsterretten, ville indebære, at eneretten mistede sit egentlige indhold, dels, at nægtelse af at indrømme en sådan licens ikke i sig selv kan udgøre et misbrug af en dominerende stilling som omhandlet i Traktatens artikel 86.

Indehaverens udøvelse af eneretten til et mønster for karrosseridele til automobiler kan dog være omfattet af forbudet i artikel 86, hvis den fører til, at en virksomhed, der indtager en dominerende stilling, handler på en måde, der er udtryk for misbrug, f. eks. hvis den vikårligt nægter at levere reservedele til uafhængige reparationsværksteder, fastsætter urimeligt høje reservedelspriser eller beslutter ikke længere at fremstille reservedele til en bestemt bilmodel, selv om der stadig findes et stort antal biler af denne model, forudsat at en sådan adfærd kan påvirke samhandelen mellem medlemsstater.

# RETSMØDERAPPORT
## i sag 238/87 *

### I — Faktiske omstændigheder og relevante retsregler

a) *Sagen for den nationale domstol*

Det svenske selskab AB Volvo (i det følgende benævnt »Volvo«) udøver kontrollen over Volvo-koncernen, som bl. a. består af selskaber, der fremstiller person- og lastvogne, busser, båd-, industri- og flymotorer. I de fleste EF-lande sælges Volvos personvogne af koncernens egne selskaber, men dette er ikke tilfældet i Det Forenede Kongerige, Grækenland og Spanien, hvor import og forhandling af vognene foretages af helt uafhængige selskaber.

Erik Veng (UK) Ltd (herefter benævnt »Veng«) er et selvstændigt selskab, som er registreret i Det Forenede Kongerige. Tidligere var det et datterselskab af et dansk selskab, Veng A/S, der ejede 50% af dets kapital. Det danske selskab leverer, sammen med selskaber i Italien og Spanien,

* Processprog: Engelsk.

karrosseridele til Veng med henblik på salg i Det Forenede Kongerige.

Sagen for den nationale domstol drejer sig om Vengs import til og salg i Det Forenede Kongerige af forskærme til Volvos 200-serie. Veng har under sagen oplyst, at de pågældende karrosseridele indføres fra Italien, men at det første parti var fremstillet i Taiwan og blev importeret via Danmark.

Sagen er anlagt af Volvo, der gør gældende, at Veng krænker et mønster, som er registreret under nr. 968 895. Veng har benægtet, at der skulle foreligge en krænkelse af Volvos rettigheder i henhold til britisk lovgivning, og har bestridt gyldigheden af det registrerede mønster. Veng har endvidere påberåbt sig EØF-Traktatens artikel 86. Imidlertid har Veng forpligtet sig til i denne sag at frafalde alle anbringender, der er fremsat vedrørende misbrug eller misbrugshensigt i henhold til EØF-Traktatens artikel 86, bortset fra anbringendet om, at der foreligger et misbrug på grund af sagsøgerens nægtelse af at give sagsøgte eller andre licens til det registrerede mønster, sagen angår. Veng har endvidere forpligtet sig til ikke i nærværende sag at fremføre nogen anden indsigelse, som støttes på den nævnte artikel 86 eller andre fællesskabsretlige bestemmelser.

Patents Court har fundet, at sagens pådømmelse beror på en fortolkning af fællesskabsretten, og har derfor anmodet Domstolen om en præjudiciel afgørelse af følgende spørgsmål:

»1) Såfremt en større automobilproducent er indehaver af registrerede mønstre, som i henhold til lovgivningen i en medlemsstat giver producenten eneret til fremstilling og indførsel af karrosseridele i form af reservedele til brug ved reparation af karrosseriet på biler af vedkommende proceducents mærke (og disse reservedele ikke kan erstattes med karrosseridele, der er fremstillet på grundlag af et andet mønster), indtager automobilproducenten da i kraft af eneretten en dominerende stilling, jfr. EØF-Traktatens artikel 86, for så vidt angår de nævnte reservedele?

2) Kan det umiddelbart antages, at der foreligger et misbrug af en dominerende stilling, når en bilproducent under de nævnte omstændigheder nægter at give retten til at levere sådanne karrosseridele i licens til andre, selv om disse er villige til at betale et rimeligt vederlag for alle varer, der sælges i henhold til licensen (idet det nævnte vederlag skal udgøre en modydelse, der er rimelig og passende, når henses til mønsterets særpræg og samtlige omstændigheder i øvrigt, og vederlaget skal fastlægges ved voldgift eller på anden måde efter den nationale domstols afgørelse)?

3) Kan et sådant misbrug påvirke samhandelen mellem medlemsstater i artikel 86's forstand som følge af, at den, der ønsker at opnå licens, derved forhindres i at indføre karrosseridelene fra en anden medlemsstat?«

b) *De relevante retsregler*

Det mønster, sagen drejer sig om, er registreret i henhold til »Registered Designs Act«. I lovens section 1 bestemmes det, hvilke mønstre, der kan registreres.

I lovens section 1, stk. 3, defineres et mønster som »en udformning, en formgivning, et mønster eller et ornament, som anbringes på en vare ved en industriel proces eller metode, således at den færdige vare giver et

synsindtryk og udelukkende bedømmes ved hjælp af synsindtryk; herunder falder ikke en fremstillingsmetode eller et fremstillingsprincip og heller ikke en udformning eller formgivning, som udelukkende afhænger af varens funktion i den nævnte udformning eller formgivning«.

I henhold til lovens section 8 er eneretten beskyttet i en periode på 5 år, der kan fornys to gange, således at den maksimale beskyttelsesperiode er 15 år.

Ifølge lovens section 10 kan der på begæring indrømmes tvangslicens til det registrerede mønster. Den eneste grund til, at tvangslicens kan indrømmes, er, at mønsteret ikke benyttes i Det Forenede Kongerige i et omfang, der efter omstændighederne er rimeligt.

I den internationale konvention om beskyttelse af industriel ejendomsret, som blev undertegnet i Paris den 20. marts 1883 (herefter benævnt »Pariserkonventionen«) bestemmes det, at der på patentområdet kan indrømmes tvangslicens »for at hindre misbrug, som måtte kunne følge af den ved patentet tilståede eneret, f. eks. undladelse af at udøve opfindelsen« (artikel 5, afsnit A, stk. 2). Konventionen indeholder imidlertid ingen tilsvarende bestemmelse om mønstre.

I henhold til konventionen skal bortfald af patenter kunne ske i tilfælde, hvor tilståelse af tvangslicens måtte være utilstrækkelig til at hindre misbrug (artikel 5, afsnit A, stk. 3). Derimod må mønsterbeskyttelsen under ingen omstændigheder bortfalde, hverken fordi mønsterretten ikke udøves, eller fordi genstande svarende til de beskyttede indføres (artikel 5, afsnit B).

c) *Markedet for reservedele til biler i Volvos 200-serie*

Volvos 200-serie blev lanceret i august 1974, og en ny model i samme serie blev bragt på markedet i 1980. Volvo har oplyst, at der i 1984 blev solgt i alt 10 544 vogne i 200-serien i Det Forenede Kongerige.

Forskærmene til 200-serien er de eneste karrosseridele, Volvo har mønsterregistreret i Det Forenede Kongerige, hvor alle de øvrige karrosseridele til 200-serien derfor frit kan fremstilles og markedsføres.

Beskyttelsesperioden for det mønster, sagen angår, udløber i juni 1989.

## II — Retsforhandlinger

Forelæggelseskendelsen er registreret på Domstolens Justitskontor den 3. august 1987.

I henhold til artikel 20 i protokollen vedrørende statutten for EØF-Domstolen er der afgivet indlæg af Veng ved Robin Jacob QC og Peter Prescott, af AB Volvo ved David Vaughan QC, Richard Miller, William Richards og Durrant Peisse, af den franske regering ved Régis de Gouttes, som befuldmægtiget, af Det Forenede Kongeriges regering ved H R L. Purse, Treasury Solicitors Department, som befuldmægtiget, af

den italienske regering ved avvocato dello Stato Ivo M. Braguglia og af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved Anthony McClellan og Ida Langermann.

På grundlag af den refererende dommers rapport og efter at have hørt generaladvokaten har Domstolen besluttet at henvise sagen til plenum og at indlede den mundtlige forhandling uden forudgående bevisførelse.

**III — Skriftlige indlæg**

*Spørgsmål 1*

1.1. *Volvo, Det Forenede Kongeriges regering,* den *franske regering* og den *italienske regering* har anført, at den omstændighed alene, at en virksomhed er indehaver af industrielle ejendomsrettigheder, der giver den eneret til at fremstille og indføre reservedele til et produkt, ikke nødvendigvis indebærer, at virksomheden indtager en dominerende stilling på markedet for reservedele, heller ikke selv om reservedele, som er fremstillet efter et andet mønster, ikke kan anvendes i stedet for de mønsterbeskyttede reservedele. Det skal derimod afgøres konkret — ud fra en række forhold — om der foreligger en dominerende stilling.

I denne henseende er det væsentligt at fastlægge det relevante marked, såvel geografisk som med hensyn til produktet. Den italienske regering har fremført, at det relevante marked ikke er markedet for én bestemt automobilproducents reservedele, men derimod generelt markedet for bilreservedele, herunder uafhængige reservedelsproducenters og andre automobilproducenters reservedele. For køberne er markedet for reservedele ikke et særskilt marked i forhold til markedet for automobiler, idet reservedels- og reparationspriserne er et af de afgørende kriterier ved købet af en bil. Hvis købernes synspunkt tages i betragtning, er det relevante marked således ikke markedet for reservedele, men markedet for biler og / eller vedligeholdelse og reparationer.

Volvo har fremhævet, at de autoriserede Volvo-forhandleres udsalgspris for forskærme i Det Forende Kongerige — i modsætning til hvad Veng har hævdet — ikke fastsættes af Volvo, og at Volvos fakturapris ved levering til autoriserede forhandlere og andre forhandlere var 66,56 UKL i midten af 1986. Det var detailsalgsprisen, der i december 1985 var 101,27 UKL.

*Veng* og *Kommissionen* har anført, at Volvo indtager en dominerende stilling på markedet. Efter Domstolens praksis er det en betingelse for, at en virksomhed, der er indehaver af en industriel ejendomsrettighed, indtager en dominerende stilling, at virksomheden kan hindre en effektiv konkurrence på en betydelig del af det pågældende marked, bl. a. under hensyn til om der findes producenter eller forhandlere, som afsætter tilsvarende varer eller erstatningsvarer, og til [disse producenters eller forhandleres] stilling (jfr. dom af 18. februar 1971, Sirena, 40/70, Sml. 1971, s. 7, jfr. s. 12 ff.).

I dommen af 13. februar 1979 (Hoffmann-La Roche, 85/76, Sml. s. 461, 520) udtalte Domstolen:

»begrebet dominerende stilling skal forstås som en virksomheds økonomiske magtposition, som sætter denne i stand til at hindre, at der opretholdes en effektiv konkurrence på det relevante marked, idet den kan udvise en i betydeligt omfang uafhængig adfærd over for sine konkurrenter og kunder og i sidste instans over for forbrugerne;

en sådan stilling udelukker, til forskel fra en monopolstilling eller et kvasimonopol, ikke, at der består en vis konkurrence, men den sætter det dominerende firma i stand til, om end ikke at bestemme, så dog i det mindste mærkbart at øve indflydelse på de vilkår, hvorunder konkurrencen udvikler sig, og under alle omstændigheder i vidt omfang i stand til at handle uden at skulle tage hensyn hertil og uden at denne adfærd er til skade for virksomheden«.

Hvis det tages i betragtning, at originale reservedele til Volvo-karrosserier kun konkurrerer med karrosserireservedele, som kan benyttes til Volvos biler — idet andre reservedele ikke kan tilpasses disse biler — og at Volvo har eneret til at fremstille og indføre sådanne reservedele, følger det heraf i henhold til de nævnte domme, at Volvo indtager en dominerende stilling på det relevante marked, dvs. markedet i Det Forenede Kongerige, der udgør en væsentlig del af fællesmarkedet. Domstolen har allerede fastslået, at markedet i en enkelt medlemsstat kan udgøre en »væsentlig del« af fællesmarkedet (dom af 9. november 1983, 322/81, Michelin, Sml. s. 3461).

Veng har endvidere anført, at prisforskellen på de pågældende karrosseridele er endnu et bevis for, at der består en dominerende stilling. Detailsalgsprisen for Volvos forskærme er 101,27 UKL, mens Veng sælger de tilsvarende dele for 54 UKL. Volvo er således i praksis i stand til i betydeligt omfang at handle uafhængigt af konkurrenterne, aftagerne og de endelige forbrugere.

Over for Volvos argumentation om, at Volvo i virkeligheden ikke er i stand til at påtvinge sine egne vilkår i ubegrænset omfang, idet dette i sidste instans ville drive kunderne i armene på andre automobilproducenter, har Veng fremført følgende tre forhold: For det første er det muligt, at andre bilproducenter befinder sig i en tilsvarende situation med hensyn til deres mønsterrettigheder. For det andet er det efter fællesskabsretten ikke en betingelse for at antage, at der foreligger en dominerende stilling, at den pågældende virksomhed er fri for enhver konkurrencepåvirkning, idet virksomheden (ifølge Hoffmann-La Rochedommen, jfr. ovenfor) kun »i betydeligt omfang« skal kunne optræde uafhængigt af sine konkurrenter og kunder. For det tredje ville Volvos argumentation med hensyn til den dominerende stilling passe på ethvert tilfælde, idet en virksomhed, som på kort sigt indtager en dominerende stilling, ikke kan forsvare sig med, at dens stilling på længere sigt kan blive svækket.

1.2. På baggrund af indlæggene — som refereret i det foregående — har henholdsvis parterne i sagen for den nationale ret, Kommissionen og de regeringer, der har afgivet indlæg, foreslået Domstolen, at det første præjudicielle spørgsmål besvares således:

»— Den omstændighed, at der består industrielle ejendomsrettigheder, som i henhold til national ret giver eneret til fremstilling og salg af de produkter, der er omfattet af rettighederne, kan bidrage til, at en automobilproducent indtager en dominerende stilling, men indebærer ikke nødvendigvis i sig selv, at der opstår en dominerende stilling, og dette gælder også, selv om rettighederne vedrører karrosseridele, der ikke kan erstattes af dele, som er fremstillet efter et andet mønster. Om en sådan producent indtager en dominerende stilling, vil bero på den nationale domstols fuldstændige vurdering af det relevante marked for produktet, det relevante geografiske marked, de økonomiske vilkår på markedet samt markedsdeltagernes og eventuelle nye markedsdeltageres relevante økonomiske styrke (Volvo).

— EØF-Traktatens artikel 86 skal fortolkes således, at den omstændighed alene, at der består et registreret mønster for karrosseridele, ikke indebærer, at rettens indehaver indtager en dominerende stilling, idet dette afhænger af, om der ikke findes lignende produkter eller substitutionsprodukter (Kommissionen).

— Indehaveren af registrerede mønstre, som i henhold til en medlemsstats lovgivning giver eneret til at fremstille og indføre karrosserireservedele, kan ikke anses for — alene i kraft af mønsterretten — at indtage en dominerende stilling i vedkommende medlemsstat i EØF-Traktatens artikel 86's forstand (den franske regering).

— Det er et spørgsmål, som det må tilkomme den nationale domstol at afgøre efter en vurdering af alle sagens faktiske omstændigheder, om en virksomhed indtager en dominerende stilling på et bestemt marked, om virksomheden misbruger sin dominerende stilling, og om ethvert misbrug påvirker samhandelen mellem medlemsstater. Under de omstændigheder, der er anført i spørgsmål 1, indtager automobilproducenten ikke nødvendigvis en dominerende stilling i Rom-Traktatens artikel 86's forstand (Det Forenede Kongeriges regering).

— Veng har foreslået, at spørgsmål 1 besvares bekræftende, mens den italienske regering har foreslået, at det besvares benægtende.

*Spørgsmål 2*

2.1. *Volvo, de regeringer, der har afgivet indlæg,* samt *Kommissionen* har anført, at det er Domstolens faste praksis (jfr. bl. a. dom af 23 maj 1978, Hoffmann-La Roche, 102/77, Sml. s. 1139), at udøvelse af en industriel ejendomsrettighed i overensstemmelse med Traktatens artikel 36 ikke er i strid med Traktatens artikel 86, alene fordi udøvelsen af rettigheden foretages af en virksomhed, der indtager en dominerende stilling. En sådan udøvelse af en rettighed udgør kun et misbrug af en dominerende stilling under særlige omstændigheder.

Kommissionen og Det Forenede Kongeriges regering har anført, at dette specielt er tilfældet, når indehaveren af den industrielle ejendomsrettighed sælger produkterne til urimeligt høje priser. I så fald kan den industrielle ejendomsrettighed være et middel til misbrug af en dominerende stilling, for så

vidt som udøvelsen af ejendomsrettigheden sætter indehaveren i stand til at imødegå truslen fra potentielle konkurrenter og derved i et vist omfang bestyrker misbruget ved at sætte rettighedshaveren i stand til fortsat at misbruge sin dominerende stilling.

Mønsterrettens særlige indhold er, at mønsterhaveren har ret til at benytte mønsteret med henblik på erhvervsmæssig fremstilling af produkter samt den første markedsføring af produkterne, enten direkte eller ved udstedelse af licens til andre. Endvidere omfatter mønsterretten en ret til at modsætte sig krænkelser af mønsteret. I denne forbindelse henvises der til Domstolens domme af henholdsvis 14. september 1982 (Keurkoop, 144/81, Sml. s. 2853) og 31. oktober 1974 (Centrafarm, 15/74, Sml. s. 1147).

*Det Forenede Kongeriges regering* har anført, at retten til at forhindre enhver konkurrence inden for det område, rettigheden omfatter, falder ind under selve den industrielle ejendomsrettigheds indhold, også når de potentielle konkurrenter er villige til at betale en rimelig licensafgift.

*Volvo* og den *italienske regering* har anført, at det vil være i strid med EØF-Traktatens artikel 222 at pålægge indehaveren af en mønsterret en forpligtelse til at give licens, alene fordi indehaveren indtager en dominerende stilling. Den italienske regering har anført, at dette ville være en ekspropriation, som ikke var begrundet i almene hensyn. Det ville have absurde konsekvenser at indføre et tvangslicenssystem. For så vidt angår karrosserireservedele, ville det af hensyn til beskyttelsen af forbrugerne (såvel på grund af kvaliteten som sikkerheden) være nødvendigt at sikre, at licenstageren leverer et produkt af samme kvalitet som det, licensgiveren og mønsterhaveren producerer. Dette ville indebære, at hele licensgiverens know-how skulle overføres til licenstageren, og selv dette ville måske ikke være tilstrækkeligt, idet licensgiveren ville være nødt til at levere en hel række særlige råvarer (pigmenter, farver og bindemidler) for at sætte licenstageren i stand til at fremstille produkter af samme kvalitet.

Den italienske regering har endvidere anført, at der ikke består en pligt til at indrømme tvangslicens til mønstre. Volvo har anført, at Pariserkonventionen kun giver bestemmelser om tvangslicens til patenter.

Volvo har endvidere anført, at selv i tilfælde, hvor en dominerende stilling misbruges, og misbruget sker i forbindelse med industrielle ejendomsrettigheder, følger det overhovedet ikke heraf, at det kan pålægges indehaveren af rettighederne at give tvangslicens. For det første har domstolene i Det Forenede Kongerige kun kompetence til at behandle sager om tvangslicens, når der er fremsat en begæring om tvangslicens over for registreringsmyndigheden, og dennes afgørelse indbringes for domstolene. For det andet vil Kommissionen — selv om en afgørelse om udstedelse af tvangslicens kunne træffes i medfør af artikel 3 i forordning nr. 17 — kun have anledning hertil i undtagelsestilfælde, og hvor de andre retsmidler i form af bøder og tvangsbøder ikke ville være tilstrækkelige til, at overtrædelsen blev bragt til ophør.

*Veng* har anført, at der er to principper, som anerkendes i fællesskabsretten, og som normalt ikke kolliderer, men som, hvis de gør det, må bringes i overensstemmelse med

hinanden på baggrund af Fællesskabets formål, således som disse specielt fremgår af Traktatens artikel 3, litra f). De to principper er,

— at konkurrencen inden for fællesmarkedet ikke må udelukkes,

— at industrielle ejendomsrettigheder, der anerkendes i national ret, bør beskyttes.

Ren passivitet kan efter Vengs opfattelse udgøre et misbrug af en dominerende stilling. Dette hævdes at fremgå af en række afgørelser fra Domstolen, hvori leveringsnægtelse er blevet betragtet som et misbrug (dom af 6. marts 1974, 6 og 7/73, Istituto chemioterapico italiano, Sml. s. 223, og dom af 14. februar 1978, 27/76, United Brands, Sml. s. 207). I det foreliggende tilfælde er der dog ikke tale om ren passivitet, idet nægtelsen af at give mønsteret i licens indgår som et led i, at Volvo — der selv har ansvaret for, at der er anlagt sag ved de engelske domstole — angriber sine konkurrenter.

Det følger også af Domstolens praksis, at det kan være et misbrug af en dominerende stilling at udøve en rettighed, herunder særlig en industriel ejendomsrettighed, der anerkendes i national lovgivning. I denne forbindelse har Veng henvist til dommene af henholdsvis 21. februar 1973 (Continental Can, 6/72, Sml. s. 215) og 29. februar 1968 (Parke, Davis, 24/67, 1965-1968, s. 457) samt de allerede nævnte domme i Sirena- og Hoffmann-La Roche-sagerne. Dette er tilfældet, når de normale markedskræfter — som forholdet er i denne sag — ikke virker frit i konkurrencen (idet forbrugerne ikke er i stand til at vælge, fordi der ikke findes subsitutionsprodukter), og udøvelsen af rettigheden ikke kan begrundes i noget rationelt formål med en industriel ejendomsrettighed (at belønne dem, der ved en kreativ indsats og / eller ved hjælp af en investering og en arbejdsindsats har bragt nye og nyttige eller attraktive produkter på markedet).

I disse undtagelsestilfælde, hvor produktet kunstigt beskyttes mod konkurrence, er det fællesskabsrettens konkurrenceregler der skal bringe to tilsyneladende uforenelige mål i overensstemmelse med hinanden, nemlig at belønne ophavsmanden og at beskytte forbrugerne. Den eneste tilfredsstillende løsning er da at overveje at benytte en tvangslicens, idet man herved giver ophavsmanden et rimeligt vederlag for hans kreative indsats, men samtidig forhindrer ham i at fjerne ethvert konkurrencemoment på det relevante marked.

Principperne for beregning af licensafgifter er velkendte i praksis i alle medlemsstaterne og i andre lande, f. eks. USA, hvor meddelelse af tvangslicens mod en rimelig licensafgift ofte er blevet brugt som et middel til at forhindre overtrædelser af »anti-trust«-lovgivningen. Typisk foretages der en vurdering af, hvilken afgift der ville være blevet aftalt mellem en licensgiver og en licenstager. I denne forbindelse er de licensafgifter, som er sædvanlige for lignende opfindelser, normalt de mest relevante.

På linje med frivillige licenser gælder der for tvangslicenser normalt vilkår om, at licensgiveren kan udpege en uafhængig sagkyndig til at aflægge besøg i licenstagerens lokaler og at gennemgå licenstagerens bogholderi for at kontrollere, at licensvilkårene opfyldes.

Under disse omstændigheder må man — når den virksomhed, der er indehaver af eneretten, nægter at give licens, selv mod et rimeligt vederlag — kunne slutte, at den ønsker at skaffe sig en monopolstilling, som giver den lejlighed til at opnå mere end en »rimelig belønning« for sin indsats.

Der kan ganske vist opstå særlige tilfælde, hvor indehaveren har grund til at nægte at indrømme licens for at have ret til at imødegå et angreb. Dette er ikke tilfældet i denne sag, idet den eneste trussel mod Volvo er, at Veng vil benytte mønsteret mod betaling af en rimelig licensafgift.

Det ville ikke være en tilfredsstillende løsning at vente, indtil rettighedshaveren har fjernet enhver konkurrence og derefter — for sent — iværksætte kontrollen i medfør af artikel 86. Denne løsning ville tvinge vedkommende myndigheder til i ubegrænset tid at føre en indgående og regelmæssig kontrol med rettighedshaverens forretninger, og dette vil myndighederne kun kunne bruge begrænsede ressourcer på.

På baggrund af indlæggene — som refereret i det foregående — har henholdsvis parterne i sagen for den nationale ret, Kommissionen og de regeringer, der har afgivet indlæg, foreslået Domstolen, at det andet spørgsmål besvares som følger:

»— Selv hvis indehaveren af en mønsterret indtager en dominerende stilling, foreligger der ikke et misbrug af denne stilling i EØF-Traktatens artikel 86's forstand, udelukkende fordi indehaveren nægter at give andre licens til at foretager handlinger, der ellers ville være et indgreb i mønsterretten, og dette gælder, uanset om der tilbydes en rimelig licensafgift (Volvo).

— EØF-Traktatens artikel 86 skal fortolkes således, at en mønsterhavers nægtelse af at meddele licenser, der ville sætte andre i stand til at levere karrosseridele, som er omfattet af mønsterretten, ikke uden videre udgør et misbrug af en dominerende stilling, idet nægtelsen af at give licens kun er resultatet af, at mønsterretten håndhæves. Under visse omstændigheder kan udøvelsen af den industrielle ejendomsret imidlertid være et middel til misbrug. Dette kan være tilfældet, hvis indehaveren af den industrielle ejendomsrettighed misbruger en dominerende stilling på markederne for karrosserireservedele til biler af producentens eget mærke, f. eks. ved at kræve for høje priser, og i en sådan situation benytter den industrielle ejendomsrettighed til at bestyrke misbruget (Kommissionen).

— I tilfælde, hvor mønsterhaveren indtager en dominerende stilling på det relevante marked, kan det ikke antages at være et misbrug af denne stilling, at han nægter at give andre licens til at levere karrosseridele mod betaling af en rimelig licensafgift, når karrosseridelene er omfattet af et registreret mønster, som er beskyttet i henhold til reglerne om industrielle og kommercielle ejendomsrettigheder (den franske regering).

— Det er et spørgsmål, som det må tilkomme den nationale domstol at afgøre efter en vurdering af alle sagens faktiske omstændigheder, om en virksomhed indtager en dominerende stilling på et bestemt marked, om virksomheden misbruger sin dominerende stilling, og om ethvert misbrug påvirker samhandelen mellem medlemsstater. Under de omstændigheder, der er anført i spørgsmål 1, er det ikke i sig selv et misbrug af en dominerende stilling, at producenten afslår at give licens til, at andre leverer karrosserireservedele, heller ikke selv om der tilbydes en rimelig licensafgift (Det Forenede Kongeriges regering).

— Den italienske regering har foreslået, at spørgsmål 2 besvares benægtende, medmindre det må anses for at være bortfaldet som følge af, at spørgsmål 1 besvares benægtende.

— Veng har foreslået, at spørgsmålet besvares bekræftende.«

*Spørgsmål 3*

3.1. *Volvo* har anført, at besvarelsen af det tredje spørgsmål i vidt omfang må afhænge af, hvordan den nationale domstol bedømmer de faktiske omstændigheder, og specielt af, om forskærmene oprindelig blev fremstillet i Taiwan og importeret til Det Forenede Kongerige direkte eller via Danmark, og om de nu fremstilles i Italien og importeres til Det Forenede Kongerige direkte derfra. Hvis den nationale domstol når frem til, at karrosseridelene blev fremstillet i Taiwan og kun blev omladet i Danmark (eller en anden medlemsstat) uden rent faktisk at være bragt i fri omsætning i vedkommende medlemsstat, jfr. EØF-Traktatens artikel 9, stk. 2, vil den omstændighed, at en virksomhed forhindres i at indføre karrosseridelene til Det Forenede Kongerige, ikke kunne påvirke samhandelen mellem medlemsstater.

*Det Forenede Kongeriges regering* har anført, at den omstændighed, at Veng — som følge af nægtelsen af at meddele licens — er forhindret i at indføre karrosseridele fra en anden medlemsstat, ikke nødvendigvis indebærer, at samhandelen mellem medlemsstater påvirkes. Den nationale domstol må tage stilling til, om det må antages, at der vil eksistere en samhandel af nævneværdigt omfang mellem medlemsstater i tilfælde af, at der ikke foreligger et misbrug (dvs. ud fra den tankegang, at nægtelse af at meddele licens til at indføre produkterne i sig selv er et misbrug, hvilket Det Forenede Kongeriges regering ikke kan tilslutte sig).

Den *franske regering* har anført, at Veng ikke har ført bevis for, at Volvos udøvelse af sin mønsterret har medført begrænsninger i samhandelen mellem medlemsstaterne, som falder ind under forbudene i EØF-Traktaten. Veng har kun uden nærmere dokumentation bestridt, at Volvo kan håndhæve sine enerettigheder til at fremstille og markedsføre produkterne på grundlag af det registrerede mønster, og Veng påberåber sig blot en ret til at indføre produkter, som er fremstillet i Danmark uden Volvos samtykke, til Det Forenede Kongerige.

Den *italienske regering* har anført, at det misbrug, der måtte være tale om, ikke består i, at man vil hindre samhandelen mellem EF-landene, men derimod i, at man vil forhindre fremstilling og salg inden for ét lands grænser. Tilfældet må derfor kunne henfø-

res under Domstolens praksis for, at en adfærd, hvis virkninger kun gør sig gældende i én enkelt medlemsstat, ikke falder ind under Traktatens artikel 86 (jfr. f. eks. dom af 31. maj 1979, 22/78, Hugin, Sml. s. 1869).

*Kommissionen* har anført, at samhandelen mellem medlemsstater kan påvirkes, hvis misbruget, f. eks. påtvingelse af alt for høje priser, vedrører karrosserireservedele, som det selskab, der indtager en dominerende stilling, har produceret i en anden medlemsstat og importeret til Det Forenede Kongerige.

*Veng* har anført, at karrosseridele er en vare, som regelmæssigt omsættes i hele fællesmarkedet. Vengs indførsler af karrosseridele fra Danmark eller Italien indgår i selskabets normale virksomhed. Hvis Volvo får medhold i sit krav, vil det resultere i, at en domstol nedlægger forbud mod, at Veng indfører karrosseridelene fra andre medlemsstater. Det misbrug, der hævdes at foreligge, berører derfor ikke kun en enkelt medlemsstats geografiske område, og derved adskiller situationen sig fra den, der forelå i Hugin-sagen, som angik reservedele til kasseapparater.

I Hugin-sagen var der tale om, at Hugin nægtede at levere reservedele af sin egen produktion. Domstolen rejste det spørgsmål, om der kunne antages at finde en samhandel med den pågældende vare sted mellem medlemsstater, hvis markedet var fuldstændig frit, og Hugin ikke benyttede restriktive forretningsmetoder. Domstolen fandt, at en uafhængig virksomhed ikke kunne opnå økonomiske fordele ved at købe reservedelene hos et datterselskab i Hugin-koncernen, fordi den eneste forsyningskilde ville være Hugin selv eller et datterselskab, og fordi der ikke blev anvendt forskellige priser i de enkelte områder inden for fællesmarkedet. Desuden var reservedelenes værdi forholdsvis ringe, og de havde ikke interesse som handelsvare i samhandelen mellem medlemsstaterne. Der fandtes således intet normalt handelsmønster for reservedelene mellem medlemsstaterne, og Hugins adfærd kunne ikke antages at have medført ændringer i de normale varebevægelser, når den pågældende sektors økonomiske og tekniske særegenheder blev taget i betragting (præmisserne 21-26). Hugins adfærd faldt derfor ikke ind under fællesskabsretten, men skulle udelukkende bedømmes efter national ret (præmis 16).

Veng har endelig anført, at når en virksomhed, som indtager en dominerende stilling, og som er hjemmehørende inden for fællesmarkedet, søger at fjerne en konkurrent, der også er hjemmehørende inden for fællesmarkedet, er det uden betydning, om denne adfærd vedrører samhandelen mellem medlemsstater, når det står fast, at fjernelsen af konkurrenten vil få indvirkning på konkurrencestrukturen inden for fællesmarkedet, jfr. domstolens dom af 14. februar 1979 (United Brands, 27/76, Sml. s. 207).

3.2. På baggrund af indlæggene — som refereret i det foregående — har henholdsvis parterne i sagen for den nationale ret, Kommissionen og de regeringer, der har afgivet indlæg, foreslået Domstolen, at spørgsmål 3 besvares som følger:

»— For at afgøre, om et misbrug kan påvirke samhandelen mellem medlemsstater, må det undersøges, om det — ud fra en række objektive retlige og faktiske forhold — kan forudses med en tilstrækkelig grad af sandsynlighed, at misbruget direkte eller indirekte, aktuelt eller potentielt kan påvirke handelsmønsteret mellem medlemsstaterne. Samhandelen mellem medlemsstater påvirkes ikke, hvis der er tale om produkter, som er fremstillet uden for Fællesskabet, blot fordi produkterne omlades i en medlemsstat, uden at de er bragt i fri omsætning i medlemsstaten (Volvo).

— EØF-Traktatens artikel 86 skal fortolkes således, at samhandelen mellem medlemsstater kan siges at være påvirket, hvis misbruget vedrører produkter, som indføres fra én medlemsstat til en anden (Kommissionen).

— Fællesskabsretten er ikke til hinder for, at indehaveren af et mønster, der er registreret i en medlemsstat, gør den ved registreringen opnåede eneret gældende for at forhindre salg og eksport til en anden medlemsstat af reservedele, specielt bilkarrosseridele, der er fremstillet med henblik på salg som reservedele til de pågældende biler (den franske regering).

— Det er et spørgsmål, som det må tilkomme den nationale domstol at afgøre efter en vurdering af alle sagens faktiske omstændigheder, om en virksomhed indtager en dominerende stilling på et bestemt marked, om virksomheden misbruger sin dominerende stilling, og om ethvert misbrug påvirker samhandelen mellem medlemsstater, og den omstændighed, at indførsel af et produkt fra en anden medlemsstat forhindres, indebærer ikke nødvendigvis, at kravet i artikel 86 om, at samhandelen mellem medlemsstater kan påvirkes, er opfyldt. Den nationale domstol må tage stilling til, om der — hvis der ikke forelå et misbrug — ville finde en samhandel af nævneværdigt omfang sted mellem medlemsstater (Det Forenede Kongeriges regering).

— Den italienske regering har foreslået, at spørgsmål 3 besvares benægtende, medmindre det anses for at være bortfaldet.

— Veng har foreslået, at spørgsmålet besvares bekræftende.«

J. C. Moitinho de Almeida
Refererende dommer