πόκειται να ορίσει ποια προϊόντα τυγχάνουν προστασίας, έστω και όταν αποτελούν τμήμα ενός συνόλου, το οποίο σύνολο ήδη προστατεύεται ως τέτοιο.

2. Η εξουσία του δικαιούχου του προστατευομένου υποδείγματος να εμποδίζει τρίτους να κατασκευάζουν και να πωλούν, χωρίς τη συναίνεσή του, προϊόντα που αποτελούν υλοποίηση του υποδείγματος συνιστά την ίδια την ουσία του αποκλειστικού του δικαιώματος. Κατά συνέπεια, η επιβολή στο δικαιούχο του προστατευόμενου προτύπου της υποχρέωσης να παραχωρεί σε τρίτους, έστω και έναντι ευλόγων δικαιωμάτων εκμεταλλεύσεως, την άδεια να προμηθεύουν προϊόντα που αποτελούν υλοποίηση του υποδείγματος θα ισοδυναμούσε με στέρηση του δικαιούχου από το αποκλειστικό του δικαίωμα· άρα, η άρνηση παραχωρήσεως τέτοιας άδειας δεν συνιστά, αυτή καθαυτή, καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης, κατά την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης.

Ωστόσο, η εκ μέρους του δικαιούχου υποδείγματος στοιχείων αμαξώματος αυτοκινήτων οχημάτων άσκηση του αποκλειστικού αυτού δικαιώματος ενδέχεται να απαγορεύεται βάσει του άρθρου 86, αν συνεπάγεται, εκ μέρους επιχειρήσεως που κατέχει δεσπόζουσα θέση, ορισμένες μορφές συμπεριφοράς, όπως αυθαίρετη άρνηση προμηθείας ανταλλακτικών σε ανεξάρτητα συνεργεία επισκευών, καθορισμό υπέρογκων τιμών των ανταλλακτικών ή την απόφαση παύσεως παραγωγής ανταλλακτικών για ορισμένο τύπο αυτοκινήτου, ενώ πολλά αυτοκίνητα αυτού του τύπου εξακολουθούν να κυκλοφορούν, εφόσον βέβαια η συμπεριφορά αυτή μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠ' ΑΚΡΟΑΤΗΡΙΟΥ ΣΥΖΗΤΗΣΗ
στην υπόθεση 238/87 *

I — Πραγματικά περιστατικά και νομικό πλαίσιο

α) *Η διαφορά της κύριας δίκης*

Η εταιρία AB Volvo (στο εξής: η Volvo), συνεστημένη κατά τη σουηδική νομοθεσία, ασκεί τον έλεγχο του ομίλου Volvo, ο οποίος περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, εταιρίες ειδικευόμενες στην κατασκευή αυτοκινήτων, φορτηγών, λεωφορείων, καθώς και βιομηχανικών, ναυτικών και αεροδιαστημικών κινητήρων. Στις περισσότερες χώρες της ΕΟΚ, τα αυτοκίνητα Volvo πωλούνται από τις εταιρίες Volvo, με εξαίρεση το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ελλάδα και την Ισπανία, όπου η εισαγωγή και η πώληση των εν λόγω οχημάτων πραγματοποιείται από εντελώς ανεξάρτητες εταιρίες.

Η εταιρία Erik Veng (VK) Ltd (στο εξής: η Veng) είναι ανεξάρτητη αγγλική εταιρία. Προηγουμένως ήταν κατά 50 % θυγατρική της εταιρίας Veng A/S της Δανίας, η οποία, όπως και άλλες επιχειρήσεις εγκατεστημένες στην Ιταλία και την Ισπανία, της προμηθεύουν

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

ανταλλακτικά αμαξωμάτων αυτοκινήτων προς πώληση στην αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου.

Η διαφορά της κύριας δίκης αφορά την εκ μέρους της Veng εισαγωγή και πώληση στο Ηνωμένο Βασίλειο των εμπροσθίων αλεξιβορβόρων οχημάτων Volvo σειράς 200. Τα επίδικα ανταλλακτικά αμαξώματος εισάγονται, κατά την Veng, από την Ιταλία, με την εξαίρεση μιας αρχικής παρτίδας που είχε κατασκευαστεί στην Ταϊβάν και εισαχθεί μέσω Δανίας.

Στην υπό κρίση διαφορά, η Volvo ενάγει την Veng για παραβίαση του υποδείγματος αισθητικής μορφής, ο οποίο έχει καταθέσει υπό τον αριθμό 968 895. Στην υπό κρίση υπόθεση, η Veng αρνείται ότι υπάρχει παραβίαση των δικαιωμάτων τα οποία στηρίζει η Volvo στη βρετανική νομοθεσία, αμφισβητεί δε το κύρος του κατατεθειμένου υποδείγματος. Η Veng επικαλείται επίσης προς άμυνά της το άρθρο 86 της Συνθήκης ΕΟΚ. Δεσμεύτηκε, ωστόσο, να παραιτηθεί από όλους τους ισχυρισμούς που είχε προβάλει μέχρι τούδε προς άμυνά της σχετικά με καταχρηστική εκμετάλλευση ή πρόθεση καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως κατά το άρθρο 86, πλην των ισχυρισμών των σχετικών με την άρνηση της ενάγουσας να παραχωρήσει στην εναγομένη ή σε τρίτους άδεια για το επίδικο κατατεθειμένο υπόδειγμα, και να μην επικαλεστεί, στην υπό κρίση υπόθεση, καθ' οιονδήποτε άλλο τρόπο το εν λόγω άρθρο 86 ή οποιαδήποτε άλλη διάταξη του κοινοτικού δικαίου.

Κρίνοντας ότι η απόφαση που θα εξέδιδε εξαρτιόταν από την ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου, το Patents Court ζήτησε από το Δικαστήριο να αποφανθεί προδικαστικώς επί των εξής ερωτημάτων:

« 1) Αν μια σημαντική αυτοκινητοβιομηχανία είναι δικαιούχος κατατεθειμένων υποδειγμάτων αισθητικής μορφής, τα οποία, σύμφωνα με το δίκαιο κράτους μέλους, της παρέχουν το αποκλειστικό δικαίωμα να κατασκευάζει και να εισάγει ανταλλακτικά αμαξωμάτων που είναι αναγκαία για την πραγματοποίηση επισκευών στα αμαξώματα αυτοκινήτων δικής της κατασκευής (και εφόσον τα εν λόγω ανταλλακτικά δεν είναι αντικαταστατά από ανταλλακτικά οποιουδήποτε άλλου υποδείγματος), κατέχει η αυτοκινητοβιομηχανία αυτή, λόγω του αποκλειστικού της δικαιώματος, δεσπόζουσα θέση κατά την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΟΚ ως προς τα εν λόγω ανταλλακτικά;

2) Συνιστά εκ πρώτης όψεως καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης η άρνηση μιας τέτοιας αυτοκινητοβιομηχανίας να χορηγήσει σε τρίτους την άδεια να προμηθεύουν ανταλλακτικά αμαξωμάτων, και όταν ακόμη αυτοί διατίθενται να καταβάλλουν εύλογα δικαιώματα εκμεταλλεύσεως για κάθε είδος που πωλούν βάσει της άδειας (δικαιώματα εκμεταλλεύσεως που να αντιπροσωπεύουν αμοιβή δίκαια και εύλογη με βάση την αξία του υποδείγματος και τις λοιπές συντρέχουσες περιστάσεις και που θα προσδιοριστούν με διαιτησία ή με όποιον άλλο τρόπο ορίσει το εθνικό δικαστήριο);

3) Μπορεί μια τέτοια καταχρηστική εκμετάλλευση να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών κατά την έννοια του άρθρου 86 λόγω του ότι ο αιτών την άδεια εκμεταλλεύσεως εμποδίζεται βάσει αυτής να εισάγει ανταλλακτικά αμαξωμάτων από άλλο κράτος μέλος; »

β) *Νομικό πλαίσιο*

Το επίδικο υπόδειγμα κατατέθηκε βάσει του « Registered Designers Act ». Το αρθρο 1 του εν λόγω νόμου ορίζει ποια υποδείγματα είναι δεκτικά καταθέσεως.

Κατά την παράγραφο 3 του Act, ως « υπόδειγμα » νοούνται « τα χαρακτηριστικά σχήματος, παραστάσεως, σχεδιάσεως ή διακοσμήσεως, τα οποία προσδίδονται σε ορισμένο αντικείμενο με βιομηχανική μέθοδο ή βιομηχανικά μέσα, τα οποία χαρακτηριστικά, όπως εμφανίζονται στο τελικό προϊόν, αποσκοπούν αποκλειστικά στη μετάδοση οπτικής εντυπώ-

σεως, βάσει της οποίας και κρίνονται· στην έννοια του υποδείγματος δεν περιλαμβάνεται η μέθοδος ή η αρχή στην οποία βασίζεται η κατασκευή, ούτε χαρακτηριστικά σχήματος ή παραστάσεως υπαγορευόμενα αποκλειστικά από τη λειτουργία για την οποία προορίζεται το αντικείμενο που κατασκευάζεται με το εν λόγω σχήμα ή παράσταση».

Σύμφωνα με το άρθρο 8, η χρονική διάρκεια του αποκλειστικού δικαιώματος, που είναι αρχικά πενταετής, μπορεί να παραταθεί δύο φορές, φτάνοντας έτσι 15 έτη το πολύ.

Ο Registered Designers Act προβλέπει, στο άρθρο 10, την κατόπιν αιτήσεως υποχρεωτική παραχώρηση αδείας εκμεταλλεύσεως κατατεθειμένου υποδείγματος. Άδεια παραχωρείται υποχρεωτικώς αποκλειστικώς και μόνον όταν το υπόδειγμα δεν χρησιμοποιείται στο Ηνωμένο Βασίλειο σε εύλογο βαθμό, κρινόμενο κατά περίπτωση.

Η Διεθνής Σύμβαση περί προστασίας της βιομηχανικής ιδιοκτησίας, που υπογράφηκε στο Παρίσι στις 20 Μαρτίου 1883 (στο εξής: η Σύμβαση των Παρισίων) προβλέπει, προκειμένου περί διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας, την υποχρεωτική παραχώρηση άδειας εκμεταλλεύσεως «προς πρόληψιν καταχρήσεων δυνάμεων να λάβωσι χώραν εν τη ασκήσει του αποκλειστικού δικαιώματος εκ του απονεμηθέντος διπλώματος, ως επί παραδείγματι λόγω μη εκμεταλλεύσεως» (άρθρο 5, στοιχείο Α, παράγραφος 2). Δεν περιλαμβάνει, ωστόσο, ανάλογη διάταξη για τα βιομηχανικά υποδείγματα.

Η εν λόγω σύμβαση προβλέπει έκπτωση του διπλώματος ευρεσιτεχνίας στην περίπτωση κατά την οποία η παραχώρηση υποχρεωτικών αδειών εκμεταλλεύσεως δεν θα αρκούσε προς πρόληψη των καταχρήσεων αυτών (άρθρο 5, στοιχείο Α, παράγραφος 3). Όσον αφορά όμως την προστασία των βιομηχανικών σχεδίων και υποδειγμάτων, αυτή δεν υπόκειται σε έκπτωση, είτε λόγω μη εκμεταλλεύσεως, είτε λόγω εισαγωγής αντικειμένων ομοίων προς τα προστατευόμενα (άρθρο 5, στοιχείο Β).

γ) *Η αγορά ανταλλακτικών αμαξωμάτων για αυτοκίνητα Volvo σειράς 200*

Η σειρά 200 κυκλοφόρησε τον Αύγουστο του 1974, ενώ νέο μοντέλο της σειράς αυτής βγήκε το 1980. Οι συνολικές πωλήσεις της Volvo στο Ηνωμένο Βασίλειο αυτοκινήτων της σειράς 200 ανήλθαν, κατά τα στοιχεία του κατασκευαστή, σε 10 544 μονάδες.

Τα εμπρόσθια αλεξιβόρβορα της σειράς 200 είναι τα μόνα στοιχεία του αμαξώματος των οποίων η Volvo έχει καταθέσει στο Ηνωμένο Βασίλειο το υπόδειγμα. Στη χώρα αυτή, επομένως, όλα τα άλλα στοιχεία του αμαξώματος της σειράς 200 μπορούν να κατασκευάζονται και να διατίθενται στο εμπόριο ελεύθερα.

Το δικαίωμα επί του επιδίκου υποδείγματος λήγει τον Ιούνιο 1989.

II — Διαδικασία

Η Διάταξη παραπομπής πρωτοκολλήθηκε στη γραμματεία στις 3 Αυγούστου 1987.

Σύμφωνα με το άρθρο 20 του πρωτοκόλλου περί του οργανισμού του Δικαστηρίου της ΕΟΚ, γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν η εταιρία Veng, εκπροσωπούμενη από τους Robin Jacob, QC, και Peter Prescott, η εταιρία AB Volvo, εκπροσωπούμενη από τους David Vaughan, Richard Miller, William Richards, Durrant Piesse, η γαλλική κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον Régis de Gouttes, η βρετανική κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους H. R. L. Purse, του Treasury Solicitor's Department, η ιταλική κυβέρνηση, εκπροσω-

πούμενη από τον Ivo M. Braguglia, avvocato dello Stato, και η Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον Anthony McClellan και την Ida Langermann.

Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή και αφού άκουσε το γενικό εισαγγελέα, το Δικαστήριο αποφάσισε να αναθέσει την εκδίκαση της υποθέσεως στην ολομέλεια και να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων.

III — Γραπτές παρατηρήσεις

Επί του πρώτου ερωτήματος

1.1. Κατά την *Volvo*, τη *βρετανική*, τη *γαλλική* και την *ιταλική κυβέρνηση*, το γεγονός και μόνον ότι μια επιχείρηση κατέχει δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας που της παρέχουν την αποκλειστική εξουσία να κατασκευάζει και να εισάγει ανταλλακτικά για ορισμένο προϊόν δεν σημαίνει κατ' ανάγκην ότι η επιχείρηση αυτή κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά των ανταλλακτικών, έστω και αν τα προστατευόμενα ανταλλακτικά δεν μπορούν να αντικατασταθούν από στοιχεία άλλου υποδείγματος. Η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης πρέπει να εκτιμάται *in concreto*, βάσει σειράς στοιχείων.

Σχετικώς έχει σημασία να προσδιοριστεί ποια είναι η σχετική αγορά, τόσο από γεωγραφική άποψη, όσο και από άποψη προϊόντος. Κατά την ιταλική κυβέρνηση, η αγορά που πρέπει να ληφθεί ως βάση είναι η γενικότερη αγορά των ανταλλακτικών αυτοκινήτων, στην οποία δρουν τόσο οι ανεξάρτητοι κατασκευαστές ανταλλακτικών όσο και οι άλλοι κατασκευαστές αυτοκινήτων, και όχι η αγορά ανταλλακτικών μιας μόνης αυτοκινητοβιομηχανίας. Για τον αγοραστή, η αγορά ανταλλακτικών δεν αποτελεί αγορά διαφορετική από εκείνη του αυτοκινήτου: η τιμή των ανταλλακτικών και των επισκευών αποτελεί μέρος των κριτηρίων για την αγορά αυτοκινήτου. Επομένως, από τη σκοπιά του αγοραστή, η σχετική αγορά δεν είναι αυτή των ανταλλακτικών, αλλά εκείνη του αυτοκινήτου και/ή των υπηρεσιών συντηρήσεως και επισκευής.

Η Volvo τονίζει ότι, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η Veng, η τιμή στην οποία πωλούνται τα εμπρόσθια αλεξιβόρβορα Volvo από τους εμπορικούς αντιπροσώπους της Volvo στο Ηνωμένο Βασίλειο δεν καθορίζεται από την Volvo, η δε τιμή η οποία χρεωνόταν στους εμπορικούς αντιπροσώπους και διανομείς της ήταν, περί τα μέσα του 1986, 66,56 UKL. Η τιμή λιανικής πωλήσεως ήταν, τον Δεκέμβριο 1985, 101,27 UKL.

Κατά την *Veng* και την *Επιτροπή*, η Volvo κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά. Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, για να κατέχει ο κάτοχος δικαιώματος βιομηχανικής ιδιοκτησίας δεσπόζουσα θέση, πρέπει να έχει την εξουσία να εμποδίσει τον πραγματικό ανταγωνισμό επί σημαντικού τμήματος της οικείας αγοράς, λαμβανομένης ιδίως υπόψη της ενδεχομένης υπάρξεως και της θέσεως που κατέχουν άλλοι παραγωγοί ή έμποροι που εκποιούν ομοειδή προϊόντα ή υποκατάστατα αυτών (απόφαση της 18ης Φεβρουαρίου 1971 στην υπόθεση 40/70, Sirena, ECR 1971, σ. 69).

Με την απόφαση της 13ης Φεβρουαρίου 1979 (υπόθεση 85/76, Hoffmann-La Roche, ECR 1979, σσ. 461, 520), το Δικαστήριο δέχτηκε ότι:

« η δεσπόζουσα θέση υπό την ως άνω έννοια αφορά τη θέση οικονομικής ισχύος την οποία κατέχει μια επιχείρηση και η οποία της προσδίδει την εξουσία να εμποδίζει τη διατήρηση πραγματικού ανταγωνισμού στη σχετική αγορά, παρέχοντάς της τη δυνατότητα να συμπεριφέρεται σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές της, τους πελάτες της και, τελικά, τους καταναλωτές.

Η εν λόγω δεσπόζουσα θέση, αντίθετα από ό,τι η μονοπωλιακή ή η οιονεί μονοπωλιακή θέση, δεν αποκλείει την ύπαρξη ενός κάποιου ανταγωνισμού, παρέχει όμως στην επιχείρηση που την κατέχει τη δυνατότητα, αν όχι να αποφασίζει, τουλάχιστον να επηρεάζει αισθητά τις συνθήκες υπό τις οποίες θα αναπτυχθεί ο εν λόγω ανταγωνισμός και, εν πάση περιπτώσει, να συμπεριφέρεται σε σημαντικό βαθμό χωρίς να είναι υποχρεωμένη να τον λαμβάνει υπόψη, εφόσον έτσι δεν βλάπτεται. »

Αν ληφθεί υπόψη ότι τα γνήσια ανταλλακτικά αμαξωμάτων Volvo τελούν σε ανταγωνισμό μόνο με τα ανταλλακτικά που ταιριάζουν στα αυτοκίνητα Volvo, δεδομένου ότι όσα δεν ταιριάζουν δεν προσαρμόζονται στα αυτοκίνητα αυτά, και ότι η Volvo έχει το αποκλειστικό δικαίωμα να κατασκευάζει και να εισάγει τα ανταλλακτικά αυτά αμαξωμάτων, έπεται ότι, κατ' εφαρμογή της προαναφερθείσας νομολογίας του Δικαστηρίου, η Volvo κατέχει δεσπόζουσα θέση στην υπό κρίση αγορά, τη βρετανική, η οποία αποτελεί σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς. Το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει ότι η αγορά ενός μόνου κράτους μέλους μπορεί να συνιστά « σημαντικό τμήμα » της κοινής αγοράς (απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 1983, υπόθεση 322/81, Michelin, Συλλογή 1983, σ. 3461).

Κατά την Veng, πρόσθετη απόδειξη περί της υπάρξεως δεσπόζουσας θέσης αποτελεί η διαφορά των τιμών του υπό κρίση ανταλλακτικού αμαξώματος. Ενω ή τιμή πωλήσεως της Volvo προς το κοινό του ανταλλακτικού αυτού είναι 101,27 UKL, η τιμή της Veng για το ομοειδές αντικείμενο είναι 54 UKL. Η Volvo είναι επομένως ικανή, στην πράξη, να συμπεριφέρεται σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές της, τους πελάτες της και τους τελικούς καταναλωτές.

Στο επιχείρημα ότι η Volvo δεν είναι πράγματι σε θέση να επιβάλει οποιουσδήποτε όρους, διότι, αν το έπραττε, θα μετέστρεφε τελικά τους πελάτες της προς άλλες αυτοκινητοβιομηχανίες, η Veng αντιτάσσει τρία αντεπιχειρήματα: πρώτον, και άλλοι κατασκευαστές μπορούν να βρεθούν σε ανάλογη θέση όσον αφορά τα κατατεθειμένα υποδείγματά τους. Δεύτερον το κοινοτικό δίκαιο δεν επιβάλλει ως προϋπόθεση, για να αναγνωριστεί η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης, το να είναι οικεία επιχείρηση εντελώς απηλλαγμένη από κάθε ανταγωνιστική πίεση: η δυνατότητά της να συμπεριφέρεται ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές και τους πελάτες της πρέπει να είναι απλώς αισθητή (προαναφερθείσα απόφαση Hoffmann-La Roche). Τρίτον, αν το επιχείρημα αυτό αποτελούσε καθοριστική ανασκευή της μομφής περί δεσπόζουσας θέσης, θα μπορούσε να προβληθεί σε κάθε περίπτωση. Ο ισχυρισμός ότι η δεσπόζουσα θέση μιας επιχείρισης μπορεί να διακυβευθεί μακροχρόνια δεν δικαιολογεί το να κατέχει δεσπόζουσα θέση βραχυχρόνια.

1.2. Βάσει των παρατηρήσεών τους που συνοψίστηκαν στην προηγούμενη ενότητα, οι διάδικοι της κύριας δίκης, η Επιτροπή και οι παρεμβαίνουσες κυβερνήσεις προτείνουν στο Δικαστήριο να απαντήσει στο πρώτο ερώτημα του εθνικού δικαστηρίου ως εξής:

« — η Volvo: η ύπαρξη κατατεθειμένου υποδείγματος, το οποίο, βάσει του εθνικού δικαίου, παρέχει το αποκλειστικό δικαίωμα της κατασκευής και της πώλησης των προϊόντων στα οποία αναφέρεται, μπορεί να συντελέσει στην απόκτηση δεσπόζουσας θέσης από μια αυτοκινητοβιομηχανία, δεν συνεπάγεται όμως κατ' ανάγκην αφ' εαυτής τη δημιουργία τέτοιας θέσης, τούτο δε έστω και αν το εν λόγω κατατεθειμένο υπόδειγμα αφορά ανταλλακτικά αμαξωμάτων που δεν μπορούν να αναπληρωθούν με ανταλλακτικά άλλου υποδείγματος. Το αν η εν λόγω αυτοκινητοβιομηχανία κατέχει δεσπόζουσα θέση ή όχι εξαρτάται από την εκ μέρους του εθνικού δικαστηρίου συνεκτίμηση της αγοράς του οικείου προϊόντος και της σχετικής γεωγραφικής αγοράς, της οικονομικής κατάστασης της αγοράς, καθώς και της οικονομικής ισχύος των επιχειρήσεων που δρούν σ' αυτήν και εκείνων που ενδέχεται να εισέλθουν στο μέλλον·

— η Επιτροπή: το άρθρο 86 της Συνθήκης ΕΟΚ πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η ύπαρξη και μόνο κατατεθειμένου υποδείγματος για ανταλλακτικά αμαξωμάτων δεν παρέχει στο δικαιούχο του δεσπόζουσα θέση, η οποία εξαρτάται από την έλλειψη ομοειδών προϊόντων και υποκαταστάτων τους·

— η γαλλική κυβέρνηση: ο δικαιούχος κατατεθειμένου υποδείγματος, το οποίο, βάσει της νομοθεσίας κράτους μέλους, του παρέχει αποκλειστικά δικαίωμα κατασκευής και εισαγωγής ανταλλακτικών αμαξωμάτων, δεν μπορεί, γι' αυτόν και μόνο το λόγο, να θεωρηθεί ότι κατέχει δεσπόζουσα θέση στο κράτος μέλος αυτό κατά την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΟΚ·

— η βρετανική κυβέρνηση: το ζήτημα αν μια επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση σε συγκεκριμένη αγορά, αν εκμεταλλεύεται καταχρηστικά τη θέση του αυτή και αν η ενδεχόμενη αυτή καταχρηστική εκμετάλλευση επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών πρέπει να κριθεί από το εθνικό δικαστήριο κατόπιν συνεκτιμήσεως όλων των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως· υπό τις περιστάσεις που περιγράφονται στο πρώτο ερώτημα, η αυτοκινητοβιομηχανία δεν κατέχει κατ' ανάγκη δεσπόζουσα θέση κατά την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης της Ρώμης·

— η Veng προτείνει καταφατική απάντηση, η δε ιταλική κυβέρνηση αρνητική. »

Επί του δευτέρου ερωτήματος

2.1. Η *Volvo*, οι *παρεμβαίνουσες κυβερνήσεις* και η *Επιτροπή* θεωρούν ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου (βλέπε, μεταξύ άλλων, την απόφαση της 23ης Μαΐου 1978, υπόθεση 102/77, Hoffmann-La Roche, ECR 1978, σ. 1139), η άσκηση δικαιώματος βιομηχανικής ιδιοκτησίας σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 36 δεν αντιβαίνει προς το άρθρο 86 για το μόνο λόγο ότι προέρχεται από επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση. Η εν λόγω άσκηση συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης μόνον όταν συντρέχουν ορισμένες ειδικές συνθήκες.

Κατά την Επιτροπή και τη βρετανική κυβέρνηση, αυτό συμβαίνει ιδίως όταν ο κάτοχος του δικαιώματος βιομηχανικής ιδιοκτησίας χρεώνει τιμές αδικαιολόγητα υψηλές. Στην περίπτωση αυτή, το υφιστάμενο δικαίωμα βιομηχανικής ιδιοκτησίας μπορεί να χρησιμεύσει ως μέσο καταχρηστικής εκμετάλλευσης δεσπόζουσας θέσης, εφόσον η άσκησή του παρέχει στο δικαιούχο του τη δυνατότητα

να αποκρούει την απειλή την οποία αντιπροσωπεύουν οι ενδεχόμενοι ανταγωνιστές του, ενισχύοντας έτσι κατά κάποιο τρόπο τη διαπραττόμενη κατάχρηση, δίνοντάς του τη δυνατότητα να εξακολουθήσει να εκμεταλλεύεται καταχρηστικά τη δεσπόζουσα θέση του.

Το ειδικό αντικείμενο του επί του υποδείγματος δικαιώματος περιέχει το αποκλειστικό δικαίωμα του δικαιούχου να το χρησιμοποιεί για την κατασκευή και την πρώτη θέση σε κυκλοφορία βιομηχανικών προϊόντων, είτε άμεσα, είτε διά της παραχωρήσεως αδειών εκμεταλλεύσεως σε τρίτους, καθώς και το δικαίωμα να αντιτάσσεται σε κάθε παραβίασή του. Σχετικώς, αναφέρονται οι αποφάσεις του Δικαστηρίου της 14ης Σεπτεμβρίου 1982 (υπόθεση 144/81, Keurkoop, Συλλογή 1982, σ. 2853) και της 31ης Οκτωβρίου 1974 (υπόθεση 15/74, Centrafarm, ECR 1974, σ. 1147).

Κατά τη *βρετανική κυβέρνηση*, η ευχέρεια αποκλεισμού του ανταγωνισμού ως προς το αντικείμενο του δικαιώματος ανάγεται στην ίδια την ουσία του δικαιώματος βιομηχανικής ιδιοκτησίας, έστω και αν οι ενδεχόμενοι ανταγωνιστές είναι πρόθυμοι να καταβάλουν εύλογα δικαιώματα.

Η *Volvo* και η *ιταλική κυβέρνηση* υποστηρίζουν ότι η επιβολή στο δικαιούχο του υποδείγματος της υποχρέωσης να παραχωρήσει άδεια, για το μόνο λόγο ότι ο εν λόγω δικαιούχος κατέχει δεσπόζουσα θέση, αντιβαίνει προς το άρθρο 222 της Συνθήκης. Κατά την Ιταλική Δημοκρατία, αυτό θα αποτελούσε απαλλοτρίωση δικαιώματος μη δικαιολογούμενη από λόγους γενικού συμφέροντος. Η καθιέρωση της υποχρεωτικής παραχώρησης αδειών θα οδηγούσε σε άτοπες συνέπειες. Στην περίπτωση των ανταλλακτικών αμαξωμάτων, η ανάγκη προστασίας του καταναλωτή (τόσο από άποψη ποιότητας όσο και από άποψη ασφάλειας) θα επέβαλλε να εξασφαλίζεται ότι ο αδειούχος θα προμηθεύει προϊόν της ίδιας ποιότητας με το κατασκευζόμενο από τον παραχωρούντα την άδεια, ο οποίος είναι και δικαιούχος του υποδείγματος. Αυτό θα συνεπαγόταν την ανάγκη μετάδοσης στον αδειούχο όλης της τεχνογνωσίας του παραχωρούντος. Αλλά και αυτό ενδεχομένως δεν θα αρκούσε. Σε ορισμένες περιστώσεις, ο παραχωρών την άδεια θα έπρεπε να εφοδιάζει τον αδειούχο με σειρά ειδικών υλικών (βαφών, χρωμάτων, ρητινών), που του είναι αναγκαία για να παραγάγει προϊόν της ίδιας ποιότητας.

Η ιταλική κυβέρνηση υποστηρίζει επίσης ότι η υποχρέωση παραχωρήσεως αδείας δεν ισχύει στον τομέα των βιομηχανικών σχεδίων και υποδειγμάτων. Κατά την Volvo, η Σύμβαση των Παρισίων προβλέπει τέτοια παραχώρηση μόνο για τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας.

Η Volvo υποστηρίζει ακόμη ότι, ακόμη και στην περίπτωση που υπάρχει καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης, αναφερόμενη μάλιστα σε δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας, αυτό επ' ουδενί λόγω σημαίνει ότι ο δικαιούχος αυτών των δικαιωμάτων μπορεί να αναγκαστεί να παραχωρήσει υποχρεωτικές άδειες εκμεταλλεύσεως σε τρίτους. Πρώτον, τα βρετανικά εθνικά δικαστήρια είναι αρμόδια να αποφαίνονται επί υποχρεωτικών αδειών εκμεταλλεύσεως μόνον όταν προσβάλλεται ενώπιόν τους η απόφαση που εξέδωσε ο τηρών το βιβλίο των κατατεθειμένων υποδειγμάτων επί σχετικής αιτήσεως. Δεύτερον, όσον αφορά την Επιτροπή, και αν ακόμη αυτή είχε, βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού 17, την εξουσία να διατάξει την υποχρεωτική παραχώρηση άδειας, ένα τέτοιο μέτρο θα χωρούσε μόνον υπό εξαιρετικές περιστάσεις και εφόσον οι άλλες κυρώσεις, ήτοι το πρόστιμο και η περιοδική χρηματική ποινή, δεν αρκούσαν για να εξασφαλίσουν την παύση της παραβίασης.

Κατά την *Veng*, υπάρχουν δύο αρχές αναγνωριζόμενες από το κοινοτικό δίκαιο, οι οποίες κανονικά δεν συγκρούονται μεταξύ τους· όταν όμως ανακύπτει σύγκρουση, πρέπει να

συμβιβαστούν με γνώμονα τους σκοπούς της Κοινότητας, και ιδίως τους εκτιθέμενους στο άρθρο 3, στοιχείο ς, της Συνθήκης. Οι αρχές αυτές είναι οι ακόλουθες:

— δεν πρέπει να καταργείται ο ανταγωνισμός εντός της κοινής αγοράς·

— πρέπει να τηρούνται τα κατά τα εθνικά δίκαια δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας.

Η απλή αδράνεια ενδέχεται να συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης, όπως προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου, η οποία έκρινε ότι συνιστά τέτοια η άρνηση προμηθείας εμπορευμάτων (αποφάσεις της 6ης Μαρτίου 1974, υποθέσεις 6 και 7/73, Istituto chemioterapico italiano, ECR 1974, σ. 223, και της 14ης Φεβρουαρίου 1978, υπόθεση 27/76, United Brands, ECR 1978, σ. 207). Εν προκειμένω, όμως, δεν πρόκειται για απλή αδράνεια: η άρνηση παραχωρήσεως αδειών εκμεταλλεύσεως εντάσσεται στο πλαίσιο επιθέσεως, την οποία εξαπολύει κατά των ανταγωνιστών της η Volvo, η οποία είναι εκείνη που άσκησε αγωγή ενώπιον των βρετανικών δικαστηρίων.

Όπως επίσης προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου, η άσκηση δικαιώματος, και ιδίως δικαιώματος βιομηχανικής ιδιοκτησίας αναγνωριζόμενου από εθνική νομοθεσία, ενδέχεται να συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης. Σχετικώς η Veng παραπέμπει στις αποφάσεις της 21ης Φεβρουαρίου 1973 (υπόθεση 6/72, Continental Can, ECR 1973, σ. 215), της 29ης Φεβρουαρίου 1968 (υπόθεση 24/67, Parke Davis, ECR 1968, σ. 81) και τις προαναφερθείσες αποφάσεις Sirena και Hoffmann-La Roche. Αυτό συμβαίνει οσάκις, όπως εν προκειμένω, οι συνήθεις δυνάμεις της αγοράς δεν είναι ελεύθερες να δράσουν στο επίπεδο του ανταγωνισμού (όταν δηλαδή οι καταναλωτές αδυνατούν να επιλέξουν ελλείψει υποκαταστάτου), η δε άσκηση του δικαιώματος δεν δικαιολογείται βάσει κανενός από τους σκοπούς της υπάρξεως του δικαιώματος βιομηχανικής ιδιοκτησίας (ανταμοιβή εκείνων οι οποίοι, χάρη στη δημιουργική τους προσπάθεια και/ή την επένδυση και την εργασία τους, έφεραν στην αγορά προϊόντα νέα, χρήσιμα ή ελκυστικά).

Στις εξαιρετικές αυτές περιπτώσεις, στις οποίες το προϊόν προστατεύεται τεχνητά έναντι του ανταγωνισμού, εναπόκειται στο κοινοτικό δίκαιο του ανταγωνισμού να συμβιβάσει ως ένα βαθμό δύο στόχους φαινομενικά αντιτιθέμενους: την ανταμοιβή του νεωτεριστή και την προστασία του καταναλωτή. Η μοναδική ικανοποιητική λύση είναι η προσφυγή στην υποχρεωτική άδεια εκμεταλλεύσεως, η οποία εξασφαλίζει ταυτόχρονα την εύλογη ανταμοιβή του νεωτεριστή για τη δημιουργική του προσπάθεια, ενώ τον εμποδίζει να καταργήσει κάθε δυνατότητα ανταγωνισμού στη σχετική αγορά.

Οι αρχές που πρέπει να διέπουν τον υπολογισμό των δικαιωμάτων είναι γνωστές στην πρακτική όλων των κρατών μελών αλλά και άλλων χωρών, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες, όπου η παραχώρηση υποχρεωτικών αδειών εκμεταλλεύσεως έναντι καταβολής δικαιωμάτων χρησιμοποιείται συχνά ως μέσο προλήψεως των παραβάσεων της νομοθεσίας αντιτράστ. Μία συνήθης μέθοδος είναι να εκτιμάται το ποσό που θα μπορούσε να καθοριστεί με ιδιωτική συμφωνία μεταξύ του παραχωρούντος και του λαμβάνοντος την άδεια. Σχετικώς, είναι συνήθως χρήσιμη η αναφορά στα ποσά των δικαιωμάτων που ισχύουν τρεχόντως για παρόμοιες εφευρέσεις.

Όπως οι οικειοθελείς, έτσι και οι υποχρεωτικές άδειες εκμεταλλεύσεως περιέχουν συνήθως διατάξεις, βάσει των οποίων ο παραχωρών την άδεια μπορεί να ορίσει έναν ανεξάρτητο επαγγελματία, ο οποίος θα μεταβαίνει στις εγκαταστάσεις του αδειούχου για να εξετάσει τους λογαριασμούς του, για να ελέγξει αν συμμορφώνεται με τους όρους παραχώρησης της άδειας.

Έτσι, η άρνηση παραχωρήσεως αδείας έναντι δίκαιης και εύλογης ανταμοιβής επιτρέπει να υποτεθεί ότι ο κάτοχος του δικαιώματος βιομηχανικής ιδιοκτησίας θέλει να δημιουργήσει μονοπωλιακή κατάσταση, χάρη στην οποία θα μπορεί να επιτυγχάνει αμοιβή υψηλότερη από την εύλογη.

Σε ειδικές περιπτώσεις, είναι δυνατόν η άρνηση χορηγήσεως αδείας να είναι αναγκαία για να μπορεί ο δικαιούχος να αντεπιτεθεί. Αυτό δεν συμβαίνει εν προκειμένω, δεδομένου ότι η μόνη απειλή για την Volvo είναι ότι η Veng προτίθεται να χρησιμοποιήσει το υπόδειγμα έναντι καταβολής ευλόγων δικαιωμάτων.

Δεν θα αποτελούσε ικανοποιητική λύση το να αναμείνει κανείς έως ότου ο δικαιούχος καταργήσει τον ανταγωνισμό, για να ασκήσει επ' αυτού έπειτα, καθυστερημένα δηλαδή, δικαστικό έλεγχο βάσει του άρθρου 86. Η λύση αυτή θα ανάγκαζε τις αρμόδιες αρχές να ελέγχουν τις εργασίες του δικαιούχου επί απεριόριστο χρονικό διάστημα, λεπτομερώς και κατ' επανάληψη, έργο για το οποίο διαθέτουν περιορισμένες μόνο δυνάμεις.

2.2. Βάσει των παρατηρήσεών τους που συνοψίστηκαν στην προηγούμενη ενότητα, οι διάδικοι της κύριας δίκης, η Επιτροπή και οι παρεμβαίνουσες κυβερνήσεις προτείνουν στο Δικαστήριο να απαντήσει ως εξής στο δεύτερο ερώτημα του εθνικού δικαστηρίου:

« — η Volvo: ο δικαιούχος κατατεθειμένου υποδείγματος, έστω και αν κατέχει δεσπόζουσα θέση, δεν εκμεταλλεύεται καταχρηστικά τη θέση αυτή κατά την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΟΚ για το μόνο λόγο ότι αρνείται να παραχωρήσει σε τρίτους άδεια εκμεταλλεύσεως, δυνάμει της οποίας θα μπορούσαν να προβούν σε πράξεις που, χωρίς την εν λόγω άδεια, θα συνιστούσαν παραβίαση των δικαιωμάτων που απορρέουν από την κατοχή του πιο πάνω υποδείγματος, τούτο δε ανεξαρτήτως του αν οι εν λόγω τρίτοι διατίθενται ή όχι να καταβάλουν δικαιώματα για την άδεια αυτή·

— η Επιτροπή: το άρθρο 86 της Συνθήκης ΕΟΚ πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η άρνηση του δικαιούχου κατατεθειμένου υποδείγματος να παραχωρήσει άδειες εκμεταλλεύσεως επιτρέπουσες σε τρίτους να προμηθεύουν ανταλλακτικά αμαξωμάτων καλυπτόμενα από το κατατεθειμένο υπόδειγμα δεν συνιστά, αυτή καθαυτή, καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης, καθόσον η άρνηση αποτελεί απλή συνέπεια της άσκησης του εκ του κατατεθειμένου υποδείγματος δικαιώματος. Υπό ορισμένες συνθήκες όμως, η άσκηση δικαιώματος βιομηχανικής ιδιοκτησίας μπορεί να συνιστά μέσο καταχρηστικής εκμετάλλευσης δεσπόζουσας θέσης. Αυτό μπορεί να συμβαίνει όταν ο κάτοχος του δικαιώματος βιομηχανικής ιδιοκτησίας εκμεταλλεύεται καταχρηστικά τη δεσπόζουσα θέση που κατέχει στις διάφορες αγορές ανταλλακτικών αμαξωμάτων για αυτοκίνητα δικής του κατασκευής, παραδείγματος χάρη χρεώνοντας υπερβολικές τιμές, χρησιμοποιώντας υπό τις συνθήκες αυτές το δικαίωμα βιομηχανικής ιδιοκτησίας για να ενισχύσει την καταχρηστική εκμετάλλευση·

— η γαλλική κυβέρνηση: αν υποτεθεί ότι ο κάτοχος του εν λόγω δικαιώματος μπορεί να βρεθεί σε δεσπόζουσα θέση στην υπό κρίση αγορά, δεν υποπίπτει κατά τεκμήριο σε καταχρηστική εκμετάλλευση της θέσης αυτής όταν αρνείται να παραχωρήσει σε τρίτους την άδεια να προμηθεύουν, έναντι καταβολής ευλόγων δικαιωμάτων, ανταλλακτικά αμαξωμάτων, για τα οποία έχει κατατεθεί υπόδειγμα προστατευόμενο από το δίκαιο βιομηχανικής και εμπορικής ιδιοκτησίας·

— η βρετανική κυβέρνηση: το ζήτημα αν μια επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση σε συγκεκριμένη αγορά, αν εκμεταλλεύεται καταχρηστικά τη θέση του αυτή και αν η ενδεχόμενη αυτή καταχρηστική εκμετάλλευση επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών πρέπει να κριθεί από το εθνικό δικαστήριο κατόπιν συνεκτιμήσεως όλων των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως· υπό τις περιστάσεις που περιγράφονται στο πρώτο ερώτημα, η άρνηση αυτοκινητοβιομηχανίας να παραχωρήσει σε τρίτους την άδεια να προμηθεύουν ανταλλακτικά αμαξωμάτων, έστω και αν αυτοί διατίθενται να καταβάλλουν εύλογα δικαιώματα, δεν συνιστά εκ πρώτης όψεως καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης·

— η ιταλική κυβέρνηση προτείνει να δοθεί αρνητική απάντηση στο δεύτερο ερώτημα, εφόσον δεν κριθεί ότι αυτό στερείται αντικειμένου κατόπιν της διδόμενης αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα·

— η Veng προτείνει καταφατική απάντηση.

Επί του τρίτου ερωτήματος

3.1. Η *Volvo* υποστηρίζει ότι η απάντηση στο τρίτο ερώτημα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την κρίση του εθνικού δικαστηρίου περί των πραγματικών περιστατικών, και ειδικότερα για το αν τα επίδικα εμπρόσθια αλεξιβόρβορα κατασκευάστηκαν αρχικά στην Ταϊβάν για να εισαχθούν στο Ηνωμένο Βασίλειο απευθείας ή μέσω Δανίας και αν τώρα κατασκευάζονται στην Ιταλία και εισάγονται στο Ηνωμένο Βασίλειο από αυτήν. Αν το εθνικό δικαστήριο ήθελε κρίνει ότι τα επίδικα ανταλλακτικά αμαξωμάτων κατασκευάστηκαν στην Ταϊβάν και μεταφορτώθηκαν απλώς στη Δανία (ή σε άλλο κράτος μέλος), χωρίς να τεθούν πράγματι εκεί σε ελεύθερη κυκλοφορία κατά την έννοια του άρθρου 9, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ, τότε το γεγονός ότι ένας έμπορος εμποδίζεται να εισαγάγει τα ανταλλακτικά αυτά στο Ηνωμένο Βασίλειο δεν μπορεί να θεωρηθεί ικανό να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

Κατά τη *βρετανική κυβέρνηση*, το γεγονός ότι η Veng εμποδίζεται, λόγω αρνήσεως να της παραχωρηθεί άδεια εκμεταλλεύσεως, να εισαγάγει ανταλλακτικά από άλλο κράτος μέλος δεν σημαίνει κατ' ανάγκην ότι επηρεάζεται το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Το εθνικό δικαστήριο οφείλει να εξετάσει αν, χωρίς την καταχρηστική εκμετάλλευση (αν υποτεθεί ότι η απλή άρνηση παραχωρήσεως αδείας εκμεταλλεύσεως συνιστά τέτοια, πράγμα το οποίο η βρετανική κυβέρνηση αποκρούει), θα υπήρχε κατά τεκμήριο υψηλό επίπεδο συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών.

Κατά τη *γαλλική κυβέρνηση*, η Veng δεν απέδειξε ότι η εκ μέρους της Volvo άσκηση του δικαιώματός της επί του υποδείγματος προκάλεσε περιορισμούς των ενδοκοινοτικών συναλλαγών εμπίπτοντες στις απαγορεύσεις της Συνθήκης ΕΟΚ. Αμφισβητεί απλώς εκ των προτέρων τη δυνατότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας να κάνει χρήση του αποκλειστικού της δικαιώματος κατασκευής και εμπορίας, το οποίο απορρέει από την κατάθεση του υποδείγματος, και θεωρεί ότι δικαιούται να εισάγει στο Ηνωμένο Βασίλειο ανταλλακτικά κατασκευασμένα στη Δανία χωρίς τη συναίνεση της Volvo.

Κατά την *ιταλική κυβέρνηση*, οι υπό κρίση καταχρηστικές πρακτικές δεν αποσκοπούν στο να εμποδίσουν το ενδοκοινοτικό εμπόριο, αλλά μάλλον στο να εμποδίσουν την κατασκευή και την πώληση εντός δεδομένης χώρας. Κατά συνέπεια, φαίνεται ότι έχει εφαρμογή η νομολογία του Δικαστηρίου κατά την οποία η

συμπεριφορά της οποίας τα αποτελέσματα περιορίζονται στο έδαφος ενός μόνου κράτους μέλους δεν εμπίπτει στο άρθρο 86 της Συνθήκης (βλέπε, παραδείγματος χάρη, την απόφαση της 31ης Μαΐου 1979, υπόθεση 22/78, Hugin, ECR 1979, σ. 1869).

Κατά την *Επιτροπή*, μπορεί να θεωρηθεί ότι το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών επηρεάζεται, αν η υπό κρίση καταχρηστική εκμετάλλευση, παραδείγματος χάρη η χρέωση υπερβολικών τιμών, αναφέρεται σε ανταλλακτικά αμαξωμάτων, τα οποία η κατέχουσα δεσπόζουσα θέση επιχείρηση κατασκεύασε σε άλλο κράτος μέλος και εισήγαγε στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Η *Veng* υποστηρίζει ότι τα ανταλλακτικά αμαξωμάτων αποτελούν εμπόρευμα που κυκλοφορεί τρεχόντως σε όλη την κοινή αγορά. Η εκ μέρους της εισαγωγή τέτοιων ανταλλακτικών από τη Δανία ή την Ιταλία αποτελεί μέρος της συνήθους ροής της εμπορικής της δραστηριότητας. Αν η αγωγή της Volvo γίνει δεκτή, το εθνικό δικαστήριο θα διατάξει την Veng να παύσει να εισάγει τα επίδικα ανταλλακτικά από άλλα κράτη μέλη. Η καταχρηστική συμπεριφορά, επομένως, δεν περιορίζεται στο έδαφος ενός μόνου κράτους μέλους, κατ' αντίθεση προς ό,τι συνέβαινε στην προαναφερθείσα υπόθεση Hugin, η οποία αφορούσε ανταλλακτικά για ταμειακές μηχανές.

Στην υπόθεση εκείνη, προσήπτετο στην Hugin ότι αρνείτο να προμηθεύει ανταλλακτικά δικής της κατασκευής· το Δικαστήριο έθεσε τότε το ερώτημα αν, υπό συνθήκες αγοράς εντελώς ελεύθερες και μη υποκείμενες στις περιοριστικές πρακτικές της Hugin, θα πραγματοποιούνταν συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών για το προϊόν αυτό. Η απάντηση που δόθηκε ήταν ότι, εφόσον μοναδική πηγή εφοδιασμού ήταν η ίδια η Hugin ή μία από τις θυγατρικές της και δεν υπήρχε καμιά διαφορά στις τιμές μεταξύ των διαφόρων τοπικών αγορών της Κοινότητας, μια ανεξάρτητη επιχείρηση δεν θα είχε κανένα συμφέρον να αγοράσει ανταλλακτικά από άλλον κλάδο της ίδιας επιχείρησης. Εξάλλου, δεδομένου ότι τα ανταλλακτικά αυτά καθαυτά είχαν σχετικά ασήμαντη αξία, οι επ' αυτών συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών δεν ήταν εμπορικώς συμφέρουσες. Επομένως, δεν υπήρχε τρέχουσα εμπορική ροή μεταξύ κρατών μελών για τα ανταλλακτικά αυτά· άρα η συμπεριφορά της Hugin δεν μπορούσε να θεωρηθεί ότι είχε ως αποτέλεσμα την εκτροπή της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων από την κανονική οδό, ενόψει των οικονομικών και τεχνικών ιδιομορφιών του οικείου τομέα (σκέψεις 21 έως 26). Η συμπεριφορά της Hugin, επομένως, δεν ενέπιπτε στο κοινοτικό δίκαιο, αλλά έπρεπε να κριθεί υπό το πρίσμα του εθνικού δικαίου και μόνο (σκέψη 16).

Κατά την Veng, όταν ο κάτοχος δεσπόζουσας θέσης, που είναι εγκατεστημένος στην κοινή αγορά, επιδιώκει να εξαφανίσει έναν ανταγωνιστή που είναι επίσης εγκατεστημένος στην αγορά αυτή, είναι αδιάφορο αν η συμπεριφορά αυτή αφορά τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών, άπαξ είναι δεδομένο ότι η εξαφάνιση αυτή θα έχει αντίκτυπο στη δομή του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς. Αυτό αποφάνθηκε το Δικαστήριο με την απόφαση της 14ης Φεβρουαρίου 1978 (υπόθεση 27/76, United Brands, ECR 1978, σ. 207).

3.2. Βάσει των παρατηρήσεών τους, που συνοψίστηκαν στην προηγούμενη ενότητα, οι διάδικοι της κύριας δίκης, η Επιτροπή και οι παρεμβαίνουσες κυβερνήσεις προτείνουν στο Δικαστήριο να απαντήσει στο τρίτο ερώτημα του εθνικού δικαστηρίου ως εξής:

« — η Volvo: για να κριθεί αν η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης είναι ικανή να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, πρέπει να εξεταστεί αν, βάσει του συνόλου αντικειμενικών νομικών και πραγματικών στοιχείων, επιτρέπει να προβλεφθεί με επαρκή ακρίβεια ότι μπορεί να επηρεάσει άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή δυνητικά, τα ρεύματα των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών. Προϊόντα που κατασκευάζονται εκτός Κοινότητας δεν επηρεάζουν τις συναλλαγές για το μόνο λόγο ότι μεταφορτώνονται στο έδαφος κράτους μέλους, χωρίς όμως να τεθούν εκεί σε ελεύθερη κυκλοφορία·

— η Επιτροπή: το άρθρο 86 της Συνθήκης ΕΟΚ πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι μπορεί να θεωρηθεί ότι επηρεάζεται το μεταξύ κρατών μελών εμπόριο, αν η κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης αφορά προϊόντα που εισάγονται από ένα κράτος μέλος σε άλλο·

— η γαλλική κυβέρνηση: το κοινοτικό δίκαιο δεν εμποδίζει τον κάτοχο δικαιώματος επί κατατεθειμένου υποδείγματος, το οποίο απονέμεται από κράτος μέλος, να επικαλεστεί το αποκλειστικό δικαίωμα που απορρέει από την κατάθεση αυτή για να απαγορεύσει την πώληση καθώς και την εξαγωγή σε άλλο κράτος μέλος μεμονωμένων τεμαχίων, και συγκεκριμένα στοιχείων αμαξώματος αυτοκινήτου που προορίζονται προς πώληση ως ανταλλακτικά του αυτοκινήτου αυτού·

— η βρετανική κυβέρνηση: το ζήτημα αν μια επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση σε συγκεκριμένη αγορά, αν εκμεταλλεύεται καταχρηστικά τη θέση του αυτή και αν η ενδεχόμενη αυτή καταχρηστική εκμετάλλευση επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών πρέπει να κριθεί από το εθνικό δικαστήριο κατόπιν συνεκτιμήσεως όλων των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως· το γεγονός ότι απαγορεύεται σε κάποιον να εισάγει ορισμένο προϊόν από άλλο κράτος μέλος δεν σημαίνει κατ' ανάγκην ότι πληρούται η προϋπόθεση του άρθρου 86 περί δυνατότητας επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών· το εθνικό δικαστήριο οφείλει να εξετάσει αν, χωρίς την εν λόγω καταχρηστική εκμετάλλευση, θα υπήρχε κατά τεκμήριο υψηλό επίπεδο συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών·

— η ιταλική κυβέρνηση προτείνει να δοθεί αρνητική απάντηση στο τρίτο ερώτημα, εφόσον δεν κριθεί ότι αυτό στερείται αντικειμένου.

— η Veng προτείνει καταφατική απάντηση. »

J. C. Moitinho de Almeida
εισηγητής δικαστής