



**Ministerstwo Gospodarki**

**Kompleksowa analiza skutków  
ekonomicznych, prawnych i  
społecznych w zakresie  
wyłączenia ochrony wzorów  
przemysłowych widocznych  
części zamiennych**

Warszawa

6 marca 2007 r.

Ten raport zawiera 70 stron

KPMG Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Chłodnej 51, 00-867 Warszawa jest spółką zarejestrowaną w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, o kapitale zakładowym w wysokości 1 289 125 zł, KRS 0000121862, NIP 526-02-02-393

© 2007 KPMG Sp. z o.o., jest polską firmą członkowską KPMG International, podmiotu prawa szwajcarskiego. Wszelkie prawa zastrzeżone.

## Spis treści

1	Wstęp	3
2	Część szczegółowa	5
2.1	Podsumowanie	5
2.1.1	Rynek części zamiennych	5
2.1.2	Ceny części, prawa klienta	5
2.1.3	Sektor motoryzacyjny – dochody, miejsca pracy	6
2.1.4	Jakość oraz bezpieczeństwo części	7
2.1.5	Składki ubezpieczeniowe	8
2.1.6	Wpływ na budżet	8
2.2	Analiza konkurencyjności polskiej branży motoryzacyjnej na tle pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej	10
2.2.1	Bieżąca kondycja sektora motoryzacyjnego	10
2.2.2	Możliwe scenariusze rozwoju sytuacji	13
2.3	Analiza bezpieczeństwa produktów	17
2.3.1	Zróźnicowanie wpływu zewnętrznych samochodowych części zamiennych na bezpieczeństwo	18
2.3.2	Wpływ zewnętrznych części samochodu na bezpieczeństwo pieszych	20
2.3.3	Instytucje akredytujące w Europie i na świecie	20
2.4	Analiza zalet i wad rozwiązań dla konsumenta w przypadku wprowadzenia dalszej liberalizacji	22
2.4.1	Korzyści wynikające z większej konkurencji	22
2.4.2	Brak informacji na temat jakości/bezpieczeństwa części	22
2.4.3	Ubezpieczenia komunikacyjne	23
2.5	Analiza poziomu cen widocznych samochodowych części zamiennych dla konsumentów	25
2.5.1	Porównanie cen widocznych zamiennych części samochodowych pochodzących z różnych źródeł	25
2.5.2	Zróźnicowanie cen części alternatywnych	26
2.5.3	Zmiana poziomu cen części zamiennych w czasie	27
2.5.4	Poziom cen widocznych zamiennych części samochodowych w innych krajach Unii Europejskiej	28
2.6	Analiza poziomu składek na ubezpieczenie komunikacyjne pojazdów samochodowych i związanych z tym kosztów naprawy samochodów	30
2.7	Analiza odnosząca się do wpływu obecnie obowiązujących regulacji na poziom zatrudnienia w szarej strefie w sektorze motoryzacyjnym	32

2.7.1	Uwarunkowania powstawania i utrzymywania się szarej strefy w sektorze motoryzacyjnym	32
2.7.2	Szacunkowe dane dotyczące wielkości szarej strefy	33
2.7.3	Wpływ obecnych regulacji na zatrudnienie w szarej strefie	33
2.8	Analiza skutków braku ochrony widocznych części zamiennych poprzez porównanie krajów unijnych, w których taka ochrona istnieje i tych, w których ta ochrona nie występuje	34
2.9	Analiza sprzedaży samochodowych części zamiennych na rynku krajowym na tle sprzedaży na eksport	35
2.10	Przewidywane skutki finansowe dla budżetu państwa w przypadku ograniczenia ochrony wzorów przemysłowych widocznych samochodowych części zamiennych	37
2.11	Analiza aktualnego stanu prac nad dyrektywą o zmianie dyrektywy nr 98/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. o ochronie prawnej wzorów	38
2.11.1	Propozycja zmian KE	38
2.11.2	Obrady w komisjach	40
2.11.3	Stanowisko Rządu RP	42
2.11.4	Stanowisko Rządu z października 2004 r.	42
2.12	Analiza skutków społecznych i prawnych w przypadku ograniczenia ochrony wzorów przemysłowych widocznych samochodowych części zamiennych	44
2.12.1	Skutki społeczne	44
2.12.2	Skutki prawne	47

## 1 Wstęp

Niniejszy raport - analiza skutków ekonomicznych, prawnych i społecznych w zakresie wyłączenia ochrony wzorów przemysłowych widocznych części zamiennych został przygotowany przez KPMG na zlecenie Ministerstwa Gospodarki (umowa z dnia 31 stycznia 2007 r.).

Zakres prac obejmował:

- przeprowadzenie wywiadów z przedstawicielami stron zainteresowanych ewentualną liberalizacją prawa,
- analizę udostępnionych przez zainteresowane strony dokumentów,
- analizę danych z innych, dostępnych źródeł,
- przygotowanie raportu.

Z zakresu prac wyłączono prowadzenie badań pierwotnych.

Analiza jest oparta na danych obejmujących okres do 2006 r. włącznie. Jako państwa Unii Europejskiej przyjmuje się, zatem 25 Państw Członkowskich.

W trakcie prac oparliśmy się na dostępnych dokumentach, danych oraz uzyskanych w trakcie spotkań informacjach. Zawartość niniejszego dokumentu jest ograniczona do udostępnionych nam w czasie jego przygotowania danych oraz uzyskanych informacji.

W celu uzyskania niezbędnych danych, zebrania informacji oraz materiałów odbyły się spotkania z przedstawicielami stron zainteresowanych ewentualną liberalizacją prawa. W okresie od 1 do 16 lutego 2007 roku zostało przeprowadzonych 10 spotkań z następującymi osobami (kolejność na poniższej liście jest zgodna z kolejnością spotkań):

- Pan Jakub Faryś - Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (telekonferencja),
- Pan Wojciech Drzewiecki - Instytut Badania Rynku Motoryzacyjnego SAMAR,
- Pan Andrzej Duch - Ogólnopolska Komisja Motoryzacyjna przy Związku Rzemiosła Polskiego,

- Pan Michał Kuczmierowski - Koalicja na Rzecz Wolnego Rynku Samochodowych Części Zamiennych,
- Pan Rafał Orłowski - Polska Izba Motoryzacji,
- Pan Władysław Potocki - Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego / Citroen Polska,
- Pan Krzysztof Soszyński – Inter Cars S.A.,
- Pan Alfred Franke - Stowarzyszenie Dystrybutorów Części Motoryzacyjnych,
- Pan Antoni Dąbrowski - Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych,
- Pani Magdalena Dymowska-Rivery – Arcturus Group, Pan John Wormald – Autopolis, Pan Alain Budelot – Norauto oraz Pan Pierre Beharelle – Norauto.

Dodatkowo kontaktowaliśmy się z następującymi osobami:

- Pan Marek Molak - Polska Izba Ubezpieczeń,
- Pan Tomasz Tarkowski - Polska Izba Ubezpieczeń,
- Pan Paweł Wideł - General Motors Polska,
- Pan Piotr Grudzień – PAIiIZ (Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych S.A.), Departament Obsługi Inwestora.

Dokumenty związane z tematyką niniejszej analizy otrzymaliśmy także z Ministerstwa Gospodarki.

Wykaz zebranych w trakcie prac materiałów oraz innych źródeł informacji został przedstawiony w Załączniku 1– „Źródła informacji”.

## **2 Część szczegółowa**

### **2.1 Podsumowanie**

#### **2.1.1 Rynek części zamiennych**

Szacuje się, że w całej Unii Europejskiej rynek części zamiennych do samochodów jest wart około 50 mld euro<sup>1</sup>. Przyjmuje się, że 25% tego rynku przypada na widoczne zamienne części samochodowe, rynek tych części jest więc wart ok. 12,5 mld euro. Przyjmuje się, że koncerny samochodowe w Unii Europejskiej posiadają średnio 80% tego rynku.

Rynek części zamiennych w Polsce jest szacowany na ok. 10 mld zł<sup>2</sup>. Rynek widocznych samochodowych części zamiennych szacuje się na ok. 2,5 mld zł. Szacuje się, że udział producentów samochodów w rynku tych części w Polsce jest wyższy od europejskiej średniej i wynosi ok. 90%<sup>3</sup>.

W Polsce obecnie jest zastrzeżonych 164 widocznych samochodowych części zamiennych w Urzędzie Patentowym. Większość części została zastrzeżona przez producentów samochodów.

#### **2.1.2 Ceny części, prawa klienta**

Przewiduje się, że ewentualna liberalizacja prawa w zakresie ochrony wzorów przemysłowych widocznych zamiennych części samochodowych doprowadzi do powstania konkurencji na rynku tych części (w szczególności dla tych części, które obecnie są zastrzeżone). Skutkiem tego może być obniżka cen oraz pozostawienie klientowi prawa wyboru, co do części zamiennej, którą chce kupić. Klient będzie mógł zdecydować, czy zakupić część z logo producenta samochodu czy też inną. Zgodnie z badaniami Komisji Europejskiej, ceny widocznych zamiennych części samochodowych w krajach, które nie zliberalizowały prawa, są o 6 do 10% wyższe niż w krajach, w których prawo jest zliberalizowane (szczegółowe dane

---

<sup>1</sup> Ekspertyza na temat uwolnienia rynku samochodowych części zamiennych w Polsce w świetle wszczęcia przez Komisję Europejską procedury nowelizacji art. 14 dyrektywy 98/71/WE, Fundacja Upowszechniania Kultury Prawnej i Technicznej oraz Wiedzy o Wolnym Rynku w Polsce i Europie Multi-Expert

<sup>2</sup> Producenci części liczą na lepsze czasy, Rzeczpospolita 19 lutego 2007 roku

<sup>3</sup> Stowarzyszenie Dystrybutorów Części Motoryzacyjnych

znajdują się w rozdziale mówiącym o skutkach baraku ochrony widocznych zamiennych części samochodowych).

Jeśli klauzula napraw nie zostanie wprowadzona, wówczas zostanie utrzymana możliwość zastrzegania. W przypadku zastrzeżenia klient decydując się na zakup samochodu, jest zmuszony do kupowania części zamiennych wytworzonych tylko przez producenta samochodu. Sytuacja taka eliminuje konkurencję z rynku oraz podporządkowuje klienta cenom dyktowanym przez producentów samochodów<sup>4</sup>. Legalny monopol może chcieć nadużywać swojej pozycji.

Należy mieć także na uwadze, iż w świetle obowiązującego prawa praktyki monopolistyczne są zwalczane przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. W sytuacji, w której podmiot (w tym przypadku może to być producent samochodów) nadużywa dominującej pozycji na rynku, Urząd ma kompetencje w zakresie wszczynania postępowań, które mogą się zakończyć nakazem zaniechania praktyk monopolistycznych oraz nałożeniem kary.

### **2.1.3 Sektor motoryzacyjny – dochody, miejsca pracy**

Przyjmuje się, że ewentualne wprowadzenie klauzuli napraw zmusi koncerny samochodowe do obniżenia cen ich wyrobów. Zgodnie z opinią Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego będzie to przyczyną zmniejszenia zysku koncernów o ok. 2 mld euro w skali Unii Europejskiej rocznie. Zgodnie z wyżej wspomnianą opinią, doprowadzi to do likwidacji do 50 000 miejsc pracy. Ze względu na to, iż Polska posiada rozwinięty sektor motoryzacyjny, część przewidywanego spadku zysków oraz zatrudniania przypadnie na nasz kraj.

Zwolennicy wprowadzenia klauzuli napraw argumentują, iż uwolnienie rynku widocznych samochodowych części zamiennych pozwoli niezależnym producentom zwiększyć ich produkcję oraz sprzedaż poprzez wprowadzenie swoich towarów na uwolniony rynek. Obniżka cen będzie miała także pozytywny wpływ na inne części sektora motoryzacyjnego takie jak: warsztaty samochodowe, sklepy motoryzacyjne czy też na dystrybutorów części. Zatrudnienie w tej części sektora motoryzacyjnego, która nie jest powiązana z producentami samochodów to

---

<sup>4</sup> Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 98/71/WE w sprawie prawnej ochrony wzorów, 17 listopad 2006 r.

ponad 200 000 osób<sup>5</sup> (szczegóły znajdują się w rozdziale dotyczącym konkurencyjności branży motoryzacyjnej).

Przełoży się to na wzrost dochodów oraz zatrudnienie w tej części sektora. Zwolennicy liberalizacji prawa podkreślają, że niezależna od producentów samochodów część sektora motoryzacyjnego to głównie małe i średnie przedsiębiorstwa, właśnie takie firmy w większym stopniu korzystają z zasobów rodzimych rynków. Należy zaznaczyć, iż nie uzyskaliśmy danych liczbowych przedstawiających wyżej opisane korzyści.

Dodatkowo, podkreślając zasadniczy wkład przedsiębiorstw z sektora małych i średnich przedsiębiorstw (MSP) w rozwój gospodarki oraz bardzo duże znaczenie niezależnych od wytwórców samochodów producentów części, należy mieć na uwadze fakt, że to właśnie inwestycje koncernów samochodowych pociągają za sobą budowę zakładów produkcyjnych przez niezależnych producentów części.

#### **2.1.4 Jakość oraz bezpieczeństwo części**

W grupie zewnętrznych zamiennych części samochodowych takie części jak szyby, lusterka oraz oświetlenie zewnętrzne samochodu wymagają homologacji. Pozostałe części nie wymagają żadnych atestów, certyfikatów, czy też homologacji w celu wprowadzenia ich do sprzedaży (a w konsekwencji zamontowania w samochodzie).

Producent samochodu jest zobowiązany do przeprowadzenia badań poszczególnych części oraz całego pojazdu włącznie z koniecznością przeprowadzenia prób zderzeniowych. Producent części, za wyjątkiem wspomnianych powyżej homologacji, nie jest zobowiązany prawem do przeprowadzenia żadnych działań mających na celu sprawdzenie, czy korzystanie z części zamiennych przez niego wytworzonych jest bezpieczne.

Przyjmuje się, że oprócz wyżej wymienionych części, dla których jest wymagana homologacja, na bezpieczeństwo pasażerów samochodu mają wpływ także maska samochodu oraz drzwi.

---

<sup>5</sup> Stowarzyszenie Dystrybutorów Części Samochodowych

Podstawowe znaczenie oprócz bezpieczeństwa pasażerów samochodu ma bezpieczeństwo pieszych. W tym zakresie, wszystkie elementy przedniej części samochodu mają istotne znaczenie.

W Polsce nie są stosowane na powszechną skalę systemy oznaczania jakości części, skutkiem tego klient nie ma możliwości oceny części pod tym względem. Po ewentualnej liberalizacji prawa, klient będzie posiadał wybór, jednak głównym jego kryterium będzie cena.

W takich krajach, które zliberalizowały prawo, jak Wielka Brytania czy Hiszpania utworzono instytucje badające części zamienne pod względem jakości oraz bezpieczeństwa. Informacje udostępniane przez te instytucje służą zarówno klientom jak i towarzystwom ubezpieczeniowym.

### **2.1.5 Składki ubezpieczeniowe**

Jeśli wskutek liberalizacji prawa wystąpi spadek cen widocznych zamiennych części samochodowych, towarzystwa ubezpieczeniowe, korzystając z tańszych części do napraw samochodów poprawią wynik rachunku technicznego ubezpieczeń komunikacyjnych<sup>6</sup> (jest to wynik z podstawowej działalności ubezpieczeniowej<sup>7</sup>). Wynik rachunku technicznego ma wpływ na ich wynik finansowy towarzystwa.

Pojawi się więc możliwość obniżenia składek ubezpieczeń komunikacyjnych. Nie uzyskaliśmy danych liczbowych szacujących ewentualne obniżenie wysokości składek ubezpieczeniowych w razie wprowadzenia klauzuli napraw.

### **2.1.6 Wpływ na budżet**

Zgodnie z przewidywaniami (dane zostały przedstawione w rozdziale dot. wpływu ewentualnej zmiany prawa na budżet) rynek części zamiennych w najbliższych latach będzie rósł. Nie są dostępne analizy, czy też dane, które wskazywałyby, iż proponowana zmiana prawa będzie miała bezpośredni wpływ na rynek części zamiennych w tych jego aspektach, które przekładają się na budżet.

---

<sup>6</sup> Stanowisko Polskiej Izby Ubezpieczeń w sprawie stosowania alternatywnych części zamiennych do napraw pojazdów objętych ubezpieczeniem komunikacyjnym, 2005 r.

<sup>7</sup> Wyniki finansowe ubezpieczycieli w I półroczu 2006, GUS, wrzesień 2006 r.

Zliberalizowanie prawa może wpłynąć na wzrost importu części zamiennych z krajów o taniej sile roboczej. W dostępnych raportach oraz danych nie ma informacji liczbowych przedstawiających skalę tego wzrostu importu.

Z prezentowanych w raporcie danych wynika, że dzięki ewentualnej liberalizacji rynku widocznych części zamiennych, konsumenci mogą odnieść korzyść w postaci obniżenia ich cen o ok. 6 do 10% (szczegółowe dane znajdują się w rozdziale mówiącym o skutkach baraku ochrony widocznych zamiennych części samochodowych).

Dalsze korzyści konsumentów mogą wynikać ze zmniejszenia wysokości stawek ubezpieczeniowych, na które koszty napraw mają wpływ. Należy jednak wskazać na fakt, iż stawka ubezpieczeniowa jest wynikiem wielu zmiennych. Znamienne jest, iż wprowadzenie GVO (Rozporządzenie Rady (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002) nie spowodowało, jak do dnia dzisiejszego, znacznych obniżek stawek ubezpieczeniowych lub efekt ten został w znacznej mierze zniwelowany innymi czynnikami.

Z doświadczeń innych krajów, które wprowadziły liberalizację wynika, że wraz z nią należy stworzyć i zapewnić klientom oraz ubezpieczycielom przejrzysty i pewny system porównania jakości i bezpieczeństwa części zamiennych. Stworzenie i utrzymanie takiego systemu oznacza dodatkowe koszty administracyjne. Jednocześnie wydaje się nie do zaakceptowania sytuacja, w której producenci samochodów byłiby zobowiązani do homologacji oryginalnych części i całego samochodu, a producenci niezależni byłiby zwolnieni z tego obowiązku.

Polski rynek motoryzacyjny jest w znacznej części rynkiem produkcji części zamiennych (świadczą o tym, chociażby dane obrazujące zatrudnienie, producenci samochodów zatrudniają ok. 25 000 pracowników, producenci części zaś ok. 63 000). Jego kondycja jest bardzo dobra, zatrudnienie rośnie, a sprzedaż w znacznej mierze wpływa na dobre wyniki eksportu. Stanowiska wszystkich sąsiednich krajów należących do Unii Europejskiej są na dzień dzisiejszy przeciwne liberalizacji. W tym kontekście, gdyby liberalizacja rynku została wprowadzona tylko w Polsce spośród krajów Europy Środkowej, informacje od niektórych producentów samochodów o możliwej relokacji planów inwestycyjnych powinny nabrać większego znaczenia.

## 2.2 Analiza konkurencyjności polskiej branży motoryzacyjnej na tle pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej

### 2.2.1 Bieżąca kondycja sektora motoryzacyjnego

Obecnie zauważalne są pozytywne trendy rozwojowe w sektorze motoryzacyjnym. Sytuacja tego sektora ulega poprawie w okresie ostatnich kilku lat.

Produkcja sektora motoryzacyjnego rośnie mając coraz większy udział w produkcji krajowym brutto. Poniżej prezentujemy zmianę udziału produkcji sprzedanej tego sektora w produkcji krajowym brutto w kolejnych latach.

Udział produkcji sprzedanej sektora motoryzacyjnego w produkcji krajowym brutto

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	1półowa / 2006
Udział w GDP w %	3,4	3,4	4,4	6,4	6,2	7,3

Źródło: Polish Automotive Sector Report, IntelliNews

Jednym z głównych czynników rozwoju tego sektora jest produkcja nowych samochodów.

Produkcja ta w kolejnych latach systematycznie rośnie.

Produkcja nowych samochodów w Polsce

Rok	2001	2002	2003	2004	2005
Liczba wyprodukowanych samochodów w tys. sztuk	411	335	325	611	648

Źródło: Economist Intelligence Unit, Latest Automotive data

Dalszy wzrost produkcji zaobserwowano w 2006 roku. W okresie pierwszych 11 miesięcy tego roku wyprodukowano prawie 660 tys. samochodów osobowych i dostawczych.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Biuletyn Polskiej Izby Motoryzacyjnej, grudzień 2006 / styczeń 2007.

Ten pozytywny trend jest tym bardziej znaczący, gdy porównamy go z innymi państwami europejskimi.

Produkcja samochodów w kraju na tle wybranych Państw Unii Europejskiej w latach 2002 oraz 2005. Liczba wyprodukowanych samochodów w tysiącach sztuk

Rok	2002	2005	Zmiana
<b>Kraj</b>			
<u>Polska</u>	<u>335</u>	<u>648</u>	<u>+94 %</u>
Niemcy	5 386	5 845	+8,5 %
Francja	4 099	4 035	-1,6 %
Hiszpania	3 217	3 132	-2,6 %
Włochy	1 723	1 382	-19,8 %
Republika Czeska	436	596	+37 %

Źródło: Economist Intelligence Unit, Latest Automotive data

Większość wyprodukowanych w Polsce samochodów jest przeznaczona na eksport.

Zgodnie z danymi Polskiej Izby Motoryzacji w okresie styczeń – listopad 2006 roku dla kategorii samochodów osobowych oraz dostawczych eksport wyniósł ponad 95%<sup>9</sup> produkcji.

Całkowity eksport sektora motoryzacyjnego w trzech pierwszych kwartałach 2006 roku wyniósł 10 277 mln euro, import zaś 5 750 mln euro.

Kolejną pozycją po samochodach, mającą znaczny udział w eksporcie, jest produkcja części i komponentów do samochodów. W pierwszych 9 miesiącach 2006 roku wyeksportowano części i komponenty za 2 765 mln euro. Trzecią kwotowo grupą towarów przyczyniającą się do dobrych wyników eksportu jest sprzedaż za granicę silników wysokoprężnych; w okresie pierwszych 9 miesięcy 2006 roku wyeksportowano ich za kwotę 2 097 mln euro.

Następnym elementem świadczącym o pozytywnych kierunkach rozwoju sektora motoryzacyjnego jest wzrost zatrudnienia. W okresie trzech pierwszych miesięcy 2006 roku

<sup>9</sup> Biuletyn Polskiej Izby Motoryzacyjnej, grudzień 2006 / styczeń 2007

wzrosło ono o ok. 6200 miejsc, by osiągnąć liczbę ok. 150 000. Obecnie zatrudnienie w sektorze motoryzacyjnym wynosi ok. 160 000 pracowników<sup>10</sup>.

W Polsce ulokowali swoją produkcję producenci części do samochodów. Poziom zatrudnienia u tych wytwórców jest jednym z elementów świadczących o ich znaczeniu dla sektora motoryzacyjnego. Z ogólnej liczby ok. 160 000 pracowników sektora motoryzacyjnego zatrudniają oni ok. 63 000 osób. Dodatkowo, właśnie producenci części zwiększają zatrudnienie w najbardziej znaczącym stopniu. W okresie styczeń – marzec 2006 zwiększyli je o ok. 3100 osób. Dla porównania, producenci samochodów i silników w tym okresie stworzyli ok. 2400 nowych miejsc pracy. Producenci części w latach 2006 – 2008 zamierzają zatrudnić kolejne 4900 osób<sup>11</sup>.

Powyższe dane wskazują, iż obecnie kondycja sektora motoryzacyjnego jest dobra, eksport zaś w zasadniczym stopniu przyczynia się do jego rozwoju.

Głównymi odbiorcami wyrobów polskiego sektora motoryzacyjnego są państwa Unii Europejskiej. W pierwszych 9 miesiącach 2006 roku na te kraje przypadło 87% eksportu. Najważniejszymi odbiorcami są kolejno: Niemcy, Włochy, Hiszpania, Wielka Brytania oraz Francja<sup>12</sup>.

Poniższa tabela prezentuje odbiorców eksportu polskiego przemysłu motoryzacyjnego dla trzech najważniejszych jego składowych w okresie pierwszych 9 miesięcy 2006 roku.

Odbiorcy eksportu sektora motoryzacyjnego w okresie pierwszych 9 miesięcy 2006 roku.

<b>Samochody osobowe oraz dostawcze</b>	Włochy 32 % L	Niemcy 18 % O	Francja 7 % O	Hiszpania 7 % L	Wlk. Bryt 5 % L
<b>Części i komponenty</b>	Niemcy 39 % O	Włochy 10 % L	Francja 8 % O	Belgia 7 % L	Czechy 6 % O
<b>Silniki wysokoprężne</b>	Niemcy	Włochy	Hiszpania	Wlk. Bryt.	Czechy

<sup>10</sup> Polish Automotive Sector Report, IntelliNews

<sup>11</sup> ibid

<sup>12</sup> Biuletyn Polskiej Izby Motoryzacyjnej, grudzień 2006 / styczeń 2007

	34 %	15 %	10 %	9 %	8 %
	O	L	L	L	O

Źródło: Biuletyn Polskiej Izby Motoryzacyjnej, grudzień 2006 / styczeń 2007

Legenda: L – prawo zliberalizowane Klauzulą Napraw, O – obowiązuje prawo chroniące wzory przemysłowe

Ewentualna liberalizacja prawa poza producentami będzie miała także wpływ na handel oraz usługi związane z sektorem motoryzacyjnym. W obszarze tym występują następujące grupy podmiotów gospodarczych:

- dystrybutorzy części,
- warsztaty samochodowe (niezależne oraz Autoryzowane Stacje Obsługi - ASO),
- sklepy motoryzacyjne (niezależne oraz powiązane z ASO).

W obszarze podmiotów niezależnych od wytwórców samochodów obecnie w Polsce istnieje:

- ok. 21500 niezależnych warsztatów samochodowych,
- ok. 10 000 niezależnych sklepów motoryzacyjnych<sup>13</sup>.

Wymienione w powyższym akapicie przedsiębiorstwa w tej ich części, którą można uznać za niezależną od producentów samochodów, wraz z niezależnymi producentami części zatrudniają ponad 200 000 osób<sup>14</sup>.

W chwili obecnej, w ramach obowiązującego prawa, kondycja polskiej branży motoryzacyjnej jest dobra oraz widoczne są pozytywne trendy rozwoju.

### 2.2.2 Możliwe scenariusze rozwoju sytuacji

Możliwe scenariusze zmian prawnych przedstawiają się następująco<sup>15</sup>:

- brak nowelizacji dyrektywy 98/71/WE oraz nie wprowadzenie klauzuli napraw w Polsce,

<sup>13</sup> Stowarzyszenie Dystrybutorów Części Motoryzacyjnych

<sup>14</sup> ibid

<sup>15</sup> Ekspertyza na temat uwolnienia rynku samochodowych części zamiennych w Polsce w świetle wszczęcia przez Komisję Europejską procedury nowelizacji art. 14 dyrektywy 98/71/WE, Fundacja Upowszechniania Kultury Prawnej i Technicznej oraz Wiedzy o Wolnym Rynku w Polsce i Europie Multi-Expert

- brak nowelizacji dyrektywy 98/71/WE oraz wprowadzenie klauzuli napraw w Polsce,
- nowelizacja dyrektywy 98/71/WE wprowadzająca klauzulę napraw na poziomie Unii Europejskiej, co będzie skutkowało koniecznością jej wprowadzenia w Polsce.
- wprowadzenie w Polsce tzw. „licencji przymusowej” (nie następuje wprowadzenie klauzuli napraw),

Utrzymanie bieżącego stanu prawnego pozwoli producentom samochodów decydować czy zastrzegać wzory przemysłowe części zewnętrznych. Będą mieli w tym zakresie swobodę.

Niezależni producenci części, bez zgody producenta samochodów, nie będą mogli wytwarzać tych z nich, których wzór przemysłowy został zastrzeżony.

Opisana powyżej zgoda producenta samochodów może być udzielona w formie licencji, licencja ta może być ograniczona lub pełna. Udzielenie licencji pełnej oznacza, że licencjobiorca (w tym przypadku jest to niezależny producent części), będzie mógł korzystać z wzoru przemysłowego w takim samym zakresie jak licencjodawca (producent samochodów). Forma licencji ograniczonej pozwala określić zakres wykorzystania wzoru przemysłowego.

Także dla części, których wzór nie został zastrzeżony, ewentualna decyzja o zainwestowaniu środków w ich produkcję, będzie obciążona ryzykiem zastrzeżenia wzoru przemysłowego. Producent samochodów może zastrzec wzór przemysłowy części zewnętrznej przez 12 miesięcy od chwili zaprezentowania go. Okres ochrony wzoru wynosi zaś maksymalnie 25 lat<sup>16</sup>.

W przypadku utrzymania stanu bieżącego oraz przy założeniu, że koncerny samochodowe będą korzystały z przysługujących im praw, można przyjąć, że w obszarze widocznych części zamiennych zostanie utrzymana dominująca pozycja producentów samochodów.

Jeśli w Polsce zostanie wprowadzona klauzula napraw, wówczas produkcja oraz obrót widocznymi samochodowymi częściami zamiennymi zostaną uwolnione, spowoduje się pojawienie większej konkurencji na tym rynku. W takiej sytuacji spodziewana jest obniżka

---

<sup>16</sup> Szczegóły regulacji prawnych znajdują się w Ustawie Prawo własności przemysłowej (tekst jedn. Dz. U. 03.119.1117 z późniejszymi zmianami)

cen<sup>17</sup>. Obniżka ta, wpłynie na zmniejszenie zysków koncernów motoryzacyjnych na sprzedaży pojedynczej części. Wspomniana obniżka może doprowadzić do większego popytu na części wytwarzane przez producentów samochodów (nie są znane analizy określające skalę tego zjawiska). Zgodnie z stanowiskiem Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, w skali Europy producenci samochodów mogą utracić zyski w szacowanej wielkości 2 mld euro. Jeśli ta prognoza się sprawdzi, część z tej utraty zysków przypadnie także na polskich wytwórców samochodów. Dodatkowo, możliwe jest zwiększenie importu części na uwolniony rynek z Azji południowo-wschodniej oraz z Ameryki Łacińskiej<sup>18</sup>. Nie są znane analizy określające skalę tego zjawiska.

Producenci samochodów poruszają także kwestię obniżenia atrakcyjności inwestycyjnej naszego kraju, po ewentualnym zliberalizowaniu prawa. Ma się tak stać między innymi z tego powodu, że wprowadzenie liberalizacji prawa będzie wskazywało, iż Polska jest krajem, w którym nie są szanowane interesy producentów samochodów. Zgodnie z informacjami, które uzyskaliśmy z PAIiIZ (Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych), Departament Obsługi Inwestora, do chwili obecnej tego typu sygnały nie dotarły do Agencji.

W trakcie rozmów jednak, oraz w przekazanych dokumentach kwestia ta jest podnoszona. Podkreśla się, iż:

- utrzymanie ochrony praw własności wzorów przemysłowych pozwala na szybszy zwrot z inwestycji poniesionych na przygotowanie nowych modeli części (ponoszonych przykładowo w trakcie prac nad nowymi modelami samochodów),
- obniżenie przychodów z części zamiennych spowoduje generalny spodek konkurencyjności polskiego sektora motoryzacyjnego.

Powyższe czynniki przełożą się zaś na mniejszą atrakcyjność inwestycyjną Polski. W szczególności, może to mieć istotne znaczenie w sytuacji, w której nastąpi liberalizacji prawa w Polsce, w innych krajach Unii Europejskiej, także uważanych za atrakcyjne inwestycyjnie, taka liberalizacja zaś nie będzie miała miejsca.

---

<sup>17</sup> Wniosek dotyczący Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniający Dyrektywę 98/71/WE w sprawie prawnej ochrony wzorów, Komisja Wspólnot Europejskich, 14 września 2004 r.

<sup>18</sup> Stanowisko Polskiego Związku Przemysłu Samochodowego, 24 maja 2004 r.

Patrząc z perspektywy wytwórców części zamiennych, uwolnienie rynku widocznych samochodowych części zamiennych pozwoli im w szerszym stopniu sprzedawać swoje wyroby na tym rynku. W przeważającej mierze będzie to dotyczyło małych i średnich przedsiębiorstw<sup>19</sup>. Nie są znane analizy czy też raporty obrazujące skalę wzrostu sprzedaży oraz zysków producentów niezależnych.

Należy zauważyć, iż zdaniem części ekspertów, w sytuacji liberalizacji prawa w krajach sąsiednich oraz nie wprowadzeniu klauzuli napraw w Polsce może wystąpić przeniesienie usług z Polski do krajów o zliberalizowanym prawie. Zjawisko to będzie występowało w strefie przygranicznej. W pobliżu polskiej granicy mogą powstawać warsztaty samochodowe świadczące tańsze usługi dla polskich klientów.<sup>20</sup>

Obecnie jednak w krajach sąsiednich prawo nie zostało zliberalizowane. Oznacza to, że w chwili bieżącej zagrożenie przeniesienia usług nie występuje.

Dodatkowo, można także rozpatrywać wprowadzenie tzw ‘licencji przymusowej’. Zgodnie z obowiązującą ustawą Prawo Własności Przemysłowej<sup>21</sup> Urząd Patentowy może udzielić zezwolenia na korzystanie z opatentowanego wynalazku innej osoby w określonych w Ustawie sytuacjach, m.in., gdy zostanie stwierdzone, że uprawniony do patentu nadużywa swojego prawa „przez uniemożliwianie korzystania z wynalazku przez osobę trzecią, jeżeli jest ono konieczne do zaspokajania rynku krajowego, a zwłaszcza, gdy wymaga tego interes publiczny, a wyrób jest dostępny społeczeństwu w niedostatecznej ilości lub jakości albo po nadmiernie wysokich cenach”. Korzystający z wynalazku na podstawie licencji przymusowej jest zobowiązany do uiszczenia opłaty licencyjnej na rzecz uprawnionego. Rozwiązanie takie, biorąc pod uwagę prawa własności producentów samochodów, przyczynia się do powstania konkurencji na rynku części zamiennych.

Obecnie w Polsce zastały zastrzeżone wzory przemysłowe 164 widocznych części samochodowych. Przykładowo zastrzeżono:

---

<sup>19</sup> Projekt dla nowoczesnej Europy: Korzyści dla konsumentów i wzrost konkurencyjności rynku europejskiego, Europejską Kampania na Rzecz Swobody Rynku Części Samochodowych i Napraw

<sup>20</sup> Inter Cars, Pan Krzysztof Soszyński

<sup>21</sup> Prawo Własności Przemysłowej tekst jedn. Dz. U. 03.119.1117 z późniejszymi zmianami

- klapa tylna samochodu,
- pokrywa silnika,
- zderzak przedni,
- błotnik,
- drzwi samochodowe,
- lusterko boczne,
- osłona wlotu powietrza,
- kołpaki,
- tablica wskaźników<sup>22</sup>.

### **2.3 Analiza bezpieczeństwa produktów**

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym należy zaliczyć do najistotniejszych kwestii związanych z liberalizacją prawa. Zwolennicy przyjęcia klauzuli napraw twierdzą, że ochrona wzorów przemysłowych nie jest związana z bezpieczeństwem w kategoriach prawnych (nowelizacja dyrektywy 98/71/WE nie jest związana z wymogami bezpieczeństwa). Jest to prawdziwe stwierdzenie, jednakże wykorzystanie widocznych części samochodowych wytworzonych przez producenta pojazdu zapewnia bezpieczeństwo jego użytkowania. Dzieje się tak, dlatego, że na producentów samochodów nałożono wymogi homologacyjne (homologacje cząstkowe, homologacja całego pojazdu) oraz wymogi przeprowadzania prób zderzeniowych. Producenci części, z przedstawionymi poniżej wyjątkami, nie mają takich obowiązków. Nie muszą uzyskiwać homologacji, czy też certyfikatów przed wprowadzeniem części do obrotu.

---

<sup>22</sup> Urząd Patentowy

### **2.3.1 Zróżnicowanie wpływu zewnętrznych samochodowych części zamiennych na bezpieczeństwo**

Zewnętrzne widoczne części zamienne samochodu mają zróżnicowany wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i pieszych. Biorąc pod uwagę to kryterium możemy podzielić zewnętrzne części samochodów na dwie kategorie: części wymagające homologacji oraz te, dla których ona nie jest obowiązkowa.

#### **2.3.1.1 Szyby samochodowe**

Szyby samochodowe są elementem, którego właściwości mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo w razie kolizji. Bezpieczeństwo szyb zapewnia wykonanie ich ze szkła laminowanego lub hartowanego, co sprawia, że szyby rozpadają się na nieostre kawałki lub kawałki szyby pozostają na folii. Obecnie w Polsce istnieje obowiązek homologowania szyb samochodowych zarówno przeznaczonych na „pierwszy montaż”, jaki i na rynek części zamiennych. Homologacji dokonuje Instytut Szkła i Ceramiki w Krakowie, Dział Badań Wyrobów Szklanych. Instytut posiada akredytację Polskiego Centrum Badań i Certyfikacji.

#### **2.3.1.2 Elementy oświetlenia pojazdu**

Właściwe działanie elementów oświetlenia pojazdu ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Elementy te muszą zapewnić odpowiednią widoczność prowadzącemu pojazd w każdych warunkach, nie oślepić pojazdów nadjeżdżających z przeciwka oraz zapewnić odpowiednią sygnalizację w trakcie ruchu i postoju. Obecnie istnieje obowiązek homologacji elementów oświetlenia pojazdów. Badania homologacyjne wykonywane są w Instytucie Transportu Samochodowego w Zakładzie Oświetlenia i Wyposażenia Elektrycznego Pojazdów. Homologacja jest dokonywana zgodnie w odpowiednimi regulaminami i dotyczy urządzeń oświetleniowych pojazdów oraz urządzeń sygnalizacyjnych wykonanych z elementów odblaskowych. Instytut posiada akredytację Polskiego Centrum Akredytacji.

#### **2.3.1.3 Elementy karoserii pojazdu**

Nie ma zgodności, czy i w jaki sposób elementy karoserii wpływają na bezpieczeństwo pojazdu. Przedstawiciele producentów samochodów twierdzą, że tylko oryginalna część będzie

odpowiednio dopasowana i poddana homologacji, a wraz z innymi elementami pojazdu może zapewnić maksymalne bezpieczeństwo.

US Insurance Institute for Highway Safety na podstawie przeprowadzonych testów zderzeniowych z elementami karoserii oraz bez tych elementów (tylko z pokrywą silnika) wnioskuje, że zewnętrzne, 'kosmetyczne' części karoserii nie mają wpływu na bezpieczeństwo. Test wykazał, że takie same wyniki bezpieczeństwa osiągnięto w obu przypadkach (z tymi częściami oraz bez nich).

W testach wykorzystano pokrywę silnika oryginalną oraz pochodzącą od niezależnego producenta. Zastanowienie budzą dwa aspekty tych badań. Testów dokonano z pokrywą silnika pochodzącego od jednego wybranego dostawcy. Nie sprawdzono jak zachowałyby się części pochodzące od innych producentów. A także fakt, że za kosmetyczną część uznano tylko zewnętrzną blachę drzwi.

Zgodnie z opracowaniem "The consequences for the safety of consumers and third parties of the proposed directive amending directive amending Directive 98/71/EC on legal protection of design rights" z września 2006 roku przygotowanym przez niezależnych ekspertów z Autopolis we współpracy z The Motor Insurance Repair Research Centre w Thatcham (Thatcham) dla Komisji Prawnej Parlamentu Europejskiego, wpływ zewnętrznych elementów karoserii na bezpieczeństwo jest niewielki. Zgodnie ze statystykami zaprezentowanymi przez Winterthur/Dekra, na podstawie badanych samochodów, wady karoserii w około 5% przyczyniają się do wypadków (badania za lata 1996-2000). Ekspersi Autopolis wskazują, że bezpieczeństwo podczas kolizji zapewniają elementy konstrukcyjne samochodu tworzące tzw. „klatkę bezpieczeństwa”, elementy zewnętrzne zaś mają tylko niewielki wpływ na konsekwencje kolizji. Zaznacza się jednak, że pokrywa silnika i drzwi mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo. Pokrywa silnika podczas zderzenia czołowego powinna się zgiąć nie zaś przesunąć w stronę przedniej szyby samochodu. W głównej mierze zapewniają to odpowiedniej jakości zamek i zawiasy, które podlegają regulaminom homologacyjnym, jednak nie bez znaczenia jest mocowanie ich do samej pokrywy. Drzwi w obecnie produkowanych samochodach posiadają wzmocnienia dające większą ochronę przed bocznymi uderzeniami (tzw. Side Impact

Protection System). Jeśli przyjmiemy, że drzwi w całości stanowią część zamienną, wówczas mają one znaczenie dla bezpieczeństwa.

Obecnie w Polsce nie obowiązują homologacje ani certyfikaty bezpieczeństwa w odniesieniu do części karoserii. Producent lub importer może dobrowolnie poddać produkt takim badaniom i uzyskać certyfikat bezpieczeństwa. Zgodnie z informacjami uzyskanymi z Przemysłowego Instytutu Motoryzacyjnego takie badania są rzadkością.

### **2.3.2 Wpływ zewnętrznych części samochodu na bezpieczeństwo pieszych**

Zgodnie z opracowaniem Autopolis zewnętrzne, widoczne części samochodów mają większy wpływ na bezpieczeństwo pieszych, niż pasażerów pojazdów. Dyrektywy dotyczące homologowania pojazdów zostały w 2003 roku uzupełnione o dyrektywę dotyczącą ochrony pieszych, która zobowiązuje producentów samochodów, w zakresie projektowania przedniej części pojazdu, do spełnienia szczegółowych wymagań bezpieczeństwa i wykonania testów wypadkowych. Niezależni dostawcy nie są zobowiązani do poddawania części testom technicznym w zakresie bezpieczeństwa pieszych.

### **2.3.3 Instytucje akredytujące w Europie i na świecie**

Jednym z rozwiązań kwestii jakości i związanego z nią bezpieczeństwa części zamiennych przeznaczonych do napraw samochodów są instytucje akredytacyjne. W Europie, w Wielkiej Brytanii działa The Motor Insurance Repair Research Centre (Thatcham). Jest to instytucja *non-profit* utworzona z myślą o firmach ubezpieczeniowych. Przeprowadzane są tam badania techniczne części samochodów przeznaczonych do napraw. Po pomyślnym przejściu testów dana część znajduje się w bazie części rekomendowanych do napraw. Mogą być to części pochodzące od niezależnych producentów (w Wielkiej Brytanii nie istnieje ochrona wzorów części samochodowych). Z bazy korzystają firmy ubezpieczeniowe dobierając odpowiedniej jakości części do napraw realizowanych z polis ubezpieczeniowych. W Hiszpanii taką samą rolę spełnia Zentro Zaragoza Instituto Reparacion de Vehiculos.

Niezależne instytucje akredytujące

<b>Instytucja akredytacyjna</b>	<b>Kryteria oceny producenta części</b>	<b>Analiza testu dopasowania części do pojazdu</b>	<b>Testy materiałów</b>	<b>Ocena funkcjonowania</b>
MIRRC Thatcham (UK)	Roczna ocena zgodności z kryteriami Thatcham (TQAP-M)	Próbki części oceniane są dla danego modelu w porównaniu z częściami oryginalnymi, z uwzględnieniem tolerancji dopuszczanej przez producenta, jeśli takie dane są dostępne	Producent zaświadcza, że właściwości materiału są takie same jak w części oryginalnej	Testy na losowo wybranych częściach pod kątem wskaźników skrętności i wytrzymałości na wysoką temperaturę
Zentro Zaragoza Instiuto Reparacion de Vehiculos (Hiszpania)	Nie dokonywana	Próbki części są oceniane dla danego modelu w porównaniu z częściami oryginalnymi	Dwustopniowy proces akredytacyjny	Strefa oraz sposób zgniotu pokrywy silnika sprawdzane w wahadłowym teście zderzeniowym
TüV Rheinland (Niemcy)	Własne kryteria	Próbki części badane dla danego modelu samochodu	Tylko za pomocą sprayu solnego	Brak
CAPA (USA)	ISO 9001 + kryteria własne	Próbki części badane dla danego modelu samochodu w porównaniu z częściami oryginalnymi	Właściwości materiału takie jak analiza chemiczna wytrzymałości materiału oraz wytrzymałość na rozciąganie	Struktura spawów, rozciąganie spójności i inne testy
MQVP (USA)	QS 9000with MQVP	Nie znane	Właściwości materiału takie jak analiza	Struktura spawów, rozciąganie

			chemiczna wytrzymałości materiału oraz wytrzymałość na rozciąganie	spojen i inne testy
--	--	--	--	---------------------

Źródło: Autopolis, 2006 r.

## **2.4 Analiza zalet i wad rozwiązań dla konsumenta w przypadku wprowadzenia dalszej liberalizacji**

### **2.4.1 Korzyści wynikające z większej konkurencji**

Konsumenci odniosą korzyści z przyjęcia klauzuli napraw wynikające ze zwiększonej konkurencji na rynku. Niezależni dystrybutorzy będą mogli oferować szeroki asortyment części zawierający zarówno części od dostawców części oryginalnych, jak i zazwyczaj tańsze, części od dostawców niezależnych.

Dostawcy części oryginalnych (zaopatrujący producentów samochodów) będą mogli dostarczać wyprodukowane przez siebie części na rynek części zamiennych. Wynikiem tego będzie większe zróżnicowanie dostępnych marek części, dające konsumentowi większy wybór.

Można się spodziewać, iż konkurencja na rynku doprowadzi do obniżenia cen części oryginalnych pochodzących od producentów samochodów. W rozdziale mówiącym o poziomie cen widocznych zamiennych części samochodowych w krajach Unii Europejskiej została przedstawiona różnica cen części oryginalnych we Francji, posiadającej restrykcyjne prawo oraz we Włoszech, w których została wprowadzona klauzula napraw. Obecnie konsument ma prawo wyboru miejsca naprawy, lecz nie ma możliwości wyboru części przeznaczonej do naprawy, jeśli dla danego modelu wzór tej części jest zastrzeżony.

### **2.4.2 Brak informacji na temat jakości/bezpieczeństwa części**

Obecnie klient nie ma rzetelnej informacji na temat jakości części pochodzącej od niezależnego producenta. W Polsce dla widocznych zamiennych części samochodowych nie ma obowiązku homologacji z wyjątkiem oświetlenia, szyb oraz lusterek.

Klient może opierać się na własnym doświadczeniu, rekomendacji warsztatu, w którym dokonywana jest naprawa, czy też oświadczeniu producenta, iż wyrób jest zgodny z normami.

Uzyskanie wiedzy na temat jakości i bezpieczeństwa części może być szczególnie trudne w sytuacji, gdy klient stanie w obliczu dużej oferty o bardzo zróżnicowanej jakości części np. pochodzących z importu.

### **2.4.3 Ubezpieczenia komunikacyjne**

Przedstawiciele towarzystw ubezpieczeniowych twierdzą, że liberalizacja rynku i spadek cen części zamiennych przeznaczonych do naprawy samochodów spowodują spadek lub, co najmniej brak wzrostu składek na ubezpieczenia komunikacyjne. Sytuacja taka byłaby korzystna dla konsumenta.

Istnieje jednak zagrożenie, że w sytuacji wprowadzenia klauzuli napraw towarzystwa ubezpieczeniowe będą wywierały nacisk na wykonywanie napraw przy użyciu jak najtańszych części. W sytuacji braku kontroli jakości i bezpieczeństwa części ani konsument ani ubezpieczyciel nie będą w stanie rzetelnie ocenić, czy dana część odpowiada oryginałowi pod tym względem.

Towarzystwa ubezpieczeniowe deklarują przygotowanie zróżnicowanych ofert dla klientów chcących naprawiać swoje samochody częściami oryginalnymi i pochodzącymi od dostawców niezależnych. Daje to konsumentowi możliwość wyboru. Nie ma jednak pewności, czy rezygnacja z użycia części oryginalnych i zgoda na niższą jakość będzie dostatecznie zrekompensowana finansowo. Obecnie tylko jeden ubezpieczyciel – Link4 – oferuje możliwość obniżenia składki, jeśli klient zgodzi się na wykorzystanie części nieoryginalnych do naprawy samochodu.

Jak zostało wspomniane wcześniej, wprowadzenie GVO nie spowodowało, jak do dnia dzisiejszego, znacznych obniżek stawek ubezpieczeniowych lub zostały one zniwelowane innymi czynnikami.

W sytuacji, gdy brak liberalizacji prawa będzie skutkowało zastrzeganiem coraz większej liczby widocznych części samochodowych jako wzorów przemysłowych i wzrostem cen tych części, co z kolei będzie powodować wzrost kosztów napraw, istnieje zagrożenie, że wzrosną również

składki na ubezpieczenie komunikacyjne. Może to zwiększyć skłonność właścicieli pojazdów do rezygnacji z ubezpieczeń dobrowolnych i dokonywania napraw we własnym zakresie z użyciem części o niesprawdzonej jakości i poziomie bezpieczeństwa, w wielu przypadkach zasilając szarą strefę (wykonywanie napraw częściami niewiadomego pochodzenia, wykonywanie napraw w nie zarejestrowanych warsztatach samochodowych).

W Polsce w chwili obecnej nie są uregulowane zasady współpracy firm ubezpieczeniowych i warsztatów samochodowych, brak jest jednolitych standardów organizacji procesu i rozliczenia likwidacji szkód komunikacyjnych.

Istnieją trzy zasadnicze formy rozliczeń likwidacji szkód komunikacyjnych:

- Według kosztorysu – firma ubezpieczeniowa sporządza kosztorys szkody zgodnie z cennikami części i robocizny, a następnie wypłaca środki klientowi
- Bezgotówkowa – w sieci stowarzyszonych warsztatów, które dokonują naprawy i rozliczają się z firmą ubezpieczeniową bez udziału właściciela pojazdu.
- Rozliczenie naprawy dokonanej w niezależnym warsztacie na podstawie dokumentu potwierdzającego koszty naprawy.

Wybór formy rozliczenia zależy w głównej mierze od klienta lub jest określony w warunkach ubezpieczenia. W przypadku rozliczenia szkody wg kosztorysu, przy dużej dostępnej ofercie części pochodzących od niezależnych producentów, istnieje zagrożenie, że firmy ubezpieczeniowe będą zaniżały koszty napraw poprzez zastosowanie najtańszych opcji. Z drugiej strony w takiej sytuacji klient może dokonać wyboru warsztatu i części odpowiadających jego potrzebom.

W przypadku rozliczenia bezgotówkowego klient ma niewielki wpływ na rodzaj części użytych do naprawy części, o ich wyborze decyduje firma ubezpieczeniowa.

Rozliczenie faktycznych kosztów naprawy zgodnie z fakturą jest sytuacją najbardziej korzystną dla klienta pod względem możliwości wyboru części - może on dokonać wyboru części użytych do naprawy, o ile nie ograniczają tego inne warunki ubezpieczenia.

## 2.5 Analiza poziomu cen widocznych samochodowych części zamiennych dla konsumentów

### 2.5.1 Porównanie cen widocznych zamiennych części samochodowych pochodzących z różnych źródeł

Poniższa tabela przedstawia porównanie cen widocznych części zamiennych w popularnym modelu samochodu osobowego. Z zestawienia wynika, że ceny części samochodowych pochodzących od niezależnego dystrybutora są średnio o 28% niższe od części oferowanych przez ASO. Różnice te wahają się od kilku procent w przypadku światła tylnego do ponad siedemdziesięciu w przypadku zderzaka przedniego. Wynika to ze specyfiki produkcji poszczególnych części oraz z ich oferty na rynku, choć nie zawsze jest to ewidentne.

Porównanie cen części zamiennych w autoryzowanych stacjach obsługi (ASO) z cenami niezależnych dystrybutorów na przykładzie VW Golf V; ceny w zł na podstawie analizy Gazety Prawnej

Nazwa części	Cena w ASO	Cena niezależnego dystrybutora
Szyba przednia	717	580
Lusterko	682	430
Pokrywa silnika	1050	740
Zderzak przedni	719	191
Szyba boczna przednia	183	148
Światła tylne	202	186
Boczne drzwi z przodu	583	472
Błotnik przedni	460	394
Reflektory	579	381

Źródło: Gazeta Prawna, 14 grudnia 2005 r.

Poniższa tabela pokazuje zróżnicowania ceny tej samej części w zależności od tego, kto ją oferuje (logo jakiego producenta znajduje się na części). W praktyce może być to nawet identyczna część, która fizycznie została wyprodukowana w tym samym miejscu. Produkty w kolumnie drugiej i trzeciej od 1 listopada 2004 roku, czyli wejścia w życie w Polsce przepisów GVO, mogą być montowane także w ASO. Zestawienie poniższe wskazuje, że marże narzucane przez producenta samochodu (a także jego poddostawcę) mogą być bardzo wysokie.

Cena detaliczna lewego reflektora wybranego modelu samochodu w zł w zależności od kanału dystrybucyjnego

<b>Cena części oryginalnej producenta samochodu (oznaczonej jego logo)</b>	<b>Cena części oryginalnej producenta reflektora</b>	<b>Cena części porównywalnej jakości – poddostawcy producenta reflektora</b>
543 zł	380 zł	182 zł

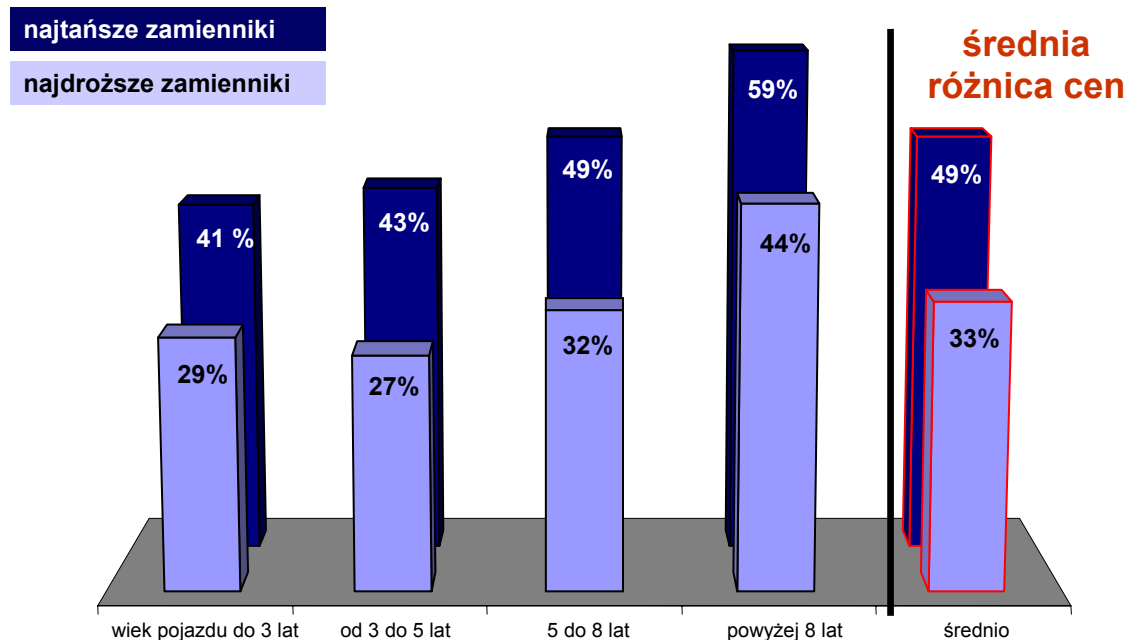
Źródło: EUROTAX 18.11.2004, BHMD 18.11.2004, POLCAR 18.11.2004

## 2.5.2 Zróżnicowanie cen części alternatywnych

Poniższy wykres przedstawia różnice pomiędzy cenami części oryginalnych, a najniższymi oraz najwyższymi cenami części alternatywnych.

Z wykresu wynika, że im starszy samochód, tym różnica pomiędzy oryginalną częścią oraz zamiennikiem jest coraz większa. Dla najstarszych w klasyfikacji samochodów (powyżej 8 lat) osiąga 59% różnicy w stosunku do oryginału dla najtańszego zamiennika i 44% różnicy dla najdroższego. Średnio części oryginalne są droższe od najtańszego zamiennika o 49%, natomiast o 33% od najdroższego.

Różnice cen pomiędzy częściami oryginalnymi a najtańszymi i najdroższymi ich zamiennikami

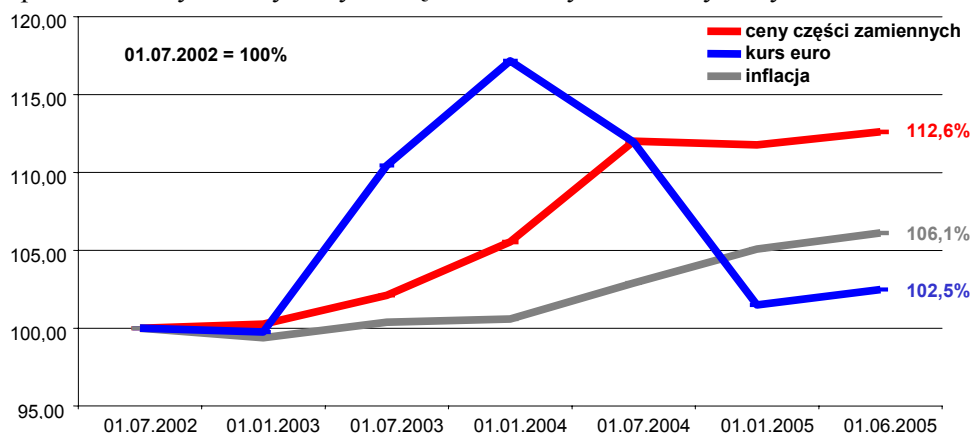


Źródło: PZU, 2005 r.

### 2.5.3 Zmiana poziomu cen części zamiennych w czasie

Poniższy wykres przedstawia kształtowanie się cen wybranych widocznych zamiennych części samochodowych w okresie lipiec 2002 r. – czerwiec 2005 r. w Polsce. Zauważalną zmianę trendu wzrostowego można zidentyfikować w drugiej połowie 2004 roku, co można powiązać z wejściem w życie przepisów GVO w Polsce (1 listopada 2004 roku).

Zmiana średnich cen oryginalnych części sprzedawanych w ASO w Polsce oszacowana w oparciu o koszyk 10 wybranych części zamiennych dla 4 wybranych modeli samochodów.



Źródło: Opracowanie PZU na podstawie cen części zamiennych z systemu EUROTAX, 2005 r.

Koszyk części obejmował: błotnik LP, chłodnica, lampa tylna lewa, pas tylny, pokrywa silnika, pokrywa bagażnika, reflektor przedni lewy, szyba czołowa, zderzak przedni, zderzak tylny

Badano następujące modele: Citroen Xsara, Fiat Punto II, Opel Astra II, Volkswagen Golf IV

#### 2.5.4 Poziom cen widocznych zamiennych części samochodowych w innych krajach Unii Europejskiej

Poniższa tabela przedstawia porównanie cen części oryginalnych pochodzących od producenta samochodu oraz części na wolnym rynku. Różnice w cenach wahają się od kilku procent do ponad dwustu. Najwyższe różnice w cenach dotyczą cen prostych technologicznie elementów, których rzeczywisty koszt produkcji jest niski. Najmniejsze różnice występują w przypadku bardziej zaawansowanych części takich jak reflektory. Są one najczęściej produkowane przez wąską grupę dostawców, którzy produkują również na rynek części zamiennych.

Zróźnicowanie cen zewnętrznych widocznych części zamiennych do samochodów w Niemczech w zależności od źródła pochodzenia części (2003 r.)

Model samochodu	Cena (w Euro)		Wzrost ceny dla konsumenta	
	Producent Samochodu	Wolny rynek	€	%
<b>BMW 316 i (E36)</b>				
Prawy, przedni błotnik	130,00	40,20	+89,80	+223
Pokrywa silnika	236,00	116,95	+119,05	+102
Reflektor lewy	268,00	225,90	+42,10	+19
<b>Fiat Punto</b>				
Prawe, przedni błotnik	75,00	50,73	+24,27	+48
Pokrywa silnika	225,00	124,57	+100,43	+81
Reflektor lewy	116,09	90,95	+25,14	+28
<b>Ford Mondeo Kombi</b>				
Zderzak	215,15	160,00	+55,15	+34
<b>Mercedes Benz (T202) C-Klasse (T-Modell)</b>				
Prawy, przedni błotnik	115,00	50,84	+64,16	+126
Pokrywa silnika	287,44	204,73	+82,71	+39
Reflektor lewy	205,62	194,40	+11,22	+6
<b>Opel Vectra</b>				
Lusterko wsteczne	158,75	109,04	+49,71	+46
Reflektor	211,56	173,00	+38,56	+22
<b>VW Golf III (1H1)</b>				
Przedni, prawy błotnik	90,70	29,05	+61,65	+212
Pokrywa silnika	196,50	108,87	+87,63	+80
Lewy reflektor	95,70	81,00	+14,70	+18

Źródło: GVA research June 2003 r.

Poniższa tabela obrazuje zróźnicowanie cen części zamiennych do wybranych modeli Renault we Francji, gdzie przepisy umożliwiają zastrzeżenie wzorów przemysłowych oraz we

Włoszech i w Belgii, gdzie ochrona taka nie występuje. Ceny w krajach, w których nie występuje ochrona wzorów przemysłowych, są średnio o ponad 25% niższe od cen we Francji.

Zróżnicowanie cen oryginalnych części zamiennych Renault w wybranych krajach (w €)

Nazwa części/model	Belgia	Włochy	Francja	Francja w porównaniu do	
				Belgii	Włoch
<b>Przedni zderzak/25</b>	190	186	214	+12,6 %	+15,1 %
<b>Pokrywa silnika/Super 5</b>	129	139	159	+23,3 %	+14,4 %
<b>Przedni błotnik/ 21</b>	122	99	129	+5,8 %	+30,3 %
<b>Tylny błotnik/ Twingo</b>	268	306	395	47,4 %	+29, 1%
<b>Maskownica wlotu powietrza/Super 5</b>	42	32	60	+42,9 %	+87,5 %
<b>Średnio</b>	<b>150</b>	<b>152</b>	<b>191</b>	<b>+27,4 %</b>	<b>+25,6 %</b>

Źródło: FIGIEFA research, marzec 2004 r.

## 2.6 Analiza poziomu składek na ubezpieczenie komunikacyjne pojazdów samochodowych i związanych z tym kosztów naprawy samochodów

Zgodnie z stanowiskiem Polskiej Izby Ubezpieczeń, po wprowadzeniu możliwości likwidacji szkód przy użyciu części nieoryginalnych przez zakłady ubezpieczeniowe przewidywana jest redukcja kosztów napraw. Będzie to skutkowało poprawą rachunku technicznego ubezpieczeń komunikacyjnych.

Z punktu widzenia ubezpieczycieli możliwe są następujące skutki uwolnienia cen widocznych zamiennych części samochodowych:

- ograniczenie wzrostu stawek za ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych,
- spadek liczby szkód całkowitych, w przypadku których naprawa jest ekonomicznie nieuzasadniona,
- wprowadzenie do oferty dla klientów indywidualnych i flot tańszych wariantów ubezpieczeń autocasco przewidujących wykorzystanie w naprawach części alternatywnych,
- upowszechnienie systemu opustów dla ubezpieczycieli stosowanych przez producentów samochodów w zamian za gwarancję wykorzystania części autoryzowanych przez producenta pojazdu,
- zmiana zasad współpracy pomiędzy zakładami ubezpieczeń a warsztatami naprawczymi.<sup>23</sup>

Zgodnie z otrzymanymi danymi składniki kosztów napraw finansowanych przez PZU SA prezentują się następująco:

- części zamienne – 59%,
- prace blacharskie – 18%,
- materiały lakiernicze – 12%,
- prace lakiernicze – 11%.

Roczny łączny koszt części zamiennych w naprawach finansowanych przez zakłady ubezpieczeniowe w Polsce wynosi 2 mld zł<sup>24</sup>.

Nie jest wiadome, jak będą postępowały zakłady ubezpieczeniowe po ewentualnej liberalizacji prawa.

Jednym ze skutków wprowadzenia GVO jest umożliwienie wykorzystania w szerszym zakresie części, które nie są częściami producenta samochodu do likwidacji szkód. Zakłady ubezpieczeniowe, które korzystają z takiej możliwości likwidują szkody mniejszym kosztem.

---

<sup>23</sup> PZU SA, Optymalizacja kosztów napraw z wykorzystaniem alternatywnych części zamiennych, 2005 r.

<sup>24</sup> ibid

Obecnie nie są dostępne dane potwierdzające obniżenie składek ubezpieczeń komunikacyjnych wynikłe z wprowadzenia GVO.

Zmiany na rynku ubezpieczeń są możliwe - jako przykład można wymienić ofertę Link4 TU SA. Towarzystwo to wprowadziło obniżenie kwoty składki ubezpieczeniowej, jeśli klient się zgodzi, by do naprawy samochodu były wykorzystywane części nieoryginalne.

Widoczne zamiennie części samochodowe w krajach, w których prawo zostało zliberalizowane są tańsze (o 6 – 10%) w porównaniu z krajami o restrykcyjnym prawie (szczegółowe dane znajdują się w rozdziale mówiącym o skutkach baraku ochrony widocznych zamiennych części samochodowych).. Jeśli nie wprowadzenie klauzuli napraw powoduje wzrostem cen części, wówczas istnieje zagrożenie wzrostu składek na ubezpieczenia komunikacyjne (należy cały czas pamiętać, iż wysokość składki ubezpieczeniowej jest uwarunkowana wieloma czynnikami i wzrost, czy też obniżka cen części nie musi w sposób bezpośredni przełożyć się na jej wielkość).

Określenie, czy klient odniesie korzyść, po ewentualnej liberalizacji prawa, wymaga przeprowadzenia złożonej analizy. Analiza ta w odniesieniu do rozwoju przyszłej sytuacji będzie mogła zawierać jedynie przesłanki wskazujące na pewne zachowania na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, nie określi jednak dokładnego scenariusza rozwoju sytuacji.

## **2.7 Analiza odnosząca się do wpływu obecnie obowiązujących regulacji na poziom zatrudnienia w szarej strefie w sektorze motoryzacyjnym**

### **2.7.1 Uwarunkowania powstawania i utrzymywania się szarej strefy w sektorze motoryzacyjnym**

Jednym z głównych czynników warunkujących istnienie zjawiska szarej strefy w sektorze motoryzacyjnym w Polsce jest niski poziom zamożności społeczeństwa. W Polsce użytkowanych jest wiele samochodów starych o niskiej wartości. Naprawa takich samochodów częściami oryginalnymi nie ma uzasadnienia ekonomicznego; wartość części w takim przypadku może przewyższyć wartość samochodu. Części do starszych modeli samochodów nie są zazwyczaj zastrzeżone jako wzory przemysłowe, istnieje więc możliwość zakupienia

tańszego zamiennika. Najniższe zaś ceny są oferowane przez „szarą strefę”. Właściciel samochodu w takiej sytuacji decyduje się na wykorzystanie do naprawy tych części.

Innym czynnikiem wpływającym na istnienie szarej strefy są wysokie zapłacowe koszty pracy, właściciele małych warsztatów nie zawsze decydują się na ich ponoszenie. Istnieją także warsztaty, których właściciele w ogóle nie rejestrują działalności. Taka sytuacja występuje szczególnie w uboższych regionach kraju.<sup>25</sup>

### **2.7.2 Szacunkowe dane dotyczące wielkości szarej strefy**

Według szacunków Stowarzyszenia Dystrybutorów Części Zamiennych, obroty giełd części samochodowych podobnych do giełdy w Słomczynie oraz tzw. szrotów (miejsca gdzie można zakupić części zdemontowane ze starych samochodów) w skali kraju wynoszą łącznie ponad 1 mld zł. Na giełdzie w Słomczynie działa około 400 stoisk handlowych z około 760 sprzedawcami. Uwzględniając wszystkie giełdy i szroty działające w Polsce można szacować, że ilość osób zaangażowanych w ten rodzaj handlu zbliżona jest do 10.000 osób.

W wyniku przeprowadzonych przez Stowarzyszenie badań ankietowych na Giełdzie w Słomczynie stwierdzono, że 35% sprzedawców nie znała pochodzenia części, które sprzedawali, a 31% oferowała ceny niższe niż ceny producenta.

### **2.7.3 Wpływ obecnych regulacji na zatrudnienie w szarej strefie**

Obecne regulacje ze względu na możliwą wyłączność produkcji widocznych zamiennych części samochodowych (po zastrzeżeniu wzoru przemysłowego) oraz ich wysokie ceny sprzyjają powstawaniu i utrzymaniu się szarej strefy. Strefa ta obejmuje produkcję, sprzedaż i montaż widocznych zamiennych części samochodowych. Regulacje prawne nie są natomiast głównym czynnikiem powodującym rozwój szarej strefy. Jak zostało wyżej wspomniane na rozwój szarej strefy mają wpływ inne czynniki takie jak niska zamożność społeczeństwa, duża ilość samochodów o niskiej wartości oraz wysokie koszty pracy.

Jeśli producenci samochodów w szerszym stopniu będą zastrzegać wzory przemysłowe dla części zamiennych, może to doprowadzić do wyżki cen części oryginalnych oraz

---

<sup>25</sup> Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych

wyeliminowania z rynku części alternatywnych. W takiej sytuacji należy się spodziewać, iż obroty szarej strefy mogą wzrosnąć. Należy nadmienić, że na dzień dzisiejszy, nie zaobserwowano znaczącej liczby zastrzeżonych wzorów widocznych części zamiennych do samochodów.

Poziom zatrudnienia w szarej strefie jest trudny do oszacowania, nie można też określić ilościowo, w jakim stopniu na rozmiar tego zjawiska wpływają regulacje dotyczące ochrony wzorów przemysłowych.

## **2.8 Analiza skutków braku ochrony widocznych części zamiennych poprzez porównanie krajów unijnych, w których taka ochrona istnieje i tych, w których ta ochrona nie występuje**

Podział krajów Unii Europejskiej pod względem stopnia liberalizacji prawa odnośnie widocznych zmiennych części samochodowych wygląda następująco:

- kraje posiadające system ochrony wzorów przemysłowych: Austria, Cypr, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Niemcy, Litwa, Malta, Polska, Portugalia, Szwecja, Słowenia, Słowacja
- kraje nie posiadające systemów ochrony wzorów przemysłowych: Belgia, Węgry, Irlandia, Włochy, Łotwa, Luksemburg, Holandia, Hiszpania i Wielka Brytania.
- Grecja – w tym kraju wprowadzono klauzulę napraw w połączeniu z okresem ochronnym oraz wynagrodzeniem.<sup>26</sup>

Nowi członkowie Unii Europejskiej (od 2007 r.) Rumunia i Bułgaria, na chwilę obecną, nie wprowadziły klauzuli napraw.

Komisja Europejska przeprowadziła badania<sup>27</sup> dotyczące poziomu cen w krajach zapewniających ochronę oraz tych, które jej nie zapewniają. W badaniu uwzględniono 9

---

<sup>26</sup> Proposal for a directive of the European Parliament and of the Council, amending directive 98/71/EC of the legal protection of designs, Extended Impact Assessment, Komisja Wspólnot Europejskich, 14 września 2004 r.

<sup>27</sup> Wniosek dotyczący Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej Dyrektywę 98/71/WE w sprawie prawnej ochrony wzorów, Komisja Wspólnot Europejskich, 14 września 2004 r.

Krajów Członkowskich oraz Norwegię. Spośród tych krajów 6 zapewniało ochronę wzorów, 4 zaś jej nie zapewniały.

W wyniku badania dla takich części jak: zderzaki, drzwi, błotniki, światła, czy też maski silnika, ceny w państwach zapewniających ochronę były wyższe o 6 do 10 %.

W krajach, w których rynek widocznych samochodowych części zamiennych nie został zliberalizowany, sytuacja producentów niezależnych jest zróżnicowana.

Krajem, w którym rygorystyczne prawo jest przestrzegane z całą stanowczością jest Francja. W rezultacie rynek widocznych samochodowych części zamiennych należy w 100% do producentów samochodów<sup>28</sup>.

W Niemczech prawo nie zostało zliberalizowane, zostało jednak zawarte porozumienie między rządem a producentami samochodów mówiące, iż koncerny nie będą wykorzystywały prawa do zwalczania podmiotów niezależnych. Sytuacja taka nie sprzyja rozwojowi rynku<sup>29</sup>. W Niemczech nie ma dużych niezależnych dystrybutorów zewnętrznych zamiennych części samochodowych. Istnieją tam rodzime, relatywnie niewielkie firmy.

## **2.9 Analiza sprzedaży samochodowych części zamiennych na rynku krajowym na tle sprzedaży na eksport**

Jedyną dostępną kategorią towarów rejestrowaną statystycznie odnoszącą się do części zamiennych jest kategoria *części i akcesoria do pojazdów samochodowych*. Nie są prowadzone statystyki sprzedaży, produkcji czy też eksportu uwzględniające podział na widoczne oraz pozostałe części samochodowe<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> Ekspertyza na temat uwolnienia rynku samochodowych części zamiennych w Polsce w świetle wszczęcia przez Komisję Europejską procedury nowelizacji art. 14 dyrektywy 98/71/WE, Fundacja Upowszechniania Kultury Prawnej i Technicznej oraz Wiedzy o Wolnym Rynku w Polsce i Europie Multi-Expert.

<sup>29</sup> Ekspertyza na temat uwolnienia rynku samochodowych części zamiennych w Polsce w świetle wszczęcia przez Komisję Europejską procedury nowelizacji art. 14 dyrektywy 98/71/WE, Fundacja Upowszechniania Kultury Prawnej i Technicznej oraz Wiedzy o Wolnym Rynku w Polsce i Europie Multi-Expert

<sup>30</sup> GUS

Przyjmuje się, iż widoczne samochodowe części zamienne stanowią 25% rynku wszystkich części zamiennych<sup>31</sup>.

Polski rynek części zamiennych jest szacowany na ok. 10 mld zł<sup>32</sup>. Przy przyjęciu założenia, że widoczne zamienne części samochodowe stanowią 25% jego wartości, rynek tych części jest wart ok. 2.5 mld zł.

Polski eksport dla kategorii towarów *części i akcesoria do pojazdów samochodowych* w 2005 roku wyniósł 2 963 mln euro<sup>33</sup>. Głównymi jego odbiorcami są kraje Unii Europejskiej. Z grupy 15 krajów będących największymi odbiorcami, na kraje Unii Europejskiej przypada ponad 95% eksportu.

Pojedynczym krajem mającym największy udział w eksporcie są Niemcy. Na ten kraj przypadało ponad 40% eksportu. Wartość jego stanowiła 1222 mln euro.

Poniższa tabela prezentuje szczegółowe dane dotyczące eksportu.

Eksport części i akcesoriów do pojazdów samochodowych w 2005 roku, dla krajów będących 15 ich największymi odbiorcami

<b>Eksport</b>	<b>Miliony euro</b>
Niemcy	1 222
Francja	279
Włochy	256
Belgia	220
Hiszpania	164
Szwecja	126
Wielka Brytania	125
Republika Czeska	121

<sup>31</sup> Proposal for a directive of the European Parliament and of the Council, amending directive 98/71/EC of the legal protection of designs, Extended Impact Assessment, Komisja Wspólnot Europejskich, 14 wrzesień 2004 r.

<sup>32</sup> Producenci części liczą na więcej, Rzeczpospolita, 19 luty 2007 r.

<sup>33</sup> GUS

Węgry	66
Rosja	54
Ukraina	40
Austria	39
Japonia	35
Słowacja	32
Holandia	28

Źródło: GUS.

## 2.10 Przewidywane skutki finansowe dla budżetu państwa w przypadku ograniczenia ochrony wzorów przemysłowych widocznych samochodowych części zamiennych

Zgodnie z przewidywaniami zaprezentowanymi w raporcie *Datamonitor, Five factors that will shape the future of the global aftermarket* rynek części zamiennych w najbliższych latach będzie rósł.

Wzrost tego rynku będzie głównie napędzany przez rynki wschodzące. Poniższa tabela prezentuje prognozy.

Prognozy wartości rynku części zamiennych w mld euro

Rok	2007	2009	2011
<b>Kraje rozwinięte</b>	536	544	553
<b>Gospodarki wschodzące</b>	96	112	131

Źródło: Datamonitor, *Five factors that will shape the future of the global aftermarket*

Zgodnie z danymi *Datamonitor European Aftermarket Database 2006 - 25 Markets*, wzrost tego rynku w Polsce będzie się kształtował w sposób przedstawiony w poniższej tabeli.

Prognozy wartości rynku części zamiennych w Polsce w mld euro

Rok	2006	2007	2008	2009
Rynek części zamiennych	3,2	3,4	3,6	3,9

Źródło: Datamonitor, European Aftermarket Database 2006 - 25 Markets

Obecnie nie są znane czynniki, które mogłyby w sposób zasadniczy wpłynąć na powyższe prognozy. Ewentualne wprowadzenie liberalizacji rynku widocznych zamiennych części samochodowych nie wprowadza czynników mogących mieć zasadniczy wpływ na wartość rynku części zamiennych.

Ze względu na brak przesłanek wskazujących na możliwość zasadniczych zmian wartości rynku części zamiennych nie jest przewidywana też zasadnicza zmiana wpływów do budżetu generowanych przez ten segment rynku motoryzacyjnego.

## **2.11 Analiza aktualnego stanu prac nad dyrektywą o zmianie dyrektywy nr 98/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. o ochronie prawnej wzorów**

### **2.11.1 Propozycja zmian KE**

13 października 1998 roku przejęta została przez Komisję Europejską oraz Parlament Europejski dyrektywa 98/71/WE w sprawie prawnej ochrony wzorów. Zgodnie z nią wygląd produktu może być chroniony pod warunkiem posiadania takich cech jak nowość oraz oryginalność<sup>34</sup>.

Dyrektywa ta między innymi<sup>35</sup>:

- definiuje pojęcie ‘wzór’,
- ustanawia kryteria ochrony (wspomniane powyżej),

<sup>34</sup> Wniosek dotyczący Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej Dyrektywę 98/71/WE w sprawie prawnej ochrony wzorów, Komisja Wspólnot Europejskich, 14 wrzesień 2004 r.

<sup>35</sup> Strona internetowa Komisji Europejskiej, Często Zadawane Pytania dot. wprowadzenia klauzuli napraw

- ustala okres ochrony,
- określa zakres ochrony,
- ustanawia pewne ograniczenia ochrony, oraz
- określa zasady nieważności rejestracji wzoru.

W trakcie negocjacji związanych z tą dyrektywą Państwa Członkowskie nie osiągnęły porozumienia w zakresie tzw. 'ściśle dopasowanych' części zamiennych; kategoria ta obejmuje także części zewnętrzne samochodów. W związku z tym w art. 14 dyrektywy sformułowano zasadę, iż w stosunku do tych części w Państwach Członkowskich będzie stosowane obowiązujące prawo krajowe, a jedyne zmiany w stosunku do niego mogą iść w kierunku liberalizacji (tzw. rozwiązanie „freeze plus”).

Równocześnie w art. 18 dyrektywy zapisano, iż Komisja Europejska dokona analizy konsekwencji obowiązywania dyrektywy i zaproponuje do niej, w razie potrzeby, zmiany.

Zgodnie z tym zapisem w 2004 roku Komisja Europejska przedstawiła projekt zmian do dyrektywy 98/71/WE (propozycja dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 98/71/WE w sprawie prawnej ochrony wzorów, COM(2004)0582, z dnia 14 września 2004 r).

Analizy Komisji Europejskiej doprowadziły do zaproponowania przez nią wprowadzenia tzw. klauzuli napraw. Ogranicza ona ochronę z tytułu rejestracji wzoru przemysłowego - ochrona ta nie przysługuje częściom wykorzystywanym do naprawy. Właściwy artykuł dyrektywy brzmi:

„Ochrona z tytułu wzoru nie przysługuje wzorowi, który stanowi część składową produktu złożonego stosowaną w rozumieniu art. 12 ust. 1 niniejszej dyrektywy, do naprawy tego produktu złożonego w taki sposób, by przywrócić mu jego wygląd początkowy”.

Dodatkowo Komisja Europejska wprowadziła zapisy mające na celu zapewnienie klientom informacji odnośnie pochodzenia części.

### **2.11.2 Obrady w komisjach**

Komisja Gospodarcza i Monetarna oraz Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów wydały opinie odnośnie propozycji Komisji.

Obie komisje wyraziły poparcie dla stanowiska Komisji Europejskiej rozbudowując je o dodatkowe zapisy.

Dodatkowo poparcie dla wniosku Komisji wyraził Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny. W swojej opinii przedstawił także istotne dla zagadnienia elementy, w szczególności są to:

- dysproporcja między koniecznością poddawania przez producentów samochodów ich wyrobów testom oraz brak tej konieczności w stosunku do producentów części (dotyczy to także wprowadzonej dyrektywy dot. ochrony pieszych),
- dyrektywa w sprawie pojazdów wycofywanych z eksploatacji nakłada na producentów samochodów obowiązek usuwania metali ciężkich z części składowych pojazdów, a także informowania o zawartych w częściach substancjach, w celu ułatwienia recyklingu. Dodatkowo pojazdy samochodowe powinny być tak zaprojektowane, by ułatwiać ich demontaż po wycofaniu z użytkowania. W tym przypadku także występuje dysproporcja - obowiązki te nie dotyczą producentów części.

Komisja prawna zajęła stanowisko odmienne (rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 98/71/WE w sprawie prawnej ochrony wzorów, COM(2004)0582 - C6-0119/2004 - 2004/0203(COD)). Podkreślono, że wprowadzenie klauzuli napraw na zasadach określonych przez propozycję Komisji nie uwzględnia w właściwy sposób interesów stron.

Z jednej strony wyrażane jest stanowisko mówiące, że ochrona wzorów nie powinna być rozszerzona na części zamienne. Rozszerzenie takie powoduje powstanie monopolu.

Z drugiej jednak, prezentowane jest stanowisko mówiące, że ochrona wzorów jest logiczną konsekwencją ochrony praw własności intelektualnych i nie ma żadnego powodu, by rynek części zamiennych był wyłączony spod tej ochrony.

Komisja prawna stanęła na stanowisku, iż nie należy odrzucać ochrony wzorów dla części zamiennych, jednak sam okres ochrony należy ograniczyć.

Alternatywnym rozwiązaniem w stosunku do ograniczenia okresu ochrony jest stworzenie systemu wynagrodzeń, pozwalającego producentom niezależnym wytwarzać części zamienne po uiszczeniu opłaty posiadaczowi praw do wzoru.

W pierwszym z proponowanych rozwiązań – ograniczenie okresu ochrony – proponuje się, by ochrona wzorów obowiązywała w trakcie ‘cyklu życia modelu’. Ochrona wygasłaby, gdy pojawi się nowy wzór i zostanie mu przyznana ochrona zgodnie z dyrektywą 98/71/WE; ochrona wygasłaby także, gdy produkcja danego wzoru się zakończy.

W drugim rozwiązaniu zaś producent niezależny mógłby wytwarzać daną część zamienną (ochrona wzoru nie obowiązywałaby) spełniając następujące warunki:

- poinformowanie posiadacza praw do wzoru o zamiarze jego wykorzystania,
- wypłacenie posiadaczowi praw do wzoru stosownej rekompensaty,
- udzielanie posiadaczowi praw do wzoru informacji o zakresie wykorzystania wzoru.

Zgodnie z stanowiskiem komisji wysokość rekompensaty ma być stosowna do środków zainwestowanych w opracowanie wzoru, okres wypłaty wynagrodzeń ma zaś być określony przez Państwa Członkowskie.

Komisja Europejska proponując zmianę dyrektywy 98/71/WE miała na celu doprowadzenie do sytuacji, w której nie będzie ograniczana konkurencja na rynku widocznych części zamiennych. Dodatkowo, istotne jest także ujednoczenie prawa w ramach całej Unii Europejskiej. Obecny stan, w którym obowiązują różne uregulowania w poszczególnych Państwach Członkowskich jest niekorzystny dla mieszkańców Unii – działanie obywatela wykonane w pewnych krajach jest legalne w innych zaś, będzie traktowane jak przestępstwo.

Propozycja Komisji jest rozwiązaniem względnie prostym do wprowadzenia, rozwiązania takie funkcjonują już w części Państw Wspólnoty. W tym przypadku należy jednak zwrócić uwagę na zagadnienia związane z bezpieczeństwem oraz jakością części (zagadnienie te są omówione w właściwym rozdziale niniejszego opracowania). Niebagatelną sprawą jest też kwestia

własności intelektualnej, własność ta, zgodnie z częścią opinii, jest naruszana przez propozycję Komisji Europejskiej.

Propozycje Komisji Prawnej idą w stronę utrzymania praw do ochrony wzorów przemysłowych, jednak równocześnie pod pewnymi warunkami, pozwalają wytwórcom niezależnym produkować części zamienne.

Propozycja ograniczenia okresu ochrony pozwala wytwarzać części zamienne niezależnym wytwórcom po względnie krótkim czasie – po wprowadzeniu nowego lub zaprzestaniu produkcji danego modelu części. W praktyce, najczęściej będzie można wytwarzać części po wprowadzeniu nowego modelu samochodu lub zaprzestaniem wytwarzania danego modelu samochodu.

Wprowadzenie drugiej z propozycji – uiszczenie opłaty na rzecz właściciela praw do wzoru - wymaga jasnego zdefiniowania sposobu wyznaczania kwoty opłaty; sposób ten nie może budzić wątpliwości ani możliwości interpretacyjnych. Tylko i wyłącznie właściwe określenie sposobu wyznaczania kwoty opłaty pozwoli stosować to rozwiązanie efektywnie. Stanowisko Komisji Prawnej mówi jedynie, iż obliczanie wynagrodzenia powinno uwzględniać środki zainwestowane w opracowanie wzoru. Następnie należy określić, jaki organ będzie uprawniony do kontroli sposobu wyznaczenia kwoty opłaty oraz, w razie jego zakwestionowania, w jaki sposób organ ten będzie mógł wpływać na właściciela praw do wzoru, tak by kwota opłaty została wyznaczona w sposób prawidłowy.

### **2.11.3 Stanowisko Rządu RP**

#### **2.11.4 Stanowisko Rządu z października 2004 r.**

Rząd Polski opowiada się przeciwko proponowanej zmianie art. 14 Dyrektywy 98/71/WE o ochronie prawnej wzorów do czasu jednoznacznego uregulowania kwestii związanej z bezpieczeństwem wszystkich widocznych części zamiennych.<sup>36</sup> Rząd Polski uzależnia ewentualną liberalizację prawa od wprowadzenia odpowiednich przepisów prawnych, które pozwolą weryfikować odrębnie wszystkie widoczne samochodowe części zamienne pod kątem

ich bezpieczeństwa dla użytkowników pojazdów, czyli wprowadzenie odpowiednich regulacji dla części, które nie podlegają odrębnej homologacji lub certyfikacji. Produkcja części nie objętych homologacją będzie pozbawiona weryfikacji, gdyż badanie jakości i bezpieczeństwa tych części (kształtu i użytych materiałów) odbywa się na etapie homologacji typu pojazdu.

Stanowisko Rządu wyraża pogląd, że brak liberalizacji nie powoduje zmiany stanu prawnego regulującego funkcjonowanie danego rynku, więc sytuacja taka nie może powodować pogorszenia się konkurencji na rynku, gdyż brak jest barier ze strony kontrahentów dysponującymi prawami do zawierania umów licencyjnych z różnymi podmiotami. Rząd proponuje ewentualne rozważenie wprowadzenia klauzuli ochrony krajowego rynku części zamiennych przed monopolistą poprzez zmianę art. 118 ust. 1 ustawy Prawo własności przemysłowej (tekst jedn. Dz. U. 03.119.1117 z późniejszymi zmianami) przez objęcie wzorów przemysłowych przepisami regulującymi możliwość udzielenia licencji przymusowych, które można byłoby zastosować w sytuacji nadużywania prawa przez uprawnionego ze wzoru przemysłowego, a tym samym niezaspokojenia potrzeb rynku krajowego, tj. niedostarczenia wyrobu społeczeństwu w wystarczającej ilości i jakości, albo zawyżanie cen tych wyrobów. Zgodnie z uzasadnieniem Rządu takie rozwiązanie zmusiłoby producentów części oryginalnych do utrzymywania cen na rozsądnym poziomie i udzielania licencji dobrowolnych. Natomiast całkowite pozbawienie producentów części oryginalnych ich praw własności przemysłowej podważałoby istotę i zasady systemu ochrony wynikającej z prawa własności przemysłowej.

Rząd odnosi się również do powstania pewnego rodzaju „monopoli” w zakresie produkcji widocznych samochodowych części zamiennych w sytuacji braku liberalizacji. Nie będą to, zdaniem Rządu, monopole w ścisłym tego słowa znaczeniu, gdyż, jeśli podmiot stosuje praktyki monopolistyczne (ograniczające konkurencję), to mają zastosowanie m.in. przepisy Ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów<sup>37</sup>.

---

<sup>36</sup> Stanowisko Rządu przygotowane w związku z art. 6 ust. 1 pkt.2 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o współpracy Rady Ministrów z Sejmem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej (Dz. U. nr 52, poz. 515)

<sup>37</sup> Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów z dnia 15 grudnia 2000 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 804 z późn. zm.)

#### **2.11.4.1 Stanowisko Rządu przedstawione w piśmie Ministra Gospodarki do Posła na Sejm RP Zbigniewa Kozaka z dnia 23 listopada 2006 r.**

Rząd podtrzymuje propozycję wprowadzenia klauzuli ochrony krajowego rynku widocznych części zamiennych przed monopolistą przez objęcie wzorów przemysłowych przepisami regulującymi możliwość udzielania licencji przymusowych, zaznaczając jednocześnie, że nie należy jej traktować jako ostatecznego uregulowania kwestii związanej z tzw. klauzulą napraw, lecz stanowi ona krok w kierunku ułatwienia uzyskania prawa do korzystania z chronionego wzoru przemysłowego na widoczne części zamienne. Podkreślana jest również zasadność ponoszenia opłat licencyjnych za możliwość korzystania z cudzej myśli technicznej.

## **2.12 Analiza skutków społecznych i prawnych w przypadku ograniczenia ochrony wzorów przemysłowych widocznych samochodowych części zamiennych**

### **2.12.1 Skutki społeczne**

#### **2.12.1.1 Zmiany na rynku pracy**

W razie ewentualnego ograniczenia ochrony wzorów przemysłowych widocznych części zamiennych możliwe są następujące zmiany na rynku pracy:

##### **2.12.1.1.1 Spadek zatrudnienia u producentów samochodów, możliwy wzrost u poddostawców**

W związku z spodziewanym obniżeniem cen widocznych zamiennych części samochodowych, a co za tym idzie możliwym spadkiem zysków z ich sprzedaży dla producentów samochodów możliwe jest ograniczenie zatrudnienia w tym sektorze. Szukając oszczędności producenci samochodów mogą ograniczyć również liczbę dealerów. W całej Unii Europejskiej organizacje zrzeszające producentów samochodów przewidują utratę ok. 50 tys. miejsc pracy.

Przyjmując jednak założenie, że poddostawcy, czyli producenci wytwarzający części na pierwszy montaż, będą mogli wprowadzać swoje produkty bezpośrednio na rynek, może to oznaczać wzrost zatrudnienia u tej grupy producentów. Nie są nam znane szacunki tego ewentualnego wzrostu.

#### ***2.12.1.1.2 Rozwój niezależnych producentów części, dystrybutorów i warsztatów***

W sytuacji zliberalizowania rynku widocznych części samochodowych można spodziewać się rozwoju rynku niezależnych producentów, dystrybutorów, sprzedawców i warsztatów samochodowych. Obecnie ilość takich firm szacuje się na: ok. 1500 niezależnych producentów części zamiennych, ok. 21500 niezależnych warsztatów samochodowych i ok. 10.000 niezależnych sklepów motoryzacyjnych. Są to najczęściej małe i średnie firmy. Producenci, którzy działają poza dużymi ośrodkami miejskimi są często ważnymi pracodawcami w regionie. Rozwój ten będzie miał jednak ograniczenia. Koszty uruchomienia produkcji, zwłaszcza bardziej skomplikowanych części, są bardzo duże. Wymagają nakładów na maszyny i technologię. Można się spodziewać, że małe i średnie firmy będą inwestować w produkcję części prostszych technologicznie. Istnieją jednak przykłady powstawania firm polskich, które osiągnęły znaczny udział w rynku części do produkcji których wykorzystywane są zaawansowane technologie. Takim przykładem jest polska firma Jaan Automotive Glass (marka Nordglass), która posiada fabryki w Koszalinie i Słupsku produkujące szyby do 650 modeli samochodów.

Liberalizacja rynku widocznych części zamiennych samochodów pozwoli również na produkcję części zamiennych do samochodów japońskich, koreańskich i amerykańskich przez niezależnych producentów z Unii Europejskiej, w tym producentów polskich. Obecnie części do tych samochodów są prawie wyłącznie produkowane w Japonii, Korei, Tajwanie i USA, gdyż producenci zastrzegli wzory części w Unii Europejskiej i posiadają kontrolę nad produkcją na rynek wtórny. Szacuje się, że samochody japońskie, koreańskie i amerykańskie stanowią 15% samochodów w Unii Europejskiej. Może spowodować to rozwój niezależnych producentów w tym zakresie i potencjalny wzrost zatrudnienia.

#### ***2.12.1.1.3 Zagrożenie utratą miejsc pracy na rzecz producentów z krajów spoza Unii Europejskiej***

W sytuacji liberalizacji rynku widocznych zamiennych części samochodowych możliwy jest wzrost importu części z krajów Dalekiego Wschodu oraz Ameryki Łacińskiej. Import ten

będzie przyczyną utraty miejsc pracy w krajach Unii Europejskiej. Nie są znane dane opisujące to zjawisko.

### **2.12.1.2 Wolny rynek**

W przypadku zniesienia ochrony wzorów przemysłowych widocznych zamiennych części samochodowych powstanie rynek ze znacznie szerszą ofertą, na którym klient będzie mógł wybrać produkt o odpowiadającej mu jakości za niższą cenę. O preferencjach Polaków w wyborze części zamiennych mówią badania przeprowadzone przez OBOP. Badania obejmowały reprezentatywną grupę 800 użytkowników aut. Wyniki wykazały, że aż 98 procent kierowców jest zadowolonych z zamontowanych w ich pojazdach "zamienników", czyli części niesygnowanych logo koncernu samochodowego.

Osoby, które same decydowały o tym, by w naprawie swojego auta skorzystać z części nie pochodzących od producenta samochodu, wskazywały najczęściej, że "zamienniki są tańsze, a mają taką samą jakość" (38 proc. badanych). Co czwarty użytkownik auta uznał, że jakość "zamienników" jest "niewiele niższa" od jakości części z logo koncernu, a są one "dużo tańsze". Uczestnicy sondażu byli też przekonani, że chcą mieć możliwość wyboru części, z jakich będą mogli korzystać naprawiając szkodę we własnym samochodzie. Taką opinię wyraziło 94 proc. respondentów.

Zgodnie z badaniami ponad 3/4 polskich kierowców skorzystałoby w naprawach z części innych, niż z logo producenta samochodu, wiedząc, że mają one taką samą jakość. Jedynie 16 proc. badanych w tego rodzaju przypadkach, zawsze wybrałoby produkty pochodzące od koncernu samochodowego.<sup>38</sup>

---

<sup>38</sup> Badanie zostało przeprowadzone przez TNS OBOP w styczniu 2006 roku na reprezentatywnej grupie 800 użytkowników aut. Sondaż został zlecony przez Koalicję na rzecz Wolnego Rynku Samochodowych Części Zamiennych.

## **2.12.2 Skutki prawne**

### **2.12.2.1 Przedmiot analizy**

Przedmiot niniejszej analizy („Analiza”) stanowi weryfikacja skutków prawnych poprawki do ustawy z dnia 30 czerwca 2000 r. Prawo własności przemysłowej (tekst jedn. Dz.U.03.119.1117 ze zm.; dalej jako „Pwp”), przyjętej w dniu 9 stycznia 2007 r. przez Komisję Gospodarki Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej. Poprawka ta polega na dodaniu do Pwp art. 106<sup>1</sup> w brzmieniu wskazanym w pkt 2.12.2.3 Analizy oraz dodaniu art. 5a do ustawy o zmianie ustawy Prawo własności przemysłowej („Ustawa Zmieniająca”). Proponowany art. 106<sup>1</sup> Pwp oraz art. 5a Ustawy Zmieniającej zwane są dalej łącznie „Poprawką”.

Zmiana została dokonana w związku z rozpoczętym wcześniej i toczącym się równolegle procesem legislacyjnym odnośnie zmiany dyrektywy 98/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. w sprawie prawnej ochrony wzorów (OJ L 289, 28.10.1998, s. 28-35, zwanej dalej „Dyrektywą”). Analiza obejmuje w pewnym zakresie porównanie propozycji obydwu tych procesów legislacyjnych. Podkreślić należy pewne trudności (dla sporządzających Analizę) z wyczerpującym ujęciem tematu związane z faktem, że procesy stanowienia prawa krajowego i wspólnotowego znajdują się w różnych fazach, a ponadto ściera się w nich kilka, zasadniczo od siebie odmiennych koncepcji uregulowania kwestii zastrzeżenia wzorów przemysłowych odnoszących się m.in. do widocznych, zamiennych części samochodowych. Stąd w ramach tej Analizy dokonano selekcji zagadnień (niektóre z ich zostały jedynie zasygnalizowane).

Zasadniczym celem niniejszej Analizy jest niewyczerpujące wskazanie bezpośrednich skutków nowych regulacji na gruncie Pwp w oparciu o wykładnię treści Poprawki, a także omówienie innych propozycji legislacyjnych (krajowych i unijnych). Podkreślenia wymaga, że zakres niniejszej Analizy ograniczony jest do weryfikacji skutków prawnych omawianych zmian w odniesieniu do wzorów przemysłowych widocznych zamiennych części samochodowych, co nie wyczerpuje zakresu stosowania Poprawki. Należy podkreślić, że Poprawka i inne omawiane zmiany w prawodawstwie operują ogólną terminologią, która powoduje, że jej skutki mogą

dotyczyć również innych segmentów rynku (niektóre z zamieszczonych poniżej uwag mogą znaleźć bardziej ogólne zastosowanie).

W kolejnych punktach Analizy skrótowo zarysowane zostaną: stan prawny przed zakładaną modyfikacją ochrony wzorów przemysłowych widocznych zamiennych części samochodowych (pkt 2.12.2.2), treść proponowanych w Poprawce zmian w prawie (pkt 2.12.2.3) oraz wybrane konsekwencje prawne Poprawki na gruncie Pwp (pkt 2.12.2.4), w tym w szczególności z punktu widzenia sytuacji podmiotów wyłącznie uprawnionych do wzorów przemysłowych (pkt 2.12.2.5).

W Analizie zawarto również inne kwestie związane z Poprawką:

- możliwe relacje Poprawki do innych aktów normatywnych: przepisów regulujących warunki techniczne, jakie muszą spełniać pojazdy samochodowe i części do pojazdów (pkt 2.12.2.6) oraz przepisów odnoszących się do zwalczania nieuczciwej konkurencji i ochrony konsumentów (pkt 2.12.2.7);
- wnioski wynikające z porównania treści wniesionej przez Komisję Wspólnot Europejskich propozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 98/71/WE w sprawie prawnej ochrony wzorów, COM(2004)0582, z dnia 14 września 2004 r. ("Projekt Komisji") z zasadami zawartymi w Poprawce (pkt 2.12.2.8);<sup>39</sup>
- wnioski wynikające z porównania treści stanowiska polskiego rządu odnośnie projektu zmian w dyrektywie 98/71/WE („Stanowisko Rządu”) z zasadami zawartymi w Poprawce (pkt 2.12.2.9);<sup>40</sup>
- wnioski wynikające z porównania treści stanowiska Ministra Gospodarki przedstawionego w piśmie z dnia 23 listopada 2006 r., sygn. DRG-VIII-077-9-ZB/04/06 do Posła Zbigniewa Kozaka („Stanowisko Ministra Gospodarki”) z zasadami zawartymi w Poprawce (pkt 2.12.2.10);

<sup>39</sup> [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2004/com2004\\_0582en01.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2004/com2004_0582en01.pdf) [04.03.2006]

<sup>40</sup> Dokument ten został przedstawiony sporządzającym Analizę jako projekt stanowiska KERM z dnia 19 października 2004 r.

- wnioski wynikające z porównania treści stanowiska Urzędu Patentowego Rzeczypospolitej Polskiego („Urzędem Patentowym”) przedstawionego w „Opinii do poprawki poselskiej” („Stanowisko Urzędu Patentowego”) z zasadami zawartymi w Poprawce (pkt 2.12.2.11);<sup>41</sup>
- wnioski wynikające z porównania treści projektu rezolucji legislacyjnej Parlamentu Europejskiego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 98/71/WE w sprawie prawnej ochrony wzorów, COM(2004)0582 - C6-0119/2004 - 2004/0203(COD) ("Projekt Komisji Prawnej PE") z zasadami zawartymi w Poprawce (pkt 2.12.2.12).<sup>42</sup>

Analiza obejmuje również wyjaśnienie, jakie byłyby skutki przyjęcia Poprawki w przypadku, gdyby wszedł w życie Projekt Komisji lub Projekt Komisji Prawnej PE.

Poza zakresem niniejszej Analizy znajdują się wszelkie kwestie nie wskazane wyraźnie powyżej, w tym w szczególności:

- inne niż zasygnalizowane w Analizie zagadnienia związane z relacjami między prawem krajowym, w tym Poprawką, a prawem Unii Europejskiej oraz prawem międzynarodowym;
- ocena poprawności legislacyjnej Poprawki oraz jej zgodności z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej.

Analiza została przygotowana jako materiał pomocniczy w celu opracowania Oceny Skutków Regulacji.

#### **2.12.2.2 Stan prawny dotyczący ochrony wzorów przemysłowych widocznych zamiennych części samochodowych**

W świetle aktualnie obowiązujących przepisów Pwp, wytworem, którego postać nadaje się do zarejestrowania, jako wzór przemysłowy, jest każdy przedmiot wytworzony w sposób przemysłowy lub rzemieślniczy, w szczególności opakowanie, symbole graficzne oraz kroje pisma typograficznego, z wyłączeniem programów komputerowych. Wytworem, o którym mowa powyżej, może być zarówno wytwór złożony (czyli przedmiot składający się z wielu

<sup>41</sup> Dokument ten został przedstawiony sporządzającym Analizę w wersji bez daty i podpisu.

<sup>42</sup> Dokument ten został przedstawiony sporządzającym Analizę w wersji tymczasowej projektu sprawozdania Komisji Prawnej PE, sygn. COM(2004)0582 - C6-0119/2004 - 2004/0203(COD), z dnia 06.12.2006 r.

wymienialnych części składowych umożliwiających jego rozłożenie i ponowne złożenie), jak również część składowa<sup>43</sup>, o ile taka część składowa spełnia jeden z dwóch poniższych warunków:

- (a) jeżeli po włączeniu w/w części do wytworu złożonego pozostaje widoczna w trakcie jego zwykłego używania, przez które rozumie się każde używanie, z wyłączeniem konserwacji, obsługi lub naprawy;
- (b) jeżeli może być przedmiotem samodzielnego obrotu.

Zgodnie z zasadami wskazanymi powyżej możliwa jest rejestracja wzorów przemysłowych odnoszących się m.in. do postaci zewnętrznych elementów konstrukcyjnych samochodów, bowiem tego rodzaju części samochodowe w pewnych okolicznościach spełniają wskazane w art. 102-104 Pwp ogólne przesłanki rejestrowalności wzorów przemysłowych, w szczególności stanowią nowe, posiadające indywidualny charakter postacie wytworów lub ich części, nadane im w szczególności przez cechy linii, konturów, kształtów, kolorystykę, strukturę lub materiał wytworu oraz przez jego ornamentację.

Praw z rejestracji wzoru udziela się na okres 25 lat od daty zgłoszenia w Urzędzie Patentowym (podzielony na pięcioletnie okresy - art. 105 ust. 6 Pwp).

Kryteria wskazane w art. 102-104 Pwp mogą spełniać m.in. takie części samochodowe, których wzór jest ściśle związany z funkcją, jaką pełnią w samochodzie, w wyniku czego nie jest możliwe zastąpienie części oryginalnej częścią o innym wyglądzie, a tej samej funkcjonalności. Dlatego też w odniesieniu do takich części, zwanych obiegowo „częściami ścisłego dopasowania”, zastrzeżenie wzoru przemysłowego pozwala uzyskać producentom pojazdów i dostawcom sprzętu oryginalnego daleko posuniętą kontrolę również nad obrotem zewnętrznymi częściami zamiennymi do wytworów złożonych, co ogranicza udział w rynku tzw. niezależnych dostawców.

---

<sup>43</sup> Termin „część składowa” jest używany w Analizie zgodnie z jego znaczeniem na gruncie Pwp.

### **2.12.2.3 Treść proponowanych zmian w prawie**

Na posiedzeniu w dniu 14 grudnia 2006 r. Sejm skierował do Komisji Gospodarki projekt zmian Pwp w celu rozpatrzenia poprawek zgłoszonych w drugim czytaniu (druk nr 1176).

W dniu 9 stycznia 2007 r. Komisja Gospodarki przyjęła m.in. poprawkę przewidującą dodanie do Pwp art. 106<sup>1</sup>, w brzmieniu następującym:

*„Art. 106<sup>1</sup>. 1 Ochrona z tytułu prawa z rejestracji wzoru nie przysługuje wytworowi, który stanowi część składową wytworu złożonego, używaną do naprawy tego wytworu w taki sposób, by przywrócić mu jego wygląd początkowy.*

*2. Osoby trzecie mogą korzystać z wytworu, o którym mowa w ust.1 poprzez jego wytwarzanie, oferowanie, wprowadzanie do obrotu, import, eksport lub używanie wytworu, w którym wzór jest zawarty bądź zastosowany, lub poprzez składowanie takiego wytworu do takich celów.”*

Ponadto, stosownie do Poprawki, po art. 5 Ustawy Zmieniającej dodany ma zostać art. 5a, zgodnie z którym przepisy art. 106<sup>1</sup> Pwp, w brzmieniu jak powyżej, stosuje się również do praw z rejestracji wzorów przemysłowych udzielonych przed dniem wejścia w życie Ustawy Zmieniającej.

### **2.12.2.4 Wybrane konsekwencje prawne Poprawki na gruncie Pwp**

Podstawową funkcją proponowanego art. 106<sup>1</sup> ust. 1 Pwp jest dokonanie modyfikacji skutków prawnych decyzji Urzędu Patentowego o udzieleniu prawa z rejestracji na wzór przemysłowy, w ten sposób, że ochrona wynikająca z dokonanej rejestracji nie będzie przysługiwać wytworowi powstałemu przy użyciu wzoru przemysłowego, jeśli wytwór ten będzie używany do naprawy wytworu złożonego w taki sposób, aby przywrócić temu wytworowi złożonemu jego początkowy wygląd.

Praktyczną konsekwencją Poprawki na poziomie stosowania prawa będzie więc konieczność odpowiedniego rozgraniczenia zastosowań, w których wzór przemysłowy będzie objęty ochroną wynikającą z rejestracji, od takich zastosowań, w odniesieniu do których ochrona zostanie wyłączona. Nie można wykluczyć, że w niektórych stanach faktycznych może to stanowić dużą trudność. To, czy rzecz, której postaci (jako wzorowi przemysłowemu)

udzielono ochrony, zostanie użyta wyłącznie do naprawy wytworu złożonego (w taki sposób, by przywrócić mu jego wygląd początkowy) może być wiadome dopiero na etapie finalnego wykorzystania tej rzeczy. Natomiast, w świetle Poprawki, wyłączenie spod ochrony ma następować już na etapie wytwarzania, oferowania, wprowadzania do obrotu, importu i eksportu. Może to być o tyle trudne, że podmiot wytwarzający część składową samochodu, podmiot wprowadzający ją do obrotu, importer albo eksporter mogą nie mieć kontroli nad sposobem użycia wytworu, nie posiadać wiedzy na ten temat lub posiadać błędne, bądź niepełne informacje. Z drugiej strony nie sposób wykluczyć sytuacji, kiedy niezależny dostawca będzie miał świadomość tego, że część składowa ma zostać wykorzystana do celów innych niż naprawa, natomiast w praktyce nie będzie możliwości dowiedzenia mu takiego rzeczywistego celu działania.

Warto przy tym podkreślić, że rozróżnienie między zastosowaniami chronionymi prawami z rejestracji, a nie objętymi ochroną, nie pokrywa się ściśle z rozróżnieniem między częściami składowymi stosowanymi w pierwotnym montażu i częściami dostępnymi w obrocie wtórnym, co w innych okolicznościach mogłoby stanowić łatwe do zastosowania kryterium odróżniania zastosowań objętych ochroną od pozostałych zastosowań. Przykładowo, w świetle do art. 106<sup>1</sup> Pwp, należałoby przyjąć, że jeśli rzecz oparta o wzór przemysłowy stanie się częścią składową wytworu złożonego w celach dekoracyjnych albo w celu zwiększenia funkcjonalności wytworu złożonego w stosunku do funkcjonalności pierwotnej (tj. nie w celu naprawy), to wzór taki nie traci ochrony - będzie chroniony prawami z dokonanej rejestracji. W konsekwencji, istnieje pewne ryzyko, że na wyłączenie ochrony będą powoływać się uczestnicy obrotu gospodarczego również w sytuacjach, gdy rzeczywisty zamiar i sposób użycia części w przyszłości nie będzie uzasadniał tego rodzaju wyłączenia.

Skutkiem wskazanych powyżej trudności z określeniem i weryfikacją przeznaczenia części składowych (na cele naprawy/na inne cele) może być rozszerzenie, w praktyce, braku ochrony na każdą formę stosowania (przeznaczenia) części składowych. Byłoby to sprzeczne z celem Poprawki.

Nie jest więc wykluczone, że wprowadzenie Poprawki powodowałoby konieczność dodatkowego mechanizmu, np. administracyjnego, w celu kontroli przeznaczenia części

pojazdów samochodowych np. już na etapie ich wytwarzania/importu, po to, żeby zminimalizować pole do naruszeń Pwp. Jednakże, kluczowa w tym zakresie kwestia, na ile w konkretnych warunkach rynkowych tego rodzaju nadużycia prawa byłyby istotnym problemem znajduje się poza zakresem niniejszej Analizy.

#### **2.12.2.5 Wybrane konsekwencje prawne Poprawki z punktu widzenia sytuacji podmiotów uprawnionych z dokonanych rejestracji oraz z punktu widzenia właścicieli praw autorskich**

Jak zostało powyżej wskazane, Poprawka odnosi się nie tylko do wzorów przemysłowych, które mogą zostać zarejestrowane w przyszłości, ale również ma prowadzić do zniesienia ochrony (w zakresie proponowanym przez Poprawkę) dla już zarejestrowanych wzorów (art. 5a Ustawy Zmieniającej). (Przypominamy, że praw z rejestracji wzoru udziela się na 25 lat).

To, na ile obecne brzmienie Poprawki jest zgodne z zasadą ochrony praw nabytych i zasadą ochrony interesów w toku, wymaga osobnych ustaleń. W świetle orzecznictwa Trybunału Konstytucyjnego, respektowanie tych zasad jest przejawem ochrony zaufania do państwa i stanowionego przez nie prawa i dlatego też uważa się je za związane z wyrażonym w art. 2 Konstytucji pojęciem demokratycznego państwa prawnego (Dz.U.97.78.483 ze zm.).

Zgodnie ze stanowiskiem doktryny zasada ochrony praw nabytych zapewnia ochronę praw podmiotowych nabytych m.in. w drodze skonkretyzowanych decyzji administracyjnych, przyznających świadczenia, a także ekspektatyw maksymalnie ukształtowanych, tj. takich, które spełniają wszystkie ustawowe przesłanki nabycia określonych praw, bez względu na późniejsze zmiany prawa.

W/w kwestia może wymagać dodatkowej analizy prawnej. Ustawa Zmieniająca nie przewiduje bowiem regulacji przejściowych dla zapewnienia ochrony interesów podmiotów, które - zakładając, że ich prawa do wzorów przemysłowych będą chronione w dotychczasowym zakresie - podjęły się realizacji przedsięwzięć długookresowych (zagadnienie konstytucyjności przepisów Ustawy Zmieniającej wykracza poza ramy Analizy; należy jednak wskazać, że były przedstawiane argumenty prawne przemawiające za możliwością stosowania przepisów ograniczających lub odbierających przyznane wcześniej uprawnienia).

Podkreślić należy, że Poprawka, modyfikując skutki dokonanych rejestracji wzorów przemysłowych, nie odnosi się do praw autorskich, jakie mogą przysługiwać ich twórcom lub podmiotom, które uzyskały takie uprawnienia w sposób pochodny. Biorąc pod uwagę, że wzorem przemysłowym jest nowa i posiadająca indywidualny charakter postać wytworu lub jego części, uznać należy, że wytwór oparty o wzór przemysłowy może również stanowić przejaw działalności twórczej o indywidualnym charakterze, tj. utwór w rozumieniu ustawy - Prawo autorskie (tekst jedn. Dz.U.03.119.1117 ze zm.). Ochrona prawnoautorska utworu obejmuje m.in. autorskie prawa majątkowe, czyli wyłączne prawo do korzystania z utworu i rozporządzania nim na wszystkich polach eksploatacji oraz do wynagrodzenia za korzystanie z utworu (art. 16 Prawa autorskiego).

Ochrona wzoru przemysłowego oraz ochrona autorskich praw osobistych i majątkowych do utworu są od siebie całkowicie niezależne, choć mogą odnosić się do tych samych wytworów (por. art. 1 ust. 2 Pwp, zgodnie z którym przepisy Pwp nie uchybiają ochronie przewidzianej w innych ustawach). Ochrona widocznych zamiennych części samochodowych w oparciu o prawo autorskie i prawo własności przemysłowej może więc mieć charakter kumulatywny. W takim wypadku wyłączenie ochrony wzoru przemysłowego, zgodnie z treścią Poprawki, przy jednoczesnym zachowaniu ochrony utworu na podstawie Prawa autorskiego, niekoniecznie osiągnie swój cel - zniesienie ograniczeń w dostępie do rynku dla tzw. niezależnych producentów.

#### ***2.12.2.6 Wybrane relacje Poprawki do aktów normatywnych regulujących warunki techniczne, jakie muszą spełniać pojazdy samochodowe***

Praktycznym skutkiem Poprawki będzie używanie w pojazdach samochodowych części innych, niż części, które były przedmiotem badania poprzedzającego uzyskanie świadectwa homologacji na dany typ pojazdu, co może mieć wpływ funkcjonalność w/w pojazdów i bezpieczeństwo użytkowników i pieszych.

Zgodnie z art. 68 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz.U.05.108.908 ze zm.), producent lub importer nowego pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, motoroweru, tramwaju lub przyczepy oraz przedmiotów ich wyposażenia

lub części jest obowiązany uzyskać dla każdego nowego typu tych pojazdów, przedmiotu ich wyposażenia i części świadectwo homologacji wydane przez ministra właściwego do spraw transportu. Homologacja taka poprzedzona jest badaniami, które pozwalają weryfikować funkcjonalność pojazdu w newralgicznych obszarach, takich jak np. zachowanie w czasie zderzeń, palność, emisja hałasu.

W obecnym stanie prawnym całokształt części pojazdu samochodowego podlega weryfikacji w ramach badań homologacyjnych dla danego typu pojazdu. Ponadto, wybrane części samochodowe mogą być stosowane w pojazdach, zarówno fabrycznie nowych, jak i używanych, wyłącznie wówczas, gdy spełnione są warunki wskazane w § 10 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Poprawka umożliwi wykorzystanie do napraw pojazdów takich części, które - z racji na pochodzenie od niezależnych dostawców - nie podlegały weryfikacji w ramach badań homologacyjnych dla danego typu pojazdu, a jednocześnie nie zostały objęte osobno obowiązkiem homologacji na podstawie w/w rozporządzenia.

Wobec powyższego, w świetle Poprawki nie można wykluczyć potrzeby zmiany przepisów:

- (a) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep (Dz.U.05.238.2010 ze zm.);
- (b) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U.03.32.262 ze zm.);
- (c) ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U.05.25.202 ze zm.).

Celem w/w zmiany byłoby uniknięcie ryzyka, iż na skutek wymiany części pochodzących od producentów pojazdów na części pochodzące od niezależnych dostawców, dojdzie do istotnego pogorszenia bezpieczeństwa albo zwiększenia negatywnego wpływu pojazdów na środowisko naturalne (w szczególności w zakresie recyklingu). Ewentualne zmiany przepisów w powyższym zakresie należałoby poprzedzić analizą techniczną zagadnienia.

### **2.12.2.7 Wybrane relacje Poprawki do aktów normatywnych dotyczących ochrony konsumentów i regulujących zwalczanie nieuczciwej konkurencji**

Treść art. 106<sup>1</sup> Pwp może uzasadniać analizę relacji Poprawki do przepisów dotyczących ochrony konsumentów. Należałoby zwłaszcza ustalić, czy nie zachodzi potrzeba wprowadzenia dodatkowych regulacji, odnoszących się do oznakowania części zamiennych, tak aby konsumenci byli należycie informowani o pochodzeniu części zamiennych i mogli dokonać świadomego wyboru pomiędzy konkurującymi ze sobą częściami zamiennymi, w szczególności w zakresie odróżnienia części pochodzących od producentów bądź autoryzowanych dostawców od części pochodzących od niezależnych dostawców.

Z zagadnieniem identycznie wyglądających części, które pochodzą od różnych producentów, wiąże się także problematyka przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji. Zgodnie z art. 13 ust.1 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (tekst jedn. Dz.U.03.153.1503 ze zm.), czynem nieuczciwej konkurencji jest naśladowanie gotowego produktu, polegające na tym, że za pomocą technicznych środków reprodukcji jest kopiowana zewnętrzna postać produktu, jeżeli może to wprowadzić klientów w błąd co do tożsamości producenta lub produktu.

Jeżeli naśladowanie cech funkcjonalnych gotowego produktu wymaga uwzględnienia jego charakterystycznej formy, co może wprowadzić klientów w błąd co do tożsamości producenta lub produktu, naśladowca jest zobowiązany odpowiednio oznaczyć produkt.

Relacja między Poprawką a art. 13 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji jest kwestią złożoną. Chociaż zgodnie z treścią Poprawki pewne części zamienne nie będą objęte ochroną wynikającą z rejestracji wzorów przemysłowych, to pozostaną one formą naśladowania gotowego produktu. Istnieje zatem ryzyko, że w pewnych okolicznościach art. 13 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji uniemożliwi realizację celu Poprawki (podobnie jak w wypadku Prawa autorskiego, ochronę z Pwp i ochronę z przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji stosuje się kumulatywnie - por. uwagi w pkt 2.12.2.5, in fine).

### **2.12.2.8 Wnioski wynikające z porównania treści Projektu Komisji z zasadami zawartymi w Poprawce**

W dniu 14 września 2004 r. Komisja Wspólnot Europejskich złożyła propozycję zmiany Dyrektywy, zgodnie z którą art. 14 Dyrektywy ma przyjąć następujące brzmienie:

*“Artykuł 14*

*Ochrona z tytułu wzoru nie przysługuje wzorowi, który stanowi część składową produktu złożonego stosowaną w rozumieniu art. 12 ust. 1 niniejszej dyrektywy, do naprawy tego produktu złożonego w taki sposób, by przywrócić mu jego wygląd początkowy.*

*Państwa Członkowskie zapewnią, aby konsumenci byli należycie informowani o pochodzeniu części zamiennych tak, aby mogli dokonywać świadomego wyboru pomiędzy konkurującymi ze sobą częściami zamiennymi.”*

Uznać należy, że Poprawka, będąca chronologicznie dokumentem późniejszym, jest co do zasady *oparta* na Projekcie Komisji. Równocześnie należy zwrócić uwagę na następujące zagadnienia i rozbieżności:

- (a) Projekt Komisji nie stanowi części prawa wspólnotowego, ale element procesu legislacyjnego mającego na celu powstanie takiego prawa. Dokument ten przewiduje wejście w życie dyrektywy zmieniającej Dyrektywę dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i dopiero po upływie tego okresu zaktualizuje się obowiązek państw członkowskich UE do wprowadzenia w życie, przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do jej wykonania, a także do niezwłocznego przekazania Komisji tekstów wspomnianych przepisów wraz z tabelą korelacyjną pomiędzy tymi przepisami a Dyrektywą (nie później niż dwa lata od przyjęcia dyrektywy zmieniającej Dyrektywę - stosownie do Projektu Komisji).

Na tym etapie procesu legislacyjnego dyrektywy zmieniającej Dyrektywę trudno jest więc rozpatrywać Poprawkę w kategoriach implementacji prawa wspólnotowego. Jest to zagadnienie o tyle istotne, że jeśli dyrektywa zmieniająca Dyrektywę zostanie przyjęta w brzmieniu odbiegającym od Projektu Komisji, to

obowiązek jej implementacji może wiązać się w koniecznością kolejnej nowelizacji objętych Poprawką przepisów Pwp;

- (b) Ponadto, wskazać należy na istnienie wątpliwości, czy Poprawka wystarczy do prawidłowej implementacji Projektu Komisji, nawet jeśli stanie się ona częścią prawa wspólnotowego. Dyrektywy - z racji funkcji, jaką pełnią w systemie prawa wspólnotowego - stawiają przed państwami członkowskimi pewne cele do osiągnięcia, które są realizowane poprzez wydanie odpowiednich przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych na szczeblu krajowym. Tego rodzaju przepisy implementujące dyrektywę do prawa krajowego nie zawsze mogą ograniczyć się do powtórzenia brzmienia dyrektywy. Czasami osiągnięcie celu wskazanego przez dyrektywę wymaga bardziej rozbudowanej pracy legislacyjnej. W analizowanym wypadku, w razie przyjęcia Projektu Komisji, szczególnie doniosłe jest rozwiązanie trudności z praktyczną implementacją Projektu Komisji odnośnie problemów wskazanych w pkt 2.12.2.4-8 Analizy, do których Poprawka się nie ustosunkowuje;
- (c) Poprawka nie odnosi się również w ogóle do zdania drugiego proponowanej zmiany w art. 14 Dyrektywy (obowiązku zapewnienia, aby konsumenci byli należycie informowani o pochodzeniu części zamiennych), które uznać należy za bardzo istotne z punktu widzenia ochrony konsumentów;
- (d) Poprawka w swojej propozycji wprowadzenia art. 106<sup>1</sup> ust. 2 do Pwp nieprecyzyjnie rozwija stwierdzenie „...stosowaną w rozumieniu art. 12 ust. 1...” z Projektu Komisji, albowiem w rozumieniu art. 12 ust.1 Dyrektywy stosowanie (użytkowanie) obejmuje *w szczególności* wytwarzanie, oferowanie, wprowadzanie na rynek, przywóz, wywóz lub używanie produktu, do którego włączono lub do którego odnosi się wzór, lub magazynowanie takiego produktu w tych celach. Natomiast zgodnie z Poprawką, *"osoby trzecie mogą korzystać z wytworu, o którym mowa w ust.1 poprzez jego wytwarzanie, oferowanie, wprowadzanie do obrotu, import, eksport lub używanie wytworu, w którym wzór jest zawarty bądź zastosowany, lub poprzez składowanie takiego wytworu do takich celów"*. Ocena

tego, czy zawarte w Dyrektywie zdefiniowanie pojęcia „stosowanie” poprzez przykładowe wyliczenie jego form stanowi całkowicie prawidłową technikę legislacyjną nie mieści się w ramach niniejszej Analizy, tym niemniej podkreślić należy, że dzięki niemu definicja „stosowania” (użytkowania) w rozumieniu art. 12 ust. 1 Dyrektywy zachowuje pewną elastyczność, której nie ma w Poprawce, zawierającej zamknięty katalog wyłączonych z ochrony zastosowań wzorów przemysłowych. Dlatego też w wypadku Poprawki zachodzi konieczność bardzo starannej weryfikacji, czy katalog obejmuje wszystkie zastosowania, które z zgodnie z funkcją przepisu powinny zostać uwzględnione.

#### **2.12.2.9 Wnioski wynikające z porównania treści Stanowiska Rządu z zasadami zawartymi w Poprawce**

W dniu 19 października 2004 r. KERM przyjął projekt Stanowiska Rządu odnoszącego się do Projektu Komisji. Ponieważ zasady Projektu Komisji znalazły odzwierciedlenie w Poprawce (z zastrzeżeniami wskazanymi w pkt 2.12.2.8 Analizy), ocenę zawartą w Stanowisku Rządu można w pewnym stopniu odnieść również do modelu regulacji zawartego w Poprawce.

Zgodnie z przyjętym dokumentem Polska opowiedziała się przeciwko proponowanej zmianie art. 14 Dyrektywy do czasu jednoznacznego uregulowania kwestii związanej z bezpieczeństwem wszystkich widocznych części zamiennych. Jak wskazuje Stanowisko Rządu, proponowana liberalizacja powinna zostać poprzedzona wprowadzeniem odpowiednich przepisów prawnych (wspólnotowych), które pozwolą weryfikować odrębnie wszystkie widoczne samochodowe części zamienne pod kątem ich bezpieczeństwa dla użytkowników pojazdów, co wymagałoby wprowadzenia odpowiednich regulacji w stosunku do tych samochodowych części widocznych, które nie podlegają homologacji lub certyfikacji.

Ponadto, stosowanie do Stanowiska Rządu, całkowite pozbawienie producentów oryginalnych części ich praw własności przemysłowej w odniesieniu do części zamiennych działałoby hamująco na działalność innowacyjną, a poza tym podważałoby istotę i zasady systemu ochrony wynikającej z prawa własności przemysłowej.

Wedle opinii wyrażonej w Stanowisku Rządu, można ewentualnie rozważyć możliwość wprowadzenia klauzuli ochrony krajowego rynku części zamiennych przed monopolistą poprzez zmianę art. 118 ust. 1 Pwp, przez objęcie wzorów przemysłowych przepisami regulującymi możliwość udzielania licencji przymusowych. W ten sposób Stanowisko Rządu nawiązuje do alternatywnej koncepcji podejścia do zagadnienia ograniczenia praw własności przemysłowej odnośnie widocznych zamiennych części samochodowych, jaką stanowi tzw. licencja przymusowa, czyli zezwolenie na korzystanie z cudzej własności przemysłowej, które jest udzielane w drodze użycia *imperium* przez władzę publiczną (przepisy prawa, decyzje administracyjne), przy zachowaniu praw wyłącznych, w tym w szczególności prawa do wynagrodzenia (opłaty licencyjnej), podmiotu uprawnionego z rejestracji.

Skutki prawne propozycji zawartych w Poprawce i Stanowisku Rządu są następujące:

- Poprawka znosi ochronę wzorów przemysłowych w istotnym zakresie (por. pkt 2.12.2.3 i 4 Analizy), w tym także wzorów podlegających już ochronie, co powoduje poważne komplikacje w świetle innych norm prawa (por. pkt 2.12.2.5 Analizy);
- Poprawka powoduje również konieczność zmian przepisów odnoszących się do rynku motoryzacyjnego, w celu zapewnienia, że otwarcie rynku na części zamienne pochodzące od niezależnych dostawców nie wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo i ochronę środowiska (por. pkt 2.12.2.6 Analizy);
- można mieć pewne wątpliwości, czy Poprawka osiągnie swój cel z uwagi na to, że prawa producentów do widocznych zamiennych części samochodowych mogą być chronione kumulatywnie przez Pwp oraz Prawo autorskie i przepisy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (por. pkt 2.12.2.5 i 7 Analizy). Wyłączenie jednej z podstaw ochrony odbiera więc producentom tylko jeden z kilku instrumentów, którymi mogą próbować się posłużyć do ochrony swojej pozycji na rynku;
- przyjęcie koncepcji licencji przymusowej, o której mowa w Stanowisku Rządu, mogłoby doprowadzić do uniknięcia zarzutów związanych z ochroną praw nabytych i interesów w toku (por. pkt 2.12.2.5 Analizy), jak również kwestii związanych z kumulatywnym stosowaniem Pwp z innymi rodzajami ochrony (por. pkt 2.12.2.5 i 7 Analizy) - przy czym decydujący

charakter w tym względzie miałby sposób sformułowania warunków licencji, który w chwili obecnej nie jest znany (zasada licencji przymusowej jest znana prawu polskiemu);

- gdyby licencja przymusowa odwoływała się do przeznaczenia części zamiennych (licencja wyłącznie w celu naprawy), to mogą się z nią wiązać trudności wzmiankowane w pkt 2.12.2.4 Analizy;

- również w przypadku zastosowania licencji przymusowej istnieje konieczność dokonania zmian przepisów odnoszących się do rynku motoryzacyjnego, w celu zapewnienia, że otwarcie rynku na części zamienne pochodzące od niezależnych dostawców nie wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo i ochronę środowiska (por. pkt 2.12.2.6 Analizy).

Mając na uwadze sformułowania zawarte w Stanowisku Rządu, uprawniona wydaje się teza o zasadniczej rozbieżności Stanowiska Rządu z Poprawką, w której dokonuje się swoistej recepcji Projektu Komisji na grunt prawa krajowego (z zastrzeżeniem uwag w pkt 2.12.2.8 powyżej).

#### ***2.12.2.10 Wnioski wynikające z porównania treści Stanowiska Ministra Gospodarki z zasadami zawartymi w Poprawce***

Przedstawione w dniu 23 listopada 2006 r. Stanowisko Ministra Gospodarki nie odnosi się bezpośrednio do Poprawki, ale innej propozycji zmiany w Pwp (pkt 2.12.2.18 projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo własności przemysłowej, odnoszącego się do art. 88 Pwp, w zakresie udzielania licencji przymusowej). Podtrzymując opinię wyartykułowaną w Stanowisku Rządu, dokument ten podkreśla, że całkowite pozbawienie producentów części oryginalnych ich praw własności przemysłowej w odniesieniu do części zamiennych działałoby hamująco na działalność innowacyjną, a poza tym podważałoby istotę i zasady systemu ochrony wynikającej z prawa własności przemysłowej. Natomiast - wedle Stanowiska Ministra Gospodarki - rozwiązanie polegające na umożliwieniu udzielania licencji przymusowej daje podstawy do wpływania na producentów widocznych części oryginalnych do utrzymywania cen na rozsądnym poziomie oraz zachęcałoby ich do udzielania dobrowolnych licencji. Jak wyjaśniono w Stanowisku Ministra Gospodarki, w wyniku przyjęcia takiego rozwiązania producenci

widocznych części oryginalnych nie będą pozbawieni swoich praw, a jednocześnie uzyskają dochody z opłat licencyjnych umożliwiające im dalsze rozwijanie działalności innowacyjnej.

Stanowisko Ministra Gospodarki, nawiązując do koncepcji licencji przymusowej, stanowi więc kontynuację wcześniejszego Stanowiska Rządu (pkt 2.12.2.10 Analizy) i uznać je należy za zasadniczo rozbieżne z Poprawką, która - stosownie do Projektu Komisji - opiera się na konstrukcji wyłączenia ochrony przy pewnych zastosowaniach wzorów przemysłowych.

Odnosnie skutków prawnych propozycji zawartych w Poprawce względem Stanowiska Ministra Gospodarki - por. odpowiednio uwagi w pkt 2.12.2.9 Analizy, *in fine*.

#### **2.12.2.11 Porównanie Poprawki ze Stanowiskiem Urzędu Patentowego**

W ocenie Urzędu Patentowego, brak jest argumentów za przyjęciem Poprawki.

Szczegółowe uzasadnienie stanowiska Urzędu Patentowego odnosi się w znacznej mierze do uzasadnienia Poprawki, które pozostaje poza zakresem niniejszej Analizy. Z punktu widzenia przedmiotu Analizy istotna wydaje się natomiast opinia Urzędu Patentowego odnośnie zawartego w uzasadnieniu Poprawki stwierdzenia, że „wprowadzenie klauzuli nie będzie więc pozbawiało tzw. *praw nabytych*”. W ocenie Urzędu Patentowego zdanie to „budzi ogromne zdziwienie, bowiem pozostaje ono w całkowitej sprzeczności z proponowaną zmianą art. 7 projektu,<sup>44</sup> tj. zgodnie z którą, objęte klauzulą napraw zostaną również wzory zarejestrowane przed dniem wejścia w życie ustawy (moc wsteczna ustawy stanowi pogwałcenie podstawowej zasady legislacji).”

Dodatkowo, na podstawie Stanowiska Urzędu Patentowego, można wnioskować, że ochrona widocznych zamiennych części samochodowych mogłaby zostać ograniczona poprzez rozszerzenie na wzory przemysłowe już istniejących w Pwp rozwiązań odnoszących się do licencji przymusowej.

Odnosnie skutków prawnych propozycji zawartych w Poprawce względem Stanowiska Urzędu Patentowego - por. odpowiednio uwagi w pkt 2.12.2.9 Analizy, *in fine*.

---

<sup>44</sup> Podkreślić należy, że w Poprawce stanowiącej przedmiot niniejszej Analizy tego rodzaju postanowienie stanowi art. 5a, a nie art. 7.

### **2.12.2.12 Porównanie treści Poprawki do Projektu Komisji Prawnej PE**

W dniu 6 grudnia 2006 r. Komisja Prawna PE zaproponowała zmiany w projekcie dyrektywy zmieniającej Dyrektywę. Zgodnie z Projektem Komisji Prawnej PE art. 14 Dyrektywy miałby przyjąć następujące brzmienie:

*„Artykuł 14*

*1. Ochrona z tytułu wzoru przysługuje wzorowi, który stanowi część składową produktu złożonego stosowaną w rozumieniu art. 12 ust. 1 niniejszej dyrektywy, do naprawy tego produktu złożonego w taki sposób, by przywrócić mu jego wygląd początkowy i rozpoczyna się od momentu udostępnienia konsumentom produktu złożonego obejmującego wzór lub do którego wzór ma zastosowanie; ochrona wzoru kończy się w momencie udostępnienia konsumentom nowego, następującego po poprzednim, produktu złożonego objętego nową, własną ochroną wzoru w rozumieniu niniejszej dyrektywy. Ochrona wzoru kończy się także w przypadku, gdy zakończy się produkcja wzoru produktu złożonego, a posiadacz praw do wzoru nie zapewni nowego produktu złożonego.*

*2. Państwa członkowskie dokładają wszelkich starań, aby konsumenci byli należycie informowani o pochodzeniu części zamiennych, gdy tylko upłynie okres ochrony wzoru produktu po zakończeniu cyklu życia danego wzoru, tak aby mogli dokonywać świadomego wyboru pomiędzy konkurującymi ze sobą częściami zamiennymi.”*

Propozycje art. 14 ust. 1 Dyrektywy według Projektu Komisji i Projektu Komisji Prawnej PE są zasadniczo odmienne, przy czym podkreślić należy, że Projekt Komisji Prawnej PE zawiera również opcję przyjęcia rozwiązania alternatywnego:

*„Artykuł 14a*

*1. Państwa członkowskie mogą przewidzieć, jako alternatywę do art. 14, że w odróżnieniu od art. 14 ochrona z tytułu wzoru nie przysługuje wzorowi, który stanowi część składową produktu złożonego stosowaną w rozumieniu art. 12 ust. 1, do naprawy tego produktu złożonego w taki sposób, by przywrócić mu jego wygląd początkowy, jeżeli osoba trzecia, która chce wykorzystać wzór,*

*(i) poinformuje posiadacza praw do wzoru o zamiarze jego wykorzystania,*

*(ii) wypłaci posiadaczowi praw do wzoru stosowną rekompensatę za wykorzystanie*

*wzoru, oraz*

*(iii) będzie udzielała posiadaczowi praw do wzoru regularnych i wiarygodnych informacji o zakresie wykorzystywania wzoru na podstawie niniejszych przepisów.*

*2. Przy obliczaniu stosownego wynagrodzenia uwzględnia się przede wszystkim środki zainwestowane w opracowanie danego wzoru.*

*3. Określenie czasu obowiązywania uregulowania dotyczącego wynagrodzeń należy do kompetencji państw członkowskich.”*

Ocena Projektu Komisji Prawnej PE wykracza poza ramy niniejszej opracowania, tym niemniej projekt ten wskazuje na pogłębioną analizę zagadnień wskazanych w pkt 2.12.2.5 powyżej (uwzględnienie w pewnym stopniu ochrony praw podmiotów, które dokonały rejestracji wzorów przemysłowych). Rozwiązanie zawarte w art. 14 opiera się na zachowaniu dotychczasowej ochrony przy jednoczesnym ograniczeniu jej ram czasowych - natomiast rozwiązanie zawarte w art. 14a stanowi swoistą hybrydę koncepcji licencji przymusowej i wyłączenia ochrony, albowiem wyłączając ochronę zachowuje jednocześnie prawo do rekompensaty dla podmiotu uprawnionego. Rozwiązania te rozmiągają się z zasadami, na jakich oparta jest Poprawka.

### ***2.12.2.13 Skutki przyjęcia Poprawki w przypadku, gdyby wszedł w życie Projekt Komisji lub Projekt Komisji Prawnej PE***

W Poprawce w bardzo czytelny sposób została zrealizowana koncepcja zniesienia ochrony, na której oparty jest również Projekt Komisji. Podkreślić jednak należy, w świetle innych rozwiązań Projektu Komisji Prawnej PE, że przyjęcie w/w koncepcji na szczeblu prawa wspólnotowego nie jest przesądzone. Powoduje to trudności w wypracowaniu, już teraz, rozwiązań na poziomie krajowym, które miałyby być zgodne z obecnym lub przyszłym prawem wspólnotowym.

Pomijając pewne trudności z uznaniem Poprawki za pełną implementację Projektu Komisji (por. pkt 2.12.2.8 Analizy), Poprawka nie może zostać uznana za prawidłową implementację

żadnego z rozwiązań zaproponowanych w późniejszym Projekcie Komisji Prawnej PE, co powoduje ryzyko, że w przypadku przyjęcia tego projektu na szczeblu wspólnotowym, konieczna będzie kolejna nowelizacja Pwp.

#### **2.12.2.14 Podsumowanie**

Zarówno na płaszczyźnie prawa wspólnotowego, jak i na płaszczyźnie prawa krajowego ma obecnie miejsce proces legislacyjny, którego celem jest modyfikacja norm prawa własności przemysłowej odnoszących się do ochrony m.in. widocznych zamiennych części samochodowych. W trakcie obydwu procesów legislacyjnych podnoszonych jest kilka zasadniczych koncepcji: (a) tzw. licencja przymusowa (lub jej postaciach hybrydalne - zniesienie ochrony za rekompensatą), (b) zniesienie ochrony wzorów przemysłowych w odniesieniu do wytworów, które stanowią część składową wytworów złożonych, używaną do naprawy tych wytworów w taki sposób, by przywrócić im wygląd początkowy oraz (c) czasowe ograniczenie ochrony, do chwili udostępnienia konsumentom nowego, następującego po poprzednim, produktu złożonego objętego nową, własną ochroną wzoru (lub zakończenia produkcji - jeśli posiadacz praw do wzoru nie zapewni nowego produktu złożonego).

Poprawka reprezentuje jeden z tych modeli (wyłączenie ochrony), przy czym należy wskazać, że wiążą się z nim następujące ryzyka prawne:

- ryzyka wynikające z trudności w ocenie czy Poprawka jest wystarczająco zgodna z zasadami ochrony praw nabytych i interesów w toku, które wywodzone są z norm wyższego rzędu niż Poprawka (Konstytucja - pkt 2.12.2.5 Analizy);
- ryzyko nieosiągnięcia celu Poprawki z uwagi na mogącą nadal przysługiwać ochronę na podstawie Prawa autorskiego i ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (pkt 2.12.2.5 i 7 Analizy);
- ryzyko niezamierzonego rozszerzenia zakresu wyłączenia ochrony na każdy sposób użycia części składowych (tj. nie tylko dla celów napraw), z uwagi na brak mechanizmów (i znaczne trudności praktyczne) do kontroli rzeczywistego przeznaczenia i sposobu wykorzystania części (pkt 2.12.2.4 Analizy).

Ryzyka te mogą okazać się łatwiejsze do uniknięcia w przypadku przyjęcia modelu licencji przymusowej - przy czym wiele zależy od jej kształtu i zasad. Dlatego trudno na tym etapie wyrażać definitywne stanowisko w sprawie.

W każdym wypadku, bez względu na przyjęty model ograniczenia ochrony, uwzględnić należy, że konieczne będzie również komplementarne przeanalizowanie konieczności zmian aktów normatywnych regulujących warunki techniczne, jakie muszą spełniać pojazdy samochodowe.

## **ZAŁĄCZNIK 1 – Źródła informacji**

### **I. Lista analizowanych dokumentów**

- 1 Dyrektywa 98/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. w sprawie prawnej ochrony wzorów.
- 2 Impact assessment of possible options to liberalize the aftermarket in spare parts. Final Report to DG Internal Market, European Policy Evaluation Consortium, 18 listopad 2003 r.
- 3 Proposal for a directive of the European Parliament and of the Council, amending directive 98/71/EC of the legal protection of designs, Extended Impact Assessment, Komisja Wspólnot Europejskich, 14 wrzesień 2004 r.
- 4 Service Contract IP/C/JURI/ST/2006-02, Autopolis, wrzesień 2006 r.
- 5 Cosmetic repair parts – irrelevant to safety, Insurance Institute for Highway Safety, 19 luty 2000 r.
- 6 Rynek samochodowych części zamiennych w Polsce – badanie ilościowe, TNS OBOP na zlecenie Koalicji na Rzecz Wolnego Rynku Samochodowych Części Zamiennych,
- 7 Prezentacja - Koalicja na rzecz Wolnego Rynku Samochodowych Części Zamiennych
- 8 Ekspertyza na temat uwolnienia rynku samochodowych części zamiennych w Polsce w świetle Wszczęcia przez Komisję Europejską procedury nowelizacji art. 14 Dyrektywy 98/71/WE., Fundacja Upowszechniania Kultury Prawnej i Technicznej oraz Wiedzy o Wolnym Rynku w Polsce i w Europie Multi-Expert, styczeń 2006 r.
- 9 Projekt dla nowoczesnej Europy: Korzyści dla Konsumentów i wzrost konkurencyjności rynku Europejskiego, ECAR (Europejska kampania na rzecz swobody rynku części samochodowych i napraw)
- 10 Pismo European Automobile Manufacturer Association do Premiera Jarosława Kaczyńskiego, Design protection for automotive spare parts in Poland, 23 styczeń 2007 r.
- 11 Pismo do Ministerstwa Gospodarki w sprawie liberalizacji rynku części zamiennych, Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych, 18 czerwiec 2004 r.
- 12 Pismo Stowarzyszenia Producentów Części Motoryzacyjnych do Premiera Marka Belki, Stanowisko z sprawie zmian w dyrektywie 98/71/WE, 8 wrzesień 2004 r.
- 13 Analiza dotycząca konsekwencji przyjętego stanowiska strony polskiej w sprawie nowelizacji dyrektywy 98/71/WE o ochronie prawnej wzorów, Ministerstwo Gospodarki, lipiec 2004 r.
- 14 Stanowisko Związku Motoryzacyjnego SOIS w sprawie ochrony wzorów widocznych części zamiennych, Związek Motoryzacyjny SOIS, 24 maja 2004 r.
- 15 Pismo Związku Motoryzacyjnego SOIS do Ministra Gospodarki, Związek Motoryzacyjny SOIS, 11 styczeń 2006 r.
- 16 Pismo Prezesa Polskiej Izby Ubezpieczeń Jerzego Wysockiego do Ministra Gospodarki Jerzego Hausnera, 15 grudzień 2003 r.
- 17 Pismo z Departamentu Prawa Urzędu Integracji Europejskiej do Min Gospodarki, Departament Prawa Europejskiego UIE, 5 luty 2004 r.,
- 18 Pismo Polskiej Izby Ubezpieczeń do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, 4 listopad 2003 r.

- 19 Stanowisko Polskiej Izby Ubezpieczeń w sprawie stosowania alternatywnych części zamiennych do napraw pojazdów objętych ubezpieczeniem komunikacyjnym, 2005 r.
- 20 Pismo z Departamentu Konkurencyjności Gospodarki do Departamentu Innowacyjności , Analiza ekonomiczna sektora części zamiennych i akcesoriów samochodowych, 24 marzec 2004 r.
- 21 The Position of ECAR, - Proposal of the European Commission for amending "Design" – Directive 98/71/EC, styczeń 2005 r.
- 22 Sprawozdanie Komisji Gospodarki o rządowym projekcie Ustawy o zmianie ustawy – Prawo własności przemysłowej, Komisja Gospodarki, 5 grudzień 2006 r.
- 23 Dodatkowe sprawozdanie Komisji Gospodarki o rządowym projekcie Ustawy o zmianie ustawy – Prawo własności przemysłowej, 10 styczeń 2007 r.
- 24 Wyrok Sądu Najwyższego z 27.10.2004 III CK 410/03 M.Prawn. 2004/23/1063, Sąd Najwyższy
- 25 Wniosek dotyczący Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej Dyrektywę 98/71/WE w sprawie prawnej ochrony wzorów, Komisja Wspólnot Europejskich, 14 wrzesień 2004 r.
- 26 CARS 21 A Competitive Automotive Regulatory System for the 21<sup>st</sup> century, Final Report, Komisja Europejska, 2006 r.
- 27 Poprawka do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo własności przemysłowej (Druk 882), Poprawka poselska, 12 grudzień 2006 r.
- 28 Pismo Polskiego Związku Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego do Ministra Gospodarki Piotra Woźniaka, 19 grudzień 2005 r.
- 29 Zastrzeżone wzory przemysłowe dla widocznych części samochodowych, Urząd Patentowy
- 30 Stanowisko Rządu RP w sprawie propozycji poprawki do Dyrektywy 98/71/EC, 21 września 2004 r.
- 31 Opinia do poprawki poselskiej, 14 grudzień 2006 r.
- 32 Opinia Komisji Gospodarczej i Monetarniej dla Komisji Prawnej w sprawie projektu dyrektywy zmieniającej dyrektywę 98/71/WE, 13 lipiec 2005 r.
- 33 Opinia Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów dla Komisji Prawnej w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego dyrektywę 98/71/WE
- 34 Projekt Sprawozdania w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego dyrektywę 98/71/WE, Komisja Prawna, 6 grudzień 2006 r.
- 35 Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 98/71/WE w sprawie prawnej ochrony wzorów, 17 listopad 2006 r.
- 36 Zestawienie opinii w sprawie części zamiennych, 7 lipiec 2004 r.
- 37 Pismo Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej, Departament Prawa Europejskiego do Ministerstwa Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej,
- 38 Memorandum przygotowane na zlecenie Koalicji na rzecz Wolnego Rynku Samochodowych Części Zamiennych, Analiza obecnego i projektowanego stanu prawnego, w zakresie ochrony wzoru przemysłowego dla części składowych, wykorzystywanych do naprawy produktu złożonego, w celu przywrócenia mu jego pierwotnej postaci, Kancelaria Lovells, 5 luty 2006 r.

- 39 Five Factors that will shape the future of the global aftermarket, Predictions for 2007 and beyond, Datamonitor, lipiec 2006 r.
- 40 Polish Automotive Sector Report, IntelliNews, grudzień 2006 r.
- 41 Notatka z rozmowy telefonicznej Marcina Korolca, Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Gospodarki RP z Panem Joachimem Wuermeling<sup>3</sup>iem, Sekretarzem Stanu w Federalnym Ministerstwie Gospodarki i Technologii RFN, 23 styczeń 2007 r.
- 42 Pismo GM Europe do Premiera Jarosława Kaczyńskiego, 30 styczeń 2007 r.
- 43 Pismo Stałego Przedstawicielstwa RP przy Unii Europejskiej do Ministra Gospodarki Grzegorza Woźniaka, 25 styczeń 2007 r.
- 44 Optymalizacja kosztów napraw z wykorzystaniem alternatywnych części zamiennych, PZU, 2005 r.

## **II. Inne źródła informacji:**

- 1 Główny Urząd Statystyczny
- 2 Biuletyn Polskiej Izby Motoryzacyjnej, grudzień 2006 r. / styczeń 2007 r.
- 3 The Economist – Economist Intelligence Unit
- 4 [www.motogazeta.mojeauto.pl](http://www.motogazeta.mojeauto.pl)
- 5 The Motor Insurance Repair Research Centre (Thatcham) - [www.thatcham.org](http://www.thatcham.org)
- 6 Zentro Zaragoza Instituto Reparacion de Vehiculos - [www.centro-zaragoza.com](http://www.centro-zaragoza.com)
- 7 Valeo Service - [www.valeo.pl](http://www.valeo.pl)
- 8 Dziennik Ubezpieczeniowy, 25 listopada 2005 r.
- 9 Gazeta Prawna, 14 grudnia 2005 r.
- 10 Rzeczpospolita, 19 luty 2007 r.
- 11 Instytut Transportu Samochodowego
- 12 Przemysłowy Instytut Motoryzacji
- 13 Instytut Szkła i Ceramiki Oddział Zamiejscowy w Krakowie
- 14 Jaan Automotive Glass - [www.jaan.com.pl](http://www.jaan.com.pl)