

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 98/71/EF om retlig beskyttelse af mønstre

KOM(2004) 582 endelig — 2004/0203 (COD)

(2005/C 286/03)

Rådet for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 6. december 2004 under henvisning til EF-traktatens artikel 95 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede at henvise det forberedende arbejde til Den Faglige Sektion for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug. Sektionen forkastede på mødet den 20. april 2005 det forslag til udtalelse, som Virgilio Ranocchiaro havde fremlagt.

I betragtning af spørgsmålets hastende karakter udpegede Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg Virgilio Ranocchiaro til hovedordfører på sin 418. plenarforsamling den 8. og 9. juni 2005, mødet den 8. juni 2005. Forslaget til udtalelse blev forkastet til fordel for en modudtalelse fra Jorge Pegado Liz og Heiko Steffens. Modudtalelsen blev vedtaget med 107 stemmer for, 71 imod og 22 hverken for eller imod:

1. Indledning — baggrund

1.1 Det foreliggende direktivforslag tager sigte på at ændre direktiv 98/71/EF. Formålet med ændringen er at gøre det umuligt at påberåbe sig mønsterrettigheder noget sted i EU for komponenter til sammensatte produkter over for tredjemand (uafhængige leverandører), der fremstiller, anvender og/eller sælger sådanne komponenter med henblik på reparationer af sammensatte produkter, således at de atter får deres oprindelige udseende.

1.2 Blandt de sektorer, der berøres af dette forslag, (elektriske husholdningsapparater, motorcykler, ure osv.) vil indvirkningen helt klart være størst inden for automobilektoren.

1.3 Kommissionen offentliggjorde inden vedtagelsen af direktiv 98/71/EF (i det efterfølgende benævnt »direktivet«) en grøn bog om retlig beskyttelse af mønstre, som indeholdt resultaterne af en vidtrækkende undersøgelse af området såvel som et foreløbigt forslag til direktiv om en tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning og et foreløbigt forslag til forordning.

1.4 Grønbogen indeholdt desuden en gennemgang af kriterierne for anerkendelse eller afvisning af beskyttelse af komponenter til sammensatte produkter, især komponenter, der forbinder ét produkt med et andet. Ifølge grøn bogen skal komponenter, der i sig selv opfylder kravene for beskyttelse, beskyttes, idet det dog understreges, at beskyttelsen ikke bør omfatte vigtige elementer (sammenkoblinger), som nødvendigvis skal fremstilles i nøjagtig samme form og med samme dimensioner, hvis komponenterne skal kunne passe ind i det sammensatte produkt, de er bestemt til.

1.5 I det direktivforslag, Kommissionen formelt fremlagde i december 1993⁽¹⁾ blev det bekræftet, at en komponent fra et sammensat produkt også kunne beskyttes, hvis den som sådan opfyldte kravene til beskyttelse, dvs. var ny og af individuel

karakter (artikel 3), mens det understregedes, at sammenkoblinger ikke kunne beskyttes (artikel 7, stk. 2).

1.6 Forslaget indeholdt en anden vigtig bestemmelse om, at enerettigheder til beskyttede mønstre ikke kunne påberåbes over for tredjemand, som anvendte (kopierede) mønstret tre år efter den første markedsføring af et sammensat produkt omfattende det anvendte (kopierede) mønster, forudsat at mønstret var afgørende for det sammensatte produkts udseende, og at formålet med anvendelsen var at reparere det sammensatte produkt, så det atter fik sit oprindelige udseende (artikel 14). I praksis indebærer dette en vigtig undtagelse fra designbeskyttelsen af reservedele og reparationer (reservedelsundtagelsen eller reparationsklausulen).

1.6.1 Om dette aspekt i direktivforslaget fra 1993 skrev EØSU i sin udtalelse IND/504 af 6. juli 1994 med Jean Pardon som ordfører følgende:

1.6.1.1 Som alle andre industrielle rettigheder vil også mønsterrettigheder indebære visse enerettigheder (monopolrettigheder). Det monopol, der indrømmes indehaveren af mønsterrettigheden, vedrører imidlertid udelukkende produktets udseende (dets »design«), og ikke selve produktet.

1.6.1.2 Mønsterrettigheder indebærer dermed et designmonopol, men ikke noget produktmonopol. »Beskyttelsen af et urs design forhindrer ikke konkurrence på markedet for ure« (punkt 9.2 i Kommissionens begrundelse til forordningsforslaget).

1.6.1.3 I forbindelse med de reservedele, der omfattes af reparationsbestemmelsen (f.eks. en bilskærm eller en billygte), forholder det sig imidlertid anderledes. Sådanne produkters ydre form, »design«, kan ikke adskille sig fra det originalprodukt, der skal udskiftes.

(¹) EFT C 345 af 23.12.1993.

1.6.1.4 Når sådanne reservedele omfattes af en mønsterbeskyttelse, opstår der altså produktmonopoler på reservedelsmarkederne; mønsterrettigheder til en skærm eller en lygte i form af reservedele udelukker altså enhver konkurrence inden for det pågældende produktområde.

1.6.1.5 Det er i modstrid med selve grundtanken bag mønsterbeskyttelsen, hvis nærmere indhold kan fastlægges af lovgiver.

1.6.1.6 Reparationsbestemmelsen fastlægger følgende: den tillader erhvervelse og udøvelse af mønsterrettigheder i de tilfælde, hvor disse rettigheder omsættes på behørig vis; udøvelsen af rettighederne hindres kun i de tilfælde, hvor de — som på reparationsområdet — ikke kan omsættes på behørig vis. På den måde forhindres det, at der opstår monopoler, at konkurrenter fortrænges fra markedet, og at forbrugerne henvises til en vilkårlig, monopolistisk udbyders prisdiktater.

1.6.1.7 Samtidig forhindres det, at der opstår monopolpræmier. En »designpræmie« forudsætter, at der findes et marked, hvor forbrugerne kan vælge efter deres præferencer, og denne forudsætning falder bort, hvis mønsterbeskyttelsen udvides til at omfatte de reservedele, der falder ind under reparationsbestemmelsen.

1.6.1.8 Det Økonomiske og Sociale Udvalg går derfor ind for den reparationsbestemmelse, Kommissionen foreslår.

1.7 Denne undtagelse eller reparationsklausul opfyldte til en vis grad kravene fra flere erhvervssektorer, herunder fabrikkerne af imiterede reservedele til biler, især reservedele anvendt efter sammenstød. Disse uafhængige leverandører havde allerede søgt at opnå en undtagelse fra mønsterbeskyttelsesordningen under den gældende lovgivning gennem et sagsanlæg for Domstolen, hvor de ikke fik medhold (jf. sagerne CICRA mod Renault ⁽²⁾ og Volvo mod Veng ⁽³⁾).

1.8 Reparationsklausulen i direktivforslaget fra 1993 blev kritiseret af flere erhvervssektorer, der havde andre (eller direkte modstridende) interesser end de uafhængige producenter af reservedele — med andre ord bilfabrikkerne. Kommissionen anlagde derfor en ny tilgang i et ændret forslag ⁽⁴⁾. Kort sagt kunne en tredjemand, der ønskede at kopiere et givet sammensat produkt til reparationsformål, ifølge det nye forslag gøre dette øjeblikkeligt (uden at vente til tre år efter den første markedsføring af det sammensatte produkt) mod betaling af en retfærdig og rimelig godtgørelse (artikel 14).

⁽²⁾ Sag 53/87, dom af 5. oktober 1988.

⁽³⁾ Sag 238/87, dom af 5. oktober 1988.

⁽⁴⁾ EFT C 142 af 14.5.1996.

1.9 Løsningen med en retfærdig og rimelig modydelse kunne dog hverken godtages af de uafhængige producenter ⁽⁵⁾ eller af de bilfabrikanter, der var indehavere af mønsterrettigheder ⁽⁶⁾.

1.10 Der opstod desuden stor uenighed under Rådets og Europa-Parlaments fælles beslutningsprocedure, og forligsproceduren måtte tages i anvendelse, hvilket i 1998 resulterede i, at forsøget på at harmonisere de relevante medlemsstaters lovgivning reelt blev opgivet med en »fastfrysning« (*freeze-plus* i fagjargon) af den gældende nationale lovgivning og en udsættelse af den videre behandling af emnet.

2. Bestemmelserne i direktiv 98/71/EF ⁽⁷⁾ vedrørende komponenter

2.1 Ifølge direktivets ordlyd forstås der ved et beskyttet mønster et produkts eller en del af et produkts udseende (artikel 1, litra a)).

2.2 En komponent kan også beskyttes ved en mønsterret, hvis komponenten opfylder de betingelser for beskyttelse, der er fastlagt for de enkelte typer »produkter«, ifølge hvilke mønstret skal være »nyt« og »have individuel karakter« (artikel 3, stk. 2). En komponent vil dog kun kunne beskyttes ved en mønsterret,

- a) hvis komponenten efter at være blevet inkorporeret i det sammensatte produkt fortsat er synlig under normal brug af dette produkt, og
- b) i det omfang de synlige elementer af komponenten i sig selv opfylder kravene om nyhed og individuel karakter (artikel 3, stk. 3).

Ved »normal brug« i den i stk. 3, litra a), anvendte betydning forstås den endelige brugers anvendelse, med udelukkelse af vedligeholdelse og reparation (artikel 3, stk. 4).

I praksis betyder håndhævelsen af disse bestemmelser inden for automobilektoren, at det er umuligt at mønsterbeskytte komponenter, der befinder sig »under kølerhjelmene« og derfor ikke er synlige ved normal brug af køretøjet (f.eks. udformningen af motorens cylindertopstykke).

2.3 Det fremgår desuden, hvad angår komponenters design, at der ikke kan erhverves mønsterret til de elementer af et produkts udseende, der alene er bestemt af produktets tekniske funktion (artikel 7, stk. 1). Tilsvarende kan der ikke erhverves mønsterret til de elementer af en komponents udseende, der nødvendigvis må reproduceres i deres nøjagtige form og dimensioner, for at det produkt (den komponent), som mønstret indgår i eller finder anvendelse på, rent mekanisk kan kobles til et andet produkt (komponent) eller placeres i, på eller omkring et andet produkt (eller komponent) (artikel 7, stk. 2). En af følgerne inden for automobilektoren er f.eks., at formen på en kofanger eller et bakspejl kan mønsterbeskyttes, hvorimod udformningen af elementerne til at fastgøre delen på køretøjet ikke kan beskyttes.

⁽⁵⁾ R. Hughes, Legal Counsel ECAR »The legal protection of designs«, 1996, og Briefing Notes (1 til 6) fra European Campaign for the Freedom of the Automotive Parts and Repair Market, 1996.

⁽⁶⁾ »ACEA comments on the proposed directive regarding industrial design protection«, ref. 97000622, og »Key questions about design protection for car parts«, ref. 97000517.

⁽⁷⁾ EFT L 289 af 28.10.1998.

2.4 Det skal desuden understreges,

2.4.1 at ifølge direktivet skal Kommissionen tre år efter gennemførelsesdatoen (dvs. inden oktober 2004) forelægge en analyse af de konsekvenser, direktivet har haft for Fællesskabets industri, herunder særlig producenter af sammensatte produkter og komponenter, forbrugerne, konkurrencen og det indre markeds funktion, og senest et år herefter (dvs. oktober 2005) forelægge Europa-Parlamentet og Rådet forslag til de ændringer af dette direktiv, der måtte være nødvendige for en fuldstændig gennemførelse af det indre marked for komponenter af sammensatte produkter, samt til enhver anden ændring, som den finder nødvendig (artikel 18),

2.4.2 at indtil der vedtages sådanne ændringer, opretholder medlemsstaterne deres gældende ret vedrørende brugen af mønstret for en komponent, der anvendes til reparation af et sammensat produkt, således at det atter får sit oprindelige udseende, og kan kun ændre denne ret, hvis formålet hermed er at liberalisere markedet for sådanne komponenter (artikel 14 — overgangsbestemmelse tidligere henvist til som *freeze-plus*). Alle medlemsstater har nu implementeret direktivet. Ni ud af 25 medlemsstater har indført en form for reparationsklausul og således gennemført en liberalisering (Belgien, Irland, Italien, Letland, Luxembourg, Nederlandene, Det Forenede Kongerige, Spanien og Ungarn), men flertallet (16 medlemsstater) har udstrakt beskyttelsen til komponenter, der tjener som reservedele eller er bestemt til reparationer.

2.4.3 Af hensyn til liberaliseringen af det sekundære marked fastsættes følgende i artikel 110, stk. 1, i forordning (EF) nr. 6/2001 om EF-design: »Design, der udgør en del af et sammensat produkt, som er fremstillet eller bruges med det formål at give mulighed for at reparere et sammensat produkt med henblik på at genskabe dets oprindelige udseende, er ikke omfattet af beskyttelse som EF-design«.

2.4.4 Rådets forordning EF 1400/2002 af 31. juli 2002 om kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis inden for motorkøretøjsbranchen går i samme retning, men uden at ændre på nødvendigheden af Kommissionens foreliggende forslag.

3. Direktivforslagets indhold

3.1 Forslagets »obligatoriske« indhold er helt enkelt. I henhold til forslaget skal artikel 14 (overgangsbestemmelsen) i direktiv 98/71/EF ændres, således at mønsterbeskyttelse ikke kan anvendes for et mønster, som udgør en komponent af et sammensat produkt, der anvendes med henblik på reparation af dette sammensatte produkt, så det atter får sit oprindelige udseende. Der er reelt tale om den frie reparationsklausul med øjeblikkelig virkning, som nogle af de berørte parter som nævnt længe har efterspurgt.

3.2 Betragtningerne i forslagens præambel indeholder begrundelserne for, at der indføres en ordning med fuldstændig, øjeblikkelig og fri liberalisering:

— det eneste formål med mønsterbeskyttelse er at give enerettigheder til produktets udseende, men ikke »et monopol på produktet som sådan«

— beskyttelse af mønstre, for hvilke der ikke findes noget praktisk alternativ, vil i realiteten føre til et monopol på produktet, og at en sådan beskyttelse stort set vil »svare til misbrug af mønsterordningen«

— hvis tredjemand får adgang til at producere og distribuere reservedele, bibeholdes konkurrencen

— hvis mønsterbeskyttelsen derimod udstrækkes til reservedele, krænger sådanne tredjemænd disse rettigheder, *konkurrencen fjernes, og indehaveren af mønsterrettigheden får i praksis et monopol på produktet.*

3.3 Det understreges også i betragtningerne, at de nuværende forskelle i medlemsstaternes lovgivning om mønstre skader det indre markeds funktion og kan skabe konkurrenceforvriddning.

3.4 Derudover indeholder begrundelsen en mere detaljeret redegørelse, som i det væsentligste gentager eller omformulerer konklusionerne fra EIA og kun delvist EPEC-rapporten. Kort sagt synes liberaliseringsløsningen at være den eneste af de undersøgte løsninger, der giver mange fordele uden alvorlige ulemper. Den vil »give et bedre fungerende indre marked, skabe mere konkurrence på det sekundære marked, give forbrugerne lavere priser og skabe muligheder og job for små og mellemstore virksomheder« (punkt 2.2, s. 7).

3.5 De andre løsninger er derimod ikke tilrådelige, fordi:

— en opretholdelse af status quo med de eksisterende forskelle mellem de forskellige nationale lovgivninger vil hindre fuldstændiggørelsen af det indre marked

— en kortvarig beskyttelse vil give rettighedsindehaverne mulighed for at hæve priserne i denne periode (dette underbygges ikke af specifikke data)

— et system, hvor tredjemand mod godtgørelse gives tilladelse til at anvende mønstre, der ejes af andre, vil skabe problemer i forhold til kontrol af ejerskabsforholdet, godtgørelsens rimelighed og tredjemands vilje til at betale

— en kombination af de to ovennævnte systemer, nemlig en kort periode med fuld beskyttelse og et godtgørelsesystem i den efterfølgende periode, vil afstedkomme relativt høje omkostninger og sandsynligvis afholde mange uafhængige producenter fra at foretage de nødvendige investeringer (finansieringsoversigten, punkt 5.1.2, s.17).

4. Bemærkninger vedrørende de tekniske aspekter

4.1 I ovennævnte EPEC-rapport erkendes det, at der ikke er nogen garanti for, at ikke-originale reservedele er af samme standard som originalerne (punkt 3.7). Det skyldes, at de uafhængige leverandører ofte mangler bilfabrikanternes ekspertise, hvad angår fremstilling, kvalitet og teknologi.

4.2 Moderne biler er det komplekse resultat af samlingen af uafhængige højteknologiske komponenter (fremstillet af f.eks. højstyrkestål), hvis egenskaber ikke blot afhænger af form og størrelse, men også af samlingens (de anvendte svejse- og klæbeteknikker) og materialernes kvalitet. Det er derfor muligt, at ikke-originale dele ikke har de samme egenskaber som originalen.

4.3 Inden et køretøj typegodkendes, udsættes det for en række frontale og laterale crashtest, for at fastslå, om det opfylder kravene i de relevante direktiver om beskyttelse af passager i tilfælde af sammenstød. Dertil kommer det nye direktiv om beskyttelse af fodgængere, som har til formål at mindske følgerne af en påkørsel. Sidstnævnte forpligter fabrikanterne til at udforme den forreste del af bilen efter visse sikkerhedsforskrifter og udføre særlige crashtest.

4.4 Derimod er uafhængige leverandører af reservedele ikke underlagt krav om forudgående test af de dele, de markedsfører, for så vidt der ikke findes bestemmelser om en typegodkendelsesordning for enkeltdele til biler med undtagelse af særlige tekniske enheder. For biler er der tale om vinduer, bakspejle, forlygter og baglygter. For de øvrige dele (kølerhjelme, kofangere osv.) foreligger der ingen krav om, at de skal testes, inden de markedsføres, og følgelig ingen sikkerhed for, at de har de samme egenskaber som det originale udstyr. Uafhængige leverandører er kun underlagt generelle produktsikkerhedsstandarder og er ansvarlige for tab forårsaget af defekte produkter.

4.5 Forslaget forekommer også at være i modstrid med det vigtige direktiv om udrangerede køretøjer. Ifølge dette direktiv skal fabrikanterne fjerne tungmetaller fra køretøjets komponenter og oplyse, hvilke stoffer de indeholder, således at genanvendelsen lettes. Fabrikanterne er ligeledes forpligtede til at udforme køretøjerne, så det bliver lettere at afmontere de enkelte dele og genanvende dem, når køretøjet udrangeres. Eftersom disse krav ikke gælder for de uafhængige leverandører, findes der komponenter (såsom kofangere), hvis bestanddele er ukendte, er der en potentiel risiko for at forstyrre forarbejdningen ved livscyklussens afslutning, hvilket kan påvirke miljøet og forhøje omkostningerne.

4.6 Kommissionen anfører med rette, at formålet med mønsterbeskyttelsen er at belønne designfrembringerens intellektuelle indsats, men ikke at beskytte produktets tekniske funktion eller kvalitet (forslagets begrundelse, s. 9). Det er således korrekt, at begreber som mønsterbeskyttelse og sikkerhed befinder sig på to forskellige niveauer. Ikke desto mindre står det klart, at den liberalisering, som Kommissionen foreslår, i praksis vil betyde, at vi vil få flere komponenter på markedet, der ikke er blevet afprøvet korrekt i henhold til de i punkt 6.3 nævnte procedurer, og som ikke opfylder kravene i direktivet om udrangerede køretøjer. Følgelig skal de fordele for forbrugerne, som Kommissionen hævder, at liberaliseringen vil medføre, opvejes mod de øgede risici, som de selvsamme forbrugere kan blive udsat for.

Bruxelles, den 8. juni 2005

5. Afsluttende bemærkninger og henstillinger

5.1 Udvalget gentager sin holdning, som er fremført i flere udtalelser, hvori det anerkender den stigende betydning af kommerciel handel med intellektuelle ejendomsrettigheder, herunder retlig beskyttelse af mønstre, da dette er et grundlæggende element bag teknologisk innovation og det deraf følgende behov for at bekæmpe forfalskninger.

5.2 Udvalget anfører imidlertid som sin opfattelse, at det monopol, som gives ejere af mønstre, kun vedrører produktets ydre form, men ikke produktet i sig selv.

5.3 Udvalget bekræfter hermed sit standpunkt, som er fremsat i tidligere udtalelser: Hvis reservedele, der omfattes af reparationsklausulen, underkastes beskyttelsesordningen for mønstre, opstår der et produktmonopol på det sekundære marked, hvilket strider mod selve beskaffenheden af retlig beskyttelse af mønstre.

5.4 Det skal tilføjes, at den ordning, som blev indført med direktiv 98/71/EF, har gjort det muligt at bevare forskellige, ja endog modstridende, nationale ordninger, og at der efter EU's udvidelse er kommet endnu flere til, og det på et område, som er yderst vigtigt for en sektor af enorm økonomisk betydning på det europæiske marked.

5.5 Kommissionens forslag tilstræber at gennemføre det indre marked på dette område ved at tilnærme nationale ordninger, med afsæt i liberalisering af brugen af beskyttede mønstre ved reparation af komplekse produkter, så deres oprindelige udseende genskabes (det sekundære marked).

5.6 Udvalget støtter Kommissionens forslag, der følger i kølvandet på andre initiativer, som Udvalget allerede har bakket op om, og som kan bidrage til større konkurrence, lavere priser og skabelse af nye arbejdspladser, især i SMV'er.

5.7 Dog mener Udvalget, at Kommissionens forslag bør underbygges bedre med en klar påvisning af overensstemmelsen med TRIPS-aftalen, en tydeliggørelse af forslagets virkninger for beskæftigelsen og især en garanti for, at forbrugerne (udover deres ret til information, som allerede ligger fast) ikke berøres i deres valgmuligheder, hverken direkte i henseende til sikkerheden og pålideligheden af produkter, der anvendes af uafhængige leverandører, eller indirekte i kraft af de konsekvenser, som anvendelse af sådanne reservedele til reparation af komplekse produkter, de er bestemt til (hovedsagelig motor-køretøjer), kan få enten for videresalgsværdien eller for de indirekte omkostninger (f.eks. forsikring).

Anne-Marie SIGMUND

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg