la protección, incluso cuando formen parte de un conjunto ya protegido como tal.

2. La facultad del titular de un modelo protegido de impedir a terceros fabricar y vender o importar, sin su consentimiento, productos que incorporen dicho modelo, constituye el contenido mismo de su derecho exclusivo. Por tanto, una obligación impuesta al titular del modelo protegido de conceder a terceros una licencia para suministrar productos que incorporen el modelo protegido, incluso a cambio de una compensación económica razonable, supondría privar a dicho titular del contenido de su derecho exclusivo, y la negativa a conceder una licencia paralela no constituye en sí misma un abuso de posición dominante a los efectos del artículo 86 del Tratado.

No obstante, el ejercicio de este derecho exclusivo por el titular de un modelo relativo a piezas para carrocería de vehículos automóviles puede estar prohibido por el artículo 86 si da lugar, por parte de una empresa que ocupa una posición dominante, a determinados comportamientos abusivos tales como la negativa arbitraria a suministrar piezas de recambio a los talleres independientes, la fijación de los precios para las piezas de recambio a un nivel no equitativo o la decisión de no seguir produciendo piezas de recambio para un determinado modelo cuando todavía circulan muchos vehículos de ese tipo, a condición de que dichos comportamientos puedan afectar al comercio entre Estados miembros.

INFORME PARA LA VISTA
presentado en el asunto 238/87 *

I. Hechos y marco jurídico

a) *El litigio principal*

AB Volvo (en lo sucesivo, «Volvo»), sociedad sueca, ejerce el control del grupo Volvo, el cual incluye, entre otras, sociedades especializadas en la fabricación y producción de automóviles, camiones, autobuses, motores industriales y náuticos, así como motores para la industria aeronáutica. Los automóviles Volvo son vendidos por sociedades Volvo en la mayoría de los países de la CEE, con excepción del Reino Unido, Grecia y España, en los que la importación y venta de estos vehículos se realiza por sociedades totalmente independientes.

Erik Veng (UK) Ltd (en lo sucesivo, «Veng») es una sociedad inglesa independiente. Anteriormente fue una filial en un 50 % de Veng A/S de Dinamarca, empresa que, junto con otras sociedades domiciliadas en Italia y España, le suministraba

* Lengua de procedimiento: inglés.

partes de carrocería de automóvil para la venta en el mercado del Reino Unido.

El litigio principal atañe a la importación y venta en el Reino Unido por Veng del lateral delantero de la serie 200 de los automóviles Volvo. Según Veng, las partes de carrocería de que se trata fueron importadas de Italia, con excepción de un lote inicial fabricado en Taiwán e importado vía Dinamarca.

En este litigio, Volvo demandó a Veng por violación de su modelo registrado nº 968895. Veng se opuso a la demanda de violación de los derechos que alega Volvo de acuerdo con la legislación británica y se opuso a la validez del modelo. Veng invocó también para su defensa el artículo 86 del Tratado CEE. No obstante, se comprometió a renunciar a todas las pretensiones formuladas hasta la fecha para su defensa basadas en la existencia de un abuso o de una intención de abusar prohibidos por el artículo 86, con excepción de las pretensiones relativas a la negativa de la parte demandante de conceder una licencia sobre el modelo registrado de que se trata a la parte demandada o a terceros, y a no invocar en este asunto de cualquier otro modo el citado artículo 86 o cualquier otra disposición de Derecho comunitario.

Al estimar que la decisión que se tomase dependía de la interpretación del Derecho comunitario, la Patents Court sometió al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) La posición de un importante fabricante de automóviles, titular de modelos registrados que le otorgan, con arreglo al Derecho de un Estado miembro, el derecho exclusivo de fabricar e importar las piezas de recambio para carrocería necesarias para reparar la carrocería de los automóviles fabricados por él (no pudiendo sustituirse dichas piezas para carrocería por piezas de ningún otro modelo), ¿constituye, debido a ese derecho exclusivo, una posición dominante a los efectos del artículo 86 del Tratado CEE, en lo que se refiere a las citadas piezas de recambio?

»2) ¿Constituye en principio un abuso de dicha posición dominante por parte de dicho fabricante negarse a conceder a terceros la licencia para suministrar las citadas piezas para carrocería, a pesar de que éstos están dispuestos a pagar una compensación económica razonable por todos los artículos vendidos bajo la licencia (compensación económica que debe representar una contraprestación justa y equitativa teniendo en cuenta la originalidad del modelo de utilidad y las circunstancias que concurran, y que debe fijarse por vía de arbitraje o por cualquier otro medio que decida el órgano jurisdiccional nacional)?

»3) ¿Puede dicha explotación abusiva afectar al comercio entre los Estados miembros a los efectos del artículo 86 en la medida en que al solicitante de la licencia se le impide, de este modo, importar las piezas para carrocería de otro Estado miembro?»

b) *Marco jurídico*

El modelo de que se trata fue registrado con arreglo a la «Registered Designs Act». El artículo 1 de esta Ley determina los modelos que pueden ser objeto de una solicitud de registro.

Según su apartado 3: «el término "modelo" define las características de forma, configuración, estructura o constitución dadas a un objeto mediante cualquier procedimiento industrial, características que han de poder

apreciarse externamente en el objeto acabado y que no incluyen métodos o procedimientos de fabricación o características de forma o de configuración exigidas exclusivamente por la función que deba realizar el objeto fabricado con esta forma o configuración».

Con arreglo al artículo 9, el período de validez del derecho de exclusiva que en un principio es de cinco años, puede ser prorrogado dos veces hasta un máximo de quince años.

El Registered Designs Act establece en su artículo 10 la concesión, previa solicitud, de una licencia obligatoria sobre un modelo registrado. La única razón para que deba concederse la licencia obligatoria es que el objeto del modelo no sea producido en el Reino Unido de manera suficiente a la vista de las circunstancias del caso.

El Convenio Internacional para la Protección de la Propiedad Industrial, firmado en París el 20 de marzo de 1883 (en lo sucesivo, «Convenio de París») prevé la concesión de licencias obligatorias en materia de patentes «para prevenir los abusos que podrían resultar del ejercicio del derecho exclusivo conferido por la patente, por ejemplo, falta de explotación» [apartado 2 de la letra A) del artículo 5]. Sin embargo, el Convenio no contiene ninguna disposición de este tipo para los modelos industriales.

El Convenio prevé la caducidad de las patentes para el caso en que la concesión de licencias obligatorias no hubiere bastado para prevenir estos abusos [apartado 3 de la letra A) del artículo 5]. Pero en lo que atañe a la protección de los dibujos y modelos industriales, la misma no puede ser afectada por una caducidad cualquiera, sea por falta de explotación, sea por introducción de objetos semejantes a los que están protegidos [letra B) del artículo 5].

c) *El mercado de piezas de recambio para carrocería para los automóviles Volvo de la serie 200*

La serie 200 fue lanzada en agosto de 1974, y en 1980 se introdujo un modelo nuevo de esta serie. Las ventas de automóviles Volvo de la serie 200 totalizaron en el Reino Unido, según el fabricante, 10 544 unidades.

Los laterales delanteros de la serie 200 son las únicas piezas de la carrocería cuyo modelo fue registrado en el Reino Unido por Volvo. Así pues, en dicho país, todas las demás piezas de la carrocería de la serie 200 pueden ser libremente fabricadas y comercializadas.

El modelo de que se trata caduca en junio de 1989.

II. Fase escrita

La resolución de remisión se registró en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 3 de agosto de 1987.

Conforme al artículo 20 del Protocolo sobre el Estatuto del Tribunal de Justicia de la CEE presentaron observaciones escritas Veng, representada por los Sres. Robin Jacob, QC, y Peter Prescott, AB Volvo, representada por los Sres. David Vaughan, Richard Miller, William Richards, Durrant Piesse, el Gobierno francés, representado por el Sr. Régis de Gouttes, en calidad de Agente, el Gobierno británico, representado por el Sr. H. R. L. Purse, del Treasury Solicitor's Department, en calidad de Agente, el

Gobierno italiano, representado por el Sr. Ivo M. Braguglia, Avoccato dello Stato y la Comisión, representada por el Sr. Anthony Mc Clellan y la Sra. Ida Langermann, en calidad de Agentes.

Visto el informe del Juez Ponente y oído el Abogado General, el Tribunal de Justicia acordó atribuir el asunto a la Sesión Plenaria del Tribunal e iniciar la fase oral sin previo recibimiento a prueba.

III. Motivos y alegaciones de las partes

Primera cuestión

1.1. Según *Volvo* y los *Gobiernos británico, francés* e *italiano,* el mero hecho de que una empresa detente los derechos de propiedad industrial que le conceden el derecho exclusivo a fabricar e importar las piezas de recambio para un producto no significa necesariamente que la empresa ocupe una posición dominante en el mercado de las piezas de recambio, incluso si las piezas que son objeto de protección no pueden ser reemplazadas por las de ningún otro modelo. La posición dominante debe ser apreciada en el caso *concreto* de acuerdo con una pluralidad de elementos.

Afirman que, en este sentido, es importante definir el mercado relevante, tanto desde el punto de vista geográfico como desde el punto de vista del producto. Para el Gobierno italiano, el mercado que debe tenerse en cuenta es el mercado general de piezas de recambio de automóviles, en el que operan tanto los fabricantes de piezas de recambio independientes, como los otros fabricantes de automóviles, y no el mercado de piezas de recambio de una sola firma de automóviles. Para el comprador, el mercado de piezas de recambio no supone un mercado separado al del automóvil: el precio de las piezas de recambio y de las reparaciones forma parte de los criterios que se toman en consideración para la compra de un automóvil. Por lo tanto, si se tiene en cuenta el punto de vista del comprador, el mercado relevante no es el de las piezas de recambio, sino el del automóvil y/o de los servicios de mantenimiento y de reparación.

Volvo destaca que, contrariamente a lo declarado por Veng, el precio al cual son vendidos los laterales delanteros de Volvo por los concesionarios de Volvo en el Reino Unido no es fijado por Volvo y que el precio facturado a los concesionarios y a los distribuidores de éste era de 66,56 UKL a mediados de 1986. El precio de venta minorista estaba fijado en 101,27 UKL en diciembre de 1985.

Para *Veng* y para la *Comisión,* Volvo ocupa una posición dominante en el mercado. Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, para que el titular de un derecho de propiedad industrial ocupe una posición dominante, es preciso que tenga el poder de obstaculizar la existencia de una competencia efectiva sobre una parte importante del mercado relevante, teniendo en cuenta esencialmente la posible existencia y la posición de productores o distribuidores vendedores de mercancías similares o sustituibles (sentencia de 18 de febrero de 1971, Sirena, 40/70, Rec. 1971, p. 69).

En la sentencia de 13 de febrero de 1979 (Hoffmann-La Roche, 85/76, Rec. 1979, p. 461, 520), el Tribunal de Justicia declaró:

«que la posición dominante así entendida atañe a una situación de poder económico detentado por una empresa que le permite obstaculizar la existencia de una competencia efectiva en el mercado relevante, al ofrecerle la posibilidad de comportarse independientemente, en una medida apreciable, frente a sus competidores, frente a sus clientes y, por último, frente a los consumidores;

»que tal posición, a diferencia de una situación de monopolio o de cuasi-monopolio, no excluye la posibilidad de una cierta competencia, pero permite a quien se beneficia de ella, si no decidir, sí al menos influir esencialmente sobre las condiciones en que se desarrolla esta competencia y, en todo caso, comportarse en gran medida sin verse obligado a tener en cuenta la competencia y por lo tanto sin que esta actitud le suponga ningún perjuicio» *(traducción provisional).*

Si se tiene en cuenta que las piezas de recambio de carrocería originales (Volvo) sólo compiten con las que son compatibles con las de los automóviles de la marca Volvo, dado que las piezas no compatibles no pueden ser colocadas a estos automóviles, y que Volvo tiene el derecho exclusivo de fabricar e importar tales piezas de carrocería, resulta que, por aplicación de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia antes mencionada, Volvo ocupa una posición dominante en el mercado relevante, el mercado británico, el cual constituye una parte esencial del mercado común. El Tribunal de Justicia ya ha considerado que el mercado de un solo Estado miembro puede constituir «una parte sustancial» del mercado común (sentencia de 9 de noviembre de 1983, Michelin, 322/81, Rec. 1983, p. 3461).

Para Veng, constituye una prueba más de la existencia de una posición dominante la diferencia de precio de las piezas de carrocería de que se trata. Mientras que el precio de venta al público de Volvo para esta pieza es de 101,27 UKL, el precio de Veng para el artículo equivalente es de 54 UKL. Volvo es por tanto, en la práctica, capaz de comportarse, en una medida apreciable, independientemente de sus competidores, de sus clientes y de los consumidores finales.

Al argumento según el cual Volvo no está en realidad en situación de imponer ninguna modalidad ni condición porque tal actitud supondría, al final, empujar a sus clientes hacia otros fabricantes de automóviles, Veng responde con tres razonamientos. En primer lugar, otros fabricantes pueden encontrarse en una posición similar en lo que atañe a sus modelos registrados. En segundo lugar, el Derecho comunitario no exige como requisito previo a la declaración de una posición dominante que la parte de que se trate esté absolutamente libre de toda presión competitiva. La posibilidad de actuar al margen de sus competidores y clientes debe simplemente ser apreciable (sentencia Hoffmann-La Roche, antes citada). En tercer lugar, si ésta fuese una respuesta concluyente a la alegación de posición dominante, podría ser invocada en cada supuesto. La posibilidad de que a largo plazo su posición pueda resultar perjudicada no puede justificar el hecho de ocupar una posición dominante a corto plazo.

1.2. A la luz de sus observaciones resumidas en la sección precedente, las partes del litigio principal, la Comisión y los Gobiernos coadyuvantes proponen al Tribunal de Justicia responder del siguiente modo a la primera cuestión planteada por el órgano jurisdiccional nacional:

«— La existencia de un modelo registrado, que confiere, según la legislación nacional, derechos exclusivos sobre la fabricación y la venta de los productos protegidos por dicho modelo, puede contribuir a la creación de una posición dominante para un fabricante de automóviles, pero no entraña, necesariamente, por sí misma, la creación de tal posición, aun cuando los derechos versen sobre piezas de recambio de carrocería que no puedan ser reemplazadas por piezas de ningún otro modelo. La cuestión de si el fabricante de que se trata ocupa una posición dominante dependerá de una evaluación global por el órgano jurisdiccional nacional del mercado del producto y del mercado geográfico de que se trate, de la situación económica en estos mercados así como del poder económico de las empresas que operan en los mismos y de las que tienen posibilidad de acceder a ellos (Volvo);

»— el artículo 86 del Tratado CEE debe interpretarse en el sentido de que la simple existencia de un modelo registrado para piezas de recambio de carrocería no confiere una posición dominante al titular del derecho correspondiente, al depender tal posición de la inexistencia de productos similares o sustituibles (Comisión);

»— al titular de los modelos registrados que le confieren, con arreglo a la legislación de un Estado miembro, un derecho exclusivo de fabricación y de importación de piezas de recambio de carrocería, no puede considerarsele en una posición dominante en ese Estado miembro a los efectos del artículo 86 del Tratado CEE por el solo hecho de ser titular de ese derecho (Gobierno francés);

»— la cuestión de si una empresa ocupa una posición dominante en un mercado particular, si abusa de dicha posición y si todo abuso afecta al comercio entre los Estados miembros ha de ser resuelta por el órgano jurisdiccional nacional después de analizar minuciosamente todos los hechos que concurran y, en las circunstancias señaladas en la primera cuestión, el fabricante de automóviles no ocupa necesariamente una posición dominante a los efectos del artículo 86 del Tratado de Roma (Gobierno británico);

»— Veng propone responder afirmativamente y el Gobierno italiano que la respuesta sea negativa.»

Segunda cuestión

2.1. *Volvo,* los *Gobiernos coadyuvantes* y la *Comisión* consideran que, según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia (entre otras, la sentencia de 23 de mayo de 1978, Hoffmann-La Roche, 102/77, Rec. 1978, p. 1139), el ejercicio de un derecho de propiedad industrial, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 36, no es contrario al artículo 86 por el único motivo de que el titular del mismo sea una empresa que ocupa una posición dominante. Tal ejercicio sólo constituye un abuso de posición dominante cuando se dan determinadas circunstancias particulares.

Según la Comisión y el Gobierno británico, tal es el caso, esencialmente, cuando el titular de un derecho de propiedad industrial fija precios injustificadamente altos. En tal caso, el derecho de propiedad industrial existente podría utilizarse como instrumento de explotación abusiva de una posición do-

minante, en la medida en que el ejercicio de este derecho permite a su titular evitar la amenaza representada por los potenciales competidores y reforzar así, en cierto modo, el abuso cometido al permitir a dicho titular continuar explotando su posición dominante de modo abusivo.

Afirman que el objeto específico del derecho sobre el modelo supone el derecho exclusivo del titular a utilizarlo con vistas a la fabricación y la primera comercialización de productos industriales, bien directamente, bien mediante la concesión de licencias a terceros, así como el derecho a oponerse a toda violación de su derecho. En este sentido, se citan las sentencias del Tribunal de Justicia de 14 de septiembre de 1982 (Keurkoop, 144/81, Rec. 1982, p. 2853), y de 31 de octubre de 1974 (Centrafarm, 15/74, Rec. 1974, p. 1147).

Para el *Gobierno británico*, el derecho a excluir la competencia en lo que atañe al objeto del derecho corresponde a la esencia misma del derecho de propiedad industrial, incluso cuando los potenciales competidores afectados están dispuestos a pagar una compensación económica razonable.

Volvo y el *Gobierno italiano* mantienen que es contraria al artículo 222 del Tratado la obligación para el titular de un derecho sobre el modelo de conceder una licencia para el solo motivo de que el titular ocupe una posición dominante. Para el Gobierno italiano se trataría de una expropiación sin que existan motivos de interés general que la justifiquen. El establecimiento de licencias obligatorias tendría consecuencias absurdas. En el caso de piezas de recambio de carrocería, las exigencias de protección del consumidor (tanto desde el punto de vista de la calidad, como de la seguridad) exigen asegurar que el licenciatario suministra un producto de la misma calidad que el suministrado por el titular de la licencia y cedente de la misma. Esto implica la necesidad de transmitir al licenciatario todos los conocimientos técnicos necesarios del cedente. Aun así, ello podría no ser suficiente. En determinados supuestos, el cedente deberá suministrar al licenciatario toda una serie de materias primas especiales (pigmentación, colores, resinas) para estar en condiciones de producir un producto de la misma calidad.

El Gobierno italiano mantiene también que la obligación de conceder una licencia no se extiende al sector de los modelos y diseños de decoración. Según Volvo, el Convenio de París se limita a prever tal concesión en materia de patentes.

Volvo mantiene además que si hay un abuso de posición dominante y este abuso se refiere a derechos de propiedad industrial, no se desprende en ningún caso que pueda obligarse al titular de esos derechos a conceder licencias obligatorias a terceros. En primer lugar, los órganos jurisdiccionales británicos sólo son competentes para pronunciarse sobre licencias obligatorias en recursos contra la decisión del encargado del Registro de modelos sobre una solicitud de licencia. En segundo lugar, en lo que atañe a la Comisión, incluso si ésta pudiera ordenar la concesión de una licencia obligatoria, en virtud del artículo 3 del Reglamento nº 17, tal decisión sólo sería apropiada en situaciones excepcionales y si las otras sanciones, consistentes en multas y multas coercitivas, no fuesen suficientes para garantizar que se pone fin a la infracción.

Para *Veng*, existen dos principios reconocidos por el Derecho comunitario que no entran normalmente en conflicto pero que, cuando ello sucede, deben ser conciliados, a

la vista de los objetivos de la Comunidad expuestos en la letra f) del artículo 3 del Tratado. Estos principios son los siguientes:

— no debe eliminarse la competencia en el mercado común;

— los Derechos nacionales de propiedad industrial han de ser respetados.

La simple inacción puede constituir un abuso de posición dominante, tal como se deduce de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia que ha considerado como tal la negativa de suministrar mercancías (sentencias de 6 de marzo de 1974, Istituto Chemioterapico Italiano, 6 y 7/73, Rec. 1974, p. 223, y de 14 de febrero de 1978, United Brands, 27/76, Rec. 1978, p. 207). Pero, en el caso de autos, no se trata de una simple inacción. La negativa de conceder licencias se produce en el contexto de un ataque lanzado contra los competidores por Volvo que a su vez es quien inició el procedimiento ante los órganos jurisdiccionales británicos.

Afirma que se deduce también de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia que el ejercicio de un derecho y, en particular, de un derecho de propiedad industrial reconocido por una legislación nacional, puede constituir un abuso de posición dominante. En este sentido, Veng cita las sentencias de 21 de febrero de 1973 (Continental Can, 6/72, Rec. 1973, p. 215), de 29 de febrero de 1968 (Parke Davis, 24/67, Rec. 1968, p. 81) y las sentencias Sirena y Hoffmann-La Roche, antes citadas. Así sucede cuando, como en el caso de autos, las fuerzas normales del mercado no son libres de operar en la competencia (los consumidores no pueden ejercer una elección habida cuenta de la inexistencia de productos sustituibles) y el ejercicio del derecho no se justifica por ningún objetivo racional de un derecho de propiedad industrial (la recompensa de aquéllos que, mediante un esfuerzo de creación y/o de inversión y de trabajo, han introducido en el mercado productos nuevos y útiles o atractivos).

En estos casos especiales, donde el producto es protegido artificialmente frente a la competencia, corresponde al Derecho comunitario de la competencia conciliar, en cierto modo, dos factores aparentemente contradictorios: la remuneración del inventor y la protección del consumidor. La única solución satisfactoria consiste en recurrir a una licencia obligatoria, la cual permita a la vez remunerar al inventor equitativamente por su esfuerzo de creación impidiéndole al mismo tiempo que elimine toda competencia posible en el mercado relevante.

Los principios que deben regir el cálculo de la compensación económica son conocidos en la práctica en todos los Estados miembros, e incluso en otros países, como los Estados Unidos de América, donde a menudo se recurre a las licencias obligatorias previo pago de una compensación económica para oponerse a las violaciones de la ley antitrust. Un método típico es evaluar el importe que habría podido fijarse en caso de que hubiera existido un acuerdo entre el cedente de la licencia y el licenciatario. A este respecto, los porcentajes de compensación económica frecuentes en invenciones similares constituyen generalmente la referencia más apropiada.

A semejanza de las licencias voluntarias, las licencias obligatorias incluyen normalmente disposiciones en virtud de las cuales el cedente de la licencia puede nombrar un profesional independiente para personarse en los locales del licenciatario y examinar sus cuentas con el fin de verificar que se respetan las modalidades de concesión de la licencia.

En estas circunstancias, la negativa a conceder una licencia, previo pago de una compensación económica justa y razonable, permite suponer que el titular del derecho de propiedad industrial de que se trata desea crear una situación de monopolio en la cual podrá exigir una compensación económica superior a la que sería justa.

En ciertos casos, es posible que la negativa a conceder una licencia sea necesaria para ejercitar el derecho de defenderse de un ataque. No sucede así en el caso de autos, pues está demostrado que la única amenaza para Volvo es que Veng pretenda utilizar el modelo previo pago de una compensación económica justa.

Siempre en opinión de Veng, no sería una solución satisfactoria esperar a que el titular haya eliminado la competencia para ejercer a continuación y tardíamente el control previsto en el artículo 86. Esta solución obligaría a las autoridades competentes a controlar los negocios del titular durante un período ilimitado y de modo detallado y contínuo, lo que supone una carga a la que sólo puede dedicar recursos limitados.

2.2. A la luz de sus observaciones resumidas en la sección precedente, las partes del litigio principal, la Comisión y los Gobiernos coadyuvantes proponen al Tribunal de Justicia responder a la segunda cuestión planteada por el órgano jurisdiccional nacional del siguiente modo:

«— el titular de un modelo registrado, incluso si ocupa una posición dominante, no abusa de esta posición a los efectos del artículo 86 del Tratado CEE, por el solo hecho de negarse a conceder a terceros una licencia que les permita realizar operaciones que, sin dicha licencia, constituirían una violación de los derechos correspondientes a la titularidad del modelo citado, con independencia de que los terceros estén dispuestos o no a pagar una compensación económica por la licencia de que se trata (Volvo);

»— el artículo 86 del Tratado CEE debe interpretarse en el sentido de que la negativa del titular de un modelo registrado de conceder licencias que permitirían a terceros suministrar piezas de carrocería protegidas por el modelo registrado, no constituye en sí misma una explotación abusiva de una posición dominante, por cuanto dicha negativa constituye la consecuencia de la aplicación del derecho correspondiente al modelo registrado. En determinadas circunstancias, el ejercicio de un derecho de propiedad industrial puede, sin embargo, constituir un instrumento de explotación abusiva de una posición dominante. Éste puede ser el caso cuando el titular del derecho de propiedad industrial abuse de una posición dominante en los distintos mercados de piezas de recambio de carrocería destinadas a los automóviles de su propia marca, por ejemplo, mediante la fijación de precios excesivos y, habida cuenta de las circunstancias, utilice el derecho de propiedad industrial para reforzar el abuso existente (Comisión);

»— en la hipótesis de que el titular pueda encontrarse en una posición dominante sobre el mercado de que se trate, no puede presumirse que abusa de esta situación cuando se niege a conceder a terceros una licencia para suministrar piezas de carrocería, previo pago de una compensación económica razonable, si dichas piezas han sido objeto de un registro de modelo protegido por el Derecho de propiedad industrial y comercial (Gobierno francés);

»— la cuestión de si una empresa ocupa una posición dominante en un mercado concreto, si abusa de esta posición y si todo abuso afecta al comercio entre los Estados miembros, debe resolverla el órgano jurisdiccional nacional, después de un análisis minucioso de todos los hechos del caso y en las circunstancias expuestas en la primera cuestión, no puede presumirse que el fabricante abuse de una posición dominante si se niega a conceder a terceros la licencia para suministrar las piezas de recambio de carrocería, aun cuando estos terceros estén dispuestos a pagar una compensación económica razonable (Gobierno británico);

»— el Gobierno italiano propone responder negativamente a la segunda cuestión si ésta no se considera ya sin objeto después de la respuestas negativa dada a la primera cuestión;

»— Veng propone responder afirmativamente.»

Tercera cuestión

3.1. *Volvo* mantiene que la respuesta a la tercera cuestión depende en gran medida de la comprobación de determinados hechos por el órgano jurisdiccional nacional y, en particular, de saber si los laterales delanteros objeto del litigio, han sido fabricados originariamente en Taiwán para ser importados al Reino Unido directamente o vía Dinamarca, así como de saber si en la actualidad se fabrican en Italia y se importan en el Reino Unido procedentes de dicho país. Si el órgano jurisdiccional nacional comprueba que las piezas de carrocería objeto del litigio han sido fabricadas en Taiwán y simplemente transbordadas en Dinamarca (o en otro Estado miembro), sin haber sido realmente despachadas en libre práctica en dicho Estado miembro en el sentido del apartado 2 del artículo 9 del Tratado CEE, entonces el hecho de que se le impida a un operador importar estas piezas en el Reino Unido no puede considerarse como capaz de afectar los intercambios entre los Estados miembros.

Para el *Gobierno británico,* el hecho de que se impida a Veng importar las piezas desde otro Estado miembro como consecuencia de la negativa de licencia no significa, necesariamente, que resulte afectado el comercio entre los Estados miembros. El órgano jurisdiccional nacional debe determinar si en ausencia de un abuso (suponiendo que la mera negativa a conceder licencias de importación constituya un abuso, lo que no acepta el Gobierno británico), los intercambios entre Estados miembros existirían a un nivel apreciable.

Para el *Gobierno francés,* Veng no ha probado el hecho de que el disfrute por Volvo del derecho del modelo haya provocado restricciones en los intercambios intracomunitarios comprendidos en las prohibiciones previstas por el Tratado CEE. Se limita a oponerse *a priori* a la posibilidad para el fabricante de automóviles de hacer valer el derecho exclusivo de fabricación y de comercialización que resulta del registro del modelo y de considerar que tiene el derecho a introducir en el Reino Unido las piezas fabricadas en Dinamarca sin consentimiento de Volvo.

Para el *Gobierno italiano,* las prácticas abusivas consideradas no tienen por objeto impedir el comercio intracomunitario, sino, más bien, impedir la fabricación y la venta en el interior de un país. Por consiguiente, parece aplicable la jurisprudencia del Tribunal de Justicia según la cual los actos cuyos

efectos se limitan al territorio de un solo Estado no están comprendidos en el ámbito de aplicación del artículo 86 del Tratado (véase, por ejemplo, la sentencia de 31 de mayo de 1979, Hugin, 22/78, Rec. 1979, p. 1869).

Para la *Comisión*, se puede entender que el comercio entre Estados miembros puede resultar afectado si el abuso de que se trate, por ejemplo, el hecho de fijar precios excesivos, atañe a piezas de recambio de carrocería que la empresa que ocupa la posición dominante ha fabricado en otro Estado miembro e importado en el Reino Unido.

Veng mantiene que las piezas de carrocería son una mercancía objeto de un comercio regular en todo el mercado común. La importación de estas piezas por Veng desde Dinamarca o desde Italia forma parte del desarrollo normal de estas actividades comerciales. Si la acción de Volvo se admite, tendrá como consecuencia una resolución del órgano jurisdiccional prohibiendo a Veng importar de otros Estados miembros las piezas objeto del litigio. La explotación abusiva no se limita por tanto al territorio de un solo Estado miembro, y el supuesto no puede compararse al tratado en el asunto Hugin, antes citado, relativo a piezas de recambio para cajas registradoras.

En este asunto, la acción enjuiciada era la negativa de Hugin de suministrar piezas de recambio de su propia fabricación. Al Tribunal de Justicia se le preguntó si se realizarían intercambios de este producto entre Estados miembros en el caso de que las condiciones del mercado fueran totalmente libres y no estuvieran sometidas a las prácticas restrictivas de Hugin. La respuesta fue que, dado que la única fuente de abastecimiento era la propia Hugin o una de sus filiales y que no existía ninguna diferencia de precios entre los distintos mercados locales de la Comunidad, una empresa independiente no podía obtener ninguna ventaja económica de la compra de las piezas de recambio de otra de las filiales de la misma empresa. Además, dado que estas piezas tenían un valor propio relativamente insignificante, no podían constituir un objeto comercial interesante en los intercambios entre los Estados miembros. Por consiguiente, no existían para estas piezas corrientes comerciales normales entre Estados miembros. La conducta de Hugin no podía pues ser considerada como causante de una desviación de la vía normal en la circulación de las mercancías, habida cuenta de las particularidades económicas y técnicas del sector de que se trataba (apartados 21 a 26 de los fundamentos). La conducta de Hugin no estaba comprendida en el ámbito del Derecho comunitario, sino que debía examinarse a la luz exclusivamente del Derecho nacional (apartado 16 de los fundamentos).

Según Veng, cuando quien detenta una posición dominante establecida en el mercado común pretende eliminar un competidor también establecido en dicho mercado, es diferente saber si este comportamiento atañe a los intercambios entre Estados miembros, cuando se demuestra que dicha eliminación tendrá repercusiones sobre la estructura de la competencia en el mercado común. Así lo declaró el Tribunal de Justicia en su sentencia de 14 de febrero de 1978 (United Brands, 27/76, Rec. 1978, p. 207).

3.2. A la luz de sus observaciones resumidas en la sección precedente, las partes del litigio principal, la Comisión y los Gobiernos coadyuvantes proponen al Tribunal de Justicia responder del siguiente modo a la tercera cuestión planteada por el órgano jurisdiccional nacional:

«— para determinar si un abuso puede afectar al comercio entre Estados miembros, procede examinar si sobre la base del conjunto de los elementos objetivos de derecho y de hecho, permite prever con un índice de probabilidad suficiente que puede ejercer una influencia directa o indirecta, real o potencial, sobre las corrientes de intercambio entre los Estados miembros. Los productos fabricados fuera de la Comunidad no afectan a los intercambios entre los Estados miembros por el solo hecho de que sean transbordados en el territorio de un Estado miembro, sin haber sido despachados en libre práctica en el mismo (Volvo);

»— el artículo 86 del Tratado CEE debe interpretarse en el sentido de que el comercio entre Estados miembros puede verse afectado si el abuso de posición dominante atañe a productos que son importados de un Estado miembro a otro (Comisión);

»— el Derecho comunitario no se opone a que el titular de un derecho sobre un modelo registrado concedido en un Estado miembro haga valer el derecho exclusivo correspondiente a dicho registro para prohibir la venta así como la importación en otro Estado miembro de piezas de recambio, y en particular de piezas de carrocería de un automóvil destinadas a la venta como piezas de recambio del mismo (Gobierno francés);

»— la cuestión de si una empresa ocupa una posición dominante en un mercado concreto, si abusa de esta posición y si todo abuso afecta al comercio entre Estados miembros debe resolverla el órgano jurisdiccional nacional después de analizar minuciosamente todos los hechos del caso, y el hecho de que se prohíba a una persona importar un producto desde otro Estado miembro no significa necesariamente que se cumpla el requisito exigido por el artículo 86 de afectar al comercio entre los Estados miembros. El órgano jurisdiccional nacional debe examinar si los intercambios entre Estados miembros se desarrollarían a un nivel apreciable si no existiera el abuso de que se trata (Gobierno británico);

»— el Gobierno italiano propone que se responda negativamente a la tercera cuestión, a menos que se considere sin objeto;

»— Veng propone responder afirmativamente.»

J. C. Moitinho de Almeida
Juez Ponente