KLAUZULA NAPRAW

PRAWO DO BEZPIECZNEJ I PRZYSTĘPNEJ CENOWO NAPRAWY

REPAIRS CLAUSE

RIGHT TO SAFE AND AFFORDABLE CAR REPAIR

OPRACOWANIE PRZYGOTOWANE PRZEZ / PAPER PREPARED BY

SDCM

NINIEJSZY ARTYKUŁ POWSTAŁ W OPARCIU O MATERIAŁY
ECAR – European Campaign for the Freedom of the Automotive Parts and Repair Market
(https://www.ecar-alliance.eu/).

THIS MATERIAL WAS PREPARED ON THE BASIS OF ECAR MATERIALS
ECAR – European Campaign for the Freedom of the Automotive Parts and Repair Market
(https://www.ecar-alliance.eu/).

SPIS TREŚCI

TABLE OF CONTENTS

Komentarz eksperta	2	Expert comment
Executive summary	5	Executive summary
Trochę historii	5	Historical background
Czym więc jest tak naprawdę ta Klauzula Napraw?	8	Repair Clause – what is it?
Bezpieczeństwo zależy od przepisów prawa – jakość od konsumenta	9	The aim of legal design protection Safety depends on law – quality depends on the consumer
Europejskie miejsca pracy zagrożone monopolem odżywają dzięki Klauzuli Napraw	10	European workplaces threatened by the monopoly revive owing to Repair Clause
Konsumenci nie muszą płacić podwójnie	11	Consumers don't have to pay twice
Podsumowanie	12	Summary

MACIEJ MAJEWSKI

ADWOKAT, SENIOR ASSOCIATE
ATTORNEY-AT-LAW, SENIOR ASSOCIATE
TRAPLE KONARSKI PODRECKI I WSPÓLNICY SP. J.

Niewiele instytucji prawa własności intelektualnej wzbudza tyle emocji, co klauzula napraw. Wyjaśnienie takiego stanu rzeczy jest stosunkowo proste. Stanowi ona bowiem rozwiązanie o podwójnym znaczeniu. Z jednej strony zakreśla granice uprawnień producentów towarów, których kształt i wygląd podlegają ochronie, z drugiej bezpośrednio oddziałuje na rynek wyznaczając możliwe pole do konkurowania między sobą przez różnych przedsiębiorców.

Prawa własności intelektualnej nie bez przyczyny nazywa się czasem prawami wyłącznymi, a zakres uprawnień podmiotów, którym przysługują – monopolem. Ich sens sprowadza się do zagwarantowania właścicielom, że nikt inny z określonych dóbr korzystać nie będzie. Chociaż poszczególne regulacje dotyczące np. praw autorskich, patentów czy baz danych mogą zawierać w tym zakresie wyjątki, to trudno znaleźć wśród nich przepis o porównywalnej doniosłości gospodarczej, co klauzula napraw w odniesieniu do praw z rejestracji wzorów przemysłowych. Pozwala ona przecież na odwzorowanie w całości, a następnie sprzedaż, poszczególnych części produktów złożonych (części zamiennych). Rzutuje to na możliwość bezpośredniego konkurowania z producentami lub działającymi za ich zezwoleniem podmiotami przez niezależnych uczestników rynku.

Zarys problematyki związanej z klauzulą napraw nie może pomijać specyfiki rynku unijnego, a zwłaszcza obowiązujących na nim ram prawnych. W Unii Europejskiej prawa własności intelektualnej regulowane są w niektórych przypadkach dwutorowo. Z jednej strony obowiązują prawa o charakterze ogólnounijnym (są one automatycznie uznawane w każdym kraju członkowskim), z drugiej krajowe, ograniczone swoim zasięgiem do terytorium danego państwa. Tak jest między innymi w przypadku wzorów przemysłowych. Odwzorowaniem powyższego jest przyjęcie w odniesieniu do wzorów przemysłowych zarówno rozporządzenia unijnego [1] – dotyczącego prawa o wymiarze regionalnym, jak i dyrektywy [2] – dotyczącej regulacji krajowych.

Few institutions of intellectual property law arouse as much emotion as the repair clause. The explanation for this is relatively simple. This is because it constitutes a solution with a double meaning. On the one hand, it defines the limits of the rights of producers of goods whose shape and appearance are subject to protection, and on the other hand, it directly affects the market by setting a possible field for competition between different entrepreneurs.

Intellectual property rights are sometimes called exclusive rights for a reason, and the scope of the rights of those to whom they are granted is called a monopoly. Their meaning boils down to guaranteeing the owners that no one else will use certain goods. Although individual regulations on, for example, copyrights, patents or databases may contain exceptions in this regard, it is difficult to find among them a provision of comparable economic significance as the repair clause for industrial design registration rights. After all, it allows for the reproduction in its entirety, and subsequent sale, of individual parts of complex products (spare parts). This affects the ability of independent market participants to compete directly with manufacturers or entities authorised by them.

An outline of the problems associated with the repair clause must not overlook the specifics of the EU market, especially the legal framework in force there. In the European Union, intellectual property rights are regulated in some cases in two ways. On the one hand, there are laws of an EU-wide nature (they are automatically recognized in every member state), and on the other, national laws, limited in their scope to the territory of a given state. This is the case with industrial designs, among others. A reflection of the above is the adoption, with regard to industrial designs, of both an EU regulation [1] - concerning laws with a regional dimension, and a directive [2] - concerning national regulations.

[1] Rozporządzenie ws. wzorów wspólnotowych (COM(2022) 666))

[2] Dyrektywa ws. prawnej ochrony wzorów (COM(2022) 667))

[1] Design Regulation (COM(2022) 666))

[2] Design Directive (COM(2022) 667))

W odniesieniu do wspólnotowego wzoru przemysłowego (termin nadany jeszcze w ramach wcześniejszego nazewnictwa i istnienia Wspólnoty Europejskiej) prawodawcy unijny ostatecznie zdecydował się na korzystne rynkowo, jeśli chodzi o wolność konkurowania, rozwiązanie. Opowiedział się za wprowadzeniem klauzuli napraw. Co znamienne, stosowny przepis nie znalazł się w zasadniczej części rozporządzenia, ale w przepisach końcowych (art. 110). Nawet jego treść sugerowała, że może to być rozwiązanie tymczasowe – rozpoczyna się on od słów „do czasu". Mimo to, od dnia wejścia w życie rozporządzenia przepis ten obowiązuje do dziś.

W motywie 13 wspomnianego rozporządzenia mowa jest o problemie, jaki Wspólnota Europejska napotkała w zakresie klauzuli napraw podczas prac nad skierowaną do państw członkowskich dyrektywą. Pewne rozwinięcie tego wątku znajdziemy w motywach 19 i 20 dyrektywy. Wskazuje się w nich, że w związku z koniecznością możliwie szybkiego przyjęcia dyrektywy, nie udało się – na moment jej uchwalenia („na obecnym etapie") – osiągnąć konsensusu w zakresie pełnego wdrożenia klauzuli napraw w wewnętrznych regulacjach krajowych. Z aktu prawnego jasno wynika jednak, jaki kierunek był i pozostaje przez Unię preferowany. W art. 14 nie tylko umożliwiono państwom członkowskim pozostawienie klauzuli napraw w ich porządkach prawnych, ale wskazano wprost, że jakiekolwiek zmiany w tym zakresie mogą mieć na celu jedynie „liberalizowanie rynku". Z tej ostatniej możliwości skorzystała m.in. Polska wprowadzając w 2007 r. klauzulę napraw do ustawy Prawo własności przemysłowej za pośrednictwem dodanego art. 106 [3].

Z punktu widzenia interesów polskich przedsiębiorców rozwiązanie to ze zrozumiałych przyczyn nie może być uznane za w pełni satysfakcjonujące. Faktem pozostaje, że w dobie działalności transgranicznej i funkcjonowania wspólnego rynku unijnego, rozbieżności prawne między poszczególnymi krajami europejskimi rzutują na możliwości rozwojowe i zarobkowe przedsiębiorców. Nie mogą oni np. eksportować swoich towarów na niektóre rynki lub otwierać tam punktów dystrybucji. Już w momencie przyjmowania dyrektywy prawodawca unijny był tego faktu świadomy. W jej motywie 20 zastrzegł, że dopuszczającego ten dysonans przepisu „nie należy tłumaczyć jako utrudnienia dla swobodnego przepływu produktu, który tworzy taką część składową".

Czy po kilkudziesięciu latach istnieje wreszcie perspektywa, że zarysowany wyżej stan ulegnie zmianie? Fortunnie, jak najbardziej! W 2022 r. Unia Europejska zainicjowała prace nad dwuelementowym pakietem mającym doprowadzić do usunięcia rozdźwięku między regulacją unijną (rozporządzeniem) oraz przepisami krajowymi.

With regard to the Community industrial design (a term still given under the earlier nomenclature and existence of the European Community), EU legislators ultimately opted for a market-friendly solution in terms of freedom to compete. It opted for the introduction of a repair clause. Significantly, the relevant provision was not in the body of the regulation, but in the final provisions (Article 110). Even its wording suggested that it might be a temporary solution - it begins with the words "until." Nonetheless, as of the effective date of the regulation, the provision is still in effect today.

Recital 13 of the aforementioned regulation refers to the problem that the European Community encountered with regard to the repair clause when working on the directive addressed to the member states. Some development of this thread can be found in recitals 19 and 20 of the directive. They indicate that due to the need to adopt the directive as quickly as possible, it was not possible - at the time of its enactment ("at this stage") - to reach a consensus on the full implementation of the repair clause in domestic national regulations. However, it is clear from the act what direction was and remains the Union's preference. Article 14 not only allows member states to leave the repairs clause in their legal orders, but explicitly indicates that any changes in this regard can only be aimed at "liberalizing the market." Poland, among others, took advantage of the latter option by introducing the repairs clause into the Industrial Property Law in 2007 through the addition of Article 106 [3].

From the point of view of the interests of Polish entrepreneurs, this solution, for understandable reasons, cannot be considered fully satisfactory. The fact remains that in the era of cross-border activity and the functioning of the common EU market, legal discrepancies between individual European countries affect the development and earning potential of entrepreneurs. They cannot, for example, export their goods to certain markets or open distribution points there. The EU legislator was already aware of this fact when the directive was adopted. In its recital 20, it stipulated that the provision allowing this dissonance "should not be interpreted as an impediment to the free movement of the product that forms such a component."

After several decades, is there finally a prospect that the condition outlined above will change? Fortunately, as much as possible! In 2022 the European Union has initiated work on a two-part package aimed at closing the gap between EU regulation and national legislation.

[3] https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20230001170/O/D20231170.pdf

[3] https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20230001170/O/D20231170.pdf

Zaproponowane zostały dwa nowe akty prawne. Jeden – zmieniający dotychczasowe rozporządzenie. Drugi – zastępujący dotychczasową dyrektywę. W uzasadnieniu projektu tej ostatniej wskazano przy tym wyraźnie, że realizuje ona cel „ukończenie tworzenia jednolitego rynku części zamiennych wykorzystywanych do napraw – poprzez wprowadzenie do dyrektywy klauzuli naprawy zgodnej z przepisami zawartymi w rozporządzeniu" (str. 2 uzasadnienia wniosku). Ma to znaleźć odzwierciedlenie także w motywach nowej dyrektywy. W motywie 35 zauważono m.in., że omawiana zmiana służyć będzie zapewnieniu „sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz uczciwej konkurencji". Na marginesie wypada zauważyć, że kosmetyczna, acz doniosła, zmiana, dotknie w tym zakresie także rozporządzenie – przepis statuujący klauzulę naprawy zostanie przeniesiony do art. 20a i znajdzie się pomiędzy dwoma innymi przepisami ograniczającymi „monopol" uprawnionych.

Kończąc omawianie tej problematyki należy jeszcze podkreślić fakt, że na zaproponowane przez Unię Europejską przepisy wyraźny wpływ wywarły także argumenty sceptyków wobec klauzuli napraw (żeby nie powiedzieć zagorzałych przeciwników). Część przedsiębiorców, w szczególności broniący swojej wyłączności i związanej z nią możliwości dyktowania cen części zamiennych producenci, twierdziła bowiem, że w praktyce rozwiązanie to może prowadzić do nadużyć, wprowadzania klientów w błąd, a ostatecznie do negatywnego wpływu takiego modelu na wizerunek ich firm i produktów. Wprowadzający na rynek części zamienne mogliby bowiem oferować gorszą jakość, a nieświadomy tego faktu nabywca wiązałby potencjalne niezadowolenie z części z producentem całego samochodu.

Z uwagi na powyższe zarówno zmienione rozporządzenie, jak i nowa dyrektywa, mają przewidywać, że na klauzulę naprawy „nie mogą powoływać się producent lub sprzedawca części składowej produktu złożonego, którzy nie poinformowali należycie konsumentów za pomocą wyraźnego i widocznego oznaczenia na produkcie lub w innej stosownej formie o danych identyfikujących producenta produktu, który ma być wykorzystany wyłącznie do celów naprawy produktu złożonego, tak aby konsumenci mogli dokonać świadomego wyboru między konkurującymi ze sobą produktami, które mogą być użyte do naprawy. Wskazanie danych identyfikujących producenta obejmuje co najmniej nazwę producenta, adres geograficzny jego zarejestrowanego miejsca prowadzenia działalności oraz, w stosownych przypadkach, jego numer telefonu lub adres elektroniczny."

Wydaje się, że takie kompleksowe rozwiązanie stanowi zdecydowanie prawidłowe wyważenie poszczególnych zasługujących na ochronę wartości oraz interesów. Pozostaje mieć nadzieję, że powyższe zmiany, z korzyścią dla całego społeczeństwa, zostaną wprowadzone możliwie prędko.

Two new pieces of legislation were proposed. One - amending the existing regulation. The other - replacing the existing directive. At the same time, the justification for the latter's draft clearly indicates that it pursues the goal of "completing the creation of a single market for spare parts used for repairs - by introducing a repair clause into the directive in accordance with the provisions of the regulation" (page 2 of the proposal's justification). This is also to be reflected in the recitals of the new directive. Recital 35 notes, among other things, that the amendment in question will serve to ensure "the smooth functioning of the internal market and fair competition." As a side note, it should be noted that a cosmetic, albeit momentous, change will also affect the regulation in this regard - the provision stipulating the repair clause will be moved to Article 20a and will be placed between two other provisions limiting the "monopoly" of entitled entities.

Concluding the discussion of this issue, it is still necessary to emphasize the fact that the rules proposed by the European Union were also clearly influenced by the arguments of sceptics against the repair clause (not to say staunch opponents). Indeed, some entrepreneurs, especially those defending their exclusivity and the associated ability to dictate the price of spare parts, manufacturers, argued that in practice this solution could lead to abuse, misleading customers, and ultimately to a negative impact of such a model on the image of their companies and products. After all, the marketers of spare parts could offer inferior quality, and an unaware buyer would associate potential dissatisfaction with the part with the manufacturer of the entire car.

In view of the above, both the amended regulation and the new directive are to provide that the repair clause "may not be invoked by a manufacturer or seller of a component part of a complex product who has failed to adequately inform consumers by means of a clear and conspicuous indication on the product or in another appropriate form of the origin of the product to be used for the purpose of repairing the complex product, so that consumers can make an informed choice between competing products that may be used for repair."The indication of the producer's identification data shall include at least the name of the producer, the geographic address of his registered place of business and, if applicable, his telephone number or electronic address."

It seems that such a comprehensive solution is definitely the correct balance of the various values and interests deserving protection. It remains to be hoped that the above changes, for the benefit of society as a whole, will be implemented as soon as possible.

EXECUTIVE SUMMARY

EXECUTIVE SUMMARY

Klauzula Napraw (KN) to przepisy prawa europejskiego w sprawie prawnej ochrony wzorów umożliwiające ograniczenie monopolu producentów samochodów w zakresie produkcji i sprzedaży zewnętrznych części zamiennych. Jak dotąd Komisja Europejska wydała już cztery propozycje legislacyjne mające na celu wewnątrzwspólnotową harmonizację prawa ochrony wzorów. Miało to miejsce w latach: 1993, 1997, 2004 i najnowszą w 2022. **Niestety, trzy pierwsze próby (lub propozycje) nie pozwoliły osiągnąć kompromisu i tym samym osiągnąć stanu, w którym wszystkie rynki zewnętrznych części zamiennych w UE można by nazwać w pełni zliberalizowanymi.**

Obecnej, wysuniętej w 2022 r., propozycji Komisji Europejskiej najbliżej do osiągnięcia tego stanu, niemniej toczące się dyskusje przy udziale wielu interesariuszy nadal nie pozwoliły na wypracowanie rozwiązania satysfakcjonującego wszystkich.

The Repair Clause is a provision of the European legislation on the legal protection of designs, limiting the monopoly of car manufacturers in the production and sale of external (visible) spare parts. So far, the European Commission has already issued four legislative proposals aimed at Europe-wide harmonization of design protection law. These took place in: 1993, 1997, 2004 and the most recent in 2022. **Unfortunately, the three first attempts (or proposals) did not make it possible to reach a compromise and thus reach a state where all markets for external spare parts in the EU could be called fully liberalised.**

The current 2022 proposal of the European Commission is the closest to achieving this state, nevertheless the ongoing discussions with the participation of many stakeholders have still not allowed a solution satisfactory to all.

TROCHĘ HISTORII

HISTORICAL BACKGROUND

Jak dotąd Komisja Europejska wydała już cztery propozycje legislacyjne mające na celu wewnątrzwspólnotową harmonizację prawa ochrony wzorów. Miało to miejsce w latach: 1993, 1997, 2004 i najnowszą w 2022. Za każdym razem propozycje te spotykały się z szerokim poparciem środowisk reprezentujących interesy podmiotów działających w obszarze zewnętrznych części zamiennych, w tym koalicji ECAR [4].

So far, the European Commission has already issued four legislative proposals aimed at a Europe-wide harmonization of design protection law. These took place in: 1993, 1997, 2004 and the most recent in 2022. Each time these proposals were widely approved by the organisations representing businesses operating on the visible spare parts market, including the ECAR alliance[4].

[4] ECAR - European Campaign for the Freedom of the Automotive Parts and Repair Market, powołana w 1993 r. koalicja 5 niezależnych europejskich organizacji reprezentujących producentów i dystrybutorów części zamiennych, szeroki przekrój MSP, jak również interesy 285 milionów zmotoryzowanych konsumentów w Unii Europejskiej.

[4] ECAR - European Campaign for the Freedom of the Automotive Parts and Repair Market, established in 1993, an alliance of 5 independent EU organisations representing vehicle parts producers and distributors, a large cross-section of SMEs as well as the interests of 285 million motoring consumers in the European Union.

W 2014 r. pomimo tego, że Komisja Europejska oraz Parlament Europejski poparły większościowo Klauzulę Napraw, Komisja Europejska wycofała swą propozycję wprowadzenia ogólnoeuropejskiej Klauzuli Napraw w ramach dyrektywy ws. prawnej ochrony wzorów ze względu na powstałą w Radzie Unii Europejskiej mniejszość blokującą (przeciwko propozycji wystąpiły rządy Francji, Niemiec, Szwecji, Czech, Rumunii oraz Słowenii).

Konsekwencją zaniechania prac nad Klauzulą Napraw jest brak harmonizacji w ramach wewnątrzwspólnotowego rynku zewnętrznych części zamiennych, będący również efektem często sprzecznych przepisów krajowych. **Obraz rynku jest następujący – tam gdzie mamy Klauzulę Napraw wdrożoną do przepisów krajowych, konsumenci cieszą się swobodą wyboru zewnętrznych części zamiennych oraz usług naprawczych pomiędzy tymi oferowanymi przez segment autoryzowany i segment niezależny, w przystępnych cenach utrzymujących się ze względu na konkurencję na rynku. Tam gdzie nie ma Klauzuli Napraw producenci pojazdów cieszą się monopolem nie tylko na zewnętrzne części typu „must-match", lecz również odpowiadające im części zamienne, ze względu na nadaną im rozszerzoną prawną ochronę wzorów zewnętrznych części zamiennych do ich pojazdów.**

Kolejnym krokiem Komisji Europejskiej było ogłoszenie w ramach Planu Prac na 2014 r. ponownej oceny europejskich przepisów dot. prawnej ochrony wzorów. W wyniku tego, w 2016 r. została zlecona opinia prawna, której konkluzją było potwierdzenie konieczności zmiany przepisów dot. prawnej ochrony wzorów oraz zaproponowanie bardziej akceptowalnego rozwiązania uwzględniającego harmonizację obowiązujących przepisów.

28 listopada 2022 r. pojawiła się propozycja Komisji Europejskiej dotycząca rewizji dwóch aktów prawnych:

- Dyrektywy ws. prawnej ochrony wzorów (COM(2022) 667));
- Rozporządzenia ws. wzorów wspólnotowych (COM(2022) 666));

In 2014, despite the fact that the European Commission and the European Parliament supported the Repairs Clause with a strong majority, the European Commission withdrew its proposal for a Europe-wide Repairs Clause within the framework of the Design Directive due to a blocking minority that had formed in the Council of the European Union (the governments of France, Germany, Sweden, the Czech Republic, Romania and Slovenia were against the proposal).

As a consequence, we need to face the lack of harmonization within the intra-Community market for external spare parts, which is also the result of often contradictory national regulations. **The market landscape is as follows - where the Repair Clause has been implemented in national legislation, consumers enjoy the freedom to choose between visible spare parts and repair services offered by the authorized segment and those offered by independent automotive aftermarket, at affordable prices sustained due to competition in the market. Where there is no Repair Clause, vehicle manufacturers enjoy a monopoly not only on the "must-match" visible parts but also to the corresponding spare parts; due to the extension of the legal protection given to the designs of external spare parts for their vehicles.**

The European Commission's next step was to announce, as part of the 2014 Work Program, a reassessment of the European legal design protection legislation. As a result, a legal study was commissioned in 2016, the conclusion of which was to confirm the need to revise the rules on legal protection of designs and to propose a more acceptable solution including harmonization of the existing rules.

On 28th November 2022 the European Commission proposed two drafts:

- Design Directive (COM(2022) 667));
- Design Regulation (COM(2022) 666));

Wprowadzona Klauzula Napraw Repairs clause introduced	Brak wprowadzonej Klauzuli Napraw Repairs clause not introduced	Krótszy okres prawnej ochrony wzorów Shorter term of protection	Inne przepisy Other regime

Pomimo różnorodności obowiązujących systemów krajowych, stale rośnie liczba państw członkowskich UE, które uznają korzyści płynące ze zliberalizowanego rynku widocznych części zamiennych. Ostatnio Niemcy i Francja zmieniły swoje krajowe przepisy dotyczące wzorów przemysłowych, aby wykluczyć takie części zamienne z ochrony wzorów przemysłowych (2021). W przypadku Francji dotyczy to tylko szyb, podczas gdy inne widoczne części zamienne nadal podlegają (skróconemu) okresowi ochrony wynoszącemu 10 lat.

Despite the diversity of national regimes in place, there is a steadily growing number of EU member states that recognize the benefits of a liberalized market for visible spare parts. Recently, Germany and France amended their national design laws to exclude such spare parts from design protection (2021). In the case of France, this applies only to glazing, while other visible spare parts are still subject to a (shortened) period of protection of 10 years.

CZYM WIĘC JEST TAK NAPRAWDĘ TA KLAUZULA NAPRAW?

REPAIR CLAUSE – WHAT IS IT?

Klauzula Napraw (KN) to przepisy Europejskie umożliwiające ograniczenie monopolu producentów samochodów w zakresie produkcji i sprzedaży zewnętrznych części zamiennych jak elementy nadwozia, reflektory, itp.

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 odtwarzać i 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 on konkurować z innymi projektantami oferującymi inne wzory wyrobów z tej samej kategorii. Idąc tym kluczem, spójrzmy na rynek samochodów: ochrona wzoru samochodu nie wyklucza konkurowania ze sobą nowych samochodów. Konsumenci wciąż mogą wybierać pomiędzy wieloma różnymi samochodami, a wzór każdego z osobna jest chroniony.

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

Części zamienne to zupełnie inny rynek. Aby naprawić „zewnętrzną powłokę" pojazdu, a tym samym przywrócić jego oryginalny wygląd, części zamienne muszą wyglądać dokładnie tak, jak komponent, który ma zostać wymieniony (jest to część zamienna typu „must-match"). Żadne alternatywy projektowe nie są tu możliwe. Dlatego też, jeśli ochrona wzoru zostanie rozszerzona na części zamienne typu „must-match", konkurencja na rynku widocznych części zamiennych zostanie całkowicie wyeliminowana dla wszystkich części zarejestrowanych do ochrony wzoru. W przeciwieństwie do skutków dla rynku nowych samochodów, zastosowanie ochrony wzoru do części zamiennych typu „must-match" daje producentowi pojazdu monopol na części zarejestrowane jako objęte ochroną wzoru; pozbawia właścicieli pojazdów jakiegokolwiek wyboru.

The Repair Clause is a European provision limiting the monopoly of car manufacturers in the production and sale of external (visible) spare parts like body parts, headlights, etc.

Good eye-catching design helps selling the product. The designers have an exclusive right to the products design they have created, and thus are assured that they - and only they - can reproduce and sell this unique design. This is an incentive to the designer to be innovative.

However, the rights of a designer do not extend to the entire category of products to which the created design belongs. To succeed in the market, the designer must compete with others offering other product designs in the same category. Let's look at the car market: protection of a car design does not preclude new cars from competing with each other. Consumers can still choose between many different cars, and the design of each individual vehicle is protected.

Therefore, design protection does not aim to give a monopoly on the product. It encourages competition through innovation. If a consumer wants to pay 10% more for a design of particular interest to them, of course the choice is theirs. They don't have to pay more, but if they do, the said 10% is a reward for the designer - a return of the sums invested in creating the design.

Spare parts are a very different market. To repair the "outer skin" of a car and thus restore its original appearance, the spare parts must look exactly like the component to be replaced (it is a "must-match" spare part). No design alternatives are possible. Therefore, if design protection is extended to "must-match" spare parts, competition in the market of visible spare parts is completely eliminated for all parts registered for design protection. Unlike its effects on the market for new cars, applying design protection to "must-match" spare parts gives the vehicle manufacturer a product monopoly on parts registered for design protection; deprives vehicle owners from any choice and makes them captive consumers.

Rozszerzenie ochrony wzoru na widoczne części zamienne jest nadużyciem intencji przepisu: zamiast wspierać konkurencję, prowadzi do monopolu produktowego i cenowego!

Podsumowując, Klauzula Napraw słusznie zapewnia producentom pojazdów pełną ochronę konstrukcji ich nowych samochodów. Gwarantuje też, że ochrona ta nie zostanie rozszerzona na odpowiadające tej konstrukcji widoczne części zamienne. W ten sposób pozostawia konsumentom swobodę naprawy swoich pojazdów zgodnie z ich życzeniem i unika tworzenia szkodliwych monopoli na części zamienne. Zapewnia również producentom części zamiennych prawo do dostarczania części konsumentom we wszystkich państwach członkowskich i w żaden sposób nie ogranicza producentom pojazdów możliwości swobodnego i uczciwego uzupełniania rynku napraw za pośrednictwem powiązanych lub niezależnych warsztatów i warsztatów blacharsko-lakierniczych.

Extending design protection to visible spare parts is an abuse of the rule's intent: instead of fostering competition, it leads to product monopoly and to monopoly pricing!

To this end, the Repair Clause rightly provides vehicle manufacturers with full protection for the design of their new cars. It also ensures that this protection is not extended to the corresponding visible replacement parts of that design. It thus leaves consumers free to repair their vehicles as they wish and avoids creating harmful monopolies on spare parts. It also ensures that spare parts manufacturers have the right to supply parts to consumers in all member states and in no way restricts vehicle manufacturers from freely and fairly supplementing the repair market through affiliated or independent repair and body garages.

BEZPIECZEŃSTWO ZALEŻY OD PRZEPISÓW PRAWA – JAKOŚĆ OD KONSUMENTA

SAFETY DEPENDS ON LAW – QUALITY DEPENDS ON THE CONSUMER

Producenci samochodów twierdzą, że ochrona wzorów jest potrzebna by chronić konsumentów przed częściami niebezpiecznymi lub tymi gorszej jakości. W ich ocenie jedynie pełna ochrona wzorów części zewnętrznych gwarantuje bezpieczeństwo i wysoką jakość tych produktów.

Tu należy pamiętać, że ochrona wzoru chroni wyłącznie jego wizerunek i nie ma nic wspólnego z samym produktem (jego jakością czy sposobem wykonania) – jego parametry techniczne nie są tu brane pod uwagę. Takie twierdzenia jak powyższe są więc dość ryzykowne.

Bezpieczeństwo jest dobrem wspólnym – w UE bezpieczeństwo produktów oferowanych na rynku gwarantuje cały system przepisów prawnych.

Bezpieczeństwo jest dobrem wspólnym – w Unii Europejskiej obowiązuje cały system przepisów prawnych gwarantujących bezpieczeństwo wszystkich produktów oferowanych na rynku unijnym. Jest to cały szereg ogólnounijnych aktów prawnych i standardów, które dotyczą **wszystkich** producentów pojazdów.

Vehicle manufacturers say that design protection is needed to protect consumers from unsafe or inferior parts. In their view, only full design protection of exterior parts guarantees the safety and high quality of these products.

It should be remembered that the protection of a design protects only its image and has nothing to do with the product itself (its quality or workmanship) - its technical parameters are not taken into account here. Such claims as the above are therefore quite risky.

Safety is a common good - in the EU, the safety of products offered on the market is guaranteed by a whole system of legislation.

Safety is a common good - in the EU, the safety of products offered on the market is guaranteed by a whole system of legislation. There is a whole series of EU-wide legislation and standards that apply to **all vehicle** manufacturers.

Części zamienne mające wpływ na bezpieczeństwo mogą być oferowane na rynku wyłącznie wtedy gdy uzyskają odpowiednie świadectwo homologacji typu oraz wtedy gdy takie oznaczenie uzyskane po pozytywnym przejściu procedury homologacyjnej widnieje na każdej takiej części oferowanej do sprzedaży.

W przeciwieństwie do bezpieczeństwa, jakość nie jest dobrem wspólnym. Nie podlega ona żadnym regulacjom ani nadzorowi jednostek zewnętrznych – wystarczającym wyznacznikiem jest tutaj konkurencyjny rynek. Prawo wyboru konsumenta najlepiej reguluje tę kwestię.

Prawo wyboru konsumenta najlepiej reguluje kwestię jakości części i ich konkurencyjności na rynku.

Safety-relevant spare parts may only be offered on the market if they have obtained the appropriate type-approval certificate, and if each part offered for sale that has undergone the type-approval procedure bears a special marking.

Unlike safety, quality is not a common good. It is not subject to any regulation or supervision by external entities - the competitive market is a sufficient determinant here. The right of consumer choice best regulates it.

Consumers' freedom of choice best regulates the quality of parts and their competitiveness in the market.

EUROPEJSKIE MIEJSCA PRACY ZAGROŻONE MONOPOLEM ODŻYWAJĄ DZIĘKI KLAUZULI NAPRAW

EUROPEAN WORKPLACES THREATENED BY THE MONOPOLY REVIVE OWING TO REPAIR CLAUSE

By ograniczyć koszty producenci samochodów i tak importują już znaczny procent swoich części z krajów o niskich kosztach produkcji. W efekcie przekłada się to eliminację tysięcy miejsc pracy w Europie. **Ochrona wzorów tylko spotęguje ten efekt prowadząc do relokacji miejsc pracy poza UE.**

Klauzula Napraw natomiast sprzyja utrzymaniu zatrudnienia w UE, a wręcz przyczynia się do powstawania nowych miejsc pracy. Ponadto Klauzula Napraw daje im możliwość konkurowania pod względem importu części z unijnymi producentami samochodów zapobiegając zjawisku offshoringu w przemyśle motoryzacyjnym, a nawet przywracać miejsca pracy w UE.

To cut costs, vehicle manufacturers already import a large percentage of their parts from low production cost countries. This translates into the elimination of thousands of jobs in Europe. **Design protection will only compound this effect by leading to the relocation of jobs outside the EU.**

The Repair Clause, on the other hand, promotes the preservation of employment in the EU and even contributes to the creation of new jobs. In addition, the Repair Clause gives the opportunity to compete in terms of parts imports with EU automakers preventing offshoring in the automotive industry and even bringing jobs back to the EU.

KONSUMENCI NIE MUSZĄ PŁACIĆ PODWÓJNIE

CONSUMERS DON'T HAVE TO PAY TWICE

Kupując nowy samochód konsument wybiera z różnych, konkurujących ze sobą wzorów. Za ten wybór płaci dobrowolnie. **Premia projektowa dla producenta pojazdu nie jest dla niego gwarantowana – to nagroda uzyskana w drodze otwartej konkurencji z innymi projektami.**

Części zamienne są zasadniczo inne. Nie ma tu alternatywy projektowej, a zatem nie jest możliwa konkurencja. Dlaczego właściciel samochodu miałby być zmuszony do płacenia za ten projekt więcej niż raz, ilekroć potrzebuje części zamiennej związanej z nadwoziem? Co gorsza, cena płacona za drugim razem byłaby ustalana według wyłącznego uznania monopolistów, co pozwalałoby na nadużycia cenowe wobec konsumentów.

When buying a new car, consumers choose from a variety of competing designs. They pay for this choice voluntarily. **The design bonus for the vehicle manufacturer is not guaranteed to them - it is a prize obtained through open competition with other designs.**

Spare parts are fundamentally different. There are no design alternatives, so competition is not possible. Why should a car owner be forced to pay for this design more than once whenever he/she needs a body-related replacement part? To make matters worse, the price paid the second time would be set at the sole discretion of the monopolists, allowing price abuses against consumers.

Szyba czołowa PILKINGTON do samochodu Honda Civic
PILKINGTON front windshield – Honda Civic

Oryginalna szyba autoryzowana przez producenta pojazdu
Original part authorised by vehicle manufacturer

Cena detaliczna: **1499 zł**

Retail price: **PLN 1.499**

Oryginalna szyba autoryzowana przez producenta części
Original part authorised by part supplier

Cena detaliczna: **939 zł**

Retail price: **PLN 939**

Źródło: opracowanie własne SDCM na podstawie informacji uzyskanych od wybranych dystrybutorów części /
Source: SDCM own compilation based on information from selected parts distributors

Zewnętrzne części zamienne należy wyłączyć z prawa ochrony wzorów, gdyż muszą one być identyczne z oryginałem, aby odtworzyć uszkodzony samochód.

Visible spare parts shall be exempt from design protection as they must be the same as the original in order to restore the previous shape of the damaged vehicle.

Remontujesz dom – czy ktoś Cię zmusza byś kupił okna u architekta?

When you renovate a house – are you forced to buy e.g. windows at its architect's?

PODSUMOWANIE

SUMMARY

Przede wszystkim należy podkreślić, że cieszy fakt podjęcia przez KE kolejnej próby harmonizacji przepisów odnoszących się do zewnętrznych części zamiennych. Harmonizacja przepisów w tym zakresie przyniesie wymierne korzyści pod postacią pewności prawnej, sprawiedliwej konkurencji, kosztów, innowacyjności, zatrudnienia pod warunkiem zachowania odpowiednich założeń tymże sprzyjających.

Oczywiste jest, że Klauzula Napraw jest jedynym akceptowalnym rozwiązaniem kompromisowym pomiędzy systemem pozwalającym na pełną ochronę widocznych części zamiennych a systemem, który nie pozwala na ochronę projektu widocznych części zamiennych (nawet na rynku pierwotnym).

Przez 23 lata ECAR i wspierające go organizacje krajowe, w tym SDCM, próbował przekonać Komisję (z powodzeniem), Parlament Europejski (z powodzeniem) i krajowe państwa członkowskie (z powodzeniem w 11 krajach), że Klauzula Napraw i zasada swobody napraw są prawnie, ekonomicznie i konkurencyjnie uzasadnione.

Obecne skutki braku prawdziwego rynku wewnętrznego UE dla tysięcy niezależnych MŚP działających na rynku wtórnym, które są sercem naszej lokalnej bazy gospodarczej, są niezwykle poważne. Istnieje realna potrzeba przekształcenia przemysłowej polityki motoryzacyjnej UE i lepszego połączenia ochrony praw własności przemysłowej z konsekwencjami, jakie taka ochrona może mieć dla niezależnych MŚP z rynku wtórnego UE, jeśli zostanie wykorzystana poza jej podstawowymi celami.

Celem Klauzuli Napraw zawsze była ochrona innowacyjności, konkurencji oraz wolności wyboru konsumenta. W obecnej sytuacji nie ma co do tego 100% pewności. Dlatego też należy kontynuować swoje wysiłki, aby zapewnić, że krajowi i europejscy decydenci nie pozwolą na dalsze opóźnienia w znalezieniu sprawiedliwego i konkretnego rozwiązania w zakresie korzystania z praw do wzorów na europejskim rynku wewnętrznym samochodowych części zamiennych, które słusznie zapewnia Klauzula Napraw.

It should be emphasized that it is gratifying that the EC has made another attempt to harmonize regulations relating to visible spare parts. Harmonization of regulations in this area will bring tangible benefits in the form of legal certainty, fair competition, costs, innovation, employment, provided that appropriate assumptions conducive to them are maintained.

It is clear that the Repairs Clause is the only acceptable compromise between a system that allows for full protection of visible spare parts and a system that does not allow for protection of the design of visible spare parts (even in the primary market).

Over 23 years, ECAR and its supporting national organizations, including SDCM, have tried to convince the Commission (successfully), the European Parliament (successfully) and national member states (successfully in 11 countries) that the Repair Clause and the principle of freedom of repair are legally, economically and competitively justified.

The current impact of the lack of a true EU internal market on the thousands of independent aftermarket SMEs that are the heart of our local economic base is extremely serious. There is a real need to reshape the EU industrial automotive policy and better link the protection of industrial property rights to the consequences that such protection can have on independent EU aftermarket SMEs if used outside of its primary purposes.

The purpose of the Repair Clause has always been to protect innovation, competition and freedom of consumer choice. In the current situation, there is no 100% certainty about this. Therefore, efforts to ensure that national and European decision-makers do not allow further delays in finding a fair and concrete solution to the exercise of design rights in the European internal market for automotive spare parts, which the Repair Clause rightfully provides shall be continued.

Dane i liczby / Facts and figures[5]

Ogólnoeuropejska Klauzula Napraw dla przystępnej cenowo naprawy		**An EU-wide Repair Clause for an Accessible and Affordable Right to Repair**
niestety nadal pozwala producentom pojazdów cieszyć się pełnymi prawami zarówno w odniesieniu do całego samochodu, jak i każdej z jego widocznych części zamiennych, takich jak panele nadwozia, zderzaki samochodowe, oświetlenie i szyby przednie. Tworzy to monopol na rynku wtórnym napraw ze szkodą dla niezależnych operatorów. **Wśród pozostałych:** - 10 państw członkowskich wprowadziło Klauzulę Napraw do swoich krajowych przepisów dotyczących wzorów przemysłowych, umożliwiając liberalizację rynku motoryzacyjnego niezależnym producentom części zamiennych z korzyścią dla europejskich konsumentów. - 4 państwa członkowskie stosują system mieszany, częściowo otwarty na konkurencję.	**13 z 27 państw członkowskich UE** **13 out of 27 EU Member States**	regretfully still allow vehicle manufacturers to enjoy full rights both on the overall of a car, and on each of its visible ‚must-match' spare parts such as body panels, car bumpers, lighting and windscreens. This creates a monopoly on the repair aftermarket to the detriment of independent operators. **Among the remaining ones:** - 10 Member States have introduced a Repair Clause in their national design law, allowing the liberalisation of the automotive aftermarket to independent spare parts producers to the benefit of European consumers. - 4 Member States apply a mixed regime, partially open to competition.
kiedy prawa do wzoru mają zastosowanie do widocznych części zamiennych, zgodnie ze sprawozdaniem Komisji Europejskiej z oceny dyrektywy w sprawie prawnej ochrony wzorów UE (SDW(2020 264)). W przeglądzie ekonomicznym i prawnym stwierdzono, że „nie ma ekonomicznego uzasadnienia" dla utrzymania ochrony wzorów.W sprawozdaniu z własnej inicjatywy Parlamentu Europejskiego (2021/2007 (INI)) wezwano również Komisję do wprowadzenia ogólnounijnej Klauzuli Napraw.	**„Uczciwa i skuteczna konkurencja jest zagrożona"** **„Fair and effective competition is undermined"**	when design rights apply on must-match visible spare parts, according to the European Commission's Evaluation Report of the EU Design Directive (SDW(2020 264). The Economic and Legal Review found that there is „no economic justification" to maintain design protection. The European Parliament's own-initiative report (2021/2007 (INI)) also called on the Commission to introduce an EU-wide Repair Clause.

[5] Wolk After Sales Experts GmbH / European Commission, Market Structure of Motor Vehicle Visible Spare Parts, 2021; FEDA, Libéralisation des pièces détachées : le Gouvernement doit tenir sa promesse, marzec 2021; Herz, Mejer, Effect of design protection on price and price dispersion, MPRA Paper 104137, 1 czerwca 2020; European Commission, Evaluation of EU legislation on design protection, SWD(2020) 264, 6 listopada 2020.

[5] Wolk After Sales Experts GmbH / European Commission, Market Structure of Motor Vehicle Visible Spare Parts, 2021; FEDA, Libéralisation des pièces détachées : le Gouvernement doit tenir sa promesse, March 2021; Herz, Mejer, Effect of design protection on price and price dispersion, MPRA Paper 104137, 1 June 2020; European Commission, Evaluation of EU legislation on design protection, SWD(2020) 264, 6 November 2020.

Ogólnoeuropejska Klauzula Napraw dla przystępnej cenowo naprawy		An EU-wide Repair Clause for an Accessible and Affordable Right to Repair
Całkowita roczna sprzedaż widocznych części zamiennych w UE (2019). Spośród nich: - Panele nadwozia (np. zderzaki, błotniki, pokrywy bagażnika) stanowią około 75% sprzedanych części zamiennych. - Zintegrowane oświetlenie (np. przednie i tylne lampy) stanowi około 13%. - Szyby samochodowe (np. szyby przednie i okna) stanowią około 12%.	**16,3 mld euro** **16.3 Bn Euro**	The total annual sales of visible automotive spare parts in the EU (2019). Out of these: - Body panels (e.g. bumpers, wings, bootlids) represent around 75% of sold spare parts. - Integrated lighting (e.g. front and rear lamps) represent around 13%. - Automotive glass (e.g. windscreens and windows) represent around 12%.
mogliby co roku zaoszczędzić europejscy konsumenci na samochodowych częściach zamiennych, gdyby w dyrektywie projektowej UE znalazła się ogólnounijna klauzula napraw. Koszt ochrony wzorów samochodowych części zamiennych jest ważną i rosnącą pozycją w wydatkach konsumentów, **z wyłączną korzyścią dla producentów pojazdów:** - Kraje bez klauzuli napraw odnotowały wzrost cen samochodowych części zamiennych w ostatnich latach (+11% we Francji w latach 2017-2019; do +13% w przypadku niektórych marek). - Sam koszt części zamiennych stanowi około połowy ceny naprawy pojazdu w krajach o niezliberalizowanych rynkach.	**Od 450 do 720 mln euro** **Between 450 and 720 million Euro**	would be saved each year by European consumers on automotive spare parts, if there were an EU-wide Repair Clause in the EU Design Directive. The cost of design protection on automotive spare parts in an important and growing expenditure item for consumers, **to the sole benefit of vehicle manufacturers:** - Countries without a Repair Clause have seen a price increase of automotive spare parts over the recent years (+11% in France from 2017-2019; up to +13% for some brands). - The cost of spare parts alone represents approximately half of the price of vehicle repairs in non-liberalised countries.
wszystkich sprzedawanych widocznych samochodowych części zamiennych w UE to części OEM (Original Equipment Manufacturer's), a więc opatrzone znakiem towarowym producenta pojazdu (nawet jeśli większość z nich jest produkowana przez OES (original equipment suppliers)). Udział autoryzowanych warsztatów OEM w sprzedaży jest niższy w krajach o zliberalizowanych rynkach (29%) niż w krajach o rynkach niezliberalizowanych (41%).	**69%**	of all sold visible automotive spare parts in the EU are **OEMs** (Original Equipment Manufacturer's), and are therefore bearing the vehicle manufacturer's trademark (even though a majority of them is produced by the OESs (original equipment suppliers)). OEM authorised workshops count for a lower share of sales in liberalised countries (29%) than in non-liberalised countries (41%).
importowanych samochodowych części zamiennych produkowanych poza UE jest wykorzystywanych do celów produkcji pojazdów (pierwszy montaż w fabrykach producentów pojazdów). Importowane niezależne samochodowe części zamienne mają marginalny udział (20%, wartość 1,3 mld euro).	**80%**	of total imported automotive spare parts produced outside the EU are used for the purpose of vehicle manufacturing (first assembly by vehicle manufacturers). Imported independent automotive spare parts account for a marginal share (20%, value of 1.3 billion Euro).
głównie MŚP, działa na europejskim niezależnym motoryzacyjnym rynku części zamiennych. Ogólnounijna klauzula napraw zwiększyłaby potencjał rozwoju, wzrostu i innowacji niezależnych producentów, warsztatów i usługodawców.	**500 000 firm & 4,3 mln pracowników** **500 000 companies & 4.3 million workers**	are involved in the **European independent automotive aftermarket**, mostly SMEs. An EU-wide Repair Clause would increase the development, growth and innovation potential of independent manufacturers, workshops and service providers.

OPRACOWANIE
PRZYGOTOWANE PRZEZ

PAPER PREPARED BY

SDCM

NA PODSTAWIE DANYCH

ON THE BASIS OF DATA FROM

ECAR
FREEDOM OF REPAIR

WARSZAWA 2023

SDCM

STOWARZYSZENIE DYSTRYBUTORÓW I PRODUCENTÓW
CZĘŚCI MOTORYZACYJNYCH

UL. ZA DĘBAMI 3, 05-075 WARSZAWA | BIURO@SDCM.PL | WWW.SDCM.PL