

**Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle ehdotuksesta
parlamentin ja neuvoston direktiiviksi mallien oikeudelli-
sesta suojasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvos-
ton direktiivin muuttamiseksi (*mallioikeus*)**

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan yhteisöjen komission 14 päivänä syyskuuta 2004 tekemä ehdotus Euroopan unionin parlamentin ja

neuvoston direktiiviksi mallien oikeudellisesta suojasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin muuttamiseksi sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 16 päivänä joulukuuta 2004

Kauppa- ja teollisuusministeri *Mauri Pekkarinen*

Hallitussihteeri Karri Puustinen

1. Yleistä

Euroopan yhteisöjen komissio antoi 14 päivänä syyskuuta 2004 ehdotuksen (KOM (2004) 582 lopullinen) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi mallien oikeudellisesta suojasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/71/EY muuttamiseksi. Ehdotuksen EUTORI-numero on EU/2004/2500. Direktiiviehdotuksen käsittely on alkanut neuvoston henkisen omaisuuden työryhmässä (mallit) joulukuussa 2004.

Ehdotus perustuu Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 95 artiklaan. Sen 1 momentin mukaan "poiketen siitä mitä 94 artiklassa määrätään, ja jollei tässä sopimuksessa toisin määrätä, 14 artiklassa tarkoitettujen tavoitteiden toteuttamiseksi sovelletaan seuraavia määräyksiä. Neuvosto toteuttaa 251 artiklassa määrättyä menettelyä noudattaen ja talous- ja sosiaalikomiteaa kuultuaan sisämarkkinoiden toteuttamista ja toimintaa koskevat toimenpiteet jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämiseksi." Perustamissopimuksen 14 artiklassa tarkoitetut tavoitteet koskevat sisämarkkinoita. Sopimuksen 251 artiklassa tarkoitettu menettely on yhteispäätösmenettely.

2. Direktiiviehdotuksen tausta ja tavoitteet

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/71/EY mallien oikeudellisesta suojasta annettiin 13 lokakuuta 1998. Direktiivillä harmonisoitiin mallien oikeudellista suojaa koskeva lainsäädäntö jäsenvaltioissa. Direktiiviä valmisteltaessa erityisesti autojen varaosien mallisuoja osoittautui ongelmalliseksi ja asia päätettiin kaikkien moniosaisten tuotteiden korjaamiseksi tarkoitettujen varaosien osalta jättää avoimeksi. Direktiiviin otettiin kompromissisäädös, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat pitää voimassa aiemmat säännöksensä kyseisten varaosien suojasta. Muutokset ovat sallittuja vain siltä osin, kuin ne

vapauttavat varaosien markkinoita. Direktiivin 18 artiklan mukaan komission on laadittava selvitys direktiivin vaikutuksista erityisesti moniosaisten tuotteiden ja osien valmistajiin, kuluttajiin, kilpailuun ja sisämarkkinoiden toimintaan kolmen vuoden kuluessa direktiivin täytäntöönpanopäivästä (28.10.2001). Lisäksi komission on viimeistään vuoden kuluttua sanotusta selvityksestä annettava ehdotuksensa sellaisiksi muutoksiksi, jotka ovat tarpeen sisämarkkinoiden toteuttamiseksi moniosaisten tuotteiden osalta sekä mahdollisiksi muiksi muutoksiksi.

Komissio teetti ulkopuolisella konsultti-toimistolla selvityksen markkinoiden vapauttamiseksi tarvittavista toimista ja asetti lähtökohdaksi neljä vaihtoehtoa (täysi vapauttaminen, rajattu suoja-aika, pakkolisenssijärjestelmä ja kahden viime mainitun yhdistelmä) joita verrattiin nykyiseen tilanteeseen. Tämän ulkopuolisen tekemän selvityksen pohjalta komissio valmisteli oman, laajennetun vaikutusarviointiasiakirjansa. Komissio päätyi vaikutusarviointinsa perusteella tekemään nyt käsiteltävänä olevan direktiiviehdotuksen.

Komission ehdotuksen tarkoituksena on toteuttaa moniosaisten tuotteiden jälkimarkkinoita koskevat sisämarkkinat harmonisoimalla mallioikeutta koskeva kansallinen lainsäädäntö siltä osin, kuin kansallisissa säännöksissä annetaan mallioikeussuojaa moniosaisten tuotteiden korjaamiseksi tarkoitetuille varaosille. Tällä hetkellä tilanne vaihtelee jäsenvaltioissa niin, että 15 jäsenvaltiossa nyt kyseessä olevat varaosat saavat mallisuoja kun taas 9 jäsenvaltiossa tällaista suojaa ei anneta. Lisäksi yhdessä jäsenvaltiossa on käytössä eräänlainen välimuoto. Harmonisoinnilla vapautettaisiin jälkimarkkinat ja poistettaisiin mahdollisuus antaa kyseisille varaosille mallioikeussuojaa.

Komissio katsoo, että mallisuoja ei tulisi ulottaa jälkimarkkinoilla myytäviin varaosiin, joita vastaavia vaihtoehtoisia tuotteita ei oikeastaan ole käytettävissä. Komission mukaan kolmansille osapuolille annettava mahdollisuus valmistaa ja toimittaa varaosia sekä

ylläpitää että aikaansaa kilpailua. Näin parannettaisiin sisämarkkinoiden toimivuutta ja voitaisiin lisätä kilpailua jälkimarkkinoilla. Samalla pk-yrityksetkin pääsisivät osallistumaan jälkimarkkinoitten toimintaan.

3. Direktiiviehdotuksen sisältö

Komissio ehdottaa, että mallioikeusdirektiiviä muutettaisiin niin, että moniosaisen tuotteiden ulkomuodon korjaamiseksi alkuperäiseen asuunsa käytettävät osat eli toisin sanoen näkyvät varaosat eivät enää voisi nauttia mallioikeussuojaa jälkimarkkinoilla. Ehdotus ei koskisi tällaisten tuotteiden ensimmäikkinoita. Direktiiviehdotuksen perustelujen mukaan direktiiviä sovellettaisiin vain ns. mustmatch-varaosiin, eli osiin jotka on toisinnettava tarkalleen saman muotoisina kuin alkuperäinen osa, jotta varaosa sopisi alkuperäisen tilalle. Itse direktiivitekstissä taikka sen johdantokappaleissa tällaista rajoitusta ei ole. Lisäksi jäsenvaltioille asetettaisiin velvollisuus varmistaa, että kuluttajille annetaan asianmukaiset tiedot varaosien alkuperästä, jotta he pystyvät tekemään tietoon perustuvan valinnan toistensa kilpailevien osien välillä.

Lainsäädäntöteknisesti muutosehdotus on varsin suppea: mallioikeusdirektiivistä muutettaisiin vain 14 artiklaa.

4. Kansallinen käsittely

Kauppa- ja teollisuusministeriö järjesti lausuntokierroksen direktiiviehdotuksesta. Lausuntokierros osoitti, että näkemykset direktiiviehdotuksesta eroavat toisistaan. Suuressa osassa lausuntoja esitettiin kritiikkiä komission tekemää vaikutusarviointia kohtaan. Vaikutusarviointia pidettiin liian rajattuna ottaen huomioon, että ehdotus koskee muuta kuin autoteollisuutta. Joissakin lausunnoissa esitettiin, että ehdotettu mallisuoja poisto tulisikin rajoittaa koskemaan vain autovaraosateollisuutta.

Lausunnoissa kilpailu- ja kuluttajaviranomaiset pitivät ehdotusta lähtökohtaisesti hyvänä. Perusteluiksi he esittivät kilpailun lisääntymistä ja tätä kautta hintojen laskua, joka hyödyttää kuluttajia. Kielteisesti esitykseen suhtautui pääsääntöisesti elinkeinoelä-

mä, joskin ehdotus sai myös kannatusta ennen kaikkea kaupanalan edustajilta. Immateliaalioikeuksien asiantuntijat suhtautuivat ehdotukseen varauksellisesti.

5. Ehdotuksen vaikutukset Suomessa

5.1. Vaikutukset lainsäädäntöön

Kansallisessa mallioikeuslaissa (221/1971) ei aiemmin eroteltu moniosaisen tuotteen korjaamiseksi tarkoitettuja varaosia muista malleista. Mallioikeuslain mukainen 15 vuoden suoja-aika koski kaikkia suojattuja malleja. Mallioikeusdirektiiviä sekä yhteisömalliasetusta valmisteltaessa Suomi oli valmis hyväksymään sanotuille varaosille rajoitetun kolmen vuoden suoja-ajan (Y 24/1994 vp sekä TaVL 2/1995 vp). Koska neuvotteluissa ei saavutettu selvää ratkaisua, Suomi päätyi pysyttämään sanotuille varaosilla direktiiviinkin omaksutun kannan mukaisesti entisen 15 vuoden suoja-ajan samalla, kun suojattujen mallien yleinen suoja-aika nostettiin direktiivin mukaisesti 25 vuoteen.

Direktiiviehdotus tarkoittaisi sitä, että mallioikeuslain 24 §:n 2 momentin mukainen säännös edellä selostetusta moniosaisen tuotteen korjaamiseen alkuperäiseen asuunsa tarkoitettujen varaosien lyhyemmästä 15 vuoden suoja-ajasta tulisi kumota. Samalla mallioikeuslaissa tulisi rajata moniosaisen tuotteen korjaamiseksi alkuperäiseen asuunsa tarkoitetut varaosat nimenomaisesti mallioikeudellisen suojan ulkopuolelle.

5.2. Taloudelliset sekä yritysvaikutukset

Direktiiviehdotuksen taloudellisia vaikutuksia on arvioitu komission vaikutusarviointiasiakirjassa (SEC(2004) 1097). Arvioinnin mukaan ehdotus parantaisi kuluttajien asemaa, koska autonvalmistajien monopoli varaosien valmistukseen purettaisiin ja kuluttajille mahdollistettaisiin muiden kuin alkuperäisvaraosien käyttö korjauksiin.

Komissio on direktiiviehdotuksen perusteissa todennut, että mallisuojaan tarjoavissa jäsenvaltioissa autojen ulkokuoren korjaukseen tarkoitettujen varaosien hinnat ovat 6,4—10,3 % korkeammat kuin muualla. Toi-

saalta perusteluissa todetaan, että mallisuoja ei ole ainoa tekijä joka vaikuttaa autonvalmistajien osuuteen jälkimarkkinoilla ja sitä kautta hinnanmuodostukseen. Myös jakelureitit sekä tuotteiden ominaisuudet vaikuttavat hintoihin. Komissio pitää mahdollisena, että autonvalmistajat siirtävät tulevaisuudessa varaosista saamatta jäävät tuotot suoraan uusien autojen hintoihin. Komissio pitää myös mahdollisena, että autonvalmistajat ovat toisaalta nykyisin siirtäneet osan uusien autojen myynnistä saatavista tuotoista varaosamarkkinoille ja näin alentaneet varaosien hintaa. Komissio uskoo, että vapaa kilpailu pitäisi tulevaisuudessakin huolta siitä, etteivät uusien autojen hinnat juurikaan nouse ja että kuluttajat hyötyisivät joka tapauksessa varaosien hintojen laskusta.

On selvää, että autonvalmistajien tulee saada tuotto myös auton ulkomuodon suunnitteluun sijoitetusta panoksestaan, koska tämä nyt kyseessä olevia varaosia tai muita osia. On täysin mahdollista, että muotoilun kustannuksia on nyt osittain siirretty varaosien hintaan ja jos näin ei pystyttäisi jatkossa tekemään saattaisivat tuotteiden hinnat nousta ensimarkkinoilla. Siitä, miten direktiiviehdotuksen toteutuminen vaikuttaisi hinnanmuodostukseen ei ole pystytty esittämään muuta kuin arvioita. Myöskään mahdollisista liitännäiskuluista eli esimerkiksi ei-alkuperäisten varaosien asentamisesta aiheutuvia lisäkuluja ei kuitenkaan tässä yhteydessä ei ole huomioitu, joten todellista kuluttajille tulevaa hinanalennusta on erittäin vaikea arvioida.

Komission vaikutusarvioinnissa on nimenomaisesti todettu, ettei vaikutuksia muihin teollisuudenaloihin ole arvioitu muun muassa niiden taloudellisesti vähäisemmän arvon sekä varaosien jälkimarkkinoiden vähäisyyden vuoksi. Direktiiviehdotus ei kuitenkaan koskisi ainoastaan autojen varaosia, vaan sitä olisi sovellettava muun muassa kodinelektronikkaan. Tältä osin minkäänlaisia arvioita ei ole esitetty komission taholta ja myöskään kansallisesti näitä vaikutuksia ei ole pystytty arvioimaan. Asiaan vaikuttaa ensinnäkin se, miten korjaustarpeeseen tarkoitetut varaosat määritellään ja se, miten paljon näiden varaosien valmistuksella on volyymia ja markkinoita.

Patentti- ja rekisterihallituksen tietojen

mukaan noin 20—30 % kaikista Suomessa suojatuista malleista on moniosaisia tuotteita. Kuinka suuri osa on nimenomaan nyt kyseessä olevia moniosaisen tuotteen korjaamiseksi alkuperäiseen asuunsa tarkoitettuja varaosia, on vaikea arvioida.

Komissio katsoo, että varaosamarkkinoiden vapauttaminen lisää työpaikkoja EU:n alueella, koska EU:n alueella toimivat osanvalmistajat voivat valmistaa varaosia myös vientimarkkinoille. Samalla EU:n ulkopuolisten autonvalmistajien monopoli jälkimarkkinoilla poistuu ja EU:n sisällä toimivat osanvalmistajat voivat valmistaa osia EU:n jälkimarkkinoita varten. Toisaalta on väitetty, että varaosien valmistus lisääntyisi huomattavasti EU:n ulkopuolella ja että kymmeniä tuhansia työpaikkoja siirtyisi pois Euroopasta. Suomessa ei ole autoteollisuutta eikä myöskään varaosateollisuutta, joten tältä osin ehdotuksella ei olisi vaikutusta työpaikkoihin.

6. Valtioneuvoston kanta

Direktiiviehdotuksen keskeisenä ongelmana on, että sen johdanto-osa ja perustelut on kirjoitettu yksinomaan yhden teollisuudenalan, autoteollisuuden näkökulmasta. Autoteollisuuden varaan pohjaavan vaikutusarvioinnin tulokset eivät ole sellaisenaan sovellettavissa muiden tuotteiden varaosiin. Ehdotuksen soveltamisala ja itse direktiiviteksti käsittää kuitenkin kaikki moniosaisten tuotteiden varaosat, joilla saavutetaan tuotteen alkuperäinen ulkoasu. Ehdotuksen mukainen sääntely tulisi siis vaikuttamaan myös sellaisiin tuotteisiin, jotka eivät olisi komission mukaan eurooppalaisten yritysten kilpailukyvyyn ja/tai kuluttajien etujen kannalta yhtä merkittäviä kuin autoteollisuuden tuotteet. Ottaen huomioon, että Suomessa ei ole laajempaa auto- tai autovaraosateollisuutta saat- taa viimeksi mainitulla seikalla olla merkitystä Suomenteollisuuden kannalta. Kaikkiin tuotteisiin ulottuva jälkimarkkinoiden vapauttaminen olisi vastoin pyrkimyksiä turvata oikeudenhaltijoille mahdollisimman vahva suoja. Toisaalta ehdotuksen muuttaminen siten, että se koskisi vain autojen varaosia olisi periaatteellisesti ongelmallista ja johtaisi valtioneuvoston käsityksen mukaan soveltamisongelmiin.

Direktiivin soveltamisalan ulottaminen ehdotetulla tavalla kaikkiin moniosaisen tuotteen korjaamiseksi tarkoitettuihin osiin edellyttäisi huomattavasti laajempaa ja perusteellisempaa vaikutusarviointia. Kun komissio ei tällaista ole tuottanut ja kun komission ilmoituksen mukaan muille aloille vaikutukset olisivat vähäisiä on todennäköistä, että tällaista vaikutusarviointia, — vaikka sitä vaadittaisiinkin — ei saataisi.

Komission vaikutusarvioinnissa on omaksettua kanta, jonka mukaan kuluttajat hyötyisivät ehdotuksesta hintojen laskun myötä. Toisaalta kuluttajille saattaisi aiheutua suoraan haittaa tai vahinkoa, jos vapautettu kilpailu johtaisi halvempien osien heikompaan laatuun ja laadukkaampien alkuperäisosien hinnan kohoamiseen. Lisäksi liitännäiskustannusten (esim. ei-alkuperäisten varaosien asennus tai vakuutusmaksut) merkitystä ei komission vaikutusarvioinnissa ole tehty. Autoala on myös esittänyt väitteitä liittyen autojen turvallisuuteen. Näitä väitteitä ei voida kokonaan sivuuttaa ottaen huomioon, että kaikkiin auto-osiiin ei liity turvallisuutta sääteleviä määräyksiä. Näitä turvallisuusriskejä vähentämään ja kuluttajan mahdollisuutta tehdä aitoja valintoja lisäämään komissio esittää, että kuluttajille pitäisi aina antaa asianmukaiset tiedot varaosien alkuperästä, jotta he pystyvät tekemään valinnan toistensa kanssa kilpailevien osien välillä. Tämä ehdotus on sinänsä kannatettava, mutta ongelmaksi muodostuvat tällöinkin tilanteet, joissa tuote siirtyy kuluttajalta toiselle. Esimerkiksi juuri autot ovat pitkäikäisiä hyödykkeitä ja niillä on monia ostajia. Velvollisuutta ilmoittaa varaosan alkuperästä ei voitaisi ulottaa kuluttajalta kuluttajalle siirtyvään tuotteeseen, jolloin todellista valinnanvaraa ei välttämättä syntyisi.

Ehdotetussa direktiivitekstissä ei ole määritelmää varaosasta. Tämä johtaisi valtioneuvoston käsityksen mukaan hyvinkin helposti riitoihin direktiivin soveltumisesta loukkaajaksi väitetyn osapuolen katsoessa loukkaaviksi väitettyjen osien kuuluvan direktiivissä tarkoitettuihin varaosiin kun taas

loukatuksi väitetty osapuoli katsoisi kyseisten osien olevan joitain muita kuin direktiivissä tarkoitettuja varaosia. Tämä ei olisi omiaan lisäämään oikeusvarmuutta halutulla tavalla. Valtioneuvosto katsookin, että varaosaa ja sen määrittelyä tulisi direktiiviehdotuksen käsittelyn yhteydessä pyrkiä tarkentamaan.

Komission ehdotus on ristiriidassa yleisiin pyrkimyksiin suojata henkistä omaisuutta. Komissiolla on ollut ja on edelleen hankkeita mm. piratismiin ja tuoteväärennösten vähentämiseksi (nk. enforcement-direktiivi, erilaiset projektit IPR-tietoisuuden lisäämiseksi jne.). Myös muotoilun merkitystä kilpailukyvyn edistäjänä on korostettu. Ehdotus tarkoittaisi sitä, että tietyltä, joskin pieneltä osin, mallisuoja kavennettaisiin. Tällainen teollisoikeudellisen suojan kaventaminen saattaisi antaa vääränlaisen viestin markkinoilla toimijoille. Valtioneuvosto katsoo, että teollisoikeudellisen suojan kaventaminen on puolustettavissa ainoastaan, mikäli kuluttajalle koituvat hyödyt kokonaisuudessaan ovat merkittäviä. On myös huomattava, että komission antamassa moottoriajoneuvoalan ryhmäpoikkeusasetuksessa ((EY) N:o 1400/2002) on jo nyt säädetty toimista, joilla poistetaan haitallisia kilpailunrajoituksia. Asetuksen mukaan immateriaalioikeussuojaa on käytettävä asianmukaisesti ja niin, ettei kilpailua rajoiteta epäterveellä tavalla. Tämänkin vuoksi direktiiviehdotuksesta kuluttajille koituvat hyödyt saattaisivat jäädä arvioitua vähäisemmiksi.

Edellä esitetyn perusteella valtioneuvosto katsoo, että tasapaino kilpailun edistämisen ja henkisen omaisuuden suojaamisen välillä on tärkeää. Ennen direktiivin hyväksymistä olisikin vielä pyrittävä selvittämään mahdollisuus komission vaikutusarviointiasiakirjassakin esitettyihin kompromisseihin lähinnä varaosien lyhyemmän suoja-ajan muodossa. Tällöin pystyttäisiin riittävästi lisäämään varaosamarkkinoiden kilpailua tietyn lyhyemmän suoja-ajan jälkeen ja samalla kuitenkin suojaamaan tuotteen suunnitteluun laitettua henkistä pääomaa.