RETSMØDERAPPORT
i sag 53/87 *

I — Faktiske omstændigheder og relevante retsregler

a) *Sagen for den nationale domstol*

Consorzio Italiano della componentistica di ricambio per autoveicoli (herefter benævnt »Consorzio«) er en erhvervssammenslutning, som består af en række italienske virksomheder, der fremstiller og markedsfører enkeltdele til bilkarrosserier (til brug som reservedele). SpA Maxicar, som er en af de virksomheder, der deltager i Consorzio, fremstiller bl. a. karrosseridele til Renault-biler.

Consorzio og Maxicar har ved tribunale civile e penale di Milano anlagt sag mod Régie nationale des usines Renault med påstand om, at en række mønsterregistreringer vedrørende enkeltdele til Renault-karrosserier erklæres ugyldige, og om, at det anerkendes, at produktion og markedsføring af uoriginale reservedele ikke er en overtrædelse af bestemmelserne om illoyal konkurrence.

Den nationale domstol har fundet, at der i henhold til den italienske patent- og mønsterlovgivning[1] kan opnås mønsterbeskyttelse af enkelte karrosseridele, men har givet udtryk for tvivl om, hvorvidt udøvelsen af de rettigheder, der således er erhvervet i en medlemsstat, er forenelig med EØF-Traktatens artikler 30-36 og 86.

Efter den nationale domstols opfattelse er en sådan rettighedsudøvelse i strid med de industrielle ejendomsrettigheders egentlige beskyttelsesfunktion, idet den monopolsituation, rettighedshaveren indtager, ikke kan opfattes som et »vederlag« for en forskningsindsats eller for nyskabelser på formgivningsområdet. Dette »vederlag« er nemlig udtømt i og med udformningen af automobilet som helhed (der samtidig er beskyttet ved hjælp af andre mønsterrettigheder). Den nationale domstol har endvidere anført, at konkurrencen fra andre brancher herved udelukkes, og at priserne sættes op, uden at disse fordele er knyttet til de hensyn til at fremme erhvervsudviklingen, der ligger til grund for reglerne om de industrielle ejendomsrettigheder. Heraf følger efter den italienske domstols opfattelse, at udøvelsen af de industrielle ejendomsrettigheder kan være et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult begrænsning af samhandelen mellem medlemsstaterne, jfr. Traktatens artikel 36.

Den nationale domstol har endvidere anført, at det kan være tvivlsomt, om udøvelsen af de nævnte industrielle ejendomsrettigheder er i overensstemmelse med Traktatens artikel 86, dels af de allerede anførte grunde, dels på grund af den dominerende stilling, Renault indtager på reservedelsmarkedet, idet virksomheden er den naturlige modtager af bestillinger fra forbrugere, der har brug for reservedele. Hertil kommer, at en sådan dominerende stilling kan påvirke samhandelen mellem medlemsstater (idet Renault eksporterer til Italien og ønsker at

* Processprog: Italiensk.

1 — O. a.: I italiensk ret opnås beskyttelsen af smagsmønstre til dels i henhold til reglerne om patenter.

hindre konkurrencen fra de italienske selskabers side, der eksporterer til Frankrig).

Tribunale civile e penale di Milano har skønnet, at sagens afgørelse beror på fortolkningen af fællesskabsretten, og har derfor anmodet Domstolen om en præjudiciel afgørelse af følgende spørgsmål:

»1) Skal EØF-Traktatens artikler 30-36 fortolkes således, at de er til hinder for, at indehaveren af en mønsterret, som er registreret i en medlemsstat, gør den hertil svarende eneret gældende med henblik på at forbyde tredjemand at tilvirke og sælge enkeltdele, samt at eksportere dem til en anden medlemsstat, når disse enkeltdele tilsammen udgør karrosseriet til et automobil, der allerede er bragt på markedet, dvs. er bestemt til salg som reservedele til det pågældende automobil?

2) Kan Traktatens artikel 86 bringes i anvendelse med henblik på at forbyde misbrug af den dominerende stilling, hver enkelt automobilproducent indtager på markedet for reservedele til biler af egen fabrikation, når misbruget består i, at automobilproducenten ved hjælp af mønsterregistreringen søger at udelukke konkurrencen fra uafhængige reservedelsvirksomheders side?

b) *De relevante retsregler*

Det fremgår af sagens akter, at enkeltdele til bilkarrosserier kan beskyttes i alle EF's medlemsstater, med undtagelse af Den Hellenske Republik, i henhold til reglerne om industrielle ejendomsrettigheder, nærmere bestemt om mønsterret og ophavsret.

Det fremgår også af sagens akter, at spørgsmålet om beskyttelse af karrosseridele allerede har foreligget til afgørelse for domstolene i nogle medlemsstater.

I Forbundsrepublikken Tyskland har Landgericht Köln således i en dom af 4. oktober 1983 udtalt, at Ford-fabrikkerne »ikke har ret til, under påberåbelse af de registrerede mønstre, at forbyde sagsøgeren at sælge identiske, eftergjorte skærme (til Ford Escort), idet skærme ikke gyldigt kan beskyttes som smagsmønstre«. Appelinstansen, Oberlandesgericht Köln, stadfæstede dommen. I Oberlandesgerichts dom af 23. november 1984 udtales det bl. a., at »enkeltdele af et erhvervsmæssigt tilvirket produkt, der er anmeldt særskilt som smagsmønstre... kan mønsterbeskyttes, såfremt de i sig selv udgør en produktenhed, der selvstændigt kan omsættes... og de i øvrigt opfylder alle andre betingelser for at kunne mønsterbeskyttes... Hertil hører, ud over nyhedskravet og kravet til mønsterets særpræg, specielt også, at enkeltdelen (body-panel) er bestemt til og egnet til gennem synsindtryk at indvirke på betragterens form- og farveopfattelse...«. Oberlandesgericht udtalte endvidere: »... det er en betingelse for, at en enkeltdel selvstændigt er omfattet af mønsterbeskyttelsen i henhold til det anmeldte smagsmønster for hele produktet, at der er tale om en selvstændig del, der i sig selv opfylder kravene til nyhed og særpræg, og desuden formgivningsmæssigt har en vis selvstændighed og afsluttet karakter, som gør det muligt uafhængigt af udformningen af det samlede produkt at konstatere et æstetisk helhedsindtryk af enkeltdelen og at sammenligne med en udformning, der opfattes på tilsvarende måde...«. Oberlandesgericht fandt derfor ikke, at »de materielle betingelser for smagsmønsterbeskyttelsen«

var opfyldt for mønstre, »der har det særlige kendetegn, at det drejer sig om dele til en... personbil og dennes karrosseri som helhed, ... at delene ikke er bestemt til og heller ikke er egnet til at indvirke på betragterens farve- eller formopfattelse..., og at de kun har æstetisk virkning inden for rammerne af helhedsindtrykket af personbilen«.

Dommen blev ophævet ved Bundesgerichtshofs dom af 16. oktober 1986, hvori det udtales, at appelinstansen er gået for vidt i sin »begrænsning af området for, hvilke produkter der kan beskyttes efter reglerne om smagsmønstre«, idet den har »undtaget de genstande fra smagsmønsterbeskyttelsen, som efter deres karakter overhovedet ikke kan tillægges en æstetisk funktion«. Bundesgerichtshof fandt derimod, at der ikke allerede »ved efterprøvelsen af den ydre form som en forudsætning for mønsterbeskyttelsen... skal finde en vurdering sted af den æstetiske virkning, som i sig selv muligvis foreligger«. Bundesgerichtshof fandt det ikke afgørende, om den pågældende genstand er bestemt til selvstændigt at indvirke på smagsopfattelsen, idet man må gå ud fra, at smagsmønsterbeskyttelse principielt kan opnås, også selv om genstanden ikke er egnet til selvstændigt at indvirke på smagsopfattelsen.

I Frankrig har tribunal de Roanne truffet en afgørelse, der går i samme retning [dom af 29. april 1986, Maxicar mod Renault [jfr. *La Semaine juridique*, 1986, 714 (nr. 14811)]. Tribunal de Roanne fandt, at karrosseridele (body panels) til biler kunne mønsterbeskyttes, og at en sådan beskyttelse ikke var i strid med fællesskabsretten.

I Italien kan der i medfør af regio decreto af 25. august 1940 (som ændret ved lov af 23. maj 1977) opnås mønsterbeskyttelse for varers udseende eller formgivning. I det omfang det kunstneriske element er mere fremtrædende end det industrielle design, falder mønsteret uden for bestemmelsernes anvendelsesområde og kan kun være beskyttet efter ophavsrettens regler.

c) *Markedet for automobilreservedele*

Biler består af en lang række dele, som det til tider er nødvendigt at udskifte for at holde bilen i brugbar stand. Udskiftning af enkeltdele foretages enten på grund af slitage eller på grund af, at delene beskadiges, oftest ved færdselsuheld.

For de nye bildele, der således er brug for, findes der et marked for reservedele. Reservedelene fremstilles dels af automobilproducenterne selv, dels af disses underleverandører eller af uafhængige producenter.

Markedet for disse produkter er meget stort. Det fremgår således af en undersøgelse, der er vedlagt som bilag til Consorzios indlæg, at der i 1984 omsattes for 30 mia. USD.

Nogle reservedele er beskyttede, idet der er indrømmet industrielle ejendomsrettigheder i henhold til den enkelte medlemsstats lovgivning [jfr. litra b)]. Der kan være tale om tilbehør til bilerne — dvs. dele, som ikke indgår i selve konstruktionen, og som ikke skal have en bestemt form — eller om karrosseridele, f. eks. kølergitter, forskærme, kølerhjelm, bagklap og bagagerumsklap.

Forbundsrepublikken Tysklands regering har i sit indlæg oplyst, at disse karrosseridele udgør ca. 5% af samtlige karrosseridele og mindre end 1% af alle en bils bestanddele.

Markedet for karrosseridele er særlig stort, fordi fremstillingsomkostningerne er høje og fordi delene ofte skal udskiftes som følge af uheld. Desuden udgør arbejdslønnen til reparationerne en betydelig post. Det fremgår af oplysningerne i de nævnte indlæg, sammenholdt med fremstillingsomkostningerne og omsætningstallene, at karrosseridele, der kan eneretsbeskyttes, udgør 8% af hele markedet for karrosseridele og 5% af hele markedet for enkeltdele til automobiler.

Med hensyn til pladedele (dvs. stort set de karrosseridele, denne sag drejer sig om) har Maxicar oplyst, at automobilproducenternes markedsandel udgør 80-85%.

Blandt karrosseridelene bør der sondres mellem dele med stor omsætningshastighed og dele, der omsættes langsomt. De førstnævnte udgør ifølge oplysninger, der er givet i den franske regerings indlæg, 10% af karrosseridelene, men 90% af den samlede omsætning af disse dele.

Maxicar har anført, at automobilproducenterne i mange år har tolereret og i nogle tilfælde endog opfordret til, at uafhængige producenter bringer reservedele på markedet. Fra anden halvdel af 70'erne ændrede forholdene sig imidlertid som følge af strukturomlægningen i hele branchen efter oliekrisen. Årsagerne til de ændrede forhold var følgende:

— avancerne blev mindre, hvilket er typisk i et næsten mættet marked, og dette førte til, at automobilproducenterne søgte at hente fortjeneste på reservedelsmarkedet;

— produktionskæden blev brudt som følge af, at man i stadig stigende omfang gik over til at benytte underleverandører, som kan producere enkeltdele med færre omkostninger. Automobilproducenterne forsøgte derefter at begrænse denne åbning af markedet til kun at gælde underleverandørerne, enten ved at indsætte særlige vilkår i kontrakterne eller ved at beskytte den industrielle ejendomsret;

— endelig førte udstedelsen af Kommissionens forordning (EØF) nr. 123/85 — som forhindrer automobilproducenter i at modsætte sig, at autoriserede forhandlere indkøber reservedele hos uafhængige producenter — til, at automobilproducenterne for at sikre sig, at forhandlerne benyttede »originale« reservedele, søgte at hindre, at uoriginale reservedele overhovedet blev markedsført. Dette skete ved, at automobilproducenterne søgte at få selve produktionen under kontrol.

d) *Konkurrencens betydning på markedet*

Consorzio og Maxicar har anført, at det af hensyn til forbrugerne er nødvendigt, at der findes uafhængige producenter af karrosserireservedele. Hvis de uafhængige producenter udelukkes fra markedet, vil det få en række uheldige konsekvenser:

— reservedelspriserne vil stige, indtil de når et punkt, hvor bilejerne ikke længere vil foretage en reparation. Det viser sig i praksis, at automobilproducenternes salgspriser for karrosseridele, der er fremstillet af uafhængige producenter, har en faldende tendens. Dette gælder f. eks. for- og bagvognsophæng til Renault 4, som i 1986 kostede henholdsvis 35 315 LIT og 47 230 LIT, mens priserne i 1987 var 13 600 LIT og 10 000 LIT. Der er derimod en tendens til, at de dele, der kun sælges af automobilproducenterne, stiger i pris;

— det vil blive dyrere at reparere biler, ikke alene på grund af reservedelspriserne, men også fordi bilisterne ikke vil kunne fremskaffe bestemte reservedele, som automobilproducenten ikke har interesse i at fremstille. Dette gælder de såkaldte »corrosion panels«, dvs. den nederste del af visse karrosseridele, som er særlig udsat for rustangreb. Disse dele er beregnet til at blive svejset på de allerede eksisterende dele. Det gælder også dele, som uafhængige producenter sælger enkeltvis, mens automobilproducenterne kun sælger dem i hele sæt (f. eks. døre);

— det vil blive vanskeligt at reparere ældre biler. For at kunne sælge nye vogne vil automobilproducenterne søge at fjerne de ældste brugte vogne fra markedet ved at føre en prispolitik for reservedele, som gør det økonomisk urentabelt at foretage reparationer, når bilernes handelsværdi tages i betragtning.

Automobilproducenterne ville i så fald fuldstændig kunne kontrollere udviklingen i de uafhængige reparationsværksteders virksomhed, således at disse værksteder efterhånden vil være dømt til at forsvinde fra markedet.

Consorzio og Maxicar har gjort gældende, at det forhold, at reservedele fremstilles af uafhængige producenter, ikke nødvendigvis indebærer, at disse reservedele er af dårlig kvalitet. For det første fremstilles mange uoriginale reservedele af de samme virksomheder, som leverer de dele, der indgår i automobilproducenternes nyvognsproduktion, og for det andet medfører allerede de store investeringer, der er nødvendige for at producere pladedele, at tilskyndelsen til at fremstille produkter af dårlig kvalitet er ringe. For andre dele, f. eks. lygter, kræves der en offentlig godkendelse, netop af hensyn til overholdelsen af kvalitetsnormerne.

Det anføres endvidere, at automobilproducenterne ikke er de eneste, der kan beskytte forbrugerne, eller de eneste, der varetager mere generelle sikkerhedshensyn. Tværtimod fører det offentlige kontrol med produkternes egenskaber (f. eks. i form af en tvungen godkendelse), når det drejer sig om de mest »sikkerhedsprægede« dele, f. eks. bremsebelægninger, gearkasser, osv. Et andet middel til at undgå vildledning af forbrugerne med hensyn til reservedelenes kvalitet er at pålægge de uafhængige producenter at anvende en mærkning eller emballager, som gør det klart for forbrugerne, at de solgte reservedele ikke er fremstillet af producenten af de biler, reservedelene er beregnet til.

Consorzio har anført, at sammenslutningens medlemmer er særlig opmærksomme på dette forhold, og at de netop er i færd med at indføre en kvalitetsmærkning af deres produkter.

Renault og den franske regering har gjort gældende, at en eneret til at tilvirke og markedsføre reservedele til automobiler, herunder specielt karrosseridele, er den eneste effektive beskyttelse af automobilproducenternes industrielle ejendomsrettigheder. Det er disse ejendomsrettigheder, der sætter dem i stand til at opnå et afkast af de betydelige investeringer, der er nødvendige for at introducere nye bilmodeller, og det er også de industrielle ejendomsrettigheder, der sætter automobilproducenterne i stand til fuldt ud at tilgodese forbrugernes insteresser i hele den tid, bilen er i brug. Det er nemlig netop produktets pålidelighed, der er afgørende for, om bilisterne køber nye vogne af samme mærke.

Det gøres gældende, at de europæiske automobilproducenters strategi er at fordele produktionsomkostningerne dels på prisen for bilerne, dels på reservedelssalget. Hvis de blev tvunget til at nedsætte reservedelspriserne for at kunne tilpasse sig de priser, de uafhængige producenter sælger til, måtte de forhøje nyvognspriserne. Dette skyldes, at de uafhængige producenter ikke har de samme produktionsomkostninger (specielt med hensyn til forskning og reklame), og det ville bevirke, at den europæiske industris konkurrenceevne blev svækket i forhold til producenterne i Japan og i Østlandene.

Hvis de uafhængige producenter fik ret til at fremstille karrosserireservedele, ville de udelukkende producere dele med en høj omsætningshastighed og overlade det til automobilproducenterne og deres leverandører at producere dele med lav omsætningshastighed, hvilket ville gøre det endnu vanskeligere for automobilproducenterne at få dækket deres produktionsomkostninger.

Forbrugernes interesser ville heller ikke blive tilgodeset, da der af hensyn til karrosseridelenes kvalitet, specielt i forbindelse med rustbeskyttelsen, og på grund af sikkerhedskravene må påregnes investeringer, som de uafhængige producenter ikke foretager. Som oftest er det ikke forbrugerne, der opnår fordelen ved prisforskellen mellem de karrosseridele, der fremstilles af de uafhængige producenter, og de originale dele, idet der er en tendens til, at reparationsværkstederne fører prisen for originaldele på regningen.

De uoriginale reservedeles dårlige kvalitet hævdes endelig at kunne skade automobilproducenternes omdømme, idet bilejerne som oftest ikke ved, hvordan reparationerne er udført, og at der er anvendt reservedele, der ikke er originale.

Dette synspunkt har også den spanske regering tilsluttet sig.

II — Retsforhandlinger

Forelæggelseskendelsen er registreret på Domstolens Justitskontor den 20. februar 1987.

I medfør af artikel 20 i protokollen vedrørende statutten for EØF-Domstolen er der indgivet skriftlige indlæg af Consorzio ved advokaterne Marino Bin, Fabio Bortolotti, Guido Colonna, Georgio Floridia, Claudio Maria Prado og Enrico Radice, af Maxicar ved advokaterne Giorgio Floridia, Claudio Maria Prado og Enrico Radice, af Régie nationale des usines Renault ved advokaterne Mario Franzosi, Xavier Desjeux, Antoine Braun og Francis Herbert, af den franske regering ved advokaterne Edwiga Belliard og Philippe Pouzoulet, som befuldmægtigede, af Forbundsrepublikken Tysklands regering ved Ministerialrat i Forbundsøkonomiministeriet Martin Seidel, af

den spanske regering ved generaldirektøren for Coordinación Jurídica e Institutional Comunitaria Francisco Javier Conde de Saro og lederen af Servicio Jurídico del Estado ante el Tribunal de Justicia Rafael García-Valdecasas Fernandez, af den italienske regering ved avvocato dello Stato Ivo M. Braguglia, af Det Forenede Kongeriges regering ved H. R. L. Purse, Treasury Solicitors' Department, som befuldmægtiget, og af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved Giuliano Marenco og Karen Banks, som befuldmægtigede.

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

1. *Spørgsmål 1*

1.1. Sagsøgerne i hovedsagen, *Consorzio* og *Maxicar*, har anført, at automobilproducenternes udøvelse af de rettigheder, de har i henhold til national lovgivning — i form af beskyttelse af karrosseridele — er i strid med Traktatens artikler 30-36.

En sådan rettighedsudøvelse er en foranstaltning med tilsvarende virkning som kvantitative udførselsrestriktioner, som rammes af forbudet i Traktatens artikel 34. Denne artikel må antages ikke alene at indeholde et forbud mod diskriminerende foranstaltninger, som består i, at handelen inden for en medlemsstat og eksporthandelen behandles forskelligt, men også et forbud mod foranstaltninger, som finder anvendelse uden forskel, men som begrænser samhandelen inden for Fællesskabet.

Domstolen har ganske vist på intet tidspunkt betragtet udøvelse af industrielle ejendomsrettigheder som en foranstaltning med tilsvarende virkning som kvantitative udførselsrestriktioner, men der er ingen begrundelse for, at der skulle gælde forskellige regler, alt efter om restriktionerne ses under en import- eller en eksportsynsvinkel.

Maxicar har endvidere anført, at Renaults udøvelse af de industrielle ejendomsrettigheder, hvorved karrosseridelene er beskyttet i Italien, under alle omstændigheder også er en foranstaltning med tilsvarende virkning som kvantitative indførselsrestriktioner, som rammes af forbudet i Traktatens artikel 30. Consorzios medlemmer markedsfører nemlig også reservedele, der fremstilles af andre, og nogle af disse reservedele produceres i udlandet (f. eks. i Spanien).

Det, der skal tages stilling til, er således, om Traktatens artikel 36 kan påberåbes som begrundelse for de begrænsninger af samhandelen, der følger af udøvelsen af de industrielle ejendomsrettigheder, der er tale om.

I denne forbindelse har *Consorzio* og *Maxicar* anført, at det må være Domstolen, der skal afgøre, hvad der kan være genstand for en industriel ejendomsret. Af artikel 36 følger en forpligtelse til at vurdere, om de eneretsbeføjelser, som beskyttelsen af de industrielle ejendomsrettigheder i national ret indebærer, er afpasset dels efter den funktion, beskyttelsen har i de nationale retsordener, dels efter den funktion, de også kan have inden for den fællesskabsretlige erhvervsregulering, artikel 36 er et led i.

Artikel 36 giver Domstolen beføjelse til i medfør af artikel 177 at foretage en fortolk-

ning i to henseender: a) at afgøre om og i hvilke tilfælde den eneret, der indrømmes i medfør af national lovgivning, er i overensstemmelse med beskyttelsesfunktionen, og b) at afgøre om og i hvilke tilfælde den eneret, der indrømmes i medfør af national lovgivning — selv om den i sig selv og rent teoretisk er i overensstemmelse med beskyttelsesfunktionen — udøves på en måde, der udgør en vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult begrænsning af samhandelen mellem medlemsstaterne.

Hertil kommer, at smagsmønsterinstituttet fuldstændig mister sin egentlige funktion, når det ikke anvendes for at regulere konkurrencen på andre forhold end priserne mellem virksomheder, der udbyder konkurrerende produkter (biler), som kan holdes ude fra hinanden på grund af formgivningen og udseendet, men når det benyttes til at udelukke konkurrencen fra de virksomheder, der udbyder et produkt, som pr. definition nødvendigvis skal være det samme (f. eks. som her reservedele, der består af enkeltdele til biler).

Med hensyn til mønsterretten har Consorzio og Maxicar anført, at den eneret, indehaveren af mønsterretten opnår, anses for at være forenelig med hensynet til den økonomiske udvikling, fordi den på den ene side bidrager til at fremme en bedre formgivning af industriprodukterne og at opfylde forbrugernes behov for produkter i ny udformning, og fordi den på den anden side ikke udelukker konkurrencen fra andre producenters side, idet disse har adgang til at konkurrere ved igen at udvikle nye mønstre, naturligvis inden for de grænser, der sættes af stordriftsfordelene og virksomhedernes størrelse.

Maxicar har endvidere anført, at hvis automobilproducenterne kunne forhindre de uafhængige reservedelsproducenter i at fremstille enkeltdele til biler, der er særskilt mønsterbeskyttede, ville man derved anerkende, at de havde adgang til at begrænse bilejerens frie brug af vognen efter købet. Mønsterhaveren ville derved kunne opnå monopolfordele, ikke ved hjælp af bilpriserne, men gennem reparationsomkostningerne.

Formgivningen af en karrosserireservedel er imidlertid ikke en »nyskabelse«, der kan mønsterbeskyttes. Den nyskabelse, der kan give produktet en æstetisk værdi, består i »designet« af bilen som helhed. Ikke alene har udformningen af en enkeltdel overhovedet ingen æstetisk værdi, hvis den betragtes særskilt, men den har heller ikke på noget tidspunkt været gjort til genstand for en nyskabelse, idet »designeren« af bilen formgiver denne som en helhed og ikke som enkeltdele.

Et sådant monopol ville kunne opstå som følge af en tilsidesættelse af konsumptionsprincippet, hvorefter køberens brug af og rådighed over den købte genstand ikke begrænses som følge af, at genstanden er patent- eller mønsterbeskyttet, idet køberens brug og rådighed er udslag af ejendomsretten til genstanden og ikke af patent- eller mønsterhaverens eneret. Til de beføjelser, bilens ejer eller bruger har, hører også at kunne lade den reparere på den måde, vedkommende ønsker det, f. eks. ved selv at fremstille den del, der skal udskiftes, ved at lade delen fremstille hos en tredjemand eller ved at købe den hos en uafhængig reservedelsproducent.

Af de anførte grunde er Consorzio og Maxicar af den opfattelse, at udøvelsen af de industrielle ejendomsrettigheder, sagen drejer sig om, udgør en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ udførselsrestriktion (efter Consorzios opfattelse også en kvantitativ indførselsrestriktion), som ikke er begrundet i henhold til Traktatens artikel 36.

Renault, Kommissionen og *Forbundsrepublikken Tysklands regering* har anført, at udøvelsen af de pågældende industrielle ejendomsrettigheder kun vedrører eksporten. I henhold til Domstolens faste praksis tager artikel 34 imidlertid sigte på nationale foranstaltninger, hvis formål eller virkning særlig er at hindre eksporthandelen og således skabe forskelsbehandling mellem handelen på hjemmemarkedet i en medlemsstat og dens eksporthandel, således at der herved sikres den pågældende medlemsstats indenlandske produktion eller hjemmemarkedet en særlig fordel til skade for produktionen eller handelen i andre medlemsstater. I den foreliggende sag finder den italienske lovgivning imidlertid anvendelse uden forskel på salg på hjemmemarkedet og eksportmarkederne. Den finder i begge tilfælde anvendelse på den måde, at fremstilling af det pågældende produkt forhindres.

Renault og Forbundsrepublikkens Tysklands regering har anført, at eneretten til mønsteret under alle omstændigheder er i overensstemmelse med mønsterrettens »særlige genstand«, således som Domstolen har defineret denne i sin dom af 14. september 1982 (Keurkoop, 141/81, Sml. s. 2853). Hvis man antog, at mønsterretten var udtømt i og med, at det første mønsterbeskyttede produkt blev bragt på markedet, ville en sådan ret miste enhver betydning.

Med det argument, den nationale domstol har fremført om, at »belønningen« for nyskabelsen kun bør være knyttet til produktet som helhed, anfægtes selve mønsterrettens eksistens. Det må imidlertid forholde sig således, at betingelserne for mønsterbeskyttelsen fastlægges i national lovgivning.

Renault har anført, at sagen for den nationale domstol udelukkende angår spørgsmålet om, hvorvidt den beskyttelse, der i italiensk ret indrømmes indehaveren af en smagsmønsterret til karrosseridele, og det heraf følgende forbud mod, at tredjemand uhjemlet fremstiller og markedsfører de pågældende produkter i vedkommende medlemsstat, er i overensstemmelse med fællesskabsretten. Domstolen bør derfor omformulere spørgsmålet for at kunne tage det tilfælde, der foreligger for den nationale domstol, i betragtning og for at undgå at besvare generelle eller hypotetiske spørgsmål.

Den *franske regering* har anført, at mønsterrettens »særlige genstand« er at sikre dens indehaver eneret til som den første at markedsføre et produkt med et bestemt industrielt design og at beskytte designet mod andre producenter, der ønsker at efterligne produktet og markedsføre det. Udøvelsen af de pågældende industrielle ejendomsrettigheder er således i overensstemmelse med rettighedernes særlige genstand og kan derfor tjene som begrundelse for begrænsninger af samhandelen inden for Fællesskabet i henhold til Traktatens artikel 36.

Den *spanske regering, Det Forenede Kongeriges regering* og den *italienske regering* har ligeledes anført, at udøvelsen af eneretten til mønstre er i overensstemmelse med den pågældende industrielle ejendomsrets særlige genstand og dermed er omfattet af begrebet industriel ejendomsret i Traktatens artikel 36's forstand.

1.2. På baggrund af indlæggene — som gengivet i de foregående afsnit — har henholdsvis parterne i hovedsagen, Kom-

missionen og de regeringer, der har afgivet indlæg i sagen, foreslået Domstolen at besvare den nationale domstols første spørgsmål som følger:

— »EØF-Traktatens artikler 30-36 skal fortolkes således, at de er til hinder for, at en virksomhed kan erhverve mønsterrettigheder for hver enkelt karrosseridel til biler af egen fabrikation og kan gøre den dertil svarende eneret gældende for dermed at forbyde uafhængige reservedelsproducenter at fremstille og sælge karrosseridele til en bil, der allerede er bragt på markedet, i en medlemsstat, henholdsvis at eksportere dem til en anden medlemsstat, med henblik på salg som reservedele til den pågældende bil« (*Maxicar*).

— »EØF-Traktatens artikler 30-36 skal fortolkes således, at udøvelsen af den eneret, som det i henhold til national mønsterlovgivning anerkendes, at en automobilproducent har til enkelte karrosseridele, med henblik på at forbyde fremstilling og / eller salg af enkeltdele, der svarer til det beskyttede mønster, rækker ud over den industrielle ejendomsrets særlige funktion — i det mindste når reservedelen har en ganske bestemt form, der på forhånd der givet — og dermed ikke falder ind under den i artikel 36 omhandlede undtagelse fra principperne om frie varebevægelser« (*Consorzio*).

— »En mønster- eller smagsmønsterbeskyttelse af enkeltdele til automobilkarrosserier, der indrømmes i henhold til national lovgivning, er omfattet af EØF-Traktatens artikel 36, da den har til formål at fastlægge de enerettigheder, der er karakteristiske for den pågældende ejendomsret.

Den af Traktatens artikel 36 følgende beskyttelse af mønster- eller smagsmønsterrettigheder ville miste sin betydning, hvis rettens indehaver ikke kunne modsætte sig, at der fremstilles beskyttede karrosseridele (i den medlemsstat, hvor rettigheden består)« (*Renault*).

— »EØF-Traktatens artikler 30-36 og specielt artikel 34 skal fortolkes således, at de ikke er til hinder for, at indehaveren af en registreret mønsterret har adgang til i henhold til national lovgivning at forbyde tredjemand at tilvirke og sælge enkeltdele til automobilkarrosserier, der er bestemt til salg som reservedele, henholdsvis at eksportere sådanne enkeltdele til en anden medlemsstat« (*Kommissionen*).

— »Fællesskabsretten er ikke til hinder for, at indehaveren af en mønsterret, der er indrømmet i en medlemsstat, gør den deraf følgende eneret gældende med henblik på at forbyde fremstilling og salg — henholdsvis eksport til en anden medlemsstat — af enkeltedele, herunder enkeltdele til automobilkarrosserier, der er bestemt til salg som reservedele til den pågældende bil« (*den franske regering*).

— »EØF-Traktatens artikler 30 og 34, sammenholdt med artikel 36, første punktum, skal ikke fortolkes således, at de er til hinder for, at indehaveren af en mønsterret, der er indrømmet i en medlemsstat, under påberåbelse af mønster-

retten forbyder tredjemand at fremstille enkeltdele — som tilsammen udgør karrosseriet til en bil, der allerede er bragt på markedet, dvs. enkeltdele, der skal sælges som reservedele til den pågældende bil — og forbyder tredjemand at eksportere sådanne dele til en anden medlemsstat. Dette gælder dog med forbehold af bestemmelserne i EØF-Traktatens artikel 36, andet punktum« (*Forbundsrepublikken Tysklands regering*).

— »EØF-Traktatens artikler 30-36 skal fortolkes således, at de ikke er til hinder for, at indehaveren af en mønsterret, der er indrømmet i en medlemsstat, under påberåbelse af den dertil knyttede eneret forbyder tredjemand at fremstille og sælge enkeltdele — som tilsammen udgør hele karrosseriet til en bil, der allerede er bragt på markedet, dvs. enkeltdele, der er bestemt til salg som reservedele til den pågældende bil — henholdsvis at eksportere sådanne dele til andre medlemsstater« (*den spanske regering*).

2. *Spørgsmål 2*

2.1. *Consorzio* og *Maxicar* har anført, at spørgsmål 2 bør besvares bekræftende. Da det relevante marked er markedet for Renault-reservedele (fordi reservedele til biler af et bestemt mærke ikke kan substitueres med reservedele til biler af andre mærker), indtager Renault en dominerende stilling på dette marked. De uafhængige producenter har på intet tidspunkt en markedsandel på over 20%, og automobilproducenterne, som har den resterende markedsandel, indtager en stilling, der sætter dem i stand til at handle uden hensyn til konkurrerende forsyningskilder, som består af mange forskellige mindre virksomheder. Denne stilling indtager automobilproducenterne på grund af deres størrelse — fordi de kan holde de uafhængige producenter ude fra deres egne forhandlernet — og på grund af den indflydelse, de har på forbrugerne efter at have ført kampagner for de originale produkters kvalitet og sikkerhedsmæssig betydning.

I denne forbindelse har Consorzio og Maxicar henvist til Domstolens dom af 31. maj 1979 (Hugin, 22/78, Sml. s. 1861), hvori det relevante marked antoges at være markedet for Hugin-reservedele hos de uafhængige virksomheder, som havde specialiseret sig i vedligeholdelse og reparation af kasseapparater samt i hovedreparation og salg af bruge apparater og udlejning af kasseapparater. Domstolen fandt, at der var en særlig efterspørgsel efter reservedele af mærket Hugin, idet der i stedet for disse reservedele ikke kunne anvendes reservedele til kasseapparater af andre mærker.

Maxicar har anført, at misbruget af den dominerende stilling er kendetegnet ved, at der sker en udøvelse af industrielle ejendomsrettigheder, som ikke er berettiget i henhold til Traktatens artikel 36, fordi den ikke er i overensstemmelse med mønsterets retlige beskyttelsesfunktion, og ved, at hensigten med udøvelsen af ejendomsrettighederne er fuldstændigt at udelukke den resterende konkurrence fra de uafhængige virksomheders side og derved definitivt at ændre konkurrencestrukturen på markedet. Consorzio har anført, at misbruget er kendetegnet ved, at konkurrencen udelukkes, hvorved et helt net af små og mellemstore virksomheder, der for tiden fremstiller reservedele til automobiler, ødelægges, og der opstår betydelige skadevirkninger for forbrugerne.

Consorzio og Maxicar har henvist til den urimelige prispolitik, som kan eller vil være konsekvensen af, at den dominerende stilling, automobilproducenterne for tiden indtager på reservedelsmarkedet, omdannes til et absolut monopol, der opnås ved at registrere mønsterrettigheder for hver enkelt reservedel. Consorzio har anført, at den frie adgang til at fastsætte salgsvilkårene, som en sådan monopolsituation indebærer, også vil føre til, at der kan påtvinges chikanøse salgsvilkår, og at der kan fastsættes kvoter for reservedelsleverancerne, eller at leverancerne helt kan indstilles til skade for forbrugerne og med negative konsekvenser for brugtvognsmarkedet.

Dette misbrug af en dominerende stilling hævdes også at have indvirkning på samhandelen mellem medlemsstaterne.

Consorzio har anført, at det standpunkt, den nationale domstol har indtaget på dette punkt, er korrekt og i overensstemmelse med fællesskabsretten. Maxicar har anført, at Domstolen bør træffe afgørelse i overensstemmelse med det princip, den opstillede i sin dom af 6. marts 1974 (Zoja, 6 og 7/73, Sml. s. 223), nemlig at EF-myndighederne skal tage alle den anfægtede adfærds konsekvenser for konkurrencestrukturen inden for fællesmarkedet i betragtning uden at sondre mellem, om produktionen sker med henblik på salg inden for fællesmarkedet eller med henblik på eksport, og at det er uden betydning, om adfærden vedrører eksportvirksomheden eller handelen inden for fællesmarkedet. Det må endvidere være den national domstol, der skal bringe dette princip i anvendelse i det konkrete tilfælde.

Efter Maxicars opfattelse skal konsekvenserne af Renaults adfærd vurderes ud fra, hvilken indvirkning adfærden generelt har på handelen med reservedele. Det, der skal fastslås, er, om der kan antages at ville finde en samhandel med Renault-reservedele sted mellem medlemsstaterne, hvis markedsvilkårene var fuldstændig frie, og der ikke fandtes en konkurrencebegrænsende praksis, som den Renault i dette tilfælde gør sig skyldig i. Dette kan kun besvares bekræftende, idet automobilreservedele kan være en interessant handelsvare i samhandelen mellem medlemsstaterne, så meget mere som der allerede nu findes en omfattende, normal samhandel mellem medlemsstaterne, som ville være endnu mere omfattende, hvis der ikke blev lagt hindringer i vejen for den.

Renault og den *italienske regering* har anført, at det relevante marked ikke er markedet for reservedele til biler af et bestemt mærke, men derimod markedet for reservedele til biler i almindelighed, og at dette marked er præget af en meget stærk konkurrence. *Forbundsrepublikken Tysklands regering* har gjort gældende, at karrosseridele kun udgør en mindre del af det marked, der er opstået omkring fremstilling og vedligeholdelse af biler. For størstedelen af produkterne er konkurrencen tilstrækkelig til, at der ikke opstår en dominerende stilling.

Kommissionen har derimod anført, at Régie Renault indtager en dominerende stilling på markedet. Når først en forbruger har købt en bil af et bestemt mærke, er udvalget med hensyn til reservedele automatisk begrænset til udbydere, som fremstiller reservedele, der kan benyttes til det pågældende mærke. Antallet af udbydere er begrænset, og blandt disse indtager automobilproducenten en magtposition, særlig fordi producentens ga-

ranti i mange tilfælde er betinget af, at der benyttes originale reservedele, eller fordi salget af disse reservedele fremmes som følge af den indflydelse, automobilproducenten har på sit eget salgs- og servicenet. Det er en kendsgerning, at automobilproducenterne, selv om de tidligere ikke systematisk håndhævede deres industrielle ejendomsrettigheder, dog indtog en fremherskende stilling på markedet for reservedele til biler af deres eget mærke.

Renault, Kommissionen og alle *de regeringer, der har afgivet indlæg* i sagen, har anført, at selv i tilfælde, hvor en virksomhed indtager en dominerende stilling, er udøvelsen af en industriel ejendomsret i overensstemmelse med Traktatens artikel 36 ikke i strid med artikel 86, hvis rettigheden ikke benyttes som et middel til misbrug af en dominerende stilling. En mønsterhavers ret til at forhindre, at tredjemand fremstiller og markedsfører det beskyttede produkt, indgår imidlertid som et led i, at selve den industrielle ejendomsrettighed består.

Misbruget skal således være en følge af andre forhold end selve udøvelsen af den industrielle ejendomsrettighed i overensstemmelse med Traktatens artikel 36. Blandt disse forhold har den britiske regering og den spanske regering nævnt en prispolitik, der fører til, at der fastsættes urimelige eller diskriminerende priser [jfr. artikel 86, stk. 2, litra a) og c)], og Kommissionen har rejst det spørgsmål, om artikel 86 ikke under visse omstændigheder kan indebære, at det ikke er tilladt at afslå at give licens til uafhængige producenter, idet man herved ville undgå fuldstændigt at udelukke konkurrencen på reservedelsmarkedet.

2.2. På baggrund af indlæggene — som gengivet i det foregående — har henholdsvis parterne i hovedsagen, Kommissionen og de regeringer, der har afgivet indlæg, foreslået Domstolen at besvare den nationale domstols andet spørgsmål således:

— »EØF-Traktatens artikel 86 skal fortolkes således, at en automobilproducent, der allerede indtager en dominerende stilling på markedet for karrosserireservedele til biler af egen fabrikation, misbruger sin dominerende stilling ved at udøve de enerettigheder, der følger af en i national ret anerkendt mønsterret til en bestemt karrosseridel, for at forhindre, at andre fremstiller og / eller sælger reservedele, som svarer til de mønsterbeskyttede dele, og som har en ganske bestemt form, der på forhånd er givet, når formålet hermed er at udelukke konkurrencen på det relevante marked« (*Consorzio*).

— »EØF-Traktatens artikel 86 skal fortolkes således, at erhvervelse af særskilte mønsterrettigheder til karrosseridele til biler med henblik på fuldstændigt at udelukke konkurrencen fra uafhængige reservedelsproducenters side, udgør et misbrug af automobilproducentens dominerende stilling på markedet for reservedele til biler af vedkommende mærke« (*Maxicar*).

— »Anmeldelse af mønstre eller smagsmønstre kan ikke i sig selv — dvs. i det omfang anmeldelse er en væsentlig betingelse for, at retten opstår, og dermed er berettiget i henhold til Traktatens artikel 36 — være i strid med artikel 86, og |

dette gælder også i tilfælde, hvor rettighedshaveren indtager en dominerende stilling på det relevante marked. Om rettighedshaveren indtager en sådan stilling, skal afgøres af vedkommende nationale domstol« (*Renault*).

— »EØF-Traktatens artikel 86 skal fortolkes således, at det ikke kan betragtes som et misbrug, at en automobilproducent, der indtager en dominerende stilling på markedet for karrosseridele til biler af vedkommende mærke, opnår mønsterret til karrosseridelene. Med denne besvarelse er der dog ikke taget stilling til, om visse særlige former for udøvelse af rettigheden, som kan medføre, at konkurrencen på markedet for reservedelene fuldstændig udelukkes, er uforenelige med artikel 86« (*Kommissionen*).

— »Den udøvelse af en eneret — i tilknytning til en mønsterret, der er indrømmet i en medlemsstat — som består i, at det forbydes at fremstille, markedsføre og eksportere enkeltdele — nærmere bestemt bilkarrosseridele, der er bestemt til salg som reservedele — til en anden medlemsstat, er ikke i strid med Traktatens artikel 86, alene fordi den foretages af en virksomhed, der dermed indtager en dominerende stilling på markedet, såfremt eneretten ikke benyttes som middel til et misbrug af en sådan stilling« (*den franske regering*).

— »EØF-Traktatens artikel 86 skal ikke fortolkes således, at en mønsterret til et karrosseri som helhed og / eller til en karrosseridel nødvendigvis er udtryk for, at der består en dominerende stilling, jfr. EØF-Traktatens artikel 86. Udøvelse af en mønsterret udgør, når der ikke foreligger andre omstændigheder, heller ikke et misbrug som omhandlet i EØF-Traktatens artikel 86« (*Forbundsrepublikken Tysklands regering*).

— »Den dominerende stilling, en automobilproducent indtager på markedet for reservedele til automobiler af egen fabrikation som følge af registrerede mønsterrettigheder vedrørende reservedelene, udgør ikke i sig selv et misbrug, der rammes af forbudet i Traktatens artikel 86, og den giver mønsterhaveren ret til fuldstændigt at udelukke konkurrencen fra uafhængige reservedelsproducenters side« (*den spanske regering*).

J. C. Moitinho de Almeida
Refererende dommer