

Naléhavá potřeba vytvoření volného trhu s náhradními díly a zajištění svobodné volby pro spotřebitele

Stanovisko sdružení ECAR k návrhu Směrnice novelizující Směrnici 98/71/ES o právní ochraně konstrukčních řešení

[COM(2004) 582 konečný 14. 9. 2004 – 2004/2003 (COD)]

- leden 2009 -

Situace v oblasti liberalizace trhu s viditelnými náhradními díly k automobilům dosáhla kritického stavu: odpovědnost spočívá na bedrech menšiny členských zemí. Je zřejmé, že liberalizace je skutečně nezbytná a měla proběhnout už dávno. Volný a jednotný trh:

- zajišťuje svobodu výběru a působení konkurenčních tlaků na spotřebitelské ceny;
- zaručuje konkurenci, která je výhodná pro spotřebitele;
- zamezuje vytěšňování nezávislých výrobců náhradních dílů, distributorů a opravárenských firem (z drtivé části malých a středních podniků) z trhu;
- stimuluje efektivitu a růst zaměstnanosti v rámci Evropské unie.

Oblast náhradních dílů v EU – dlouho odkládané řešení

Sdružení ECAR vítá návrh Evropské komise na přijetí takzvané *Repairs Clause* (*opravárenské klauzule*), která liberalizuje trh s náhradními díly a umožňuje volnou soutěž.

HISTORIE

Evropská unie se zabývá otázkou náhradních dílů již od roku 1991, aniž by dosáhla dohody. Výrobci automobilů požadují, aby se právní ochrana konstrukčního řešení nových vozů (designu) vztahovala také na příslušné náhradní díly, jakými jsou například nárazníky, blatníky, víka motoru, světlomety nebo čelní skla. V takovém případě by ovšem došlo k naprosté eliminaci konkurence v oblasti výroby náhradních dílů. Namísto volné soutěže, která funguje v sektoru produkce nových automobilů, by na obrovském trhu náhradních dílů Evropské unie, jenž má hodnotu zhruba 12 miliard EUR, vznikl monopol.

Aby bylo možné vyřešit výše uvedenou situaci, navrhla Evropská komise tzv. **Repairs Clause**. Sdružení ECAR se domnívá, že se jedná o správnou reakci na stávající právní a ekonomický stav. Konstrukční řešení (design) viditelných náhradních dílů je i nadále chráněno, avšak ochrana se netýká shodných náhradních dílů, čímž dochází k zachování a zaručení maximální možné konkurence. Mnohé členské státy tuto klauzuli již začlenily do svých právních předpisů a své trhy liberalizovaly. Ještě více jich nyní podporuje v rámci Rady ministrů návrh Komise, jenž byl na konci roku 2007 schválen Evropským parlamentem.

Navzdory širokému konsenzu hrozí tomuto dokumentu zablokování menšinou členských zemí, ačkoli po letech debat je jeho sociální přínos a pozitivní vliv na volnou soutěž naprosto zřejmý a jeho přijetí je ve veřejném zájmu.

Repairs Clause představuje správné právní řešení

Repairs Clause

- je jediným „správným“ řešením z právního hlediska
- chrání 270 milionů majitelů aut v Evropské unii před nadměrným růstem cen
- nemá nic společného s bezpečností náhradních dílů
- přispívá k podpoře malých a středních podniků
- předchází hospodářským škodám a přispívá k obecnému zvýšení efektivity

... je jediným správným řešením z právního hlediska

Účelem právních předpisů regulujících oblast designu je podporovat konkurenci konstrukční i produkční. Z tohoto důvodu je ve veřejném zájmu a naprosto legitimní, aby se konstrukční řešení každého nového automobilu těšilo právní ochraně. To vytváří tlak na jednotlivé výrobce, aby přicházeli s vlastním originálním (odlišným) designem. Ochrana konstrukčního řešení nikterak neomezuje konkurenci v oblasti vývoje nových automobilů a spotřebitelé mají možnost volby mezi různými modely a cenovými hladinami.

Když se ovšem ochrana konstrukčního řešení vztahuje i na náhradní díly karosérie, je situace diametrálně odlišná. Protože náhradní blatník nebo reflektor musí vypadat naprosto stejně jako původní díl, odlišný design nepřichází v úvahu. Nechce-li výrobce náhradních dílů porušit zákon, nemůže vůbec vstoupit na trh. Výsledkem je naprostá eliminace konkurence v oblasti náhradních dílů.

... chrání 270 milionů majitelů aut v Evropské unii před nadměrným růstem cen

V důsledku výše uvedené situace nemá spotřebitel možnost volby, ale musí kupovat náhradní díly výhradně od výrobců automobilů za ceny, které si automobilky (díky svému monopolnímu postavení) samy stanoví.

Z tohoto důvodu je klauzule přínosem pro 270 milionů majitelů aut v Evropské unii. Podle celé řady výzkumů, které provedla Evropská komise a další oficiální organizace v rámci Unie i mimo ni, přinutila konkurence výrobce automobilů snížit ceny o 30 až 40 procent.

... předchází hospodářským škodám a přispívá k obecnému zvýšení efektivity

Navíc je třeba vzít v úvahu ekonomické důsledky monopolu v oblasti náhradních dílů, které jsou velmi závažné. Výrobci dílů karosérie (nárazníků, blatníků, vík motorů) musejí zkrátka ukončit svou činnost. S potížemi se musejí potýkat i producenti reflektorů a skel. Někteří sice zároveň dodávají díly výrobcům automobilů (ovšem pouze k některým konkrétním modelům, na nichž se s automobilkami dohodnou), avšak nesmějí stejné díly prodávat přímo spotřebitelům (druhovýroba). Pokud se týče dílů k jiným než dohodnutým modelům, musejí v rámci Evropské unie ukončit výrobu (i když je určena výhradně pro export). Nezávislí velkoobchodníci přicházejí o více než 25% svého obratu a nezávislé opravárenské firmy musejí nakupovat náhradní díly od svých nejsilnějších konkurentů, autorizovaných prodejců/opraven, za ceny, které jsou v podstatě opět monopolní, což je v dlouhodobém horizontu natolik znevýhodňuje, že nelze hovořit o rovné soutěži.

Z výše uvedených skutečností je zřejmé, že monopolní postavení automobilek v oblasti náhradních dílů ohrožuje existenci celého sektoru nezávislé druhovýroby.

... předchází negativním dopadům na malé a střední podniky

Nezávislí výrobci a distributoři náhradních dílů i nezávislé opravny jsou v drtivé většině malými nebo středními podniky. Z tohoto důvodu ohrožuje monopolní postavení automobilek v oblasti náhradních dílů celou strukturu malých a středních podniků, které si navzdory negativním vnějším vlivům udržují svůj nezávislý charakter již několik desítek let. Jakékoli opatření, které vystavuje jejich další existenci nebezpečí, je v rozporu s politikou Evropské unie (podpora „vysokého růstového potenciálu“ a „koncepce zaměstnanosti“ malých a středních podniků prostřednictvím „zákona o malých evropských podnicích“).

... přispívá k zaměstnanosti v rámci Evropské unie

Repairs Clause zcela jistě ovlivňuje zaměstnanost v EU pozitivně nikoli negativně.

Ačkoli IPR nejsou a nemohou být nástrojem politiky zaměstnanosti v rámci Evropské unie, sdružení ECAR tímto prohlašuje, že informace uvádějící, že případná liberalizace automobilového průmyslu v EU povede k likvidaci 50 tisíc pracovních míst, se nezakládá na pravdě.

Sdružení ECAR je toho názoru, že v obecné rovině by liberalizace měla jednoznačně pozitivní vliv na zaměstnanost v Evropské unii. Zde je několik argumentů podporujících tento názor:

- Do zahraničí lze převést pouze výrobní činnosti, velkoobchodní operace a distribuce do maloobchodní sítě se váží k danému teritoriu a nelze je vykonávat jinde.
- Automobilky (a jejich dodavatelé) podle svých vlastních údajů týkajících se produktivity práce potřebují maximálně 16 tisíc zaměstnanců, aby pokryly požadavky evropského trhu s náhradními díly. Evropská komise i nezávislí odborníci ovšem předpokládají, že tržní podíl druhovýroby by v důsledku liberalizace dosáhl (v nejlepším případě) 10 – 15 procent. To znamená, že by tento proces ovlivnil zhruba 1 600 – 2 400 pracovních míst v celém automobilovém průmyslu. Dokonce i tento poměrně malý počet by z Evropy zcela nezmizel, ale přešel na výrobce náhradních dílů podnikající v jiných zemích Unie. Protože by klauzule přispěla k růstu konkurenceschopnosti, v konečném důsledku by přinesla další nárůst zaměstnanosti.

- Automobilky dovážejí asi 40% náhradních dílů, které prodávají v zemích Evropské unie, ze zahraničí, především pak z oblastí vyznačujících se nízkými výrobními náklady. Tento proces s sebou přináší relokaci mnoha zaměstnanců, a tím de facto redukcí pracovních míst v rámci EU. Liberalizace by umožnila výrobcům náhradních dílů ze zemí Unie konkurovat dovozům a zabránit uvedenému úbytku pracovních míst (je dokonce pravděpodobné, že by naopak došlo k jejich nárůstu).
- Navíc by monopolní postavení v oblasti výroby náhradních dílů v Evropské unii povzbudilo automobilky k tomu, aby vyráběly co nejlevněji v zahraničí a prodávaly co nejdražší v Evropě. V tomto ohledu by tedy kritizovaná právní úprava přinesla další redukcí pracovních míst v EU.

... nemá nic společného s bezpečností náhradních dílů

Bezpečnost silničního provozu je nepochybně veřejnou záležitostí, kterou je nutné brát velmi vážně. Sdružení ECAR nesouhlasí s názorem, že právní úprava poskytující automobilkám monopol v oblasti náhradních dílů, je nutná s ohledem na jejich bezpečnost. Zde je několik důvodů:

- Ochrana designu není ze své podstaty schopná zaručit obecnou bezpečnost, protože se týká vnějšího vzhledu výrobku, nikoli jeho mechanických vlastností.
- Evropská unie má účinný právní systém, díky němuž veškeré součástky, které zásadně ovlivňují bezpečnost, podléhají přísným schvalovacím procedurám. Jak potvrdila studie zadaná v roce 2006 Evropským parlamentem, tyto procedury „jsou více než dostatečné a zaručují bezpečnost ... náhradních dílů“.
- Automobilový průmysl, který na „problém“ bezpečnosti první upozornil, nikdy nepředložil žádné důkazy o tom, že by náhradní díly z druhovýroby nebyly bezpečné.

... představuje jedinečnou příležitost, jak dosáhnout jednotného trhu v oblasti náhradních dílů

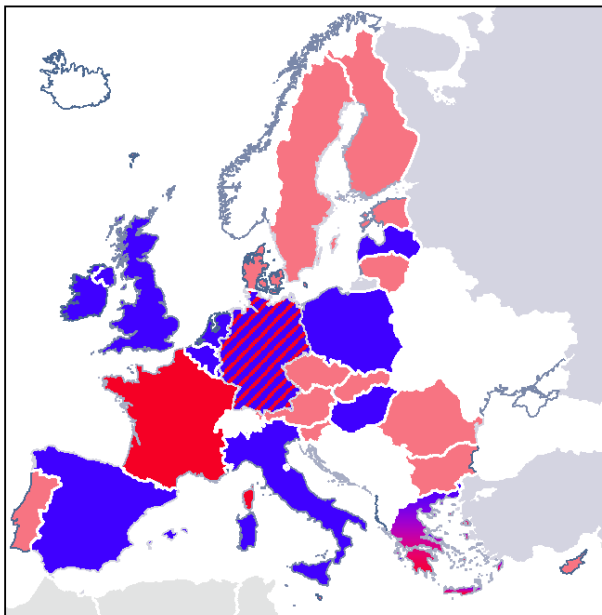
Již mnoho let existuje jednotný trh automobilů, nikoli však náhradních dílů. Vzhledem k tomu, že většina členských států již zavedla nebo plánuje zavést Opravářenskou klauzuli, se obnovení aplikace ochrany konstrukčního řešení (designu) v rámci celé Evropské unie jeví jako neproveditelné. Proto je jedinou možností, jak dosáhnout jednotného trhu v oblasti náhradních dílů, schválení Repairs Clause.

Vzhledem k výše uvedeným právním, sociálním a ekonomickým faktorům, podporuje sdružení ECAR Repair Clause a vyzývá k jejímu okamžitému přijetí.

Stávající patovou situaci je třeba vyřešit. Legislativní, ekonomická a sociální situace vyžaduje promptní schválení Repairs Clause.

PŘÍLOHA:

**Trh s viditelnými náhradními díly v rámci EU-27
- po transpozici Směrnice 98/71/ES a přijetí nových členských zemí -**

**Modrá:**

Členské země, které již přijaly Repairs Clause, a tím zajistily volnou soutěž.

Tmavě červená:

Francie: nepřijala Repairs Clause a striktně dodržuje právní ochranu konstrukčních řešení (designu).

Červená:

Členské země EU, které nepřijaly Repairs Clause, avšak před sjednocením svých právních řádů s Evropskou unií de facto právní ochranu konstrukčních řešení (designu) neměly. Původní právní úprava se otázkou náhradních dílů nezabývala.

Červenomodré šrafování:

Německo: záruka poskytnutá výrobcí automobilů německé vládě, v níž se zavazují, že nebudou zákon o ochraně konstrukčních řešení (designu) využívat k omezení konkurence v oblasti výroby náhradních dílů, dokud nebude celá záležitost ukončena na úrovni EU.

O sdružení ECAR:

Sdružení ECAR, European Campaign for the Freedom of the Automotive Parts and Repair Market, bylo založeno v roce 1993. Jejími členy je 10 nezávislých organizací Evropské unie, které reprezentují výrobce a distributory náhradních dílů, nezávislé opravny, evropské pojišťovny, velký počet malých a středních podniků a 270 milionů majitelů vozů z Evropské unie. Hlavním cílem sdružení je podpora volné soutěže a obrana před monopolizací trhu náhradních dílů výrobcí automobilů prostřednictvím právních předpisů upravujících ochranu konstrukčního řešení (designu). Více informací naleznete na www.ecar-eu.com.

AIRC • BENC • CEA • EAPA • FIA • FIEA • FIGIEFA • Glass for Europe • UEAPME • UEMV

Kontaktní údaje:

<p>Gerhard Riehle Dr.iur.;LL.M Výkonný ředitel</p> <p>Gähkopf 29, DE-70192 Stuttgart Tel: + 49 711 257 85 15 Fax: + 49 711 256 83 02 E-mail: g.riehe@gmx.de</p>	<p>Koordinační sekretariát ECAR c/o FIGIEFA</p> <p>Bld. De la Wolfe 42, Bte. 5, BE-1200 Brusel Tel. + 32 3 761 95 10 Fax: + 32 2 762 12 55 E-mail: figiefa.secretariat@figiefa.eu</p>
--	--

