



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 14.9.2004
COM(2004) 582 τελικό

2004/0203 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για την τροποποίηση της οδηγίας 98/71/ΕΚ για τη νομική προστασία σχεδίων και
υποδειγμάτων**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

{SEC(2004) 1097 }

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά την προστασία των σχεδίων και των υποδειγμάτων των ανταλλακτικών που προορίζονται να αποκαταστήσουν την εμφάνιση σύνθετων προϊόντων όπως τα μηχανοκίνητα οχήματα. Αποσκοπεί στο να ολοκληρώσει την εσωτερική αγορά μέσα από τη διαδικασία της απελευθέρωσης που ξεκίνησε και έχει ήδη εν μέρει ολοκληρωθεί με την οδηγία 98/71/EK, έτσι ώστε να αυξηθεί ο ανταγωνισμός και να δοθεί στους καταναλωτές ευρύτερη δυνατότητα επιλογής όσον αφορά την πηγή των ανταλλακτικών που χρησιμοποιούνται για επισκευαστικούς σκοπούς. Παράλληλα, η πρόταση διατηρεί τη γενικότερη ενθάρρυνση για επένδυση στο σχέδιο, εφόσον δεν επηρεάζει την προστασία των σχεδίων ή των υποδειγμάτων για τα νέα εξαρτήματα που ενσωματώνονται σε ένα σύνθετο προϊόν κατά το στάδιο παρασκευής του.

Η υπάρχουσα κατάσταση διαφορετικών, αντιτιθέμενων συστημάτων για την προστασία των σχεδίων και υποδειγμάτων ανταλλακτικών, σύμφωνα με την οποία εννέα κράτη μέλη έχουν απελευθερώσει την αγορά ενώ δεκαέξι κράτη μέλη επεκτείνουν την προστασία αυτή στα ανταλλακτικά, δεν είναι καθόλου ικανοποιητική από την άποψη της εσωτερικής αγοράς. Στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, που επηρεάζεται περισσότερο από όλους, υπάρχει ενιαία αγορά για τα νέα αυτοκίνητα αλλά όχι για τα ανταλλακτικά τους. Αυτή τη στιγμή τα ανταλλακτικά αυτοκινήτων δεν μπορούν να παραχθούν και να κυκλοφορήσουν ελεύθερα στην αγορά της Κοινότητας. Λόγω αυτής της αποσπασματικότητας και της αβεβαιότητας σχετικά με την εξέλιξη του κοινοτικού συστήματος σχεδίων και υποδειγμάτων, οι πολίτες δεν γνωρίζουν με σιγουριά εάν η αγορά ορισμένων ανταλλακτικών είναι νόμιμη και σε ποια κράτη μέλη ισχύει αυτό, και κατά συνέπεια σε ορισμένα μέρη της Κοινότητας δεν έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν μεταξύ ανταγωνιστικών ανταλλακτικών. Για τον ίδιο λόγο, οι κατασκευαστές ανταλλακτικών, ιδίως οι ΜΜΕ, δεν μπορούν να αντλήσουν οφέλη από τις οικονομίες μεγάλης κλίμακας που τους προσφέρει η ενιαία αγορά και αποθαρρύνονται από τις νέες επενδύσεις και τη δημιουργία θέσεων εργασίας, που σε άλλες συνθήκες θα δημιουργούσαν.

Ο οικονομικός αντίκτυπος της προστασίας των σχεδίων και των υποδειγμάτων στις τιμές των ανταλλακτικών συζητήθηκε έντονα από ομάδες συμφερόντων και από τις δύο πλευρές (υπέρ και κατά της απελευθέρωσης). Ωστόσο, οι συγκρίσεις των τιμών που διαθέτουν οι ενώσεις βιομηχάνων και άλλοι ενδιαφερόμενοι συντελεστές βασίζονται σε περιστασιακά στοιχεία ή, στην καλύτερη περίπτωση, σε απλούς μέσους όρους για ορισμένα ανταλλακτικά και ορισμένες χώρες. Η Επιτροπή, αποσκοπώντας στο να συγκεντρώσει καλύτερα στοιχεία, διεξήγαγε μια εμπεριστατωμένη και συστηματική ανάλυση για να εκτιμήσει εάν υπάρχει συστηματική διαφορά στις τιμές των γνήσιων ανταλλακτικών στα κράτη μέλη όπου ισχύει η προστασία των σχεδίων και υποδειγμάτων και στα κράτη μέλη όπου δεν ισχύει. Τα ευρήματα της μελέτης αυτής, που περιγράφονται στην εκτεταμένη αξιολόγηση του αντικτύπου, στηρίζουν το συμπέρασμα ότι οι αγορές στρεβλώνονται συστηματικά.

Η ανάλυση δείγματος τιμών για έντεκα ανταλλακτικά από είκοσι μοντέλα αυτοκινήτων σε εννέα κράτη μέλη, εκ των οποίων έξι παρέχουν προστασία για τα σχέδια αυτών των ανταλλακτικών και τέσσερα όχι, αποκαλύπτει ότι οι τιμές για δέκα από τα ανταλλακτικά αυτά είναι σημαντικά υψηλότερες στα κράτη μέλη με προστασία σχεδίων απ' ό,τι στα κράτη μέλη χωρίς προστασία σχεδίων. Το μόνο ανταλλακτικό για το οποίο η τιμή δεν είναι σημαντικά υψηλότερη είναι το ψυγείο – αλλά αυτό το ανταλλακτικό δεν υπόκειται στην προστασία των

σχεδίων και των υποδειγμάτων εφόσον δεν αποτελεί τμήμα του αμαξώματος ενός αυτοκινήτου. Για τα άλλα ανταλλακτικά, όπως π.χ. προφυλακτήρες, πόρτες, φτερά, φανοί, καπάκια και καλύμματα, οι τιμές ήταν κατά 6,4% έως 10,3% υψηλότερες στα κράτη μέλη που παρέχουν προστασία στα σχέδια και τα υποδείγματα. Αυτά τα αποτελέσματα δείχνουν ότι οι κατασκευαστές αυτοκινήτων, ως δικαιούχοι των σχεδίων, ασκούν σημαντική επιρροή στην αγορά αυτών των κρατών μελών, εις βάρος των καταναλωτών.

Συνοπτικά, η τρέχουσα κατάσταση όπου ισχύει ένα μικτό σύστημα προστασίας δημιουργεί εμπορικές στρεβλώσεις στην εσωτερική αγορά: οι πόροι και η παραγωγή δεν κατανέμονται βάσει της ανταγωνιστικότητας, ενώ η παραγωγή δεν καθορίζεται από μηχανισμούς της αγοράς. Αυτό οδηγεί στη στρέβλωση των τιμών και σε εμπόδια στο εμπόριο. Είναι εύλογα αναμενόμενο ότι σε μια απελευθερωμένη εσωτερική αγορά οι τιμές θα μειωθούν. Επιπλέον, θα δημιουργούνται επιχειρηματικές ευκαιρίες και θέσεις εργασίας για τις ανεξάρτητες ΜΜΕ, οι οποίες μέχρι σήμερα μπορούσαν να διεκδικήσουν μόνον ένα περιορισμένο μερίδιο της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των κρατών μελών χωρίς προστασία των σχεδίων και των υποδειγμάτων.

Η τρέχουσα πρόταση θα πρέπει να ενταχθεί σε ένα πλαίσιο διαβουλεύσεων με μακρά ιστορία. Η οδηγία 98/71/EK για τη νομική προστασία σχεδίων και υποδειγμάτων¹ εκδόθηκε στις 13 Οκτωβρίου 1998. Στόχος της είναι να εξασφαλίσει τη συνέπεια ανάμεσα στις εθνικές διατάξεις της νομοθεσίας περί σχεδίων και υποδειγμάτων οι οποίες επηρεάζουν πιο άμεσα τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, εξασφαλίζοντας υψηλό επίπεδο προστασίας της βιομηχανικής ιδιοκτησίας και ενθαρρύνοντας τις επενδύσεις στη μεταποιητική βιομηχανία. Δυνάμει της οδηγίας, η εμφάνιση ενός προϊόντος, εφόσον αποτελεί νέο και πρωτότυπο σχέδιο, μπορεί να προστατευθεί από τρίτα μέρη που ενδεχομένως θα την χρησιμοποιούσαν. Ωστόσο, την εποχή εκείνη δεν ήταν δυνατόν να εναρμονιστεί το καθεστώς σχεδίων και υποδειγμάτων όσον αφορά τη δευτερογενή αγορά ανταλλακτικών.

Η προστασία των σχεδίων και των υποδειγμάτων χορηγεί αποκλειστικότητα σε νέα και πρωτότυπα σχέδια για την εμφάνιση ενός μεμονωμένου προϊόντος (π.χ. ανθοδοχείο), ενός σύνθετου προϊόντος (π.χ. αυτοκίνητο) ή ενός κατασκευαστικού στοιχείου (π.χ. φάνωμα πόρτας).

Η πρωτογενής αγορά ανταλλακτικών αφορά την ενσωμάτωσή τους στο αρχικό στάδιο κατασκευής και παραγωγής ενός σύνθετου προϊόντος. Από τη στιγμή που το σύνθετο αυτό προϊόν πωληθεί σε καταναλωτή και χρησιμοποιηθεί, μπορεί να υποστεί ατυχήματα, βλάβες ή ζημιές και ορισμένα τμήματά του ενδέχεται να χρειαστεί να αντικατασταθούν ή να επισκευαστούν. Αυτό αποτελεί τη δευτερογενή ή δευτερεύουσα αγορά. Το ίδιο στοιχείο μπορεί να εισαχθεί στην αγορά ως αρχικό κατασκευαστικό στοιχείο (νέο εξάρτημα) στην πρωτογενή αγορά ή ως ανταλλακτικό στη δευτερογενή αγορά. Ωστόσο, μόνον η δευτερογενής αγορά επηρεάζεται από την παρούσα πρόταση.

Επιπλέον, η πρόταση δεν επηρεάζει όλα τα ανταλλακτικά. Τα ανταλλακτικά που επηρεάζονται ορίζονται ως τα «κατασκευαστικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται για την επισκευή ενός σύνθετου προϊόντος κατά τρόπον ώστε να αποκατασταθεί η αρχική του εμφάνιση». Σύνθετο προϊόν είναι ένα προϊόν που αποτελείται από διάφορα κατασκευαστικά στοιχεία ή εξαρτήματα, τα οποία μπορούν να αντικατασταθούν ή να επισκευαστούν σε περίπτωση βλάβης με ανταλλακτικά. Υπάρχουν ανταλλακτικά για τα οποία δεν είναι επιτακτική ανάγκη να χρησιμοποιηθεί το αρχικό σχέδιο ή το υπόδειγμα για να αποκατασταθεί

¹ ΕΕ 289 της 28.10.98, σ. 28.

η αρχική εμφάνιση του προϊόντος, π.χ. επειδή έχει τυποποιημένο σχήμα ή λειτουργία. Υπάρχουν άλλα ανταλλακτικά για τα οποία το σχέδιο ή το υπόδειγμα είναι αναγκαίο για να αποκατασταθεί η αρχική λειτουργία ή εμφάνιση του προϊόντος, με άλλα λόγια, το εξάρτημα ή το κατασκευαστικό στοιχείο του σύνθετου προϊόντος μπορεί να αντικατασταθεί μόνο με ανταλλακτικό πανομοιότυπο με το αρχικό εξάρτημα. Αυτά συχνά αποκαλούνται ανταλλακτικά που «πρέπει να συνταιριάζουν απόλυτα» και αποτελούν το αποκλειστικό αντικείμενο της παρούσας πρότασης.

Επί του παρόντος, η οδηγία δεν εξαιρεί την προστασία των ανταλλακτικών μέσω δικαιώματος επί του σχεδίου ή του υποδείγματος· με άλλα λόγια, η προστασία που παρέχεται στο σχέδιο ή υπόδειγμα του νέου εξαρτήματος στην πρωτογενή αγορά μπορεί εξίσου να ισχύσει και στο ανταλλακτικό στη δευτερογενή αγορά. Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι τα κράτη μέλη δεν μπόρεσαν να συμφωνήσουν για την εναρμόνιση της δευτερεύουσας αγοράς, το άρθρο 14 της οδηγίας όντως προέβλεπε ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να διατηρήσουν σε ισχύ τις σχετικές υπάρχουσες νομικές διατάξεις τους, ενώ μπορούν να τις αλλάξουν μόνον κατά τρόπο που να απελευθερώνει την αγορά των ανταλλακτικών (λύση «παγίωσης με βελτιώσεις»). Ακόμα, το άρθρο 18 της οδηγίας προβλέπει ότι η Επιτροπή προβαίνει σε ανάλυση των συνεπειών της οδηγίας και υποβάλλει πρόταση για τις τυχόν τροποποιήσεις που απαιτούνται για την ολοκλήρωση της αγοράς ανταλλακτικών. Εφόσον η οδηγία δεν άλλαξε το καθεστώς των υπαρχόντων συστημάτων για τα ανταλλακτικά στα κράτη μέλη παρά μόνον για να επιτρέψει την απελευθέρωση, αυτή τη στιγμή η ανάλυση των συνεπειών της ίδιας της οδηγίας δεν θα βοηθούσε στη λήψη αποφάσεων σχετικά με τις περαιτέρω αναγκαίες αλλαγές. Αντίθετα, η Επιτροπή εστίασε τη μελέτη της στο ειδικό ζήτημα της προστασίας των σχεδίων και των υποδειγμάτων στη δευτερογενή αγορά.

Ύστερα από τη μεταφορά της οδηγίας 98/71/EK στις εθνικές νομοθεσίες όλων των κρατών μελών, η κατάσταση έχει ως εξής:

- Η Αυστρία, η Κύπρος, η Τσεχική Δημοκρατία, η Δανία, η Εσθονία, η Φινλανδία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Πολωνία, η Πορτογαλία, η Σλοβακία, η Σλοβενία και η Σουηδία εξακολουθούν να εφαρμόζουν την προστασία σχεδίων και υποδειγμάτων στα ανταλλακτικά.
- Στο Βέλγιο, την Ουγγαρία, την Ιρλανδία, την Ιταλία, τη Λεττονία, το Λουξεμβούργο, τις Κάτω Χώρες, την Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο προβλέπεται ρήτρα για τις επισκευές, που επιτρέπει την προστασία των σχεδίων και υποδειγμάτων στα νέα προϊόντα, αλλά επιτρέπει τη δυνατότητα εναλλακτικών εξαρτημάτων για επισκευή ή αντικατάσταση στη δευτερογενή αγορά.
- Η Ελλάδα προβλέπει ρήτρα επισκευών σε συνδυασμό με διάστημα προστασίας 5 ετών και επαρκή και εύλογη αποζημίωση. Αυτό το σύστημα αποζημίωσης δεν έχει ακόμα τεθεί σε εφαρμογή.

Σημαντική παράλληλη εξέλιξη αποτελεί το γεγονός ότι το ενιαίο κοινοτικό σχέδιο, το οποίο διαχειρίζεται το Γραφείο Εναρμόνισης της Εσωτερικής Αγοράς (με έδρα στο Alicante), σημείωσε ένα ακόμα βήμα προόδου προς την απελευθέρωση της δευτερεύουσας αγοράς με το άρθρο 110 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 6/2002 του Συμβουλίου για τα κοινοτικά σχέδια και υποδείγματα. Σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό «...δεν προστατεύεται ως κοινοτικό σχέδιο ή υπόδειγμα ένα σχέδιο ή υπόδειγμα που αποτελεί κατασκευαστικό στοιχείο σύνθετου προϊόντος, το οποίο χρησιμοποιείται ... για την επισκευή του εν λόγω σύνθετου προϊόντος, προς αντικατάσταση της αρχικής του εμφάνισης». Με άλλα

λόγια, βάσει του κοινοτικού συστήματος σχεδίων και υποδειγμάτων (σε αντιδιαστολή με τα εθνικά δικαιώματα επί των σχεδίων) δεν προβλέπεται προστασία στη δευτερογενή αγορά για τα ανταλλακτικά που πρέπει να συνταιριάζουν απόλυτα. Το εν λόγω κείμενο αποτέλεσε τη βάση για την τρέχουσα πρόταση που ασχολείται με τα εθνικά συστήματα.

Από την έκδοση της οδηγίας για τη νομική προστασία σχεδίων και υποδειγμάτων, η Επιτροπή εξέδωσε νέο κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας². Αυτό το νέο κανονιστικό καθεστώς επέλυσε ορισμένα πρακτικά ζητήματα σχετικά με τη διανομή των ανταλλακτικών, ιδίως τον στόχο της εξασφάλισης πραγματικού ανταγωνισμού στην αγορά υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης, επιτρέποντας, μεταξύ άλλων, στους χρήστες να επιλέγουν μεταξύ ανταγωνιστικών ανταλλακτικών. Ωστόσο, δεν αντιμετωπίζει άμεσα το κρίσιμο ζήτημα της προστασίας ή μη προστασίας των ανταλλακτικών με δικαίωμα βιομηχανικής ιδιοκτησίας. Επομένως, ο κανονισμός 1400/2002 δεν αποκλείει την ανάγκη για μεγαλύτερη προσέγγιση και απελευθέρωση της εθνικής νομοθεσίας όσον αφορά τα ανταλλακτικά. Αντίθετα, η απελευθέρωση της δευτερεύουσας αγοράς είναι αναγκαία για να αντληθούν πλήρως τα οφέλη του εν λόγω κανονισμού.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

2.1. Περιγραφή της αγοράς

Η συζήτηση για την προστασία των σχεδίων και υποδειγμάτων για σύνθετα προϊόντα στη δευτερογενή αγορά είναι μακροχρόνια (από 15ετίας περίπου) και μάλιστα πυροδοτήθηκε από τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας που αποτελεί ειδική περίπτωση. Οι κυριότεροι λόγοι για το γεγονός αυτό είναι οι εξής: το σχέδιο διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην αρχική επιλογή οχήματος από έναν καταναλωτή· τα αυτοκίνητα υφίστανται συχνά ζημιές λόγω ατυχήματος· και τέλος είναι ακριβά αντικείμενα μακροχρόνιας χρήσης, τα οποία οι ιδιοκτήτες τους επισκευάζουν αντικαθιστώντας ένα εξάρτημα αντί να αγοράσουν νέο αυτοκίνητο. Άλλοι τομείς της αγοράς είναι πολύ πιο διασκορπισμένοι, οι όγκοι των αντικειμένων είναι πολύ μικροί και τα μοντέλα και τα σχέδια αλλάζουν τόσο γρήγορα που οι ανεξάρτητοι παραγωγοί δεν έχουν οικονομικά κίνητρα για να διεισδύσουν στην αγορά.

Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η συζήτηση περί ανταλλακτικών αφορά μόνον ένα μικρό ποσοστό της συνολικής αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των εξαρτημάτων τους. Αφενός δεν επηρεάζονται τα καινούργια εξαρτήματα και αφετέρου πολλά ανταλλακτικά δεν πληρούν ούτε και αυτά τα κριτήρια για την προστασία των σχεδίων και των υποδειγμάτων, αλλά και ούτε χρησιμοποιούνται ως εξαρτήματα αντικατάστασης για να αποκαταστήσουν τη συνολική εμφάνιση του αρχικού οχήματος. Οι εκτιμήσεις των διαφόρων ενδιαφερόμενων μερών κυμαίνονται σημαντικά. Όπως εξηγείται στην εκτεταμένη αξιολόγηση του αντικτύπου, η συνολική αγορά ανταλλακτικών αυτοκινήτων κυμαίνεται από 42 έως 45 δισ. € στην ΕΕ των 15. Σύμφωνα με την ECAR, η οποία είναι υπέρ της απελευθέρωσης της αγοράς, το δυνητικό τμήμα της αγοράς που επηρεάζεται από την παρούσα πρόταση φθάνει το 25% ή 9-11 δισ. €. Ωστόσο, οι κατασκευαστές αυτοκινήτων εκτιμούν ότι το τμήμα της αγοράς που θα επηρεαστεί ανέρχεται μόνον στο 5% της συνολικής αγοράς.

² ΕΕ 203 της 1.8.2002, σ. 30.

Τα κυριότερα είδη εξαρτημάτων που επηρεάζονται είναι ανταλλακτικά τοιχώματα αμαξώματος, οι υαλοπίνακες και οι φανοί. Τα εξαρτήματα αυτά προμηθεύουν οι κατασκευαστές οχημάτων (ΚΟ), οι προμηθευτές γνήσιων εξαρτημάτων (ΠΓΕ) και οι ανεξάρτητοι προμηθευτές (ΑΠ). Οι διαχωρισμοί αυτοί δεν είναι στεγανοί, δεδομένου ότι οι προμηθευτές γνήσιων εξαρτημάτων μερικές φορές λειτουργούν βάσει σύμβασης με τους κατασκευαστές οχημάτων αλλά και ξεχωριστά ως ανεξάρτητοι προμηθευτές – ακόμα και για το ίδιο ανταλλακτικό. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τους υαλοπίνακες και τους φανούς.

Οι ανεξάρτητοι προμηθευτές συναντούν δυσκολίες κατά τη διείσδυσή τους στην αγορά. Το καθοριστικό χαρακτηριστικό όλων των προϊόντων της εν λόγω αγοράς είναι το σχέδιό τους που βασίζεται στο «απόλυτο συνταίριασμα», γεγονός που σημαίνει ότι τα ανταλλακτικά πρέπει να είναι πανομοιότυπα με τα γνήσια εξαρτήματα. Δεδομένης της τεχνολογίας ακριβείας των σύγχρονων αυτοκινήτων η ανοχή σφάλματος συχνά είναι πολύ μικρή. Οι ανεξάρτητοι προμηθευτές είναι υποχρεωμένοι να αναπαραγάγουν την τεχνολογία των εξαρτημάτων βάσει δειγμάτων γνήσιων εξαρτημάτων. Αντίθετα, οι προμηθευτές γνήσιων εξαρτημάτων επωφελούνται από τις μήτρες που χρησιμοποιούνται στην παραγωγή εξαρτημάτων για την πρωτογενή αγορά. Η ικανότητα των ανεξάρτητων προμηθευτών να εφοδιάζουν τη δευτερογενή αγορά με μη γνήσια εξαρτήματα υψηλής ποιότητας μειώνεται επίσης με τις τακτικές μικρές αναθεωρήσεις του σχήματος και του σχεδίου του αμαξώματος που πραγματοποιούν οι κατασκευαστές οχημάτων για να ανανεώσουν τα μοντέλα τους. Η λιγότερο καλή εφαρμογή των μη γνήσιων τοιχωμάτων του αμαξώματος ενδέχεται να είναι ο λόγος για τον οποίο τα γνήσια ανταλλακτικά εξακολουθούν να κατέχουν σημαντικό μερίδιο της αγοράς, ακόμα και σε χώρες όπου οι κανονισμοί για την απελευθέρωση των προστασίας των σχεδίων και υποδειγμάτων επιτρέπουν τον ανταγωνισμό. Εκεί όπου τα χαρακτηριστικά του προϊόντος, οι τελειοποιήσεις των κατασκευαστών και ο τρόπος προμήθειας κατέστησαν το θέμα της εφαρμογής λιγότερο σημαντικό (π.χ. υαλοπίνακες, φανοί), το μερίδιο των προμηθευτών μη γνήσιων ανταλλακτικών στην αγορά φαίνεται να είναι πολύ μεγαλύτερο. Αυτό καταδεικνύει το γεγονός ότι τα δικαιώματα επί των σχεδίων αποτελούν έναν μόνο παράγοντα της ικανότητας των κατασκευαστών αυτοκινήτων να ελέγχουν την αγορά ανταλλακτικών, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν αποτελούν σημαντικό ζήτημα προς διευθέτηση.

Στην αγορά αυτοκινήτων, η πρόταση θα επηρεάσει περισσότερο τους ακόλουθους επιμέρους τομείς:

- Η παραγωγή τοιχωμάτων του αμαξώματος παραδοσιακά ήταν μία από τις βασικές δραστηριότητες των κατασκευαστών οχημάτων. Τα μεταλλικά τοιχώματα του αμαξώματος εξακολουθούν να παράγονται κυρίως από τους ίδιους τους κατασκευαστές οχημάτων. Η κατάσταση αυτή αλλοιώνεται με τη μεγαλύτερη ανάθεση της παραγωγής τοιχωμάτων αμαξώματος σε τρίτους, αλλά όλα τα στοιχεία υποδεικνύουν ότι οι κατασκευαστές οχημάτων εξακολουθούν να κυριαρχούν στη δευτερογενή αγορά. Τα πλαστικά μέρη του αμαξώματος, όπως οι προφυλακτήρες, συχνά παρέχονται από ειδικευμένες εταιρείες βάσει βιομηχανικών συμβάσεων που βασίζονται στην αποκλειστικότητα, συμπεριλαμβανομένων των ανταλλακτικών. Ο συνολικός κύκλος εργασιών των ανεξάρτητων παραγωγών τοιχωμάτων αμαξώματος εντός της ΕΕ μπορεί να εκτιμηθεί σε 375 εκατ. € (5% της συνολικής αγοράς τοιχωμάτων αμαξώματος, η οποία ανέρχεται σε 7,5 δισ. € στην ΕΕ των 15).
- Στην αγορά υαλοπινάκων αυτοκινήτων, οι παραγωγοί γυαλιού υπολογίζουν το μέσο ρυθμό αντικατάστασης των ανεμοθωράκων σε 5%, που αντιστοιχεί σε αγορά περίπου 10 εκατομμυρίων ανεμοθωράκων ετησίως. Η δευτερογενής αγορά για τους υαλοπίνακες στην

ΕΕ των 15 εκτιμάται σε 1 € δισεκατομμύριο. Υπάρχει μια *de facto* απελευθέρωση στον τομέα των υαλοπινάκων αυτοκινήτων, εφόσον οι κατασκευαστές αυτοκινήτων αγοράζουν τα εξαρτήματα αυτά από παραγωγούς. Οι τρόποι προμήθειας και εφαρμογής των εξαρτημάτων αυτών διαφέρει πολύ τόσο σε σχέση με τα τοιχώματα του αμαξώματος όσο και με τους φανούς. Στην ευρωπαϊκή αγορά υαλοπινάκων αυτοκινήτων κυριαρχούν τρεις κατασκευαστές - οι Pilkington, Saint Gobain και Glaverbel. Και οι τρεις έχουν σημαντική διεθνή παρουσία καθώς και σημαντικό μερίδιο στην αγορά της ΕΕ. Υπολογίζεται ότι το μερίδιο που κατέχουν συνολικά είναι το 75% της δευτερεύουσας αγοράς της ΕΕ.

- Όσον αφορά τους φανούς, η συνολική αγορά ανταλλακτικών φανών εκτιμάται σε 1,22 € δισ. ετησίως. Σύμφωνα με τα στοιχεία, περίπου τα μισά αφορούν γνήσια ανταλλακτικά. Ο βασικός όγκος της παραγωγής φανών στην Ευρώπη παράγεται από λίγες εταιρείες: τις Valeo, Hella και Automotive Lighting. Παραδοσιακά οι εν λόγω εταιρίες διέθεταν επίσης τους ίδιους φανούς στη δευτερογενή αγορά με πολύ μικρό ανταγωνισμό από χώρες εκτός της ΕΕ. Η μηχανοποιημένη μήτρα που χρησιμοποιείται για την παραγωγή των γνήσιων φανών χρησιμοποιείται επίσης για την κατασκευή φανών που πωλούνταν στη δευτερογενή αγορά μέσω ανεξάρτητων καναλιών διανομής, χωρίς το λογότυπο του κατασκευαστή οχημάτων.

Είναι χρήσιμο να σημειωθεί ότι λόγω του είδους της αγοράς, το μεγαλύτερο μέρος (το 80% σύμφωνα με ορισμένες εκτιμήσεις) των επισκευών με ανταλλακτικά αφορά είδη φανοποιείας τα οποία υφίστανται ζημιές λόγω σύγκρουσης των οχημάτων και τοποθετούνται με έξοδα των ασφαλιστικών εταιρειών. Οι εργάτες που τοποθετούν τα ανταλλακτικά αυτά αμείβονται για την εργασία τους βάσει συμφωνημένου πίνακα τιμών των ανταλλακτικών και καθορισμένων εργατικών.

Για τις εργασίες αυτές, η δυνατότητα της ασφαλιστικής εταιρείας να καθορίζει, αφενός, το είδος ανταλλακτικού που θα χρησιμοποιηθεί για να αντικαταστήσει το είδος που υπέστη ζημιά (δηλ. γνήσιο εξάρτημα ή από ανεξάρτητο προμηθευτή) και, αφετέρου, την τιμή που διατίθεται να πληρώσει για την αντικατάσταση, της δίνουν σημαντική αξία στην αγορά.

2.2. Διαβουλεύσεις, μελέτη και αξιολογήσεις του αντικτύπου

Ύστερα από την έκδοση της οδηγίας, έγινε προσπάθεια να διαμορφωθούν ίσοι όροι συμμετοχής στην αγορά ανταλλακτικών μέσω μιας *εκούσιας συμφωνίας* μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών. Για τον σκοπό αυτό η Επιτροπή, σε μια δήλωση σχετικά με τη δευτερογενή αγορά ανταλλακτικών που δημοσιεύτηκε μαζί με την οδηγία, ανέλαβε να δρομολογήσει και να συντονίσει διαδικασία διαβουλεύσεων σχετικά με την προστασία των σχεδίων και υποδειγμάτων που αφορούν τα κατασκευαστικά στοιχεία σύνθετων προϊόντων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και να ενημερώσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται. Από τον Οκτώβριο ως το Νοέμβριο του 2000 πραγματοποιήθηκε σειρά διμερών συναντήσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Το συμπέρασμα των διαβουλεύσεων ήταν ότι οι θέσεις των ενδιαφερόμενων μερών θα εξακολουθήσουν να αντίκεινται και να απέχουν σε τέτοιο βαθμό που δεν θα είναι δυνατή η επίτευξη εκούσιας συμφωνίας.

Δεδομένου ότι είναι αδύνατο να επιτευχθεί εθελούσια συμφωνία και αφού ζήτησε τη γνώμη πολλών άλλων μερών, η Επιτροπή ανέθεσε σε τρίτο φορέα την εκτέλεση μελέτης σχετικά με τις πιθανές επιλογές για την εναρμόνιση της δευτερεύουσας αγοράς ανταλλακτικών. Η μελέτη επικεντρώθηκε στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, λόγω της σημασίας του οικονομικού αντικτύπου στον τομέα αυτό.

Η εν λόγω μελέτη αποσκοπούσε στο να εξετάσει ποιος θα είναι ο μελλοντικός αντίκτυπος των τεσσάρων εναλλακτικών συστημάτων για την προστασία των σχεδίων και υποδειγμάτων όσον αφορά τον ανταγωνισμό, τους κοινοτικούς βιομηχανικούς κλάδους και τους καταναλωτές, σε σχέση με μια κατάσταση αναφοράς που αντιστοιχεί στη σημερινή κατάσταση, και πιο συγκεκριμένα:

- Η παρούσα κατάσταση (ή το ισχύον καθεστώς).
- «Απελευθέρωση», δηλαδή δεν υπάρχει προστασία των σχεδίων και υποδειγμάτων για τα ανταλλακτικά. Η επιλογή αυτή προϋποθέτει την αναθεώρηση της οδηγίας 98/71/EK για τα εξαρτήματα που πρέπει να συνταιριάζουν απόλυτα, η οποία θα εξαιρούσε από την προστασία των σχεδίων και υποδειγμάτων τα εξαρτήματα που πρέπει να συνταιριάζουν απόλυτα σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Ένα σύστημα που επιδιώκει τη βραχυπρόθεσμη προστασία των σχεδίων και υποδειγμάτων. Βάσει αυτής της εναλλακτικής λύσης, η προστασία σχεδίων και υποδειγμάτων για τα ανταλλακτικά θα ισχύει μόνο για περιορισμένη χρονική περίοδο. Μετά την περίοδο αυτή, τα ανταλλακτικά δεν θα μπορούν πλέον να καλύπτονται από την προστασία των σχεδίων και υποδειγμάτων και κάθε παραγωγός θα είναι ελεύθερος να τα παράγει.
- Ένα σύστημα αποζημίωσης για τη χρήση προστατευόμενων σχεδίων και υποδειγμάτων, συμπεριλαμβανομένου του κατάλληλου επιπέδου αποζημίωσης. Στο πλαίσιο της επιλογής αυτής, οι ανεξάρτητοι παραγωγοί θα μπορούσαν να παράγουν ανταλλακτικά με αντάλλαγμα μια λογική αποζημίωση που θα καταβάλλουν στον κάτοχο των δικαιωμάτων του σχεδίου ή υποδείγματος.
- Ένας συνδυασμός και των δύο προαναφερθέντων συστημάτων, δηλαδή μια *βραχυπρόθεσμη* πλήρης προστασία σχεδίων και υποδειγμάτων και ένα σύστημα *αποζημίωσης* για την περίοδο που ακολουθεί.

Η Επιτροπή αξιολογεί κάθε μια από τις επιλογές αυτές στην εκτεταμένη αξιολόγηση του αντικτύπου την οποία εκπόνησε και η οποία βασίστηκε στη μελέτη καθώς και σε συμπληρωματικά στοιχεία από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων, τους ανεξάρτητους προμηθευτές και τους ασφαλιστές.

Βάσει της εν λόγω αξιολόγησης, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εναλλακτική λύση σύμφωνα με την οποία αποκλείεται η προστασία των σχεδίων και υποδειγμάτων στην αγορά ανταλλακτικών είναι η μόνη αποτελεσματική για να επιτευχθεί η εσωτερική αγορά. Η επιλογή της απελευθέρωσης προσφέρει πλεονεκτήματα από πολλές απόψεις χωρίς σοβαρά μειονεκτήματα. Θα βελτιώνει τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, θα επέτρεπε μεγαλύτερο ανταγωνισμό στη δευτερογενή αγορά, θα μείωνε τις τιμές για τους καταναλωτές και θα δημιουργούσε ευκαιρίες και θέσεις εργασίας για τις ΜΜΕ. Όπως καταδεικνύει η εκτεταμένη αξιολόγηση του αντικτύπου, οι άλλες επιλογές συνεπάγονται λίγες ή καμία αλλαγή στην τρέχουσα μη ικανοποιητική κατάσταση. Δεδομένου του περιορισμένου κύκλου ζωής των αυτοκινήτων, ένα σύστημα που θα χορηγούσε νομική προστασία στους αρχικούς παραγωγούς για περιορισμένη χρονική περίοδο θα αφαιρούσε από τους ανεξάρτητους προμηθευτές τα οικονομικά κίνητρα για διείσδυση στην αγορά. Ένα σύστημα αποζημιώσεων είναι διοικητικά πολύπλοκο και προσφέρει μικρή ασφάλεια δικαίου.

2.3. Αναμενόμενα οφέλη από την πρόταση

Οι εποικοδομητικές συνέπειες της παρούσας πρότασης μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- Για τον καταναλωτή

Οι καταναλωτές θα επωφεληθούν άμεσα από τον αυξημένο ανταγωνισμό και την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Ο τομέας της ανεξάρτητης διανομής θα είναι σε θέση να προσφέρει ευρύτερο φάσμα ανταλλακτικών, συμπεριλαμβανομένων των ανταλλακτικών από προμηθευτές γνήσιου εξοπλισμού καθώς και τα κανονικά φθηνότερα ανταλλακτικά των ανεξάρτητων παραγωγών. Αυτό θα οδηγήσει σε μεγαλύτερη ποικιλία ανταλλακτικών από διαφορετικούς κατασκευαστές προσφέροντας στον επισκευαστή ή/και στον ασφαλιστή, και κατά συνέπεια στον τελικό καταναλωτή, περισσότερες επιλογές και χαμηλότερες τιμές για τα ανταλλακτικά που πρέπει να συνταιριάζουν απόλυτα. Τα στοιχεία της Επιτροπής δείχνουν ότι οι καταναλωτές πληρώνουν από 6 έως και 10% επιβάρυνση για τα ανταλλακτικά που καλύπτονται από την πρόταση στα κράτη μέλη που επιτρέπουν την προστασία των σχεδίων και των υποδειγμάτων. Αυτή τη στιγμή, σε ορισμένα κράτη μέλη ο καταναλωτής πληρώνει δύο φορές για το ίδιο σχέδιο: μία φορά όταν αγοράζει ένα καινούργιο αυτοκίνητο και μια δεύτερη φορά όταν αυτό χρειάζεται επισκευές. Μια εναρμονισμένη ρήτρα επισκευών θα τερμάτιζε αυτή την κατάσταση.

- Ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και ανταγωνισμός

Χωρίς τη ρήτρα περί επισκευών, ο καταναλωτής θα μπορεί να επιλέξει τον επισκευαστή για τα εξαρτήματα που είναι ενσωματωμένα στο αμάξωμα, αλλά όχι τα ίδια τα εξαρτήματα. Η παρούσα πρόταση προτίθεται να διορθώσει αυτή την άνιση κατάσταση, αυξάνοντας έτσι τον ανταγωνισμό σε όλα τα ανταλλακτικά και για όλους τους συντελεστές στην αλυσίδα αξίας. Από τη μια πλευρά οι κατασκευαστές αυτοκινήτων θα απολέσουν μέρος του μεριδίου τους στην αγορά καθώς και τα έσοδά τους από το μονοπώλιο, αλλά από την άλλη θα διαμορφωθούν νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες για ανεξάρτητους παραγωγούς ανταλλακτικών, κυρίως ΜΜΕ, και θα δημιουργηθεί μια ευρωπαϊκή αγορά αρκετά ευρεία ώστε να μπορούν να αναδειχθούν νέοι επιχειρηματίες.

Η ανταγωνιστικότητα των κατασκευαστών αυτοκινήτων της ΕΕ απέναντι σε παραγωγούς τρίτων χωρών δεν θα επηρεαστεί αρνητικά. Στις ΗΠΑ, η προστασία των σχεδίων και των υποδειγμάτων δεν επεκτείνεται και στα ανταλλακτικά. Από την άλλη, είναι αλήθεια ότι στην Ιαπωνία, η προστασία των σχεδίων καλύπτει τα ανταλλακτικά για μέγιστη διάρκεια 15 ετών. Ωστόσο, η παρούσα πρόταση θα αυξήσει επίσης της αγορά για τους προμηθευτές της ΕΕ, εφόσον θα τους επιτρέψει να παραγάγουν ανταλλακτικά για ιαπωνικά και άλλα αυτοκίνητα ξένης παρασκευής στην ΕΕ. Το 15% όλων των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στην ΕΕ παράγονται σε τρίτες χώρες. Αυτό το σημαντικό μερίδιο της αγοράς θα ανοίξει για τους παραγωγούς της ΕΕ, και για τον λόγο αυτόν οι ιάπωνες και οι αμερικανοί κατασκευαστές αυτοκινήτων αντιτίθενται στην απελευθέρωση σε κλίμακα ΕΕ.

Ακόμα, όσον αφορά την ανταμοιβή των κατόχων δικαιωμάτων επί του σχεδίου για την επένδυσή τους, το σημερινό κόστος για την ανάπτυξη νέου σχεδίου και η προστασία των εκ των προτέρων κινήτρων για καινοτομία ανέρχεται μόνον σε 50 έως 60 € ανά αυτοκίνητο. Αυτό το ποσό μπορεί να αντισταθμιστεί επαρκώς από τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων που να καλύπτουν μόνον την εκμετάλλευση του σχεδίου για την παραγωγή και την πώληση του σύνθετου προϊόντος στην πρωτογενή αγορά. Οι κατασκευαστές οχημάτων σίγουρα θα εξακολουθήσουν να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν το σχέδιο ως μέσο εμπορικής

προώθησης για τις βασικές τους επιχειρήσεις, ασχέτως εάν υπάρχει προστασία ή όχι στη δευτερογενή αγορά.

Συνολικά, η απελευθέρωση θα έχει θετικό αντίκτυπο στον ανταγωνισμό στην αγορά ανταλλακτικών της ΕΕ. Μακροπρόθεσμα, θα συμβάλει σε μια πιο δυναμική αγορά. Το βελτιωμένο περιβάλλον ανταγωνισμού θα ωφελήσει ιδιαίτερα τις ΜΜΕ που δραστηριοποιούνται στον τομέα. Αξίζει να σημειωθεί ότι ακόμα και σε απελευθερωμένες αγορές, όπως π.χ. στο ΗΒ, οι κατασκευαστές αυτοκινήτων έχουν διατηρήσει έως σήμερα μέχρι και το 95% της ουσιαστικής αγοράς των ανταλλακτικών αμαξώματος. Συνεπώς μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι είναι ιδιαίτερα δύσκολο για τις ΜΜΕ να παρακάμψουν τον κλοιό των κατασκευαστών στη δευτερογενή αγορά, γεγονός που καθιστά αναγκαία και επείγουσα την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς στον συγκεκριμένο τομέα.

- Απασχόληση

Οι αλλαγές στα μερίδια των παραγωγών ανταλλακτικών στην αγορά αναγκαστικά θα συνοδεύονται από αλλαγές στην απασχόληση. Αντίθετα με τον δυνάμει μικρό αρνητικό αντίκτυπο που θα υποστεί η απασχόληση στις αυτοκινητοβιομηχανίες της ΕΕ, οι ΜΜΕ θα αυξήσουν το μερίδιό τους στην αγορά δημιουργώντας έτσι θέσεις απασχόλησης. Μπορούμε ήδη να αναμένουμε εύλογα τα ακόλουθα οφέλη για την απασχόληση στην ευρωπαϊκή βιομηχανία ανταλλακτικών:

- Πρώτον, θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας στην ΕΕ από την ανάπτυξη της αγοράς ανταλλακτικών. Υπό ένα απελευθερωμένο καθεστώς, οι ευρωπαίοι κατασκευαστές ανταλλακτικών θα έχουν τη δυνατότητα να παράγουν ανταλλακτικά στην ΕΕ για να προμηθεύουν σημαντικές αγορές εξαγωγών (ΗΠΑ, Νότιος Αμερική, Ανατολική Ευρώπη). Αυτή τη στιγμή η προστασία των σχεδίων απαγορεύει αυτή την ευκαιρία.
- Δεύτερον, το 15% περίπου των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στους δρόμους της Κοινότητας εισάγονται από το εξωτερικό. Οι εισαγωγές αυτές περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων ιαπωνικές, κορεατικές και αμερικανικές μάρκες, αλλά και αυτοκίνητα που παράγονται από ευρωπαϊκές βιομηχανίες οχημάτων στις ΗΠΑ και αλλού. Τα εξαρτήματα για τα αυτοκίνητα αυτά παράγονται σχεδόν αποκλειστικά στην Ιαπωνία, την Κορέα, την Ταϊβάν και τις ΗΠΑ. Όλες οι εν λόγω βιομηχανίες οχημάτων της ΕΕ έχουν κατοχυρώσει στην ΕΕ τα σχέδια και υποδείγματα των κατασκευαστικών στοιχείων των αυτοκινήτων και έχουν πλήρη έλεγχο σε αυτό το τμήμα της δευτερεύουσας αγοράς.
- Τρίτον, πιθανότατα θα υπάρξει θετικός καθαρός αντίκτυπος όσον αφορά την απασχόληση στον κλάδο της διανομής, λόγω των αυξημένων πωλήσεων ανταλλακτικών. Από τη μία πλευρά ενδέχεται να απολεσθούν θέσεις εργασίας στα δίκτυα των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων, όμως από την άλλη θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας στην ελεύθερη αγορά.
- Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι οι ίδιες οι αυτοκινητοβιομηχανίες εισάγουν πολλά εξαρτήματα από τρίτες χώρες: η Volkswagen εισάγει φτερά από τη Νότιο Αφρική· η Renault εισάγει καλύμματα από την Ταϊβάν· και η Audi εισάγει τους οπίσθιους φανούς από τη Βραζιλία. Εάν οι ΜΜΕ με έδρα στην ΕΕ μπορούσαν να αποκτήσουν μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά, αυτές οι θέσεις εργασίας θα επέστρεφαν στην ΕΕ. Συνολικά, η απελευθέρωση κανονικά δεν θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην απασχόληση στην ΕΕ.

- Ασφάλεια και υγεία

Το θέμα της ασφάλειας, της ποιότητας και της κατασκευαστικής ακεραιότητας των ανταλλακτικών τίθεται συχνά. Έχει σαφώς ζωτική σημασία για τους καταναλωτές. Ωστόσο, η προστασία των σχεδίων και υποδειγμάτων αποσκοπεί στην ανταμοιβή της διανοητικής προσπάθειας του δημιουργού του σχεδίου ή του υποδείγματος και στην προστασία της εμφάνισης του προϊόντος, αλλά όχι των τεχνικών λειτουργιών ή της ποιότητάς του (που θα μπορούσαν να προστατεύονται αντίστοιχα με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας ή με σήμα κατατεθέν). Εάν το σχέδιο ενός προφυλακτήρα δεν προστατεύεται γιατί δεν πληροί την προϋπόθεση του νεωτερισμού, αυτό δεν σημαίνει κατ' ανάγκη ότι ο εν λόγω προφυλακτήρας είναι λιγότερο ασφαλής από έναν άλλο προστατευόμενο.

Η ασφάλεια και η ποιότητα των προϊόντων, συμπεριλαμβανομένων των ανταλλακτικών, εξασφαλίζονται με άλλη νομοθεσία της ΕΚ και με εθνικούς νόμους, όπου καθορίζονται τα αναγκαία πρότυπα όσον αφορά την ποιότητα των προϊόντων και την πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες. Ειδικότερα στον τομέα των αυτοκινήτων, υπάρχουν περισσότερες από 90 οδηγίες οι οποίες ρυθμίζουν την κατασκευή και λειτουργία των μηχανοκίνητων οχημάτων. Μια «οδηγία-πλαίσιο» προβλέπει τους γενικούς κανόνες που εφαρμόζονται στην έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων. Οι πληροφορίες που πρέπει να παρέχει ο κάθε κατασκευαστής κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου για ένα προϊόν είναι εξαιρετικά λεπτομερείς. Όλες αυτές οι πληροφορίες απαιτούνται είτε το προϊόν καλύπτεται από δικαίωμα βιομηχανικής ιδιοκτησίας του σχεδίου είτε όχι. (Για λεπτομέρειες, βλ. την εκτεταμένη αξιολόγηση του αντικτύπου.) Τα δικαιώματα επί του σχεδίου, τα οποία προστατεύουν την εμφάνιση και την αισθητική ενός προϊόντος, δεν έχουν κανέναν αντίκτυπο στην ασφάλεια ή την προστασία των πεζών και δεν θα μπορούσαν να παράσχουν εγγυήσεις ασφάλειας, οι οποίες εξασφαλίζονται μέσω άλλων ειδικών μηχανισμών. Οι καταναλωτές θα επωφελούνταν άμεσα ή/και έμμεσα από τον αυξημένο ανταγωνισμό και την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς που απορρέει από την απελευθέρωση.

2.4. Συμπέρασμα

Ο κύριος σκοπός της προστασίας των σχεδίων και των υποδειγμάτων είναι να παρέχει αποκλειστικά δικαιώματα στην εμφάνιση ενός προϊόντος, αλλά όχι το μονοπώλιο για το προϊόν αυτό καθαυτό. Ωστόσο, η προστασία στη δευτερογενή αγορά σχεδίων και υποδειγμάτων ανταλλακτικών για τα οποία δεν υπάρχει πρακτικό εναλλακτικό προϊόν θα οδηγούσε σε μονοπώλιο του προϊόντος. Η προστασία σχεδίων και υποδειγμάτων αναμένεται να επιτρέψει την επαρκή απόδοση της επένδυσης που πραγματοποιήθηκε και να προωθήσει την καινοτομία μέσω του ανταγωνισμού, πράγμα που επιτυγχάνεται με την παραγωγή νέων προϊόντων. Εάν επιτραπεί σε τρίτους να παράγουν και να διανέμουν ανταλλακτικά, ο ανταγωνισμός διατηρείται. Με την επέκταση της προστασίας των σχεδίων και υποδειγμάτων στα ανταλλακτικά, αυτοί οι τρίτοι θα καταστρατηγούσαν τα δικαιώματα αυτά, ο ανταγωνισμός θα εξαλειφόταν και ο κάτοχος του δικαιώματος του σχεδίου θα αποκτούσε *de facto* μονοπώλιο για το προϊόν.

Η **επιλογή της απελευθέρωσης** υπόσχεται καθαρά οφέλη από πολλές απόψεις. Θα βελτίωνε τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και θα επέτρεπε περισσότερο ανταγωνισμό στη δευτερογενή αγορά καθώς και την πρόσβαση και τη συμμετοχή των ΜΜΕ στην αγορά αυτή. Ο καταναλωτής θα ωφελούνταν από τις μεγαλύτερες δυνατότητες επιλογής και από τις χαμηλότερες τιμές. Παράλληλα με την αύξηση της ασφάλειας δικαίου, η απελευθέρωση θα είχε επίσης ως συνέπεια την απλούστευση της καθημερινής ζωής των διοικήσεων, των δικαστηρίων, των εταιρειών και ιδίως των ΜΜΕ, καθώς και των καταναλωτών.

3. ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Την εποχή που εκδόθηκε η οδηγία 98/71/EK για τη νομική προστασία σχεδίων και υποδειγμάτων, δεν ήταν δυνατόν να εναρμονιστεί το καθεστώς περί σχεδίων και υποδειγμάτων σε σχέση με τη δευτερογενή αγορά ανταλλακτικών. Δεν επετεύχθη συμφωνία σχετικά με το ρόλο της προστασίας των σχεδίων και υποδειγμάτων όσον αφορά τα ανταλλακτικά σύνθετων προϊόντων που «πρέπει να συνταιριάζουν απόλυτα». Επομένως, επί του παρόντος, το άρθρο 14 της οδηγίας ορίζει ότι τα κράτη μέλη διατηρούν τη σχετική ισχύουσα νομοθεσία τους και μπορούν να αλλάζουν τις εν λόγω διατάξεις μόνον κατά τρόπο που να απελευθερώνει την αγορά ανταλλακτικών.

Το άρθρο αυτό σκοπεύει να εναρμονίσει και να ολοκληρώσει την εσωτερική αγορά στον τομέα αυτό, μέσω της πλήρους απελευθέρωσης της αγοράς ανταλλακτικών.

Η ρήτρα περί επισκευών δεν περιορίζει τα δικαιώματα του κατόχου των δικαιωμάτων του σχεδίου ή υποδείγματος, αλλά εμποδίζει την ύπαρξη μονοπωλίων στην αγορά ανταλλακτικών. Το δικαίωμα επί του σχεδίου ή υποδείγματος σχετικά με την εμφάνιση ενός πρωτογενούς προϊόντος δεν θα επεκτείνεται στο προϊόν στη δευτερογενή αγορά.

Μια προσωρινή, μεταβατική ρήτρα περί επισκευών προβλέπεται ήδη στο άρθρο 110 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 6/2002 του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2001, και έχει επίδραση στα κοινοτικά σχέδια και υποδείγματα³. Η παρούσα πρόταση αποσκοπεί στην εναρμόνιση των εθνικών συστημάτων προστασίας των σχεδίων και υποδειγμάτων σύμφωνα πάντα με την κοινοτική νομοθεσία.

Για να είναι ενήμεροι οι καταναλωτές σχετικά με τις διάφορες προελεύσεις των ανταγωνιστικών ανταλλακτικών, έτσι ώστε να μπορούν να επιλέξουν με πλήρη επίγνωση του αν το ανταλλακτικό προέρχεται από τον αρχικό κατασκευαστή του αυτοκινήτου ή από άλλη πηγή, η παράγραφος 2 του εν λόγω άρθρου προβλέπει ότι τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι καταναλωτές είναι δεόντως ενημερωμένοι για την προέλευση των ανταλλακτικών και συνεπώς ότι μπορούν να επιλέξουν με επίγνωση μεταξύ ανταγωνιστικών ανταλλακτικών.

Άρθρο 2

Η έναρξη ισχύος του άρθρου αυτού προβλέπεται το αργότερο σε δύο έτη ύστερα από την έκδοση της οδηγίας. Αυτό σημαίνει, ότι από την ημερομηνία εκείνη κανένας κάτοχος δικαιώματος σχεδίου ή υποδείγματος δεν θα μπορεί πλέον να διεκδικήσει το δικαίωμά του για να εμποδίσει την ανεξάρτητη παραγωγή ή διανομή ανταλλακτικών για τη δευτερογενή αγορά. Αυτό θα αποτελέσει το τελευταίο βήμα της απελευθέρωσης της δευτερεύουσας αγοράς ανταλλακτικών. Δεδομένης της σημερινής κατάστασης στα κράτη μέλη, η Επιτροπή προτείνει μια εκτεταμένη περίοδο εφαρμογής του άρθρου αυτού.

³ «...δεν προστατεύεται ως κοινοτικό σχέδιο ή υπόδειγμα ένα σχέδιο ή υπόδειγμα που αποτελεί κατασκευαστικό στοιχείο σύνθετου προϊόντος, το οποίο χρησιμοποιείται κατά την έννοια του άρθρου 19 παράγραφος 1 για την επισκευή του εν λόγω σύνθετου προϊόντος, προς αντικατάσταση της αρχικής του εμφάνισης.»

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 98/71/ΕΚ για τη νομική προστασία σχεδίων και υποδειγμάτων

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής⁴,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁵,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης⁶, Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο μοναδικός σκοπός της προστασίας των σχεδίων ή υποδειγμάτων είναι να παρέχει αποκλειστικά δικαιώματα στην εμφάνιση ενός προϊόντος, αλλά όχι το μονοπώλιο για το προϊόν αυτό καθαυτό. Η προστασία των σχεδίων για τα οποία δεν υπάρχει εναλλακτικό προϊόν θα οδηγούσε εκ των πραγμάτων σε μονοπώλιο του συγκεκριμένου προϊόντος· αυτού του είδους η προστασία δεν απέχει πολύ από την κατάχρηση του καθεστώτος σχεδίων και υποδειγμάτων. Εάν επιτρέπεται σε τρίτα μέρη να παράγουν και να διανέμουν ανταλλακτικά, διατηρείται ο ανταγωνισμός· όμως, εάν η προστασία των σχεδίων επεκτείνεται στα ανταλλακτικά, τα εν λόγω τρίτα μέρη καταστρατηγούν τα δικαιώματα αυτά, ο ανταγωνισμός εξαλείφεται και ο δικαιούχος του σχεδίου αποκτά εκ των πραγμάτων ένα μονοπώλιο για το προϊόν αυτό.
- (2) Οι διαφορές στις νομοθεσίες των κρατών μελών σχετικά με τη χρήση προστατευόμενων σχεδίων ή υποδειγμάτων με σκοπό την επισκευή ενός σύνθετου προϊόντος κατά τρόπο ώστε να αποκατασταθεί η αρχική του εμφάνιση, όταν το προϊόν το οποίο ενσωματώνεται στο σχέδιο ή στο οποίο εφαρμόζεται το σχέδιο αποτελεί κατασκευαστικό στοιχείο ενός σύνθετου προϊόντος από την εμφάνιση του οποίου εξαρτάται το προστατευόμενο σχέδιο ή υπόδειγμα, έχουν άμεση επίδραση στην καθιέρωση και λειτουργία της εσωτερικής αγοράς όσον αφορά τα εμπορεύματα τα οποία περιλαμβάνουν σχέδια και υποδείγματα. Τέτοιου είδους διαφορές μπορούν να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά.

⁴ EE C [...], [...], σ. [...].

⁵ EE C [...], [...], σ. [...].

⁶ EE C [...], [...], σ. [...].

- (3) Συνεπώς, για την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς απαιτείται προσέγγιση των νομοθεσιών περί προστασίας των σχεδίων και υποδειγμάτων των κρατών μελών όσον αφορά τη χρήση προστατευόμενων σχεδίων ή υποδειγμάτων με σκοπό την επισκευή ενός σύνθετου προϊόντος κατά τρόπο ώστε να αποκατασταθεί η αρχική του εμφάνιση.
- (4) Για να συμπληρωθούν οι διατάξεις του κανονισμού αριθ. 1400/2002 της Επιτροπής που αφορούν τη δυνατότητα ενός κατασκευαστή να επιθέτει με ευδιάκριτο και αποτελεσματικό τρόπο το εμπορικό του σήμα ή το λογότυπό του επί των κατασκευαστικών στοιχείων ή των ανταλλακτικών, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι οι καταναλωτές ενημερώνονται δεόντως για την προέλευση των ανταλλακτικών, προσθέτοντας π.χ. πληροφορίες για τα εμπορικά σήματα ή τα λογότυπα επί των σχετικών ανταλλακτικών.
- (5) Η οδηγία 98/71/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Το άρθρο 14 της οδηγίας 98/71/EK αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 14

1. Δεν υφίσταται προστασία σχεδίου ή υποδείγματος για σχέδιο ή υπόδειγμα που αποτελεί κατασκευαστικό στοιχείο σύνθετου προϊόντος, το οποίο χρησιμοποιείται κατά την έννοια του άρθρου 12 παράγραφος 1 της παρούσας οδηγίας για την επισκευή του εν λόγω σύνθετου προϊόντος, προς αποκατάσταση της αρχικής του εμφάνισης.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι καταναλωτές έχουν ενημερωθεί δεόντως για την προέλευση των ανταλλακτικών, ώστε να είναι σε θέση να επιλέξουν με πλήρη επίγνωση μεταξύ ανταγωνιστικών ανταλλακτικών.»

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο δύο έτη μετά την δημοσίευσή της. Κοινοποιούν δε άμεσα στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των εν λόγω διατάξεων και της παρούσας οδηγίας.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.
2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, [...]

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
[...]

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
[...]

LEGISLATIVE FINANCIAL STATEMENT

Policy area(s): Internal Market for Goods and Services

Activit(y/ies): liberalise the aftermarket in spare parts

TITLE OF ACTION: PROPOSAL FOR A DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL AMENDING DIRECTIVE 98/71/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL OF 13 OCTOBER 1998 ON THE LEGAL PROTECTION OF DESIGNS.

1. BUDGET LINE(S) + HEADING(S)

12 02 01 Implementation and development of the Internal Market

12 01 04 01 Implementation and development of the Internal Market – Expenditure on administrative management

2. OVERALL FIGURES

2.1. Total allocation for action (Part B): € million for commitment

Not applicable

2.2. Period of application:

(start and expiry years)

Indefinite

2.3. Overall multiannual estimate of expenditure:

(a) Schedule of commitment appropriations/payment appropriations (financial intervention) (*see point 6.1.1*)

Not applicable

€ million (*to three decimal places*)

	Year [n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 and subs. Years]	Total
Commitments							
Payments							

(b) Technical and administrative assistance and support expenditure *(see point 6.1.2)*

Commitments							
Payments							

Subtotal a+b							
Commitments							
Payments							

(c) Overall financial impact of human resources and other administrative expenditure *(see points 7.2 and 7.3)*

Commitments/ payments							
--------------------------	--	--	--	--	--	--	--

TOTAL a+b+c							
Commitments							
Payments							

2.4. Compatibility with financial programming and financial perspective

[x] Proposal is compatible with existing financial programming.

[...] Proposal will entail reprogramming of the relevant heading in the financial perspective.

[...] Proposal may require application of the provisions of the Interinstitutional Agreement.

2.5. Financial impact on revenue:⁷

[x] Proposal has no financial implications (involves technical aspects regarding implementation of a measure)

OR

[...] Proposal has financial impact – the effect on revenue is as follows:

(NB All details and observations relating to the method of calculating the effect on revenue should be shown in a separate annex.)

⁷ For further information, see separate explanatory note.

(€ million to one decimal place)

Budget line	Revenue	Prior to action [Year n-1]	Situation following action					
			[Year n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	a) Revenue in absolute terms							
	b) Change in revenue	Δ						

(Please specify each budget line involved, adding the appropriate number of rows to the table if there is an effect on more than one budget line.)

3. BUDGET CHARACTERISTICS

Type of expenditure		New	EFTA contribution	Contributions from applicant countries	Heading in financial perspective
Non-comp	Diff/	<u>NO</u>	<u>NO</u>	<u>NO</u>	3

4. LEGAL BASIS

(Show main legal basis only.) Article 95 of the EC Treaty.

5. DESCRIPTION AND GROUNDS

5.1. Need for Community intervention ⁸

5.1.1. Objectives pursued

(Describe the problem(s)/need(s) (in measurable terms) that the intervention is designed to solve/satisfy (the baseline situation against which later progress can be measured). Describe the objectives in terms of expected outcomes (for example as a change in the above baseline situation).

At the time when the Directive 98/71/EC on the legal protection of the design of spare parts was adopted, it was not possible to harmonise the design regime in relation to the after market in spare parts in the car sector.

The key point is whether design protection could be used for a component part used to repair a complex product and thus in an after-market situation. The current situation is that consumers have no choice and they might be overcharged for spare parts (panels, lighting and automotive glass) to repair their vehicle. The aim is to give consumers a choice as to which spare parts are used to repair their vehicle.

⁸ For further information, see separate explanatory note.

5.1.2. Measures taken in connection with ex ante evaluation

(This involves:

- (a) explaining how and when the ex ante evaluation was conducted (author, timing and where the report(s) is/are available) or how the corresponding information was gathered;⁹*

In 2003 the Commission committed a study to the European Policy Evaluation Consortium (Technopolis, Paris) on impact assessment of the possible options to liberalise the after-market in spare parts.

- (b) describing briefly the findings and lessons learnt from the ex ante evaluation.)*

Different options on how to liberalise the after-market in spare parts was examined:

Status quo: If national regulations remain unchanged, the privileged position of vehicle manufacturers in the countries where design protection exists today will continue to exist and harmonisation of the internal market is not achieved.

No design protection in the aftermarket: As a consequence, in those Member States where such a protection exists today, the aftermarket will no longer be open solely to the vehicle manufacturers, but, theoretically, to any supplier of automotive glazing, lighting or body panels.

Term-limited protection: After this limited period any producer will be free to produce spare parts. During the term prices could increase since there is no competition.

Remuneration system: Uncertainties over ownership of design rights, fairness and whether all producers of spare parts would pay their remuneration to the original designer, will remain.

Term-limited design protection plus remuneration system: Costs will be relatively high. Probably few independent sector actors will in such a case make the investments.

Conclusions: With this proposal the Commission intends to harmonise and complete the internal market in the area through the full liberalisation of the market for spare parts.

5.1.3. Measures taken following ex post evaluation

(Where a programme is being renewed the lessons to be learned from an interim or ex post evaluation should also be described briefly.)

5.2. Action envisaged and budget intervention arrangements

(This point should describe the logic behind the proposal. It should specify the main actions to achieve the general objective. Each action should have one or more specific objectives. These should indicate the progress expected over the proposed period. They should also look

⁹ For minimum information requirements relating to new initiatives, see SEC(2000) 1051.

beyond immediate outputs but be sufficiently precise to allow concrete results to be identified. Specify for each main action:

the target population(s) (specify number of beneficiaries if possible);

Vehicle manufacturers, suppliers, wholesalers, auto repair shops, insurers and final consumers.

the specific objectives set for the programming period (in measurable terms);

preparation of a proposal amending Directive 98/71/EC of the European Parliament and of the Council of 13 October 1998 on the legal protection of designs.

the concrete measures to be taken to implement the action ;

the immediate outputs of each action; and

the contribution of these outputs to the expected outcomes in terms of satisfying needs or solving problems

Information should also be given on the budget intervention arrangements (rate and form of the required financial assistance).)

5.3. Methods of implementation

(Specify the methods to be used to implement the planned actions: direct management by the Commission using either regular or outside staff or by externalisation. In the latter case, give details of the arrangements envisaged for this externalisation (TAO, Agencies, Offices, decentralised executive units, management shared with Member States - national, regional and local authorities.)

Indicate the effect of the externalisation model chosen on the financial intervention, management and support resources and on human resources (seconded officials, etc.).)

6. FINANCIAL IMPACT

6.1. Total financial impact on Part B - (over the entire programming period)

(The method of calculating the total amounts set out in the table below must be explained by the breakdown in Table 6.2.)

6.1.1. Financial intervention

Commitments (in € million to three decimal places)

Breakdown	[Year n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 and subs. Years]	Total
Action 1							
Action 2							
etc.							
TOTAL							

6.1.2. *Technical and administrative assistance, support expenditure and IT expenditure (commitment appropriations)*

	[Year n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 and subs. years]	Total
1) Technical and administrative assistance							
a) Technical assistance offices							
b) Other technical and administrative assistance: - intra-muros: - extra-muros: <i>of which for construction and maintenance of computerised management systems</i>							
Subtotal 1							
2) Support expenditure							
a) Studies							
b) Meetings of experts							
c) Information and publications							
Subtotal 2							
TOTAL							

6.2. **Calculation of costs by measure envisaged in Part B (over the entire programming period)¹⁰**

(Where there is more than one action, give sufficient detail of the specific measures to be taken for each one to allow the volume and costs of the outputs to be estimated.)

Commitments (in € million to three decimal places)

Breakdown	Type of outputs (projects, files)	Number of outputs (total for years 1...n)	Average unit cost	Total cost (total for years 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Action 1</u> - Measure 1 - Measure 2 <u>Action 2</u> - Measure 1 - Measure 2 - Measure 3 etc.				
TOTAL COST				

If necessary explain the method of calculation

¹⁰ For further information, see separate explanatory note.

7. IMPACT ON STAFF AND ADMINISTRATIVE EXPENDITURE

Human and administrative resource requirements will be covered from within the budget allocated to the managing DG in the framework of the annual allocation procedure.

7.1. Impact on human resources

Types of post		Staff to be assigned to management of the action using existing and/or additional resources		Total	Description of tasks deriving from the action
		Number of permanent posts	Number of temporary posts		
Officials or temporary staff	A	2 A		2 A	<i>If necessary, a fuller description of the tasks may be annexed.</i> Attending meetings at the Council to negotiate the proposal amending Directive 98/71/EC of the European Parliament and of the Council of 13 October 1998 on the legal protection of designs.
	B				
	C				
Other human resources		0	0	0	
Total		2	0	2	

7.2. Overall financial impact of human resources

Type of human resources	Amount (€)	Method of calculation *
Officials	216.000 €	Annual costs per official:
Temporary staff		108.000 € x 2 officials = 216.000 €
Other human resources (specify budget line)		
Total	216.000 €	

The amounts are total expenditure for twelve months.

7.3. Other administrative expenditure deriving from the action

Budget line (number and heading)	Amount €	Method of calculation
Overall allocation (Title A7) 12 01 02 11 01 – Missions 12 01 02 11 02 – Meetings and conferences 12 01 02 11 03 – Committees ⁽¹⁾ 12 01 02 11 04 – Studies and consultations Other expenditure (specify)		
Information systems		
Other expenditure - Part A (specify)		
Total		

The amounts are total expenditure for twelve months.

⁽¹⁾ Specify the type of committee and the group to which it belongs.

I.	Annual total (7.2 + 7.3)	€
II.	Duration of action	years
III.	Total cost of action (I x II)	€

(In the estimate of human and administrative resources required for the action, DGs/Services must take into account the decisions taken by the Commission in its orientation/APS debate and when adopting the preliminary draft budget (PDB). This means that DGs must show that human resources can be covered by the indicative pre-allocation made when the PDB was adopted.

Exceptional cases (i.e. those where the action concerned could not be foreseen when the PDB was being prepared) will have to be referred to the Commission for a decision on whether and how (by means of an amendment of the indicative pre-allocation, an ad hoc redeployment exercise, a supplementary/amending budget or a letter of amendment to the draft budget) implementation of the proposed action can be accommodated.)

8. FOLLOW-UP AND EVALUATION

8.1. Follow-up arrangements

(Adequate follow-up information must be collected, from the start of each action, on the inputs, outputs and results of the intervention. In practice this means (i) identifying the indicators for inputs, outputs and results and (ii) putting in place methods for the collection of data).

8.2. Arrangements and schedule for the planned evaluation

(Describe the planned schedule and arrangements for interim and ex post evaluations to be carried out in order to assess whether the intervention has achieved the objectives set. In the case of multiannual programmes, at least one thorough evaluation in the life cycle of the programme is needed. For other activities ex post or mid-term evaluations should be carried out at intervals not exceeding six years.)

A study on ex-post evaluation could be envisaged within the framework of the Design Directive as a whole.

9. ANTI-FRAUD MEASURES

(Article 3(4) of the Financial Regulation: "In order to prevent risk of fraud or irregularity, the Commission shall record in the financial statement any information regarding existing and planned fraud prevention and protection measures.")

IMPACT ASSESSMENT FORM

THE IMPACT OF THE PROPOSAL ON BUSINESS WITH SPECIAL REFERENCE TO SMALL AND MEDIUM-SIZED ENTERPRISES(SMEs)

TITLE OF PROPOSAL

Proposal for a Directive of the European parliament and of the Council amending Directive 98/71/EC of the European parliament and of the Council of 13 October 1998 on the legal protection of designs.

DOCUMENT REFERENCE NUMBER

COM(2004) 582

THE PROPOSAL

1. Taking account of the principle of subsidiarity, why is Community legislation necessary in this area and what are its main aims?

Directive 98/71/EC on the legal protection of the design of spare parts was adopted on 13 October 1998. At the time, it was not possible to harmonise the design regime in relation to the after market in spare parts. There was a lack of agreement on the role of design protection in respect of “must match” spare parts for complex products. Therefore, at present article 14 of the Directive stipulates that Member States shall maintain their existing laws in this regard and may change those provisions only in a way that liberalises the spare parts market.

The Commission committed itself to analysing the consequences of the provisions of Directive 98/71/EC for Community industry, for consumers, for competition and for the functioning of the internal market, in particular considering harmonisation, and, after consultation with the parties most affected, the Commission committed itself to proposing to the European Parliament and to the Council, any changes to Directive 98/71/EC needed to complete the internal market.

THE IMPACT ON BUSINESS

2. Who will be affected by the proposal?

– which sectors of business?

In principle, all sectors are affected by compliance with intellectual property, but in particular full liberalisation will benefit independent producers and distributors of component parts of complex products. A complex product is composed of multiple components which can be replaced permitting disassembly and reassembly of the product, such as cars, bikes, motorbikes, watches or electrical household appliances.

According to an extended impact assessment undertaken, the sector which will be most affected, given its economic value, is the automotive market. This market is supplied by parts manufacturers of which there are three groupings:

- vehicle manufacturers
 - original equipment suppliers
 - independent suppliers.
- which sizes of business (what is the concentration of small and medium-sized firms)?

It concerns both large and small businesses, in particular those active in the field of creation and innovation. Estimates for the annual volume of the total EU market in automotive replacement parts range from 42 to 45 billion €, of which the market in replacement body panels, auto glazing and lighting units is estimated to account for approximately 25% or 9-11 billion €.

- are there particular geographical areas of the Community where these businesses are found?

The entire territory of the Community is concerned (repair shops). Production of personal vehicles was just under 15 000 000 per annum in 2001 and 2002, with a slight decrease in production in 2002. Germany and France together account for about half of production, and Spain, UK, Italy and Belgium for another 40%, the remainder being produced in Austria, the Netherlands, Portugal and Sweden.

3. What will business have to do to comply with the proposal?

The abolition of design protection for spare parts in the aftermarket will enhance competition. The means of enforcing intellectual property rights and competition law are available to businesses by the legislation of the Member States.

4. What economic effects is the proposal likely to have?

The extended impact assessment study focused on the automotive sector, given the economic impact in this sector, however its conclusions and subsequent harmonisation at European level are of application to any sector where replacement and repair of complex products occur.

- on employment

Liberalisation would have an affect on who produces the spare parts and the channels through which they are distributed and sold, but no direct link is expected with an increase or a decrease in employment. New actors may emerge in any link of the value chain or existing actors may change role. No quantitative increase can be calculated at this stage, nevertheless any change, however small it might be, will have a substantial beneficial impact for the independent sector, given the huge market at stake.

- on investment and the creation of new businesses

Liberalisation of the design protection regime will open markets hitherto closed to competition and create a European market of sufficient scale that new entrants will be expected.

- on the competitiveness of businesses

Competition in the automotive repair sector is affected not only by the design protection regime, but also by broader initiatives aimed at reforming the overall structure of the motor vehicle sector. In 2002 the Commission adopted a new Regulation (EC) no. 1400/2002 on the application of Article 81(3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle industry. With the expiry of the so-called Block Exemption Regulation 1475/95 there is the prospect of increased competition in the sale of vehicles to consumers and increased access to original equipment parts within the servicing and repair sector. Changes in distribution of spare parts may take place, but under influence of Block Exemption Regulation, and hence will not apply to design protected parts. In the countries concerned, the consumer therefore will eventually have a choice of repairer for body-integrated parts but no choice of the parts themselves. This proposal intends to remedy such situation and lead to increased competition in all parts of the chain:

- between suppliers of the different types of parts, with increasing competition coming from outside Europe;
- between VMs and their suppliers who will compete for control of distribution;
- between VMs and independent distribution;
- between the formerly “franchised dealerships” segment and the independent distribution and repair segments but also within each individual segment;
- between insurance companies.

- on the consumer

Insurers are in effect the primary or immediate consumers in much of the replacement parts market, in as much as the share of insurance covered by Casco, for the rest and the remainder of the market, end consumers pay directly for replacement parts. The final consumer has a direct interest in the quality of the repair insofar as it affects the subsequent appearance, safety and value of the vehicle.

The issue of the safety, quality and structural integrity of spare parts are clearly crucial for consumers. However design protection rewards the intellectual effort of the creator of a design and protects the appearance of the product, not its technical qualities. If the design of a bumper is not protected because it does not fulfil the requirement of novelty, it does not necessarily mean that it is less safe than another protected bumper. Even more when the same manufacturer would produce both parts for the car manufacturer and for the independent or retail repairer.

5. Does the proposal contain measures to take account of the specific situation of small and medium-sized firms (reduced or different requirements etc)?

The proposal does not contain specific measures for SMEs.

CONSULTATION

6. List the organisations which have been consulted about the proposal and outline their main views.

As a first step in the consultation exercise, the Commission had bilateral discussions with the five main groups concerned with a view to obtaining a clearer picture of the economic issues revolving around spare parts for cars and motorcycles, in particular body parts. These main groups are: vehicle manufacturers (including car and motorcycle manufacturers, represented by ACEA, ACEM, UNICE), suppliers (CLEPA), independent component producers (ECAR), insurance companies (CEA), and consumer organisations (AIT/FIA, BEUC, and FEMA). In order to prepare for these bilateral discussions, the services of the Commission drafted a questionnaire (Annex I) on the economic situation concerning spare parts for cars and motorcycles, and more specifically body parts. This questionnaire was sent to all the mentioned organisations in November 1999, responses reached the Commission by June 2000.

Then the Commission started bilateral discussions with the mentioned parties, additionally individual companies and organisations, which are represented by each of those groups, have been invited to attend these meetings. Meetings with ACEM, CLEPA, CEA, ACEA, FEMA, ECAR, BEUC, and AIT/FIA took place.

The results of this consultation showed a wide divergence on the position of interested parties, in particular between producers of complex products and independent producers of component parts of such complex products.

Manufacturers of complex products consider that design protection for spare parts is an inevitable consequence of the Intellectual Property Right (“IPR”) concerned. The existence of a design right provides compensation for investment in design and also rewards creativity. As such it parallels other IPRs. According to this view, primary and after-markets are not separable, and to make any such distinction would be artificial and should be avoided in the interests of consistency in the application of general IPR principles.

Independent producers of component parts of complex products, however, consider that design protection for spare parts creates unjustified monopoly situations in the after-market. The prices of spare parts of equivalent quality are lower where they are not design-protected. They say that a limit to this IPR must be established to avoid a negative impact on competition, and that this is the only way to avoid manufacturers gaining full control over the after-market.

In June 2003, the Commission launched an extended impact assessment study of the possible options to liberalise the aftermarket in spare parts. The study focused on the automotive sector, given the economic impact in this sector; however its conclusions and subsequent harmonisation at European level are applicable to any sector where

replacement and repair of complex products occur. The Commission received the final report end of November 2003.

The following interested parties were consulted:

- ACEA, the European Automobile Manufacturers Association (collective interview, contact: M. Greven); 2 meetings were organised with representatives of ACEA's members
- Michel Aribard, Jean-Paul Blin, French Ministry of Economy, Finance and Industry
- Gabriel de Bérard, President, FEDA, Fédération des Syndicats de la Distribution Automobile
- Ralf Bergner (Chief Executive), Lars Homqvist (Vice-President), Ad Ham (Chair of Aftermarket Working Group & Managing Director Automotive Europe of Bosal NV), Clepa, European Association of Automotive Suppliers
- CCFA, le Comité de Constructeurs Français d'Automobile (contact: N. Mignotte & H. Perreau); 1 meeting was organised with representatives of the French car manufacturers
- Miguel Angel Cuerno, ANCERA (Asociación Nacional de Comerciantes de Equipos, Recambios, Neumáticos y Accesorios para Automóviles) independent Spanish parts distributors
- Carlo Dellacasa, ANFIA (Italian National Association for Automotive Industry), Components group
- Isabelle Fourrier (Legal Counsel) / Menno Schönlink (Marketing Director, Aftermarket Activity), Valeo
- Renatto Gallo, ASCAR (Italian Association of producers and sellers of independent spare parts for cars)
- Philippe Gaultier, Marketing director, Plastic Omnium
- Jack Gills, Executive Director, the Certified Automotive Parts Association (CAPA), USA
- Sylvia Gotzen, Secretary General, Figiefa, International Federation of Automotive Aftermarket Distributors
- Sabine Gluthe (Intellectual Property Management) / Karl-Heinz Hinz (Quality Management) / Gerhard Bauer (Chief Trademark Council), DaimlerChrysler
- Teresa Herrero, ANFAC Asociación española de fabricantes de automoviles et camiones
- Jean-Louis Marsaud, Director, Comité Européen d'Assurances

- Martin McGreavy, Sales & Marketing Manager, EV (parts wholesalers)
- Jacques Monnet (Chief Executive) / Christian Boure (General Secretary), Fiev, the (French) Federation of Automotive Suppliers
- Miguel Angel Obregon, Sernauto, the Spanish association of component manufacturers for the automotive industry
- Gerhard Riehle, ECAR Campaign Coordinator
- Peter Roberts, Chief Executive, Thatcham
- Louis Shakinovsky (Legal Director) / Katherine Marshall (Senior Group Legal Counsel)/ Marcus Schmidt (Strategy Development Manager), Belron
- Brian Spratt, Chief Executive, Automotive Distribution Federation (UK)
- Marie-Pierre Tanugi-de Jongh, Directeur, A+Glass
- Roger Thomas, Vice President, Aftermarket Operations Europe, Pilkington AGR (UK) Ltd. Also member of the Groupement Européen des Producteurs de Verre Plat's Aftermarket working group.
- Victoria Villamar Bouza, Legal Officer, BEUC Bureau Européen des Unions de Consommateurs
- Martin Wiedermann, Automotive Lighting