



Libera concorrenza e prezzi *giusti* per i pezzi di ricambio per autoveicoli

Design
per un' Europa moderna:
maggior beneficio ai consumatori
europei e nuova spinta alla
competitività europea



ECAR

Campagna Europea
per la libertà
del mercato dei
pezzi di ricambi
e della riparazione
degli autoveicoli

Libera concorrenza e prezzi giusti al consumatore per i pezzi di ricambio degli autoveicoli



Mercato competitivo per la riparazione e la manutenzione: la garanzia per una mobilità sostenibile

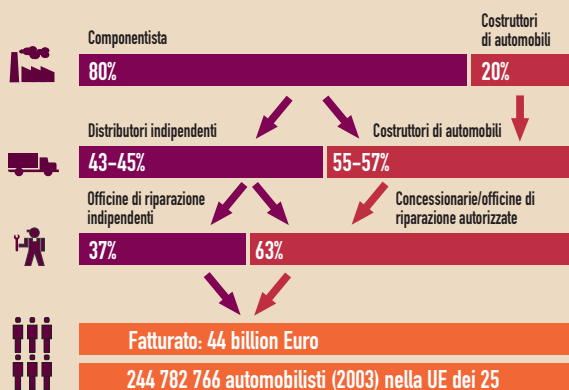
Sin dal primo giorno di circolazione un veicolo ha bisogno di manutenzione.

Nel corso di dieci anni la manutenzione di un'automobile costa al consumatore un importo pari ad una volta e mezzo il prezzo d'acquisto del veicolo stesso.

Ogni anno 250 milioni di automobilisti dell'Unione Europea spendono complessivamente 44 miliardi di euro per l'acquisto dei pezzi di ricambio necessari per la manutenzione e la riparazione del loro automezzo. Il costo di questi ricambi rappresenta dunque una parte importante della spesa di trasporto di ciascun consumatore. La possibilità di ottenere un buon prezzo per i ricambi può, quindi, rappresentare la differenza tra una mobilità più o meno sostenibile.

Certi automobilisti europei possono scegliere fra fornitori concorrenti di pezzi di ricambio e di servizi di riparazione: o il concessionario della marca del loro veicolo o il mercato della distribuzione indipendente. Ciò offre all'automobilista la libertà di scegliere dove far riparare o far eseguire la manutenzione del proprio automezzo a prezzi tenuti bassi grazie alla concorrenza. Mercati concorrenziali garantiscono ai consumatori il diritto di riparare il proprio automezzo a propria discrezione.

Il mercato del ricambio auto nella UE dei 15

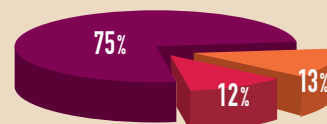


La posta in gioco: monopolio a vantaggio dei costruttori di automobili oppure libertà di riparazione per i consumatori?

La concorrenza che rafforza i diritti dei consumatori è chiaramente un bene pubblico. Purtroppo essa è minacciata da uno serio dibattito, che rischia di privare i consumatori dei loro diritti: possono i costruttori di automobili ricorrere a presunti diritti di proprietà intellettuale – diritti di design – al solo scopo di assicurarsi il monopolio sulla fornitura dei pezzi di ricambio visibili, quali ad esempio paraurti, cofano motore, fanali o parabrezza?

Mercato dei pezzi di ricambio "must match" nella UE dei 15

- Componenti per carrozzeria
75% - 7.500 000.000 €
- Illuminazione integrata
13% - 1.380 000.000 €
- Parabrezza e vetri laterali
12% - 1.160 000.000 €



Nel caso l'Unione Europea dovesse rispondere con un „si“, i costruttori otterrebbero il completo controllo su un mercato di ben 10 miliardi €.

Una situazione pesante nell' Unione Europea un intreccio di leggi contraddittorie.

Da oltre dodici anni la Unione Europea si batte per garantire la libera concorrenza in tutta Europa per il mercato dei pezzi di ricambio visibili. Ma tutti questi sforzi sono stati bloccati dall'industria automobilistica creando, così, una situazione di norme nazionali confusa e contraddittoria.

In alcuni Stati membri la libera concorrenza rende contenti molti consumatori. Mentre in altri, i costruttori di automobili impongono condizioni di monopolio. Non c'è dunque da meravigliarsi se in questi Stati i consumatori pagano prezzi più cari. Un sondaggio del Comité Européen des Assurances (CEA)¹ mostra che negli Stati in regime di monopolio, i prezzi per i ricambi visibili sono, mediamente, più cari del 9,8% rispetto agli altri Paesi europei.

¹ Comité Européen des Assurances, "Spare Parts Price Survey", January 2004

La „Clausola di riparazione“ protegge l'innovazione, la concorrenza e la libertà dei consumatori



La protezione legale dei disegni e dei modelli serve a promuovere concorrenza entro categorie di prodotti.

L'obiettivo della legge relativa al design è finalizzato alla protezione della forma esterna di un prodotto, non del prodotto stesso.

Un buon „design“ contribuisce notevolmente alla vendita di un prodotto. Lo stilista acquisisce un diritto esclusivo sul design dei propri prodotti e può essere certo che questo design. Le appartiene e che lui soltanto potrà venderlo. Questo è ciò che lo stimola ad innovare.

Ma i suoi diritti non si possono estendere a tutta la categoria di prodotti. Per avere successo, lo Stilista deve competere con gli altri Stilisti, che propongono disegni diversi all'interno della stessa categoria di prodotti. Prendiamo il mercato automobilistico: proteggere il design di un'automobile non significa bloccare o escludere la concorrenza di nuovi modelli. I consumatori possono sempre scegliere fra molti modelli di automobili, pur essendo tutti quanti soggetti ad una tutela del design.

Pertanto, la protezione legale dei disegni e dei modelli non garantisce il monopolio sul prodotto. Essa promuove la concorrenza dei prodotti tramite innovazione. Se il consumatore decide di pagare il 10% in più per un design particolarmente attraente lo fa per sua libera scelta. Nessuno lo obbliga. Ma se decide per tale soluzione, questo 10% sarà la ricompensa per lo stilista, per il suo lavoro.

I pezzi di ricambio rappresentano un mercato totalmente diverso.

Dal punto di vista specifico del design, i pezzi di ricambio si distinguono sostanzialmente dalle autovetture nuove. Per poter riparare le „parti di carrozzeria“ di una autovettura e ripristinare in tal modo la sua forma originaria, i pezzi di ricambio devono essere esattamente simili al pezzo da sostituire (è un pezzo di ricambio cosiddetto must match). Non ci sono possibili alternative al design. I costruttori di pezzi di ricambio

Prezzi di ricambi Renault su mercati in regime di concorrenza e su mercati senza concorrenza (5 body panel rappresentativi)

| Francia € | Belgio € | Italia € | Francia in confronto con | |
|--------------|-------------|-------------|--------------------------|----------|
| | | | Belgio | Italia |
| 191 | 150 | 152 | + 27,4 % | + 25,6 % |

hanno solo due opzioni: fabbricare il componente in maniera tale che sia esattamente identico a quello da sostituire o lasciar perdere il mercato dei pezzi di ricambio visibili.

L'estensione della tutela del design ai pezzi di ricambio è un abuso.

L'estensione della tutela del design ai pezzi di ricambio esattamente intercambiabili porterebbe ad un risultato contrario. Anziché promuovere la concorrenza all'interno della stessa categoria di prodotti, la si elimina completamente sul mercato dei pezzi di ricambio. Contrariamente al mercato delle automobili nuove, l'applicazione della tutela del design sui pezzi di ricambio della carrozzeria:

- concede al costruttore di autoveicoli il monopolio sui prodotti,
- priva gli automobilisti della possibilità di scelta.
- consente ai costruttori di autoveicoli di ottenere, dai consumatori europei, un sovrapprezzo per la condizione di monopolio.

Poiché i consumatori non possono scegliere tra design competitivi per pezzi di ricambio della carrozzeria, la tutela sul design non offre alcun stimolo alla concorrenza per questo mercato. Favorisce soltanto prezzi monopolistici.

L'estensione della tutela sul design ai pezzi di ricambio visibili rappresenta una violazione dello spirito stesso della normativa. Anziché promuovere la concorrenza, essa stimola la creazione di monopoli.

Differenza di prezzi tra vari fornitori in Germania

| Modello vettura | Prezzo (in Euro) | | Sovraccarico per i consumatori | |
|---------------------------|--------------------|----------------|--------------------------------|---------|
| | Produttori vetture | Mercato libero | € | % |
| BMW 316 i (E36) | | | | |
| Parafango frontale destro | 130,00 | 40,20 | + 89,80 | + 223 % |
| Cofano | 236,00 | 116,95 | + 119,05 | + 102 % |
| Lampada frontale sinistra | 268,00 | 225,90 | + 42,10 | + 19 % |
| Fiat Punto (176) | | | | |
| Parafango frontale destro | 75,00 | 50,73 | + 24,27 | + 48 % |
| Cofano | 225,00 | 124,57 | + 100,43 | + 81 % |
| Lampada frontale destra | 116,09 | 90,95 | + 25,14 | + 28 % |
| VW Golf III | | | | |
| Parafango frontale destro | 90,70 | 29,05 | + 61,65 | + 212 % |
| Cofano | 196,50 | 108,87 | + 87,63 | + 80 % |
| Lampada frontale sinistra | 95,70 | 81,00 | + 14,70 | + 18 % |

I consumatori non dovrebbero pagare due volte

I costruttori di automobili giustificano la necessità di un monopolio sui pezzi di ricambio per ammortizzare i loro investimenti nei design.



È in gioco un principio fondamentale.

Una volta che si acquista e si paga un prodotto questo diventa di proprietà.



Quando si ripara una casa, è necessario acquistare i telai delle finestre dall'architetto che le ha progettate? Se si sistema un abito è necessario ricorrere al negozio che lo ha venduto? Naturalmente no.

Ma allora perché dovrete essere obbligati ad acquistare i pezzi di ricambio visibili dalla fabbrica che ha costruito la vostra autovettura?

I consumatori non dovrebbero continuare a pagare.

Quando un consumatore acquista un'automobile nuova, sceglie fra modelli diversi. Egli paga spontaneamente la sua scelta. Il costruttore di automobili prescelto recupera il suo investimento nel design sotto forma di premio sul design stesso. Tale ritorno non è una garanzia: è un ritorno ottenuto in una situazione di libera concorrenza con altri modelli.

I costruttori di automobili ottengono già rendite dal loro design.

I pezzi di ricambio sono fondamentalmente diversi. Non è possibile alcuna alternativa di design e quindi alcuna concorrenza. Perché dunque l'automobilista dovrebbe essere obbligato a pagare due, tre o quattro volte per il design, ogni volta che ha bisogno di un pezzo di ricambio per la carrozzeria?

Se la tutela del design fosse estesa ai ricambi visibili, gli automobilisti non avrebbero alcuna possibilità di scelta fra design alternativi e, quindi, sarebbero soggetti alle decisioni dell'unico stilista. Questo non è corretto.

I consumatori non devono pagare un premio di monopolio.

Ma è ancora peggiore il fatto che il prezzo pagato una seconda volta venga deciso dal monopolista a sua discrezione, creando un disservizio al consumatore. I fatti lo provano: in Europa le maggiorazioni di prezzo su pezzi di ricambio soggetti alla tutela di design sono estremamente alte. Non è inusuale il fatto che un costruttore di automobili ottenga un profitto dal monopolio su un singolo parafrangente di ricambio, superiore al costo del design di tutta la carrozzeria del veicolo nuovo. Ciò viene anche confermato dallo studio McKinsey² prima citato. Questo dimostra, per esempio, che un costruttore di automobili guadagna di più con la vendita di pezzi di ricambio che con la vendita di automobili nuove.

L'Europa si trova di fronte ad uno scenario classico: l'industria automobilistica mira semplicemente a rendite di monopolio estremamente elevate.

La Clausola di riparazione è la garanzia dei diritti dei consumatori.

L'investimento di un costruttore per il design dell'estetica di un'automobile è modesto. L'industria ha ammesso che "esso non rappresenta il principale fattore di costo". Secondo la Commissione Europea il costo del design corrisponde allo 0,7% del fatturato dei costruttori.

L'investimento nel design di una berlina di lusso quale la Mercedes classe S corrisponde a circa 50€ per automobile venduta, come viene confermato da Bruno Sacco Direttore del design della Mercedes Benz. Il valore scende sotto i 10€ per un veicolo di classe media come per esempio la Renault Clio.

² McKinsey Quarterly, 2003 N°1



ECAR

Campagna Europea per la libertà del mercato dei pezzi di ricambi e della riparazione degli autoveicoli

La legislazione prescrive la sicurezza. La sicurezza non è un problema di design



PROTETTA DA DESIGN
MA INSECURA



NON
PROTETTA DA DESIGN
MA SICURA

Vincolare la sicurezza e la qualità con la tutela sul design, come i costruttori di automobili cercano di fare, è un errore.

I componenti sotto il cofano motore sono sicuri, tuttavia, non godono di alcuna protezione del design.

I costruttori di automobili giustificano la necessità della tutela sul design con la finalità di proteggere i consumatori da pezzi di ricambio non sicuri o di qualità scadente. Essi sostengono che ottenere l'esclusività della vendita dei pezzi di ricambio è il solo modo per garantire che i ricambi siano sicuri e di buona qualità.

I costruttori di automobili insinuano, pertanto, che i pezzi di ricambio visibili provenienti dal mercato indipendente rappresentano un rischio per la sicurezza. Ma l'esistente mercato libero dei pezzi di ricambio sotto il cofano motore – cioè quelli non visibili, ma essenziali per la sicurezza del veicolo, quali ad esempio pastiglie freni, frizioni e sistemi per lo sterzo, ecc., dimostra che le leggi attuali della UE sono abbastanza severe per garantire che gli standard di qualità più severi siano applicati a tutti i componenti. Perciò, è assurdo affermare, come fanno i costruttori di automobili, che i pezzi di ricambio visibili liberamente fabbricati e montati rappresentano un rischio per la sicurezza.

È praticamente impossibile dedurre che un prodotto sia sicuro soltanto perché il suo design è protetto.

Ci si può chiedere allora: perché insistere con la protezione legale dei disegni e dei modelli? La tutela del design potrebbe essere lo strumento giusto per migliorare ulteriormente la sicurezza?

La tutela del design protegge la forma esterna di un prodotto, ma non il prodotto stesso. Le sue caratteristiche tecniche (materiale utilizzato, processi di lavorazione, tipo di montaggio, o simili) non vengono a tal fine considerati.

Malgrado che queste caratteristiche siano determinanti per la sicurezza, ben oltre l'apparenza estetica.

La legge per la tutela del design non si occupa della qualità o della sicurezza. Essa si occupa soltanto della forma esteriore.

La tutela di un design dipende solo dal fatto che il design di un prodotto abbia carattere innovativo e individuale. Le caratte-

ristiche di sicurezza di un prodotto soggetto alla tutela del design sono pertanto arbitrarie. Per esempio, un cofano motore realizzato con un bel design, ma di concezione tecnica alquanto semplice e rudimentale, potrebbe beneficiare della tutela del design, benché offra una sicurezza notevolmente inferiore rispetto ad un modello progettato tenendo conto delle norme di sicurezza ma banale come linea e che non gode di alcuna tutela del design.

Le leggi UE non consentono di utilizzare la tutela del design come argomento di sicurezza.

Utilizzare un sistema di protezione sul design per dei fini di sicurezza è inefficace, sconcertante e superfluo. Argomentare che la tutela del design sia una questione di sicurezza, rappresenta una eclatante violazione dell'obiettivo perseguito.



La Corte di Giustizia delle Comunità Europee ha chiarito questo punto. Nel suo verdetto circa la causa *Sterling Drug*, essa ha precisato che "... i provvedimenti necessari a tal fine (la protezione dei consumatori dai pericoli derivanti da prodotti difettosi, n.d.r.) devono essere adottati nell'ambito della normativa propria del controllo sanitario, non già eludendo le norme in materia di proprietà industriale e commerciale. D'altra parte, l'oggetto specifico della tutela della proprietà industriale e commerciale è distinto da quello della tutela dei consumatori e delle eventuali responsabilità in essa implicite.". Nel suo verdetto per la causa *Hilti contro la Commissione*, la Corte di Giustizia ha aggiunto che l'abuso di una posizione dominante "... non può essere giustificato da considerazioni attinenti alla sicurezza ed all'affidabilità dei prodotti di cui trattasi. [...] Di conseguenza, non spetta evidentemente ad un'impresa in posizione dominante adottare, di propria iniziativa, misure destinate ad eliminare prodotti che essa considera, a torto o a ragione, pericolosi, o perlomeno di qualità inferiore ai propri prodotti."

La tutela del design è un mezzo inefficace, superfluo e illegittimo per la sicurezza.

La scelta dei consumatori definisce la qualità. Non è una questione di design

La sicurezza è un bene pubblico ben protetto.
La qualità è una scelta privata.



La sicurezza in Europa viene garantita da uno dei sistemi migliori al mondo: la Normativa per l'omologazione.

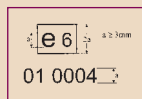
Poiché la sicurezza rappresenta un bene pubblico essenziale, esiste un completo sistema per garantire che tutti i prodotti critici in termini di sicurezza siano veramente sicuri.

La sicurezza dei pezzi di ricambio per autoveicoli viene garantita in tutta Europa da leggi, normative e standard severi e rigorosi che si applicano per tutti i produttori. I componenti considerati critici per la sicurezza possono essere commercializzati solamente se:

- abbiano superato una procedura di omologazione obbligatoria per legge
- su ogni unità venduta sia stato applicato il marchio che confermi l'omologazione ottenuta in seguito al superamento di tutti i test richiesti.

Coloro che non si conformano a tali disposizioni possono incorrere in gravi sanzioni, inclusa la chiusura dell'attività.

● Marchio di qualità³.



E' provato che questo sistema è efficace, poiché garantisce tutti i componenti critici dal punto di vista della sicurezza, non facendo distinzione alcuna per quanto riguarda il design, il produttore o l'origine del prodotto. Questo sistema è focalizzato solo sulla sicurezza. Poiché ognuno può richiedere per un prodotto l'omologazione, la procedura di omologazione del prototipo non pregiudica la concorrenza. Inoltre, il sistema è molto flessibile poiché ogni componente nuovo può essere sottoposto alla procedura d'omologazione.

Fra i componenti di carrozzeria minacciati dalla tutela del design, i fari ed i cristalli per porte e parabrezza sono già soggetti alle prove di omologazione. La sicurezza di questi componenti è



così garantita da un sistema studiato appositamente per tale scopo: la tutela del design non apporterà alcun miglioramento sotto il profilo della sicurezza.

Esperienze pratiche e procedure di controllo in Europa e negli Stati Uniti hanno dimostrato che i componenti di carrozzeria, rappresentanti il terzo segmento del mercato dei pezzi di ricambio visibili, non hanno avuto, fino ad ora, alcun ruolo sull'integrità strutturale e la sicurezza finale di un autoveicolo moderno³. Negli Stati Uniti l'autorità per la sicurezza del traffico stradale "U.S. National Highway Traffic Safety Administration" è dello stesso avviso, in quanto afferma che "non è stato ancora provato che questi componenti pongano problemi per la sicurezza". Pertanto, questi componenti non richiedono alcuna procedura d'omologazione.

Se ciò dovesse cambiare in futuro, grazie a nuove tecnologie, questi componenti dovrebbero essere sottoposti ad omologazione. Verrebbero, quindi, applicati tutti i criteri delle norme sulla sicurezza. Il fatto che essi siano soggetti alla tutela del design o meno, non cambia nulla sotto il profilo della sicurezza.

La „qualità“ è una questione di forza di mercato e scelta dei consumatori.

Diversamente dalla sicurezza, la qualità non è un bene pubblico, bensì privato. La qualità non deve essere regolata tramite autorità esterne: il gioco della concorrenza sul mercato è di per se sufficiente. Se per esempio un paraurti non è perfettamente intercambiabile e richiede quindi un tempo di montaggio più lungo il cui costo superi il prezzo del particolare, esso non sarà più competitivo. Quindi, i fornitori che offriranno prodotti di bassa qualità saranno eliminati dal mercato o dovranno migliorare la qualità dei loro prodotti per rimanere competitivi.

La qualità viene regolata dalla scelta dei consumatori.

³ Thatcham Motor Insurance Repair Research Centre, UK.



ECAR

Campagna Europea
per la libertà
del mercato dei
pezzi di ricambi
e della riparazione
degli autoveicoli

L'occupazione in Europa: minacciata dai monopoli



I costruttori di automobili importano pezzi di ricambio nell'Unione Europea in misura pari a quasi 80 volte in più di quanto importato dai produttori indipendenti, spostando lavoro verso i Paesi a basso costo di manodopera.

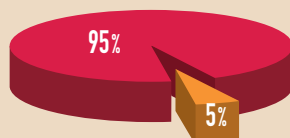
I costruttori di automobili spiegano che la concorrenza sul mercato Europeo dei ricambi automobilistici aprirebbe un flusso di importazioni dai Paesi a basso costo con la conseguenza di pregiudicare i posti di lavoro nella Comunità Europea. Ma è vero il contrario.

In pratica l'argomento dei posti di lavoro si concentra sul mercato dei componenti per carrozzeria. Evidentemente ciò riguarda soltanto i posti di lavoro per la produzione, poiché quelli relativi alla distribuzione o alla riparazione indipendente devono rimanere all'interno della U.E.

Questo mercato, pari ad oltre 7,5 miliardi di euro, è dominato dai costruttori di automobili con una quota pari al 95%.

Mercato dei "componenti di carrozzeria" nella UE a 15

■ Costruttori di automobili
■ Distributori indipendenti



I costruttori di automobili importano circa il 40% dei loro pezzi di ricambio nell'Unione Europea ...

Circa il 12% dei veicoli circolanti sulle strade europee viene costruito in Giappone, Corea del Sud, negli Stati Uniti o altri Paesi non appartenenti all'Unione Europea. In senso generale possiamo dire che i pezzi di ricambio per questi veicoli vengono quasi esclusivamente prodotti all'estero e importati nell'Unione Europea dal rispettivo costruttore.

Anche i costruttori di automobili europei producono oppure acquistano i loro pezzi di ricambio sempre più spesso al di fuori dell'Unione Europea. Circa il 25 - 30% del fabbisogno di componenti, già adesso, proviene da paesi a basso costo di mano d'opera, non appartenenti all'Unione Europea. Per esempio cofani motore da Taiwan, paraurti dalla Croazia o parafranghi dal Sudafrica. Questo sforzo di delocalizzazione si va sempre più accentuando. La capacità ed i sistemi moderni di produzione rendono sempre più possibile l'approvvigionamento a livello mondiale.

Complessivamente circa il 40% dei pezzi di ricambio venduto nell'Unione Europea viene importato dai costruttori di

automobili. Ciò ha un impatto diretto sui posti di lavoro nell'UE. Attualmente più di 12.000 persone sono occupate all'estero per produrre componenti di carrozzeria importati dall'industria automobilistica.

... mentre i distributori indipendenti importano meno del 10%.

I produttori indipendenti europei seguono un modello commerciale molto diverso.

Il 90% delle loro vendite è prodotto all'interno dell'Unione Europea mentre il restante 10% è importato. La maggior parte di essi sono Piccole e Medie Imprese, che hanno meno possibilità di trasferire produzioni all'estero.

Le loro dimensioni sono tali da rendere le importazioni meno economiche e meno competitive (essi dovrebbero importare una vasta gamma di componenti in piccole quantità, al contrario dei costruttori di automobili che possono importare pochi modelli, in grandi quantitativi entro termini di consegna prestabiliti).

Ogni anno vanno perduti migliaia di posti di lavoro, a causa dei costruttori di automobili.

Il 10% dei componenti importati dagli indipendenti, su una quota di mercato del 5%, rappresenta dunque solo lo 0,5% della quota totale dei componenti di carrozzeria. Mentre le importazioni dei costruttori di automobili rappresentano circa il 40% del mercato totale per componenti di carrozzeria.

La quota di mercato degli indipendenti potrebbe aumentare in maniera significativa? Secondo la Commissione Europea: "Il mercato del ricambio indipendente, una volta liberalizzato, non arriverà probabilmente mai a guadagnare più del 15% della quota di mercato dei componenti per carrozzeria" (opinione questa condivisa da tutti gli esperti). Supponiamo che gli indipendenti raggiungano questa quota di mercato, la loro quota di importazione di parti di ricambio di carrozzeria avrebbe un incremento del 1,5% sul volume totale importato.

I posti di lavoro europei sono minacciati dall'industria automobilistica, non dagli indipendenti.

L'occupazione in Europa: vivacizzata dalla clausola di riparazione

I costruttori di automobili hanno come obiettivo la riduzione costi attraverso l'eliminazione di migliaia di posti di lavoro in Europa.

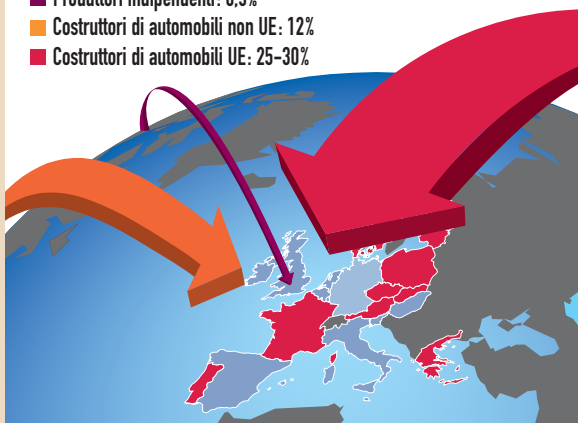


La minaccia che grava sull'occupazione in Europa, a causa dell'industria dell'auto, sta aumentando. I tentativi e gli sforzi di trasferire produzioni fuori dall'Europa in paesi a basso costo di manodopera saranno destinati a continuare. Per questo, dunque, la clausola di riparazione rappresenta uno strumento efficace per la protezione dei posti di lavoro in Europa.

Essa, infatti, consente ai loro concorrenti, che hanno stabilito gran parte delle loro attività di produzione nell'Unione Europea, di poter continuare la loro attività.

Quota di mercato totale UE per componenti di carrozzerie – importata da:

- Produttori indipendenti: 0,5%
- Costruttori di automobili non UE: 12%
- Costruttori di automobili UE: 25-30%



La clausola di riparazione crea nuovi posti di lavoro in Europa.

Con una clausola di riparazione capace di garantire il loro diritto a competere, i produttori indipendenti di ricambi in Europa possono:

- ↑ fornire pezzi di ricambio per vetture giapponesi, coreane, americane e altre autovetture importate nell'UE e creare con ciò ulteriori posti di lavoro nell'Unione Europea,
- ↑ entrare in concorrenza con le importazioni di pezzi di ricambio dei costruttori di automobili nonché bloccare il trasferimento di posti di lavoro, per riportarli di nuovo in Europa,
- ↑ produrre pezzi di ricambio nell'Unione Europea per il mercato d'esportazione e creare, di conseguenza, nuovi posti di lavoro.

Senza clausola di riparazione andranno perduti posti di lavoro europei. E non potranno più essere recuperati.

Senza clausola di riparazione i produttori indipendenti di pezzi di ricambio in Europa verranno ostacolati o eliminati dal mercato. Ecco le conseguenze:

⬇ Essi non avranno alcuna possibilità di competere con i costruttori di automobili straniere che ormai hanno il controllo completo delle importazioni e della distribuzione intra-comunitaria di pezzi di ricambio per le "proprie" automobili. I posti di lavoro riferiti a questa quota di mercato del 12% saranno perduti e resteranno fuori dall'Europa.

⬇ Essi non potranno, inoltre, competere contro i costruttori di automobili europei ed il loro monopolio sui pezzi di ricambio. I lavoratori europei non potranno più concorrere o candidarsi per il 25%-30% dei posti di lavoro che sono già stati trasferiti dall'industria automobilistica all'estero. Il processo di delocalizzazione dei posti di lavoro può procedere senza problemi.

E' sorprendente. I produttori automobilistici americani General Motors e Ford sono particolarmente agguerriti nel difendere la tutela del design di parti di ricambio in Europa. Mentre sul loro mercato domestico negli Stati Uniti la tutela non esiste.

Senza clausola di riparazione si corre il rischio di trasferire numerosi posti di lavoro fuori dall'Unione Europea.

Triste, ma vero. La mancanza della clausola di riparazione costerà posti di lavoro all'Europa. Senza clausola di riparazione, la legislazione dell'Unione Europea sulla tutela del design proteggerà i posti di lavoro all'Estero e ostacolerà la creazione di nuovi posti di lavoro in Europa.

Ed i costruttori di automobili, potendo beneficiare di un mercato privo di concorrenza, potrebbero produrre a costi più bassi all'estero e vendere i loro prodotti nell'Unione Europea a prezzi eccessivi. La legge sul design incoraggerebbe l'attuale tendenza al trasferimento delle sedi di produzione nei Paesi a più basso costo di manodopera. I consumatori europei verrebbero obbligati a pagare la delocalizzazione.

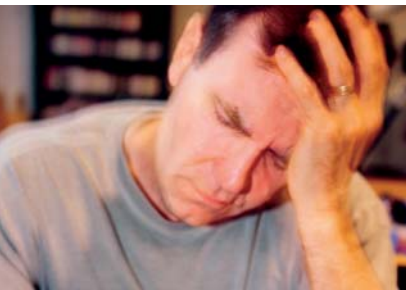
Senza clausola di riparazione, la legislazione europea sul design obbligherà i consumatori europei a pagare per il trasferimento dei posti di lavoro all'estero.



ECAR

Campagna Europea per la libertà del mercato dei pezzi di ricambi e della riparazione degli autoveicoli

L'Europa senza la clausola di riparazione: un problema grave



Un'Europa senza clausola di riparazione significa preoccupazione.
– Preoccupazione per 250 milioni di consumatori, preoccupazione per le Piccole e Medie Imprese e le migliaia di loro dipendenti, nonché preoccupazione per la competitività dell'Europa.

Se l'attuale situazione rimanesse invariata e se ad ogni Stato Membro fosse lasciata la libertà di definire la propria politica sul design, le conseguenze potrebbero essere:

- **Un monopolio rigido.**

La libera e aperta concorrenza sarebbe resa difficile sul mercato del ricambio indipendente, un mercato di 44 miliardi di euro e praticamente cancellata nel segmento dei pezzi di ricambio visibili che vale da solo 10 miliardi di euro. Molti stati dell'Unione Europea sopportare prezzi gonfiati, minor efficienza e meno posti di lavoro – il costo conosciuto del monopolio.

- **Un ostacolo del "diritto alla riparazione" dei consumatori.**

Gli automobilisti sarebbero costretti ad acquistare i loro pezzi di ricambio da un unico fornitore ufficiale, il costruttore dell'automobile, e pagare prezzi di monopolio. Il loro diritto di decidere liberamente dove fare riparare i propri automezzi sarebbe seriamente pregiudicato.

- **Un trasferimento di posti di lavoro fuori dall'Unione Europea.**

I costruttori di automobili importano circa il 40% del loro fabbisogno di pezzi di ricambio da Paesi a basso costo di manodopera. La tutela del design, apportando un sostegno legale a questo meccanismo, accelererebbe il trasferimento di posti di lavoro in Paesi al di fuori dell'Unione Europea. Risultato: meno posti di lavoro in Europa. La legge sulla tutela del design deprimerebbe il mondo del lavoro in Europa.

- **I consumatori europei finanziano i posti di lavoro all'estero.**

Poiché i consumatori europei devono pagare una maggiorazione di monopolio sui loro pezzi di ricambio, essendo anche

loro prestatori d'opera, sarebbero costretti a finanziare i posti di lavoro nei paesi al di fuori dell'Unione Europea.

- **La concessione di sovvenzioni nascoste per l'industria automobilistica.**

La concessione ai costruttori di automobili del monopolio sui pezzi di ricambio, partendo da un concetto sbagliato della legislazione per la tutela del design, equivarrebbe a concedere loro un aiuto indiretto e nascosto. Un aiuto impossibile da controllare, data la sua natura, ed a tempo illimitato.

- **La perdita dei vantaggi del Mercato Unico.**

Senza la clausola di riparazione, non potrà esistere un Mercato Unico per i pezzi di ricambio di automobili. Sia le imprese che i consumatori perderanno i benefici di un economia di scala generata dalla libera circolazione dei pezzi di ricambio in seno alla Comunità. La competitività di un vasto settore dell'economia ne soffrirà enormemente.

- **L'abuso dei diritti di proprietà intellettuale.**

L'obiettivo dei diritti di design consiste nel promuovere la concorrenza tramite l'innovazione senza impedire la concorrenza fra prodotti. Questo è il motivo per cui il design di nuove vetture è e dovrebbe essere protetto. Ma per questo stesso motivo i ricambi visibili non dovrebbero essere protetti: ciò porterebbe alla creazione di monopoli sui prodotti ed eliminerebbe la concorrenza.

E tutto questo costituirebbe chiaramente un abuso del diritto sul design.

La clausola di riparazione: una buona soluzione

La clausola di riparazione promette un prospero futuro per tutti: per l'industria automobilistica, per il mercato del lavoro nell'Unione Europea, per i consumatori nonché per la competitività europea.



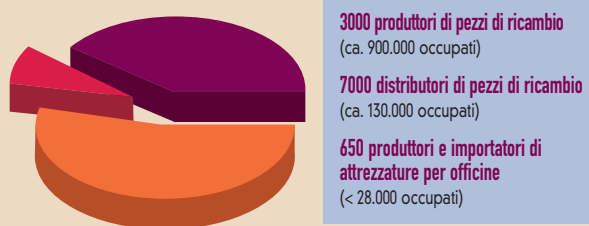
La clausola di riparazione offre ai costruttori di automobili una tutela completa del design delle loro nuove automobili, evitando di creare dei monopoli nocivi per i pezzi di ricambio. Essa lascia ai consumatori tutta la libertà di scelta fra diversi modelli di vetture concorrenti – e di fare riparare la vettura prescelta nel modo a loro più conveniente.

Questa soluzione è equilibrata ed equa. Inoltre, è:

• Vantaggiosa per il consumatore.

I 250 milioni di automobilisti europei hanno garantita la libertà di scegliere le modalità di riparazione e manutenzione dei loro automezzi e pagare prezzi guidati dalla concorrenza.

Oggi, negli Stati Membri senza concorrenza, i prezzi per i pezzi di ricambio visibili sono più alti del 9,8%. In questo modo a lungo termine tutti i consumatori europei potranno beneficiare di prezzi ragionevoli.



- 120.000 concessionari (< 1,5 milioni di occupati)
- 230.600 officine di riparazione indipendenti (> 1,0 milioni di occupati)
- 18.000 automezzi di servizio sulle strade (< 14 milioni di interventi)

• Vantaggiosa per Piccole e Medie Imprese.

Le PMI sono la colonna portante del mercato libero europeo dei pezzi di ricambio e della riparazione. La clausola di riparazione impedisce ai produttori indipendenti di componenti per carrozzerie di essere eliminati dal mercato e consente ai distributori ed ai riparatori indipendenti di competere in un mercato sufficientemente largo per mantenere la loro competitività. La clausola di riparazione sostiene, quindi, la politica

della Comunità che prevede di “proteggere efficacemente la concorrenza nel mercato dei servizi della riparazione e della manutenzione” nel settore dei veicoli a motore.

• Vantaggiosa per posti di lavoro nell'Unione Europea.

La clausola di riparazione contribuisce affinché vengano conservati posti di lavoro nell'Unione Europea. Essa impedisce che vengano eliminati i posti di lavoro della produzione, ostacola la tendenza dell'industria automobilistica di trasferire posti di lavoro in paesi a basso costo di manodopera, favorisce la creazione di nuovi posti di lavoro nell'Unione Europea e può perfino riconquistare alcuni posti di lavoro già trasferiti all'estero. La clausola di riparazione migliora notevolmente la situazione dell'occupazione nell'Unione Europea.

• Vantaggiosa per un Mercato Unico.

La metà del mercato dei pezzi di ricambio visibili dell' UE di 15 è libera, l'altra metà no. La clausola di riparazione completerà il Mercato Unico e contribuirà notevolmente alla realizzazione di uno degli ideali più importanti della Comunità, rafforzando l'economia dell'Europa.

• Vantaggiosa per gli investimenti.

La lunga lotta europea per la tutela del design dei pezzi di ricambio ha impedito ai produttori ed ai distributori europei di sviluppare al meglio le loro imprese. Nel momento in cui vi sarà la certezza legale data dalla clausola di riparazione, riprenderanno gli investimenti in fabbriche, attrezzature e magazzini di distribuzione.

• Vantaggiosa per la competitività.

La clausola di riparazione promuove la concorrenza dell' industria automobilistica nel suo complesso. Essa contribuirà, inoltre, a realizzare gli obiettivi di competitività fissati a Lisbona e conformi alla nuova visione della Commissione Barroso.

⁴ Gruppen-Freistellungs-Verordnung Nr. 1400/2002, Erwägungsgrund (26)

Sostenere la clausola di riparazione.

La clausola di riparazione offre ai costruttori di automobili una completa tutela per il design delle loro autovetture.

Essa lascia liberi i consumatori di fare riparare la loro vettura come essi desiderano, ed offre ai produttori ed ai distributori di pezzi di ricambio il pieno diritto di entrare in concorrenza e fornire i ricambi ai consumatori di tutti gli Stati Membri.

La clausola di riparazione promuove la concorrenza, l'innovazione e gli investimenti.

Essa protegge e sostiene l'occupazione in seno all'Unione Europea. Ed aiuta oltre 250 milioni di europei a risparmiare considerevoli somme nell'ambito della riparazione dei loro automezzi.

Facciamo sì che vinca il buon senso. Bisogna agire, adesso.



ECAR

Campagna Europea
per la libertà
del mercato dei
pezzi di ricambi
e della riparazione
degli autoveicoli

Costituita nel 1993, la Campagna Europea per la libertà del mercato dei pezzi di ricambio e della riparazione di autoveicoli (ECAR) è l'Unione di 11 Organizzazioni libere Europee che rappresentano produttori di ricambi, distributori e riparatori indipendenti, l'industria Europea dell'assicurazione auto, un ampio spettro di piccole e medie imprese nonché 250 milioni di consumatori automobilisti dell'Unione Europea. L'obiettivo principale di ECAR consiste nel promuovere la libera concorrenza e di impedire ai costruttori di autoveicoli di monopolizzare il mercato dei pezzi di ricambio per autoveicoli in seguito abusando della tutela del design. Per maggiori informazioni consultate il nostro sito Internet www.ecar-eu.com.

Membri di ECAR

| | |
|----------------|--|
| AIRC | Association Internationale des Réparateurs en Carrosserie |
| BEUC | Bureau Européen des Unions de Consommateurs |
| CEA | Comité Européen des Assurances |
| EAPA | European Automotive Panel Association |
| FIA | Fédération Internationale de l'Automobile |
| FIEA | Fédération Internationale des Experts en Automobile |
| FIGIEFA | International Federation of Automotive Aftermarket Distributors |
| GEPVP | Groupement Européen des Producteurs de Verre Plat |
| UEAPME | Union Européenne de l'Artisanat et des Petites et Moyennes Entreprises |
| UEMV | Union Européenne des Miroitiers Vitriers |

Traduzione dall'inglese.
In caso di dubbi sarà
vincolante solo il testo
originale inglese.

Contatto

Coordinatore ECAR

Gerhard Riehle
Dr. iur.; LL.M.
Gähkopf 29
70192 Stuttgart
Germania
Fon: +49.711.257 85 15
Fax: +49.711.256 83 02

g.riehle@gmx.de

Contatto in Bruxelles

Sylvia Gotzen
Segretaria generale del FIGIEFA
Bld. de la Woluwe 42, bte 5
1200 Bruxelles
Belgio
Fon: +32.2.778 6276
Fax: +32.2.762 1255

figiefa.secretariat@federauto.be

Contatti in Italia

Alberto Olati
Coordinatore ECAR in Italia
Via C. Belgioiosa 8
20085 Locate di Triulzi (Milano)
Italia
Fon: +39.02.90 730 522
Fax: +39.02.90 730 597

alberto.olati@isam.it

Bruno Beccari
Presidente del Adira
Via Pietro Verri U
46038 Mantova
Italia
Fon: +39.03.76 380 113
Fax: +39.03.76 246 622

bruno.beccari@aliceposta.it