

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
JEAN MISCHO
της 21ης Ιουνίου 1988 *

*Κύριε πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,*

1. Με τα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλαν το Tribunale civile e penale του Μιλάνου, στο πλαίσιο της υποθέσεως 53/87 (Consorzio italiano della componentistica di ricambio per autoveicoli, στο εξής: Consorzio, και Maxicar κατά Renault), και το High Court of Justice του Λονδίνου, στο πλαίσιο της υποθέσεως 238/87 (Volvo κατά Veng), το Δικαστήριο αντιμετωπίζει κατ' ουσίαν το πρόβλημα αν ένας κατασκευαστής αυτοκινήτων κάτοχος διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας για σχέδια και πρότυπα, όσον αφορά εξαρτήματα αμαξώματος των αυτοκινήτων παραγωγής του, μπορεί, χωρίς να παραβαίνει το κοινοτικό δίκαιο, να αντιτάσσεται στην εμπορία, εκ μέρους ανεξάρτητων παραγωγών ή εμπόρων, εξαρτημάτων αμαξώματος κατασκευαζόμενων κατ' αντιγραφή των γνησίων.

2. Κατά την πλέον ριζοσπαστική άποψη, που υποστηρίχθηκε από το Consorzio και την Maxicar ενώπιον του Tribunale civile e penale του Μιλάνου, οι κατασκευαστές αυτοκινήτων δεν μπορούν σε καμιά περίπτωση να επικαλεστούν κατ' αυτών δίπλωμα ευρεσιτεχνίας αυτού του τύπου προκειμένου να τους απαγορευθεί η κατασκευή, η πώληση, η εξαγωγή ή η εισαγωγή τέτοιων εξαρτημάτων.

3. Μια λιγότερο απόλυτη άποψη προεβλήθη από την εταιρία Veng ενώπιον του High Court of Justice του Λονδίνου. Κατ' αυτήν, οι κατασκευαστές αυτοκινήτων, έστω και αν υποτεθεί ότι έχουν το δικαίωμα αποκτήσεως διπλώματος ευρεσιτεχνίας επί των ανταλλακτικών, είναι, εν πάση περιπτώσει, υποχρεωμένοι να

χορηγούν άδειες κατασκευής ή εισαγωγής στους ανεξάρτητους εμπόρους, έναντι της υποχρέωσης των τελευταίων να τους καταβάλλουν εύλογη αντιπαροχή.

4. Στο πλαίσιο των προτάσεων μου¹, που έχουν σχέση με τα ερωτήματα του Tribunale του Μιλάνου, θα εξετάσω το πρόβλημα ειδικότερα αλλά όχι αποκλειστικά, υπό το πρίσμα των διατάξεων της Συνθήκης περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων. Στις προτάσεις μου σχετικά με την υπόθεση 238/87 πρόκειται να επικεντρώσω την προσοχή μου, κυρίως, στο πρόβλημα των υποχρεωτικών αδειών.

I — Όσον αφορά το πρώτο ερώτημα

5. Το πρώτο ερώτημα του Tribunale civile e penale του Μιλάνου είναι διατυπωμένο ως εξής:

« Πρέπει τα άρθρα 30 έως 36 της Συνθήκης ΕΟΚ να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι εμποδίζουν τον κάτοχο διπλώματος ευρεσιτεχνίας για διακοσμητικής φύσεως πρότυπο που έχει χορηγηθεί εντός κράτους μέλους να επικαλείται το αντίστοιχο αποκλειστικό του δικαίωμα για να απαγορεύει σε τρίτους την κατασκευή και πώληση, καθώς και την εξαγωγή προς άλλο κράτος μέλος, μεμονωμένων εξαρτημάτων που συνθέτουν στο σύνολό τους το αμάξιμα αυτοκινήτου που ήδη διατίθεται στην αγορά, δηλαδή εξαρτημάτων που προορι-

1 — Εκτός από τα έγγραφα της δικογραφίας, με μεγάλο ενδιαφέρον ανέγνωσα και την εργασία « La Protection des pièces de carrosserie automobile en droit communautaire » (Η προστασία των εξαρτημάτων αμαξώματος αυτοκινήτου κατά το κοινοτικό δίκαιο) που υπέβαλε, το 1987, ο Fabrice Picod στη faculté de droit de l' université Jean Moulin (Lyon III) υπό την εποπτεία του καθηγητή Azema.

* Μετάφραση από τα γαλλικά.

ζονται προς πώληση ως ανταλλακτικά του ίδιου αυτού αυτοκινήτου; »

6. Αρχίζω υπογραμμίζοντας ότι η διαφορά της κύριας δίκης παρουσιάζει ορισμένα χαρακτηριστικά που διαφέρουν αρκετά από αυτά των άλλων υποθέσεων σχετικά με προβλήματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας που έχουν υποβληθεί στην κρίση του Δικαστηρίου.

7. Στην υπό κρίση υπόθεση δεν είναι ο δικαιούχος του διπλώματος ευρεσιτεχνίας αυτός που υπερασπίζει την « επικράτεια » του από τις εισαγωγές, αλλά οι ανεξάρτητοι κατασκευαστές που στρέφονται κατά του δικαιούχου, αμφισβητώντας το δικαίωμα του να προβάλλει κατ' αυτών ² τα αποκλειστικά του δικαιώματα· πράγματι, το Consorzio και η Maxicar διεκδικούν τη δυνατότητα να κατασκευάζουν οι ίδιοι τα εν λόγω εξαρτήματα και, στη συνέχεια, να τα εξάγουν.

8. Θα επανέλθω πιο κάτω σ' αυτήν, έστω και μερική, αμφισβήτηση της ίδιας της υπάρξης των δικαιωμάτων βιομηχανικής και εμπορικής ιδιοκτησίας. Καταρχάς θα ήθελα να εξετάσω το πρόβλημα της εξαγωγής των ανταλλακτικών που κατασκευάζονται ή μπορούν να κατασκευάζονται από τις ενάγουσες της κύριας δίκης, εφόσον, υπό το πρίσμα ακριβώς αυτό, το υποβληθέν ερώτημα συνδέεται με τις διατάξεις της Συνθήκης περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων.

9. Όμως, αμέσως προκύπτει ότι η υπό κρίση υπόθεση δεν αφορά τις εξαγωγές παρά μόνο κατά το μέτρο που αυτές καθίστανται αδύνατες λόγω της απαγορεύσεως κατασκευής των εν λόγω ανταλλακτικών. Η δημιουργία ρεύματος εξαγωγών προς τα άλλα κράτη μέλη δεν αποτελεί παρά τη δυνητική συνέπεια μιας ενδεχόμενης εννοϊκής κατάληξης του δικαστικού αγώνα κατά της απαγορεύσεως κατασκευής.

10. Οι ενάγουσες δεν επικαλούνται καμιά ειδική διάταξη του ιταλικού δικαίου η οποία να έχει

2 — Αλλά όχι έναντι των άλλων κατασκευαστών αυτοκινήτων.

« ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τον περιορισμό, ειδικώς, των ρευμάτων εξαγωγών και την καθιέρωση, κατ' αυτόν τον τρόπο, διαφορετικής μεταχείρισης μεταξύ του εσωτερικού εμπορίου ενός κράτους μέλους και του εξαγωγικού του εμπορίου, ώστε να διασφαλίζεται συγκεκριμένο πλεονέκτημα υπέρ της εγχώριας παραγωγής ή της εσωτερικής αγοράς του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους σε βάρος της παραγωγής ή του εμπορίου άλλων κρατών μελών » ³.

11. Επομένως, μπορώ ήδη να συναγάγω το συμπέρασμα ότι στην υπό κρίση υπόθεση δεν τίθεται ζήτημα, όσον αφορά την απαγόρευση του άρθρου 34 της Συνθήκης. Δεν υφίσταται κανένας περιορισμός στις εξαγωγές κατά την έννοια του άρθρου 34, σχετικά με τον οποίο θα έπρεπε να εξεταστεί αν ο περιορισμός αυτός μπορεί « να δικαιολογηθεί από λόγους προστασίας της βιομηχανικής και εμπορικής ιδιοκτησίας » κατά την έννοια του άρθρου 36.

12. Συνεπώς, η διαφορά της κύριας δίκης, θεωρούμενη υπό το πρίσμα αυτό, αφορά μια καθαρά εσωτερική κατάσταση στην Ιταλία: δύο ιταλικές εταιρίες ζητούν να τους αναγνωριστεί το δικαίωμα να κατασκευάζουν στην Ιταλία εξαρτήματα που προστατεύονται από ιταλικά διπλώματα ευρεσιτεχνίας για διακοσμητικής φύσεως πρότυπα.

13. Αλλά η αναφορά του εθνικού δικαστηρίου στην « πώληση » εξαρτημάτων, μπορεί, το πολύ πολύ, να ερμηνευτεί ως αφορώσα και την περίπτωση κατά την οποία τα μη κατασκευαζόμενα από την Régie Renault εξαρτήματα να εισάγονταν στην Ιταλία και θα προσέκρουαν στη χώρα αυτή σε απαγόρευση της εμπορίας τους.

14. Πράγματι, το Consorzio ανέφερε (σελίδα 59 των παρατηρήσεών του) ότι τα μέλη του εμπορεύονταν επίσης ανταλλακτικά κατα-

3 — Βλέπε, ιδίως, την απόφαση της 8ης Νοεμβρίου 1979, Groenvelde, υπόθεση 15/79, Rec. 1979, σ. 3409.

σκευαζόμενα από τρίτους, ορισμένα από τα οποία προέρχονταν από την αλλοδαπή (π. χ. από την Ισπανία). Υπό τις συνθήκες αυτές, κρίνω αναγκαίο να εξετάσω το πρόβλημα και υπό το πρίσμα της απαγορεύσεως των εισαγωγών.

15. Έτσι, από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου και ιδίως από την απόφασή του στην υπόθεση Keurkoop⁴ προκύπτει ότι:

«καταρχήν η προστασία της βιομηχανικής και εμπορικής ιδιοκτησίας που θεσπίζει το άρθρο 36 θα εστερείτο σημασίας αν επιτρέπετο σε πρόσωπο άλλο εκτός του κατόχου του δικαιώματος επί του προτύπου εντός ενός κράτους μέλους να διαθέτει στο εμπόριο στο κράτος αυτό προϊόν που έχει πανομοιότυπη εμφάνιση με το κατατεθέν πρότυπο».

16. Εντούτοις, όπως το Δικαστήριο τονίζει στην επόμενη σκέψη της απόφασης αυτής, οι απαγορεύσεις και οι περιορισμοί πρέπει, δυνάμει του άρθρου 36, να δικαιολογούνται, μεταξύ άλλων από λόγους προστασίας της βιομηχανικής και εμπορικής ιδιοκτησίας και δεν πρέπει να αποτελούν ούτε μέσο αυθαίρετης διακρίσεως ούτε συγκεκριμένο περιορισμό στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.

17. Το Tribunale του Μιλάνου, όπως καταφαίνεται από την πρώτη σκέψη του αιτιολογικού της αποφάσεως του, είναι απολύτως εν γνώσει της νομολογίας αυτής και το ερώτημα που υποβάλλει αναφέρεται στην ενδεχόμενη ύπαρξη συγκεκριμένου περιορισμού στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

18. Αφού εξέτασε τις διατάξεις της ιταλικής νομοθεσίας, όσον αφορά τις προϋποθέσεις

προστασίας των διακοσμητικής φύσεως προτύπων, και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι είναι όντως δυνατό στην Ιταλία να τύχουν προστασίας τέτοια πρότυπα, όσον αφορά τα διάφορα στοιχεία του αμαξώματος αυτοκινήτων (επιπλέον της προστασίας βάσει του διπλώματος ευρεσιτεχνίας που χορηγείται για το αμάξωμα στο σύνολό του), το Tribunale του Μιλάνου θεωρεί, ωστόσο, ότι πρέπει να εξεταστεί «η πιθανότητα υπάρξεως συγκρούσεως μεταξύ μιας τέτοιας εθνικής κανονιστικής ρυθμίσεως» και των «διατάξεων του κοινοτικού δικαίου» (σκέψη 3 του αιτιολογικού της απόφασης περί παραπομπής).

19. Επομένως, το υποβληθέν ερώτημα υπερβαίνει σαφώς τα όρια του απλού προβλήματος του συμβιβάζεται η άσκηση του δικαιώματος πνευματικής ιδιοκτησίας με το συγκεκριμένο αντικείμενό του, όπως έχει οριστεί από το Δικαστήριο. Το εθνικό δικαστήριο θεωρεί ότι το ζήτημα που έθεσαν οι ενάγουσες ως προς τον *αδικαιολόγητο χαρακτήρα μιας βάσει διπλώματος ευρεσιτεχνίας προστασίας* η οποία, κατά το μέτρο που δεν ανταποκρίνεται στις κύριες λειτουργίες της πνευματικής ιδιοκτησίας; στις οποίες παραπέμπει, κατ' ανάγκη, το άρθρο 36 της Συνθήκης ΕΟΚ, μπορεί να συνιστά μέσο αυθαίρετης διακρίσεως ή συγκεκριμένο περιορισμό στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών δεν φαίνεται να είναι αβάσιμα (τέλος της σελίδας 12 της ελληνικής μεταφράσεως της αποφάσεως περί παραπομπής).

20. Μπορεί το Δικαστήριο να προβεί σε μια τέτοια κρίση ενόψει της σχετικής του νομολογίας; Κατά τη γνώμη μου πρέπει να γίνει η εξής διάκριση:

α) ελλείψει ενοποιήσεως στο πλαίσιο της Κοινοτήτας ή προσεγγίσεως των νομοθεσιών, ο καθορισμός των προϋποθέσεων και του τρόπου προστασίας των σχεδίων και προτύπων εμπίπτει στην εθνική νομοθεσία

4 — Βλέπε απόφαση της 14ης Σεπτεμβρίου 1982, υπόθεση 144/81, Keurkoop κατά Nancy Kean Gifts, Συλλογή 1982, σ. 2853, ιδίως σσ. 2870 και 2871, σκέψεις 18 και 24.

(απόφαση στην υπόθεση Keurkoop, σκέψη 18)·

β) ομοίως, η εξέταση του κύρους ενός προτύπου εμπίπτει στην αρμοδιότητα των εθνικών δικαστηρίων·

γ) όταν ο δικαιούχος προτύπου προβαίνει σε « *καταχρηστική άσκηση* » του δικαιώματός του να αντιτάσσεται στις εισαγωγές (δικαίωμα το οποίο, αυτό καθαυτό, απορρέει από το ειδικό αντικείμενο του διπλώματος ευρεσιτεχνίας), δεν μπορεί να τύχει του ευεργετήματος της εξαιρέσης από την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας που προβλέπεται στο άρθρο 36. Αυτό συμβαίνει όταν η απαγόρευση εισαγωγής είναι ικανή να διατηρήσει ή να δημιουργήσει τεχνητές στεγανοποιήσεις εντός της κοινής αγοράς. Έτσι, ο εν λόγω δικαιούχος δεν μπορεί να επικαλεστεί τα δικαιώματά του για να αντιταχθεί στην εισαγωγή ή την εμπορία προϊόντος το οποίο διατέθηκε νομίμως στην αγορά άλλου κράτους μέλους από τον ίδιο ή με την συναίνεσή του, ή από πρόσωπο συνδεδεμένο με αυτόν με σχέση νομικής ή οικονομικής εξάρτησης (θεωρία της αναλώσεως του αποκλειστικού δικαιώματος). Ομοίως, ο κάτοχος αποκλειστικού δικαιώματος δεν μπορεί να επικαλεστεί το δικαίωμά του όταν η απαγόρευση εισαγωγής ή εμπορίας, την οποία επικαλείται, συνδέεται με συμφωνία περιοριστική του ανταγωνισμού εντός της Κοινότητας (σκέψεις 24 μέχρι και 27 της απόφασης στην υπόθεση Keurkoop, προαναφερθείσα). Εν προκειμένω, ούτε οι ενάγουσες της κύριας δίκης ούτε το εθνικό δικαστήριο εξέθεσαν ότι υφίσταται κάποια από τις περιπτώσεις αυτές ή οποιαδήποτε άλλη μορφή καταχρηστικής άσκησης δικαιωμάτων·

δ) αλλά τι συμβαίνει όταν ο δικαιούχος προβαίνει σε απολύτως κανονική χρήση του δικαιώματός του να αντιταχθεί στην εισαγωγή προϊόντων που έχουν κατασκευαστεί κατά τρόπο που συνιστά

προσβολή του δικαιώματός του ευρεσιτεχνίας ή του προτύπου του, ενώ προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι το εν λόγω δίπλωμα *χορηγήθηκε καταχρηστικώς βάσει της εθνικής νομοθεσίας*; Εδώ, μπορεί να νοηθεί, παραδείγματος χάριν, η περίπτωση κατά την οποία το δίκαιο κράτους μέλους επιτρέπει τη χορήγηση διπλώματος ακόμα και για μια γνωστή και από καιρό προστατευόμενη με τέτοιο δίπλωμα « εφεύρεση » σε άλλο κράτος μέλος, ή ακόμα και η περίπτωση κατά την οποία ένα κράτος μέλος θα παρείχε μόνο στους πολίτες του το δικαίωμα να αποκτούν δίπλωμα ευρεσιτεχνίας για ανταλλακτικά.

21. Φρονώ ότι είναι σαφές, τουλάχιστον μετά την απόφαση στην υπόθεση Warner Brothers⁵, ότι σε μια τέτοια περίπτωση το Δικαστήριο έχει εξουσία να εξετάζει αν η εν λόγω *νομοθεσία* μπορεί να θεωρηθεί ότι δικαιολογείται από λόγους προστασίας της βιομηχανικής και εμπορικής ιδιοκτησίας κατά την έννοια του άρθρου 36. Με την απόφαση αυτή το Δικαστήριο δέχτηκε ακόμα, μεταξύ άλλων,

« ότι με το να επιτρέπεται η είσπραξη δικαιωμάτων του δημιουργού μόνο για τις πωλήσεις που γίνονται με τη συναίνεσή του τόσο στους απλούς ιδιώτες όσο και στους εκμισθωτές βιντεοκασετών, δεν είναι δυνατό να εξασφαλιστεί στους δημιουργούς ταινιών αμοιβή η οποία να είναι ανάλογη προς τον αριθμό των εκμισθώσεων που όντως πραγματοποιούνται και να τους παρέχει ικανοποιητικό μερίδιο στην αγορά εκμισθώσεων ».

Από αυτό το Δικαστήριο συνήγαγε ότι νομοθεσία που εξαρτά την μίσθωση βιντεοκασετών από την άδεια του φορέα του δικαιώματος του δημιουργού, επιτρέποντας έτσι σ' αυτόν να εξαρτά τη μίσθωση αυτή από την είσπραξη αμοιβής, δικαιολογείται για λόγους προστασίας της βιομηχανικής και εμπορικής ιδιοκτησίας.

5 — Απόφαση της 17ης Μαΐου 1988, υπόθεση 158/86, Warner Brothers Inc. και Metronome Video ApS κατά Erik Viuff Christiansen, Συλλογή 1985, σ. 2605, σκέψεις 11, 15 και 16.

22. Επομένως, τίποτα δεν εμποδίζει το Δικαστήριο να εξετάσει ομοίως αν μια νομοθεσία που επιτρέπει να εμποδίζεται η εισαγωγή μη εγκεκριμένων εξαρτημάτων αμαξώματος κατασκευαζομένων κατ' αντιγραφή γνησίων δικαιολογείται από τέτοιους λόγους και αν η νομοθεσία αυτή συνιστά αυθαίρετη διάκριση ή συγκεκριμένο περιορισμό στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών⁶.

23. Όπως έχω ήδη αναφέρει, το Tribunale του Μιλάνου διατηρεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς αν συμβιβάζεται η εν λόγω κανονιστική ρύθμιση με τη Συνθήκη.

24. Το εν λόγω δικαστήριο παρατηρεί πρώτον ότι η προστασία σχεδίων και προτύπων *θεμελιώνεται* στην ανάγκη προώθησης της οικονομικής ανάπτυξης μέσω της έρευνας για την επίτευξη καινοτομιών και τεχνολογικής πρόοδου, καθώς και της βιομηχανικής αισθητικής, η δε παροχή της προστασίας αυτής σε μεμονωμένα τεμάχια αμαξώματος αυτοκινήτου δεν είναι σύμφωνη προς τη *λειτουργία* αυτή.

25. Πράγματι, κατά το Tribunale του Μιλάνου, η κατάσταση μονοπωλίου που προκύπτει από τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας για διακοσμητικής φύσεως πρότυπα που αφορούν καθένα από τα μεμονωμένα εξαρτήματα που συνθέτουν το αμάξωμα, δεν αποτελεί την « αμοιβή » μιας προσπάθειας για έρευνα και επίτευξη πρόοδου στον τομέα της αισθητικής, δεδομένου ότι η αμοιβή αυτή έχει *αναλωθεί* με το πλήρες σχέδιο του αυτοκινήτου, που προστατεύεται ταυτόχρονα με άλλα διπλώματα ευρεσιτεχνίας. Η εξάλειψη άλλων επιχειρηματιών από τον ανταγωνιστικό στίβο, καθώς και οι υψηλότερες τιμές των οποίων απολαύει ο δικαιούχος λόγω της υπάρξεως μονοπωλίου λαμβάνουν τη μορφή πλεονεκτημάτων που δεν έχουν σχέση με τις απαιτήσεις της οικονο-

μικής πρόοδου που αποτελούν τη βάση των διατάξεων που έχουν θεσπιστεί για την προστασία της βιομηχανικής ιδιοκτησίας.

26. Είναι προφανές ότι το εθνικό δικαστήριο και οι ενάγουσες της κύριας δίκης, που πρώτες προέβαλαν την άποψη αυτή, δεν φαίνεται να αναφέρονται εδώ στη θεωρία της αναλώσεως του δικαιώματος πνευματικής ιδιοκτησίας, θεωρία που αναπτύχθηκε από το Δικαστήριο⁷ και της οποίας έχω ήδη υπενθυμίσει το περιεχόμενο.

27. Όταν το εθνικό δικαστήριο και οι ενάγουσες της κύριας δίκης, χρησιμοποιούν την έκφραση « ανάλωση της αμοιβής », αναφέρονται στη λειτουργία που το Δικαστήριο προσδίδει στη βιομηχανική και εμπορική ιδιοκτησία, δηλαδή της « ανταμοιβής της δημιουργικής προσπάθειας του εφευρέτη » (βλέπε ιδίως τις προαναφερθείσες αποφάσεις στις υποθέσεις Pharmon κατά Hoechst και Centrafarm κατά Sterling Drug).

28. Κατά τη γνώμη τους, το ανταλλακτικό δεν αποτελεί το αντικείμενο μιας προσπάθειας αισθητικής δημιουργίας, χωριστής από αυτή που καταβλήθηκε κατά τη σύλληψη του αμαξώματος στο σύνολό του και, επομένως, δεν μπορεί, αυτό καθαυτό, να αποτελέσει το αντικείμενο δικαιώματος επί προτύπου, αφού μάλιστα η προσπάθεια αισθητικής δημιουργίας που ολοκληρώθηκε κατά τη σύλληψη του αμαξώματος στο σύνολό του έχει ήδη αρκούοντας ανταμοιφθεί με την απόκτηση του αποκλειστικού δικαιώματος επί του συνόλου του αμαξώματος. Κατά συνέπεια, η πρόσθετη χορήγηση τέτοιου δικαιώματος επί του ανταλλακτικού θα συνεπάγετο κατά κάποιο τρόπο « διπλή αμοιβή » του δικαιούχου. Σχετικά θα ήθελα να παρατηρήσω τα ακόλουθα.

7 — Απόφαση της 31ης Οκτωβρίου 1974, υπόθεση 15/74, Centrafarm κατά Sterling Drug, Rec. 1974, σ. 1147, καθώς και απόφαση της 14ης Ιουλίου 1981, υπόθεση Merck κατά Stephar, Συλλογή 1981, σ. 2063, και απόφαση της 9ης Ιουλίου 1985, υπόθεση 29/84, Pharmon κατά Hoechst, Συλλογή 1985, σ. 2281.

6 — Στην αλληλουχία αυτή θα ήθελα επίσης να παραπέμψω στις προτάσεις μου της 28ης Απριλίου 1988 στην υπόθεση 35/87, Theiford κατά Fiamma, Συλλογή 1988, σ. 3585, ιδίως σ. 3594, σκέψεις 20 και 23.

29. Πρέπει καταρχάς να γίνει δεκτό ότι τα ιταλικά διπλώματα ευρεσιτεχνίας για διακοσμητικής φύσεως πρότυπα χορηγούνται δυνάμει νομοθεσίας που αναμφισβήτητα αποκλείει στην προστασία της βιομηχανικής και εμπορικής ιδιοκτησίας, κατά την έννοια του άρθρου 36.

30. Εξάλλου, έστω και αν πράξη πνευματικής δημιουργίας που μπορεί να προσδώσει σ' ένα προϊόν αισθητική αξία δεν αφορούσε παρά το πλήρες « design » του αυτοκινήτου, έστω και αν το σχήμα ενός εξαρτήματος αμαξώματος ουδέποτε απετέλεσε το αντικείμενο χωριστής αισθητικής μελέτης (πράγμα που αμφισβητείται ιδίως από τη γερμανική κυβέρνηση) δικαιολογημένα θα μπορούσε ωστόσο, κατά τη γνώμη μου, να υποστηριχθεί ότι όχι μόνο το αμάξιμο στο σύνολό του, αλλά και καθένα χωριστά από τα στοιχεία που το συνθέτουν αποτελεί το αποτέλεσμα της δημιουργικής ή καινοτόμου προσπάθειας του κατασκευαστή .

31. Περαιτέρω, όσον αφορά το πρόβλημα της ενδεχόμενης « διπλής αμοιβής » της δημιουργικής αυτής προσπάθειας ή της υπερμέτρου αποσβέσεως των ποσών που έχουν επενδυθεί για την έρευνα, την ανάπτυξη και την εφαρμογή νέων προτύπων, δεν νομίζω ότι ο εθνικός νομοθέτης θα εξήρχετο του πλαισίου της προστασίας της βιομηχανικής και εμπορικής ιδιοκτησίας, επιτρέποντας στους κατασκευαστές αυτοκινήτων να κατανέμουν την αμοιβή αυτή ή την απόσβεση αυτή μεταξύ της τιμής ολόκληρου του αυτοκινήτου, αφενός, και της τιμής των ανταλλακτικών του, αφετέρου. Θα μπορούσε, βεβαίως, τα ανταλλακτικά να είναι υπερβολικά ακριβά και ο κατασκευαστής να προσπαθήσει να πετύχει κατά κάποιο τρόπο « διπλή αμοιβή ». Ωστόσο, το ζήτημα αυτό επιπλέον στο πρόβλημα της καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως της δεσπόζουσας θέσεως, το οποίο θα θυγεί πιο κάτω κατά την εξέταση του δευτέρου ερωτήματος του ιταλικού δικαστηρίου.

32. Φρονώ ότι από τις προηγούμενες σκέψεις προκύπτει ότι η παροχή χωριστής προστασίας στα εξαρτήματα αμαξώματος πρέπει να θεωρηθεί ως σύμφωνη προς τη λειτουργία που, κατά το Δικαστήριο, επιτελεί η βιομηχανική και εμπορική ιδιοκτησία και η οποία συνίσταται στην « ανταμοιβή της δημιουργικής προσπάθειας του εφευρέτη ».

33. Εξάλλου, στην αλληλουχία αυτή, θα ήθελα επίσης να επιστήσω την προσοχή του Δικαστηρίου στην πολύ εμπειριστατωμένη έρευνα που πραγματοποίησε ένας ανεξάρτητος δημόσιος οργανισμός, η βρετανική « Monopolies and Mergers Commission » σε σχέση με την πολιτική που ακολουθείται από ένα σημαντικό κατασκευαστή αυτοκινήτων, όσον αφορά τα ανταλλακτικά αμαξώματος. (Η έκθεση αυτή περιλαμβάνεται ως παράρτημα 2 στις παρατηρήσεις του Consorzio). Η εν λόγω Commission, αφού διαπίστωσε ότι, όσον αφορά τη συγκεκριμένη περίπτωση που έπρεπε να εξετάσει, συνέτρεχαν τα κριτήρια της βρετανικής νομοθεσίας σχετικά με την αντίθεση προς τους κανόνες περί ανταγωνισμού συμπεριφορά και το δημόσιο συμφέρον, προέτεινε τον περιορισμό σε πέντε έτη της διάρκειας ισχύος των αποκλειστικών δικαιωμάτων που χορηγούνται επί των εξαρτημάτων αμαξώματος, χωρίς όμως να αμφισβητήσει, καθιονόδηποτε τρόπο, την αρχή κατά την οποία οι κατασκευαστές αυτοκινήτων μπορούν να αποκτήσουν δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας επί των εξαρτημάτων αμαξώματος των αυτοκινήτων τους και να λαμβάνουν κατά την πώληση των εξαρτημάτων αυτών « αμοιβή » για τις καινοτόμες τους προσπάθειες και τα έξοδά τους έρευνας και ανάπτυξης.

34. Τέλος, κατά την εξέταση του προβλήματος της προστασίας των ανταλλακτικών αυτοκινήτων δεν πρέπει να παροράται ότι το ίδιο πρόβλημα μπορεί να ανακύψει αύριο σε σχέση με όλα τα άλλα προϊόντα που αποτελούνται από ένα σύνολο μερών χωριστά κατασκευασόμενων ή ακόμα μερών που συνυπάρχουν εντός ενός συνόλου χωρίς να εφάπτονται υλικώς μεταξύ τους. Όμως, ποιος θα μπορούσε να αμφισβητήσει, όπως τόνισε ο καθηγητής Breier στη μελέτη που προσκόμισε η Renault, ότι τα

μέρη που αποτελούν, π. χ., ένα σερβίτσιο τραπεζιού με ορισμένη πρωτοτυπία ή ένα σαλόνι δημιουργίας ενός μεγάλου διακοσμητή μπορούν να προστατεύονται καθένα χωριστά; Στην αντίθετη περίπτωση, η προστασία που έχει αποκτηθεί για το σύνολο του σερβιτσιού ή του σαλονιού θα στερούνταν οποιασδήποτε πρακτικής αποτελεσματικότητας.

35. Αλλά δεν χρειάζεται να πάρει θέση το Δικαστήριο, όσον αφορά τη σκοπιμότητα ή την αναγκαιότητα της προστασίας των εξαρτημάτων αμαξώματος αυτοκινήτου. Έργο του Δικαστηρίου είναι να κρίνει αν μια νομοθεσία, όπως η εν προκειμένω ιταλική, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι δικαιολογείται από λόγους προστασίας της βιομηχανικής και εμπορικής ιδιοκτησίας κατά την έννοια του άρθρου 36. Ενόψει των προηγούμενων παρατηρήσεων φρονώ ότι μια τέτοια κρίση θα ήταν δικαιολογημένη.

36. Δεύτερον, πρέπει επιπλέον να εξεταστεί αν μια απαγόρευση εισαγωγής που ερείδεται σε νομοθεσία αυτού του τύπου συνιστά μέσο αυθαίρετης διακρίσεως ή συγκεκαλυμμένο περιορισμό του εμπορίου.

37. Όμως, δεν νομίζω ότι η εφαρμογή μιας νομοθεσίας, η οποία επιτρέπει τη χορήγηση διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας για διακοσμητικής φύσεως πρότυπα όχι μόνο για τα αμαξώματα στο σύνολό τους, αλλά και για τα διάφορα εξαρτήματα που τα αποτελούν, « είναι φύσεως ικανής να διατηρήσει ή δημιουργήσει τεχνητές στεγανοποιήσεις στο εσωτερικό της κοινής αγοράς » (βλέπε την απόφαση στην προαναφερθείσα υπόθεση Keurkoop, σκέψη 24).

38. Πρώτ' απ' όλα, το δικαίωμα αποκτήσεως διπλώματος ευρεσιτεχνίας για ανταλλακτικά δεν επιφυλάσσεται στους ιταλούς κατασκευαστές αυτοκινήτων, εφόσον αλλοδαπή είναι η μάρκα που αποτελεί το αντικείμενο της διαφοράς στην υπόθεση της κύριας δίκης. Η απαγόρευση κατασκευής εξαρτημάτων κατ' αντιγραφή γνήσιων εξαρτημάτων της μάρκας Renault ή των προστατευόμενων από δίπλωμα ευρεσιτεχνίας εξαρτημάτων οποιασδήποτε άλλης μάρκας, και, κατά συνέπεια, η έλλειψη δυνατότητας εξαγωγής τους, πλήττει όλες τις εγκατεστημένες στην Ιταλία επιχειρήσεις και, κατά κύριο λόγο, τις εταιρίες με ιταλικά κεφάλαια.

39. Η Régie Renault είναι ελεύθερη να εξάγει εκτός Ιταλίας τα μεμονωμένα εξαρτήματα που ενδεχομένως κατασκευάζει στη χώρα αυτή, και να εισάγει στην Ιταλία τεμάχια που κατασκευάζονται από την μητρική εταιρία ή τις θυγατρικές της στα άλλα κράτη μέλη. Ομοίως, κάθε άλλη επιχείρηση κατασκευής αυτοκινήτων μπορεί να εξάγει ή να εισάγει μεμονωμένα εξαρτήματα της μάρκας των αυτοκινήτων της. Επίσης κάθε ιδιώτης μπορεί ελεύθερα να εισάγει τα εξαρτήματα οποιασδήποτε μάρκας αυτοκινήτου που έχει αποκτήσει σε άλλο κράτος μέλος ή να εξάγει αυτά που έχει αγοράσει στην Ιταλία.

40. Το μόνο που μπορεί να απαγορευτεί είναι η εισαγωγή μεμονωμένων εξαρτημάτων που αποτελούν μη εγκεκριμένες απομιμήσεις εξαρτημάτων για τα οποία έχει χορηγηθεί δίπλωμα ευρεσιτεχνίας στην Ιταλία. Όμως, μια τέτοια απαγόρευση εισαγωγής δεν μπορεί να έχει ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την προστασία των ιταλών κατασκευαστών των ιδίων απομιμήσεων, εφόσον αυτό το είδος παραγωγής απαγορεύεται στην Ιταλία, δυνάμει των ιδίων διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας. Επομένως, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι απαγορεύσεις που απορρέουν από μια τέτοια νομοθεσία δεν αποτελούν ούτε μέσο αυθαίρετης διακρίσεως ούτε συγκεκαλυμμένο περιορισμό στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

41. Για όλους αυτούς τους λόγους, προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει στο πρώτο ερώτημα του Tribunale civile e penale του Μιλάνου την εξής απάντηση:

« Τα άρθρα 30 μέχρι και 36 της Συνθήκης ΕΟΚ δεν εμποδίζουν τον κάτοχο διπλώματος ευρεσιτεχνίας για διακοσμητικής φύσεως πρότυπο που έχει χορηγηθεί εντός κράτους μέλους να επικαλείται το αντίστοιχο αποκλειστικό του δικαίωμα προκειμένου να απαγορεύσει σε τρίτους την κατασκευή, την εξαγωγή, την εισαγωγή καθώς και την πώληση μεμονωμένων εξαρτημάτων που συνθέτουν στο σύνολό τους το αμάξωμα αυτοκινήτου που ήδη διατίθεται στην αγορά, δηλαδή μεμονωμένων εξαρτημάτων που προορίζονται προς πώληση ως ανταλλακτικά του ίδιου αυτού αυτοκινήτου. »

II — Όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα

42. Το δεύτερο ερώτημα που το Tribunale civile e penale του Μιλάνου υπέβαλε στο Δικαστήριο είναι ως εξής:

« Μπορεί το άρθρο 86 της Συνθήκης ΕΟΚ να χρησιμοποιηθεί προκειμένου να απαγορευτεί η κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης που κατέχει κάθε επιχείρηση κατασκευής αυτοκινήτων στην αγορά ανταλλακτικών των αυτοκινήτων κατασκευής της, κατάχρηση η οποία συνίσταται στην επιδίωξη, μέσω της αποκτήσεως διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας, της εξαλείψεως του ανταγωνισμού των ανεξάρτητων επιχειρήσεων κατασκευής ανταλλακτικών; »

43. Διατυπώνοντας έτσι το ερώτημά του, το εθνικό δικαστήριο θεωρεί ως δεδομένο ότι οι κατασκευαστές αυτοκινήτων κατέχουν πάντοτε δεσπόζουσα θέση στην αγορά ανταλλακτικών των αυτοκινήτων παραγωγής τους, πράγμα που, κατά τη γνώμη μου, πρέπει να επαληθευτεί, και ότι καταχρώνται της θέσεως αυτής συνεπεία του γεγονότος και μόνο ότι αποκτούν δίπλωμα ευρεσιτεχνίας για τα διάφορα εξαρτήματα του αμαξώματος των αυτοκινήτων τους.

44. Ως εκ τούτου, φρονώ ότι το ερώτημα αυτό θα έπρεπε, μάλλον, να νοηθεί ως εξής:

« Συνιστά κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως κατά την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης το γεγονός ότι μια επιχείρηση κατασκευής αυτοκινήτων αποκτά δίπλωμα ευρεσιτεχνίας για τα ανταλλακτικά των αυτοκινήτων κατασκευής της, δεδομένου ότι η άσκηση των αποκλειστικών δικαιωμάτων που απορρέουν από ένα τέτοιο δίπλωμα έχει ως αποτέλεσμα να εμποδίζονται οι ανεξάρτητες επιχειρήσεις να κατασκευάζουν, νόμιμα, τα ίδια αυτά εξαρτήματα και να ανταγωνίζονται έτσι τον κατασκευαστή αυτοκινήτων; »

45. Για να δοθεί απάντηση στο ερώτημα αυτό, πρέπει, καταρχάς, να καθορισθεί αν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων κατέχουν δεσπόζουσα θέση στην αγορά ανταλλακτικών για τα οχήματα κατασκευής τους και, για το σκοπό αυτό, να εξακριβωθεί αν πρόκειται στην περίπτωση αυτή περί της « οικείας αγοράς ».

46. Σχετικά, υποστηρίχθηκε ότι τα ανταλλακτικά αποτελούν μέρος μιας ευρύτερης αγοράς η οποία περιλαμβάνει τόσο τα αυτοκίνητα όσο και τα σχετικά ανταλλακτικά. Στο πλαίσιο του έντονου ανταγωνισμού που διεξάγεται μεταξύ των επιχειρήσεων αυτοκινήτων η τιμή των ανταλλακτικών αποτελεί ένα από τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη από τους αγοραστές.

47. Πράγματι, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι μερικοί αγοραστές αυτοκινήτων, πριν προβούν στην επιλογή τους, ζητούν επίσης να πληροφορηθούν τις τιμές των ανταλλακτικών, το στοιχείο δε αυτό μπορεί να επηρεάσει την απόφασή τους. Είναι επίσης βέβαιο ότι ο ιδιοκτήτης ενός αυτοκινήτου συγκεκριμένης μάρκας μπορεί, όταν αποφασίσει να αλλάξει αυτοκίνητο, να επιλέξει άλλη μάρκα, διότι τα ανταλλακτικά του πρώτου αυτοκινήτου αποδειχθήσαν κατά τη γνώμη του πολύ ακριβά. Επομένως, αν συμπεριληφθεί ο παράγων χρόνος, ο υφιστάμενος στην αγορά νέων αυτοκινήτων ανταγωνισμός ενέχει και ένα πρόσθετο στοιχείο ανταγωνισμού όσον αφορά τα ανταλλακτικά.

48. Ωστόσο, ο ιδιοκτήτης ενός οχήματος ο οποίος αποφασίζει, σε μια δεδομένη στιγμή, να επισκευάσει το αμάξωμα του αυτοκινήτου και όχι να αγοράσει άλλο, είναι υποχρεωμένος να αγοράσει (είτε άμεσα, αν επισκευάσει ο ίδιος το αυτοκίνητο, είτε έμμεσα, μέσω ενός συνεργείου του δικτύου του κατασκευαστή, είτε μέσω ανεξάρτητου συνεργείου) ένα εξάρτημα αμαξώματος, πανομοιότυπο προς το γνήσιο. Κατά συνέπεια, για τους ιδιοκτήτες αυτοκινήτων μιας δεδομένης μάρκας, « οικεία αγορά » είναι αυτή των εξαρτημάτων αμαξώματος που πωλούνται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή των εξαρτημάτων που μπορούν να αντικαταστήσουν τα πρώτα διότι είναι κατασκευασμένα κατ' αντιγραφή τους.

49. Επομένως, δεν συμμερίζομαι τις άλλες απόψεις που υποστηρίχθηκαν επίσης στην υπό κρίση υπόθεση, δηλαδή ότι η αγορά που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι αυτή των ανταλλακτικών γενικώς για αυτοκίνητα ή η αγορά που έχει δημιουργηθεί γύρω από την κατασκευή και τη συντήρηση των αυτοκινήτων οχημάτων.

50. Εξάλλου, πρέπει κατ' ανάγκη να γίνει δεκτό ότι ορισμένα σοβαρά επιχειρήματα

συνηγορούν υπέρ του ότι ο κατασκευαστής αυτοκινήτων κατέχει δεσπόζουσα θέση στην εν λόγω αγορά, έστω και αν δεν ληφθούν υπόψη τα δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας που μπορεί αυτός να έχει αποκτήσει.

51. Πράγματι, το δίκτυο διανομής του κατασκευαστή είναι η πρώτη πηγή πωλήσεων που θα σκεφθεί ο ενδεχόμενος αγοραστής, εφόσον είναι βέβαιος ότι εκεί θα βρει αμέσως ή σχεδόν αμέσως το εξάρτημα που ζητεί. Οι επιχειρήσεις κατασκευής αυτοκινήτων μιας συγκεκριμένης χώρας διαθέτουν, τουλάχιστον στη χώρα αυτή, ένα αρκετά πυκνό δίκτυο διανομής. Εξάλλου, η εγγύηση του κατασκευαστή εξαρτάται από τη χρήση των λεγόμενων γνήσιων εξαρτημάτων των οποίων ελέγχει την εμπορία. Σε μια εποχή όπου η εγγύηση κατά της σκουριάς που παρέχουν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων μπορεί να φθάνει και μέχρι έξι χρόνια, αυτό δεν είναι κάτι το αμελλήτεο. Όσον αφορά τους ανεξάρτητους κατασκευαστές, αυτοί δεν εμφανίζονται στην αγορά παρά λίγο καιρό μετά την παραγωγή ενός νέου μοντέλου, εφόσον χρειάζονται ορισμένο χρόνο για να προβούν στην « reverse-engineering », με την οποία καθίστανται ικανοί να κατασκευάζουν εξαρτήματα κατ' αντιγραφή των γνησίων. Τα εξαρτήματα που κατασκευάζουν δεν έχουν το κύρος που προσδίδει ο χαρακτηρισμός « γνήσιο εξάρτημα », τα δε μέρη όπου μπορεί κανείς να τα προμηθευτεί είναι λιγότερο γνωστά.

52. Αλλά όσον αφορά την υπό κρίση υπόθεση, δεν θεωρώ απαραίτητο να εξακριβωθεί οριστικά αν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων κατέχουν δεσπόζουσα θέση, έστω και χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα δικαιώματά τους βιομηχανικής ιδιοκτησίας. Πράγματι, η κατάσταση στην οποία αναφέρεται το εθνικό δικαστήριο είναι αυτή των εξαρτημάτων αμαξώματος ως προς τα οποία οι κατασκευαστές αυτοί όντως διαθέτουν « διακοσμητικής φύσεως πρότυπα ». Εξάλλου, το εθνικό δικαστήριο διευκρίνισε ότι, σύμφωνα με τα κριτήρια της εθνικής νομοθεσίας, εγκύτως υφίστανται τα πρότυπα αυτά.

53. Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι η κτήση απλώς δικαιώματος βιομηχανικής ιδιοκτησίας δεν συνεπάγεται αυτόματα ότι ο φορέας αυτού του δικαιώματος κατέχει δεσπόζουσα θέση κατά την έννοια του άρθρου 86. Στις υποθέσεις *Sirena* και *Deutsche Grammophon*⁸ το Δικαστήριο δέχτηκε, πράγματι ότι για να θεωρηθεί ότι ο φορέας δικαιώματος βιομηχανικής ιδιοκτησίας κατέχει δεσπόζουσα θέση, πρέπει να μπορεί να εμποδίζει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού επί ενός σημαντικού μέρους της αγοράς που πρέπει να ληφθεί υπόψη, ενόψει ιδίως της ενδεχόμενης υπάρξεως, και της θέσεως, των παραγωγών ή διανομέων που διαθέτουν παρόμοια ή υποκατάστατα εμπορεύματα.

54. Αλλά, στην προκείμενη περίπτωση, αντικείμενο των δικαιωμάτων βιομηχανικής ιδιοκτησίας είναι εξαρτήματα αμαξώματος αυτοκινήτων και τα μόνα τους υποκατάστατα είναι προϊόντα που έχουν ακριβώς το ίδιο σχήμα με τα εξαρτήματα που παράγονται από τον κατασκευαστή του αυτοκινήτου. Όμως, όπως ορθώς επισήμανε η Επιτροπή στις παρατηρήσεις της στην υπόθεση 238/87 (αίτηση του High Court of Justice του Λονδίνου για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως στο πλαίσιο της διαφοράς μεταξύ της εταιρίας *Volvo* και της εταιρίας *Veng*) στην περίπτωση αυτή δεν υφίστανται υποκατάστατα εμπορεύματα που να μην έχουν ως αποτέλεσμα την ιδιοποίηση των πλεονεκτημάτων που απορρέουν από τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας που κατέχει ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου. Ως εκ τούτου, αφής στιγμής ο δικαιούχος επικαλείται το διακοσμητικής φύσεως πρότυπό του και δεν μπορούν πλέον να παράγονται υποκατάστατα εξαρτήματα, ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου κατέχει αναμφίβολα δεσπόζουσα θέση στην αγορά των εξαρτημάτων αμαξώματος για τα οποία έχει λάβει δίπλωμα ευρεσιτεχνίας. Στην περίπτωση αυτή, η εν λόγω αγορά αποτελεί, σε τελευταία ανάλυση, την « οικεία αγορά ».

⁸ — Υπόθεση 40/70, *Sirena* κατά *Eda*, Rec. 1971, σ. 69, σκέψη 16· υπόθεση 78/70, *Deutsche Grammophon* κατά *Metro*, Rec. 1971, σ. 487, σκέψη 17.

55. Δεδομένου ότι αυτό θεωρήθηκε, και ορθώς, ως δεδομένο από το Tribunale του Μιλάνου, το εν λόγω δικαστήριο ερωτά αν η απόκτηση διπλώματος ευρεσιτεχνίας για τα εν λόγω εξαρτήματα συνιστά ήδη « *per se* » κατάχρηση αυτής της δεσπόζουσας θέσεως.

56. Όμως, αφού οπωσδήποτε η κατοχή διπλώματος ευρεσιτεχνίας δεν αρκεί για την αυτόματη δημιουργία δεσπόζουσας θέσεως, δεν μπορεί, πολλά μάλλον και να συνιστά « *per se* » καταχρηστική εκμετάλλευση μιας τέτοιας θέσεως.

57. Η νομολογία του Δικαστηρίου δεν αφήνει καμιά αμφιβολία ως προς το σημείο αυτό. Ήδη με την απόφασή του της 29ης Φεβρουαρίου 1968, στην υπόθεση 24/67 (*Parke, Davis and Co. κατά Probel, Centrafarm κ. λπ.*, Rec. 1968, σ. 81, ιδίως σ. 110) το Δικαστήριο δέχτηκε ότι

« για να υφίσταται η απαγορευόμενη (από το άρθρο 86) κατάσταση απαιτείται ... η συνδρομή τριών στοιχείων:

— η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσεως,

— η καταχρηστική εκμετάλλευση της θέσεως αυτής και

— το ενδεχόμενο να μπορεί να επηρεαστεί το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών·

καίτοι το δίπλωμα ευρεσιτεχνίας παρέχει στον κάτοχό του ιδιαίτερη προστασία εντός ενός κράτους, ωστόσο δεν έπεται εξ αυτού ότι η άσκηση των κατ' αυτόν τον τρόπο χορηγηθέντων δικαιωμάτων συνεπάγεται και τη συνδρομή των τριών πιο πάνω στοιχείων·

η κατάσταση δεν θα μπορούσε να είναι διαφορετική παρά μόνο αν η *χρησιμοποίηση* του διπλώματος ευρεσιτεχνίας *κατέληγε να εκφυλιστεί* σε καταχρηστική εκμετάλλευση αυτής της προστασίας ».

58. Πιο κάτω το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι

« δεδομένου ότι το απορρέον από το δίπλωμα ευρεσιτεχνίας δικαίωμα δεν διέπεται επί του παρόντος, παρά από την εθνική νομοθεσία, μόνο η χρήση του θα μπορούσε να εμπίπτει στο κοινοτικό δίκαιο, *σε περίπτωση που η χρήση αυτή θα συντελούσε στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσεως* της οποίας η καταχρηστική εκμετάλλευση θα μπορούσε να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών ».

59. Επομένως, η απλή κτήση δικαιώματος βιομηχανικής και εμπορικής ιδιοκτησίας (και η άσκηση των αντίστοιχων δικαιωμάτων χωρίς τα οποία η απόκτηση διπλώματος ευρεσιτεχνίας για διακοσμητικής φύσεως πρότυπο θα στερούνταν οποιασδήποτε πρακτικής σημασίας) δεν συνιστά κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως. Απαιτείται η ύπαρξη και ενός επιπλέον στοιχείου.

60. Το στοιχείο αυτό δεν μπορεί παρά να είναι η εξάλειψη του ανταγωνισμού μεταξύ ανεξάρτητων επιχειρήσεων που παράγουν απομιμήσεις εξαρτημάτων. Πράγματι, η εξάλειψη του ανταγωνισμού αυτού αποτελεί την αναγκαία συνέπεια του δικαιώματος βιομηχανικής ιδιοκτησίας σχετικά με ένα προϊόν που δεν μπορεί να έχει άλλη μορφή από αυτή που του έχει δώσει ο δημιουργός του, ο δικαιούχος του αποκλειστικού δικαιώματος.

61. Το επιπλέον στοιχείο ή περίπτωση θα μπορούσε αντιθέτως να συνίσταται στις πωλήσεις υπό συνθήκες δυσμενών διακρίσεων (όπως π. χ. η μη παράδοση ανταλλακτικών σε ανεξάρτητους επισκευαστές), στην άρνηση της συνεχίσεως κατασκευής εξαρτημάτων ενός μοντέλου του οποίου έχει σταματήσει η παραγωγή, ενώ εξακολουθούν να κυκλοφορούν πολλά οχήματα αυτού του τύπου. Η περίπτωση που μου έρχεται κυρίως στο νου είναι αυτή της πρακτικής των « μη δίκαιων τιμών »

κατά την έννοια του άρθρου 86, παράγραφος 2, περίπτωση α). Πράγματι, οι προσφεύγουσες εταιρίες υποστηρίζουν ότι τα εξαρτήματα αμαξώματος που παράγει η Renault πωλούνται από τους αντιπροσώπους της εν λόγω μάρκας σε υπερβολικά υψηλές τιμές.

62. Όμως, στο πλαίσιο της διαδικασίας εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως μόνο το εκδικάζον τη διαφορά της κύριας δίκης δικαστήριο μπορεί να επιλύσει το πρόβλημα αυτό. Εντούτοις, υπενθυμίζω ότι με την απόφασή του στην προαναφερθείσα υπόθεση Parke, Davis and Co., το Δικαστήριο δέχτηκε ότι η υψηλότερη τιμή του προστατευόμενου με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας προϊόντος σε σχέση με αυτήν του μη καλυπτόμενου από τέτοιο δίπλωμα προϊόντος δεν συνιστά κατ' ανάγκη κατάχρηση. Αυτό προφανώς σημαίνει ότι « ο εφευρέτης » δικαιούται, εκτός από το κυρίως κόστος παραγωγής και ενός εύλογου περιθωρίου κέρδους, να καλύψει και τα έξοδα για έρευνα και ανάπτυξη.

63. Όσον αφορά τα εξαρτήματα αμαξώματος που πωλούνται ως ανταλλακτικά, το πρόβλημα εμφανίζεται υπό ιδιαίτερο πρίσμα, εφόσον ένα μέρος των εξόδων αυτών έχει ήδη καλυφθεί κατά την πώληση των νέων αυτοκινήτων. Επομένως, πρέπει κατά τον καθορισμό της τιμής των ανταλλακτικών να λαμβάνεται δόντως υπόψη και το στοιχείο αυτό. Στο εκδικάζον τη διαφορά της κύριας δίκης εθνικό δικαστήριο αναπόκειται να ελέγξει αν αυτό συνέβη ή όχι.

64. Τέλος, θα ήθελα να παρατηρήσω ότι σε περίπτωση που προέκυπε ότι το μονοπώλιο, του οποίου απολαύουν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων όσον αφορά τα προστατευόμενα με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας ανταλλακτικά τους, τους θωεί συχνά στο να καταχράνται της δεσπόζουσας θέσεώς τους ή σε περίπτωση που θεωρείτο ότι ο πειρασμός μιας τέτοιας καταχρήσεως ήταν εξαιρετικά έντονος, θα έπρεπε, προφανώς, ο νομοθέτης, εθνικός ή κοινοτικός (μέσω εναρμονίσεως των εθνικών νομοθεσιών), να ρυθμίσει τα εν λόγω αποκλειστικά δικαιώματα, κατά τον πλέον πρόσφορο, κατά την κρίση του, τρόπο.

65. Περαιώνοντας τις προτάσεις μου, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο δεύτερο ερώτημα του Tribunale του Μιλάνου ως εξής:

« Το άρθρο 86 της Συνθήκης πρέπει να ερμηνευτεί υπό την έννοια ότι μια επιχείρηση κατασκευής αυτοκινήτων δεν προβαίνει σε καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσεως, επειδή απλώς αποκτά δίπλωμα ευρεσιτεχνίας επί των εξαρτημάτων που αποτελούν το αμάξωμα των κατασκευαζομένων από αυτήν αυτοκινήτων και ασκεί τα εξ αυτού απορρέοντα δικαιώματα. »