

Wolna konkurencja i *uczciwe* ceny samochodowych części zamiennych

Projekt dla nowoczesnej Europy:
Korzyści dla konsumentów
i wzrost konkurencyjności rynku
europejskiego



ECAR

Europejska
kampania na
rzecz swobody
rynku części
samochodowych
i napraw

Wolna konkurencja i uczciwe ceny w segmencie samochodowych części zamiennych



Konkurencyjny rynek napraw i serwisu – gwarancją mobilności za przystępną cenę

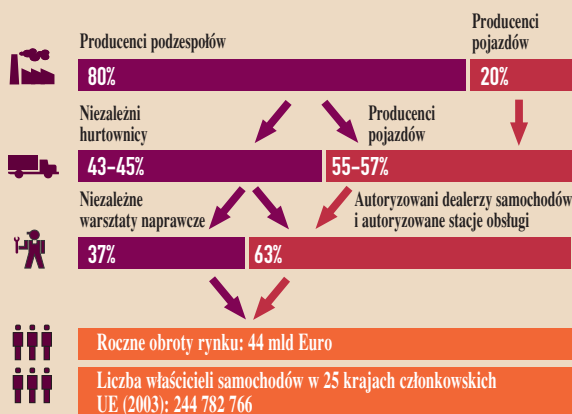
Od pierwszego dnia eksploatacji samochody wymagają odpowiedniej opieki i dbałości. Wyjątkowej dbałości.

Przez dziesięć lat konsument wydaje na konserwację swojego samochodu i utrzymanie go w ruchu kwotę równą 150% jego pierwotnej ceny.

Każdego roku 250 milionów właścicieli pojazdów w Unii Europejskiej wydaje ogółem 44 miliardy EURO na części zamienne, potrzebne do konserwacji i napraw pojazdów. Zatem w przypadku konsumentów koszty części zamiennych stanowią istotną pozycję w budżecie, przeznaczonym na własny środek lokomocji. Przystępna cena części może więc stanowić o tym, czy konsumenta będzie stać na zapewnienie sobie własnego środka lokomocji.

W Europie niektórzy właściciele pojazdów mogą wybierać między konkurującymi ze sobą dostawcami części i usług napraw samochodów – sieciami dealerów ich marek samochodów oraz niezależnym rynkiem części i serwisu. W takiej sytuacji właściciele samochodów mogą swobodnie wybierać, gdzie ich samochody będą serwisowane i naprawiane, a konkurencja utrzymuje ceny na niskim poziomie. Konkurencyjne rynki gwarantują takim konsumentom realizację ich prawa do swobodnego wyboru miejsca, w którym będą naprawiać swoje samochody.

Rynek samochodowych części zamiennych w 15 krajach członkowskich UE

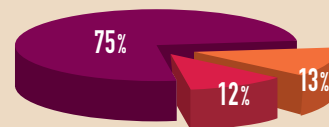


Stawka: monopole producentów pojazdów lub swoboda napraw dla konsumentów.

Konkurencja jest niewątpliwie dobrem publicznym, ponieważ wzmacnia prawa konsumenta. Zagraża jej jednak zawily spór o to, czy producenci pojazdów mogą powoływać się na rzekome prawa własności intelektualnej (prawa do wzorów), aby wymóc monopol w zakresie dostaw widocznych części zamiennych, takich jak zderzaki, maski, reflektory, lampy i szyby. Nie jest to spór czysto akademicki, gdyż grozi pozbawieniem konsumentów ich praw.

Rynek samochodowych części zamiennych w 15 krajach członkowskich UE

- Elementy nadwozia 75%
7.500 000.000 €
- Oświetlenie zintegrowane 13%
1.380 000.000 €
- Szyby samochodowe 12%
1.160 000.000 €



Jeśli Unia Europejska powie „Tak”, producenci samochodów zyskają pełną kontrolę nad rynkiem o łącznej wartości ponad 10 mld Euro.

Skomplikowana sytuacja w Europie: zbiór sprzecznych przepisów

Od ponad dwunastu lat Unia Europejska walczy o zapewnienie wolnej konkurencji na ogólnoeuropejskim rynku widocznych części zamiennych, ale jej wysiłki były skutecznie blokowane przez przemysł samochodowy. W rezultacie mamy dziś mnóstwo sprzecznych przepisów krajowych.

W niektórych krajach członkowskich wolna konkurencja istnieje, ku zadowoleniu konsumentów. W innych zaś producenci samochodów wymusili monopol. Nie dziwi więc, że kończy się to znacznie wyższymi cenami płaconymi przez konsumentów. Badanie przeprowadzone przez Europejską Federację Narodowych Towarzystw Ubezpieczeniowych CEA (Comité Européen des Assurances)¹ wykazało, iż w takich „monopolistycznych” krajach ceny widocznych części zamiennych są średnio o 9,8% wyższe.

1. Comité Européen des Assurances, „Spare Parts Price Survey” (Badanie cen części zamiennych), styczeń 2004

Klauzula Napraw chroni innowacyjność, konkurencję i prawo konsumenta do swobodnego wyboru



Ochrona wzorów jest po to, aby promować konkurencję w ramach kategorii wyrobów.

Prawo ochrony wzorów ma służyć ochronie wyglądu zewnętrznego wyrobu, a nie samego wyrobu jako takiego.

Dobry „design”, atrakcyjny dla oka nabywcy, pomaga sprzedać wyrób. Projektantowi przysługuje wyłączne prawo do stworzonego przezeń wzoru wyrobu i dzięki temu ma pewność, że on – i tylko on – może sprzedawać ten niepowtarzalny wzór. Zachęca to twórcę do innowacyjności.

Jednakże prawa twórcy wzoru nie obejmują całej kategorii wyrobów, do której należy stworzony wzór. Aby odnieść sukces rynkowy, musi konkurować z innymi projektantami oferującymi inne wzory wyrobów z tej samej kategorii. Spójrzmy na rynek samochodów: ochrona wzoru samochodu nie szkodzi ani nie wyklucza konkurowania ze sobą nowych samochodów. Konsumenty wciąż mogą wybierać między wieloma różnymi samochodami, a wzór każdego z osobna jest chroniony.

Dlatego ochrona wzoru nie daje monopolu na wyrób. Zachęca do konkurowania drogą wprowadzania innowacji. Jeśli konsument zechce zapłacić 10% więcej za szczególnie interesujący go wzór, oczywiście wybór należy do niego. Nie musi płacić więcej, lecz jeśli to zrobi, wspomniane 10% jest nagrodą dla projektanta – zwrotem sum zainwestowanych w stworzenie wzoru.

Rynek części zamiennych ma zupełnie inny charakter.

W kategoriach projektowych części zamienne zasadniczo różnią się od nowych samochodów. Aby naprawić części składające się na „zewnętrzny wygląd” samochodu, a więc przywrócić mu wygląd pierwotny, należy użyć części zamiennych wyglądających dokładnie tak samo, jak zastępowana część oryginalna. Taka część zamienna nazywana jest częścią „dedykowaną” („must match part”). Nie istnieją żadne alternatywy co do wyglądu. Producenci części mają do wyboru – albo tworzyć części ściśle odpowiadające oryginałom, albo zbiorowo wycofać się z rynku widocznych części zamiennych.

Ceny części do samochodów Renault na rynkach konkurencyjnych i pozbawionych konkurencji (5 reprezentatywnych elementów karoserii)

Francja €	Belgia €	Włochy €	Francja w porównaniu z	
			Belgią	Włochami
191	150	152	+ 27,4 %	+ 25,6 %

Ochrona wzoru obejmująca części zamienne to nadużycie.

Gdyby ochroną wzorów objęte zostały dedykowane widoczne części zamienne, rezultat byłby dokładnie odwrotny. Zamiast promowania konkurencji w ramach kategorii wyrobów, konkurencja na rynku części zamiennych zostałaby całkowicie wyeliminowana. W odróżnieniu od rynku nowych samochodów, objęcie ochroną wzorów dedykowanych części zamiennych przyniosłoby następujące rezultaty:

- Producent pojazdu uzyskałby monopol na wyrób.
- Właściciele pojazdów nie mieliby żadnego wyboru i zostaliby uzależnieni od producenta pojazdu.
- Producenci pojazdów mogliby „wysysać” rentę monopolistyczną z konsumentów unijnych.

Ponieważ konsumenci nie mogą wybierać między konkurującymi ze sobą wzorami dedykowanych części zamiennych, ochrona wzorów na tym rynku nie służy celom konkurencji. Prowadzi wyłącznie do ustalania monopolistycznych cen.

Objęcie ochroną wzorów widocznych części zamiennych jest nadużyciem intencji przepisu. Zamiast zachęcać do konkurencji, prowadzi do powstawania monopoli.

Różnice w cenach pomiędzy dostawcami w Niemczech

Model samochodu / część	Cena (Euro)		Dodatkowe obciążenie konsumenta		
	Producent pojazdu	Wolny rynek	€	%	
BMW 316 i (E36)	Błotnik przedni	130,00	40,20	+ 89,80	+ 223 %
	Maska silnika	236,00	116,95	+ 119,05	+ 102 %
	Reflektor przedni	268,00	225,90	+ 42,10	+ 19 %
Fiat Punto (176)	Błotnik przedni	75,00	50,73	+ 24,27	+ 48 %
	Maska silnika	225,00	124,57	+ 100,43	+ 81 %
	Reflektor przedni	116,09	90,95	+ 25,14	+ 28 %
VW Golf III	Błotnik przedni	90,70	29,05	+ 61,65	+ 212 %
	Maska silnika	196,50	108,87	+ 87,63	+ 80 %
	Reflektor przedni	95,70	81,00	+ 14,70	+ 18 %

Konsumenci nie powinni płacić dwukrotnie

Producenci samochodów twierdzą, że monopol na części zamienne jest im niezbędny do odzyskania kapitału zainwestowanego w stworzenie wzoru. Ale dlaczego mają go odzyskiwać aż dwa razy?



Chodzi o fundamentalną zasadę.

Gdy kupisz towar i za niego zapłacisz, staje się on twoją własnością. Jest twój i możesz z niego korzystać.



Jeśli remontujesz dom, czy ktoś może cię zmusić, abyś kupił nowe framugi i ramy okienne u architekta, który je zaprojektował? Czy ktokolwiek może cię zmusić, abyś rozdarta marynarkę zaniósł do szycia tam, gdzie ją kupiłeś? Rzecz jasna, nie może.

A zatem dlaczego ktoś ma cię zmuszać, abyś widoczne części konieczne do naprawienia twojego samochodu kupował w firmie, która ten samochód wyprodukowała?

Konsumenci nie powinni wciąż płacić w nieskończoność

Gdy konsument kupuje nowy samochód, wybiera go spośród konkurujących ze sobą wzorów. Z własnej woli płaci za swój wybór. Szczęśliwemu producentowi samochodów kapitał zainwestowany w stworzenie wzoru kupionego samochodu zwraca się w postaci premii za wzór. Premia ta nie jest gwarancją – to nagroda, wygrana w konkurencyjnej walce z innymi wzorami.

Producenci samochodów w momencie zapłaty już wypracowali zysk z kapitału zainwestowanego w tworzenie wzoru.

Części zamienne to z zasady coś innego. Nie ma alternatywnych wzorów, zatem nie ma i konkurencji. A więc czemu właściciela samochodu zmusza się do płacenia za ten wzór drugi, trzeci, czwarty raz tyle razy, ile będzie mu potrzebna część do nadwozia jego samochodu?

Gdyby części takie zostały objęte ochroną wzorów, właściciele pojazdów byłiby uzależnieni od jednego właściciela praw do wzoru, ponieważ w przypadku widocznych części zamiennych nie mają żadnego wyboru. Jest to z zasady nieuczciwe.

Konsumenci nie powinni płacić premii monopolistycznej.

Co gorsza, cenę płaconą drugi raz ustalałby monopolista według własnego uznania, oszukując konsumentów. Świadczą o tym fakty – w Europie dopłaty do części objętych ochroną wzorów są niezwykle wysokie. Nierzadko zdarza się, że dla producenta samochodu monopolistyczny zysk z jednego sprzedanego błotnika, sprzedawanego jako część zamienna, jest większy, niż cała suma wydana na zaprojektowanie nadwozia nowego samochodu. Potwierdzają to cytowane już badania McKinsey'a² wykazujące, że producenci pojazdów znacznie więcej zarabiają na sprzedaży części, niż na sprzedaży samochodów.

Europa stoi w obliczu dobrze znanego zagrożenia – przemysł samochodowy chce po prostu czerpać korzyści z wygórowanych rent monopolistycznych.

Inwestycje producentów samochodów w zaprojektowanie zewnętrznego wyglądu (części) samochodu należą do umiarkowanych. Przedstawiciele tej branży przyznają, że „nie stanowią one największej pozycji kosztów”. Według Komisji Europejskiej na prace projektowe przeznaczają się 0,7% obrotu.

Nakłady inwestycyjne na zaprojektowanie luksusowego samochodu, np. Mercedesa S-klasy, wynoszą około 50 Euro na każdy sprzedany egzemplarz, jak oświadczył jego główny projektant Bruno Sacco. W przypadku samochodu produkowanego masowo, np. Renaulta Clio, spadają one do poziomu poniżej 10 Euro.

Klauzula Napraw broni praw konsumenta.

Bezpieczeństwo jest kwestią przepisów, a nie wzoru.



WZÓR CHRONIONY,
LECZ NIEBEZPIECZNY



WZÓR
NIE CHRONIONY,
LECZ BEZPIECZNY

Producenci samochodów próbują łączyć
bezpieczeństwo i jakość z ochroną wzorów.
Taka argumentacja jest myląca.

Części niewidoczne są bezpieczne, a przecież nie są objęte ochroną wzorów.

Producenci pojazdów twierdzą, że ochrona wzorów jest konieczna dla ochrony konsumentów przed częściami wątpliwej jakości, nie zapewniającymi należytego bezpieczeństwa. Twierdzą też, że tylko oni, będąc wyłącznymi dostawcami części zamiennych, są w stanie zapewnić konsumentom części bezpieczne i odpowiedniej jakości.

W ten sposób wykazują, iż widoczne części zamienne pochodzące od niezależnych dostawców zagrażają bezpieczeństwu. Jednakże istnienie wolnego rynku części niewidocznych, przeznaczonych do wewnętrznych systemów pojazdów, a jednocześnie mających istotne znaczenie dla bezpieczeństwa (np. klocków i okładzin hamulcowych, sprzęgieł i układów kierowniczych) dowodzi, że obowiązujące obecnie przepisy unijne są dostatecznie surowe, aby wymusić spełnianie najwyższych standardów bezpieczeństwa przez wszystkie części. Dlatego bezpodstawne jest twierdzenie producentów samochodów, że niezależnie produkowane i instalowane części widoczne zagrażają bezpieczeństwu.

Wyciągnięcie wniosków dotyczących bezpieczeństwa wyrobu na podstawie faktu, że jego wzór jest chroniony, nie jest możliwe.

A zatem dlaczego obejmować wyroby ochroną wzorów? Czy przyczyni się ona do dodatkowego zwiększenia bezpieczeństwa?

Prawo ochrony wzorów chroni zewnętrzny wygląd wyrobu, nie zaś sam wyrób. Parametry techniczne wyrobu (użyte materiały, procesy technologiczne zastosowane w produkcji, sposób montażu względnie instalowania wyrobu itd.) nie są w ogóle brane pod uwagę. A przecież właśnie te parametry o wiele bardziej niż wygląd zewnętrzny decydują o bezpieczeństwie wyrobu.

Prawo ochrony wzorów dotyczy jakości a nie bezpieczeństwa towarów. Mówi jedynie o wyglądzie zewnętrznym wyrobu.

Co więcej, zarejestrowanie wzoru wyrobu zależy wyłącznie od tego, czy ma on cechy nowości i indywidualny charakter. Dlatego parametry bezpieczeństwa wyrobu chronionego w ten sposób są dowolne. Na przykład pięknie wystylizowana, lecz źle skonstruowana maska może uzyskać ochronę, mimo że jest mniej bezpieczna w użytkowaniu od dobrze skonstruowanej, lecz banalnie ukształtowanej maski, nie korzystającej z prawa ochrony wzoru.

Ochrona wzorów jest nieefektywnym, zbędnym i bezprawnym środkiem zapewnienia bezpieczeństwa.

Do zagadnień bezpieczeństwa nie można stosować prawnego systemu ochrony wzorów, gdyż jest to nieskuteczne, dezorientujące i zbędne. Argumentowanie, że ochrona wzorów to zagadnienie z zakresu bezpieczeństwa, jest rażącym nadużyciem intencji tych przepisów.



Europejski Trybunał Sprawiedliwości wyjaśnił tę kwestię. W orzeczeniu w sprawie firmy *Sterling Drug* stwierdził, że „środki konieczne do ochrony społeczeństwa przed szkodliwymi skutkami korzystania z wadliwych towarów (...) muszą być takie, aby można je było należycie zastosować w obszarze kontroli zdrowotnej; nie mogą one również opierać się na błędnie używanych bądź nadużywanych przepisach o własności przemysłowej i handlowej”. W swoim orzeczeniu w sprawie *Hilti vs.* Komisja Trybunał dodał, że nadużycia dominującej pozycji „nie można uzasadniać względami bezpieczeństwa i niezawodności wyrobu”, ponieważ „niewątpliwie zadaniem przedsiębiorstwa nie jest (...) podejmowanie z własnej inicjatywy kroków zmierzających do wyeliminowania wyrobów, które – słusznie lub nie – przedsiębiorstwo to uważa za niebezpieczne lub gorsze od swoich własnych wyrobów”.

Ochrona wzorów jest nieefektywnym, zbędnym i bezprawnym środkiem zapewnienia bezpieczeństwa.

Wybór danego towaru przez konsumenta świadczy o jego jakości. Nie jest to też sprawa wzoru.

Bezpieczeństwo jest dobrze chronionym dobrem publicznym, natomiast jakość to dobro prywatne.



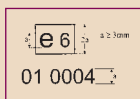
Bezpieczeństwo w Europie gwarantuje jeden z najlepszych systemów na świecie – przepisy o zatwierdzaniu typu.

Ponieważ bezpieczeństwo jest ważnym dobrem publicznym, w Europie działa obszerny i szczegółowy system, dzięki któremu wszystkie towary istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa są rzeczywiście bezpieczne.

Bezpieczeństwo części zamiennych do pojazdów zapewnia szereg rygorystycznych przepisów, regulacji i norm obowiązujących w całej Unii, stosujących się do wszystkich producentów. Części uznane za istotne dla bezpieczeństwa mogą być dopuszczone do obrotu jedynie wtedy, gdy:

- przeszły określoną przez prawo procedurę zatwierdzania (homologacji) typu oraz
- na każdym sprzedanym egzemplarzu znajduje się znak homologacji, przyznany po pomyślnym przejściu procedury badań.

Za niespełnienie tych warunków grożą surowe kary, z zamknięciem przedsiębiorstwa włącznie.



Skuteczność tego wypróbowanego i sprawdzonego systemu opiera się na tym, iż obejmuje on wszystkie części istotne dla bezpieczeństwa, niezależnie od wzoru, producenta i pochodzenia

– system koncentruje się wyłącznie na bezpieczeństwie. Ponieważ każdy może zgłosić wyrób do zatwierdzenia, procedura zatwierdzania typu nie zniekształca wolnej konkurencji. A ponieważ można zgłosić każdą nową część, system jest bardzo elastyczny.

Spośród zewnętrznie widocznych części zamiennych, zagrożonych działaniem prawa ochrony wzorów, procedurom zatwierdzania typu podlegają już części oświetlenia i szyby. Zatem bezpieczeństwo tych części jest zagwarantowane przez specjalnie do tego stworzony system, a ochrona wzorów nie wniesie niczego do ich charakterystyk bezpieczeństwa.



Praktyka i badania przeprowadzone na zlecenie organów rządowych w Europie i USA wykazały, że jak dotychczas nie dowiedziono, aby płyty i im podobne elementy nadwozia – trzeci segment rynku zewnętrznie widocznych części – „odgrywały rolę w integralności konstrukcji i ostatecznym bezpieczeństwie nowoczesnego pojazdu”³. Zgadza się z tym amerykański Krajowy Urząd Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (National Highway Traffic Safety Administration – NHTSA) stwierdzając, że „nie dowiedziono, aby części te były istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa”. Dlatego nie ma wymogu homologacji tych części.

Gdyby w przyszłości sytuacja uległa zmianie, powiedzmy w wyniku rozwoju nowych technologii, części te należałyby objąć systemem zatwierdzania typu, wtedy musiałyby one być poddane wszystkim wymogom i rygorom przepisów o bezpieczeństwie. To, czy są objęte ochroną wzorów, w zakresie ich bezpieczeństwa nie zmieniłoby niczego.

Jakość to sprawa sił rynkowych i wyboru konsumenta.

W odróżnieniu od bezpieczeństwa, jakość nie jest dobrem publicznym, lecz prywatnym. Jakości nie musi regulować władza zewnętrzna – w zupełności wystarcza tu wolny rynek, na którym panuje wolna konkurencja. Jeśli na przykład tańszy zderzak nie pasuje dokładnie i jego montaż wymaga dodatkowego czasu, bardziej cennego niż koszt zderzaka, to nie będzie on konkurencyjny na rynku. W miarę upływu czasu producenci oferujący części niższej jakości albo zostaną wykluczeni z rynku, albo będą musieli poprawić jakość wyrobów, aby móc mierzyć się z konkurentami.

Rynek konsumenta wymusza jakość.

3. Thatcham Motor Insurance Repair Research Centre, UK.



ECAR

Europejska kampania na rzecz swobody rynku części samochodowych i napraw

Monopole zagrażają europejskiemu rynkowi pracy



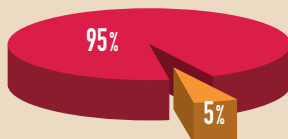
Producenci pojazdów importują do UE osiemdziesięciokrotnie więcej części zamiennych niż niezależni producenci, przez co Europa traci miejsca pracy na rzecz krajów taniej siły roboczej.

Producenci pojazdów argumentują, że konkurencja otworzyłaby rynek Europy na import towarów z krajów taniej siły roboczej i niskich kosztów produkcji, zagrażając tym samym miejscom pracy w Unii. W rzeczywistości rzecz ma się odwrotnie.

W praktyce argument zatrudnienia dotyczy głównie rynku blach nadwozia. Oczywiście chodzi tu tylko o miejsca pracy u producentów, gdyż miejsca pracy u dystrybutorów, czy to w hurtowniach, czy w warsztatach naprawczych, muszą pozostać w Unii. Rynek ten, o wartości ponad 7,5 mld Euro, jest zdominowany przez producentów pojazdów, którzy mają w nim 95% udziału.

Rynek elementów nadwozia w 15 krajach członkowskich UE

- Producenci pojazdów
- Niezależny rynek części, serwisu i napraw



Producenci pojazdów importują do UE około 40% swoich części ...

Około 12% samochodów poruszających się po drogach Wspólnoty pochodzi z Japonii, Korei Południowej, USA lub innych krajów spoza Unii. Ogólnie mówiąc, części zamienne do tych pojazdów są produkowane prawie wyłącznie za granicą i importowane do UE przez producentów poszczególnych marek.

Europejscy producenci samochodów, i to w coraz większym stopniu, produkują części do swoich wyrobów poza Unią lub stamtąd je sprowadzają. Już około 25%-30% ich zapotrzebowania na części zaspokaja import z krajów taniej siły roboczej, spoza Unii. Na przykład maski z Tajwanu, zderzaki z Chorwacji, czy błotniki z Afryki Południowej. Takie przetrzucanie źródeł dostaw nasila się. Sam rozmiar i koncentracja współczesnego przemysłu produkcji samochodów umożliwia globalizację źródeł zaopatrzenia.

Łącznie około 40% części sprzedawanych w UE pochodzi z importu pozaunijnego, realizowanego przez producentów pojazdów. Fatalnie odbija się to na europejskim rynku pracy.

Dzisiaj ponad 12000 osób pracuje poza granicami Unii przy produkcji elementów nadwozia, importowanych przez przemysł samochodowy.

.. podczas gdy niezależni producenci części importują poniżej 10%.

Niezależni producenci części w Europie działają według zupełnie innego modelu. W Unii produkują 90% swoich wyrobów, a importują najwyżej 10%. Większość z nich to przedsiębiorstwa małe i średnie, których nie stać na przetrzucenie produkcji poza Unię, oraz takie, dla których z racji ich wielkości import byłby mniej opłacalny i mniej konkurencyjny (musiałby importować szeroki asortyment części w niewielkich ilościach, inaczej niż producenci pojazdów, którzy mogą importować wąski asortyment w ogromnych ilościach i dokładnie na czas).

Producentom samochodów Unia zawdzięcza tysiące miejsc pracy traconych każdego roku.

Udział niezależnych producentów w imporcie części wynosi 5%, co stanowi 10% udziału w rynku, a zaledwie 0,5% udziału w ogólnym rynku blach nadwozia. Dla kontrastu – około 40% całkowitego rynku tych elementów obejmuje import realizowany przez producentów pojazdów.

Czy udział niezależnych producentów w rynku mógłby się znacznie zwiększyć? Według Komisji Europejskiej „niezależny rynek części, serwisu i napraw najprawdopodobniej nigdy nie przekroczy 15% udziału w elementach nadwozia” (tego zdania są wszyscy eksperci). Załóżmy, że niezależni producenci osiągną ten pułap – wtedy ich udział w wolumenie importu widocznych części zamiennych wyniósłby jedynie 1,5%.

Miejscom pracy w Unii Europejskiej zagraża przemysł samochodowy, a nie niezależni producenci części.

Klauzula Napraw promuje europejskie miejsca pracy

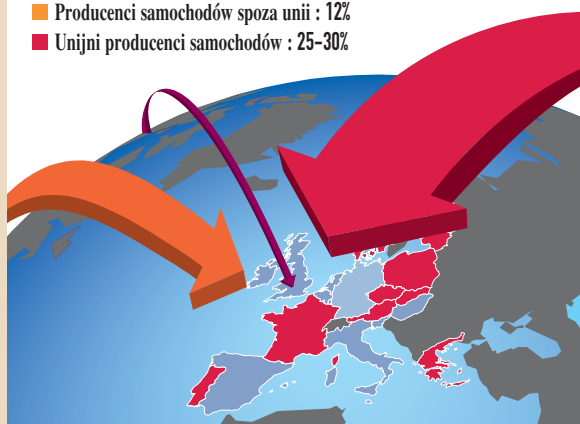
Producenci samochodów, mając na celu zmniejszenie kosztów, ciągle dążą do redukcji tysięcy miejsc pracy w Europie



Zagrożenie europejskich miejsc pracy ze strony przemysłu samochodowego będzie rosło. Producenci samochodów będą nadal przenosić produkcję poza Unię, gdzie koszty pracy są niższe. Właśnie dlatego Klauzula Napraw jest tak skutecznym narzędziem ochrony europejskich miejsc pracy – dzięki niej pozostaną na rynku ich konkurenci, produkujący przytłaczającą większość swoich wyrobów w Unii.

Udział importu realizowanego przez poszczególne kategorie importerów w ogólnym unijnym rynku elementów nadwozia:

- Niezależni producenci części : 0,5%
- Producenci samochodów spoza unii : 12%
- Unijni producenci samochodów : 25-30%



Klauzula Napraw prowadzi do tworzenia nowych miejsc pracy w Europie.

Gdy Klauzula Napraw zagwarantuje niezależnym europejskim producentom prawo do konkurowania na rynku części, będą oni mogli:

- ↑ dostarczać importowane dotychczas do Unii części zamienne do samochodów japońskich, koreańskich, amerykańskich i innych, tworząc w ten sposób nowe miejsca pracy w Unii,
- ↑ konkurować z importem części zamiennych realizowanym przez unijnych producentów samochodów i w ten sposób zmniejszyć wielkość przenoszonej poza Unię produkcji w przemyśle motoryzacyjnym, a nawet odzyskać utracone unijne miejsca pracy, a także
- ↑ wytwarzać w Unii części zamienne na eksport, co z kolei będzie przyczyniać się do powstawania nowych miejsc pracy w Unii.

Bez Klauzuli Napraw miejsca pracy zostaną przeniesione poza Unię. I tam pozostaną.

Bez Klauzuli Napraw niezależni europejscy producenci części nie będą dobrze prosperować na rynku lub zostaną z niego wyparci. W rezultacie:

- ↓ nie będą mogli konkurować z obcymi producentami samochodów, którzy będą mieć pełną kontrolę nad importem i wewnątrzunijną dystrybucją części zamiennych do „ich” samochodów. Miejsca pracy związane z tym 12 – procentowym segmentem rynku pozostaną poza Unię.
- ↓ nie będą też w stanie konkurować z unijnymi producentami samochodów i ich monopolem na części zamienne. Pracownicy europejscy nie będą mogli walczyć o 25% do 30% miejsc pracy, które przemysł samochodowy przeniósł już poza Unię. Proces transferu miejsc pracy poza Unię będzie się nasilał w szybkim tempie.

Zdumiewający jest fakt, że amerykańscy producenci samochodów - General Motors i Ford – szczególnie zaciekle bronią ochrony wzorów w odniesieniu do części zamiennych w Europie. Ale na ich macierzystym rynku USA taka sytuacja nie ma miejsca...

Brak Klauzuli Napraw grozi transferem ogromnej liczby miejsc pracy poza Unię Europejską.

To smutne, lecz prawdziwe. Brak Klauzuli Napraw będzie kosztował wiele tysięcy miejsc pracy w Europie. Bez Klauzuli Napraw unijne prawo ochrony wzorów przemysłowych będzie chronić zagraniczne miejsca pracy i uniemożliwi tworzenie nowych miejsc pracy w Europie.

A producenci pojazdów, korzystając z pełnego monopolu na rynku, będą tanio produkować towary poza granicami i drogo je sprzedawać w Unii. Prawo ochrony wzorów przyczyni się do obecnego trendu do przenoszenia produkcji do krajów taniej siły roboczej, a koszty tego będą musieli pokryć konsumenci europejscy.

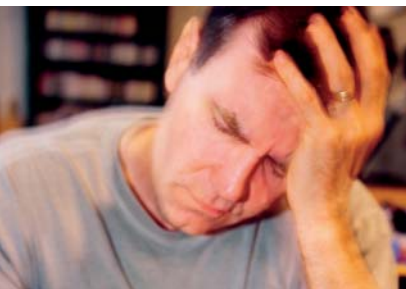
Bez Klauzuli Napraw europejskie prawo ochrony wzorów doprowadzi to tego, że europejscy konsumenci zapłacą za przeniesienie miejsc pracy poza Unię.



ECAR

Europejska kampania na rzecz swobody rynku części samochodowych i napraw

Brak Klauzuli Napraw bolączką dla Europy



Niewprowadzenie Klauzuli Napraw w Europie pociągnie za sobą niekorzystne konsekwencje dla 250 milionów konsumentów, dla małych przedsiębiorców i wielu tysięcy ich pracowników; zaszkodzi to również konkurencyjności Europy.

Jeżeli utrzyma się status quo i każdy kraj członkowski będzie mógł ustalać swoją własną politykę w zakresie ochrony wzorów, przyniesie to m.in. następujące konsekwencje:

- **Szczelny monopol.**

Wolna konkurencja na 44 – miliardowym rynku części zamiennych znacznie osłabnie, a w jego 10 – miliardowym segmencie widocznych części zamiennych zostanie ona zupełnie wyeliminowana. Wiele krajów Unii Europejskiej doświadczy zawyżonych cen, spadku wydajności i utraty miejsc pracy – są to znane od stuleci koszty związane z występowaniem monopolu.

- **Uszczuplenie konsumenckiego „prawa do napraw”.**

Właściciele pojazdów zmuszeni zostaną do kupowania potrzebnych im części zamiennych tylko od jedynej legalnej dostawcy – producenta pojazdu – po monopolistycznych cenach. Prawo wyboru miejsca i sposobu naprawy samochodu zostanie poważnie ograniczone.

- **Transfer miejsc pracy poza Unię Europejską.**

Producenci pojazdów obecnie importują około 40% potrzebnych im części z krajów taniej siły roboczej. Wprowadzenie ochrony wzorów, wspierające prawnie ten mechanizm, nasili i przyspieszy trwający już proces transferu miejsc pracy poza Unię. Rezultat będzie tylko jeden – zmniejszenie liczby miejsc pracy w Europie. Prawo ochrony wzorów bez Klauzuli Napraw znacznie zredukuje zatrudnienie w Europie.

- **Europejscy konsumenci będą finansować miejsca pracy poza Unią.**

Europejscy konsumenci – a są oni również pracownikami – płacąc monopolistyczną premię w cenach części zamiennych, będą przymusowo finansować miejsca pracy w krajach pozaunijnych.

- **Ukryte dotacje dla przemysłu samochodowego.**

Przyznanie producentom pojazdów wynikające z ochrony wzorów monopolu na części zamienne jest równoznaczne z przyznaniem im pośredniej, ukrytej pomocy finansowej. Pomocy takiej nie da się kontrolować – nie będzie żadnych ograniczeń co do jej wielkości ani czasu trwania. Nie będzie również znany cel wydatkowania ukrytych subwencji.

- **Utrata korzyści płynących ze Wspólnego Rynku.**

Bez Klauzuli Napraw nie powstanie Wspólny Rynek w segmencie samochodowych części zamiennych. Zarówno przedsiębiorstwa, jak i konsumenci utracą korzyści ekonomii skali, wynikające ze swobodnego handlu częściami zamiennymi w całej Wspólnocie. Konkurencyjność tego potężnego segmentu gospodarki w znacznym stopniu ucierpi.

- **Nadużycie praw własności intelektualnej.**

Celem prawa ochrony wzorów jest stymulowanie konkurencji poprzez wprowadzanie innowacji bez uszczerbku dla konkurencji w zakresie wyrobów. Dlatego nowe samochody są i słusznie będą objęte ochroną wzorów. Z tego samego jednak powodu zewnętrznie widoczne części zamienne nie powinny być taką ochroną objęte, gdyż powstaną monopole i zniknie konkurencja, a to już będzie wyraźnym nadużyciem prawa ochrony wzorów.

Klauzula Napraw: dobre rozwiązanie

Klauzula Napraw rokuje pomyślną przyszłość dla wszystkich: dla sektora motoryzacyjnego, dla pracowników i konsumentów w Unii Europejskiej i dla konkurencyjności Unii.



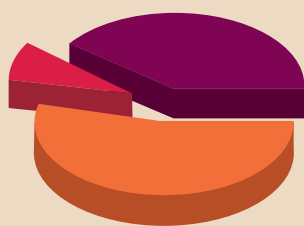
Klauzula Napraw zapewnia producentom samochodów pełną ochronę wzorów w odniesieniu do ich nowych wyrobów, a jednocześnie pozwala uniknąć tworzenia szkodliwych monopolu na części zamienne. Zostawia konsumentom swobodę wyboru między konkurującymi ze sobą samochodami oraz swobodę ich naprawiania zgodnie z życzeniem klienta.

**Jest to rozwiązanie wyważone i uczciwe.
Jest ono również:**

- **Dobre dla konsumentów.**

Zagwarantuje 250 milionom europejskich właścicieli samochodów swobodę wyboru sposobu naprawiania i serwisowania pojazdów, a także ceny skutecznie regulowane przez konkurencję. Już dziś ceny widocznych części zamiennych są o 9,8% wyższe w tych krajach członkowskich, w których nie ma pełnej wolnej konkurencji w tym segmencie. W konsekwencji wszyscy europejscy konsumenci skorzystają na rozsądnym poziomie cen.

- **Dobre dla małych i średnich przedsiębiorstw (SME).**



3000 producentów części
(ok. 9000 pracowników)

7000 dystrybutorów części
(ok. 130 000 pracowników)

650 producentów i importerów wyposażenia warsztatów naprawczych
(< 28.000 pracowników)

- **120.000 autoryzowanych dealerów** (< 1,5 miliona pracowników)
- **230.600 niezależnych warsztatów naprawczych** (> 1,0 miliona pracowników)
- **18.000 pojazdów pomocy drogowej** (< 14 milionów przypadków udzielonej pomocy)

Małe i średnie przedsiębiorstwa są podstawą europejskiego niezależnego rynku części zamiennych i napraw. Klauzula Napraw zabezpiecza niezależnych producentów blach i podobnych części nadwozia przed wyeliminowaniem z rynku i pozwala niezależnym dystrybutorom oraz warsztatom naprawczym konkurować na rynku dostatecznie dużym dla utrzymania ich konkurencyjności.

Klauzula Napraw wspiera ustaloną politykę prawną Wspólnoty, polegającą na „ochronie skutecznej konkurencji na rynku napraw i serwisu”⁴ w sektorze pojazdów silnikowych.

- **Dobra dla zatrudnienia w Unii Europejskiej.**

Klauzula Napraw pomaga utrzymać miejsca pracy w Unii Europejskiej. Chroni istniejące miejsca pracy w produkcji przed wyparciem poza Europę, hamuje dążenie przemysłu samochodowego do przenoszenia produkcji i miejsc pracy do krajów taniej siły roboczej, stymuluje tworzenie nowych miejsc pracy w Unii Europejskiej i może nawet przyczynić się do odzyskania pewnej liczby miejsc pracy już utraconych na rzecz krajów taniej siły roboczej. Klauzula Napraw poprawi sytuację w Unii w dziedzinie zatrudnienia.

- **Dobra dla Wspólnego Rynku.**

Jedynie połowa rynku widocznych części zamiennych w 15 krajach członkowskich UE jest wolna - w pozostałej części wolna konkurencja nie istnieje. Klauzula Napraw pozwoli zakończyć proces powstawania Wspólnego Rynku i wcielania w życie jednego z najważniejszych ideałów Wspólnoty, wzmacniając tym samym gospodarkę Unii.

- **Dobra dla inwestycji.**

Od dawna tocząca się w Europie długa walka o ochronę wzorów dla części zamiennych uniemożliwiała unijnym producentom części i dystrybutorom właściwy i pełny rozwój ich przedsiębiorstw. Gdy tylko Klauzula Napraw zagwarantuje im stabilność prawną, zapewniony zostanie szybki wzrost inwestycji w infrastrukturę produkcyjną i dystrybucyjną.

- **Dobra dla konkurencyjności.**

Klauzula Napraw promuje konkurencyjność w całym sektorze motoryzacyjnym. Pomaga w ten sposób osiągnąć nowe cele dotyczące konkurencyjności, przedstawione w Lizbonie przez Komisję Europejską pod przewodnictwem Manuela Barroso.



ECAR
Europejska kampania na rzecz swobody rynku części samochodowych i napraw

Wsparcie Klauzuli Napraw

Klauzula napraw daje producentom samochodów pełną ochronę wzoru ich samochodów.

Pozostawia konsumentom swobodę naprawiania pojazdów zgodnie z ich życzeniem.

Gwarantuje także producentom i dystrybutorom części prawo konkutowania i dostarczania części do wszystkich krajów członkowskich Unii. Klauzula promuje konkurencję, innowacje, inwestycje.

Zabezpiecza i utrzymuje zatrudnienie w Unii Europejskiej i pomaga 250 milionom Europejczyków znacząco oszczędzać na naprawach samochodów.

Niech wygra zdrowy rozsądek. Działaj teraz



ECAR

Europejska kampania na rzecz swobody rynku części samochodowych i napraw

Powstała w 1993 roku Europejska Kampania na Rzecz Swobody Rynku Części Samochodowych i Napraw (The European Campaign for the Freedom of the Automotive Parts and Repair Market - ECAR) zrzesza 10 niezależnych europejskich organizacji reprezentujących producentów części samochodowych, dystrybutorów, niezależne stacje obsługi, europejski sektor ubezpieczeń samochodowych, obszerną grupę małych i średnich przedsiębiorstw oraz 250 milionów użytkowników pojazdów w Unii Europejskiej. Głównym celem ECAR jest promowanie wolnej konkurencji i zapobieganie monopolizacji rynku samochodowych części zamiennych przez producentów samochodów poprzez nadużywanie prawa do ochrony wzorów. Więcej informacji na stronie internetowej www.ecar-eu.com.

Członkowie 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	The Eurocouncil of the 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

Kontakt:

Koordynator Kampanii

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

g.riehle@gmx.de

Alfred Franke
ul. Wierzbowa 3
05-075 Warszawa - Wesola
Polska
Tel.: +48.22.760 31 40
Faks: +48.22.760 31 40

alfred@motofocus.pl

ZRZECZENIE SIĘ ODPOWIEDZIALNOŚCI:

ECAR zastosował środki w celu zapewnienia poprawności zobowiązań podjętych w niniejszej broszurze. Należy jednak zauważyć, że objaśnienia zawarte w niniejszej broszurze są w swej naturze ogólne. Ponieważ poszczególne sprawy mogą mieć charakter indywidualny, objaśnienia w swym zamierzeniu nie zastępują konkretnej porady prawnej. Niniejsza broszura została w oryginale napisana w języku angielskim. ECAR nie ponosi odpowiedzialności za inne wersje językowe.