Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény tárgy: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a formatervezési minták oltalmáról szóló 98/71/EK irányelv módosításáról”

COM(2004) 582 final – 2004/0203 (COD)

(2005/C 286/03)

2004. december 6-án a Tanács úgy határozott, hogy az EK-Szerződés 95. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett kérdésben.

Az EGSZB elnöksége megbízta az „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekciót a bizottsági munka előkészítésével. Az „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció 2005. április 20-án tartott ülésén a Virgilio RANOCCHIARI által beterjesztett véleménytervezetet elutasította.

A munka sürgősségére való tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2005. június 8–9-én tartott 418. plenáris ülésén (a június 8-i ülésnapon) főelőadót jelölt ki Virgilio RANOCCHIARI személyében. A véleménytervezetet elutasították Jorge PEGADO LIZ és Heiko STEFFENS jelen ellenvéleménye javára. Az ellenvéleményt 107 szavazattal 71 ellenében, 22 tartózkodás mellett elfogadták.

1. **Bevezetés és előzmények**

1.1 Jelen irányelvjavaslat célja a 98/71/EK irányelv módosítása. A módosítás által az irányelvnek valamennyi uniós tagállamban meg kell akadályoznia, hogy formatervezési mintákhoz kapcsolódó jogokat olyan harmadik felekkel (független szállítókkal) szemben érvényesítsenek, akik gyártanak, alkalmaznak és/vagy értékesítenek „olyan alkotóelemet, amelyet egy összetett termék javítására használnak, hogy annak eredeti megjelenését helyreállítsák”.

1.2 A javaslat az általa érintett szektorok (elektromos háztartási gépek, motorkerékpárok, órák stb.) közül köztudottan leginkább az autóipari ágazatra lenne hatással.

1.3 A 98/71/EK irányelv (a továbbiakban: „az irányelv”) előzménye az Európai Bizottság „Használati minták oltalma a belső piacon” című zöld könyve volt, amely nem csupán egy, a témához kapcsolódó, kiterjedt tanulmány eredményeit ismertette, hanem tartalmazta egy, a tagállamok törvényhozásának közelítését célzó irányelvjavaslat előzetes tervezetét és egy rendeletjavaslat előzetes tervezetét is.

1.4 A zöld könyv azt a kérdést is tárgyalta, hogy egy összetett termék alkotóelemei és különösen a két alkatrész közötti összekötő elemek részesülhetnek-e oltalomban. A zöld könyvben kifejtették, hogy azok az alkotóelemek, amelyek önmagukban megfelelnek az oltalom követelményeinek, részesülhetnek oltalomban, azonban *ki vannak zárva az oltalomból* azok a (csatolófelületként vagy csatlakozóként leírható) elengedhetetlen ismérvek vagy elemek, *amelyeket szükségképpen pontosan ugyanabban a formában és méretben kell utángyártani, hogy azok a termékhez illeszkedjenek, illetve, hogy a termék egy másik termékkel összekapcsolható legyen.*

1.5 Az Európai Bizottság által formálisan 1993 decemberében előterjesztett irányelvjavaslat ([1]) megerősítette, hogy egy összetett gyártmány alkotóeleme is élvezhet védelmet, ha az, mint ilyen, megfelel a védhetőség követelményeinek, tehát az „újdonság”-nak és a „egyéni jelleg”-nek (a 3 e) cikkben ezzel szemben az állt, hogy csatolófelületek és csatlakozók nem védhetők le; 7. cikk (2) bekezdés).

1.6 Ez a javaslat még egy fontos rendelkezést tartalmaz, amelynek alapján az oltalom alatt álló mintákhoz kapcsolódó kizárólagos jogok nem érvényesíthetők azon harmadik felekkel szemben, akik egy, bizonyos mintát vagy modellt magában foglaló „összetett termék” első piacra vitelétől számított három évvel ezt a mintát vagy modellt felhasználják (utángyártják), amennyiben ez a minta vagy modell az „összetett termék” „megjelenési formájától” függ, és azt *„az összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítására irányuló javítás céljából”* alkalmazzák (14. cikk). Ezzel alapjában véve fontos kivételt fektettek le a formatervezési minták oltalma alól a pótalkatrészek esetében *(eltérési rendelkezés pótalkatrészekre,* más néven *javítási záradék).*

1.6.1 Az 1993-as irányelvjavaslat e részével kapcsolatban az EGSZB 1994. július 6-i, IND/504. sz. véleményében (előadó: Jean PARDON) a következőképpen érvelt:

1.6.1.1 Mint az ipari tulajdon joga általában, úgy a formatervezési minták oltalma is kizárólagos (monopol) jogokat biztosít. A formatervezési minta tulajdonosának adott monopol jog azonban kizárólag a termék külső megjelenésére („design”) vonatkozik, nem magára a termékre.

1.6.1.2 A formatervezési minta joga tehát a formára biztosít monopóliumot, de nem jelent termékmonopóliumot. „Egy óra formatervezési mintájának védelme nem gátolja a versenyt az órapiacon” (Magyarázó megjegyzések 9.2).

1.6.1.3 A pótalkatrészek esetében (például a gépkocsi sárvédője vagy fényszórója), melyekre a javítási záradék vonatkozik, más a helyzet. Az ilyen pótalkatrészeknek a külső megjelenése, a „design”, nem térhet el a kicserélendő eredeti alkatrésztől.

([1]) HL C 345., 1993.12.23.

1.6.1.4 Így, amennyiben a formatervezési mintaoltalom az ilyen pótalkatrészekre is kiterjed, termékmonopóliumok jöhetnek létre; egy pótalkatrészként beszerelendő sárvédő vagy fényszóró esetében a formatervezési mintaoltalom teljesen kiküszöböli a versenyt az adott termék területén.

1.6.1.5 Ez ellentétben áll a formatervezési mintaoltalom alapvetői céljával, melynek tartalmát a jogalkotó határozza meg a körülményektől függően.

1.6.1.6 A javítási záradék a következő meghatározást tartalmazza: nem érinti a beszerzést és a formatervezési minta jogának gyakorlását, ha azok úgy működnek, ahogyan kell; csak abban az esetben állítja le a mintaoltalom jogának gyakorlását, ha az – ahogyan a javítási ágazatban is – nem működhet úgy, ahogyan kell. Ily módon a javítási záradék megakadályozza a monopóliumok létrejöttét, a versenytársak kizárását a piacról, és a fogyasztókat megóvja attól, hogy egyetlen szállító diktálja az árakat.

1.6.1.7 Ugyanígy megakadályozza a monopolnyereség megjelenését is. Ugyanis a design-nyereség alapvető feltételei – a piac és az, hogy a fogyasztóknak lehetőségük legyen a választásra – nincsenek meg, ha a mintaoltalmat kiterjesztjük azokra a pótalkatrészekre, amelyekre javítási záradék vonatkozik.

1.6.1.8 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság ezért támogatja az Európai Bizottság javítási záradékát.

1.7 Az, hogy ezt az eltérésre vonatkozó rendelkezést, illetve javítási záradékot tervbe vették, eleget tett bizonyos, gépkocsipótalkatrészeket utángyártó iparágak igényeinek, különösen az ún. „*crash parts*" (balesetek során gyakran megsérülő fémlemezalkatrészek) gyártóéinak. Ezek a „független szállítók" a hatályos jogi helyzetből kiindulva már megpróbáltak eltérést kieszközölni a formatervezési minták oltalma alól, és az Európai Bírósághoz fordultak, de eredménytelenül (ld. a CICRA kontra Renault ([2]) és a Volvo kontra Veng ([3]) ügyeket).

1.8 Az 1993-as irányelvjavaslatban szereplő javítási záradékot bírálták azok az ipari körök – így konkrétan az autógyártók –, amelyeknek más (vagy egyenesen ellentétes) érdekeik vannak, mint a független alkatrészgyártóknak. Az Európai Bizottság ezért egy módosított javaslat formájában ([4]) új megközelítéssel próbálkozott. Az új javaslatban lényegében az szerepelt, hogy azok a harmadik felek, akik egy bizonyos összetett termék mintáját pótalkatrészként utángyártani kívánják, ezt azonnal megtehetik (az összetett termék első piacra vitelétől számított három évet sem kell megvárniuk), amennyiben „méltányos és megfelelő ellenszolgáltatást" fizetnek (14. cikk).

1.9 Ezt a méltányos licencdíjat alkalmazó megoldást azonban sem a független gyártók ([5]), sem az autógyártók, mint a használati mintákhoz kapcsolódó jogok birtokosai ([6]) nem tekintették elfogadhatónak.

1.10 A Tanács és az Európai Parlament együttdöntési eljárása során is alapvető véleménykülönbségek mutatkoztak, ezért közvetítési eljáráshoz kellett folyamodni, ami 1998 szeptemberében azzal zárult, hogy gyakorlatilag lemondtak arról, hogy a tagállamok jogát e területen harmonizálják, így a meglévő nemzeti rendelkezéseket „befagyasztották" (szakzsargonban: „*freeze plus*"), és a probléma megoldását későbbre halasztották.

2. **A 98/71/EK ([7]) irányelv alkotóelemekre vonatkozó rendelkezései**

2.1 Az irányelv értelmében (1 cikk, a) pont) egy „formatervezési minta", amely oltalmat élvezhet, „valamely termék egészének vagy részének megjelenése".

2.2 Az alkotóelemek formatervezési mintája részesülhet oltalomban, ha a „termékek" egyes típusaira előírt feltételeknek megfelel, vagyis „új és egyéni jellegű" (3. cikk, (2) bekezdés). Egy alkotóelem formatervezési mintája azonban csak akkor élvezhet oltalmat, ha

a) az alkotóelem az összetett termékbe való beillesztését követően is látható marad az összetett termék rendeltetésszerű használata során, és

b) az alkotóelem látható külső jellegzetességei önmagukban is megfelelnek az újdonság és az egyéni jelleg követelményeinek. (3. cikk, (3) bekezdés)*A (3) bekezdés a) pontja értelmében a „rendeltetésszerű használat" a végső felhasználó részéről történő használat, amely a fenntartást, a karbantartást, illetve a javítást nem foglalja magában. (3. cikk, (4) bekezdés)*

Az autóiparra vonatkoztatva a fenti rendelkezések a gyakorlatban azt jelentik, hogy „a motorháztető alatt" található és így a jármű szokásos üzemelése közben nem látható egyetlen alkatrész vagy alkotóelem (gondoljunk csak pl. a motorfej megjelenésére) sem élvezhet mintaoltalmi jogot.

2.3 A formatervezési mintákra érvényes az a rendelkezés is, hogy „a külső jellegzetesség, amely kizárólag a termék műszaki rendeltetésének következménye", nem részesülhet mintaoltalomban (7. cikk, (1) bekezdés). Szintén nem részesülhet mintaoltalomban az „a külső jellegzetesség, amelyet szükségképpen pontosan ugyanabban a formában és méretben kell megvalósítani ahhoz, hogy a termék […] szerkezetileg összekapcsolható legyen egy másik termékkel, vagy elhelyezhető legyen benne, körülötte vagy rajta […]." (7. cikk, (2) bekezdés) Az autóipar területén ez pl. azt jelenti, hogy egy lökhárító vagy egy visszapillantó tükör formája mintaoltalmi jogok alapján oltalmat élvezhet, az egyes alkatrészek karosszériához rögzítését szolgáló „összekötő elemek" kialakítása azonban nem.

([2]) 53/87 ügy, 1988. október 5-i ítélet
([3]) 238/87 ügy, 1988. október 5-i ítélet
([4]) HL C 142., 1996.05.14.
([5]) R. Hughes (az ECAR jogi tanácsadója), „The legal protection of designs" (A formatervezési minták jogi oltalma), 1996; valamint a „Campagne européenne pour la liberté du marché des pièces de rechange et de la réparation automobile" tájékoztató dokumentumai (1-től 6-ig), 1996.
([6]) ACEA, „Comments on the proposed directive regarding industrial design protection" (Észrevételek az ipari minták védelméről szóló irányelvjavaslatról, ref.: 97000622) és „Key questions about design protection for car parts" (Az autóalkatrészek formatervezési mintaoltalmának kulcskérdései, ref.: 97000517).
([7]) HL 289., 1998.10.28.

2.4 Végezetül még a következőkre kell emlékeztetnünk:

2.4.1 Az irányelv rögzíti, hogy az Európai Bizottságnak a végrehajtási határideje lejártát követő három év elteltével (a gyakorlatban tehát 2004 októberéig) hatásvizsgálatot kell beterjesztenie az irányelvnek az EU iparára – elsősorban az „összetett termékek" és az alkotóelemek gyártóira, a fogyasztókra, a versenyre és a belső piac működésére – gyakorolt hatásáról. Az Európai Bizottságnak legfeljebb egy évvel később (a gyakorlatban tehát 2005 októberéig) javaslatot kell tennie a Tanács és az Európai Parlament felé az irányelv azon módosításaira, amelyek ahhoz szükségesek, hogy az „összetett termékek" alkotóelemeinek belső piaca teljes mértékben kiépüljön, továbbá esetleges egyéb módosításokat kell javasolnia (18. cikk).

2.4.2 A fenti módosítások elfogadásáig „a tagállamok hatályban tartják az összetett termék alkotóelemét képező termékre alkalmazott vagy ilyen termékben megtestesülő mintának az összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítására irányuló javítás céljából történő hasznosítására vonatkozó meglévő rendelkezéseket, és azokat csak akkor módosítják, ha a módosítás az ilyen alkotóelemek piacának liberalizálására irányul" (14. cikk – „Átmeneti rendelkezés" – fent a *„freeze plus"* megjelölés alatt említve). Jelenleg már valamennyi tagállam megvalósította az irányelvet. A 25 uniós tagállamból 9 (Belgium, az Egyesült Királyság, Hollandia, Írország, Lettország, Luxemburg, Magyarország, Olaszország és Spanyolország) bevezetett egyfajta *„javítási záradékot"*, megvalósítva ezzel a „liberalizációt", de a legtöbb (a 16 fennmaradó) tagállam a pótalkatrészekre és a javításnál felhasználandó alkatrészekre is oltalmat irányoz elő.

2.4.3 A másodlagos piac liberalizációjával kapcsolatban a 2002. december 12-i 6/2002/EK rendelet 110. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy „egy összetett termék alkotóelemét képező, az összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítását célzó javítást szolgáló termékekre alkalmazott mintákhoz nem tartozhat oltalom alatt álló közösségi formatervezési minta".

2.4.4 Az Európai Bizottság 2002. július 31-i, a gépjárműágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjairól szóló 1400/2002/EK rendelete hasonló célt szolgál, csak ez nem teszi feleslegessé a jelen európai bizottsági javaslatot.

3. **Az irányelvjavaslat tartalma**

3.1 A javaslat „szabályozási tartalma" nagyon egyszerű: a 98/71 irányelv 14. cikkét (Átmeneti rendelkezés) olyan értelemben kell módosítani, hogy összetett termék olyan alkotóelemének mintájára, amelyet egy összetett termék javítására használnak, hogy annak eredeti állapotát helyreállítsák, gyakorlatilag ne vonatkozhasson oltalom. A gyakorlatban egy *„első naptól érvényes szabad javítási záradékról"* van szó, amit – ahogy már említettük – bizonyos érdekelt körök már régóra követelnek.

3.2 A javaslat preambulumbekezdéseiben megadják a teljes körű, azonnali és díjmentes „liberalizálás" ilyen jellegű szabályozásának döntő okait:

– a formatervezési minták oltalmának egyedüli célja az, hogy kizárólagos jogokat biztosítson egy termék megjelenésére, nem pedig az, hogy a termék, mint olyan „monopóliumát" biztosítsa;

– az olyan formatervezési minták levédése, amelyekre nincs gyakorlati alternatíva, a termék monopóliumával lenne egyértelmű; egy effajta oltalom a formatervezési mintákra vonatkozó rendelkezésekkel való visszaélést valósíthatna meg;

– azzal, hogy harmadik felek is előállíthatnak és forgalmazhatnak pótalkatrészeket, fennmarad a verseny;

– ha ellenben az oltalmat a pótalkatrészekre is kiterjesztik, úgy a harmadik felek a mintaoltalom megsértését követnék el, *a verseny kiküszöbölődne és a formatervezési mintaoltalmi jog birtokosa* de facto monopóliumot kapna a termékre.

3.3 A javaslat azt is kiemeli, hogy a formatervezési minták esetén a jogi helyzet az egyes tagállamokban jelenleg eltérő, ami káros a belső piac működése szempontjából, és torzíthatja a versenyt.

3.4 Az „Indoklás"-ban további okokat részleteznek, lényegében a KHV, illetve részben az EPEC-jelentés következtetéseit ismételve vagy újból megerősítve. Lényegében azt mondják ki, hogy a különféle mérlegelt lehetőségek közül egyedül a „liberalizálás" az, ami „sok szempontból kínál előnyöket, komolyabb hátrányok nélkül". „Megjavítaná a belső piac működését, nagyobb versenyt tehetne lehetővé az utópiacon, …". Emellett „levinné az árakat a fogyasztók számára, illetve lehetőségeket és munkahelyeket teremtene a KKV-k számára" (2.2. pont, 8. oldal).

3.5 A többi lehetőség azonban a dokumentum szerint, lényegében az alábbi okokból, nem ajánlatos:

– A status quo megőrzése, melyben eltérő nemzeti előírások vannak érvényben, akadályozná a belső piac teljes megvalósítását;

– egy „rövidített formatervezési mintaoltalom" a jogbirtokosoknak esetleg lehetőséget adna arra, hogy az érvényesség ideje alatt felemeljék az árakat (nem neveznek meg konkrét adatokat, amelyek ezt alátámasztanák);

– egy olyan rendszer, amelyben harmadik felek számára megengedett volna „díjazás" ellenében felhasználni mások mintáit, problémákat hozna magával a jogok meglétének igazolása és a díjazás megfelelő mértéke terén, illetve azon a téren is, hogy a harmadik felek készek-e ezt a díjazást valóban kifizetni;

– „a két korábban említett rendszer összekapcsolása, vagyis a rövid távú teljes körű formatervezési mintaoltalomé és a díjazási rendszeré az azt követő időszakra" viszonylag magas költségeket vonna maga után és valószínűleg csak kevés FSZ végezné el a szükséges beruházásokat (vö. „Jogi aktusok mérlege", 5.1.2. pont, 19. oldal).

4. **Technikai megjegyzések**

4.1 A már többször említett EPEC-jelentés (3.7. pont) elismeri, hogy a nem eredeti pótalkatrészek nem nyújtják azt a minőségi színvonalat, mint az eredetiek. Az FSZ-eknek ugyanis nincs meg az a speciális feldolgozási, minőségügyi és technológiai szakértelmük, ami az AGY-knál általános.

4.2 A korszerű gépjárművek egymástól független, komoly technológiai elemet (pl. nagy ellenálló-képességű acél) magukban foglaló alkotóelemek összeszerelésének összetett eredményei, amelyeket nem csak a formájuk és méretük jellemez, hanem az összeszerelés minősége (az alkalmazott hegesztési és ragasztási technológiák) és az anyagok is. A nem eredeti alkatrészek tulajdonságai ezért eltérhetnek az eredeti alkatrészekétől.

4.3 Az általános típusjóváhagyás megadásakor egy sor frontális és oldalütközési tesztet végeznek, hogy megállapítsák, a jármű megfelel-e a megfelelő irányelvek utasok balesetvédelmére vonatkozó követelményeinek. Ehhez járul még újabban a gyalogosok védelméről szóló irányelv is, amelynek az a célja, hogy a gyalogosok járművel való ütközés esetén védettebbek legyenek. Ennek értelmében az AGY-k kötelesek a járművek orr-részét megfelelő biztonsági követelmények szerint kialakítani és speciális „*crashtest*"-eket végezni.

4.4 A pótalkatrészek független szállítói esetében azonban nem kell megelőző jelleggel ellenőrizni az általuk piacra vitt pótalkatrészeket, mivel a járművek különálló alkotóelemeire nem irányoztak elő típus-jóváhagyási eljárást, kivéve néhány speciális alkatrészt, a „független műszaki egységeket". A karoszszériaelemek közül ide tartoznak a szélvédők, a visszapillantó tükör, a fényszóró és a hátsó lámpák. A többi alkatrész (motorházfedél, lökhárítók stb.) esetében semmiféle kötelezettség nincs a piacra vitel előtti műszaki vizsgálatokra, tehát bizonyosság sincs arról, hogy ezek az alkatrészek ugyanolyan tulajdonságúak, mint az eredeti alkatrészek. A független szállítókra csupán a termékek általános biztonsági előírásai és a hibás termékek által okozott károkra vonatkozó szavatossági felelősség érvényesek.

4.5 A rendeletjavaslat az elhasználódott járművekről szóló fontos irányelvvel („End of Life Vehicles", ELV) is ellentmondásban van. Ez az AGY-kat arra kötelezi, hogy a nehézfémeket eltávolítsák a járművek alkotóelemeiből, és újrahasznosításuk megkönnyítése érdekében megadják az ezen alkotóelemekben lévő anyagokat. Az AGY-k ezenkívül kötelesek a járművet úgy tervezni, hogy az a kiselejtezéskor könnyen szétszerelhető és megfelelően újrahasznosítható legyen. Mivel az utángyártott alkatrészek független szállítóira e kötelezettségek nyilvánvaló okokból nem vonatkoznak, az ismeretlen összetételű alkatrészek (pl. lökhárítók) beépítésekor fennáll az a lehetséges veszély, hogy az előirányzott hulladékkezelési eljárás alkalmatlannak bizonyul, illetve, hogy környezeti károk keletkeznek és nagyobb költségek merülnek fel.

4.6 Az Európai Bizottság joggal jelenti ki, hogy „a formatervezési mintaoltalom azonban a formatervezési mintát létrehozó szellemi erőfeszítésének megjutalmazására és a termék megjelenésének, nem pedig műszaki funkcióinak vagy minőségének védelmére szolgál" (ld. az irányelvjavaslat „A javaslat várható előnyei" című 2.3. pontját). Ezzel tehát a formatervezési mintaoltalom és a biztonság két különböző koncepcionális szinten van. Nem szabad azonban figyelmen kívül hagyni, hogy az Európai Bizottság által javasolt liberalizáció a gyakorlatban oda vezethet, hogy megnő a piacon azon alkotóelemek száma, amelyeket a 4.3. pontban említett tesztek keretében nem vizsgáltak meg megfelelően, és amelyek nem felelnek meg az elhasználódott járművekre vonatkozó irányelv előírásainak. Ezért az állítólagos előnyök mellett, amelyeket az Európai Bizottság liberalizációja következtében létrejövő nagyobb verseny folytán a fogyasztók élveznének, a fogyasztókat fenyegető esetlegesen nagyobb veszélyeket is figyelembe kell venni.

5. **Záró megjegyzések és ajánlások**

5.1 Az EGSZB megerősíti azt a különböző véleményeiben már kifejezett álláspontját, hogy a szellemi tulajdonhoz fűződő jogoknak a kereskedelmi forgalomban egyre nagyobb a jelentőségük. Ide tartozik az ipari mintáknak, mint a műszaki innováció alapelemeinek jogi védelme, valamint a másolatok elleni küzdelem ebből eredő szükségessége is.

5.2 Az EGSZB megerősíti azt az álláspontját, hogy egy minta birtokosának nyújtott monopólium csupán a termék külső megjelenési képére, nem pedig a termékre mint olyanra vonatkozik.

5.3 Ezzel összefüggésben az EGSZB megerősíti azt a korábbi véleményeiben már kifejtett álláspontját, hogy a formatervezési minták jogvédelmének a javítási záradék hatálya alá eső pótalkatrészekre való kiterjesztése termékmonopóliumot hozna létre a másodlagos piacon, ami ellentmondásban állna a formatervezési mintákra vonatkozó jogvédelem tulajdonképpeni jellegével.

5.4 Ehhez járul még, hogy a 98/71/EK irányelvvel megalkotott szabályozás megengedte a különböző, sőt egymással sokszor ellentétes országos szintű szabályozások fenntartását, s ehhez az EU legújabb bővítése révén újabb országos szintű rendelkezések járulnak, méghozzá az európai piac egyik igen fontos gazdasági ágának egy igen fontos területén.

5.5 Az Európai Bizottság javaslata így a belső piac megvalósítását célozza e területen az országos rendszerek közelítése által, oly módon, hogy az oltalom alatt álló formatervezési minták összetett termékek javítása, illetve azok eredeti megjelenésének helyreállítása céljára történő alkalmazását (a másodlagos piacon) liberalizálja.

5.6 Az EGSZB támogatja az Európai Bizottság javaslatát, mivel azt olyan egyéb kezdeményezések folyományának tekinti, amelyek egyetértését már korábban elnyerték, és mert a javaslat segítheti a versenyt, csökkentheti az árakat és új munkahelyeket teremthet, különösen a KKV-knál.

5.7 Az EGSZB álláspontja szerint azonban javítani lehetne az Európai Bizottság javaslatán, világosabban és megalapozottabban kimutatva a TRIPS-egyezménnyel való összeegyeztethetőségét, jobban megvilágítva a foglalkoztatásra gyakorolt hatásait, és nem csupán az amúgy is garantált információs jogot biztosítva mindenekelőtt a fogyasztóknak, hanem választási jogukat sem csorbítva, ami közvetlen módon a független gyártók termékeinek biztonságosságát és megbízhatóságát, közvetve pedig az ilyen alkatrészek összetett termékek (pl. személygépkocsik) javításához történő felhasználásának következményeit érinti, a maradványérték és a közvetett költségek (pl. biztosítási díjak) tekintetében.

Brüsszel, 2005. június 8.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Anne-Marie SIGMUND