

2023-02-01

Dnr Ji2022/03605 Justitiedepartementet

Remissvar över EU-kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådets direktiv om formskydd, och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EG) nr 6/2002 om gemenskapsformgivning och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 2246/2002

Sammanfattning

Vi på Scania CV AB motsätter oss EU-kommissionens förslag. Designskydd bör ge fordonsindustrin möjlighet att hindra försäljning av konkurrerande reservdelar av lägre kvalitet och med lägre produktsäkerhet, vilket är till fördel för kunderna och som dessutom minskar risken för att fordonsföretagens egna varumärkesrenommé skadas. Ett designskydd bör vara ett verktyg för fordonstillverkarna så att de kan försvara de mycket stora investeringar som gjorts över lång tid i det egna varumärket. Om ett designskydd inte existerade eller vore svagt, skulle det egna varumärkets värde riskera att urholkas på grund av större omsättning av kopior med undermålig kvalitet på den inre marknaden. Dessa kopior kan vara farliga för både nyttjaren och omgivningen.

Syfte med design/mönsterskydd

Den immaterialrättsliga lagstiftningens syfte är att ge intellektuella prestationer ett skydd mot olovlig plagiering/kopiering. Skyddet, som ska fungera som ett incitament till nyskapande, utgörs av en ensamrätt och denna tillfaller innehavaren. EU-kommissionens förslag till nya mönsterskyddsregler innefattande införandet av reservdelsklausul missgynnar fordonsindustrin. Detta skulle medföra att fordonstillverkare inte får skydd för deras nyskapande och att de resurser som läggs på att ta fram en ny design för deras produkter är fria att användas av vem som helst, vilket helt frångår lagstiftningens syfte med att ge intellektuella prestationer ett skydd mot olovlig plagiering/kopiering. Den grundläggande immaterialrättsliga tanken är att "den som sår också ska få skörda", dvs. att prissättningen för produkter skyddade av immaterialrätter är en del av belöningen för den intellektuella prestationen, vilket innebär att priset på produkten kan sättas högre utan att missbruk föreligger. Denna belöning medför en förbättring av konkurrensen och ger ett ökat välbefinnande i samhället.

Vikten av designskydd

I dagens hårda konkurrens på marknaden är design en betydande faktor för alla företag. EU-kommissionen anger själva i sitt förslag till Europaparlamentet och rådets direktiv om formskydd att "*ett tilltalande utseende är en av de viktigaste faktorerna när konsumenterna väljer mellan olika produkter. Väl formgivna produkter skapar en betydande konkurrensfördel för producenterna*". Inom fordonsindustrin är fordonets utseende en viktig kommunikationskanal för fordonsmärket. Fordonstillverkare tillför ofta betydande resurser för att utveckla sina produkter, både för att de vill skapa ett fordon med särprägel i förhållande till andra fordon och märken, och även för att skapa ett fordon med hög säkerhet och bra aerodynamik med låg bränsleförbrukning.

Lika förutsättningar

EU-kommissionens förslag om nya mönsterskyddsregler innebär att vem som helst har möjlighet att kopiera Scantias design och utnyttja de bakomliggande intellektuella prestationerna. Det förefaller inte rimligt att



fordonstillverkarna inte ska ha samma möjlighet att använda immateriella rättigheter för att skydda sin utveckling när det är tillåtet i andra branscher. Immateriella rättigheter och designskydd behövs om fordonsindustrin ska förbli konkurrenskraftiga, dynamiska och innovativa och utveckla sina produkter. Varför ska reservdelsföretag/piratkopiatörer få snylta på fordonsindustrins nyskapande och de resurser som de lagt ner på att ta fram ett fordon med hög säkerhet och bra aerodynamik med låg bränsleförbrukning?

Fordonstillverkarens affärsframgångar beror till stor del på deras varumärke och image. Detta uppnås genom betydande investeringar i design, teknik och annat kunnande, men också i socialt och miljömässigt hållbara lösningar samt produktsäkerhet och kvalitet i all verksamhet.

Reservdelsproblematiken

Piratkopierade varor är ett gissel av många skäl och bristen på designskydd för reservdelar vore väldigt problematiskt för fordonsindustrin. Motorfordon har många synliga delar som är utsatta för kollision och slitage. Bristen på reservdelskydd medför en stor möjlighet för piratkopiatörer/reservdelsföretag att bygga upp en verksamhet baserad på kortsiktiga vinstintressen. Förklaringen ligger i att dessa reservdelsföretag inte har ett eget varumärke att försvara, utan själva affärsidén är att åka snålskjuts på varumärken som redan är etablerade. d.v.s. de har inget intresse av att vidta åtgärder för att säkerställa att regler följs eller att den lokala miljön eller människors hälsa skyddas eller att kvaliteten är hållbar, eftersom reservdelskopiorna är kopplade till fordonstillverkaren och inte till reservdelsföretaget. T.ex. så leder ofta reservdelskopior till fordon till sämre kvalitet och kan utgöra en säkerhetsrisk för förare, passagerare och miljön. Dessa kopior kan vara farliga för både användaren och omgivningen, till exempel kan fordonets hållfasthet påverkas negativt, förarassistentsystemet (ADAS) kan påverkas utan att kunden är medveten om det, eller så kan strålkastarglasets kvalitet inte garanteras och därmed påverka sikten och då även säkerheten. Fordonstillverkarna har inte heller möjlighet att garantera att emissionsansvaret uppfylls om reservdelar till t.ex. avgasröret används, och fordonstillverkaren riskerar då att bryta mot miljölagstiftningen. Det är värt att nämna att tillverkare av kopior som kommer från regioner utanför EU inte genomgår den rigorösa inköpskontroll som fordonstillverkarna själva säkerställer. Som fordonstillverkare är vi vidare ansvariga för att säkerställa en så hållbar produkt som möjligt, där hållbara material och tillverkningsmetoder används i så stor utsträckning som möjligt samt att säkra att arbetsförhållandena i tillverkningskedjan är bra. Fordonstillverkare är även förpliktigade att ha ett fullsortiment av reservdelar till både nuvarande och äldre fordonsmodeller vilket innebär en stor kostnad. Ett reservdelsföretag är å andra sidan bara intresserade av att tillverka de delar som det finns lönsamhet i, dvs. de delar med hög omsättning (s.k. krockutsatta artiklar), och bryr sig inte om att ha ett fullt sortiment.

EU:s bristande skydd för eftermarknaden gör att EU-baserade varumärken urholkas. Detta påverkar den europeiska bilindustrins konkurrenskraft negativt. Beslagtagna piratkopior ökade med 31 % under 2021 (enligt [rapport](#) från EUIPO) och de flesta av de beslagtagna kopiorna har sitt ursprung i Kina, följt av Turkiet. Denna trend kommer att öka om EU-kommissionen vill "fullborda den inre marknaden för reservdelar för reparation genom att införa en reparationsklausul i direktivet". Vidare kommer denna trend även medföra ett ökat antal transporter av reservdelar över längre sträckor, då tillverkningen av reservdelar flyttar från Europa till Kina. Resultatet av detta kommer att leda till att Europas industri urholkas.

Det är vidare svårt för kunden att avgöra om en reservdel är en kopia eller original och det är även svårt/omöjligt att avgöra konsekvenserna av bristande kvalitet och säkerhet på de reservdelar de köper.

Ett designskydd bör utformas att ge fordonstillverkaren ett verktyg att försvara de mycket stora investeringar som gjorts under lång tid i det egna Varumärket. Om ett designskydd för reservdelar inte existerar eller är mycket begränsat så kommer värdet på det egna varumärket urholkas på grund av ökad försäljning av kopior med undermålig kvalitet på den inre marknaden. Konkurrens är idag global. Företagen inom EU måste konkurrera med företag från andra delar av världen, även när det gäller förmågan att göra produkter anpassade till en cirkulär ekonomi. Analysen av förslagets konsekvenser saknar en analys av vilken effekt det kan ha på de europeiska företagens konkurrenskraft. I länder utanför Europa utökar man designskyddet för reservdelar, t.ex. i Kina har man ökat skyddstiden för designskydd och ger även skydd för



reservdelar som ej är synliga. Detta kommer att leda till att länder utanför EU kommer att ha en konkurrensfördel.

Vi förordar att ingen reservdelsklausul införs enligt ovanstående resonemang men om detta inte är görbart vill vi föreslå, som en kompromiss och för att undvika att ett eventuellt mönsterskydd för reservdelar strider mot gemenskapens konkurrensrättsliga regelverk, en begränsning av skyddstiden till 15 år för reservdelar enligt Svensk lagstiftning alternativt en form av tvångslicens, dvs. att mönsterrättsinnehavaren är skyldig att utge licens.

Brist på uppdaterad konsekvensanalys

EU-kommissionens förslag till ny designlagstiftning saknar en uppdaterad konsekvensanalys. Hållbara produkter bör vara i fokus för kommissionen, inklusive skapandet av regler som förbättrar en mer cirkulär ekonomi. Analysen saknas när det gäller relationen mellan reglerna om designskydd och viljan att sträva efter mer hållbara produkter. En harmonisering av skyddet av reservdelar bör syfta till att skapa incitament för att investera i att utveckla produkter som är lätta att reparera och dessa produkter måste ha reservdelar. Målet bör vara att reservdelar skyddas med designskydd.

En viktig del av cirkulär ekonomi är livslängden för olika produkter. För att förbättra livslängden på sina produkter måste företag också investera i att utveckla reservdelar. Dessa investeringar strävar efter att göra reparationen enkel men samtidigt bevara produkternas säkerhet.

EU-kommissionens rekommenderade alternativ

EU-kommissionen anser att det rekommenderade **alternativet 1.2** – *att föreskriva en övergångsperiod på 10 år innebär minimala risker eller störningar för fordonstillverkarnas investeringar och innovation.*

Fordonsindustrin har till dags datum lagt ner betydande resurser och pengar för att ta fram en design som har hög säkerhet och bra aerodynamik med låg bränsleförbrukning och även investerat mycket pengar i designskydd och kalkylerat investeringen i designskydd mot bakgrund att designskyddet har en giltighet på 25 år. Detta kommer att innebära stora störningar på vår investering.

I första hand förordar vi att ingen reservdelsklausul införs enligt ovanstående argument, alternativt att skyddstiden för reservdelar begränsas eller att tvångslicens införs men oavsett vilket så borde **alternativ 1.3** vara det enda vettiga, dvs. *att befintliga formgivningingsrättigheter som beviljats före ikraftträdande ska inte ändras och bör fortsätta skyddas i upp till 25 år.*

EU-kommissionen anser att det finns störningar i handeln inom EU och att det finns konkurrenshinder i vissa medlemsstater när det gäller reparation av reservdelar och att formskyddet ska ge ensamrätt till en produkts utseende men inte ett monopol på produkten som sådan. Det är dock fullt möjligt att tillverka alternativ på reservdelar till fordon. Reservdelar måste inte vara exakta kopior, det är fullt möjligt att ta fram en alternativ design som skiljer sig från originalet. A-ytorna kan ha en annan särprägel än originalet. Varför måste en sammansatt produkt återfå sitt ursprungliga utseende vid en reparation?

EU-kommissionens bristande skydd för eftermarknaden medför att renomméet för fordonsindustrins varumärken med bas inom EU urholkas. Detta påverkar konkurrenskraften för den europeiska fordonsindustrin negativt.

Vi är intresserade av ett ingå i en referensgrupp om Justitiedepartementet tillsätter en sådan.

För Scania CV AB

Annika Ahling & Douglas Elliot
Scanias IP-avdelning

