

Hof van Justitie EG, 5 oktober 1988, Maxicar v Renault



MODELRECHT – VRIJ VERKEER

Uitoefening modelrecht niet in strijd met vrij verkeer

- dat de voorschriften inzake het vrije goederenverkeer zich niet verzetten tegen de toepassing van een nationale regeling ingevolge welke een automobielconstructeur die houder is van het siermodelrecht voor vervangingsonderdelen van door hem vervaardigde auto's, gerechtigd is aan derden de vervaardiging van de beschermde onderdelen met het oog op binnenlandse verkoop of uitvoer te verbieden, of de invoer uit andere Lid-Staten tegen te gaan van vervangingsonderdelen die daar zonder zijn toestemming zijn vervaardigd

Misbruik machtspositie

- de loutere verkrijging van siermodellen voor carrosserieonderdelen van auto's geen misbruik van machtspositie in de zin van artikel 86 EEG-Verdrag vormt;
- de uitoefening van de aan de houders van die siermodellen toegekende uitsluitende rechten op grond van artikel 86 verboden kan zijn, indien zij de onderneming met de machtspositie brengt tot gedragingen die misbruik opleveren, zoals de willekeurige weigering om vervangingsonderdelen te leveren aan onafhankelijke reparateurs, de vaststelling van onbillijke prijzen voor vervangingsonderdelen of de beslissing om geen vervangingsonderdelen voor een bepaald automodel meer te vervaardigen, terwijl er nog vele auto's van dat model in omloop zijn, een en ander wanneer die gedragingen de handel tussen Lid-Staten ongunstig kunnen beïnvloeden.

Vindplaatsen:

Hof van Justitie EG, 5 oktober 1988

(Mackenzie Stuart, G. Bosco, O. Due en J.C. Moitinho de Almeida, T. Koopmans, U. Everling, K. Bahlmann, Y. Galmot, R. Joliet, T.F. O' Higgins en F.A. Schockweiler)

[...]

In zaak 53/87,

betreffende een verzoek aan het Hof krachtens artikel 177 EEG-Verdrag van het tribunale civile e penale te Milaan, in het aldaar aanhangig geding tussen Consorzio italiano della componentistica di ricambio per autoveicoli en

Maxicar

en

Régie nationale des usines Renault,

om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van de artikelen 30 tot en met 36 en 86 EEG-Verdrag, wijst

HET HOF VAN JUSTITIE,

samengesteld als volgt: Mackenzie Stuart, president, G. Bosco, O. Due en J. C. Moitinho de Almeida, kamerpresidenten, T. Koopmans, U. Everling, K. Bahlmann, Y. Galmot, R. Joliet, T. F. O' Higgins en F. A. Schockweiler, rechters,

advocaat-generaal: J. Mischo

griffier: D. Louterman, administrateur

gelet op de opmerkingen ingediend door:

- Consorzio italiano della componentistica di ricambio per autoveicoli en Maxicar, verzoekers in het hoofdgeding, vertegenwoordigd door M. Bin, F. Bortolotti, G. Colonna, G. Florida, C. M. Prado en E. Radice,

- Régie nationale des usines Renault, verweerster in het hoofdgeding, vertegenwoordigd door M. Franzosi, X. Desjeux, A. Braun en F. Herbert,

- de Franse regering, vertegenwoordigd door E. Belliard en Ph. Pouzoulet als gemachtigden,

- de regering van de Bondsrepubliek Duitsland, vertegenwoordigd door M. Seidel, Ministerialrat bij het Bondsministerie van Economische Zaken, als gemachtigde,

- de Spaanse regering, vertegenwoordigd door F. J. Conde de Saro, directeur-generaal juridische en institutionele coördinatie Europese Gemeenschappen, en R. García-Valdecasas Fernández, hoofd van de juridische dienst, als gemachtigden,

- de Italiaanse regering, vertegenwoordigd door I. M. Braguglia, avvocato dello stato,

- de regering van het Verenigd Koninkrijk, vertegenwoordigd door H. R. L. Purse, van het Treasury Solicitor's Department, als gemachtigde,

- de Commissie, vertegenwoordigd door G. Marengo en K. Banks als gemachtigden, gezien het rapport ter terechtzitting en ten gevolge op de mondelinge behandeling op 18 mei 1988,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 21 juni 1988,

het navolgende

Arrest

1 Bij beschikking van 18 september 1986, ingekomen ten Hove op 20 februari 1987, heeft het tribunale civile e penale te Milaan krachtens artikel 177 EEG-Verdrag twee prejudiciële vragen gesteld over de uitlegging van de artikelen 30 tot en met 36 en 86 EEG-Verdrag, ten einde zich te kunnen uitspreken over de verenigbaarheid met de gemeenschapsregels inzake het vrije verkeer van goederen van een nationale regeling waaronder carrosserieonderdelen van auto's door het depot

van een siermodel kunnen worden beschermd, en over de vraag of de uitoefening van een dergelijk recht onder bepaalde omstandigheden misbruik kan opleveren.

2 De vragen zijn gerezen in een geschil tussen het Consorzio italiano della componentistica di ricambio per autoveicoli (hierna: het Consorzio), een beroepsorganisatie van Italiaanse ondernemingen die losse carrosserieonderdelen voor auto's vervaardigen en in de handel brengen, alsmede Maxicar, een onderneming die aangesloten is bij het Consorzio, en de Régie nationale des usines Renault (hierna: Renault).

3 Voor de nationale rechter vorderen het Consorzio en Maxicar in de eerste plaats nietigverklaring van de siermodellen waarvan Renault houder is, voor zover deze betrekking hebben op losse carrosserieonderdelen van auto's, die als zodanig geen zelfstandige esthetische waarde zouden hebben, en in de tweede plaats vaststelling dat de produktie en het in de handel brengen van niet-originele vervangingsonderdelen niet in strijd is met de nationale voorschriften inzake oneerlijke mededinging. Renault vordert in reconventie de vaststelling, dat de verzoekende vennootschappen de gedeponeerde modellen hebben nagemaakt.

4 De nationale rechter is van oordeel dat de bescherming als siermodel van losse carrosserieonderdelen van auto's in overeenstemming is met de Italiaanse wettelijke regeling, doch dat de uitoefening van de uit die bescherming voortvloeiende uitsluitende rechten in casu in strijd is met de verdragsregels.

5 Hij wijst er in dat verband op dat de beloning van de modelhouder reeds door het uitsluitende recht op de hele carrosserie is gewaarborgd, en dat de bescherming van losse carrosserieonderdelen als zodanig dus niet gerechtvaardigd is. Voorts zou Renault, waar de consumenten uiteraard een deel van hun bestellingen van Renault-onderdelen plaatsen, een monopoliepositie innemen die haar in staat stelt, de mededinging van de zelfstandige fabrikanten van vervangingsonderdelen uit te schakelen en door te gaan met de toepassing van hoge prijzen.

6 Volgens de nationale rechter volgt uit bovenstaande overwegingen, dat de bescherming die Renault geniet een middel tot willekeurige discriminatie of een verkapt beperking van de tussenstaatse handel in losse onderdelen in de zin van artikel 36 EEG-Verdrag kan vormen, en dat de monopoliepositie waarvan deze onderneming daardoor verzekerd is, in voorkomend geval onder artikel 86 EEG-Verdrag zal vallen.

7 Onder die omstandigheden heeft de nationale rechter besloten, de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof van Justitie de volgende prejudiciële vragen voor te leggen:

"1) Moeten de artikelen 30 tot en met 36 EEG-Verdrag aldus worden uitgelegd, dat zij eraan in de weg staan, dat de houder van een in een Lid-Staat verleend recht op een siermodel krachtens het daaraan verbonden uitsluitende recht derden kan verbieden losse onderdelen die samen de carrosserie van een reeds op de markt gebrachte auto vormen, en met name losse onderdelen die bestemd zijn om als vervangingsonderdelen voor die

auto te worden verkocht, te fabriceren, te verkopen, alsmede naar een andere Lid-Staat uit te voeren?

2) Is het verbod van artikel 86 EEG-Verdrag al dan niet van toepassing op het misbruik van de machtspositie die elke automobielconstructeur op de markt van vervangingsonderdelen voor door hem gefabriceerde auto's inneemt, dat hierin bestaat dat door het verwerven van modelrechten en de handhaving in rechte daarvan eraan wordt gestreefd, de mededinging van onafhankelijke producenten van vervangingsonderdelen geheel uit te schakelen?"

8 Voor een nadere uiteenzetting van de feiten en de juridische context van het hoofdgeding, het procesverloop en de bij het Hof ingediende opmerkingen wordt verwezen naar het rapport ter terechtzitting. Deze elementen van het dossier worden hierna slechts weergegeven voor zover dat noodzakelijk is voor de redenering van het Hof.

De eerste vraag

9 Blijkens de verwijzingsbeschikking hebben sommige zelfstandige producenten van vervangingsonderdelen voor auto's voor de nationale rechter een beroep gedaan op de regels inzake het vrije verkeer van goederen, ten einde de toepassing van nationale wettelijke bepalingen inzake de industriële eigendom, op grond waarvan een automobielconstructeur door het depot van een siermodel recht heeft op bescherming van sommige vervangingsonderdelen voor auto's van zijn fabriek, uit te sluiten. Die zelfstandige producenten hebben zich daarmee willen indekken tegen vorderingen wegens namaak die hun moeten beletten, onder het uitsluitende recht vallende onderdelen te produceren voor verkoop op de binnenlandse of op de exportmarkt, of die hun moeten verbieden, beschermde onderdelen in te voeren uit andere Lid-Staten, waar zij zonder toestemming van de modelhouder zijn vervaardigd.

10 In de eerste plaats moet worden opgemerkt dat, zoals het Hof met betrekking tot de bescherming van tekeningen en modellen overwoog in zijn [arrest van 14 september 1982 \(zaak 144/81, Keurkoop, Jurispr. 1982, blz. 2853\)](#), bij de huidige stand van het gemeenschapsrecht, zolang het recht binnen de Gemeenschap niet eenvormig is gemaakt of de nationale wettelijke regelingen niet zijn geharmoniseerd, de voorwaarden waaronder en de wijze waarop tekeningen en modellen worden beschermd, door de nationale rechtsregels worden bepaald. Het staat derhalve aan de nationale wetgever om vast te stellen, welke produkten deze bescherming genieten, zelfs wanneer zij deel uitmaken van een geheel dat als zodanig reeds beschermd is.

11 Vervolgens moet erop worden gewezen, dat de mogelijkheid voor de houder van een siermodel om zich ertegen te verzetten dat een derde met het oog op verkoop op de binnenlandse of op de exportmarkt produkten fabriceert waarin het model is verwerkt, of om de invoer van dergelijke produkten die zonder zijn toestemming in andere Lid-Staten zijn vervaardigd, te beletten, de essentie vormt van zijn uitsluitend recht. Door onder die omstandigheden de toepassing van de

nationale wettelijke regeling uit te sluiten, zou men derhalve het bestaan van dat recht ter discussie stellen.

12 Ten slotte moet er nog aan worden herinnerd dat ingevolge artikel 36 beperkingen van invoer of uitvoer, die gerechtvaardigd zijn uit hoofde van bescherming van de industriële en commerciële eigendom, toelaatbaar zijn voor zover zij geen middel tot willekeurige discriminatie noch een verkapte beperking van de handel tussen de Lid-Staten vormen. Dienaangaande kan worden volstaan met vast te stellen, dat blijkens het dossier het door de nationale wet aan de houders van siermodellen voor carrosserieonderdelen van auto's toegekende uitsluitende recht zonder onderscheid kan worden tegengeworpen zowel aan degene die op nationaal grondgebied vervangingsonderdelen vervaardigt als aan degene die deze onderdelen invoert uit andere Lid-Staten, en dat die regeling er niet toe strekt, nationale produkten gunstiger te behandelen dan die van oorsprong uit andere Lid-Staten.

13 Onder die omstandigheden moet de eerste vraag van de nationale rechter aldus worden beantwoord, dat de voorschriften inzake het vrije goederenverkeer zich niet verzetten tegen de toepassing van een nationale regeling ingevolge welke een automobielconstructeur die houder is van het siermodelrecht voor vervangingsonderdelen van door hem vervaardigde auto's, gerechtigd is aan derden de vervaardiging van de beschermde onderdelen met het oog op binnenlandse verkoop of uitvoer te verbieden, of de invoer uit andere Lid-Staten tegen te gaan van vervangingsonderdelen die daar zonder zijn toestemming zijn vervaardigd.

De tweede vraag

14 Met de tweede vraag wenst de nationale rechter in hoofdzaak te vernemen, of de verkrijging van siermodelrechten voor carrosserieonderdelen van auto's en de uitoefening van de daaraan verbonden uitsluitende rechten, misbruik van machtspositie in de zin van artikel 86 EEG-Verdrag oplevert.

15 In dat verband moet er onmiddellijk op worden gewezen dat de loutere verkrijging van een door de wet toegekend uitsluitend recht, dat inhoudt dat de rechthebbende zich kan verzetten tegen de produktie en de verkoop van de beschermde produkten door onbevoegde derden, niet kan worden beschouwd als een onrechtmatige uitschakeling van de mededinging.

16 Wel kan de uitoefening van dat uitsluitende recht op grond van artikel 86 verboden zijn, indien zij de onderneming met de machtspositie brengt tot gedragingen die misbruik opleveren, zoals de willekeurige weigering om vervangingsonderdelen te leveren aan onafhankelijke reparateurs, de vaststelling van onbillijke prijzen voor vervangingsonderdelen of de beslissing om geen vervangingsonderdelen voor een bepaald automodel meer te vervaardigen, terwijl er nog vele auto's van dat model in omloop zijn, een en ander wanneer die gedragingen de handel tussen Lid-Staten ongunstig kunnen beïnvloeden.

17 Wat meer in het bijzonder het prijsverschil betreft tussen de door de constructeur en de door de onafhankelijke fabrikant verkochte onderdelen, moet erop worden gewezen dat ingevolge 's Hof's rechtspraak

(arrest van 29 februari 1968, zaak 24/67, Parke, Davis and Co., Jurispr. 1968, blz. 81) het feit dat de verkoopprijs van de constructeur die van de zelfstandige fabrikant overtreft, niet noodzakelijkerwijs misbruik oplevert, aangezien de houder van het modelrecht rechtmatige aanspraken heeft op beloning voor de uitgaven die hij heeft moeten doen voor de ontwikkeling van het beschermde model.

18 Onder die omstandigheden moet de tweede vraag van de nationale rechter aldus worden beantwoord, dat - de loutere verkrijging van siermodellen voor carrosserieonderdelen van auto's geen misbruik van machtspositie in de zin van artikel 86 EEG-Verdrag vormt;

- de uitoefening van de aan de houders van die siermodellen toegekende uitsluitende rechten op grond van artikel 86 verboden kan zijn, indien zij de onderneming met de machtspositie brengt tot gedragingen die misbruik opleveren, zoals de willekeurige weigering om vervangingsonderdelen te leveren aan onafhankelijke reparateurs, de vaststelling van onbillijke prijzen voor vervangingsonderdelen of de beslissing om geen vervangingsonderdelen voor een bepaald automodel meer te vervaardigen, terwijl er nog vele auto's van dat model in omloop zijn, een en ander wanneer die gedragingen de handel tussen Lid-Staten ongunstig kunnen beïnvloeden.

Kosten

19 De kosten door de regering van de Bondsrepubliek Duitsland, de Franse regering, de Spaanse regering, de regering van het Verenigd Koninkrijk en de Italiaanse regering alsmede de Commissie van de Europese Gemeenschappen wegens indiening hunner opmerkingen bij het Hof gemaakt, kunnen niet voor vergoeding in aanmerking komen. Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen.

HET HOF VAN JUSTITIE,

uitspraak doende op de door het tribunale civile e penale te Milaan bij beschikking van 18 september 1986 gestelde vragen, verklaart voor recht:

1) De voorschriften inzake het vrije goederenverkeer verzetten zich niet tegen de toepassing van een nationale regeling ingevolge welke een automobielconstructeur die houder is van het siermodelrecht voor vervangingsonderdelen van door hem vervaardigde auto's, gerechtigd is aan derden de vervaardiging van de beschermde onderdelen met het oog op binnenlandse verkoop of uitvoer te verbieden, of de invoer uit andere Lid-Staten tegen te gaan van vervangingsonderdelen die daar zonder zijn toestemming zijn vervaardigd.

2) De loutere verkrijging van siermodelrechten voor carrosserieonderdelen van auto's vormt geen misbruik van machtspositie in de zin van artikel 86 EEG-Verdrag; de uitoefening van de aan de houders van die siermodellen toegekende uitsluitende rechten kan op grond van artikel 86 verboden zijn, indien zij de onderneming met de machtspositie brengt tot gedragingen die misbruik opleveren, zoals de willekeurige weigering

ring om vervangingsonderdelen te leveren aan onafhankelijke reparateurs, de vaststelling van onbillijke prijzen voor vervangingsonderdelen of de beslissing om geen vervangingsonderdelen voor een bepaald automodel meer te vervaardigen, terwijl er nog vele auto's van dat model in omloop zijn, een en ander wanneer die gedragingen de handel tussen Lid-Staten ongunstig kunnen beïnvloeden.

Conclusie A-G

[...]

Mijnheer de President,
mijne heren Rechters,

1. Naar aanleiding van de vragen die het tribunaal civiele e penale te Milaan in zaak 53/87 (Conorzio italiano della componentistica di ricambio per autoveicoli - hierna: het Conorzio - en Maxicar/Renault) en de High Court of Justice te Londen in zaak 238/87 (Volvo/Veng) hebben gesteld, wordt het Hof in hoofdzaak geconfronteerd met de vraag, of een automobielconstructeur die houder is van tekeningen en modellen van carrosserieonderdelen van een door hem gebouwde auto, zonder het gemeenschapsrecht te schenden zich ertegen kan verzetten, dat onafhankelijke producenten of handelaars kopieën van deze carrosserieonderdelen in de handel brengen.

2. Volgens de meest radicale zienswijze, die het Conorzio en Maxicar voor het tribunaal civiele e penale te Milaan verdedigen, kan een constructeur zich in geen geval met een beroep op een dergelijk modelrecht ertegen verzetten, dat onafhankelijke producenten of handelaars dergelijke onderdelen vervaardigen, verkopen, uitvoeren of invoeren.

3. Voor de High Court of Justice te Londen huldigt de vennootschap Veng een minder absoluut standpunt. Gesteld, aldus Veng, dat de automobielconstructeur modelrechten kan verkrijgen voor vervangingsonderdelen, dan is hij in ieder geval verplicht aan onafhankelijke handelaars tegen een billijke vergoeding productie - of importlicenties te verlenen.

4. In de onderhavige conclusie (1), die betrekking heeft op de vragen van het tribunaal te Milaan, zal ik het probleem meer in het bijzonder doch niet uitsluitend bezien vanuit het oogpunt van de verdragsbepalingen inzake het vrije verkeer van goederen. In mijn conclusie in zaak 238/87 zal ik mij vooral toespitsen op de vraag van de dwanglicenties.

I - De eerste vraag

5. De eerste vraag van het tribunaal civiele e penale luidt als volgt:

"Moeten de artikelen 30 tot en met 36 EEG-Verdrag aldus worden uitgelegd, dat zij eraan in de weg staan, dat de houder van een in een Lid-Staat verleend recht op een siermodel krachtens het daaraan verbonden uitsluitende recht derden kan verbieden losse onderdelen die samen de carrosserie van een reeds op de markt gebrachte auto vormen, en met name losse onderdelen die bestemd zijn om als vervangingsonderdelen voor die

auto te worden verkocht, te fabriceren, te verkopen, alsmede naar een andere Lid-Staat uit te voeren?"

6. Vooraf wil ik erop wijzen dat de accenten in het hoofdgeding anders liggen dan in de eerdere zaken waarin het Hof zich over industriële eigendom had uit te spreken.

7. In casu is het niet de modelhouder die zijn "gebied" afschermt tegen invoer, maar zijn het de onafhankelijke producenten die het recht van de modelhouder betwisten om tegenover hen (2) zijn exclusiviteitsrechten te doen gelden; het Conorzio en Maxicar is het er namelijk om te doen, de betrokken onderdelen zelf te vervaardigen en vervolgens uit te voeren.

8. Ik zal hierna terugkomen op deze althans gedeeltelijke betwisting van het bestaan van de industriële en commerciële eigendomsrechten. Om te beginnen wil ik ingaan op het probleem van de uitvoer van vervangingsonderdelen die door verzoeksters in het hoofdgeding worden of kunnen worden vervaardigd, aangezien de gestelde vraag in dat opzicht samenhangt met de verdragsbepalingen betreffende het vrije verkeer van goederen.

9. Het is onmiddellijk duidelijk, dat de uitvoer alleen in geding is voor zover hij door het verbod om de betrokken onderdelen te vervaardigen onmogelijk wordt gemaakt. De totstandkoming van een uitvoerstroom naar de andere Lid-Staten is slechts een potentieel gevolg van een eventueel geslaagde actie tegen het productieverbod.

10. Verzoeksters voeren geen enkele specifieke bepaling van Italiaans recht aan die

"een specifieke beperking van het uitgaand goederenverkeer tot doel of tot gevolg (zou hebben) en aldus tot een ongelijke behandeling van de binnenlandse handel en de uitvoerhandel van een Lid-Staat (zou) leiden, waardoor aan de nationale productie of de binnenlandse markt van de betrokken Lid-Staat ten koste van de productie of de handel van andere Lid-Staten een bijzonder voordeel (zou worden) verzekerd". (3)

11. Ik kan nu reeds de conclusie formuleren, dat het verbod van artikel 34 EEG-Verdrag in de onderhavige zaak niet aan de orde is. Er is geen sprake van enige beperking van de uitvoer in de zin van artikel 34, ten aanzien waarvan zou moeten worden onderzocht of zij "gerechtvaardigd (kan) zijn uit hoofde van bescherming van de industriële of commerciële eigendom" in de zin van artikel 36.

12. Zo gezien betreft het hoofdgeding dus een zuiver interne Italiaanse situatie: twee Italiaanse vennootschappen eisen het recht op om in Italië onderdelen te vervaardigen waarvan de siermodellen in Italië beschermd zijn.

13. Voor zover de nationale rechter echter ook spreekt over de "verkoop" van vervangingsonderdelen, kan zulks in het uiterste geval worden beschouwd als een verwijzing naar het geval waarin onderdelen die niet door Renault zijn vervaardigd, in Italië worden ingevoerd en de verhandeling van die onderdelen aldaar wordt verboden.

14. Het Conorzio heeft er namelijk op gewezen, dat zijn leden ook door derden vervaardigde vervangings-

onderdelen verkopen, waarvan er sommige uit het buitenland (bij voorbeeld uit Spanje) afkomstig zijn. Onder die omstandigheden acht ik het noodzakelijk het probleem tevens vanuit het oogpunt van de invoerverboden te beschouwen.

15. Uit 's Hofs vaste rechtspraak, meer in het bijzonder het arrest Keurkoop (4), volgt dat

"de waarborging van de industriële en commerciële eigendom in artikel 36 in beginsel een dode letter zou blijven indien een ander dan degene die in een Lid-Staat de rechthebbende is op een model, aldaar een voortbrengsel zou mogen verhandelen dat hetzelfde uiterlijk vertoont als het beschermde model". 16. Zoals het Hof evenwel in de daaropvolgende rechtsoverweging van dit arrest opmerkt, moeten de verboden beperkingen ingevolge artikel 36 onder meer gerechtvaardigd zijn uit hoofde van bescherming van de industriële en commerciële eigendom en mogen zij met name geen verkapte beperking van de handel tussen de Lid-Staten vormen.

17. Zoals blijkt uit het eerste punt van de motivering van zijn beschikking, is het tribunaal te Milaan zeer goed van deze rechtspraak op de hoogte en doelt het met zijn vraag op het eventuele bestaan van een verkapte beperking van de handel tussen Lid-Staten.

18. Na onderzoek van de Italiaanse wettelijke bepalingen inzake de voorwaarden voor bescherming van siermodellen en de vaststelling, dat het in Italië inderdaad mogelijk is voor de afzonderlijke onderdelen van een autocarosserie zulke modelrechten te verkrijgen (naast het modelrecht voor de carrosserie in haar geheel), meent het tribunaal te Milaan echter te moeten nagaan, "of een dergelijke nationale regeling niet in strijd kan komen met de gemeenschapsbepalingen" (punt 3 van de motivering van de verwijzingsbeschikking).

19. De gestelde vraag gaat dus veel verder dan het loutere vraagstuk van de verenigbaarheid van de uitoefening van het intellectueel eigendomsrecht met het specifieke voorwerp daarvan zoals door het Hof omschreven. De nationale rechter is van oordeel, dat de door verzoekers opgeworpen vraag betreffende het ongerechtvaardigd karakter van een modelbescherming, die de bijzondere functie van de intellectuele eigendomsbescherming - functie waarop artikel 36 EEG-Verdrag noodzakelijk doelt - mist en derhalve een middel tot willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van de handel tussen Lid-Staten kan vormen, niet ongegrond lijkt.

20. Kan het Hof, gelet op zijn rechtspraak ter zake, het tribunaal op die weg volgen? Mijns inziens moet het volgende onderscheid worden gemaakt:

a) Zolang het recht binnen de Gemeenschap niet eenvormig is gemaakt of de nationale wettelijke regelingen niet zijn geharmoniseerd, worden de voorwaarden waaronder en de wijze waarop tekeningen en modellen (zoals ook octrooien) worden beschermd, door de nationale rechtsregels bepaald (arrest Keurkoop, r.o. 18).

b) Ook inzake de geldigheid van een model is de nationale rechter bevoegd.

c) Wanneer de modelhouder zijn recht om zich te verzetten tegen importen (welke recht op zich voortvloeit uit het specifieke voorwerp van het model) "misbruikt", komt hij niet in aanmerking voor de in artikel 36 voorziene afwijking van het beginsel van vrij verkeer. Dat is het geval indien het invoerverbod binnen de gemeenschappelijke markt kunstmatige barrières kan opwerpen of in stand houden. Zo kan de houder zich niet met een beroep op zijn rechten verzetten tegen de invoer of verhandeling van een produkt dat in een andere Lid-Staat rechtmatig in het verkeer is gebracht door hem zelf, met zijn toestemming of door iemand die door banden van juridische of economische afhankelijkheid met hem is verbonden (theorie van de uitputting van het uitsluitend recht). Bovendien kan de houder van een uitsluitend recht zich niet op zijn recht beroepen indien het invoer- of verhandelingsverbod dat hij geldend wil maken, verband zou kunnen houden met een ondernemersafpraak die de mededinging binnen de gemeenschap beperkt (r.o. 24 tot en met 27 van het arrest Keurkoop). In casu hebben noch verzoekers in het hoofdgeding noch de nationale rechter het bestaan van één van die situaties aangevoerd, evenmin trouwens als van enige andere vorm van misbruik van rechten.

d) Wat gebeurt er nu indien de houder een volkomen normaal gebruik maakt van zijn recht om zich te verzetten tegen de invoer van produkten die met miskenning van zijn octrooi of modelrecht zijn vervaardigd, maar wordt opgeworpen dat dit recht door de nationale wettelijke regeling ten onrechte is toegekend? Ik denk hierbij bij voorbeeld aan het geval waarin het recht van een Lid-Staat de mogelijkheid zou voorzien om een octrooi te verkrijgen voor een "uitvinding" die in een andere Lid-Staat al lang bekend en geoctrooieerd is, of aan het geval dat een Lid-Staat uitsluitend aan eigen onderdanen een modelrecht voor vervangingsonderdelen zou toekennen.

21. Zeker sedert het arrest Warner Brothers (5), is het mijns inziens duidelijk, dat het in een dergelijk geval aan het Hof staat om na te gaan of de betrokken wettelijke regeling als gerechtvaardigd is te beschouwen uit hoofde van bescherming van de industriële en commerciële eigendom in de zin van artikel 36. In dat arrest stelde het Hof onder meer vast dat

"1. een regeling krachtens welke slechts bij de verkoop aan particulieren en aan video-verhuurbedrijven royalty's mogen worden geïnd,... niet in staat ((blijkt)) te zijn de filmmakers een vergoeding te waarborgen die in verhouding staat tot het aantal feitelijke verhuringen en hun een bevredigend aandeel in de verhuur verschaft". Het Hof concludeerde daaruit dat een wettelijke regeling die de verhuur van videocassettes afhankelijk stelt van de toestemming van de houder van het auteursrecht, zodat hij voor de verhuring daarvan betaling van een vergoeding kan verlangen, gerechtvaardigd voorkomt uit hoofde van de bescherming van de industriële en commerciële eigendom.

22. Niets verzet zich er dus tegen, dat het Hof evenzo nagaat of een wettelijke regeling die de mogelijkheid biedt om zich te verzetten tegen de invoer van zonder toestemming vervaardigde kopieën van carrosserieon-

derdelen, op dergelijke gronden gerechtvaardigd is, en of zij niet een middel tot willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van de handel tussen de Lid-Staten vormt. (6)

23. Zoals gezegd, betwijfelt het tribunaal te Milaan ten zeerste of de betrokken regeling verenigbaar is met het Verdrag.

24. Het tribunaal wijst er in de eerste plaats op dat de bescherming van tekeningen en modellen haar grondslag vindt in de noodzaak, de economische ontwikkeling te stimuleren via het zoeken naar nieuwe oplossingen, technologische vooruitgang en industrieel design, en dat het beschermen van losse carrosserieonderdelen van auto's niet in overeenstemming is met deze functie.

25. De monopoliepositie, aldus het tribunaal te Milaan, die voortvloeit uit de bescherming als siermodel van elk van de losse onderdelen die samen de carrosserie vormen, vormt niet de "beloning" voor onderzoek en vooruitgang inzake vormgeving, aangezien deze beloning uitgeput is met het ontwerp van de auto in zijn geheel, dat tegelijkertijd door andere modelrechten is beschermd. De uitschakeling van de mededinging van andere marktdeelnemers en de monopolistische meerprijs die de modelhouder ontvangt, zouden voordelen zijn die los staan van de eisen van economische vooruitgang, die ten grondslag liggen aan de ter bescherming van de industriële eigendom ingevoerde bepalingen.

26. Duidelijk is dat de nationale rechter en verzoekers in het hoofdgeding, die als eersten deze zienswijze hebben uitgewerkt, hierbij niet denken aan de door het Hof van Justitie (7) ontwikkelde theorie van de uitputting van het intellectuele recht, die ik hiervoor reeds uiteen heb gezet.

27. Waar de nationale rechter en verzoekers in het hoofdgeding spreken over "uitputting van de beloning", doelen zij op de functie die de industriële en commerciële eigendom volgens het Hof heeft, namelijk de "beloning van des uitvinders creatieve inspanning" (zie inzonderheid de arresten Pharmon/Hoechst en Centrafarm/Sterling Drug, reeds aangehaald).

28. Volgens hen is een vervangingsonderdeel niet het resultaat van een werkelijke creatieve inspanning op het gebied van de vormgeving, die los staat van die welke heeft geleid tot het ontwerp van de carrosserie in zijn geheel, en kan voor zulke onderdelen dus geen afzonderlijk modelrecht worden toegekend, ook al omdat de creatieve inspanning met betrekking tot de vormgeving die tot het ontwerp van de carrosserie in zijn geheel heeft geleid, reeds afdoende wordt beloond door de toekenning van een uitsluitend recht voor de hele carrosserie. Wanneer daarnaast nog een modelrecht per onderdeel wordt toegekend, zou de houder als het ware "dubbel" worden beloond. Dienaangaande wil ik het volgende opmerken.

29. In de eerste plaats moet worden vastgesteld, dat de Italiaanse siermodellen zijn toegekend ingevolge een wettelijke regeling die zonder twijfel de bescherming van de industriële en commerciële eigendom in de zin van artikel 36 tot doel heeft.

30. Overigens zal men, ook indien de intellectuele scheppingsdaad waardoor het produkt qua vorm een bepaalde waarde kan krijgen, alleen betrekking had op de vormgeving van de auto in zijn geheel, en zelfs indien de vormgeving van een carrosserieonderdeel nooit los van het geheel tot stand komt (wat met name door de Duitse regering wordt betwist), naar mijn gevoel niettemin kunnen stellen dat niet alleen de carrosserie in haar geheel, doch elk van de onderdelen waaruit zij bestaat het resultaat zijn van door de constructeur geleverde creatieve of vernieuwende inspanningen.

31. Wat vervolgens het probleem van een eventuele "dubbele beloning" voor deze creatieve inspanning dan wel een al te hoge afschrijving van de in onderzoek, ontwikkeling en voltooiing van nieuwe modellen geïnvesteerde bedragen betreft, zie ik niet in hoe een nationale wetgever buiten het kader van de bescherming van de industriële en commerciële eigendom zou treden wanneer hij een automobielconstructeur de mogelijkheid zou laten om deze beloning of afschrijving te spreiden over de prijs van de hele auto en de prijs van de vervangingsonderdelen. Het is natuurlijk mogelijk, dat de prijs van de vervangingsonderdelen excessief is en dat de constructeur probeert als het ware een "dubbele beloning" te krijgen. Deze vraag heeft evenwel te maken met de misbruiken die zich bij het benutten van een machtspositie kunnen voordoen en waarover ik het hierna naar aanleiding van de tweede vraag van de nationale rechter nog zal hebben.

32. Mijns inziens volgt uit wat voorafgaat, dat een afzonderlijke bescherming van carrosserieonderdelen moet worden geacht in overeenstemming te zijn met de rol die het Hof aan de industriële en commerciële eigendom heeft toegekend, te weten de "beloning van de creatieve inspanning van de uitvinder".

33. In dat verband wil ik overigens ook de aandacht vestigen op het zeer grondige onderzoek van de Monopolies and Mergers Commission, een onafhankelijk Brits overheidsorgaan, betreffende het beleid van een grote automobielconstructeur inzake vervangingsonderdelen voor carrosserieën. Daarin stelt de Commission vast dat in het concrete geval waarover zij zich had uit te spreken, aan de criteria van de Britse wettelijke regeling inzake met de mededinging strijdige gedragingen en inzake het algemeen belang was voldaan, en gaf zij in overweging de geldigheidsduur van de voor carrosserieonderdelen toegekende uitsluitende rechten te beperken tot vijf jaar; dat een constructeur in beginsel industriële eigendomsrechten kan verwerven op carrosserieonderdelen van zijn auto's en bij de verkoop van die onderdelen aanspraak heeft op een "beloning" voor zijn inspanningen om vernieuwingen in te voeren en voor zijn onderzoeks- en ontwikkelingskosten, heeft zij geenszins ter discussie gesteld.

34. Wat het probleem van de bescherming van vervangingsonderdelen voor auto's betreft, mag ten slotte niet worden vergeten dat hetzelfde probleem zich morgen kan voordoen voor alle andere produkten die een geheel vormen van afzonderlijk vervaardigde onderdelen of zelfs van onderdelen die samen deel uitmaken van een geheel zonder dat er evenwel een fysiek contact

bestaat tussen die onderdelen. Zoals professor Beier in de door Renault overgelegde studie opmerkte, kan niemand betwisten dat de voorwerpen die deel uitmaken van bij voorbeeld een tafelservies dat in zeker opzicht oorspronkelijk is of de delen van een door een bekend interieurontwerper gecreëerd bankstel, elk afzonderlijk kunnen worden beschermd. Anders zou de voor het hele servies of bankstel verkregen bescherming in de praktijk geen enkele uitwerking hebben.

35. Over de opportuniteit of de noodzaak van een bescherming van carrosserieonderdelen van een auto behoeft het Hof evenwel geen standpunt in te nemen. Het kan ermee volstaan te beslissen dat een wettelijke regeling zoals die thans in geding is, gerechtvaardigd voorkomt uit hoofde van bescherming van de industriële en commerciële eigendom in de zin van artikel 36. Gelet op de hierboven gemaakte opmerkingen, ben ik van mening dat zulk een vaststelling gerechtvaardigd zou zijn.

36. In de tweede plaats moet nog worden onderzocht of een op een wettelijke regeling van dit type gebaseerd invoerverbod niet een middel tot willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van de handel vormt.

37. De toepassing van een wettelijke regeling waaronder siermodelrechten niet alleen voor de carrosserie in haar geheel, maar ook voor de afzonderlijke onderdelen daarvan kunnen worden toegekend, is mijns inziens niet van dien aard dat daardoor "kunstmatige handelsbarrières binnen de gemeenschappelijke markt zouden worden gehandhaafd of weer opgeworpen" (arrest Keurkoop, reeds aangehaald, r.o. 24).

38. In de eerste plaats is het recht om vervangingsonderdelen te doen beschermen niet voorbehouden aan de Italiaanse automobielconstructeurs, aangezien het in het hoofdgeding juist gaat om een buitenlands merk. Het verbod om kopieën te vervaardigen van originele Renault-onderdelen of van beschermde onderdelen van enig ander merk, en dus de onmogelijkheid om die onderdelen uit te voeren, geldt voor alle in Italië gevestigde ondernemingen en in de eerste plaats voor de Italiaanse kapitaalvennootschappen.

39. Het staat Renault vrij om onderdelen die zij in Italië eventueel vervaardigt, uit dat land uit te voeren, of om in Italië onderdelen in te voeren die in andere Lid-Staten zijn vervaardigd door de moedermaatschappij of haar dochterondernemingen. Zo kan ook elke andere automobiel constructeur losse onderdelen van zijn merk uit - of invoeren. Ook particulieren kunnen oorspronkelijke onderdelen van om het even welk merk, die zij in een andere Lid-Staat hebben gekocht, vrij invoeren of onderdelen die zij in Italië hebben gekocht, uitvoeren.

40. Alleen de invoer van losse onderdelen die door onbevoegden zijn nagemaakt van in Italië gedeponeerde onderdelen, kan worden verboden. Dat invoerverbod kan evenwel niet tot doel of ten gevolge hebben dat Italiaanse fabrikanten van die imitaties worden beschermd, aangezien die productie in Italië ingevolge vorenbedoelde modelrechten verboden is. Bijgevolg kan worden geconcludeerd, dat de uit een wettelijke regeling als de onderhavige voortvloeiende verboden niet een middel tot willekeurige discriminatie noch een

verkapte beperking van de handel tussen de Lid-Staten vormen.

41. Gelet op een en ander geef ik het Hof in overweging, de eerste vraag van het tribunaal civile e penale te Milaan te beantwoorden als volgt:

"De artikelen 30 tot en met 36 EEG-Verdrag verzetten zich er niet tegen, dat de houder van een in een Lid-Staat toegekend recht op een siermodel zijn daaruit voortvloeiend uitsluitend recht doet gelden om aan derden de productie, de uitvoer, de invoer en de verkoop te verbieden van losse onderdelen die tezamen de carrosserie vormen van een reeds op de markt gebrachte auto, dit wil zeggen losse onderdelen die bestemd zijn om te worden verkocht als vervangingsonderdelen voor die auto."

II - De tweede vraag

42. De tweede prejudiciële vraag van het tribunaal civile e penale te Milaan luidt als volgt:

"Is het verbod van artikel 86 EEG-Verdrag al dan niet van toepassing op het misbruik van de machtspositie die elke automobiel constructeur op de markt van vervangingsonderdelen voor door hem gefabriceerde auto's inneemt, dat hierin bestaat dat door het verwerven van modelrechten en de handhaving in rechte daarvan eraan wordt gestreefd, de mededinging van onafhankelijke producenten van vervangingsonderdelen geheel uit te schakelen?"

43. Door de vraag aldus te formuleren, gaat de verwijzende rechter ervan uit dat de automobielconstructeurs steeds een machtspositie innemen op de markt voor vervangingsonderdelen voor door hen gebouwde auto's - wat mijns inziens nog te bezien staat - en dat zij daarvan misbruik maken enkel door voor de verschillende carrosserieonderdelen van hun auto's een model te deponeren.

44. Ik zou de vraag dan ook veeleer als volgt willen formuleren:

"Maakt een automobiel constructeur die modellen voor vervangingsonderdelen van door hem gebouwde auto's deponereert, misbruik van een machtspositie in de zin van artikel 86 EEG-Verdrag, nu de uitoefening van de aan een modelrecht verbonden uitsluitende rechten onafhankelijke ondernemingen belet, deze onderdelen rechtmatig te vervaardigen en zodoende met de constructeur te concurreren?"

45. Om deze vraag te kunnen beantwoorden, moet in de eerste plaats worden uitgemaakt of een automobiel constructeur een machtspositie inneemt op de markt voor vervangingsonderdelen van auto's van zijn fabriek en of het daarbij wel degelijk om de "relevante markt" gaat.

46. In dat verband is betoogd dat de vervangingsonderdelen deel uitmaken van een ruimere markt, die zowel de auto's als de desbetreffende vervangingsonderdelen omvat. In het kader van de felle mededinging tussen automobielconstructeurs zou de prijs van vervangingsonderdelen één van de factoren zijn waardoor de koper zich laat leiden.

47. Het lijkt inderdaad geen twijfel dat sommige kopers van een auto voordat zij hun keuze maken, inlichtingen inwinnen over de prijs van de vervangingsonderdelen,

en dat deze factor invloed kan hebben op hun beslissing. Zeker is ook, dat de eigenaar van een auto van een bepaald merk die beslist om een andere auto aan te schaffen, wellicht de voorkeur geeft aan een ander merk omdat hij de vervangingsonderdelen voor zijn eerste auto te duur vond. Wanneer men de tijdsfactor meetelt, strekt de mededinging op de markt voor nieuwe auto's zich derhalve ook uit tot de prijs van vervangingsonderdelen.

48. Dit neemt niet weg dat de eigenaar van een auto die op een gegeven moment beslist de carrosserie ervan te herstellen in plaats van een nieuwe auto te kopen, verplicht is een carrosserieonderdeel van dezelfde vorm als het oorspronkelijke onderdeel te kopen (rechtstreeks indien hij de auto zelf herstelt, indirect indien hij zich tot een garage van het dealernet van de constructeur wendt, of via een onafhankelijke reparateur). Voor de eigenaar van een auto van een bepaald merk is de "relevante markt" dus de markt van carrosserieonderdelen die door de constructeur van de auto worden verkocht of van onderdelen die in de plaats daarvan kunnen worden gebruikt omdat zij kopieën van de originele onderdelen zijn.

49. Ik kan mij dus evenmin aansluiten bij de andere opvattingen die in de onderhavige zaak naar voren zijn gebracht, te weten dat de relevante markt de markt voor vervangingsonderdelen voor auto's in het algemeen is, of zelfs de markt die is ontstaan rond de productie en het onderhoud van auto's.

50. Overigens moet worden vastgesteld dat er serieuze argumenten zijn voor de opvatting dat een automobielconstructeur op de betrokken markt een machtspositie inneemt, nog afgezien van de industriële eigendomsrechten die hij eventueel bezit.

51. Het dealernet van de constructeur is namelijk de eerste bron waaraan de klant eventueel zal denken, aangezien hij zeker is dat hij het gezochte onderdeel daar onmiddellijk of op korte termijn zal vinden. De automobielconstructeurs van een bepaald land hebben in ieder geval in dat land een tamelijk dicht dealernet. Voorts is de garantie van de constructeur afhankelijk van het gebruik van "oorspronkelijke onderdelen" die onder zijn toezicht in de handel worden gebracht. Aan deze omstandigheid kan men niet zo maar voorbij gaan, aangezien de constructeurs thans hun auto's tot zes jaar lang tegen roest garanderen. De onafhankelijke producenten van hun kant brengen hun producten pas op de markt enige tijd nadat het nieuwe model uit is, aangezien zij tijd nodig hebben om via "reverse-engineering" kopieën van de originele onderdelen te kunnen vervaardigen. Hun producten hebben niet de faam die producten met het label "origineel onderdeel" wel hebben, en het is ook minder algemeen bekend waar men zich die onderdelen kan aanschaffen.

52. In het onderhavige geval lijkt het mij echter niet per se noodzakelijk, eens en voor altijd uit te maken of een automobielconstructeur nog afgezien van de industriële eigendomsrechten waarover hij beschikt, een machtspositie inneemt. De verwijzende rechter doelt namelijk op de situatie waarin die constructeur voor carrosserieonderdelen inderdaad "siermodelrechten" heeft. De

nationale rechter heeft er overigens op gewezen, dat deze modellen geldig waren volgens de criteria van de nationale wettelijke regeling.

53. Volgens de rechtspraak van het Hof brengt het louterere feit dat iemand houder is van een industrieel eigendomsrecht niet automatisch mee, dat hij een machtspositie in de zin van artikel 86 inneemt. In de zaken Sirena en Deutsche Grammophon (8) verklaarde het Hof immers dat de houder van een industrieel eigendomsrecht eerst een machtspositie inneemt wanneer hij in staat is de handhaving van een effectieve mededinging op een aanzienlijk deel van de desbetreffende markt te belemmeren, zulks gelet met name op de eventuele aanwezigheid en de positie van producenten of handelaren die soortgelijke dan wel substitutieproducten afzetten.

54. In casu echter betreffen de industriële eigendomsrechten carrosserieonderdelen van een auto en de enige substitutieproducten zijn producten met precies dezelfde vorm als de door de constructeur vervaardigde onderdelen. Zoals de Commissie terecht opmerkt in zaak 238/87 (verzoek om een prejudiciële beslissing van de High Court of Justice te Londen in het geding tussen de vennootschappen Volvo en Veng), bestaan er in dit geval geen substitutieproducten die geen inbreuk vormen op de modelrechten van de constructeur. Zodra deze zich derhalve op zijn siermodel beroept en de substitutieproducten niet meer mogen worden vervaardigd, beschikt hij zonder enige twijfel over een machtspositie op de markt voor door hem gedeponeerde carrosserieonderdelen, die hier dus uiteindelijk de "relevante markt" is.

55. Het tribunaal te Milaan, dat zulks terecht voorop heeft gesteld, wenst thans van het Hof te vernemen of het enkele deponeren van modellen voor de betrokken onderdelen op zich reeds ("per se") misbruik van die machtspositie oplevert.

56. Waar echter het bezit van een modelrecht niet eens volstaat om automatisch een machtspositie in het leven te roepen, kan dit a fortiori niet "per se" misbruik van een dergelijke positie opleveren.

57. De rechtspraak van het Hof laat op dit punt geen enkele ruimte voor twijfel. Het Hof verklaarde reeds in zijn arrest van 29 februari 1968 (zaak 24/67, Parke Davis, Jurispr. 1968, blz. 81, 110) dat "tot dit verbod (van artikel 86)... het samentreffen van drie elementen wordt geëist:

- de aanwezigheid van een machtspositie,
 - het misbruik daarvan en
 - de mogelijkheid dat de handel tussen de Lid-Staten daardoor ongunstig wordt beïnvloed;
- dat, zo het octrooi aan de houder binnen het kader van een bepaalde staat al een bijzondere bescherming verleent, dit nog niet medebrengt dat met de uitoefening van de aldus toegekende rechten de drie genoemde elementen gegeven zijn;
- dat zulks slechts anders zou zijn indien de exploitatie van het octrooi zou ontaarden in een misbruik van bedoelde bescherming".

58. Voorts verklaarde het Hof dat

"waar het bestaan van een octrooirecht, thans nog, slechts van de nationale wetgeving afhangt, alleen de uitoefening daarvan door het gemeenschapsrecht kan worden beheerst wanneer die uitoefening bijdraagt tot de vorming van een machtspositie welke zodanig wordt misbruikt, dat de handel tussen de Lid-Staten daardoor ongunstig zou kunnen worden beïnvloed".

59. De loutere verkrijging van een industrieel of commercieel eigendomsrecht (en de uitoefening van de dienovereenkomstige rechten, zonder welke het bezit van een siermodel geen enkele praktische betekenis zou hebben) vormt dus geen misbruik van machtspositie. Daartoe is een bijkomende factor vereist.

60. Deze kan niet hierin bestaan dat de mededinging van onafhankelijke ondernemingen, die nagemaakte onderdelen vervaardigen, wordt uitgeschakeld. De uitschakeling van die mededinging is immers een noodzakelijk gevolg van een industrieel eigendomsrecht op een produkt dat geen andere vorm kan hebben dan die welke de schepper ervan, de houder van het uitsluitende recht, daaraan heeft gegeven.

61. Die bijkomende factor of omstandigheid zal daarentegen wel kunnen bestaan in discriminerende verkoopvoorwaarden (zoals de weigering om vervangingsonderdelen aan zelfstandige reparateurs te leveren) of de weigering om nog vervangingsonderdelen te vervaardigen voor een model dat niet meer in productie is, ofschoon er nog veel auto's van dat model in het verkeer zijn. Ik denk evenwel vooral aan het geval van "onbillijke prijzen" in de zin van artikel 86, tweede alinea, sub a. En de verzoekende vennootschappen voeren inderdaad aan, dat de door Renault vervaardigde carrosserieonderdelen door haar dealernet tegen buitensporig hoge prijzen worden verkocht.

62. In het kader van een verzoek om een prejudiciële beslissing kan evenwel alleen de rechter bij wie de hoofdzaak aanhangig is over deze vraag beslissen. Bovendien wil ik eraan herinneren dat het Hof in het arrest Parke Davis (reeds aangehaald) heeft verklaard dat het feit, dat de prijs van het geotrooierde voortbrengsel die van het niet-geotrooierde overtreft, niet noodzakelijkerwijs misbruik oplevert. Dit zou kunnen betekenen dat "de uitvinder" het recht heeft, naast zijn eigenlijke produktiekosten en een redelijke winstmarge ook zijn onderzoeks- en ontwikkelingskosten te recupereren.

63. Voor wat als vervangingsonderdeel verkochte carrosserieonderdelen betreft, is een bijkomend aspect van het probleem dat een deel van die kosten zeer waarschijnlijk reeds door de verkoop van de nieuwe auto's is gedekt. Bij de vaststelling van de prijs van de vervangingsonderdelen moet daar dus voldoende rekening mee worden gehouden. Het staat aan de nationale rechter die in de hoofdzaak uitspraak moet doen, om te onderzoeken of zulks al dan niet is gebeurd.

64. Indien ten slotte zou blijken dat het monopolie waarover de automobielconstructeurs voor hun gedeponeerde carrosserieonderdelen beschikken, hen er vaak toe brengt, misbruik te maken van hun machtspositie, of zo de verleiding om misbruik te maken te groot mocht worden geacht, zou de nationale of de gemeen-

schapswetgever (via een harmonisatie van de nationale wettelijke regelingen) passende maatregelen kunnen nemen om de betrokken uitsluitende rechten te regelen 65. Concluderend geef ik het Hof in overweging, de tweede vraag van het tribunaal te Milaan te beantwoorden als volgt:

"Artikel 86 EEG-Verdrag moet aldus worden uitgelegd, dat een automobielconstructeur geen misbruik maakt van een machtspositie door het enkele feit dat hij modelrechten verwerft op carrosserieonderdelen van door hem gebouwde auto's en de daaraan verbonden rechten uitoefent."

(*). Vertaald uit het Frans.

(1) Naast de processtukken heb ik met veel belangstelling kennis genomen van de verhandeling over "La protection des pièces de carrosserie automobile en droit communautaire" die F. Picod in 1987 aan de juridische faculteit van de université Jean Moulin (Lyon III) onder leiding van professor Azema heeft gehouden.

(2) Maar niet tegenover de andere automobielconstructeurs.

(3) Zie met name het arrest van 8 oktober 1979 (zaak 15/79, Groenveld, Jurispr. 1979, blz. 3409).

(4) Zie de rechtsoverwegingen 18 en 24 van het arrest van 14 september 1982 (zaak 144/81, Keurkoop, Jurispr. 1982, blz. 2853, 2871 en 2873).

(5) Arrest van 17 mei 1988 (zaak 158/86, Warner Brothers Inc. en Metronome Video, Jurispr. 1988, blz. 0000, inzonderheid de r.o. 11, 15 en 16).

(6) In dit verband wil ik eveneens verwijzen naar mijn conclusie van 28 april 1988 in zaak 35/87 (Thetford, Jurispr. 1988, blz. 0000, punten 20 en 23).

(7) Arrest van 31 oktober 1974 (zaak 15/74, Centrafarm, Jurispr. 1974, blz. 1147), en ook de arresten van 14 juli 1981 (zaak 187/80, Merck, Jurispr. 1981, blz. 2063) en van 9 juli 1985 (zaak 29/84, Pharmon, Jurispr. 1985, blz. 2281).

(8) Arresten van 18 februari 1971 (zaak 40/70, Sirena, Jurispr. 1971, blz. 69, r.o. 16) en 8 juni 1971 (zaak 78/70, Deutsche Grammophon, Jurispr. 1971, blz. 487, r.o. 17).
