

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie „wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 98/71/WE w sprawie prawnej ochrony wzorów”**

COM(2004) 582 końcowy — 2004/0203 (COD)

(2005/C 286/03)

Dnia 6 grudnia 2004 r. Rada, zgodnie z art. 95 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Prezydium Komitetu powierzyło Sekcji ds. Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie. Na posiedzeniu w dniu 20 kwietnia 2005 r. Sekcja ds. Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji odrzuciła projekt opinii przygotowany przez Virgilia RANOCCHIARIEGO.

Mając na względzie pilny charakter prac, na 418. sesji plenarnej w dniach 8-9 czerwca 2005 r. (posiedzenie z dn. 8 czerwca), Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyznaczył Virgilia RANOCCHIARIEGO na sprawozdawcę generalnego. Projekt opinii został odrzucony na korzyść niniejszej kontropinii przedstawionej przez Jorge PEGADO LIZA i Heiko STEFFENSA. Kontropinia uzyskała 107 głosów za, przy 71 przeciw i 22 wstrzymujących się.

## 1. Wprowadzenie — kontekst

1.1 Opiniowany wniosek dotyczący dyrektywy zmierza do zmiany dyrektywy 98/71/WE. Zmiana ta ma na celu wyeliminowanie we wszystkich Państwach Członkowskich możliwości ochrony wzorów części produktów złożonych w odniesieniu do osób trzecich (niezależnych dostawców) produkujących, używających i/lub sprzedających te części w celu naprawy produktu złożonego, z zamiarem przywrócenia mu początkowego wyglądu.

1.2 Pośród sektorów zainteresowanych wnioskiem (sprzęt elektryczny gospodarstwa domowego, motocykle, zegary, itp.) miałby on, co wydaje się oczywiste, największy wpływ na przemysł samochodowy.

1.3 Przypomina się, że przed wydaniem dyrektywy 98/71/WE („dyrektywa”) Komisja opublikowała Zieloną księgę w sprawie ochrony prawnej wzorów przemysłowych, która prócz wyników obszernych badań przeprowadzonych w tej kwestii, zawiera również projekt wstępny wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie zbliżenia systemów prawnych Państw Członkowskich oraz wstępny projekt wniosku dotyczącego rozporządzenia.

1.4 Zielona księga omawiała również możliwość ochrony części produktów złożonych, w szczególności części łączących jeden produkt z drugim. Stwierdzała, że części, które spełniają jako takie warunki konieczne do ochrony, powinny jej podlegać, dodając także, że należy wyłączyć spod ochrony te niezbędne elementy (tzw. „interfejsy” lub „złączki”), „które muszą być odtwarzane w ich dokładnej formie i wymiarach, tak aby część składowa pasowała do produktu złożonego, do którego jest przeznaczona”.

1.5 Wniosek dotyczący dyrektywy<sup>(1)</sup> przedstawiony oficjalnie przez Komisję w grudniu 1993 r. potwierdzał, że ochronie mogłyby również podlegać części produktu złożonego, o ile „jako takie” spełniają one warunki ochrony, czyli wymogi „nowości” i „indywidualnego charakteru” (art. 3),

a także podkreślał, że „interfejsy” i „złączki” nie mogą zostać objęte ochroną (art. 7 ust. 2).

1.6 Wniosek ten zawierał także inne ważne postanowienie, zgodnie z którym prawa wyłączności do wzorów objętych ochroną nie mogły być wykorzystywane przeciw stronom trzecim, które po trzech latach od pierwszego wprowadzenia na rynek „złożonego” produktu obejmującego wzór, użyły (kopiowały) go, pod warunkiem, że wzór ten został wyprodukowany na podobieństwo produktu złożonego i że jego użycie miało na celu „umożliwienie naprawy produktu złożonego w taki sposób, by przywrócić mu jego wygląd początkowy” (art. 14). W praktyce przepisy te przewidywały znaczne odstępstwo od zasad ochrony wzorów części zamiennych lub przeznaczonych do naprawy („wyjątek odnoszący się do części zamiennych” lub „klauzula napraw”).

1.6.1 W odniesieniu do tego aspektu wniosku dotyczącego dyrektywy z 1993 roku, w swojej opinii sygn. IND/504 z 6 lipca 1994 r. (sprawozdawcą był p. Pardon) EKES dowodził:

1.6.1.1 Podobnie jak inne prawa własności przemysłowej, ochrona prawna wzorów pociąga za sobą uznanie wyłącznych praw (prawa do monopolu). Jednakże uzyskany przez właściciela wzoru monopol odnosi się jedynie do wyglądu („wzoru”) produktu, a nie do produktu jako takiego.

1.6.1.2 Zatem prawa ochrony wzorów wiążą się z nadaniem prawa do monopolu w odniesieniu do formy, ale nie do produktu. „Ochrona wzoru zegarka nie stanowi przeszkody dla konkurencji na rynku zegarków” (punkt 9.2 uzasadnienia poprzedzającego wniosek dotyczący rozporządzenia przedstawionego przez Komisję).

1.6.1.3 W przypadku części zamiennych (np. błotnika albo przedniej lampy samochodowej) objętych klauzulą dotyczącą naprawy, sytuacja wygląda inaczej. Wygląd, „wzór” takich części nie może różnić się od oryginalnych elementów, które mają być wymienione.

<sup>(1)</sup> Dz. U. C 345 z 23.12.1993 r.

1.6.1.4 Wobec tego, rozszerzenie ochrony wzoru na takie części oznaczałoby powstanie monopolu na rynku części zamiennych; prawa ochrony wzorów dotyczące błotnika lub lampy jako części zamiennych całkowicie eliminowałyby konkurencję w tej dziedzinie.

1.6.1.5 Jest to sprzeczne z podstawowym celem ochrony prawnej wzorów, który ustawodawca ma prawo szczegółowo określić, zależnie od okoliczności.

1.6.1.6 Klauzula dotycząca napraw pozwala na nabywanie i egzekwowanie praw ochrony wzorów, w przypadkach gdy prawa te są stosowane tak, jak powinny; ogranicza ona jedynie egzekwowanie takich praw w sytuacjach — jak ma to miejsce w przypadku sektora napraw — w których nie są one stosowane tak, jak powinny. W ten sposób klauzula o naprawach zapobiega powstawaniu monopolu, eliminowaniu konkurencji z rynku oraz podporządkowaniu klientów cenom dyktowanym arbitralnie przez jedynego dostawcę.

1.6.1.7 Jednocześnie zapobiega powstawaniu premii monopolistów, jako że podstawowy warunek istnienia premii związanej ze wzorem — a mianowicie funkcjonowanie rynku oraz możliwość konsumentów do dokonywania wyborów według preferencji — nie ma zastosowania, jeżeli ochrona prawna wzoru jest rozszerzona na części zamienne objęte klauzulą dotyczącą naprawy.

1.6.1.8 EKES popiera zatem klauzulę dotyczącą naprawy zaproponowaną przez Komisję.

1.7 Wyjątek ten, czyli klauzula napraw, w pewnym stopniu spełnił żądania niektórych sektorów przemysłowych, między innymi producentów zajmujących się kopiowaniem części samochodowych, a szczególnie producentów „części z samochodów po wypadkach”. Owi „niezależni dostawcy” starali się już uzyskać prawo do odstąpienia od zasad ochrony wzorów na podstawie obowiązujących przepisów, zwracając się, acz nieskutecznie, do Trybunału Sprawiedliwości (patrz: sprawy CICRA przeciw Renault<sup>(2)</sup> oraz Volvo przeciw Veng<sup>(3)</sup>).

1.8 Klauzula napraw zamieszczona we wniosku dotyczącym dyrektywy z 1993 r. została poddana krytyce przez sektory przemysłowe, których interesy różniły się od, bądź były sprzeczne z interesami niezależnych producentów części, czyli przez producentów samochodów. Komisja podjęła więc próbę zastosowania innego podejścia, wydając wersję poprawioną wniosku<sup>(4)</sup>. W skrócie rzecz ujmując, nowy wniosek postanawiał, że strony trzecie pragnące odtworzyć wzór danego produktu złożonego dla celów naprawy, mogą to zrobić bezwzględnie (bez konieczności czekania przez okres trzech lat od czasu pierwszego wprowadzenia tegoż produktu złożonego na rynek), pod warunkiem zapłacenia „sprawiedliwego i uzasadnionego wynagrodzenia” (art. 14).

1.9 Rozwiązanie polegające na „sprawiedliwym i uzasadnionym wynagrodzeniu” nie zostało jednakże uznane za

akceptowalne ani przez niezależnych producentów<sup>(5)</sup> ani przez producentów samochodów posiadających prawa do wzorów<sup>(6)</sup>.

1.10 Poważne różnice pojawiły się także w trakcie realizacji procedury współdecydowania w Radzie i Parlamencie Europejskim, czyniąc koniecznym zastosowanie procedury pojednawczej. W wyniku zastosowania tej procedury we wrześniu 1998 r. zarzucono próby harmonizacji przepisów Państw Członkowskich w tej dziedzinie, zastosowano „zamrożenie” („freeze-plus” w żargonie specjalistycznym) obowiązujących regulacji krajowych i odłożono rozwiązanie tej kwestii na później.

## 2. Postanowienia dyrektywy 98/71/WE<sup>(7)</sup> w sprawie części

2.1 Zgodnie z postanowieniami dyrektywy, wzór mogący podlegać ochronie może dotyczyć wyglądu całego produktu lub jego części (art. 1 lit. a).

2.2 Wzory części mogą również podlegać ochronie, jeżeli spełniają one warunki ochrony przewidziane dla każdego typu „produktu”, czyli muszą one być „nowe” i posiadać „indywidualny charakter” (art. 3 ust. 2). Niemniej wzór części produktu może podlegać ochronie tylko:

- a) jeśli część po zamontowaniu w produkcie złożonym pozostaje widoczna w trakcie normalnego użytkowania produktu, oraz
- b) w stopniu, w którym te widoczne cechy części spełniają jako takie warunki nowości i indywidualnego charakteru (art. 3 ust. 3).

Poprzez „normalne użytkowanie” w znaczeniu ust. 3 lit. a rozumie się użytkowanie przez użytkownika końcowego, z pominięciem konserwacji, serwisu czy naprawy (art. 3 ust. 4).

W praktyce konsekwencją zastosowania tych postanowień do sektora samochodowego jest fakt, że żadna z części składowych znajdujących się „pod maską”, a więc niewidocznych w trakcie normalnego użytkowania pojazdu (na przykład wygląd głowicy silnika) nie może być objęta ochroną prawną wzorów.

2.3 W odniesieniu do wzorów części postanowiono, że ochrona nie dotyczy cech produktu podyktowanych jedynie jego funkcją techniczną (art. 7 ust. 1). Elementy wyglądu (części), których forma i wymiary muszą być dokładnie odtworzone, aby produkt mógł zostać połączony lub przyłączony do innego produktu (lub części), nie mogą być również objęte ochroną (art. 7 ust. 2). W konsekwencji, podczas gdy kształt zderzaka czy tylnego lusterka może być objęty ochroną prawną wzoru, ochronie nie podlega konfiguracja „złączy” służących do przymocowania tej części do pojazdu.

<sup>(5)</sup> R. Hughes, doradca prawny ECAR „Ochrona prawna wzorów”, 1996 r.; i instrukcje (1-6) „Europejskiej kampanii na rzecz wolności rynku części zamiennych i napraw samochodowych”, 1996 r.

<sup>(6)</sup> Uwagi ACEA na temat projektu dyrektywy dotyczącej ochrony wzorów przemysłowych, sygn. 9700022 i „Kluczowe zagadnienia odnośnie ochrony wzorów części samochodowych”, sygn. 97000517.

<sup>(7)</sup> Dz. U. L 289 z 28.10.1998 r.

<sup>(2)</sup> Sprawa 53/87, orzeczenie z dnia 5 października 1988 r.

<sup>(3)</sup> Sprawa 238/87, orzeczenie z dnia 5 października 1988 r.

<sup>(4)</sup> Dz. U. C 142 z dnia 14.5.1996 r.

2.4 Na koniec należy przypomnieć, że:

2.4.1 Zgodnie z art. 18 dyrektywy, trzy lata po ostatecznym terminie jej wdrożenia (w praktyce do października 2004 r.), Komisja musi przedstawić analizę skutków dyrektywy dla przemysłu UE, szczególnie dla producentów produktów złożonych i części składowych, konsumentów, konkurencji oraz funkcjonowania rynku wewnętrznego. Najpóźniej po upływie roku od tego terminu (w praktyce do października 2005 r.), Komisja musi zaproponować Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wszelkie zmiany dyrektywy konieczne, by zakończyć prace nad rynkiem wewnętrznym w kwestii części składowych produktów złożonych i wszelkie inne zmiany uznane za konieczne (art. 18).

2.4.2 Aż do daty przyjęcia wyżej wymienionych poprawek, Państwa Członkowskie muszą utrzymać własne obowiązujące przepisy prawne odnośnie użycia chronionych wzorów części składowych wykorzystywanych w celu naprawy produktu złożonego, tak aby nadać mu wygląd początkowy. Obecnie wszystkie Państwa Członkowskie wprowadziły już w życie dyrektywę. Spośród 25 Państw Członkowskich UE dziewięć (Belgia, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Luksemburg, Łotwa, Węgry, Wielka Brytania i Włochy) wprowadziło pewien rodzaj klauzuli napraw, realizując tym samym „liberalizację”, ale większość (16 Państw Członkowskich) obejmuje ochroną również elementy części zamiennych lub części, przy pomocy których wykonuje się naprawę.

2.4.3 W związku z liberalizacją rynku wtórnego, art. 110 ust. 1 rozporządzenia CE 6/2002 z 12 grudnia 2001 r. ustala w odniesieniu do wzorów wspólnotowych, iż: ochroną prawną z tytułu wzoru wspólnotowego nie zostaną objęte wzory, które tworzą część kompleksowych produktów, i które są użyte w celu umożliwienia ich naprawy, tak aby nadać im pierwotny kształt.

2.4.4 Rozporządzenie Rady (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie kategorii porozumień pionowych i uzgodnionych praktyk w sektorze motoryzacyjnym zmierza w tym samym kierunku, chociaż nie eliminuje potrzeby opracowania niniejszego wniosku Komisji.

### 3. Tekst wniosku dotyczącego dyrektywy

3.1 „Obligatoryjna” zawartość wniosku jest łatwa do zrozumienia. Stanowi ona, że artykuł 14 (przepisy przejściowe) dyrektywy 98/71/WE ma zostać zmieniony, przewidując w praktyce, że ochrona nie może obejmować wzorów części składowych produktu złożonego używanych do naprawy części złożonych w celu przywrócenia im początkowego wyglądu. W zasadzie chodzi więc o „klauzulę gwarantującą natychmiastową swobodę napraw”, której, jak pokazano powyżej, od lat domagały się niektóre spośród zainteresowanych stron.

3.2 W motywach wniosku zawarte są podstawowe argumenty za wprowadzeniem systemu pełnej, natychmiastowej i nieodpłatnej „liberalizacji”:

- jedynym celem ochrony wzorów jest przyznanie wyłącznych praw do wyglądu produktu, ale nie „monopolu na dany produkt”;
- ochrona wzorów, dla których nie ma praktycznej alternatywy doprowadziłaby do faktycznego monopolu na produkt. Podobna ochrona „zblizywałaby się do nadużycia systemu wzorów”;

— fakt przyzwolenia podmiotom trzecim na produkcję i dystrybucję części zamiennych daje gwarancję zachowania konkurencji;

— jeżeli ochrona wzorów zostanie rozszerzona na części zamienne, takie strony trzecie będą naruszać prawa do wzorów, konkurencja zostanie wyeliminowana, a posiadacz prawa do wzoru uzyska de facto monopol na dany produkt.

3.3 Podkreśla się również fakt, że obecnie przepisy prawne w zakresie wzorów różnią się pomiędzy poszczególnymi Państwami Członkowskimi, tym samym narażając funkcjonowanie rynku wewnętrznego i być może zakłócając konkurencję.

3.4 Inne, bardziej szczegółowe powody zawarte są w uzasadnieniu, w zasadzie powtarzającym lub dokonującym podsumowania wniosków EIA oraz, tylko częściowo, raportu EPEC. W skrócie rzecz ujmując, spośród wielu omawianych opcji jedynie „liberalizacja” zdaje się oferować różnorodne korzyści i jest jednocześnie pozbawiona poważnych wad. „Przyczyniła się ona do poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego, pozwoliła na większy rozwój konkurencji na rynku wtórnym, obniżyła ceny dla konsumentów oraz stworzyła możliwości i miejsca pracy dla małych i średnich przedsiębiorstw”.

3.5 Nie zaleca się natomiast stosowania pozostałych opcji, głównie z następujących powodów:

- utrzymanie obecnego status quo, przy rozbieżnościach zachodzących pomiędzy przepisami poszczególnych krajów, zahamowałoby tworzenie rynku wewnętrznego;
- krótkoterminowa ochrona mogłaby pozwolić posiadaczom praw na podniesienie cen w okresie nią objętym (brak konkretnych informacji potwierdzających ten fakt);
- system pozwalający stronom trzecim na odpłatne wykorzystanie wzorów, do których prawa posiadają inni, wiązałby się z problemami weryfikacji prawa do własności, odpowiedniej wysokości wynagrodzenia i wreszcie gotowości stron trzecich do dokonania zapłaty;
- połączenie dwóch wymienionych powyżej systemów, czyli ochrony krótkoterminowej oraz systemu wynagrodzenia za dany okres czasu, niesłoby ze sobą stosunkowo wysokie koszty i prawdopodobnie niewielu niezależnych producentów dokonałoby koniecznych inwestycji (patrz: Ustawodawczy raport finansowy, pkt 5.1.2, str. 17).

### 4. Uwagi na temat aspektów technicznych

4.1 Wielokrotnie już wspomniany raport EPEC uznaje, że części nieoryginalne nie gwarantują równie wysokiego poziomu jakości jak części oryginalne (ust. 3.7). Jest to spowodowane faktem, że niezależni dostawcy częstokroć nie posiadają takiej fachowej wiedzy w dziedzinie produkcji, jakości i technologii, jak producenci pojazdów.

4.2 Nowoczesne samochody stanowią złożony wynik połączenia odrębnych, zaawansowanych technologicznie części składowych (na przykład stal o wysokiej odporności), których specyfika nie obejmuje wyłącznie kształtu i rozmiaru, ale także jakość materiałów i ich złożenia (zastosowane techniki spawania i spajania). Możliwe jest zatem, że części nieoryginalne nie będą posiadały wszystkich cech oryginalną.

4.3 Przed uzyskaniem homologacji każdy pojazd samochodowy musi przejść serię testów wypadkowych na zderzenia czołowe i boczne w celu sprawdzenia, czy odpowiada on wymogom dyrektyw w sprawie ochrony pasażerów na wypadek kolizji. Dyrektywy te zostały niedawno uzupełnione przez nową dyrektywę dotyczącą ochrony pieszych, której celem jest ograniczenie skutków zderzenia pojazdu z pieszymi. Dyrektywa ta zobowiązuje producentów samochodów do zaprojektowania przedniej części pojazdów zgodnie ze szczegółowymi wymogami bezpieczeństwa i do wykonania konkretnych testów wypadkowych.

4.4 Niezależni dostawcy części zamiennych nie są natomiast zobowiązani do poddawania części wprowadzanych na rynek testom technicznym, ponieważ nie istnieje żadna procedura homologacji dla poszczególnych części pojazdów, za wyjątkiem „oddzielnych zespołów technicznych”. W przypadku samochodów dotyczy to szyb, tylnych lusterek, świateł przednich i tylnych. Inne części (maska, zderzaki, itp.) nie podlegają testom technicznym przed wprowadzeniem na rynek, czyli nie ma pewności, że części te posiadają te same cechy, co oryginalne części danego urządzenia. Niezależni dostawcy muszą spełniać jedynie ogólne zasady bezpieczeństwa produktu i odpowiadają za szkody powstałe wskutek wad produktu.

4.5 Wniosek zdaje się być również sprzeczny z posiadającą istotne znaczenie dyrektywą w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (PWE). Dyrektywa ta zobowiązuje producentów do usuwania metali ciężkich z części składowych pojazdów i do informowania o zawartych substancjach w celu ułatwienia recyklingu. Producenci są również zobowiązani do zaprojektowania pojazdu w taki sposób, by ułatwić jego demontaż po wycofaniu z eksploatacji, a następnie jego recykling. Ponieważ zobowiązania te nie dotyczą niezależnych dostawców, istnieje potencjalne ryzyko zaburzenia cyklu przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji takich części jak przykładowo zderzaki, których skład nie jest znany, co może mieć następstwa dla środowiska naturalnego i spowodować dalszy wzrost kosztów.

4.6 Komisja ma rację stwierdzając, że ochrona wzorów ma za zadanie wynagrodzić wysiłek intelektualny twórcy wzoru, a nie chronić funkcje techniczne czy jakość wzoru (patrz uzasadnienie, str. 10 wniosku). Jest jednak oczywiste, że z praktycznego punktu widzenia liberalizacja zaproponowana przez Komisję mogłaby zwiększyć występowanie na rynku części, które nie zostały odpowiednio przetestowane zgodnie z procedurami opisanymi w powyższym punkcie 4.3 i nie spełniają wymogów dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji. Tak więc korzyści związane ze zwiększoną konkurencją, jakie zdaniem Komisji przyniesie konsumentom liberalizacja, powinny być rozważane również przez pryzmat zwiększonego ryzyka, na jakie mogą zostać oni narażeni.

## 5. Wnioski końcowe i zalecenia

5.1 Komitet ponownie przedstawia swoje stanowisko, wyrażone w poprzednich opiniach, zmierzające do uznania rosnącego znaczenia praw własności intelektualnej w obrocie handlowym, w tym ochrony prawnej wzorów przemysłowych, jako zasadniczego elementu innowacji technicznej i wynikającej z niej potrzeby walki z podrabianiem towarów.

5.2 Komitet jednakże jeszcze raz potwierdza swój punkt widzenia, zgodnie z którym udzielenie praw do monopolu właścicielowi wzoru odnosi się jedynie do zewnętrznej formy produktu, a nie do produktu jako takiego.

5.3 Komitet potwierdza zatem swoje stanowisko, wyrażone w poprzednich opiniach, zgodnie z którym zastosowanie w stosunku do części zamiennych objętych klauzulą dotyczącą naprawy przepisów z zakresu ochrony wzorów mogłoby spowodować powstanie monopolu w odniesieniu do produktów na rynku wtórnym, co jest sprzeczne z samą naturą ochrony prawnej wzorów.

5.4 Ponadto przepisy wprowadzone dyrektywą 98/71/WE umożliwiły przetrwanie różniących się, a nawet sprzecznych procedur krajowych, a także, po ostatnim rozszerzeniu UE, pozwoliły na zwiększenie ich liczby w niezwykle ważnej dziedzinie dla sektora, który ma istotne znaczenie na rynku europejskim.

5.5 Wniosek Komisji dąży zatem do stworzenia wewnętrznego rynku w tej dziedzinie poprzez zbliżenie do siebie systemów krajowych, w oparciu o liberalizację wykorzystania wzorów chronionych dla celów naprawy złożonych produktów, tak aby przywrócić im pierwotny wygląd (rynek wtórny).

5.6 Komitet popiera wniosek Komisji, który idzie śladem poprzednich inicjatyw Komisji popartych przez Komitet i który może przyczynić się do zwiększenia konkurencji, obniżenia cen oraz stworzenia nowych miejsc pracy, szczególnie w sektorze MŚP.

5.7 Niemniej jednak Komitet uważa, że korzystnym dla wniosku byłoby szersze oparcie jego uzasadnienia o wyraźne pokazanie jego zgodności z umową TRIPS, o lepsze ukazanie jego wpływu na zatrudnienie oraz, w szczególności, o gwarancje, iż — poza prawem do informacji, które zdaje się być już zapewnione — nie przyniesie on żadnych skutków dla dokonywanych przez konsumentów wyborów, zarówno bezpośrednich — związanych z bezpieczeństwem i niezawodnością produktów pochodzących od niezależnych dostawców, jak też pośrednich — związanych z konsekwencjami wykorzystania takich części przy naprawach złożonych produktów (zasadniczo pojazdów silnikowych), dla ich rynkowej wartości rezydualnej lub kosztów pośrednich (np. ubezpieczenie).

Bruksela, 8 czerwca 2005 r.

Przewodnicząca  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Anne-Marie SIGMUND