

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Komisja Gospodarcza i Monetarna

2004/0203(COD)

13.7.2005

OPINIA

Komisji Gospodarczej i Monetarnej

dla Komisji Prawnej

w sprawie projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 98/71/WE w sprawie prawnej ochrony wzorów
(COM(2004)0582 – C6-0119/2004 – 2004/0203(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Wolf Klinz

PA_Leg

KRÓTKIE UZASADNIENIE

Background

The Directive 98/71/ EC concerns the legal protection of design. The aim of design law is to protect the appearance, outside and visible form of a product. In this context protection should grant exclusivity in new and original design and reward the intellectual work of the creator of a design.

Article 14 deals with the repair of a complex product. It was from its creation only temporary in nature. Member States shall keep in force their existing legal provisions on protection of design - meaning protection of design or liberalised markets, i.e. no protection of design - until an amendment changes this Directive. Member States shall change their legislation only if they liberalise the market ("freeze plus" solution).

15 Member States (Austria, Denmark, Finland, France, Germany, Portugal, Sweden, Cyprus, Czech Republic, Estonia, Lithuania, Malta, Poland, Slovakia, Slovenia) have protected markets, 9 Member States (Belgium, Ireland, Italy, Luxembourg, Netherlands, Spain, United Kingdom, Hungary, Latvia) have liberalised markets and Greece has a time-limited protection.

This provision was a compromise of antagonists and supporters of a possible Europe-wide liberalisation, but was not meant to be a long term solution.

The Commission's Proposal

The Commission has currently proposed to liberalise the secondary market of spare parts. Thus protection of design should not exist for a component part of a complex product used for the purpose of the repair of this product so as to restore its original appearance. The liberalisation is proposed on the condition that Member States ensure that the consumers are informed about the origin of spare parts so that they can decide if they want to buy a spare part of the vehicle manufacturer (VM), of the original equipment supplier (OES) or of an independent supplier (non-OES).

The Member States have to adapt their national legislation, entering into force at the latest two years after the adoption of the proposed directive.

Data

Scope of the proposed Directive

The proposed Directive only concerns visible "must match" (i.e. body-integrated) spare parts for complex products. Although the proposal affects essentially any sector where the replacement and repair of visible components of complex products is at stake, it largely concerns the automotive aftermarket and has only a minor impact on other markets such as sanitary appliances, watches, motorbikes and domestic electrical appliances. The data for these other markets is difficult to quantify and mostly affects the luxury segment of these

markets; experts agree that only the automotive aftermarket is of major importance and thus crucially affected. The areas specifically concerned are namely, car body panels, automotive glass and lighting. 9-11 billion € are annually spent to buy these spare parts. A certain minimum demand for repair and replacement is necessary for spare part manufacturers to operate profitably. Thus offering spare parts is only profitable for certain volume cars. Nevertheless, a several billion € market is concerned.

Possible advantages and disadvantages of the proposed Directive

Prices: In markets with design protection a monopolistic pricing system risks to create overcharges for spare parts. A liberalised market offers a greater choice and a high probability of lower prices. A study showed that 10 out of 11 spare parts are more expensive in protected markets than in liberalised markets. Furthermore -for example- the VM price for a wing front can be up to over 200% higher than it is on the free market.

Innovation: The liberalisation does not affect innovation negatively. Innovation is created through competition in the primary market. The main purpose of creating a car design is to ensure the uniqueness of a car brand in order to defend the market position of a brand. The design of a new car is crucial for the buying decision of the consumer and the basis for a successful sale, but design does not affect consumer behaviour in the aftermarket.

Employment: Independent manufacturers in low-cost countries frequently lack the technical know-how to produce parts at the quality level required by the European market. Production abroad is done rather by the VM themselves as they outsource and dislocate the production of spare parts in order to import them afterwards in the EU. In contrast, SMEs in the EU can better guarantee jobs in their own markets. SMEs currently suffer from the lack of harmonisation in Europe and will benefit from a liberalisation. In addition, all suppliers will benefit from the opening-up of the market as the production of spare parts for non-EU cars will be permitted. Currently, 15% of the cars in the EU are imported from abroad (e.g. from Japan, Korea and US) and all non-EU VM have registered car component designs in the EU.

Safety: Safety is not a question of design protection. No safety test exists for granting design protection. Safety is instead subject to a regime of type-approval for some parts and could be extended to all other parts through further European legislation.

Competition: No competition exists in protected markets. The consumer must buy the spare parts from the VM. They can contact the OES for some spare parts, although this is only possible for products of some of the big and powerful OES. A single European market does not exist and national protected markets are, in reality, protected to a different degree for different spare parts. To liberalise the market would mean to open it up to competition. Competition is not only price competition, but other factors such as service, product quality and reputation come into play. Even in liberalised markets the market share of VM/ OES stays high, e.g. in the USA independent body panels have reached only 15% of the market share.

Conclusions

Your rapporteur wishes to express his strong support for the Commission's Proposal.

It is not satisfactory that we have a single market for new cars but no single market for spare parts.

A liberalisation of the secondary market of spare parts will lead to more competition and push the development of the internal market. The prices will become more elastic.

Innovation is not negatively affected. In fact it might be increased since VM will tend to design the parts of their products in such a way that independent suppliers will find it difficult to manufacture these spare parts. Your rapporteur supports the claim for intellectual property, but in our opinion it is no obstacle for a liberalisation of this market. In addition, it is remarkable that there is only one single case where a VM sued another VM for the copying of design in the primary market, even if some models greatly resemble each other.

SMEs will benefit from the liberalisation. The liberalisation will have positive effects on the employment in the EU and finally the individual consumer will be able to have the freedom of choice and should be able to accept the responsibility for that choice.

A liberalisation of the secondary market of spare parts is the right way forward. Even if all market in the EU were liberalised, the desired level-playing field could be distorted by the fact that insurances apply different conditions in various member states. For instance, not buying original spare parts offered by the VM could result in a disadvantageous liability for the end-user in case of an accident. Therefore the Commission should launch a study analysing the current situation so that necessary steps could be proposed to overcome this situation.

POPRAWKI

Komisja Gospodarcza i Monetarna zwraca się do Komisji Prawnej, właściwej dla tej sprawy, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Tekst proponowany przez Komisję¹

Poprawki Parlamentu

Poprawka 1 PUNKT PREAMBUŁY 1

(1) Jedyńm celem ochrony wzorów jest przyznanie wyłącznych praw do wyglądu produktu, ale nie monopolu na dany produkt; ochrona wzorów, dla których nie ma praktycznej alternatywy doprowadziłaby w rzeczywistości do monopolu na produkt; taka ochrona zbliżyłaby się do nadużycia systemu wzorów; jeżeli strony trzecie mają zezwolenie na produkcję i dystrybucję

(1) Jedyńm celem ochrony wzorów jest przyznanie wyłącznych praw do wyglądu produktu, ale nie monopolu na dany produkt **lub jego części składowe**; ochrona wzorów, dla których nie ma praktycznej alternatywy doprowadziłaby w rzeczywistości do monopolu **na produkty w przypadku których były one stosowane**; taka ochrona zbliżyłaby się do nadużycia systemu

¹ Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

części zamiennych, konkurencja zostanie utrzymana; jeżeli ochrona wzorów zostanie rozszerzona na części zamienne, takie strony trzecie będą naruszać wspomniane prawa, konkurencja zostanie wyeliminowana, a posiadacz prawa do wzoru uzyska de facto monopol na dany produkt;

wzorów; jeżeli strony trzecie mają zezwolenie na produkcję i dystrybucję części zamiennych **dla celów naprawczych**, konkurencja zostanie utrzymana; jeżeli ochrona wzorów zostanie rozszerzona na części zamienne, takie strony trzecie będą naruszać wspomniane prawa, konkurencja zostanie wyeliminowana, a posiadacz prawa do wzoru uzyska de facto monopol na dany produkt,

Poprawka 2

PUNKT PREAMBUŁY 3A (nowy)

(3a) Zniesienie ochrony wzorów w przypadku widocznych części zamiennych dla celów naprawczych prowadzi do nowych swobód dla małych i średnich przedsiębiorstw oraz korzystnych ofert dla konsumentów,

Poprawka 3

PUNKT PREAMBUŁY 3B (nowy)

(3b) W świetle definicji „oryginalnych części zamiennych” oraz „części zamiennych równej jakości” zawartych w art. 1 ust. 1 lit. (t) oraz (u) rozporządzenia (WE) nr 1400/2002 oraz w art. 4 ust. 1 lit. (i), (j), (k) oraz (l) tegoż rozporządzenia, ograniczenia w handlu częściami zamiennymi pojazdów mechanicznych powinny zostać zabronione.

Justification

Liberalisation of the spare parts market is central to the liberalisation of the entire motor vehicle sector introduced under the block exemption regulation (Regulation (EC) No 1400/2002). That being the case, the restrictions imposed on spare parts trade and the monopoly accorded to the motor manufacturers – the pretext in each case being ‘design protection’ – are plainly contrary to current competition law and should consequently be removed.

Poprawka 4
PUNKT PREAMBUŁY 4

(4) Aby wypełnić przepisy rozporządzenia Komisji nr 1400/2002 w sprawie możliwości producenta w zakresie umieszczania swojego znaku towarowego lub logo na częściach składowych lub częściach zamiennych w sposób widoczny i skuteczny, **Państwa Członkowskie zapewnią, aby konsumenci byli należycie poinformowani o pochodzeniu części zamiennych, a także o znakach towarowych i logo umieszczanych na danych częściach,**

(4) Aby wypełnić przepisy rozporządzenia Komisji nr 1400/2002 w sprawie możliwości producenta w zakresie umieszczania swojego znaku towarowego lub logo na częściach składowych lub częściach zamiennych w sposób widoczny i skuteczny, **należy zapewnić, aby konsumenci byli należycie poinformowani o pochodzeniu części zamiennych, a także o znakach towarowych i logo umieszczanych na danych częściach,**

Poprawka 5
PUNKT PREAMBUŁY 4A (nowy)

(4a) Niniejsza dyrektywa powinna zacząć obowiązywać niezależnie od prowadzonych badań i możliwych ocen wpływu,

Poprawka 6
ARTYKUŁ 1
Artykuł 14, ustęp 1 (dyrektywa 98/71/WE)

1. Ochrona z tytułu wzoru nie przysługuje wzorowi, który stanowi część składową produktu złożonego stosowaną w rozumieniu art. 12 ust. 1 niniejszej dyrektywy, do naprawy tego produktu złożonego w taki sposób, by przywrócić mu jego wygląd początkowy.

1. Ochrona z tytułu wzoru nie przysługuje wzorowi - **włączonemu w produkt lub mającemu zastosowanie w przypadku tego produktu** - który stanowi część składową produktu złożonego stosowaną w rozumieniu art. 12 ust. 1 niniejszej dyrektywy, w **wyłącznym i jedynym** celu naprawy tego produktu złożonego w taki sposób, by przywrócić mu jego wygląd początkowy. **Ochrona wzoru obowiązuje o ile wzór jest stosowany jedynie z powodów dekoracyjnych i wizerunkowych, tj. nie w celu naprawy produktu dla przywrócenia jego wyglądu początkowego, lecz w celu jego zmiany.**

Poprawka 7
ARTYKUŁ 1
Artykuł 14, ustęp 1a (nowy) (dyrektywa 98/71/WE)

1a. Komisja monitoruje wdrażanie niniejszej dyrektywy, a w szczególności jej wpływ na ceny i bezpieczeństwo części zamiennych, warunki narzucane osobom ubezpieczonym przez zakłady ubezpieczeniowe, jak również oddziaływanie nowego systemu regulacyjnego na warunki konkurencji. Okresowo Komisja przedkłada Radzie i Parlamentowi Europejskiemu sprawozdanie przedstawiające jej ustalenia oraz proponuje stosowne środki zgodne z unijnymi celami.

Justification

Provides for regular assessment to gauge the impact of the regulatory regime, with particular reference to the most sensitive matters.

Poprawka 8
ARTYKUŁ 1
Artykuł 14, ustęp 2 (dyrektywa 98/71/WE)

2. Państwa Członkowskie zapewnią, aby konsumenci byli należycie informowani o pochodzeniu części zamiennych tak, aby mogli dokonywać świadomego wyboru pomiędzy konkurującymi ze sobą częściami zamiennymi.

2. Ustęp 1 ma zastosowanie pod warunkiem, że konsumenci są należycie informowani o pochodzeniu produktu wykorzystywanego do naprawy przez użycie oznaczenia jak np. znaku towarowego lub nazwy towarowej lub w innej stosownej postaci, w celu umożliwienia im dokonania świadomego wyboru pomiędzy konkurującymi ze sobą produktami oferowanymi do naprawy.

Poprawka 9
ARTYKUŁ 1
Artykuł 14, ustęp 2a (nowy) (dyrektywa 98/71/WE)

2a. Klauzula o naprawach obowiązuje tylko w przypadku widocznych części zamiennych

na rynku wtórnym po wprowadzeniu produktu złożonego na pierwotny rynek wewnętrzny przez posiadacza lub za jego zgodą.

Poprawka 10
ARTYKUŁ 1

Artykuł 14, ustęp 2b (nowy) (dyrektywa 98/71/WE)

2b. Konsumenci, warsztaty oraz dystrybutorzy części nie powinni w żadnym wypadku być obarczani dodatkowymi kosztami, opłatą za licencję ani prowizją za wykorzystanie części zamiennych do celów naprawczych.

Justification

The selling price of a car already includes the costs incurred in designing the model, which are consequently paid in full when the car is bought. When the car is repaired, no one should be made to pay the design costs again. Given that it has already been paid for at the time of purchase of the car, there is no reason to charge for design twice or several times over. On the contrary, this would adversely affect small and medium-sized businesses and inhibit growth.

PROCEDURA

Tytuł	Projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 98/71/WE w sprawie prawnej ochrony wzorów				
Numer procedury	COM(2004)0582 – C6-0119/2004 – 2004/0203(COD)				
Komisja przedmiotowo właściwa	JURI				
Komisja wyznaczona do wydania opinii Data ogłoszenia na sesji plenarnej	ECON 30.11.2004				
Ścisła współpraca	-				
Sprawozdawca komisji opiniodawczej Data powołania	Wolf Klinz 14.12.2004				
Rozpatrzenie w komisji	29.3.2005	23.5.2005	14.6.2005	12.7.2005	13.7.2005 05
Data zatwierdzenia poprawek	13.7.2005				
Wynik głosowania końcowego	za: 36 przeciw: 5 wstrzymało się: 1				
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Zsolt László Becsey, Pier Luigi Bersani, Bowles Sharon Margaret, Udo Bullmann, Ieke van den Burg, David Casa, Paolo Cirino Pomicino, Elisa Ferreira, Jean-Paul Gauzès, Robert Goebbels, Benoît Hamon, Gunnar Hökmark, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Sophia in 't Veld, Othmar Karas, Piia-Noora Kauppi, Wolf Klinz, Christoph Konrad, Guntars Krasts, Kurt Joachim Lauk, Astrid Lulling, Gay Mitchell, Cristobal Montoro Romero, Joseph Muscat, John Purvis, Alexander Radwan, Bernhard Rapkay, Dariusz Rosati, Eoin Ryan, Peter Skinner, Margarita Starkevičiūtė, Ivo Strejček, Sahra Wagenknecht, John Whittaker				
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Harald Ettl, Catherine Guy-Quint, Ona Juknevičienė, Jules Maaten, Thomas Mann, Kamal Syed Salah, Corien Wortmann-Kool				
Zastępcy (art. 178 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Antonio Masip Hidalgo				